



Association de promotion et défense  
des transports en commun par les usagers

300, rue du St-Sacrement, bureau G34, Montréal, Québec H2Y 1X4 Tél.: (514) 932-8008



## Projet Quartier Bonaventure

Mémoire présenté à  
l'Office de consultation publique de Montréal – OCPM  
sur le corridor Dalhousie

par  
l'association Transport 2000 Québec

le 7 janvier 2010

Transport 2000 Québec est une association nationale sans but lucratif qui a pour mission de défendre les droits et les intérêts des usagers du transport en commun ainsi que de promouvoir les transports collectifs et l'intégration des moyens de transport (intermodalité) depuis 1977.

L'Association se déclare préoccupée par le maintien et l'amélioration de l'accessibilité par transport collectif pour les usagers de la Région métropolitaine au centre-ville de Montréal, cœur de la Métropole. Une présentation sur le fond de la question a d'ailleurs déjà été effectuée devant la Commission Nicolet, laquelle tenait des audiences publiques au printemps 2002<sup>1</sup>.

Cela étant dit, nous n'avons aucune hésitation à appuyer les principaux objectifs du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure tels qu'énumérés dans le document *Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville* rendu public en avril 2007, soit :

- concevoir une entrée de ville prestigieuse et un lien manifeste entre le centre-ville et le bassin Peel ;
- retisser le tissu urbain des secteurs environnants, soit le faubourg des Récollets et Griffintown ;
- diminuer la circulation routière **en privilégiant le transport collectif, tout en maintenant la fluidité de la circulation** ;
- améliorer la qualité et la sécurité de la circulation piétonnière de surface et souterraine, en liaison avec les réseaux de transport collectif ;
- offrir des espaces publics agréables, sécuritaires et conviviaux pour les utilisateurs ;
- favoriser un développement immobilier vigoureux relié au centre-ville.

Nous croyons de plus que le dernier document *Quartier Bonaventure - Le Nouveau Montréal*, rendu public au mois de mars dernier, illustre bien comment l'effort de planification de la Société du Havre de Montréal (SHM) au cours des deux dernières années nous permet **d'espérer que cette nouvelle entrée de ville prestigieuse deviendra réalité dans un avenir rapproché.**

---

<sup>1</sup> Voir annexe 1 : *Choisir l'efficacité. Mémoire présenté à la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud.* – Transport 2000 Québec, version révisée de mars 2002.

Vous ne serez pas surpris cependant, compte tenu de la mission de Transport 2000, que nos commentaires portent avant tout sur la proposition de la SHM d'aménager – dans le cadre du projet Quartier Bonaventure – un **corridor exclusif au transport collectif**. L'autoroute Bonaventure joue en effet un rôle essentiel pour le transport collectif en provenance ou à destination de la Rive-Sud et de l'Île-des-Sœurs. Quant à nous, une chose est cruciale: la réalisation du projet Quartier Bonaventure doit non seulement protéger les acquis du transport collectif dans cet important corridor, mais **améliorer la qualité du service offert aux usagers**.

Or, il n'est pas réaliste, compte tenu de la diminution du nombre de voies du corridor Bonaventure, actuellement 12 (dont 8 en configuration autoroutière), à 8 voies en configuration urbaine avec feux de circulation, de penser que cet objectif puisse être atteint en continuant de faire circuler les autobus de la Rive-Sud sur le futur boulevard urbain. Compte tenu que ces autobus circulent déjà pour une partie de leur trajet en direction du Terminus centre-ville (TCV) dans un corridor privilégié sur la rue de l'Inspecteur à l'ouest du viaduc du CN, la proposition de la SHM de créer dans ce même secteur un corridor exclusif pour le transport collectif longeant le côté ouest de la structure ferroviaire du CN nous apparaît des plus intéressante pour les raisons suivantes :

- l'aménagement dans le Corridor Dalhousie de baies d'arrêts et d'équipements d'abribus avec accès directs aux espaces commerciaux sous les voies du CN le long de la rue Dalhousie **permettra d'améliorer considérablement le sort peu enviable des milliers d'usagers de la Rive-Sud qui n'ont d'autre choix présentement que d'utiliser l'arrêt William / de Nazareth** qui, en plus d'avoir une capacité limitée étant donné le peu d'espace pour laisser monter et descendre les usagers, n'offre absolument aucun confort aux usagers, particulièrement pendant les mois d'hiver<sup>2</sup> ;
- le Corridor Dalhousie réduira le temps de parcours entre la sortie de l'autoroute Bonaventure et le TCV tout en assurant une meilleure fiabilité pour les usagers, parce qu'il constituera un **parcours plus direct vers le TCV à l'abri de la congestion potentielle sur le boulevard urbain** ;

---

<sup>2</sup> Voir annexe 2 : *Aménagement proposé de la zone d'arrêts Dalhousie*. – Photo tirée de *Quartier Bonaventure, le Nouveau Montréal, Réaménagement de l'autoroute Bonaventure, phase 1, Synthèse des études de l'avant-projet détaillé*. – Société du Havre de Montréal, mars 2009, p. 33

- le Corridor Dalhousie représente même, malgré leurs récriminations, un gain pour les résidants du secteur puisque le corridor d'autobus, qui existe déjà depuis plusieurs années sur la rue de l'Inspecteur au nord de la rue William, **sera déplacé plus à l'est à l'abri du corridor ferroviaire du CN** ; de plus, les édifices du bloc urbain entre les rues Dalhousie et de l'Inspecteur **agiront comme tampon visuel et sonore pour ces résidants**; nous comprenons mal dans les circonstances que les résidants de la *Lowney's* s'objectent à l'aménagement du Corridor Dalhousie à moins que leur objectif non avoué soit d'éliminer complètement la présence des autobus dans le secteur, ce qui serait totalement inacceptable compte tenu de l'impact néfaste que cela aurait sur le transport collectif pour les usagers de la Rive-Sud ;
- l'aire d'embarquement pour les autobus le long des voies ferrées du CN pourra facilement s'intégrer à la future station Cité Multimédia prévue au projet de Service léger sur Rail (SLR) Rive-Sud, le jour où ce projet deviendrait réalité.

Transport 2000 Québec n'a malheureusement pas l'expertise nécessaire pour se prononcer sur la question des vibrations appréhendées lors de la construction du tunnel sous le corridor ferroviaire et subséquemment par les autobus transitant à proximité des édifices patrimoniaux de la *New City Gas*. Nous sommes confiants néanmoins que des mesures de mitigation peuvent être mises en place pour éviter que les vibrations n'endommagent les bâtiments patrimoniaux. Nous encourageons la SHM à **réaliser**, si ce n'est pas déjà le cas, **les études nécessaires** à cette fin.

Notre unique préoccupation avec le projet du Corridor Dalhousie, tel que proposé par la SHM, est **le coût élevé de la construction du tunnel proposé sous le corridor du CN dès la phase initiale du projet**. Nous sommes conscient qu'un tel tunnel pourrait ultimement être requis pour minimiser l'impact du passage des autobus sur le développement résidentiel dans la partie sud-est du quartier Griffintown. Par contre, le développement résidentiel du secteur situé au sud de la rue Ottawa, le long de la rue Ann, risque fort de ne pas se réaliser avant une bonne dizaine d'années. Si la SHM désire réduire le coût du projet à court terme, elle pourrait donc **retarder le percement du tunnel sous le corridor du CN jusqu'à ce que le développement résidentiel sur la rue Ann ne se concrétise**. D'ici là, le corridor des autobus de la Rive-Sud pourrait profiter de l'infrastructure existante permettant à la rue Ann de franchir le corridor du CN à un coût beaucoup plus modeste. La rue Ann pourrait donc être empruntée par les autobus jusqu'au nord des édifices patrimoniaux de la *New City Gas* pour bifurquer ensuite vers l'est, en vue de rejoindre l'emprise de la rue Dalhousie. Ceci permettrait de **réduire substantiellement le coût d'implantation du corridor Dalhousie à court**

**terme** puisque le percement du tunnel sous la structure du CN est de loin l'élément le plus coûteux relié à l'implantation du projet du Corridor Dalhousie<sup>3</sup>.

En bref, Transport 2000 Québec n'a **aucune hésitation à endosser le projet du Quartier Bonaventure et plus particulièrement sa composante du Corridor Dalhousie**. Nous incitons néanmoins les commissaires à considérer la possibilité de **réduire les coûts à court terme du projet en retardant le percement du tunnel sous le corridor du CN** jusqu'à ce qu'il soit nécessité par le développement immobilier du secteur sud-est de Griffintown. Nous invitons enfin les commissaires à ne pas se laisser influencer par les pressions qui auraient pour effet de mettre en péril un projet aussi avantageux pour la Métropole et pour les usagers du transport en commun en provenance de la Rive-Sud et de l'Île-des-Sœurs.

Nous remercions les commissaires d'avoir bien voulu entendre le point de vue de Transport 2000 Québec dont une des missions prioritaires est de défendre les intérêts des usagers du transport en commun.

Jean Léveillé, président du Conseil

Collaboration : Jacques Coté, administrateur

---

<sup>3</sup> Voir annexe 3 : Plan de la proposition de Transport 2000 Québec ajouté au plan des pages 33 et 34 tirées de *Quartier Bonaventure, le Nouveau Montréal, Réaménagement de l'autoroute Bonaventure, phase 1, Synthèse des études de l'avant-projet détaillé*. – Société du Havre de Montréal, mars 2009.

## ANNEXE 1

du Mémoire de l'association Transport 2000 Québec présenté à l'Office de consultation publique de Montréal – OCPM sur le corridor Dalhousie

*Annexe 1 : Choisir l'efficacité. Mémoire présenté à la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud. – Transport 2000 Québec, version révisée de mars 2002.*



Association pour la promotion et la défense  
des transports en commun par les usagers

---

# CHOISIR L'EFFICACITÉ

Mémoire présenté à la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre  
Montréal et la Rive-Sud

par

***Transport 2000 Québec***

Décembre 2001  
(version révisée en mars 2002)

## Table des matières

Présentation de l'Association.....	page 4
Introduction	
1. Rappel de la problématique et des enjeux.....	page 5
1.1. <i>Données démographiques</i>	
1.2. <i>Contraintes géographiques</i>	
1.3. <i>Tendance lourde à la motorisation</i>	
1.4. <i>Des ponts utilisés à pleine capacité</i>	
1.5. <i>Transport des marchandises : moteur de l'économie</i>	
1.6. <i>Environnement : une préoccupation nationale</i>	
2. Pas d'investissement majeur.....	page 9
2.1. <i>Avantages d'une solution sans investissement majeur</i>	
2.2. <i>Inconvénients d'une solution sans investissement majeur</i>	
3. Nouveaux ponts, nouvelles routes.....	page 11
3.1. <i>Avantages de la construction d'un nouveau lien routier</i>	
3.2. <i>Inconvénients de la construction d'un nouveau lien routier</i>	
3.2.1. Gros investissement : gain temporaire	
3.2.2. Étalement urbain	
3.2.3. GES	
3.2.4. Entretien des routes	
3.2.5. L'avis des citoyens?	
4. Avantages d'un transport collectif concurrentiel.....	page 14
4.1. <i>Sécurité des déplacements</i>	
4.2. <i>Qualité de vie</i>	
4.3. <i>Effets structurants sur l'aménagement du territoire</i>	
4.4. <i>Fluidité améliorée : transport routier, grand gagnant</i>	
4.5. <i>Environnement et transports collectifs</i>	
4.6. <i>Transport sur rail : soutenir les emplois locaux</i>	
5. Les défis du transport collectif.....	page 18
5.1. <i>Un choix de société</i>	
5.2. <i>Financement des projets de transport en commun</i>	
5.3. <i>Les trains, les bus : augmenter la fluidité</i>	
5.3.1. Plus vite...	
5.3.2. Plus souvent...	

5.4. <i>Prévoir les futurs axes de transport collectif</i>	
5.5. <i>Accessibilité au transport collectif</i>	
5.6. <i>Centre-ville : lieu de transit ou destination finale ?</i>	
5.7. <i>Des lignes de bus prolongées</i>	
5.8. <i>Le TETM : Train express Trans Montréal</i>	
5.9. <i>Prolongement du métro</i>	
6. Conclusion.....	page 30
Annexe	

## **Présentation de l'Association**

Transport 2000 Québec est une association sans but lucratif créée en 1977 afin de défendre les intérêts des usagers des transports en commun au Québec et de promouvoir l'intermodalité des moyens de transport. Ses moyens consistent dans l'éducation du public et le regroupement des usagers, la promotion de la recherche et la diffusion des connaissances, enfin la représentation politique.

Quatre comités contribuent à définir les positions de l'Association, dont le comité sur les infrastructures de transport et les technologies. C'est celui qui a été mis à contribution tout au long de l'automne dans l'élaboration de ce mémoire complété en décembre 2001. Il a été mis à jour fin mars 2002.

## **Introduction**

La mobilité des personnes est indispensable au développement économique de la région de Montréal. Afin d'optimiser le résultat des investissements consentis, des choix judicieux doivent être faits. Ces choix doivent tenir compte de ce que nous avons appris des expériences passées. Ils doivent aussi tenir compte d'enjeux qui dépassent, mais englobent, la problématique du transport. Ces enjeux sont l'environnement, la sécurité, la qualité de vie et la compétitivité à l'échelle mondiale.

Les arguments présentés ici font ressortir les avantages et inconvénients des choix disponibles, particulièrement pour Montréal et la Rive-Sud. Ces conséquences sont trop souvent vues selon une grille d'analyse où sont ignorées certaines solutions innovatrices et les liens étroits entre l'aménagement du territoire, l'effet structurant des moyens de transport et le développement économique.

Il est proposé une vision qui fait du transport un levier puissant de développement durable quand les choix les plus efficaces sont faits. Cette vision n'est toutefois comprise que lorsqu'on aborde ces questions en reconnaissant les préjugés qui brouillent parfois l'analyse.

# 1 Rappel de la problématique et des enjeux

## 1.1 Données démographiques

Si l'on en croit les données publiées lors des rencontres thématiques de la Commission, la croissance démographique de la région métropolitaine de Montréal entre 1996 et 2021 sera essentiellement absorbée par la Rive-Nord et la deuxième couronne de la Rive-Sud.

La proportion des personnes plus âgées au sein de la population de la première couronne de la Rive-Sud s'accroîtra et avec elle, on pense que les taux d'activité et de mobilité seront affectés dans cette région. Par contre, au niveau de la seconde couronne et des régions plus éloignées de la Rive-Sud, le profil de la population se maintiendra. Par conséquent, la mobilité inter-rive devrait augmenter et principalement depuis des points éloignés du fleuve eu égard à la tendance à l'engouement toujours grandissant pour la voiture.

## 1.2 Contraintes géographiques

La géographie de la Rive-Sud se caractérise par une infrastructure majoritairement dédiée à l'habitation de faible densité. L'absence de planification urbaine, le développement des routes et l'accessibilité accrue à l'automobile ont favorisé une expansion urbaine diluée et coûteuse qui a gagné du terrain sur les terres agricoles et les espaces verts. Ce type de géographie urbaine isotrope – commode pour la voiture – favorise largement son utilisation. C'est pourquoi cette forme d'agglomération est particulièrement propice à la motorisation et à tous les problèmes qui en découlent.

Par conséquent, comme le préconise le gouvernement dans « *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales : Région Métropolitaine de Montréal, 2001-2021* », l'insertion d'un système de transport collectif dans ce type d'architecture doit être réfléchi et intégrée à l'aménagement du territoire afin d'endiguer le problème. Il apparaît d'ailleurs urgent de poursuivre une action à cet effet et de ne pas laisser la place au fatalisme ni répéter les erreurs du passé.

### **1.3 Tendance lourde à la motorisation**

La tendance actuelle à la désaffection des transports en commun au profit de l'automobile pourrait se maintenir puisqu'il est prévu, toutes choses égales par ailleurs (enquête O-D), que le nombre de déplacements en transports collectifs diminuera significativement, alors que le nombre de conducteurs d'automobiles augmentera dans une proportion encore plus grande.

Si rien n'est fait pour infléchir cette tendance, elle sera d'autant plus marquée que la croissance des déplacements à l'intérieur de la Rive-Sud sera plus importante en 2021 et qu'actuellement, ces types de déplacements requièrent davantage la voiture.

En bref, plus de voitures seront utilisées pour les déplacements sur la Rive-Sud et entre la Rive-Sud et l'île de Montréal ce qui, par conséquent, n'améliorera pas la mobilité des personnes ni des marchandises.

### **1.4 Des ponts utilisés à pleine capacité**

Pour l'an 2000, le temps investi le matin en file pour accéder aux ponts de la Rive-Sud variait de 16 à 42 minutes. Actuellement, tout incident même mineur, tel que le stationnement d'un véhicule de police sur la bande d'arrêt d'urgence, peut contribuer à allonger considérablement ces temps d'attente et accroître le désagrément des automobilistes.

Malheureusement, selon les prévisions mentionnées dans la documentation de la Commission, la période de pointe du matin - ainsi que les retards occasionnés par la congestion sur les ponts et aux abords de ceux-ci - vont s'intensifier d'ici 2021. La dégradation des conditions de circulation ne se limitera pas seulement aux heures de pointe mais va déborder sur le reste de la journée.

Fait intéressant : cette augmentation des temps d'attente pour les automobilistes qui se dirigent vers l'île de Montréal trouvera davantage sa cause dans l'augmentation de la circulation routière sur le réseau interne de la Rive-Sud que sur les ponts eux-même. Ceci démontre que les actions ne doivent pas se limiter aux déplacements inter-rives mais s'étendre à l'intérieur de la Rive-sud.

### **1.5 Transport des marchandises : moteur de l'économie**

Le secteur manufacturier, les commerces de gros et de détail de la région métropolitaine, qui emploient environ 100 000 personnes sont des piliers de l'économie québécoise<sup>1</sup>. Or, ces secteurs sont directement soutenus par le transport de marchandises, qui fait de Montréal une plaque tournante des échanges commerciaux dans la grande région. C'est pourquoi la qualité et l'efficacité des services du transport des marchandises qui arrivent et qui quittent Montréal sont primordiales pour lui permettre de rester concurrentiel. De plus, les échanges vers les États-Unis prennent de plus en plus d'importance et dirigent le flux de marchandises vers la Rive-Sud.

Bien qu'à Montréal, les possibilités en matière de transport soient variées (port, réseau ferroviaire développé et aéroports), les tendances vont de plus en plus vers l'utilisation du camionnage. Ce mode de transport des marchandises, qui emprunte le même réseau routier que celui des automobilistes, subit du même coup la congestion et la dégradation des conditions de circulation sur les ponts de la Rive-Sud. On comprend que toute baisse de l'efficacité de ce moyen de transport aura une incidence directe sur l'économie de la région et pourra, à terme, mettre en péril la position favorable de Montréal si aucune mesure efficace n'est entreprise pour son amélioration.

### **1.6 Environnement : une préoccupation nationale**

Selon le discours officiel et la position prise sur les scènes internationales et nationales, la pollution de l'air ainsi que les émissions de gaz à effet de serre sont pour le gouvernement du Québec des enjeux majeurs pour le développement socio-économique. En effet, les impacts de ces émissions sur la santé humaine, la qualité de vie et sur le climat ne se comptent pas. Les conséquences des bouleversements climatiques sont encore peu mesurables mais auront des répercussions économiques dramatiques, notamment à cause de la raréfaction des ressources en eau douce.

Or, en plus des émissions polluantes, la part des émissions de gaz à effet de serre (GES) liées au transport ne cesse d'augmenter. Selon des statistiques de

---

<sup>1</sup> Estimation à partir des données publiées au cours de la rencontre thématique 2 de la Commission.

l'Agence de l'efficacité énergétique du Québec, dans la région de Montréal, les transports sont responsables pour **40 %** des GES dont **55 %** proviennent des véhicules légers.

C'est pourquoi, en plus des mesures fiscales, législatives et incitatives, le gouvernement du Québec a mis en place, dans le cadre du « *Plan d'Action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques* », des mesures qui ont pour but d'infléchir la courbe des émissions dues aux transports. Une des mesures est l'investissement majeur dans les infrastructures de transport en commun et leur intégration efficace dans le système de transport terrestre.

## **2 Pas d'investissement majeur**

### ***2.1 Avantages d'une solution sans investissement majeur***

Après une période de compressions sévères et de désinvestissements massifs dans la fonction publique et les services gouvernementaux au cours des années 90, la première idée qui pourrait venir à l'esprit serait de ne pas envisager de projets d'envergure et, par le fait même, écarter tout projet de nouveau lien ou de dynamisation du transport collectif.

Avec l'incertitude budgétaire et des politiques de financement, bon nombre de projets de transport en commun risquent d'être réévalués à la baisse avant d'obtenir le feu vert.

Certains diront que les études réalisées sur l'évolution de la population de la Rive-Sud et de sa mobilité n'excluent pas une évolution contraire aux prédictions. Certains diront aussi que le vieillissement de la population pourrait régler les problèmes de congestion à long terme.

D'autres vont miser sur les avances technologiques et préféreront attendre d'hypothétiques voitures non polluantes pour ignorer les recommandations gouvernementales.

### ***2.2 Inconvénients d'une solution sans investissement majeur***

Pourtant, l'inconfort grandissant des automobilistes, camionneurs et usagers du transport en commun feront élever les voix plutôt qu'une possible stagnation de la congestion.

Sans solution d'envergure, on ne pourrait que constater la paralysie des services de transport de marchandises et de tout un pan de l'économie, ce qui pourrait se traduire par une lourde addition pour le contribuable.

Injecter de l'argent ça et là pour combler les vides et pallier les lacunes immédiates : voilà qui ne va pas relancer une économie déjà malmenée récemment. Rien de bien audacieux pour un gouvernement qui veut se donner des objectifs à la hauteur des enjeux de la mondialisation.

Cette solution qui n'en est pas une ne réglerait en rien les problèmes cités plus haut, notamment dans le domaine de la santé publique.

Si certains semblent penser au travers des questions posées par la commission que l'aspect environnemental pourrait être relégué au second plan lors des débats, le nombre grandissant de cas d'allergies, d'asthmes et de déficiences pulmonaires aura tôt fait de les rassurer sur l'intérêt que porte la population pour cette question.

### 3 Nouveau pont, nouvelles routes

#### 3.1 Avantages de la construction d'un nouveau lien routier

Le grand avantage que verrait le gouvernement dans la construction d'un nouveau pont ou tunnel reliant la Rive-Sud à l'île de Montréal est dans son financement possible par le secteur privé. Le partenaire privé (seul ou en consortium) qui exploiterait l'ouvrage moyennant un péage supporterait une partie des coûts de construction, permettant ainsi de faire réaliser de substantielles économies aux contribuables.

Du même coup, les problèmes actuels de capacité des ponts de la Rive-Sud seraient résolus puisqu'un tel lien ouvrirait une brèche supplémentaire vers Montréal.

Ce pont, dans l'hypothèse où il serait construit entre le pont Jacques-Cartier et le pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, face au chemin Chambly et au Boulevard Pie IX, relierait directement les régions est des Rives Nord et Sud, évitant ainsi le centre-ville ou son contournement par l'autoroute 25.

#### 3.2 Inconvénients de la construction d'un nouveau lien routier

##### 3.2.1 Gros investissement : gain temporaire

Un pont ou tunnel supplémentaire viendrait désengorger les autres ponts dont la capacité est déjà utilisée à son maximum. Sur un axe à péage, les problèmes de circulation mettraient certainement plus de temps à reprendre leurs droits. Comme on le voit dans le tableau 1 ci-dessous, le système de péage est assez dissuasif.

	Avec péage (1977)	Sans péage (1987)	Variation en %
Autoroutes à péage (A-10, A-15, A-40)	187 951	304 914	62,2 %
Autoroutes sans péage	530 140	690 714	30,3 %
<b>Total</b>	<b>718 091</b>	<b>995 628</b>	<b>38,6 %</b>

Tableau 1 - Trafic routier sur les ponts de la région de Montréal (source : Ministère des Transports du Québec; compilation : Transport 2000 Québec)

Quoiqu'il en soit, même avec péage, ce nouveau pont est menacé par la saturation à l'instar des autres ponts.

En l'espace de peu de temps, moins de temps en fait qu'il n'en faudrait pour amortir les investissements (15 ans selon un calcul rapide de la Presse du 19 février 2000), ce lien routier encouragerait encore davantage les automobilistes qui viendraient se ruer dans la congestion toujours plus étendue.

D'ailleurs, à bien y regarder, la congestion ne se limite pas aux ponts, mais aussi aux grands axes de la Rive-Sud et à l'intérieur du réseau de l'île de Montréal. Or, rajouter un nouveau pont routier avec son flux additionnel d'automobiles, c'est ajouter aux problèmes de circulation déjà existants. Finalement, un nouveau pont ne ferait qu'au mieux déplacer le problème de congestion de la Rive-Sud, dans Montréal, et au pire, paralyser davantage un système qui a atteint ses limites.

### **3.2.2 Étalement urbain**

L'étalement urbain : source et résultat du problème de la tendance à la motorisation, ne sera pas circonscrit par la construction d'un nouveau pont ou tunnel. Chose certaine, par ce biais, le problème reste sur les bras des municipalités de la Rive-Sud et du Gouvernement.

### **3.2.3 GES**

Un autre problème qui n'est pas réglé : la part des émissions de gaz à effet de serre par le transport. Par cette mesure, le Gouvernement est loin d'atteindre les objectifs qu'il s'est donnés pour rencontrer ses engagements de Kyoto.

Avec la détérioration de son environnement, c'est son image et sa crédibilité que le Gouvernement mettrait en jeu en privilégiant la construction d'un nouveau lien routier.

### **3.2.4 Entretien des routes**

Un autre dilemme s'ajoute aux autres : l'augmentation du nombre de voitures et de camions accélérera la détérioration des infrastructures, alors que les automobilistes et les compagnies de camionnage sont déjà fort mécontents de l'état des routes. Comment entretenir un réseau qui survit à coup de raccommodages dans une perspective d'utilisation intensive ?

De plus, les coûts colossaux dégagés pour la construction du pont et son entretien ne tiennent pas compte des aménagements qui seront nécessaires à

ses extrémités : encore plus de routes, encore plus de goudron, encore plus de voitures...

### **3.2.5 L'avis des citoyens ?**

Selon l'avis des intervenants des sessions qui se sont tenues au printemps 2001, il ressort que l'idée d'un nouveau pont est loin de faire l'unanimité. Les voix qui se sont élevées étaient farouchement contre ce projet et ont apporté bon nombre d'arguments recevables.

Selon une enquête menée en 1993 sur la perception de la population et les solutions recherchées relativement à la situation du transport des personnes, le transport en commun est vu comme le moyen le plus efficace pour régler les problèmes de transport.

En bref, un nouveau pont va à l'encontre des choix de notre société et des valeurs qui y prédominent.

## **4 Avantages d'un transport collectif concurrentiel**

### **4.1 Sécurité des déplacements**

Observés sous l'angle de la sécurité des passagers, les transports en commun sont nettement plus avantageux que le transport routier notamment à cause des accidents de la route. Au Québec, le transport routier enregistre 42 fois plus de décès que l'autobus. Quant au SLR, lorsqu'il est bien conçu, il est encore plus sécuritaire que l'autobus<sup>2</sup>.

Ces accidents routiers sont non seulement dommageables pour la santé humaine mais également pour l'économie, car ils contribuent aux ralentissements et aux congestions temporaires sur les routes ; ils engendrent des coûts externes, des frais médicaux pris en charge par la collectivité et font courir des risques aux marchandises transportées par camionnage.

À cela, s'ajoutent le stress et les craintes des automobilistes face aux conduites dangereuses de certains autres et aux aménagements routiers peu sécuritaires et surchargés. Les transports collectifs de la région de Montréal offrent des moyens de déplacement sécuritaires et rassurants pour les usagers.

### **4.2 Qualité de vie**

Le bus, le train, le système léger sur rail et le métro sont des moyens de transport qui sont moins bruyants que les autoroutes ou les routes sur lesquelles les automobiles et les camions circulent à plus de 50 km/h. Ils contribuent à la qualité de vie dans les quartiers résidentiels et sont bien perçus notamment dans les quartiers centraux de Montréal où la population est concentrée.

L'automobile est source de nuisance pour les résidents des zones centrales qui subissent, en plus du bruit, le dégagement des poussières en suspension et les émissions polluantes. Elle peut également être source de stress pour les automobilistes des périphéries à cause des encombrements. Une solution commune à ces deux problèmes qui ont la même origine : un transport en commun efficace.

---

<sup>2</sup> Ministère des Transports du Québec, Vers un plan de transport pour la région de Montréal, Montréal, 1995, p.227.

### **4.3 Effets structurants sur l'aménagement du territoire**

Lorsque la ville de Curitiba au Brésil a dû repenser le développement de sa municipalité à partir des années 60, en réaction à la croissance urbaine et l'industrialisation galopantes, l'accent a été placé sur des stratégies de transport collectif. Parce que les effets structurants des systèmes de transport en commun ont largement contribué à la préservation du patrimoine culturel et historique de la métropole ainsi qu'à la qualité de vie générale des habitants, l'exemple de Curitiba a fait l'objet d'une intervention à la conférence du 3 mai 2000 à Montréal «Des villes habitables pour tous».

Le problème d'étalement urbain qui menaçait cette ville a largement été résolu par un plan d'aménagement en cohérence avec le réseau de transport. Les habitations se sont concentrées le long des axes où la circulation de moindre vitesse limitait les nuisances. Les banlieues plus pauvres de la périphérie étaient desservies en priorité. Cette métamorphose a pris du temps mais aujourd'hui, Curitiba peut se vanter d'être une ville où il fait mieux vivre qu'à Brasilia où la voiture règne encore en maître.

Comme on le voit ici, l'argument selon lequel l'étalement urbain ne permet pas l'établissement d'un réseau de transport collectif efficace ne suffit pas à justifier le ralentissement des investissements en cette matière. En effet, ce n'est qu'en poursuivant les efforts dans le domaine que la situation pourra être améliorée. Ne rien faire dans le sens des transports collectifs, c'est démissionner face à un problème qui ne peut pas se régler de lui-même.

### **4.4 Fluidité améliorée : transport routier, grand gagnant**

Le transport collectif offre une alternative intéressante aux usagers de l'automobile. Non seulement le transport collectif est moins coûteux pour l'utilisateur mais à long terme, il permet aux familles de dégager des revenus qui, sans cela, seraient consacrés à l'entretien de la voiture et au paiement des intérêts.

Une personne qui ne prend pas sa voiture pour se rendre sur son lieu de travail équivaut à une voiture de moins dans la circulation, et par conséquent, à autant de surface libérée pour les camions qui transportent des marchandises.

Le calcul est simple mais il démontre bien que le transport collectif n'est pas seulement profitable aux individus et à la collectivité pour de multiples raisons, tant financières que sécuritaires, mais également au transport routier.

#### **4.5 Environnement et transports collectifs**

Dans la région métropolitaine, 65 % des polluants atmosphériques<sup>3</sup> sont directement émis par les transports. Pour ces deux raisons, chacun des individus qui se préoccupe de sa santé ou de celle de ses proches aura à cœur de se prémunir contre ces agents nocifs. L'avancée technologique dans le domaine de l'énergie ne permettant pas encore d'espérer rouler «propre» dans les prochaines années, le meilleur moyen de préserver sa santé est encore de se passer de la voiture lorsque cela est possible. Encore faut-il avoir à sa disposition des moyens qui remplacent avantageusement l'automobile.

Dans le Plan d'Action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques, le ministère de l'Environnement souhaite donner l'exemple et entend favoriser le transport collectif des personnes. La démonstration par laquelle le développement du transport en commun est une arme de gros calibre contre les rejets de GES n'est donc pas à refaire, d'autant plus que l'enjeu environnemental est - pour les gouvernements - de premier plan.

#### **4.6 Transport sur rail : soutenir les emplois locaux**

Pourquoi favoriser l'industrie automobile peu présente au Québec alors que des entreprises québécoises détiennent les compétences techniques et le savoir-faire dans le domaine ferroviaire ? Les investissements consentis dans les systèmes de transport sur le rail profiteraient à l'économie locale alors que le développement des infrastructures routières crée des emplois en grande partie à l'extérieur du Québec.

Les coûts des investissements semblent être le premier handicap du développement des transports collectifs lourds mais les études ne tiennent malheureusement pas compte du bilan positif sur le dynamisme économique de tels projets.

---

<sup>3</sup> Document présenté lors de la rencontre thématique 4 de la Commission.

De plus, le Québec ne produit pas de pétrole et n'a donc pas avantage à favoriser un secteur industriel qu'il ne maîtrise pas. S'affranchir de sa dépendance au pétrole et diminuer ses importations impliquent une diminution de la consommation des hydrocarbures. En accord avec le chapitre précédent, cette diminution ne sera possible que si les transports en commun soient envisagés comme un moyen sûr et fiable d'alternative au transport routier et que les efforts pour y parvenir sont effectués en ce sens.

## **5 Les défis du transport collectif**

Il est évident qu'il n'est pas question de forcer la population à utiliser le bus ou le métro plutôt que la voiture par des moyens répressifs ou contraignants. Pourtant, l'utilisation des transports en commun est, comme nous l'avons vu et pour de multiples raisons, salubre pour le développement aussi bien économique que social. La difficulté réside dans les moyens à mettre en œuvre pour rendre attrayant le transport en commun au point que l'utilisation de la voiture ne serait plus concurrentielle. Pour cela, plusieurs conditions doivent être remplies. Le transport en commun doit présenter une combinaison avantageuse alliant confort et rapidité, permettre une grande diversité des destinations et être accessible au plus grand nombre sinon à tous.

### **5.1 Un choix de société**

La première des conditions à remplir pour l'amélioration de la mobilité est l'engagement des pouvoirs publics dans une politique de développement des mesures qui visent à diminuer l'utilisation de l'automobile. En effet, comme nous l'avons déjà vu, la congestion est nuisible à l'efficacité économique et à la qualité de vie. Afin de diminuer cette congestion au profit du transport des marchandises notamment et de la mobilité des personnes en général, il est essentiel que le gouvernement prenne position pour une amélioration des services de transport collectif en priorité et réitère le moratoire sur la construction de nouvelles autoroutes. Car sans investissement majeur, ni mesure incitative concrète et durable, la tendance à l'augmentation de la motorisation ne pourra pas être renversée ni même freinée.

Or, les chiffres du tableau 2 suivant montrent que les coûts prévus des projets d'intervention du ministère des Transports selon le Plan de gestion des déplacements 2000-2010 pour l'amélioration du réseau routier sont plus du double des investissements confirmés suivant le Plan Stratégique 1997-2007 de l'AMT.

Investissements pour le transport collectif	Investissement pour le réseau routier
1 566 085 000 \$	3 137 150 000 \$

Tableau 2 : Investissements confirmés suivant le Plan Stratégique 1997-2007 de l'AMT versus les projets d'intervention du ministère des Transports selon le Plan de gestion des déplacements 2000-2010.

Il est à noter également que les contributions municipales au budget de la STCUM en 1992 étaient de 300 millions et qu'en 2000, elles sont passées à 254 millions.

Même si la région métropolitaine de Montréal reste bien pourvue en transport en commun, la position des pouvoirs publics n'est pas clairement en faveur du développement du réseau de transport en commun. D'ailleurs, les questions posées à la Commission en témoignent. Lorsqu'il s'agit de transport de personnes, la question est traitée sous l'angle d'un investissement lourd qui rend discutable son adoption. Le titre du chapitre qui traite du transport collectif est révélateur : « L'amélioration de la mobilité des personnes : pourquoi, comment et à quel prix ? », alors que la question de la mobilité des marchandises ne soulève pas la question du prix à payer.

Qu'est-ce qui permet de croire que les investissements pour l'amélioration de la mobilité des personnes sont forcément plus lourds pour le contribuable que ceux consacrés au transport des marchandises ? En effet, il a été démontré qu'en milieu urbain et pour une capacité de transport équivalente, les coûts liés au transport en commun de type ferré sont plus économes en investissement que la route lorsqu'il s'agit de faire face à une demande supplémentaire<sup>4</sup>. De plus, l'amortissement des transports en commun est trois fois plus rapide que ceux des transports routiers<sup>5</sup>. Dans une approche écosystémique, le transport en commun offre une solution durable de développement et par-là même, si le bilan des coûts liés à son développement et à son exploitation était considéré dans sa globalité, il serait bien plus avantageux que le transport routier.

<sup>4</sup> Pierre Merlin, *Géographie, Économie et Planification des Transports*, Puf Fondamental.

<sup>5</sup> Aschauer, D.A., *Transportation Spending and Economic Growth : The Effects of Transit and Highway Expenditures*, A.P.T.A., Washington, Sept. 1991

Nous pensons donc que la position et les engagements gouvernementaux doivent être clairement en faveur du transport en commun dans l'établissement d'un nouveau lien entre la Rive-Sud et Montréal, même si, pour certains, les choix individuels ne sont pas forcément en accord avec les intérêts publics.

L'engouement pour la voiture ne fait que croître depuis 20 ans. Tandis que la population sur la Rive-Sud augmentait de 18 % entre 1971 et 1996, la circulation sur les 7 ponts de la Rive-Sud augmentait de 104 %<sup>6</sup>. La circulation sur les ponts a augmenté 5 fois plus vite que la population. Deux conclusions se dégagent de ces observations. La première est que l'ampleur de la croissance démographique ne conditionne pas directement le nombre de déplacements et que par conséquent, un ralentissement de la croissance démographique ne signifiera pas forcément une stagnation du nombre des automobilistes dans les mêmes proportions. Deuxièmement, la préférence des riverains pour l'utilisation de la voiture va certainement se maintenir si aucune action n'est entreprise pour inverser la tendance.

Si la part de marché des transports collectifs diminue, les usagers ne pourront assumer les coûts d'exploitation qu'ils couvrent actuellement qu'au prix d'une augmentation tarifaire. Or, une augmentation de la tarification pénalise directement une partie de la population qui ne dispose que de ce moyen de transport et accélère du même coup le processus de désaffection envers le transport collectif.

Il est donc indispensable de mettre en œuvre les moyens qui visent à rendre les transports en commun plus efficaces et mieux organisés et de les favoriser par rapport au transport routier afin de fidéliser les clients habituels et d'attirer une part des usagers de l'automobile.

## **5.2 Financement des projets de transport en commun**

Comme nous l'avons vu dans les chapitres précédents, les bénéficiaires du transport collectif ne se limitent pas aux usagers. Le transport de marchandises, l'industrie et les employeurs, l'économie, les municipalités et la société en

---

<sup>6</sup> Voir tableau en annexe : Trafic routier sur les ponts de la Rive-Sud de Montréal.

général tirent profit d'un système de transport en commun efficace, alors qu'au contraire, le transport routier n'est pas profitable à tous et dans une même mesure.

Dans une logique de paiement par les bénéficiaires du transport en commun plutôt que des usagers seulement, les sources de financement pourraient être plus diversifiées. Il appartient au gouvernement de réorienter les choix fiscaux ainsi que la part des taxes consacrées au transport collectif.

Nous pensons que, de façon générale, les sommes consacrées au réseau routier devraient se limiter à l'entretien des infrastructures et ne pas s'étendre à de nouveaux projets. Cela permettrait d'augmenter la part des fonds dédiés au transport collectif.

### **5.3 Les trains, les bus : augmenter la fluidité**

Même si les choix des riverains pour le moyen de transport qu'ils utilisent ne découlent pas forcément d'une réflexion de fond, la durée du déplacement pour se rendre d'un point à l'autre est, entre autres, déterminante pour un grand nombre.

Or, pour le transport collectif, le temps de parcours est conditionné par plusieurs facteurs, à savoir :

- la vitesse de déplacement du train ou du bus
- la fréquence des rames et des bus
- le nombre de correspondances à effectuer.

#### **5.3.1 Plus vite...**

##### **5.3.1.1 Vitesse des trains**

Augmenter la vitesse de déplacement des trains de voyageurs nécessitera des investissements pour l'aménagement de systèmes visant à maximiser la sécurité et la gestion du partage des voies avec les trains de marchandises. Encore une fois, des choix doivent être faits de la part des services publics car cette prise de position implique, entre autres, des négociations avec les sociétés ferroviaires, qui font circuler les trains de marchandises en priorité.

### **5.3.1.2 Voies réservées pour les bus**

Pour les bus, ce sont les voies réservées qui contribuent à l'essentiel du gain en vitesse de ce système. C'est pourquoi il nous paraît essentiel de préserver les voies existantes réservées aux bus. En effet, ces voies réservées ont une capacité de déplacement des personnes supérieure aux voies « ordinaires ». Sur le pont Champlain, en 1998, en période de pointe du matin, 16 400 personnes sont transportées vers le centre-ville sur la voie réservée alors qu'il ne circule que 20 000 automobiles durant la même période répartis sur les 3 autres voies<sup>7</sup>. À raison de 1,2 personne par voiture, le nombre de personnes véhiculées sur une voie « ordinaire » est de 8 000. L'efficacité en terme de vitesse de déplacement et de capacité du système de voie réservée n'étant plus à démontrer, il apparaît primordial de préserver les voies réservées et de leur conférer un caractère définitif.

Plus généralement, même si d'autres voies étaient aménagées en vue de mettre en service un nouveau système de transport en commun, comme le SLR sur l'estacade du pont Champlain par exemple, les voies réservées aux autobus déjà existantes ne devraient pas être remplacées par des voies « ordinaires ». Tout nouveau corridor de transport en commun ne devrait pas servir à remplacer les voies réservées existantes. En effet, éliminer la voie réservée du pont Champlain permettrait à plus de voitures de le traverser et, par conséquent, de venir concurrencer le nouveau système de transport collectif.

Or, pour le projet de SLR tel que présenté à ce jour, la voie réservée serait entièrement remplacée. Cela se solderait par une augmentation du nombre de voitures sur le pont ainsi que dans Montréal, dégradant ainsi davantage la circulation dans Montréal. Mentionnons également que cette augmentation des automobiles se ferait certainement au détriment du SLR. Finalement, l'amortissement du SLR pour son installation et son aménagement ainsi que la construction d'un pont sur la voie maritime pour prolonger l'estacade serait d'autant plus long et incertain.

---

<sup>7</sup> Communiqué de presse de Transports Canada, Étude d'avant-projet reliée au projet de train léger sur l'estacade du Pont Champlain, février 2001.

Alors, pourquoi ne pas maximiser l'utilisation d'un nouveau système comme le SLR ? En supposant que le SLR soit utilisé à pleine capacité, le tableau 3 ci-dessous permet de comparer les deux solutions : un SLR sur l'estacade avec ou sans voies réservées sur le pont Champlain.

Voyageurs en période de pointe du matin	Sans SLR	SLR avec voie réservée	SLR sans voie réservée
SLR	-	25 600	25 600
Bus dans voie réservée	20 000	20 000	-
3 voies pour automobilistes	24 000	24 000	24 000
Voie supplémentaire		-	8 000
Total :	44 000	69 600	57 600

Tableau 3 : Nombre estimé de passagers transportés sur le pont Champlain avec ou sans SLR selon l'hypothèse de 1,2 passager par automobile, toutes choses égales par ailleurs.

Le gain potentiel en transport de la solution sans voie réservée représente 31 % d'augmentation de la mobilité par rapport à la situation présente, alors que la solution avec voie réservée représente une amélioration potentielle de **58 %**.

Ces résultats supposent que le SLR soit utilisé à sa pleine capacité. Or, ni les courbes de croissance démographique, ni les habitudes liées à l'utilisation de l'automobile ne permettent d'assurer que le SLR sera une solution de choix pour les riverains qui viendront travailler sur Montréal ou sur la rive nord. C'est pourquoi il est important que le SLR présente un avantage majeur par rapport à la solution actuelle et cela ne pourrait se faire qu'à la condition que la voie réservée soit maintenue.

Plus généralement, pour une amélioration de la qualité du service de transport en commun, les voies réservées sont, par rapport à la construction de nouvelles voies routières, des solutions moins coûteuses et plus efficaces qui peuvent être aménagées sur une grande partie du réseau de la Rive-Sud grâce à la dimension des routes.

Toutefois, la circulation sur les voies réservées a ses limites et ne présente qu'une seule solution parmi d'autres pour l'amélioration significative du service de transport collectif.

### **5.3.2 Plus souvent...**

#### **5.3.2.1 Plus de trains le soir et le matin**

Le transport collectif offre une solution de rechange de plus en plus intéressante depuis cinq ans par rapport à la voiture lorsqu'on s'éloigne vers la grande couronne. C'est vers ces régions plus éloignées des centres d'activité que les efforts portés en vue d'augmenter la capacité de transport seront le plus valorisés et contribueront largement à l'amélioration de la mobilité entre la Rive-Sud et l'île de Montréal.

Ajouter dans un premier temps un ou deux trains entre St-Hilaire et la Gare Centrale pendant la pointe du soir augmenterait significativement l'attrait du train pour les riverains de cette région. En effet, la congestion du soir est moins importante et dure moins longtemps que celle du matin car les besoins sont plus étalés dans le temps. Par conséquent, offrir aux usagers la possibilité de choisir entre trois horaires ou plus pour rentrer chez eux le soir est un atout majeur pour un moyen de transport collectif qui se veut attrayant.

Bien sûr, à plus long terme, l'idéal serait un achalandage des trains plus approprié aux besoins des habitants de la Rive-Sud aussi bien qu'aux travailleurs qui viendraient de l'île ou de la Rive-Nord.

#### **5.3.2.2 La fréquence**

Dans un deuxième temps, augmenter le nombre de trains, de bus, de voitures sur la ligne jaune, mais aussi sur l'ensemble du réseau pour accroître le confort des voyageurs qui circulent trop souvent debout voire entassés en heure de pointe. Pour un déplacement qui dépasse le quart d'heure, cette situation est mal perçue par les usagers, surtout par les automobilistes habitués au voyage en solo. Comment, dans ces conditions, promouvoir le transport collectif en alléguant qu'il a l'avantage sur la voiture de permettre le repos, la lecture, le calme et les échanges ?

Il est difficile d'évaluer la demande en terme de chiffres et de capacité, surtout lorsque l'offre de transport est récente et que ses possibilités sont limitées. Toutefois, prévoir, orienter voire créer les besoins des clients sont les enjeux majeurs de n'importe quelle industrie qui, de cette façon, pourra mieux vendre ses produits ou dominer la concurrence. Il en va de même pour les transports publics. Ils gagneront des parts de marché lorsqu'ils auront les moyens d'améliorer la qualité de leurs services et d'innover pour proposer des choix avantageux aux utilisateurs.

#### **5.4 Prévoir les futurs axes de transport collectif**

Étant donné que le développement du réseau collectif demandera du temps, plus d'espace, d'énergie et de fonds, il serait judicieux de prévoir les corridors de transport en vue de développements futurs et d'empêcher toute construction sur ces sites. Ces mesures permettront de réduire les coûts d'installations futurs, mais aussi de contrer l'étalement urbain contre lequel il est urgent d'agir.

En cela, les orientations et les attentes du gouvernement envers la Communauté métropolitaine de Montréal citées dans le « Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales : Région métropolitaine de Montréal, 2001-2021 » expriment clairement le point de vue selon lequel la planification des équipements et des infrastructures publiques de transport doit être pensée afin de consolider les zones urbaines existantes ainsi que les pôles économiques majeurs.

Pour cela, les municipalités auront le devoir de se munir d'un plan d'urbanisme cohérent qui tiendra compte des possibilités des transports collectifs. Pour ce faire, elles dirigeront toute nouvelle construction d'habitations autour de nouvelles gares par exemple, de centres commerciaux ou administratifs et de centres industriels bien desservis par ce moyen. En un mot, la concentration des habitations est permise par une politique de développement du réseau de transport collectif intelligent et, du même coup, améliore l'accessibilité au transport en commun et renforce les mesures prises en ce sens.

### 5.5 Accessibilité au transport collectif

L'étalement urbain pose le problème de l'accessibilité au transport collectif. Pour améliorer l'accessibilité sans tomber dans le piège d'une ramification à outrance du réseau qui ne ferait qu'accroître la tendance à l'étalement et diluer l'offre de service, il faut favoriser l'intermodalité des moyens de transport.

Les parcs de stationnement incitatifs ont déjà fait leur preuve, mais ne suffisent pas. Pour une intermodalité plus efficace, les transferts doivent prendre un minimum de temps. C'est pourquoi, là encore, la fréquence des bus et du métro joue un rôle clé. Les politiques tarifaires doivent être également uniformisées d'un moyen de transport à l'autre, d'une région à l'autre.

### 5.6 Centre-ville : lieu de transit ou destination finale ?

D'après l'enquête Origine - destination de l'AMT, les passagers des bus et automobiles qui traversent les ponts de la Rive-Sud en heure de pointe du matin, ne se dirigent pas majoritairement au centre-ville. Comme on le voit dans le graphique 4 ci-dessous, la part des usagers qui se dirigent en dehors du centre-ville est majoritaire. Le pourcentage des personnes qui traversent l'île pour se rendre sur la Rive-Nord n'est pas négligeable non plus.

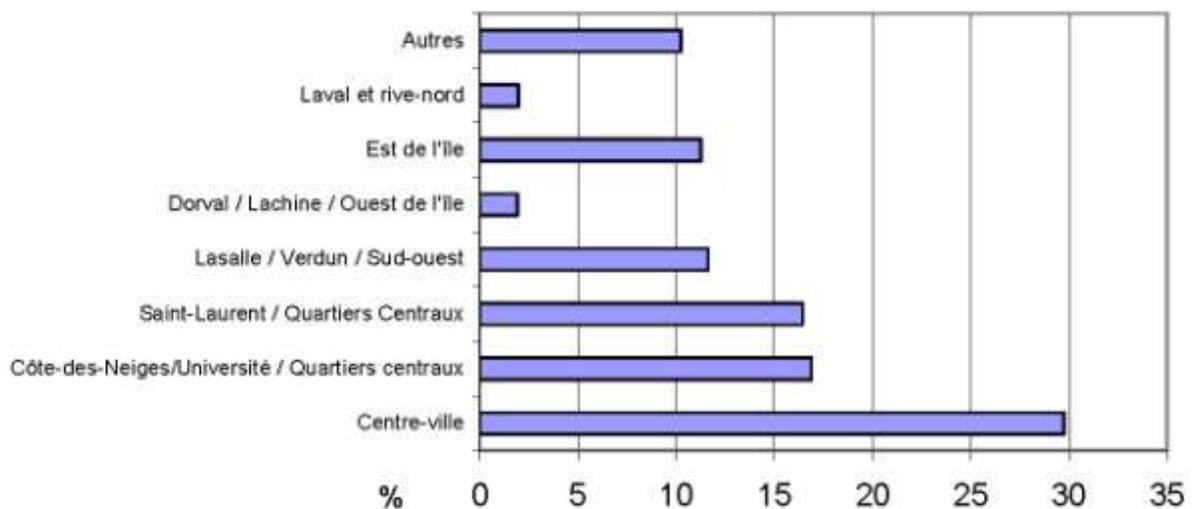


Graphique 4 : Répartition en pourcentage des destinations finales des voyageurs traversant les ponts de la Rive-Sud en pointe du matin. (D'après l'enquête Origine-Destination 1998)

Or, la plupart des lignes de transport collectif ont pour destination finale le centre-ville ou une station de métro proche de la rive. La multiplication des correspondances pour se rendre à un point éloigné du centre-ville et l'allongement du temps de transport qui en résulte dissuadent la majorité des usagers qui doivent se rendre au-delà du centre-ville. Pour gagner des parts de marché sur l'automobile, les lignes de bus au départ de la Rive-Sud devraient suivre un parcours calqué sur les destinations privilégiées des automobilistes.

Comme on peut le voir dans le graphique 5 ci-dessous, les destinations finales des automobilistes sont partagées entre le centre-ville, les quartiers centraux comprenant Côte-des-Neiges et l'Université de Montréal, la municipalité de Saint-Laurent, le sud-ouest ainsi que l'est de l'île.

**Destinations finales des automobilistes de la Rive-Sud en %  
(pointe du matin)**



Graphique 5 : Répartition des destinations finales en pourcentage des automobilistes traversant les ponts de la Rive-Sud en pointe du matin. (Enquête Origine-destination 1998)

Plusieurs possibilités peuvent être envisagées afin de rejoindre ces zones préférentielles de façon rapide et efficace par bus ou par train.

### **5.7 Des lignes de bus prolongées**

La ligne de bus qui relie Boucherville à la station de métro Radisson pourrait être prolongée jusqu'au métro St-Michel afin d'éviter deux changements aux usagers qui se rendent à l'université de Montréal, à l'hôpital Ste-Justine et aux autres destinations des quartiers Outremont, Côte-des-Neiges et des abords de l'autoroute Décarie. De même, afin que les usagers se rendent jusqu'aux quartiers nord de l'île, il serait certainement possible de souder au niveau du pont Jacques-Cartier une ligne de bus qui parcourt le Chemin Chambly et une autre qui circule sur Papineau.

Sur ce même pont Champlain, les lignes du Boulevard Taschereau et de Saint-Laurent viendraient se rejoindre pour desservir le pôle industriel encore trop peu desservi par les bus et peu aménagé pour la circulation des piétons ; de la même manière, proposer aux automobilistes qui empruntent le pont Mercier une ligne d'autobus qui partirait de Châteauguay pour arriver jusqu'à Saint-Laurent, en passant par la station de métro Angrignon.

Dans le contexte du marché du travail actuel, qui pousse de plus en plus de travailleurs à changer d'employeur plusieurs fois au cours de leur carrière, les choix des lieux de résidence de la population active se trouvent parfois très éloignés des centres d'emplois. C'est pourquoi les trajets effectués en heure de pointe sont complexes et peuvent évoluer. Les lignes de bus offrent pour cela des solutions adaptées car elles sont flexibles et peuvent être remaniées en fonction des modifications du paysage socio-économique.

Toutefois, sur de très longues distances, l'autobus est moins concurrentiel que l'automobile. Alors pourquoi ne pas penser à un réseau de lignes dites SLR - plus rapides que l'autobus - qui traverseraient Montréal de part en part pour rejoindre les deux rives ?

### **5.8 Le TETM : Train express Trans Montréal**

Dans le même ordre d'idée que précédemment, on pourrait imaginer que le train partant de Mont Saint-Hilaire et qui se termine actuellement à la Gare centrale se poursuivrait jusqu'à Deux-Montagnes, offrant au passage une station proche de Ville Saint-Laurent relayée par des bus parcourant le parc industriel.

Cette solution n'est pas facile à mettre en œuvre car la portion qui se rend jusqu'au Mont Saint-Hilaire n'est pas électrifiée et le tunnel du Mont Royal n'est pas conçu pour les locomotives au diesel. Toutefois, les avantages que comporterait cette solution justifieraient qu'on s'y attarde.

### **5.9 Prolongement du métro**

La question posée initialement par la Commission concernant l'opportunité d'un nouveau lien entre l'île de Montréal et la Rive-sud devait être débattue sous l'angle d'un pont routier. Or, il aurait pu être question d'un nouveau lien entièrement dédié aux transports en commun comme un pont étroit, moins coûteux qu'un pont routier, qui permettrait le passage de SLR, bus, ou métro aérien. Ce nouveau lien pourrait par exemple permettre le prolongement de la ligne verte de la station Angrignon jusqu'à la ville de Sainte-Catherine sur la Rive-Sud par voie terrestre.

Pour ce qui est du projet de prolongement de la ligne jaune jusqu'au Collège Edouard-Monpetit, nous pensons que c'est une idée séduisante quoique cette solution est très coûteuse. C'est pourquoi nous insistons depuis 1997 sur les moyens de transport de surface comme le SLR, dont les coûts d'implantation sont plus appropriés à la densité de la population de la Région métropolitaine. Encore une fois, ce projet ne doit pas avorter en cours de route. Il est essentiel qu'il se prolonge dans la Rive-Sud, idéalement jusqu'à un centre d'activité majeur comme un centre commercial ou un centre administratif.

## 6 Conclusion

Les capacités du réseau de transport routier de la Rive-Sud de Montréal ont atteint leurs limites. Le développement économique et démographique de la Rive-Sud rend insoutenable une politique de développement de la mobilité axée sur l'automobile, un moyen de transport polluant, coûteux et peu efficace sur les axes de transport à flux élevés. En clair, la construction d'un nouveau pont n'aurait aucun effet positif important sur la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud.

Lorsqu'on tient compte des questions de l'environnement, de la qualité de vie des Montréalais et de l'efficacité du centre-ville de Montréal comme lieu d'échanges, augmenter le nombre de voitures qui s'y rendent chaque jour est la dernière chose qu'il faille envisager. Lorsqu'on évalue les coûts exorbitants des infrastructures routières, ces dernières nous apparaissent beaucoup moins attirantes.

Le développement du transport en commun, pourtant la seule solution viable, souffre encore de préjugés, parfois insidieux. La documentation de la Commission en fait foi. Associés au transport en commun on retrouve des mots comme contrainte, coûts, alors que l'automobile est présentée comme faisant partie de notre culture. L'illustration en page couverture des documents de la Commission montre les seuls axes de transport routier ; le transport en commun y est totalement absent. Il faut mettre fin à ces blocages de la pensée et réaliser le fabuleux potentiel économique, social et écologique d'un transport en commun efficace.

Recherche et rédaction	:	Pascal Tessier
Collaboration à la recherche et à la rédaction	:	Normand Parisien
Collaboration spéciale (comité infr. & techn.)	:	Luc Côté
		Paul Druelle
		Michel Langevin
		Walter Van Walsum

## ANNEXE 2

du Mémoire de l'association Transport 2000 Québec présenté à l'Office de consultation publique de Montréal – OCPM sur le corridor Dalhousie

*Annexe 2 : Aménagement proposé de la zone d'arrêts Dalhousie. – Photo tirée de Quartier Bonaventure, le Nouveau Montréal, Réaménagement de l'autoroute Bonaventure, phase 1, Synthèse des études de l'avant-projet détaillé. – Société du Havre de Montréal, mars 2009, p. 33*



### ANNEXE 3

du Mémoire de l'association Transport 2000 Québec présenté à l'Office de consultation publique de Montréal – OCPM sur le corridor Dalhousie

Annexe 3 : Plan de la proposition de Transport 2000 Québec ajouté au plan des pages 33 et 34 tirées de *Quartier Bonaventure, le Nouveau Montréal, Réaménagement de l'autoroute Bonaventure, phase 1, Synthèse des études de l'avant-projet détaillé*. – Société du Havre de Montréal, mars 2009.



#### LÉGENDE

Trait noir : Trajet actuel des autobus

Trait jaune : Trajet proposé par la Société du Havre de Montréal

Trait vert : Trajet proposé par Transport 2000 Québec

