



Présentation de l'AMT à la

***Commission de consultation sur  
l'amélioration de la mobilité entre  
Montréal et la Rive-Sud***

12 février 2002

[www.amt.qc.ca](http://www.amt.qc.ca)

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Présentation de l'AMT .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Énoncé de vision .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Une stratégie de mobilisation axée sur sept approches d'interventions.....</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Le Plan stratégique de l'AMT .....</b>	<b>7</b>
<b>5</b>	<b>Bilan provisoire de l'AMT .....</b>	<b>10</b>
<b>6</b>	<b>L'avenir du transport collectif entre l'île de Montréal et la Rive-Sud .....</b>	<b>11</b>
6.1	Hypothèses à la base du scénario tendanciel .....	11
6.2	Les prévisions de déplacement.....	13
6.3	Capacité du transport collectif entre Montréal et la Rive-Sud .....	14
6.4	Le Plan de gestion des déplacements et le Cadre d'aménagement 2001-2021 .....	15
<b>7</b>	<b>Conclusion .....</b>	<b>16</b>

### Liste des tableaux

Tableau 1	Évolution 1996-2021 prévue de la population dans la région métropolitaine
Tableau 2	Évolution 1998-2021 prévue des déplacements pour motif d'emploi dans la région métropolitaine de Montréal, en PAM
Tableau 3	Évolution 1978-2021 de la motorisation
Tableau 4	Évolution des déplacements entre Montréal et la Rive-Sud, pointe du matin, direction Montréal
Tableau 5	Capacité des projets AMT-MTQ de transport collectif entre Montréal et la Rive-Sud, en PAM

### Liste des figures

Figure 1	La stratégie métropolitaine de mobilisation du TC
Figure 2	La stratégie métropolitaine de développement du TC
Figure 3	Plan stratégique de développement du transport métropolitain. Sous-régions d'analyse
Figure 4	Pôles prioritaires
Figure 5	Axes prioritaires de déplacements métropolitains
Figure 6	Évolution 1986-2000 de l'achalandage annuel du TC

### Liste des annexes

Annexe 1	Description sommaire des projets
Annexe 2 :	Présentation détaillée du projet SLR Axe A-10
Annexe 3	Présentation à la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud

## 1 Présentation de l'AMT

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) est un organisme gouvernemental de transport métropolitain qui a pour mission d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes, dans la région métropolitaine de Montréal, en favorisant l'utilisation des transports en commun. Elle a notamment comme mandat de développer, de consolider et de compléter le réseau métropolitain de transport collectif et de s'assurer de l'intégration des réseaux locaux au réseau métropolitain.

L'Agence métropolitaine de transport a été créée par la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport* et relève du ministre des Transports. Elle agit à trois niveaux :

- À titre **d'agence gouvernementale**, elle applique les politiques et programmes et réalise les projets en transport en commun qui lui sont confiés par le Ministre des Transports.
- À titre **d'organisation métropolitaine**, elle s'assure de la planification, la coordination et la concertation des fonctions métropolitaines des transports collectifs, et de l'intégration des services du transport en commun, avec la nouvelle Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), les villes et organismes concernés dans la région, ainsi qu'avec les organismes de transport et le plan de gestion des déplacements du MTQ.
- À titre **d'organisme de transport**, l'AMT planifie, gère et exploite les activités dont elle est directement responsable (trains de banlieue, équipements et dessertes métropolitaines, TRAM, programme-employeur).

Plus précisément et selon sa loi (L.R.Q., chapitre A-7.02, article 21), l'AMT a pour mission :

- de soutenir, développer, coordonner et promouvoir le transport collectif;
- d'améliorer les services de trains de banlieue, d'en assurer le développement;
- de favoriser l'intégration des services entre les différents modes de transport;
- d'augmenter l'efficacité des corridors routiers.

Par le TC, c'est une variété de grands objectifs sociétaux qui sont directement ou indirectement visés : réduction des investissements en transport et des coûts de transport, et ce autant pour le gouvernement, pour les entreprises que pour les ménages, amélioration de l'environnement, amélioration de la qualité de vie urbaine, atteinte d'une meilleure équité entre groupes socio-économiques et, plus globalement, développement économique et social de la région métropolitaine.

C'est ce qu'explique notre énoncé de vision.

## 2 Énoncé de vision

La région métropolitaine de Montréal constitue le principal bassin de population et le cœur économique du Québec. Elle constitue le milieu de vie de 3,2 millions de personnes, tout en étant la vitrine commerciale et touristique du Québec. En conséquence, le développement harmonieux de la région métropolitaine est essentiel non seulement à la qualité de vie de près de la moitié de la population québécoise, mais constitue également un enjeu stratégique pour l'avancement du Québec dans son ensemble.

L'AMT propose l'énoncé de vision suivant pour le développement de la région de Montréal et de son réseau de transport en 2012. En cohérence avec le cadre d'aménagement de la Métropole et des objectifs des municipalités, cette vision fait le pari d'une agglomération de villes prospères offrant une meilleure qualité de vie individuelle et collective. Guidée par les principes du développement durable, la vision de l'AMT comprend une métropole solidaire, attrayante, compétitive et viable.

Dans la grande région de Montréal en 2012 :

Le développement urbain aura été solidement encadré par le schéma d'aménagement de la CMM et appuyé par les plans d'urbanisme des municipalités, offrant ainsi une agglomération dynamique et compétitive à l'échelle nord-américaine, caractérisée par la grande qualité et diversité de ses milieux de vie, la vitalité des quartiers centraux et la préservation des espaces verts et milieux agricoles à sa périphérie.

Le transport en commun appuiera la vision du développement des municipalités et offrira une alternative efficace et essentielle pour la grande majorité des déplacements dans la région. Des mécanismes de financement stables et équitables auront été assurés pour que le transport collectif puisse remplir pleinement son rôle de soutien de la vitalité économique de la région, d'amélioration de la qualité de vie urbaine et d'équité envers les populations moins favorisées. Les services de transport en commun seront fournis à la population en optimisant les ressources qui y sont alloués avec pour objectif premier la satisfaction des besoins des usagers.

Les nouveaux quartiers, bâtis à une échelle humaine, combineront une variété de fonctions urbaines et de types d'habitat, permettant ainsi de nombreux déplacements à pied, à vélo et en transport en commun. La revitalisation des quartiers actuels s'inspirera également de ces principes. Les services de transport en commun auront été améliorés afin de répondre à cette nouvelle clientèle.

Le réseau de voirie locale favorisera le partage de l'espace public entre le transport en commun, les piétons, les cyclistes et le transport routier, maximisant ainsi la mobilité dans la région tout en assurant la vitalité des milieux traversés. Des aménagements auront été mis en place sur les grands axes de déplacement afin de favoriser la fluidité des autobus.

Les réseaux de transport routier et collectif auront été planifiés de façon intégrée à l'échelle régionale et assureront le dynamisme économique de la région tout en limitant la dépendance à l'automobile et en encourageant les modes de transport alternatifs.

Le réseau routier stratégique sera en bon état et accomplira efficacement sa mission de déplacements des marchandises vers les marchés.

Une politique métropolitaine du stationnement sera en place pour gérer l'offre de stationnement en conformité avec les objectifs de revitalisation du centre de l'agglomération et d'augmentation de la part de marché du transport en commun.

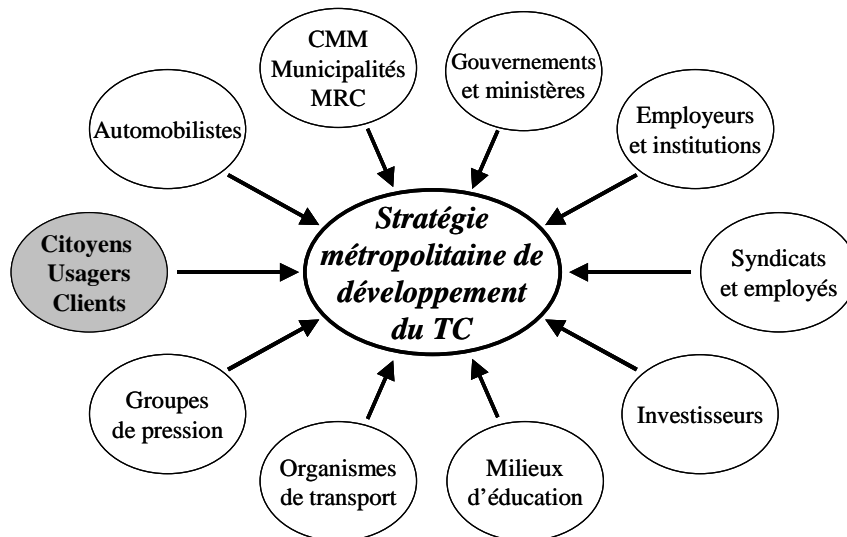
Les grands employeurs seront partie prenante de la gestion de la mobilité urbaine et auront contribué à trouver une panoplie de solutions adaptées à leur besoins pour limiter les déplacements en automobile de leur employés.

La pollution de l'air et le bruit causés par le transport routier seront à la baisse. La région de Montréal aura contribué au respect des engagements du gouvernement du Québec quant au protocole de Kyoto sur les gaz à effet de serre.

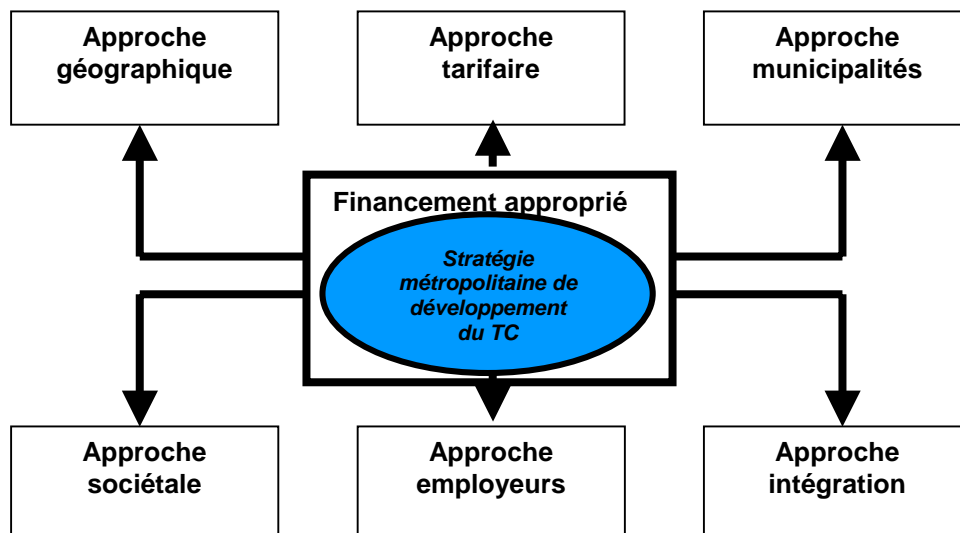
### 3 Une stratégie de mobilisation axée sur sept approches d'interventions

Pour mener à bien cette vision ambitieuse et inspirée, l'AMT compte poursuivre la mobilisation de tous les intervenants de la région en faveur du développement du transport collectif. Les intervenants avec lesquels l'AMT est amenée à travailler sont illustrés à la figure 1. Pour parvenir à ses objectifs, l'AMT continuera, de façon plus accentuée, de déployer ses sept approches d'interventions (figure 2), qui constituent l'armature de son plan stratégique :

**Figure 1**  
**La stratégie métropolitaine de mobilisation du TC**



**Figure 2**  
**La stratégie métropolitaine de développement du TC**



La fonction de la *Stratégie métropolitaine* est triple. En premier lieu, elle est l'instrument privilégié de la mobilisation de l'ensemble des acteurs de la société métropolitaine. En second lieu, elle est le cadre formel permettant d'offrir une vue cohérente et synthétique des approches d'intervention, au nombre de sept, mises en œuvre par l'AMT et ses partenaires. Enfin, elle est une stratégie territoriale, qui reconnaît la spécificité des principales composantes spatiales de l'agglomération métropolitaine et qui cherche à mettre en œuvre les interventions conséquentes.

Présentons brièvement les sept approches composant la *Stratégie métropolitaine* :

- *L'Approche géographique* vise l'amélioration de l'offre de transport en commun, tant au niveau des services que des infrastructures. Elle procède principalement par le biais d'une analyse par sous-régions et par corridors et vise à offrir une alternative compétitive à l'automobile au niveau des destinations desservies, de la fréquence, du temps de parcours, de la fiabilité, du confort et de l'image;
- *L'Approche tarifaire*, centrée sur les titres offerts, vise à assurer la coordination et l'intégration des services, des tarifs et des titres de transport. Les analyses de marché conduites dans le cadre de cette approche permettent aussi d'identifier les marchés mal desservis, ce qui permet d'établir de nouveaux titres susceptibles de capter de nouveaux marchés et de fidéliser la clientèle;
- le but de *L'Approche sociétale*, centrée sur la promotion, est de développer une perception positive à l'endroit du TC. Ceci implique, dans un premier temps, d'identifier et comprendre les déterminants psychoculturels des préférences exprimées en matière de transport des personnes. Sur cette base, on pourra ensuite concevoir des campagnes promotionnelles efficaces dans leur forme autant que dans leur contenu;
- la dénomination *Approche employeur* traduit le rôle central qui doit être joué par les employeurs dans un programme de gestion de la demande de déplacements. S'ils visent en priorité la promotion du TC, ces programmes accordent aussi une large part à la promotion du covoiturage ainsi qu'à celle de toute autre forme de mobilité alternative à l'automobile solo;
- de façon similaire, la dénomination *Approche municipalités* traduit le rôle de maître d'oeuvre que les municipalités sont appelées à assumer en matière d'aménagement du territoire pour agir directement sur les principaux déterminants de la demande de transport, ce qui implique notamment de canaliser le développement urbain vers les secteurs les plus propices au TC;
- *L'Approche intégration* cherche à intégrer les composantes de l'offre de services de transport des personnes à l'échelle du territoire métropolitain, dans le but d'atteindre une plus grande équité, une complémentarité plus étroite, ainsi qu'une meilleure efficacité des systèmes. À ce jour, elle fut opérationnalisée au niveau de l'intermodalité vélo/TC et dans le secteur du transport des personnes à mobilité restreinte, qui doivent pouvoir bénéficier d'opportunités similaires à celles du reste de la population en matière de transport;
- la question du financement adéquat du TC est commune aux six approches qui viennent d'être sommairement présentées, dans la mesure où toutes nécessitent des financements adéquats au niveau de leur mise en œuvre (études techniques et immobilisations) autant

que des opérations. C'est pourquoi le *Cadre de financement* est positionné au centre de la figure 2.

#### 4 Le Plan stratégique de l'AMT

En 1997, l'AMT déposait son Plan stratégique de développement du transport métropolitain « Partenaires, maintenant vers 2007; une vision métropolitaine ». Le plan stratégique de 1997 fut élaboré sur une période de 9 mois en collaboration avec les sociétés de transports de Montréal, Laval et de Longueuil, de l'Association des CIT, des ministères des Transports et des Affaires Municipales et de la Métropole et de la défunte Communauté urbaine de Montréal.

Les analyses qui ont permis d'identifier les problématiques reliées au transport en commun et les ébauches préliminaires et finaux des interventions ont fait l'objet d'un vaste processus de présentations et de consultations régionales auprès de 500 décideurs de la région de Montréal.

La stratégie des interventions du Plan stratégique 1997 s'appuie avant tout sur une analyse globale de territoire répartie par sous-régions tel qu'illustré à la figure 3. Pour chaque sous-région la stratégie d'amélioration de l'offre vise à répondre à des paramètres de planification soit :

- l'adéquation entre la demande actuelle et l'offre potentielle et la capacité de transport des équipements actuels et projetés;
- la souplesse recherchée des services en fonction des clients potentiels et des caractéristiques des secteurs à desservir (pôles prioritaires);
- les ressources financières disponibles à court, moyen et long terme;
- l'efficacité attendu des investissements consentis en termes de potentiel d'accroissement de la clientèle du transport en commun.

Au niveau de la priorité des interventions, la stratégie s'appuie, sur la desserte des pôles d'activités d'envergure métropolitaine tel qu'illustré à la figure 4. La région de métropolitaine subit actuellement une transformation importante de son économie. Cette restructuration touche l'ensemble des municipalités, mais pas de la même façon, rappelons;

- la désindustrialisation dans la zone centrale;
- la déconcentration des activités manufacturières vers la banlieue : perte d'emplois dans les secteurs traditionnels(localisés principalement dans le secteur central) et émergence de nouveaux pôles d'activités (Saint-Laurent, Laval, Rive-Sud, secteurs Est et Ouest de Montréal);
- la décentralisation des activités tertiaires : services aux entreprises, commerces de détail (magasins à grande surface).

L'analyse globale du territoire par sous région jumelée avec la desserte des pôles a donné lieu à l'émergence des axes prioritaires de déplacement métropolitain tel qu'illustré à la figure 5.

**1 - Rive-Nord Ouest / Laval / CUM**



**2 - Rive-Nord Est / CUM**



**AMT**  
Agence métropolitaine de transport  
**PLAN STRATÉGIQUE DE  
DÉVELOPPEMENT DU  
TRANSPORT MÉTROPOLITAIN**

**Figure 3**

**Sous-régions d'analyse**

**3 - Rive-Sud Est et Centre / CUM**



**4 - Rive-Sud Ouest / CUM**



**5 - Rive-Sud Vaudreuil-Soulanges / CUM**



**6 - CUM**



\* Extrait du plan stratégique 1997-2007

Préparé par : AMT

Avril 1997



**Figure 4**

**Pôles prioritaires**

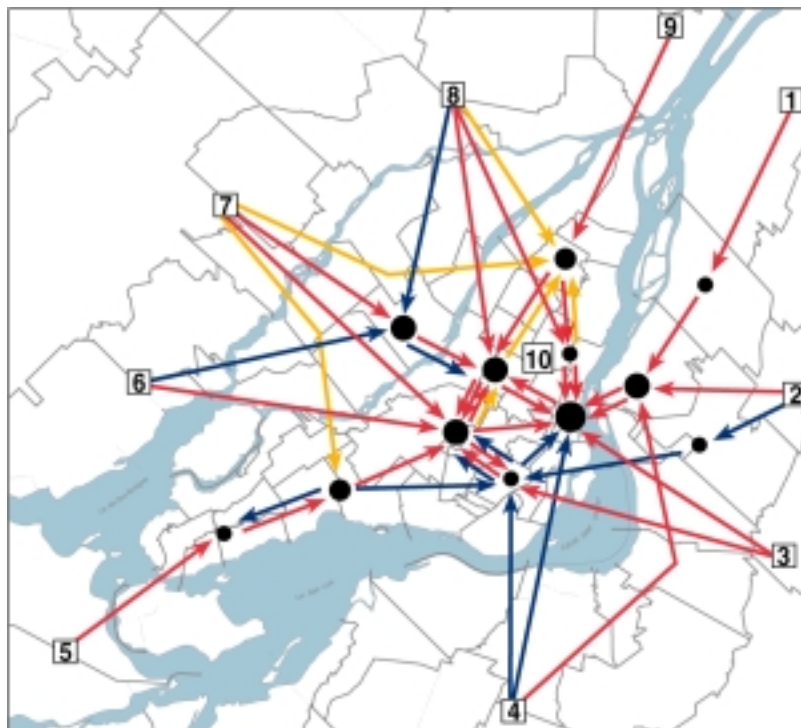
- Pôle principal**
  - Centre-ville de Montréal et sa périphérie
- Sous-pôles régionaux**
  - Ville Saint-Laurent / Côte-des-Neiges
  - Ahuntsic
  - Laval centre
  - Longueuil
- Pôles en développement**
  - Pointe-Claire
  - Anjou

Préparé par : AMT

Octobre 1997

\* Extrait du plan stratégique 1997-2007

**Figure 5**  
**Axes prioritaires de déplacements métropolitains**



**Axes prioritaires de déplacements métropolitains**

**Priorités d'intervention**

- Priorité 1
- Priorité 2
- Priorité 3

**Pôles prioritaires**

- Pôle principal
- Sous-pôles régionaux
- Pôles en développement
- 1 Bassin d'origine
- Autres destinations

Août 2000

Extrait du Plan stratégique 1997-2007

Le *Plan de gestion des déplacements* du ministère des Transports déposé en avril 2000 a intégré les projets du plan stratégique de 1997 de l'AMT. Les projets intégrés n'incluaient pas uniquement les projets d'infrastructures tels les terminus, stationnements incitatifs, trains de banlieue, etc., mais également les mesures de gestion de la demande tel la mise sur pied de programmes employeurs et de centres de gestion de la demande dans les pôles.

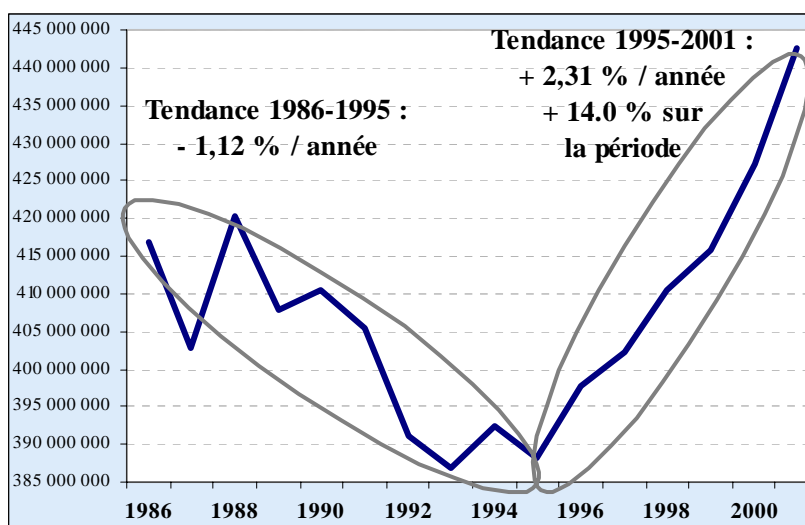
Le Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales du ministère des Affaires municipales et de la Métropole déposé en juin 2001 reprend également les projets du Plan stratégique de 1997 de l'AMT parmi les projets d'équipements et d'infrastructures que les ministères et organismes gouvernementaux entendent poursuivre ou mettre en œuvre sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal.

## 5 Bilan provisoire de l'AMT

Depuis sa création, l'AMT et ses partenaires transporteurs sont indéniablement parvenus à changer les perceptions à l'endroit du TC au sein de la population de la métropole. Un programme d'investissement de 1,8 milliards de dollars, incluant les investissements TC prévus au *Plan de gestion des déplacements 2000-2010* du MTQ, a été engagé visant à rehausser l'offre et le service TC partout sur le territoire, et plus particulièrement dans les corridors prioritaires (figure 5).

Ce nouvel « état d'esprit » à l'endroit du TC ainsi que les efforts consentis pour améliorer l'offre et le service TC ont indéniablement commencé à se répercuter dans les statistiques, comme le montre la figure 6. On constate à cette figure que le TC a régressé jusqu'en 1995, pour enregistrer ensuite six années consécutives de hausses d'achalandage. Sur six ans, la hausse annuelle moyenne approche les 2,3 %, pour un accroissement total de 14,0 %.

**Figure 6**  
**Évolution 1986-2000 de l'achalandage annuel du TC**  
(nombre de déplacements)



## 6 L'avenir du transport collectif entre l'île de Montréal et la Rive-Sud

Le transport collectif est en mesure de contribuer non seulement à l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, mais aussi à la qualité de vie, à la vitalité et à la prospérité de l'ensemble de la région métropolitaine.

La place qu'occupe et que pourrait occuper le transport collectif dans la réalité contemporaine d'une métropole de la taille de Montréal est un sujet très vaste, dont les multiples facettes sont présentées et traitées en détail dans le *Plan stratégique* de l'AMT ainsi que dans ses nombreuses autres publications. Le présent chapitre se limitera à traiter des trois angles suivants :

- le transport collectif est parfaitement en mesure d'absorber la croissance des déplacements prévue entre Montréal et la Rive-Sud d'ici 2021;
- il contribue à désengorger le centre-ville de Montréal et d'améliorer la qualité de vie des quartiers anciens;
- la priorité accordée aujourd'hui au transport collectif permettra, tout au long des vingt prochaines années, de mettre en œuvre la vision de développement énoncée au *Cadre d'aménagement métropolitain*, des objectifs visés par le *Plan stratégique* de l'AMT, des objectifs en train d'être élaborer pour la CMM dans son schéma d'aménagement et de développement qui seront traduits dans les plans d'urbanisme des municipalités.

### 6.1 Hypothèses à la base du scénario tendanciel

Le *Scénario prévisionnel 2021 tendanciel* du MTQ prévoit le maintien, jusqu'à 2021, des tendances lourdes à l'œuvre depuis plusieurs décennies dans la région métropolitaine de Montréal, et qui furent confirmées par l'Enquête Origine-Destination réalisée en 1998. Les trois principales tendances ayant un impact sur la demande de transport sont la démographie, l'emploi (ou l'activité) et la motorisation.

- **Démographie** : le scénario tendanciel prévoit la stagnation de la population de l'île de Montréal, le ralentissement de la croissance à Laval, le début du déclin de la population en proche rive sud, ainsi que la poursuite d'un croissance démographique forte dans les couronnes, tel que le montre le Tableau 1.

**Tableau 1**  
**Évolution 1996-2021 prévue de la population dans la région métropolitaine**  
(MTQ, *Perspectives 1996-2021 révisées*, mai 2001)

	En chiffres	En pourcentage
Couronne nord	+ 134 692	+ 26,7 %
Laval	+ 25 571	+ 7,7 %
Île de Montréal (nouvelle ville de Montréal)	+ 25 640	+ 1,4 %
Proche Rive-Sud (nouvelle ville de Longueuil)	- 4 055	- 1,2 %
Couronne sud	+ 97 227	+ 18,3 %
Total de l'agglomération	+ 279 075	+ 8,0 %

- **Emploi** : le scénario tendanciel prévoit également que l'emploi déclinera au centre de l'île de Montréal, incluant au centre-ville de Montréal, et qu'il connaîtra un accroissement partout ailleurs sur le territoire métropolitain;

**Tableau 2**  
**Évolution 1998-2021 prévue des déplacements pour motif d'emploi dans la région métropolitaine de Montréal, en PAM**  
(Source : MTQ, Scénario prévisionnel 2021 tendanciel, mai 2001)

	En chiffres	En pourcentage
Couronne nord	+ 32 379	+ 45,5 %
Laval	+ 24 541	+ 40,5 %
Centre de l'île Montréal, avec le Centre-Ville	- 17 875	- 4,3 %
Reste de l'île de Montréal	+ 33 400	+ 15,1 %
Proche Rive-Sud	+ 15 263	+ 26,4 %
Couronne sud	+ 29 494	+ 32,2 %
Total de l'agglomération	+ 122 242	+ 13,0 %

L'examen attentif des données tendanciennes relatives à l'emploi permet de constater que :

- 88,4 % des nouveaux emplois prévus à Laval et en Couronne nord seront occupés par des résidents de ces deux sous-régions;
- En Rive-Sud (Proche Rive-Sud et Couronne sud), la proportion sera de 82,1 %.

Ces données indiquent que l'on assiste à une « autonomisation » des périphéries nord et sud de l'agglomération. C'est-à-dire que de plus en plus, les gens tendront à résider et travailler en périphérie nord ou sud, en ayant de moins en moins de raisons de se sentir partie prenante de la réalité métropolitaine, considérée dans son ensemble, et des activités se déroulant sur l'île de Montréal.

- **Motorisation** : le scénario tendanciel prévoit la poursuite de l'accroissement du parc automobile métropolitain au rythme d'environ 26 000 véhicules par année, dont 10 000 en Rive-Sud. Cet accroissement est essentiellement attribuable à la motorisation multiple des ménages choisissant de vivre dans les banlieues résidentielles de faible densité non desservies par le transport collectif. La seconde automobile d'un ménage étant la plupart du temps celle de la femme, la question de la double motorisation des ménages recoupe celle de la motorisation des femmes. Comme le montre le Tableau 3, la motorisation des femmes tend effectivement à rattraper celle des hommes.

**Tableau 3**  
**Évolution 1978-2021 de la motorisation**  
(Travailleurs, 15 ans et plus. Source : MTQ, Scénario prévisionnel 2021 tendanciel, mai 2001)

	Hommes	Femmes	Ratio Femmes/Hommes
1978	81 %	27 %	33 %
1987	85 %	42 %	49 %
1998	85 %	60 %	71 %
2011 (prévu)	85 %	78 %	92 %

Nous venons de voir qu'il est prévu que les grandes tendances qui déterminent la demande de transport, la démographie, l'emploi et la motorisation, continueront toutes trois d'évoluer dans un sens défavorable au TC. Ce qui explique, pour la période 1998-2021, la perte supplémentaire attendue de 7 000 usagers du TC entre Montréal et la Rive-Sud.

## 6.2 Les prévisions de déplacement

En 1998, on dénombrait 111 800 déplacements entre Montréal et la Rive-Sud, en pointe du matin (Tableau 4). De ce nombre, 34 900, soit 31 %, étaient réalisés par TC.

**Tableau 4**  
**Évolution des déplacements entre Montréal et la Rive-Sud,**  
**pointe du matin, direction Montréal**

	Enquête O-D 1998			Scénario tendanciel 2021		
	Tous modes	TC	Part TC	Tous modes	TC	Part TC
Centre-Ville	50 400	24 100	48 %	44 500	20 100	45 %
Centre de Montréal	35 900	9 000	25 %	30 500	6 300	21 %
Ouest de Montréal	17 200	1 500	9 %	17 900	220	7 %
Est de Montréal	5 400	220	4 %	5 400	300	5 %
Autres	2 800	20	1 %	3 200	20	0 %
<b>Total</b>	<b>111 800</b>	<b>34 900</b>	<b>31 %</b>	<b>101 400</b>	<b>28 000</b>	<b>28 %</b>

Le scénario prévisionnel tendanciel du MTQ prévoit que, d'ici 2021, le nombre de déplacements entre Montréal et la Rive-Sud diminuera de 10 400 unités. Ce recul résultera du processus « d'autonomisation » graduelle de la Rive-Sud, tel que vu au chapitre précédent.

Si l'on distingue entre les modes, le scénario prévisionnel prévoit un recul de 6 900 déplacements pour le TC, contre 3 500 pour l'automobile. Le recul plus marqué du TC explique la diminution de sa part modale, qui passerait de 31 % en 1998, à 28 % en 2021.

En 1998, 66 100 automobiles accédaient à Montréal via les ponts de la Rive-Sud, en PAM. On sait que la capacité de ces ponts, en pointe, a depuis plusieurs années déjà été atteinte et même dépassée. Dans un tel contexte, l'ajustement à la croissance de la demande se fait par la durée de la période de saturation. C'est ce qui explique qu'au cours des dernières années, l'on a assisté à l'allongement continu des périodes de pointe sur les ponts reliant Montréal et la Rive-Sud. De nombreuses conséquences négatives en ont découlé. Les automobilistes eux-mêmes ont connu un allongement significatif de leur temps de déplacement et une dégradation notable de leurs conditions de déplacement.

Les camionneurs, avec toutes les conséquences qui s'ensuivent au niveau de la compétitivité du secteur manufacturier dans la grande région de Montréal, subissent également les contraintes associées à l'allongement des périodes de pointe. Rappelons que les volumes de camions augmentent à un taux de 8 à 10 % par année et que 75 % doivent se rendre sur l'Île de Montréal. Pour leur part, les résidents des quartiers centraux et anciens de Montréal ont vu leur

qualité de vie affectée non plus quelques heures seulement par jour, mais, de plus en plus, sur une base permanente.

**D'ici 2021, le recul de l'automobile entre la Rive-Sud et Montréal, tel qu'anticipé par le scénario prévisionnel tendanciel du MTQ, se traduirait par tout au plus 3 000 automobiles en moins, en PAM. On ne verrait pratiquement pas de changement, par rapport à la situation actuelle, et ce ni pour les automobilistes, ni pour l'industrie du transport des marchandises, non plus que pour les résidents des quartiers centraux et anciens de Montréal. Si l'on souhaite connaître des améliorations plus significatives, c'est sur le TC qu'il faut dès aujourd'hui miser.**

### 6.3 Capacité du transport collectif entre Montréal et la Rive-Sud

L'achalandage 2001 du transport collectif, entre Montréal et la Rive-Sud, en pointe du matin, est de 36 500 passagers. Contrairement à ce que prévoyait le scénario tendanciel prévisionnel du MTQ, le TC a non pas reculé mais bien gagné 1 600 passagers, entre 1998 et 2001.

Les objectifs que l'AMT vise pour 2021 en période de pointe du matin est de l'ordre de 57 800 déplacements en transport en commun, soit une augmentation de 21 300 déplacements. Un tel achalandage, en 2010, rapporté aux quelques 110 000 déplacements prévus par le modèle prévisionnel tendanciel, signifierait une part modale du TC voisine de 50 %. Dès lors, le nombre d'automobiles traversant chaque matin les ponts de la Rive-Sud, en direction de Montréal, pourrait se limiter à 50 000 véhicules.

L'AMT compte réaliser cet objectif grâce à un ambitieux programme d'investissement visant à améliorer l'offre de TC dans tous les axes inter-rives : aménagement de voies réservées en amont du tunnel L.H. Lafontaine et du pont Mercier, future introduction de la technologie SLR dans l'axe du pont Champlain, futur prolongement du métro sur le territoire de Longueuil, remise en fonction des trains de banlieue vers Saint-Hilaire et Delson (une description sommaire des projets par axe de déplacements est présentée à l'annexe 1), gestion de la demande, programmes-employeurs, etc. .

Une fois ces projets complétés, la capacité théorique du TC entre Montréal et la Rive-Sud sera supérieure à la demande et permettra ainsi de développer d'autres interventions.

**Tableau 5**  
**Capacité des projets AMT-MTQ de transport collectif entre Montréal et la Rive-Sud, en PAM**

	Axe Louis H. Lafontaine	Axe Jacques- Cartier	Axe R-116 pont Victoria	Axe pont Champlain	Axe R-132-138 pont Mercier	TOTAL
<b>Intervention</b>	<b>Voie Réservée</b>	<b>Prolongement du métro</b>	<b>Train St-Hilaire, 5 départs</b>	<b>SLR</b>	<b>Voie réservée Train Delson, 4 départs</b>	<b>Incluant autres</b>
Achalandage 2001	200	16 000	900	16 000	V.R. : 2 300 Train : 400	36 500
Croissance visée, d'ici 2010	1 400	1 200	2 900	14 000	V.R. : 1 000 Train : 800	<b>21 300</b>
Objectif 2010	1 600	17 200	3 800	30 000	V.R. : 3 300 Train : 1 200	57 800

La réserve de capacité créée par le TC pourrait dès lors, permettre d'utiliser plus efficacement les ponts reliant la Rive Sud à Montréal. Par exemple :

- des voies réservées au transport des marchandises pourraient être aménagées sur certains ponts, visant à supporter la compétitivité du secteur manufacturier de la région métropolitaine.
- le transfert modal de l'automobile vers le TC qui résulterait d'une telle initiative réduirait les impacts négatifs de l'automobile au Centre-Ville et dans les quartiers anciens, contribuant à leur revalorisation en tant que cadre de vie.
- certains ponts pourraient également comporter des voies réservées aux covoiturage, ce qui réduirait encore le nombre de véhicules qui, de la Rive Sud, soit se dirigent vers le Centre-Ville et vers les quartiers anciens de Montréal, soit les traversent.

Le tout supporté par une politique de stationnement à développer avec la Ville de Montréal.

#### 6.4 Le Plan de gestion des déplacements et le Cadre d'aménagement 2001-2021

En avril 2000, le ministère des Transports déposait son *Plan de gestion des déplacements* pour la région métropolitaine de Montréal. Le 27 juin 2001, le ministère des Affaires municipales et de la métropole déposait le *Cadre d'aménagement pour la région métropolitaine de Montréal*. Ces deux documents illustrent la manière dont le Gouvernement du Québec entend orienter le transport et le développement futurs dans la région métropolitaine tel que reflétée dans les extraits suivants :

*« Le gouvernement affirme son choix en ce qui a trait à une organisation de l'espace qui favorise l'utilisation optimale des infrastructures de transport en commun dans un objectif de développement durable et d'amélioration de la qualité environnementale »*

Extrait du mot de la Ministre Louise Harel,  
en introduction au *Cadre d'aménagement*

*« Développer le territoire en considérant les infrastructures lourdes de transport collectif comme l'armature principale du développement urbain futur de l'agglomération »*

*Cadre d'aménagement, p. 76*

Le Cadre d'aménagement guide les investissements des Ministères et des agences gouvernementales, ainsi que les processus en cours de révision des schémas d'aménagement des MRC. Dans un proche avenir, il sera utilisé pour l'élaboration du schéma métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal. Enfin, toute l'instrumentation d'aménagement et d'urbanisme dans la région métropolitaine devra être rendue conforme aux dispositions du *Schéma métropolitain d'aménagement et de développement*.

À partir des exigences de planification, l'évaluation que l'AMT en fait dans le cadre de la révision de son *Plan stratégique*, est que :

- le développement prioritaire devrait se faire dans l'aire d'influence des grandes infrastructures actuelles et prévues de transport collectif;
- la tendance des dernières années à l'autonomisation de la Rive-Sud pourrait être graduellement remplacée par la tendance contraire, c'est-à-dire, par une interdépendance fonctionnelle accrue entre Montréal et la Rive-Sud;
- il pourrait s'en suivre une augmentation, et non pas une diminution, de la demande de déplacements entre la Rive-Sud et Montréal. En 2021, on pourrait compter jusqu'à plusieurs dizaines de milliers de déplacements supplémentaires, par rapport à 1998, plutôt que la dizaine de mille en moins prévue par le scénario prévisionnel tendanciel;
- les déplacements qui s'ajouteraient entre Montréal et la Rive-Sud se feraient en transport en commun.

## 7 Conclusion

Par les décisions en transport que nous prenons aujourd'hui, nous choisissons comment évoluera la région métropolitaine au cours des dix, vingt, ou même trente prochaines années.

Ce qui est vrai aujourd'hui l'a toujours été. Au cours des quarante dernières années, la société québécoise, emboîtant le pas au reste de l'Amérique, a privilégié un modèle de développement urbain articulé aux grandes infrastructures routières, et reposant donc sur l'usage toujours plus intensif de l'automobile privée. Depuis dix ans environ, une prise de conscience a graduellement vu le jour quant aux nombreux impacts négatifs d'une telle option de développement urbain, particulièrement en ce qui concerne la région métropolitaine de Montréal : étalement urbain, dégradation de l'environnement naturel, importants surcoûts publics et privés, difficulté à soutenir la compétitivité de nos entreprises manufacturières, dégradation de la qualité de vie dans les quartiers centraux et anciens, soumis à tous les impacts négatifs de l'automobile, sans pour la moitié des ménages en connaître aucun des avantages, partition sociale-économique de l'espace urbain, déclin des transports collectifs, etc.

C'est ainsi que prend forme une conviction de plus en plus unanime à l'effet qu'entre la Rive-Sud et Montréal, comme partout ailleurs sur le territoire métropolitain, c'est dorénavant l'option transport collectif qui est la meilleure garantie de la durabilité du développement, de l'efficacité économique, de la qualité de vie et de l'équité sociale.

Ainsi, l'AMT prône :

- le choix des alternatives de transport collectif actuellement planifiées plutôt que la construction d'un pont ;
- la mise en place et la réalisation de l'ensemble des interventions de transport collectif tel que prévues au *Plan stratégique* de l'AMT et au *Plan de gestion des déplacements* du ministère des Transports afin d'aller chercher environ 20 000 nouveaux déplacements TC en pointe du matin pour une part modale du TC de 50 % ;

- d'utiliser la réserve de capacité sur les ponts créée par le développement du transport en commun afin de développer de nouvelles interventions telles :
  - l'aménagement de voies réservées pour le transport des marchandises;
  - l'aménagement de voies réservées pour le covoiturage;
  - la mise en place d'une politique de stationnement contribuant au développement du transport en commun.
  
- des interventions sur l'aménagement du territoire de façon à consolider le développement autour des infrastructures de modes lourds.

Les améliorations au déplacement par transport en commun en pointe, contribuent à désengorger les périodes hors pointe et le centre de l'agglomération, et à libérer des réserves de capacité d'autobus pour mieux desservir localement les territoires de la Rive-Sud.

# **Annexe 1**

## **Description sommaire des projets**

## Annexe 1

### **Description sommaire des projets actuels, prévus et potentiels favorisant le développement du transport collectif entre Montréal et la Rive-Sud**

Les projets actuels, prévus et potentiels dans les différents axes de déplacements entre Montréal et la Rive-Sud sont présentés ci-après. Pour une description complète des projets réalisés et prévus, le lecteur est prié de se référer au Plan triennal d'immobilisation de l'AMT, de 1996 à 2002.

#### ***Axe route 132 : Boucherville - Varennes***

Dans l'axe de la route 132 entre les municipalités de Varennes et de Longueuil, il est prévu d'aménager une voie réservée en direction de Montréal en amont de l'intersection Montbrun, route 132. l'objectif de la voie réservée est de permettre aux autobus de la RTL et du CIT Sorel-Varennes qui empruntent la route 132 pour rejoindre le terminus Longueuil en pointe du matin, de contourner la file de véhicules en attente en amont du feu de circulation à Montbrun.

Dans ce même axe, il est également prévu d'aménager deux stationnements incitatifs dont un à Varennes et l'autre à Boucherville afin d'éliminer la problématique du stationnement *ad-hoc* qui se fait présentement le long du boulevard Marie-Victorin. En effet, plusieurs automobilistes stationnent dans la sortie du boulevard Marie-Victorin afin de prendre un autobus pour se rendre au métro de Longueuil. Une étude est présentement en cours afin d'identifier les sites potentiels.

Le secteur de la route 132 entre Varennes et le Centre-ville de Montréal est desservi par un ligne de chemin de fer. Une étude sur la viabilité de train de banlieue sur cette voie est présentement en cours.

#### ***Axe autoroute 20/pont tunnel L.H.Lafontaine : Boucherville – Sainte-Julie***

Il existe présentement deux stationnements incitatifs dans l'axe de l'autoroute 20, un à la hauteur de Sainte-Julie et l'autre à la sortie du boulevard de Mortagne dans l'arrondissement Boucherville. Il est prévu de re-localiser le stationnement de Sainte-Julie plus près de la sortie 102 (chemin du Fer à Cheval) de l'autoroute 20 et d'augmenter sa capacité. Le stationnement actuel situé sur le boulevard Armand-Frappier est présentement à capacité.

Il est également prévu d'ouvrir un nouveau stationnement incitatif à la hauteur du boulevard Montarville en 2004.

À plus long terme, une voie réservée pour autobus et covoiturage est prévue dans le cadre des améliorations de l'autoroute 20 entre la N-132 et la A-30 en direction de Montréal.

#### ***Axe Chemin Chambly/Roland-Therrien***

La mise en place d'un système avancé de priorité pour autobus aux feux de circulation est présentement en cours de réalisation sur le chemin Chambly. Ce système permettra de

favoriser les temps de déplacements par autobus en modifiant, en temps réel, la durée des cycles des feux de circulation sur Chambly (de la route 116 à la rue Saint-Charles) selon les retards encourus des autobus sur leur horaire.

À plus long terme dans ce secteur, un SLR est envisageable sur le boulevard Roland-Therrien.

### ***Axe Métro ligne 4 / pont Jacques-Cartier***

Dans cet axe, on retrouve l'une des plus importante infrastructure de transport en commun de la région de Montréal soit le terminus de Longueuil. Avec ces 41 quais, le terminus est au service de plus de 17 000 usagers en période de pointe du matin. À court terme il est prévu de faire des améliorations aux différents accès du terminus afin d'optimiser son efficacité.

À moyen terme, le prolongement de la ligne 4 est envisageable dans cet axe avec l'aménagement de quatre nouvelles stations jusqu'au CEGEP Édouard-Montpetit.

### ***Axe N-116 / pont Victoria***

L'axe de la route 116/pont Victoria est présentement desservi par le train de banlieue Montréal-Saint-Hilaire et par un circuit du RTL. Le service de trains de banlieue comprend 2 départs en pointe du matin et 3 retours en pointe du soir avec des gares à McMasterville, Saint-Bruno et Saint-Lambert. L'achalandage en pointe a atteint plus de 1 000 usagers tout récemment.

Dès cette année il est prévu de bonifier le service de trains de banlieue en ajoutant 3 départs le matin et 2 le soir pour un total de 5 départs par période de pointe. Des nouvelles gares sont également prévues (Mont-Saint-Hilaire, Saint-Basile, Edna-Maricourt). L'achalandage prévu en pointe est de l'ordre de 4 000.

À plus long terme, le service de train peut être bonifié d'avantage par l'ajout de 2 départs pour un total de 7 départs en pointe.

### ***Axe N-134 / boulevard Taschereau***

Il y a présentement une voie réservée sur le boulevard Taschereau qui favorise l'accès au terminus Brossard-Panama pour les autobus. Cette voie est située à l'est du terminus. À court terme il est prévu de prolonger cette voie à l'ouest du terminus pour rejoindre l'autoroute 10.

À plus long terme, il est envisageable d'aménager un SLR sur le boulevard Taschereau suite à une densification et revitalisation du cadre bâti de part et d'autre du boulevard.

### ***Axe A-10 / pont Champlain***

L'axe du pont Champlain constitue l'un des plus important axe de déplacements par autobus dans la région de Montréal. L'axe est desservi pour une voie réservée au centre de l'autoroute 10 entre l'autoroute 30 et le pont Champlain et par une voie à contre-sens sur le pont. La voie est empruntée par plusieurs circuits du RTL et de sept CIT et OMIT de la Couronne Sud ainsi que par une desserte métropolitaine de l'AMT.

Les aménagements connexes à la voie réservée comprennent une série de stationnements incitatifs dont : Chambly, Chevrier, Panama dans l'axe de l'A-10, La Prairie dans l'axe de la route 134 et Delson dans l'axe de la route 132.

À court terme il est prévu d'améliorer la voie réservée dans le cadre du réaménagement de l'échangeur Taschereau.

À moyen terme, la mise en place d'un SLR en remplacement des services d'autobus est envisagée. Une étude d'avant projet est présentement en cours. Une présentation complète du projet SLR est incluse à l'annexe 2 du présent document.

### ***Axe N-132 / pont Mercier***

L'axe du pont Mercier en provenance de la route 132 est présentement desservie par des circuits du CIT Roussillon et le train de banlieue Montréal-Delson. Le service de trains de banlieue comprend 2 départs en pointe et compte environ 900 usagers quotidiennement.

À court terme il est prévu d'agrandir la gare de Saint-Constant.

À moyen terme, il est envisagé de prolonger un service jusqu'à Saint-Jean avec 2 départs et de bonifier le service à partir de Delson (4 départs).

### ***Axe N-138 / pont Mercier***

L'axe du pont Mercier en provenance de la route 138 est présentement desservi pour les CIT Sud-Ouest et Haut-Saint-Laurent. Les infrastructures de transport en commun actuelles comprennent une voie réservée en amont du pont Mercier et deux stationnements incitatifs (Châteauguay et Mercier).

Le prolongement de la voie réservée jusqu'à la limite de la ville de Châteauguay est prévu pour cette année. Cette voie sera également accessible aux adeptes du covoiturage, notamment ceux qui se rendent dans l'Ouest de Montréal.

# **Annexe 2**

**Présentation détaillée du projet  
SLR Axe A-10**

**Annexe 3**  
**Présentation à la Commission de  
consultation sur l'amélioration de  
la mobilité entre Montréal et la  
Rive-Sud**