

VERS UN PLAN DE TRANSPORT POUR LA RÉGION DE MONTRÉAL

PHASE 1 : CHOISIR DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS



DOCUMENT DE CONSULTATION

CANQ
TR
320

Québec 

360625

VERS UN PLAN DE TRANSPORT POUR LA RÉGION DE MONTRÉAL

PHASE 1 : CHOISIR DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS

DOCUMENT DE CONSULTATION



Ministère des Transports

Centre de documentation
200, Dorchester Sud
3e étage
Québec (Québec)
G1K 5Z1

Ministère des Transports

DOR-CEN-MON

CANQ
TR
320

Pour en savoir davantage sur les analyses et les données sur lesquelles s'appuie le présent document, se référer à *Vers un plan de transport pour la région de Montréal. Phase I : Choisir - Diagnostic et orientations. Document de référence.*

Dépôt légal : 1^{er} trimestre 1995
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN : 2- 550-24343-9

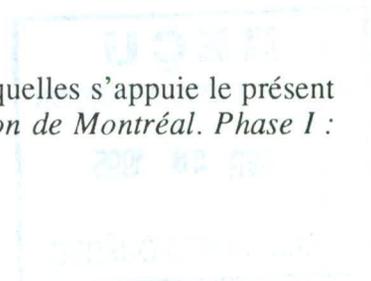


Table des matières

Pronostic	1
Vers un plan de transport pour la région de Montréal	5
Une vision des transports à intégrer et à partager	11
Un contexte qui a évolué	15
Les grands enjeux et les défis	23
La facilité de déplacement	23
La compétitivité de l'économie	29
La qualité de vie	34
L'efficacité et l'équité du financement	37
Les orientations proposées	41
Hypothèses de scénarios d'intervention	51
Scénario 1 : Faire mieux avec les ressources disponibles	53
Scénario 2 : Faire plus encore avec des ressources additionnelles	66
Scénario 3 : Faire le maximum pour répondre au plus grand nombre de demandes	76
Proposition d'encadrement institutionnel et financier	77
Une invitation à la solidarité	85

Mot du Ministre

Les transports dans la région de Montréal méritent toute notre attention. L'efficacité des systèmes et des réseaux et la facilité de déplacement des personnes et des marchandises sur le territoire sont en cause, au même titre que la compétitivité de l'économie, la qualité de la vie et l'équité dans le partage des coûts et dans l'utilisation du patrimoine collectif. Ce sont là des enjeux déterminants pour l'avenir de la région.

Les décisions à prendre sont d'autant plus complexes qu'elles s'inscrivent dans un contexte marqué par le décloisonnement des modes de transport et par l'absolue nécessité d'intégrer les réseaux et les systèmes. Désormais, les transports doivent être considérés comme un tout cohérent, dont les composantes sont nécessairement interdépendantes. Qui plus est, l'interaction souvent structurante des transports avec d'autres grandes fonctions, en particulier l'aménagement du territoire et le développement économique, oblige à adopter une démarche intégrée.

Tout ceci ne doit cependant pas nous faire oublier que la dynamique des transports s'arrime à des réalités régionales et qu'elle est tributaire des conditions de l'économie internationale et sujette aux contraintes liées à la rareté des ressources financières.

Bref, les choix et les interventions ne peuvent plus se faire à la pièce ou de façon isolée. La région a besoin d'une planification intégrée des transports, qui s'insère dans une vision bien articulée de son développement. Il nous faut aujourd'hui

mieux faire pour faire plus. Le ministère des Transports propose à ses partenaires de s'engager avec lui dans cette voie.

À cette fin, un diagnostic de la situation ainsi que de grandes orientations et des esquisses de scénarios d'intervention sont soumis comme base de discussion. La Table métropolitaine des transports constituera le lieu privilégié de la consultation et de la concertation.

À titre de ministre des Transports du Québec, je souhaite ardemment que nous en arrivions à des choix partagés et à des interventions harmonisées et cohérentes, menant à des solutions efficaces et durables.

L'année 1995 sera déterminante pour les décideurs de la région de Montréal en matière de transport. Par plus d'un aspect, l'élaboration et la mise en œuvre du Plan de transport de la région de Montréal constituent une démarche exigeante. Je suis convaincu qu'elle sera pour nous l'occasion de faire preuve de solidarité, de générosité et d'une vision lucide et éclairée de l'avenir.

Le ministre des Transports



JACQUES LÉONARD

Pronostic

En l'an 2011, il faudra s'armer d'immenses réserves de patience pour se déplacer dans la région de Montréal. Il faut en tout cas s'y attendre si l'étalement urbain et la décentralisation de l'emploi continuent, si les ménages maintiennent leur propension à acquérir plus d'une voiture et si la population garde les mêmes habitudes dans le choix de ses modes de transport.

Au moins trois heures de files d'attente

Selon des simulations du ministère des Transports, on observera des files d'attente sur les autoroutes de l'île de Montréal et à l'approche des ponts pendant toute la période de pointe, donc durant au moins trois heures. Les effets de cette congestion se répercuteront directement sur la compétitivité de la région et entraîneront une diminution importante de la qualité de vie de ses résidents.

Il s'effectuera chaque matin 300 000 déplacements de plus pendant la période de pointe, dont environ 12 000 par le transport en commun... Seulement sur les ponts en direction de l'île de Montréal, on comptera alors 66 000 voitures de plus. Pour absorber cette circulation additionnelle, il faudrait construire quatre nouveaux ponts autoroutiers.

Pourtant, l'augmentation de la circulation prévue au cours des vingt prochaines années sera moindre que celle enregistrée entre 1981 et 1991. Le problème ? La

plupart des ponts qui ceinturent l'île de Montréal sont déjà pleinement utilisés en période de pointe : ils ne peuvent donc plus absorber de flux additionnel de véhicules. À moins que les automobilistes ne changent radicalement leurs horaires de déplacement, les voitures qui s'ajouteront à la circulation viendront pour la plupart grossir les files d'attente actuelles.

Une circulation au ralenti

Dans vingt ans, si les tendances se poursuivent, il faudra en moyenne près d'une demi-heure de plus, en période de pointe du matin, pour se rendre de la Rive-Sud ou de Laval à l'île de Montréal en automobile. La congestion ralentira de 13 kilomètres à l'heure la vitesse moyenne de la circulation sur tout le territoire et allongera le temps moyen de déplacement de 23 minutes.

Par contre, à moins d'un changement d'attitude de la population, la fréquentation du transport en commun en période de pointe du matin n'augmentera que de 3 % entre 1991 et 2011. Même pas assez pour retrouver le nombre d'usagers de 1982...

À court et moyen termes, le transport de marchandises par camion devrait lui aussi s'intensifier. Si la situation prévue en matière de circulation sur les routes se concrétise, les coûts du camionnage augmenteront avec la congestion et le centre de la région perdra de son attrait pour les entreprises. La compétitivité de toute la région en sera affaiblie.

Les problèmes de camionnage pourraient même se répercuter sur la vitalité du port de Montréal, qui occupe actuellement une position centrale dans le commerce maritime et le transport intermodal. En raison de la complémentarité entre le rail et le camionnage dans le transport intermodal, l'industrie ferroviaire subirait elle aussi un impact négatif.

Comment cela s'explique-t-il ?

Le Bureau de la statistique du Québec estime à quelque 670 000 personnes la croissance démographique prévisible pour l'ensemble de la région. Cela correspond à une croissance annuelle moyenne de 33 500 personnes, dont profitera surtout la périphérie. En effet, si la tendance à l'étalement urbain se poursuit, 550 000 nouveaux résidents, principalement des jeunes ménages, s'installeront dans la région à l'extérieur de l'île de Montréal.

L'exode du centre vers la périphérie sera toutefois moins prononcé que dans les années 70 et 80. D'une part, la vague des *baby boomers* à la recherche d'une première propriété est aujourd'hui à peu près terminée et on peut donc prévoir que l'industrie de la construction résidentielle se tournera davantage vers les acheteurs qui n'en sont pas à leur première maison et vers le marché des résidences secondaires.

D'autre part, la présence des communautés culturelles augmentera sensiblement au centre de la région et dans ses environs. Selon les hypothèses du Bureau de la statistique du Québec, environ le tiers de la croissance démographique prévue dans la région serait tributaire de l'immigration. Les nouveaux immigrants s'installent, pour la plupart, au centre de la région. Cependant, puisque l'île de Montréal même ne bénéficierait que du sixième de l'accroissement démographique de la région, l'apport

de l'immigration y serait atténué par le départ de jeunes ménages familiaux vers la périphérie.

Les *baby boomers*, qui représentent autour du tiers de la population de la région de Montréal, continueront toutefois à influencer fortement la demande de biens et de services. Pour la plupart, ils ont fondé leur famille, déserté le centre et emménagé en banlieue. Ce faisant, ils ont délaissé le transport en commun pour l'autoroute. Les plus vieux ont maintenant atteint le milieu de la quarantaine, tandis que les plus jeunes approchent de la trentaine; le sommet du *boom* des naissances se situant en 1960, le groupe le plus nombreux aura 35 ans cette année.

Le poids démographique de ces *baby boomers* explique en bonne partie l'augmentation du nombre d'automobiles sur les routes. Les jeunes adultes de la génération qui suit étant moins nombreux, la progression de la circulation automobile devrait donc, toutes proportions gardées, être moins forte dans les prochaines années que dans les deux dernières décennies.

Cela ne signifie pas pour autant que le nombre moyen d'automobiles par ménage ou par personne cessera de croître. Ce phénomène s'explique en partie par l'engouement des consommateurs pour l'automobile, à laquelle ils associent le confort, la commodité et de nombreuses autres vertus. D'autres facteurs joueront aussi, dont la présence accrue des deux conjoints sur le marché du travail, qui les oblige à des déplacements additionnels pour concilier les exigences du travail et celles de la famille.

Puisque la croissance démographique se fera surtout en périphérie et que les principaux pôles d'emploi sont situés sur le territoire de la Communauté urbaine de

Montréal (CUM) ou à proximité, la distance moyenne à franchir sera par ailleurs plus longue. Tous ces facteurs contribueront à augmenter le nombre de déplacements effectués en automobile pour se rendre au travail.

Sous les effets combinés d'une faible natalité et de l'arrivée à l'âge de la retraite des premiers *baby boomers*, le vieillissement de la population se fera sentir avec plus d'acuité sur tout le territoire, mais de façon plus marquée dans les secteurs d'urbanisation anciens.

Comme les habitudes et les motifs de déplacements des retraités diffèrent sensiblement de ceux des jeunes et des adultes actifs, des modifications à la demande de transport sont à prévoir dès le tournant du siècle. Il y aura notamment une hausse de la demande pendant les périodes creuses de la journée et une augmentation de la clientèle à mobilité réduite. En fait, si ce n'était de l'apport important des nouveaux résidents prévu d'ici à l'an 2011, le nombre total de déplacements effectués par la population baisserait. Le nombre de travailleurs qui prendraient leur retraite dépasserait en effet celui des nouveaux arrivants

sur le marché du travail, et les déplacements reliés au travail diminueraient.

Pour le transport en commun, ces changements démographiques laissent entrevoir que l'adaptation des véhicules, des équipements et des services aux besoins particuliers de cette clientèle sera plus rapide que ce que l'on connaît actuellement.

Au centre comme en périphérie, la baisse de la densité de la population et la décentralisation de l'emploi encourageront l'usage de l'automobile et contribueront ainsi à l'inefficacité des réseaux et des systèmes de transport. On peut penser que des choses changeront alors, même si les pouvoirs publics n'interviennent pas pour contenir ou infléchir ces tendances. Ces changements pourraient toutefois avoir un impact tout aussi déplorable sur la vitalité du centre, la compétitivité économique de la région et la qualité de vie des citoyens. Quoi qu'il en soit, les perspectives d'avenir soulèvent des questions relatives à la séquence de développement des périmètres d'urbanisation, à la consolidation du tissu urbain et aux améliorations souhaitées sur le plan environnemental. Une réflexion poussée s'impose.

Les projections sur la situation en 2011 ont été établies à l'aide d'un modèle de prévision de la demande de transport des personnes élaboré par le ministère des Transports. Pour ce faire, celui-ci a utilisé les perspectives démographiques par groupe d'âge et par sexe du Bureau de la statistique du Québec et les données des enquêtes origine-destination de la STCUM de 1978, 1982 et 1987. Des hypothèses ont été retenues pour tenir compte de l'évolution du taux d'activité et du niveau de motorisation de la population, selon le sexe et l'âge, de la croissance des pôles d'emploi entre 1978 et 1987 et de l'augmentation de la population entre 1986 et 1991. Ce modèle reproduit les comportements des gens en matière de transport, en fonction de la conjoncture économique qui prévalait au moment de l'enquête de la STCUM de 1987.

Pour ce qui est des déplacements qui seront effectués en période de pointe du matin en l'an 2011, en automobile et par le transport en commun, ils ont été simulés sur les réseaux routiers et les réseaux de transport en commun existant actuellement dans la région et sur les infrastructures routières dans la réalisation desquelles le Ministère est engagé.



Vers un plan de transport pour la région de Montréal

Les attentes en matière de transport dans la région de Montréal sont élevées. Seulement pour le transport en commun et le transport routier, la réalisation des projets de développement à l'étude au ministère des Transports ou demandés par le milieu nécessiterait des investissements de 3 à 4 milliards de dollars. Avec les budgets actuels du Ministère, il faudrait plus d'un siècle pour les réaliser. Or, l'état des finances publiques et le contexte économique ne permettent pas, pour le moment, d'envisager une augmentation de ces budgets.

Les intervenants et la population de la région de Montréal doivent donc faire des choix et examiner si d'autres sources de financement sont envisageables. Pour cette raison, le ministère des Transports croit à la nécessité de doter la région de Montréal, dans les meilleurs délais, d'un plan de transport intégré des personnes et des marchandises.

La concertation

La mission du Ministère est d'assurer la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport. La *Loi sur les transports* donne de plus au Ministre la responsabilité de prendre les mesures pour améliorer les transports, en les coordonnant et en les intégrant.

L'intégration et la coordination des systèmes de transport sont en effet des conditions nécessaires à leur efficacité. C'est pourquoi il est important d'associer à cette démarche les autorités locales et régionales, ainsi que les gestionnaires et les exploitants des services de transport, tant privés que publics. Les données et l'expertise dont ils disposent et la communication de leurs préoccupations sont nécessaires pour éclairer et orienter le débat.

Les transports ne peuvent par ailleurs être dissociés de l'aménagement du territoire de la région et de son développement économique, qu'ils sous-tendent et influencent. De même, les systèmes de transport peuvent affecter l'environnement et entraîner des changements dans l'utilisation du sol. Pour le Ministère, les choix en matière de transport s'inscrivent nécessairement dans une problématique plus vaste qui englobe l'ensemble de ces considérations.

Pour toutes ces raisons, le Ministère croit essentiel d'associer à la démarche de planification qu'il entreprend non seulement les élus locaux et les gestionnaires des sociétés et des organismes de transport, mais aussi des représentants de la population et du monde des affaires. L'identification d'aspirations communes, la recherche de consensus et la mobilisation autour d'une vision partagée de l'avenir des transports font, pour lui, partie intégrante du processus de planification des infrastructures

et des systèmes de transport dans la région de Montréal.

L'outil privilégié : le plan de transport

La démarche entreprise par le ministère des Transports a pour objectif de planifier de façon intégrée et optimale les systèmes et les infrastructures de transport des personnes et des marchandises, en fonction des besoins et des rôles particuliers de la région. Compte tenu de leur interaction avec les transports, les dimensions sociales, économiques et environnementales du milieu seront également considérées dans ce plan. Celui-ci pourra ainsi appuyer un développement harmonieux du territoire.

Le plan de transport de la région de Montréal ne se limite pas aux champs de responsabilité qui relèvent directement du Ministère. Il s'intéresse à l'ensemble des activités de transport qui ont des impacts importants pour la région. Aussi le Ministère propose-t-il d'élargir la réflexion aux champs de compétence dans lesquels il exerce une influence conformément à sa mission. Il entend donc exercer pleinement son leadership, en collaboration étroite avec ses partenaires du milieu, pour dégager des orientations et des priorités communes et pour rendre plus cohérentes les actions dans le secteur des transports, ainsi que dans les autres secteurs d'activité qui interagissent avec lui.

Le Ministère s'inspirera ensuite de cette réflexion pour établir le plan de ses propres interventions, qui comprendra notamment des mesures, des projets, des programmes et des stratégies d'action.

Les systèmes et les infrastructures de transport sont en effet essentiellement au service des personnes et des entreprises. À moins qu'un problème ne survienne, les usagers se préoccupent peu de savoir qui fait quoi et comment. Ce qui compte pour eux, c'est la qualité, la fiabilité, l'efficacité et le prix du service qu'ils obtiennent.

Un plan de transport doit fournir des réponses aux problèmes des usagers ou, encore mieux, les prévenir. Dans un premier temps, il faut donc chercher à les identifier et à en cerner les causes et les conséquences. Les problèmes liés aux institutions ou au partage des coûts devront alors être considérés au même titre que ceux qui ont trait à l'utilisation ou à l'état des réseaux et systèmes de transport.

Dans cette optique, le Ministère considère que le plan de transport est l'outil le plus adéquat pour :

- Déterminer les principaux éléments d'une vision d'avenir régionale des transports, en accord avec des orientations d'aménagement, de développement économique et d'environnement;
- Identifier les moyens, les mesures et les stratégies permettant une utilisation efficace et optimale des infrastructures et équipements de transport existants;
- Favoriser l'émergence de solutions novatrices pour régler les problèmes;
- Établir ses priorités d'intervention à moyen et long termes, c'est-à-dire d'ici à l'année 2011.

Choisir et agir

La préparation du plan de transport se déroulera en deux phases.

Phase 1 : Choisir

La première phase consiste à dresser un diagnostic, à dégager les principaux enjeux et défis et à proposer des orientations et des esquisses de scénarios d'intervention pour mettre en lumière les principaux éléments d'une vision d'avenir régionale des transports.

Ce *Document de consultation*¹ présente une synthèse de la réflexion menée par le Ministère dans le cadre de cette démarche.

Les esquisses de scénarios d'intervention ont pour but de provoquer un choc des idées. Pour établir les véritables priorités, il est en effet essentiel de confronter l'ensemble des projets et interventions souhaités à la réalité des finances publiques.

Ces scénarios incluent des propositions d'encadrement institutionnel et financier. En raison de l'arrêt, en 1995, des subventions au Conseil métropolitain de transport en commun et de la contribution pour le déficit résiduel du train de banlieue de Deux-Montagnes, cette réflexion sur l'organisation et le financement des services de transport en commun revêt un caractère d'urgence. Une solution efficace doit être adoptée rapidement, en vue d'une application dès janvier 1996.

Ce document contient donc l'essentiel de ce qui fera l'objet de discussions et de con-

sultations entre le Ministère et ses partenaires. Des choix importants doivent être faits, tant dans le domaine du transport des personnes que dans celui du transport des marchandises.

La *Table métropolitaine des transports* a été mise sur pied par le Ministère expressément pour se pencher sur toutes les facettes des transports en général et du plan de transport en particulier. Son principal mandat sera de faire progresser la réflexion en vue de dégager les éléments déterminants d'une vision d'avenir partagée en matière de transport dans la région. Cette table sera donc un lieu où le Ministère et ses partenaires pourront échanger sur les constats, les enjeux et les défis régionaux en matière de transport, et partager leurs opinions sur les orientations et les choix à privilégier à moyen et long termes.

Phase 2 : Agir

La deuxième phase de la préparation du plan de transport débutera à l'automne 1995, avec un débat ouvert sur les avantages et les inconvénients des différentes solutions mises de l'avant. Elle a pour objectif d'arriver, au cours de 1996, à un plan d'harmonisation et de priorisation des interventions.

L'évaluation des scénarios d'intervention qui seront privilégiés sera réalisée en fonction de leurs répercussions en regard des axes qui se dégagent des orientations retenues : efficacité des réseaux et systèmes de transport des personnes et des marchandises, encadrement institutionnel et financier, économie, environnement et aménagement du territoire.

Au fil des travaux de la Table métropolitaine des transports, des démarches seront progressivement entamées en vue de la réalisation éventuelle des projets et de la

¹ Le Ministère met également à la disposition des intéressés un *Document de référence* qui regroupe une série d'analyses sectorielles sur lesquelles s'appuie ce document.

révision, le cas échéant, des programmes, règlements, politiques et lois.

Une fois adopté, le plan de transport de la région de Montréal guidera les décisions et les actions du Ministère en regard des modes et des systèmes de transport pour lesquels il doit s'assurer d'une planification intégrée, conformément à sa mission. Le plan de transport sera par ailleurs proposé à l'ensemble des décideurs de la région comme cadre général de référence pour leurs interventions non seulement en matière de transport, mais aussi d'aménagement et de domaines connexes.

Le territoire étudié

Le territoire couvert correspond à la région métropolitaine de recensement de Montréal². On y retrouve la Communauté

urbaine de Montréal, douze municipalités régionales de comté et cent deux municipalités. Plus de trois millions de personnes habitent ce territoire.

Statistique Canada définit une région métropolitaine de recensement comme la principale zone d'attraction d'un noyau urbain d'importance. Elle est délimitée à partir de critères basés sur le taux d'activité et les lieux de travail de la population d'une municipalité. Un tel découpage traduit donc bien la dynamique des déplacements des personnes dans la région de Montréal.

Ce territoire correspond par ailleurs à une entité géographique connue à laquelle se réfèrent les intervenants de la région.

² En raison des sources utilisées, les données présentées dans ce document portent souvent sur des territoires qui diffèrent légèrement de celui de la région métropolitaine de recensement de Montréal. Les écarts restent néanmoins marginaux et ne peuvent affecter de façon significative les résultats ou constats énoncés.

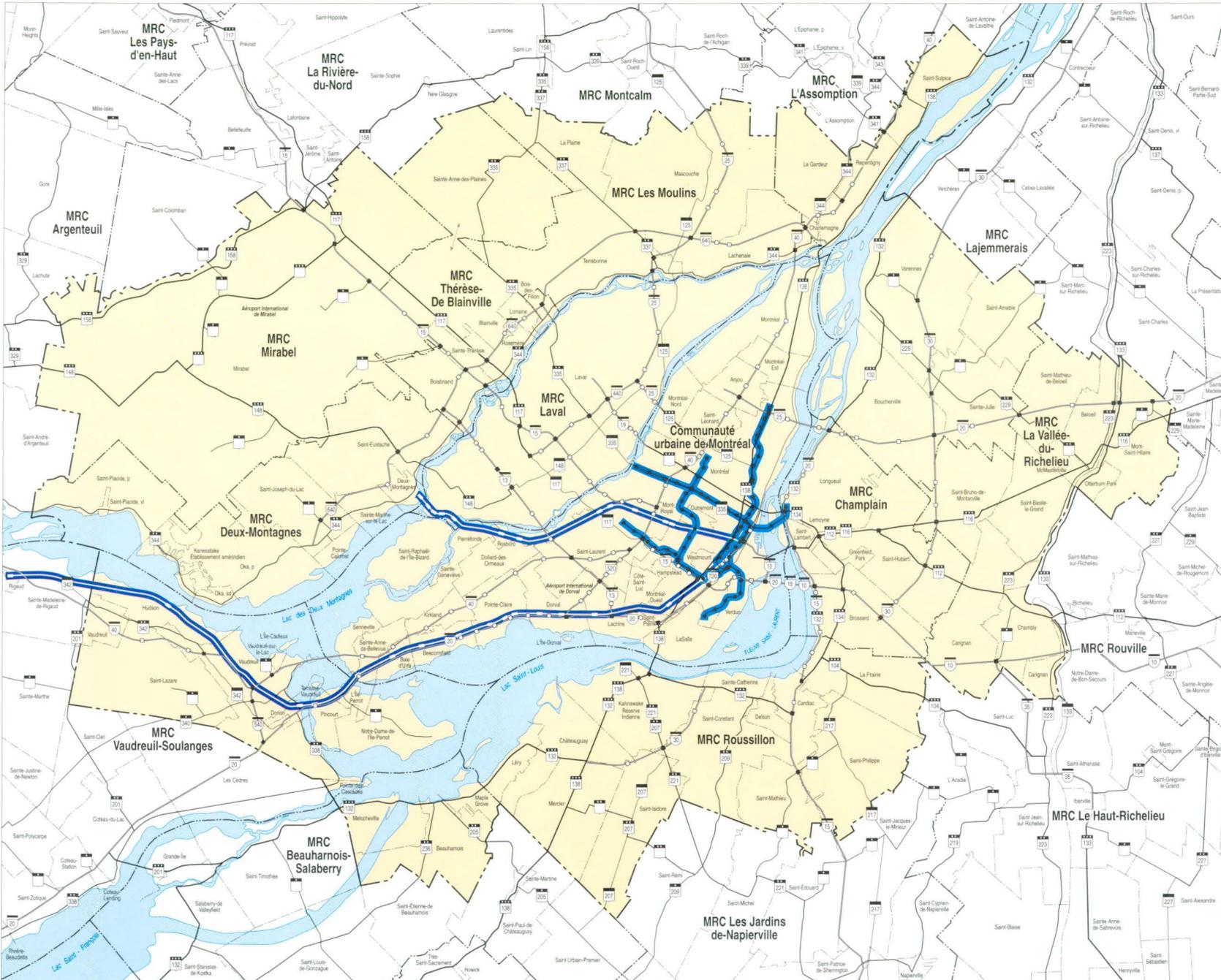
**PLAN DE TRANSPORT
DE LA RÉGION DE
MONTREAL**

Territoire d'étude

-  Réseau autoroutier
-  Réseau national
-  Réseau régional
-  Réseau collecteur

-  Ligne de métro et station
-  Train de banlieue et station

-  Territoire d'étude
-  Municipalité régionale de comté (MRC)
-  Municipalité





Une vision des transports à intégrer et à partager

La mission même du Ministère l'oblige, dans ses actions quotidiennes, à considérer les transports à l'échelle de la région de Montréal. Plus que tout autre secteur d'activité, celui des transports fait ressortir l'interdépendance et la complémentarité des différentes parties de la région. Les gens habitent une ville, travaillent dans une autre, magasinent, se divertissent et se font soigner dans une troisième. Sans compter qu'ils peuvent étudier dans des dizaines d'établissements postsecondaires répartis sur tout le territoire.

La réalité des déplacements des personnes et des marchandises reflète en effet le développement de liaisons de plus en plus nombreuses et complexes entre le centre et ses couronnes, d'une part, et entre les autres pôles majeurs d'activité économique de la région et la banlieue, d'autre part. Il est de plus en plus évident que les choix en matière de transport doivent non seulement tenir compte du rôle clé du centre de Montréal, mais aussi soutenir les forces des sous-régions qui se sont développées au fil des ans en relation avec le centre et qui contribuent au dynamisme de l'ensemble.

Le peu de perspective régionale de l'organisation spatiale du territoire, de même que la multiplicité des centres de décision rendent difficile l'émergence d'une vision globale et intégrée dans l'analyse des besoins et la recherche de solutions.

En matière de transport, une telle perspective est pourtant essentielle : d'une part,

pour préserver la vocation particulière de la région montréalaise et, d'autre part, pour optimiser les services de transport à la grandeur du territoire.

La vocation particulière de la région

Les choix à faire en matière de transport dans la région dépassent la simple réponse aux besoins immédiats des personnes qui résident dans l'agglomération et des entreprises qui y mènent leurs activités.

La région de Montréal joue en effet un rôle moteur dans le développement du Québec. Sa situation géographique exceptionnelle, la forte présence de ses entreprises dans des secteurs de pointe, l'importance de son secteur tertiaire moteur et la qualité de vie qu'on y trouve lui ont permis de s'imposer comme une des grandes agglomérations du monde et un centre d'échanges internationaux.

Dans le contexte actuel d'ouverture des marchés et de mondialisation de l'économie, la responsabilité des agents économiques de la région de maintenir et d'intensifier les échanges avec le reste du Québec et les grandes régions du globe ajoute une dimension importante aux efforts à consentir pour assurer l'efficacité du transport des personnes et des marchandises sur le territoire. L'efficacité des infrastructures et des systèmes de transport contribue plus que jamais au rôle moteur de la région.

Des besoins variés

Les réseaux et les systèmes de transport de la région de Montréal doivent assurer la facilité de déplacement d'une population de plus de trois millions de personnes : près de la moitié de la population du Québec. La croissance et la mutation de cette population créent des besoins de plus en plus importants et diversifiés, et ce, alors même que la rareté des ressources financières impose des limites aux dépenses et aux investissements dans les infrastructures et les systèmes de transport de la région.

Ces mêmes réseaux et systèmes de transport doivent aussi faciliter la circulation des marchandises consommées ou produites dans la région, de même que les mouvements des marchandises qui y transitent. Ils doivent de même permettre aux entreprises un approvisionnement fiable et efficace pour leur production. Manifestement, le transport est un maillon important de la chaîne de production et de distribution des biens.

Ces multiples fonctions créent des attentes variées. Les uns réclament de nouvelles infrastructures et de nouveaux systèmes de transport pour répondre aux besoins accrus générés par le développement urbain en périphérie et l'émergence de nouveaux pôles d'emploi. D'autres sont davantage préoccupés par les besoins des populations et des secteurs d'activité plus touchés par les difficultés économiques ou par la concurrence. Pour certains, enfin, il faut préserver les acquis et accorder la priorité à la réfection et à l'amélioration d'infrastructures et systèmes de transport existants, dont l'utilisation intensive a accéléré l'usure et la dégradation.

Des intérêts à concilier

Le grand nombre d'intervenants publics et privés qui planifient, financent, exploitent et gèrent des services de transport dans la région de Montréal rend nécessaire une action concertée pour s'assurer d'une cohérence dans les résultats et d'une adaptation adéquate aux nouveaux besoins.

Le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 40 à Montréal et l'autoroute 440 à Laval est un exemple d'intérêts à concilier. D'abord, les intervenants ne s'entendent pas sur le concept du projet. Le schéma d'aménagement de la CUM prévoit ainsi un boulevard urbain et celui de Laval, une autoroute. Si le projet était réalisé en respectant les deux schémas, la discontinuité qui en résulterait au niveau de la capacité minerait son efficacité. Le rendement de l'investissement et les bénéfices escomptés pour l'ensemble du réseau routier en seraient réduits d'autant. Mais ce n'est pas tout. Le projet suscite également des débats environnementaux, qui polarisent les positions de la collectivité.

Le fait est que les projets de transport font régulièrement l'objet de polémiques. Par exemple, le projet d'une voie réservée aux autobus sur l'estacade du pont Champlain est considéré par les uns comme une solution efficace à un problème de transport, alors que d'autres le rejettent pour des questions d'impacts environnementaux.

On se rappellera aussi les controverses soulevées par le projet de diminution des stationnements de longue durée au centre-ville de Montréal, de même que par le projet d'implantation d'une voie réservée aux autobus sur l'avenue du Parc, où des commerçants, des automobilistes et des usagers du transport en commun divergeaient d'opinion.

Concilier les intérêts est parfois tout aussi difficile dans le cas de projets d'investissement reliés à des artères intermunicipales, lorsque les parties ne s'entendent pas sur la vocation de l'artère ou sur le partage des coûts.

L'organisation des services de transport en commun et la manière dont ils sont financés donnent lieu, eux aussi, à divers problèmes liés à l'équité du financement, à l'intégration des services et à l'harmonisation des politiques tarifaires entre les nombreux organismes de transport.

Présentement, seuls les contribuables de la CUM supportent les coûts nets d'exploitation du réseau du métro et des trains de banlieue. Ces équipements ont toutefois un rayonnement métropolitain. D'une part, ils contribuent à la vitalité du centre-ville de Montréal, le bassin d'emplois et d'activités le plus important et le plus diversifié de la région. D'autre part, ils profitent à toute la région métropolitaine puisque la majorité des organismes de transport en commun y rabattent une part importante de leurs lignes d'autobus. Pourtant, un grand nombre de municipalités, dont la population bénéficie de ces services, ne contribuent pas à leur financement.

La tarification en vigueur pour les différents services de transport en commun contribue également à créer un environnement fort complexe et même incohérent, qui n'est pas de nature à encourager l'utilisation de ces services. Ainsi, la tarification du train de banlieue fait un bond dès que l'on sort du territoire des trois grandes sociétés de transport de la région. Le tarif mensuel varie, par exemple, de 72 \$ à la station Laval-sur-le-Lac, où il inclut l'accès aux services des trois sociétés, à 134 \$ à la station Deux-Montagnes située un kilomètre plus loin, pour l'accès au train de banlieue uniquement.

Pour une approche intégrée

Les choix qui seront faits en matière de transport auront un impact direct sur l'économie, sur l'environnement et sur l'aménagement du territoire. Tous ces domaines sont étroitement imbriqués et l'atteinte des objectifs visés dépend aussi de la mise en œuvre de plans et de stratégies efficaces pour chacune des fonctions touchées.

Le plan de transport doit par ailleurs couvrir tous les modes et systèmes de transport utilisés dans la région, dans une perspective d'harmonisation et de complémentarité qui se traduira ultimement par un système intermodal intégré de transport des personnes et des marchandises.

Le Ministère convie donc ses partenaires à contribuer à l'émergence d'une vision pleinement intégrée de l'avenir des transports dans la région de Montréal.

Une réflexion déjà amorcée

Les difficultés liées à la planification et à la gestion des transports dans la région de Montréal ont fait l'objet de plusieurs réflexions ces dernières années. Au terme du *Symposium consultatif sur l'avenir du transport dans la région de Montréal*, organisé par le ministère des Transports en mars 1991, la formation d'une table de concertation régionale sur l'aménagement du territoire et le transport ainsi que l'adoption d'un cadre régional d'aménagement du territoire avaient été recommandées.

Le plan stratégique *Pour un redressement durable*, rendu public en décembre 1991 par le Comité ministériel permanent de développement du Grand Montréal, identifiait aussi dans ses conclusions le manque de concertation et de vision régionale comme un facteur qui nuit au développement économique de la région et situait

le transport comme un élément clé du redressement souhaité.

En décembre 1993, le Groupe de travail sur Montréal et sa région recommandait pour sa part, dans son rapport *Montréal, une ville-région*, la formation d'un Conseil métropolitain qui aurait notamment la responsabilité de doter la région métropolitaine de recensement de Montréal d'un cadre métropolitain de développement et d'aménagement et d'un plan de transport.

Devant les réactions et les interrogations qu'ont suscitées les recommandations du Groupe de travail auprès des instances municipales, une table de concertation formée de maires et de préfets de la région de Montréal a été créée. Cette table se préoccupe notamment des questions touchant l'harmonisation des schémas d'aménagement, le développement économique et les transports.

La démarche du ministère des Transports s'inscrit donc dans une continuité et rejoint les préoccupations énoncées par plusieurs intervenants de la région. Conformément à sa mission, il entend assumer son rôle de chef de file en matière de transport en mobilisant les intervenants du secteur en vue d'arriver à des consensus et à une action concertée.

Des enjeux communs

Concilier les intérêts et les besoins locaux, pour mieux les intégrer dans une vision régionale à laquelle adhèrent le plus grand nombre d'intervenants, constitue un défi de taille. C'est le principal défi que le Ministère lance à ses partenaires en vue de réaliser un plan de transport intégré.

Les décisions qui seront prises en matière de transport des personnes et des marchandises sur le territoire de la région de Montréal influenceront sur le développement de la région et auront un impact sur son aménagement, son environnement et son dynamisme économique. Les choix à faire doivent par ailleurs tenir compte du contexte de rareté des ressources financières et s'inscrire dans une optique de développement durable, soit un développement qui ne compromet pas la possibilité pour les générations futures d'assurer leur propre développement et qui garantit la pérennité des ressources. Ces considérations obligent à établir un ordre de priorités dans les solutions à retenir et à s'interroger sur la façon de les financer.

La région de Montréal a beaucoup à gagner d'une planification des transports bien intégrée. À défaut de procéder à cette démarche, la région risque de perdre des atouts précieux dans des domaines stratégiques dont dépend son avenir.

Des enjeux majeurs sont en cause :

- La facilité de déplacement;
- La compétitivité de l'économie;
- La qualité de vie;
- L'efficacité et l'équité du financement.

À chacun de ces enjeux se greffent des défis importants à propos desquels il est impératif d'établir des consensus. Pour ce faire, les intervenants doivent tous être conscients des mutations qu'a vécues la région de Montréal depuis l'époque où elle s'est dotée de ses grands systèmes de transport.

Un contexte qui a évolué

Aujourd'hui, la région de Montréal présente un profil fort différent de celui qu'elle offrait lorsqu'elle s'est dotée de ses grands systèmes de transport, dont un grand nombre ont été construits dans le sillage de l'Exposition universelle de 1967.

La croissance de la population, sa localisation et sa segmentation sur le territoire, la nature de ses activités, la diversification de ses besoins, de ses valeurs : voilà autant de facteurs qui interagissent sur la demande de services de transport.

Les mutations de l'environnement économique caractérisées par la mondialisation des échanges et l'intensification de la concurrence ont également modifié la demande de transport. Ces transformations sociales et économiques et la situation des finances publiques ont entraîné une remise en question du rôle de l'État dans le secteur des transports, qui a donné lieu à un nouveau partage de responsabilités entre les différentes instances publiques.

Croissance démographique et étalement urbain

Au cours des vingt dernières années seulement, 400 000 personnes sont venues s'établir dans la région de Montréal. Aujourd'hui, on y dénombre ainsi plus de trois millions de résidents. Cette croissance a surtout profité aux municipalités des cou-

ronnes Nord et Sud³, dont la population a même augmenté d'environ 600 000 résidents pendant cette période. Le centre de l'île de Montréal a donc vécu l'exode d'une partie importante de sa population, principalement des jeunes couples séduits par le milieu de vie et l'accès plus facile à la propriété qu'offre la banlieue.

Au fil des ans, ce sont des municipalités de plus en plus éloignées du centre de l'agglomération qui ont le plus bénéficié de la croissance démographique. La municipalité de Laval, par exemple, a absorbé 28 % de la croissance de la population enregistrée sur la couronne Nord entre 1986 et 1991, comparativement à 37 % pendant les cinq années précédentes.

L'évolution plus récente du marché de l'habitation confirme la poursuite de cette tendance : depuis 1991, la majorité des nouvelles maisons ont été construites sur le territoire des municipalités les plus périphériques de la région montréalaise. Treize municipalités⁴ qui accueillaient 10 % de la population régionale en 1991 ont accaparé à elles seules près du tiers des 40 000 mises en chantier de maisons unifamiliales enregistrées dans la région de Montréal entre 1991 et juin 1994.

³ Soit les municipalités de la Rive-Sud, de la Rive-Nord et de Laval.

⁴ Blainville, Boisbriand, Chambly, La Plaine, Lachenaie, Mirabel, Repentigny, Saint-Constant, Sainte-Catherine, Saint-Eustache, Saint-Hubert, Sainte-Julie et Varennes.

En fait, la construction résidentielle a généralement été plus vigoureuse dans les municipalités où le prix moyen des maisons était le plus bas. Avec les années, les acheteurs d'une première maison doivent supporter des frais d'acquisition de plus en plus élevés et, de ce fait, y consacrer une part de plus en plus importante de leur épargne. Les sommes disponibles pour la mise de fonds initiale sont réduites d'autant.

Cet étalement urbain, qui a donné un nouveau visage à la région de Montréal, exige une extension des réseaux de transport et complexifie la desserte en transport en commun.

Les espaces ne manquent pourtant pas au centre de l'île de Montréal et dans les secteurs limitrophes : la première banlieue de Montréal (Anjou, Saint-Léonard, Dorval, Pointe-Claire...), la première banlieue de la Rive-Sud (Longueuil, Saint-Lambert...) et le centre de Laval. La consolidation du tissu urbain n'est toutefois pas facile à réaliser, notamment à cause du coût plus élevé des terrains et des problèmes liés à la contamination des sols.

Les superficies vouées à l'urbanisation sur le territoire régional actuel pourraient facilement absorber la croissance démographique des cinquante prochaines années. Cet horizon serait même plutôt conservateur, puisque la zone sur laquelle le centre de l'agglomération exerce son attraction n'a cessé de s'étendre avec les années.

Il s'agit là d'une réalité que reflètent bien les modifications des limites de la région métropolitaine de recensement de Montréal. Alors que la population de la région s'est accrue de 14 % entre les recensements de 1971 et de 1991, le territoire qu'elle occupe a augmenté de 31 %. De 267 000 hectares en 1971, la superficie de

la région métropolitaine de recensement est ainsi passée à 350 000 hectares en 1991 !

Diversification des besoins

Les facteurs qui prévalent dans les choix de localisation ont par ailleurs accentué la segmentation de la population selon le profil des ménages.

Le départ des jeunes ménages vers la périphérie a entraîné un vieillissement de la population du noyau central, où l'on retrouve désormais une majorité de personnes âgées, de membres de communautés culturelles et de jeunes adultes. Les deux tiers des ménages de l'île de Montréal sont locataires. Parmi eux, bon nombre se classent parmi les ménages à faible revenu.

On assiste ainsi à un appauvrissement du centre par rapport aux autres secteurs de la région. Pour ce qui est des ménages propriétaires de leur maison, ce sont souvent de seconds acheteurs capables de s'offrir une propriété plus coûteuse, donc moins limités dans leur choix de localisation.

Dans les secteurs limitrophes au centre de l'île de Montréal, la population est également de plus en plus segmentée. On y trouve un nombre croissant de personnes âgées et de membres de communautés culturelles, ainsi que des ménages familiaux dont les enfants sont plus vieux que ceux des familles installées dans des municipalités périphériques. Dans ces secteurs, le marché du logement locatif est en expansion et le marché des unifamiliales est dominé par les seconds acheteurs. Le prix moyen des maisons qui y ont été vendues entre 1988 et 1992 dépasse 120 000 \$. Cette diversité, où confort et pauvreté se côtoient souvent, génère des besoins variés.

Ces changements sociodémographiques font que de moins en moins de personnes

utilisent le transport en commun pour aller travailler ou étudier. D'une part, le vieillissement de la population fait baisser la demande globale de transport, puisque le taux de mobilité diminue avec l'âge. D'autre part, le transport en commun se trouve privé du renouvellement d'une partie de sa clientèle, en raison de la localisation en périphérie d'un bon pourcentage des jeunes ménages familiaux. Bien que la viabilité de certains services en soit compromise, les usagers exigent une diversification des liaisons et des horaires.

Le vieillissement de la population laisse aussi prévoir une hausse de la demande de services de transport adaptés aux besoins d'une clientèle à mobilité réduite.

Selon l'enquête réalisée par Statistique Canada en 1986 sur la santé et les limitations d'activité, près du quart des personnes de 65 ans et plus voient leur mobilité diminuer. En appliquant cette proportion à la hausse prévisible du nombre de personnes de ce groupe d'âge d'ici à 2011, on peut prévoir que le nombre de personnes âgées à mobilité réduite augmentera d'ici là d'environ 65 %, soit 54 000 personnes de plus.

Au total, la région devrait compter près de 312 000 personnes à mobilité réduite en 2011, dont environ 45 % seraient âgées de 65 ans et plus.

Les progrès dans le domaine médical et la politique gouvernementale de maintien à domicile des aînés pourraient amener encore plus de personnes âgées à requérir des services de transport répondant aux besoins spécifiques de personnes dont la mobilité est réduite.

De même, les impératifs de l'intégration sociale des personnes handicapées continueront à créer des pressions pour le développement de services de transport adaptés à leur condition.

Pour ce qui est du transport scolaire, la demande est stimulée non seulement par la présence de jeunes familles en périphérie, mais aussi par la nécessité de transporter des élèves vers des écoles de quartiers résidentiels plus anciens, dont la fréquentation diminuerait autrement. Cette demande s'accroît davantage au centre, mais également en périphérie. La fermeture d'écoles de quartier augmente aussi la demande de transport scolaire.

Pôles d'activité en croissance

Les emplois ne se sont pas déplacés au même rythme que la population. Avec plus d'un million sur le un million et demi d'emplois de la région en 1991, l'île de Montréal continue à être la principale destination des travailleurs de la périphérie. Elle est suivie de Laval et de Longueuil, qui comptaient respectivement 105 000 et 53 000 emplois en 1991.

Les 205 000 nouveaux emplois répertoriés dans la région de 1981 à 1991 se sont répartis à peu près également entre l'île de Montréal, la couronne Nord et la couronne Sud. Sur l'île de Montréal, la restructuration industrielle s'est traduite par le déplacement des lieux de travail des anciens quartiers industriels vers des pôles satellites comme Anjou/Saint-Léonard et Saint-Laurent. Puisque la population se localise de plus en plus loin, les déplacements pour le travail s'allongent, ce qui entraîne une demande accrue d'infrastructures routières et de services de transport en commun.

Modernisation de l'industrie et tertiarisation de l'économie

Berceau de l'industrie canadienne, la région montréalaise se classe parmi les cinq plus importants centres manufacturiers en Amérique du Nord.

Forte de cette solide base industrielle, l'économie de la région a amorcé depuis dix ans une mutation qui se traduit par la modernisation d'industries traditionnelles, le développement de secteurs de haute technologie et l'émergence d'un secteur tertiaire moteur vigoureux. Ce secteur, dont la vitalité se répercute sur le dynamisme de l'économie du Québec tout entier, comprend notamment les services aux entreprises et le secteur financier. L'efficacité de l'interaction entre le tertiaire moteur, l'industrie manufacturière, les entreprises de haute technologie, les établissements d'éducation supérieure et les centres de recherche est déterminante pour la compétitivité de la région et celle du Québec.

L'évolution de l'emploi dans la région de Montréal de 1981 à 1991 rend compte de cette mutation. Alors que l'emploi total y a progressé pendant cette période de 16 %, les services aux entreprises ont connu une hausse de 64 %, les services financiers et les services d'assurances, de 32 % et les communications et autres services publics, de 22 %.

Au Québec, environ la moitié du volume de l'emploi se concentre dans la région de Montréal. Cette proportion passe à 80 % dans le cas du personnel engagé dans des activités de recherche et développement, à 72 % dans le secteur du transport et de l'entreposage et à 71 % dans les services aux entreprises. La région accapare par ailleurs près des deux tiers de l'emploi dans le secteur des finances et des assurances, dans celui des communications et autres

services publics, ainsi que dans le secteur manufacturier.

Le centre de la région a particulièrement bénéficié de cette effervescence. La croissance de l'emploi dans le secteur tertiaire moteur a en effet été plus élevée sur le territoire de la CUM que dans le reste de la région. On retrouve sur l'île de Montréal 82 % des emplois de la région dans le domaine des communications et des services publics, 81 % des emplois dans le secteur de la finance et des assurances et 78 % des emplois dans le secteur du transport et de l'entreposage; 200 000 des 270 000 emplois manufacturiers sont également concentrés sur ce territoire, ainsi que 81 % des emplois en haute technologie qui étaient offerts en 1989.

La modernisation et la tertiarisation de l'économie régionale sont des phénomènes étroitement imbriqués, qui ont un impact direct sur la demande de services de transport, notamment pour faciliter les relations entre les entreprises de services et de production sur le territoire.

Motorisation accrue

De façon générale, le niveau de motorisation des personnes croît à mesure que l'on s'éloigne du centre de l'agglomération. En 1993, plus d'une personne sur deux possédait une automobile dans les couronnes Nord et Sud, alors que ce ratio oscillait autour d'une personne sur trois dans les quartiers centraux de l'île de Montréal.

On observe une croissance généralisée du taux de motorisation à l'échelle de la région. Entre 1982 et 1993, le ratio du nombre d'automobiles par rapport à la population a ainsi progressé de 28 % pour l'ensemble de la région, pour atteindre en 1993 un ratio de 4,6 automobiles par

10 habitants. Cette hausse a été de 37 % sur la Rive-Nord, de 33 % sur la Rive-Sud, de 29 % à Laval et de 21 % sur le territoire de la CUM.

La variation de l'ampleur de ce phénomène selon le secteur de la région est liée en grande partie à la segmentation spatiale de la population selon le profil des ménages : nombre de personnes dans le ménage, âges, revenus, etc. Si les jeunes ménages familiaux s'étaient installés en plus grand nombre au centre de la région, l'augmentation du nombre d'automobiles par ménage aurait là aussi été plus forte.

Plusieurs facteurs contribuent à cette croissance de la motorisation : l'arrivée massive des *baby boomers* sur le marché du travail, le confort et l'autonomie de l'automobile, ainsi que la dispersion des lieux de résidence et d'activité. S'y ajoute la participation accrue des deux conjoints au marché du travail, à qui une deuxième voiture permet alors de concilier plus facilement les exigences du travail et de la famille.

Cette croissance de la motorisation a toutefois pour corollaire une diminution de l'utilisation du transport en commun, une détérioration de la qualité de vie de la population et des difficultés à répondre à la demande de transport routier.

Intensification du camionnage

L'environnement économique dans lequel s'effectue le transport des marchandises dans la région montréalaise est en pleine mutation. Ces modifications sont liées principalement à la mondialisation des marchés, aux nouvelles pratiques en matière de distribution des marchandises, à la restructuration de l'économie régionale, ainsi qu'au développement d'activités qui génèrent une hausse de la production ou

l'entrée de marchandises sur le territoire de la région.

La déréglementation dans le domaine des transports amorcée en 1987 a par ailleurs modifié les règles du jeu. Le Québec a harmonisé dès 1987 sa législation en matière de camionnage avec celle du gouvernement fédéral. Si elle s'est avérée bénéfique pour les expéditeurs, cette déréglementation présente certains problèmes pour les transporteurs, qui sont exposés à une concurrence plus vive.

En contrepartie, l'adoption par les manufacturiers et les distributeurs d'un mode d'organisation basé sur une gestion à flux tendus, le *juste-à-temps*, favorise le développement de l'industrie du camionnage. Celle-ci est en effet davantage en mesure d'offrir la fiabilité, la rapidité et la souplesse recherchées par des clients qui souhaitent s'ajuster ainsi à une concurrence sans précédent et diminuer leurs coûts.

Le camionnage bénéficie par ailleurs de l'intermodalité croissante des systèmes de transport de marchandises. Déjà fortement sollicité pour le transport de marchandises entre les agents économiques de la région, il participe également aux échanges avec l'extérieur, par la livraison et la cueillette locales.

Entre 1981 et 1991, le camionnage et le transport de marchandises par voie ferrée ont ainsi connu au Québec des évolutions diamétralement opposées. Alors que le camionnage pour le compte d'autrui enregistrerait une croissance de 70 % sur le marché interprovincial et de 16 % sur le marché intraprovincial, le chemin de fer ne progressait que de 3 % sur le premier marché et accusait un recul de 30 % sur le deuxième.

Alors que le rail se voyait confiné à certains marchés de très longues distances, où il est compétitif, le camionnage s'est approprié les marchés rapprochés et a fait des percées importantes sur les marchés de plus longue distance.

Nouveau partage des responsabilités

La réforme de la fiscalité municipale adoptée par le gouvernement du Québec en décembre 1990 a considérablement modifié le partage des responsabilités entre le ministère des Transports et les municipalités en matière d'infrastructures routières et de services de transport en commun.

Dans le cadre de cette réforme, l'ensemble de la voirie locale a été transférée aux municipalités à partir d'avril 1993. Des mesures ont toutefois été mises en place pour que ce transfert se fasse le plus harmonieusement possible. Les municipalités de la région de Montréal ont alors pris à leur charge 940 kilomètres supplémentaires de routes locales. Au total, elles assument ainsi aujourd'hui les coûts d'exploitation et d'immobilisation d'environ 12 000 kilomètres d'infrastructures routières.

De son côté, le ministère des Transports a conservé la responsabilité de la construction, de l'amélioration et de l'entretien du réseau supérieur sous sa gouverne, soit plus de 1 000 kilomètres d'autoroutes et de routes nationales, régionales et collectrices. Le gouvernement fédéral et certaines municipalités assument par ailleurs la responsabilité d'une partie du réseau supérieur, soit respectivement 17 kilomètres et 145 kilomètres de routes.

Pour ce qui est du transport en commun, la réforme de la fiscalité municipale s'est traduite par le retrait du gouvernement du Québec de la subvention pour des dépenses

d'exploitation des organismes publics de transport en commun. La subvention au Conseil métropolitain de transport en commun, qui vient notamment compenser le manque à gagner découlant de l'intégration tarifaire des trois grands réseaux, a cependant été maintenue.

Pour les trois grandes sociétés de transport de la région de Montréal, la STCUM, la STL et la STRSM, ce retrait du gouvernement de l'aide à l'exploitation du transport en commun a changé considérablement le partage des coûts entre les usagers, les municipalités et le gouvernement, qui en constituent les trois sources de financement.

Entre 1981 et 1991, le gouvernement avait assumé 42 % du financement du transport en commun offert par les trois sociétés de transport. Les recettes provenant des usagers et des municipalités avaient alors contribué à ce financement pour 33 % et 25 %, respectivement. Entre 1992 et 1994, les dépenses des trois sociétés de transport ont totalisé plus de 3 milliards de dollars. Elles ont été assumées dans une proportion de 41 % par les municipalités, dont la contribution a ainsi fait un bond de 68 %, passant de 245 millions de dollars en 1991 à une moyenne annuelle de 411 millions de dollars entre 1992 et 1994. La part du Ministère a diminué à 24 %, alors que la contribution des usagers passait à 31 %. De leur côté, les automobilistes ont assumé 4 % des coûts, par le biais du Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun.

Avec l'arrêt, en décembre prochain, des subventions au Conseil métropolitain de transport en commun et de la contribution pour éponger le déficit résiduel du train de banlieue de Deux-Montagnes, et s'il n'y a aucune modification à l'encadrement institutionnel et financier du transport en

commun, les municipalités et les usagers devront supporter une facture additionnelle de 48 millions de dollars. Si les tarifs du transport par le train de Deux-Montagnes n'augmentent pas, l'apport exigé des contribuables de la CUM subira alors une hausse de 38 %, alors que les municipalités de l'extérieur de l'île de Montréal ne contribueront pas au financement. L'arrêt de ces subventions amènerait ainsi la CUM à assumer une part encore plus grande du financement des équipements à vocation régionale et entraînerait possiblement l'abolition de la carte régionale.

Le gouvernement du Québec continue cependant de participer au financement des immobilisations des sociétés de transport. Jusqu'à la fin des années 80, les investissements consentis avaient surtout appuyé le développement et l'expansion des réseaux de transport en commun. Or, le patrimoine ainsi constitué au cours des vingt-cinq dernières années a vieilli; des investissements majeurs s'imposent pour sa conservation.

Les sociétés de transport ne disposant pas des ressources financières requises pour faire face à ces besoins relativement nouveaux et coûteux, le gouvernement du Québec a reconnu la nécessité de les soutenir et a revu son programme d'aide aux immobilisations en transport en commun. Les modifications au programme, entrées en vigueur le 1^{er} janvier 1992, avaient ainsi pour but de mieux répondre au besoin de remplacement et de rénovation du matériel roulant et des équipements.

La participation gouvernementale est plus importante pour les dépenses d'immobilisation allouées au réseau de transport rapide que pour celles reliées au réseau de surface. Le ministère des Transports reconnaît ainsi la vocation régionale de ces équipements et convient de supporter une

partie des dépenses d'immobilisations liées à la desserte d'une population vivant à l'extérieur du territoire dont est responsable un organisme public de transport. Le même objectif a sous-tendu la création, par le gouvernement du Québec, du Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun.

L'arrêt de la subvention à l'exploitation en 1992 a aussi privé les sociétés de transport de toute forme d'aide financière pour le transport des écoliers. Cette contribution avait été établie en 1980 dans le but de renforcer la desserte en transport en commun, tout en évitant la mise en place d'un réseau parallèle réservé aux écoliers. Les commissions scolaires du centre de l'île de Montréal appliquaient donc des règles d'accès au transport scolaire plus strictes qu'ailleurs, puisque les services de la STCUM y suppléaient.

Les commissions scolaires sont responsables de l'organisation et de la gestion du transport scolaire. Le gouvernement finance globalement les coûts du transport des écoliers admissibles, matin et soir, qu'ils utilisent un moyen de transport exclusif aux écoliers ou des services réguliers de transport en commun. Le choix du mode de transport revient donc aux commissions scolaires, qui sont libres de conclure des ententes avec les organismes de transport en commun ou d'octroyer des contrats à des transporteurs privés. L'abolition du programme d'aide à l'exploitation dont bénéficiaient les sociétés de transport a donc eu pour effet de transférer aux contribuables de l'île de Montréal des coûts que le gouvernement prend à sa charge à peu près partout au Québec.

La réforme de la fiscalité municipale n'a toutefois pas affecté le programme d'aide à l'exploitation des organismes municipaux et intermunicipaux de transport, entré en

vigueur en 1984 à la suite de la création des conseils intermunicipaux de transport. Compte tenu du fait que ces organismes sont encore relativement jeunes et que leurs immobilisations ne sont pas subventionnées, le gouvernement a jugé préférable de ne pas leur imposer un effort financier supplémentaire. En 1993, leurs dépenses de plus de 36 millions de dollars ont été assumées à 49 % par les usagers, alors que les contributions gouvernementales et municipales étaient respectivement de 34 % et 17 %.

Finalement, le gouvernement fédéral, qui a joué historiquement un rôle important dans le financement des infrastructures et services de transport maritime, aérien et ferroviaire relevant de sa compétence, se désengage de plus en plus de ces secteurs d'activité, qu'il transfère à des organismes privés ou publics.

L'aviation civile a notamment connu des changements institutionnels importants. La gestion, l'exploitation et le développement des aéroports de Dorval et Mirabel ont ainsi été confiés, à partir du 1^{er} août 1992, à une administration aéroportuaire locale, la Société des aéroports de Montréal, en vertu d'un bail de 60 ans consenti par Transports Canada.

Les nouvelles orientations rendues publiques par Transports Canada en 1994 accéléreront la mise en œuvre de cette politique de commercialisation. L'encadrement institutionnel et financier sera revu pour assouplir au maximum la réglementation et encourager la rationalisation des activités. Transports Canada entend également se retirer des activités purement opérationnelles. Le gouvernement fédéral a d'ailleurs annoncé, lors de son dernier budget en février dernier, son intention de mettre en vente la compagnie ferroviaire CN.

Jusqu'à maintenant, le rôle du ministère des Transports en matière de transport maritime, aérien et ferroviaire a consisté principalement à établir des politiques pour défendre les intérêts du Québec, à agir comme rassembleur ou catalyseur auprès des intervenants d'un secteur, à soutenir les activités de recherche et développement et à favoriser les transferts technologiques. Le désengagement du gouvernement fédéral oblige toutefois le Ministère à réexaminer son rôle en regard de chacun de ces modes de transport. Cette évaluation est présentement en cours.

Les grands enjeux et les défis

Enjeu

LA FACILITÉ DE DÉPLACEMENT

Défi 1

Accroître l'efficacité des systèmes de transport.

Le réseau routier supporte cinq millions de déplacements en automobile par jour, soit environ 80 % du total des déplacements motorisés effectués par la population de la région montréalaise⁵. Cela correspond à un trafic quotidien de près de quatre millions d'automobiles. La période de pointe du matin enregistre 20 % de ces déplacements et celle du soir, 26 %. Sollicité à l'extrême, le réseau routier n'arrive plus à assurer de façon satisfaisante la mobilité des personnes et des marchandises pendant ces périodes de pointe.

À l'opposé, les autres infrastructures et modes de transport offrent généralement une capacité excédentaire et un potentiel de développement, que ce soit pour le transport urbain, interurbain ou international. La diversité et l'insuffisance de la demande pour plusieurs liaisons affaiblissent toutefois la viabilité de ces modes.

⁵ Sans compter le transport scolaire.

■ *Un maillon sensible : les ponts*

En dix ans, près de 260 000 véhicules se sont ajoutés au trafic quotidien entre l'île de Montréal et sa périphérie. Il s'agit là d'une augmentation globale de 33 %, qui a carrément fait doubler l'affluence sur certains ponts, de même que le trafic routier et autoroutier à divers endroits.

Globalement, les ponts qui enjambent la rivière des Mille-Îles entre Laval et la Rive-Nord ont enregistré les plus fortes augmentations de trafic, avec une hausse moyenne de 60 %. Cette augmentation coïncide avec la croissance accélérée de la population sur la Rive-Nord. De façon générale, les ponts autoroutiers ont aussi vu leur achalandage croître à un rythme supérieur à celui des ponts routiers, dont certains ont même connu une diminution de trafic après l'abolition des postes de péage en 1985.

Les ponts constituent un des maillons les plus sensibles du réseau de transport de la région de Montréal, la géographie de la région créant des barrières qui obligent une part importante des automobilistes à les emprunter. Les vingt-deux ponts qui assurent les liens interrives entre le territoire de la CUM et les couronnes Nord et Sud sont pour la plupart le point de convergence de plusieurs routes, ce qui accroît l'affluence à leur approche. La facilité à les franchir est sans doute l'indicateur auquel se réfère le plus la population pour mesurer la fluidité de la circulation.

Sous la pression d'une demande qui excède leur capacité, ces ponts sont devenus aux heures de pointe des goulots qui ralentissent considérablement la circulation et incitent les usagers à modifier leurs horaires de déplacement, allongeant ainsi les périodes de pointe. Seulement pour faire disparaître les files d'attentes actuelles, dont certaines atteignent jusqu'à dix kilomètres le matin, il faudrait ajouter au réseau existant l'équivalent de trois ponts autoroutiers.

■ *La congestion des grands axes*

La circulation automobile a aussi atteint un volume critique sur la plupart des grands axes routiers de la région de Montréal. Aux heures de pointe, la fluidité de la circulation diminue au fur et à mesure que l'on approche de l'île de Montréal : sur ce territoire, toutes les autoroutes atteignent alors leur capacité maximale. En période de pointe, l'autoroute Métropolitaine (40), l'autoroute Décarie - des Laurentides (15) et l'autoroute des Cantons-de-l'Est (10) sont la plupart du temps congestionnées. En périphérie, certains tronçons autoroutiers, dont celui de l'autoroute Jean-Lesage (20) à la hauteur de Boucherville, connaissent eux aussi des problèmes d'engorgement, qui sont indépendants de la capacité du pont-tunnel ou des ponts.

Généralement, les autoroutes Métropolitaine et Décarie sont même utilisées à pleine capacité du matin au soir. La situation est d'autant plus préoccupante qu'elles accueillent la plus forte circulation de camions dans la région. L'autoroute Métropolitaine dessert en effet sur le territoire de la CUM un vaste corridor utilisé intensivement pour des activités économiques de toutes sortes. De plus, elle assume un rôle d'échangeur au sein du réseau routier, en permettant le passage d'une autoroute à l'autre. Le jumelage de ces fonctions en fait l'épine dorsale du réseau routier de la

région, non seulement pour le transport routier des personnes, mais également pour celui des marchandises.

■ *Des freins à l'efficacité du réseau routier*

Ces problèmes de congestion se traduisent par des pertes de temps pour les automobilistes et les camionneurs, ainsi que par le déversement d'un trafic de transit sur le réseau local.

Cette situation est aggravée par la discontinuité du réseau routier de la région, qui demeure incomplet et présente des coupures au niveau de la capacité offerte. Certaines autoroutes débouchent en effet sur des boulevards urbains qui n'ont pas été conçus pour accueillir un trafic aussi important : les autoroutes 19 et 25 en sont des exemples. D'autres se chevauchent par endroits, comme les autoroutes 15 et 40 entre les autoroutes Décarie et des Laurentides.

Le réseau des artères sous la responsabilité des municipalités souffre également de problèmes de discontinuité ou de manque d'homogénéité. Le fait que les municipalités ont d'abord à cœur l'intérêt de leurs citoyens les amène parfois à adopter des politiques qui visent en priorité à minimiser les inconvénients de la circulation sur leur territoire. Les déplacements ne connaissant pas de frontières municipales, c'est la fluidité de la circulation dans l'ensemble du réseau qui en souffre.

L'absence d'itinéraires de rechange accentue par ailleurs les inconvénients des embouteillages et les effets de débordement sur le réseau local résultant d'une circulation trop dense, d'incidents ou de travaux de réfection. C'est le cas de l'autoroute Métropolitaine à laquelle se greffent tous les axes nord-sud et qui est le seul axe est-ouest continu et de forte capacité.

À cela s'ajoutent plusieurs problèmes particuliers qui portent aussi atteinte à l'efficacité du réseau routier : l'absence de voies de service le long de certaines autoroutes, l'absence d'accotements sur des infrastructures surélevées, la proximité des entrées et sorties en milieu urbain dense, la complexité de l'aménagement de certains échangeurs, ainsi que la longueur insuffisante des voies d'accélération et de décélération. Lorsqu'elle existe, la solution à ces problèmes est la plupart du temps complexe et coûteuse.

■ *La saturation du centre*

Tout projet en vue d'étendre le réseau routier de la région se heurte à un problème majeur : la saturation des autoroutes situées au centre de la région, vers lesquelles convergent la plupart des artères majeures. En effet, pour permettre à un nombre additionnel de véhicules d'accéder, en un point donné, à une infrastructure qui fonctionne à pleine capacité, il faut d'abord en limiter les entrées ailleurs ou en accroître la capacité.

Construire de nouvelles autoroutes en milieu urbain ou élargir les voies existantes comporte cependant des inconvénients majeurs au niveau de l'aménagement, de l'environnement et des coûts.

■ *La sous-utilisation du transport en commun*

Par contre, la région est dotée de systèmes de transport en commun qui ont pour vocation, justement, de répondre à une demande de masse qui s'exprime particulièrement pendant les périodes de pointe. À l'heure actuelle, ces équipements offrent un potentiel d'utilisation qui n'est pas suffisamment exploité. La faible densité de la population des nouveaux quartiers résidentiels, la décentralisation de l'emploi et son manque

d'intégration aux secteurs résidentiels ont donné naissance à des modèles de déplacements de plus en plus complexes, qui peuvent difficilement être pris en charge par le transport en commun.

À ces phénomènes s'ajoutent les problèmes liés à la perception des transports publics. La majorité des gens ont une perception positive de l'automobile, qu'ils associent à l'autonomie, au confort et à la rapidité de déplacement. À l'inverse, les gens ont généralement une perception négative des transports publics, qui est liée aux contraintes d'utilisation (distance de marche, temps d'attente, correspondance et durée du déplacement) et aux conditions d'utilisation (véhicules bondés, lents, etc.). Il en résulte que les usagers du transport en commun ont tendance à surestimer la durée de leurs déplacements, alors que les automobilistes ont des préjugés encore plus défavorables au transport en commun et sous-estiment la durée des leurs.

■ *Un patrimoine à exploiter*

Pour tirer profit de l'ensemble du patrimoine lié au transport, il faut d'abord le maintenir en bon état et lui apporter les améliorations devenues nécessaires avec le temps. Gérer et utiliser plus efficacement les infrastructures et les équipements exige aussi une approche intégrée et globale qui cerne bien les atouts et les inconvénients de chaque mode de transport.

Afin de relever ce défi, toutes les composantes des réseaux et systèmes de transport doivent être considérées dans une perspective de complémentarité. Présentement, la route est utilisée pour le transport urbain et interurbain tant des personnes que des marchandises. Dans ce contexte, accroître l'efficacité des systèmes de transport signifie non seulement mettre la voirie au service d'un plus grand nombre d'usagers,

mais aussi mieux gérer les conflits entre les différents usages.

Viser, pour certains types de déplacements, un transfert de la route vers le transport en commun pour les personnes, et vers le rail pour les marchandises, pourrait aider à relever le défi.

Défi 2

Favoriser l'intermodalité des systèmes de transport des personnes.

L'exploitation de la complémentarité des modes de transport est au cœur des défis de la région de Montréal dans la recherche d'une utilisation optimale des réseaux et des systèmes de transport des personnes. L'intermodalité passe en effet par le raccordement efficace des différents modes de transport : automobile, autobus, train, métro.

Les problèmes aigus de congestion sur les routes et autoroutes qui convergent vers le centre de la région ne pourront être résolus sans que des mesures pour faciliter le transfert des automobilistes vers le transport en commun soient mises en place.

Selon les données préliminaires de l'enquête origine-destination régionale réalisée en 1993 par le ministère des Transports et la STCUM, environ 32 000 personnes auraient utilisé l'automobile et le transport en commun pour un même déplacement en période de pointe du matin. Cela représente 9 % des 360 000 déplacements effectués en partie ou en totalité par le transport en commun.

Plus de la moitié de ces usagers sont des passagers qui font une partie de leur trajet

avec d'autres automobilistes. Les conducteurs stationnent généralement leur voiture à proximité des stations de métro situées en bout de ligne ou des gares de train de banlieue. Les stationnements d'échange peuvent être privés ou publics et prendre différentes formes : stationnements d'incitation créés spécialement pour encourager le transfert de l'automobile vers le transport en commun, stationnements sur rue, stationnements de centres commerciaux, etc.

Le stationnement incitatif de la station de métro Radisson et celui de Brossard, situé en amont de la voie réservée du pont Champlain, ne suffisent pas à la demande. De son côté, celui de la station de métro Longueuil affiche un taux d'utilisation supérieur à 80 %, mais il est difficile d'accès. Celui de la station de métro Henri-Bourassa était tout aussi fréquenté, mais il est fermé depuis plus d'un an.

Une chose est certaine : il n'y a pas assez de stationnements incitatifs actuellement et le problème ne peut que s'accroître avec l'augmentation des interdictions aux non-résidents de stationner sur les rues.

Le succès mitigé de certains stationnements met en évidence la nécessité d'offrir aux automobilistes des liaisons efficaces de transport en commun, assorties de parcs de stationnement d'incitation situés à des endroits stratégiques, qui permettent d'éviter les bouchons de la circulation routière. Il est clair que l'efficacité des mesures qui seront prises en vue de favoriser l'intermodalité entre le véhicule personnel et le transport en commun dépendra aussi de l'attrait des services de transport en commun. Des efforts devront donc être consentis pour mieux intégrer l'ensemble de ces services.

Défi 3

Faciliter l'intégration des services de transport en commun.

Le transport en commun assure quotidiennement 1,3 million de déplacements dans la région de Montréal.

Depuis quelques années, on assiste à une baisse de l'achalandage du transport en commun au fur et à mesure que le territoire à desservir devient plus vaste, que son occupation se fait moins dense et que l'emploi se décentralise. Après un sommet de 419 millions d'usagers en 1988, l'achalandage régional est ainsi tombé à 390 millions en 1992 : une baisse de 7 %, qui le ramène sous le niveau de 1981.

Cette diminution de l'achalandage est préoccupante, à cause de la détérioration de l'offre de services à laquelle elle peut conduire et de la diminution de la part du financement assumée par les recettes provenant des usagers.

Le manque d'harmonisation des politiques tarifaires, l'absence de mécanismes de partage des coûts pour l'utilisation conjointe d'infrastructures et l'absence de services centralisés d'information sont d'autres facteurs qui peuvent décourager l'utilisation des services de transport en commun et nuire à la rentabilité des investissements consentis.

À l'exception de la carte régionale à 72 \$, qui est valide sur le territoire du Conseil métropolitain de transport en commun et y donne accès aux services des trois transporteurs majeurs, il n'y a pas d'intégration tarifaire à l'échelle régionale, ce qui oblige certains utilisateurs des services des conseils intermunicipaux de transport à payer, pour un seul déplacement, les tarifs exigés par deux organismes de transport. D'une

administration à l'autre, les tarifs exigés peuvent, par ailleurs, varier considérablement. Qui plus est, l'intégration tarifaire ne s'applique qu'au laissez-passer mensuel et non aux titres unitaires. Bref, l'outil de gestion de la demande que pourrait être une véritable stratégie tarifaire demeure hors de portée, principalement à cause du mode d'organisation des services de transport en commun qui prévaut dans la région.

Le centre de la CUM est le territoire le mieux desservi par le transport en commun. Le réseau de transport en commun converge en effet vers le centre de la région. Celui-ci est desservi par le métro, avec ses 65 stations toutes situées sur le territoire de la CUM, à l'exception d'une, à Longueuil. En plus des 156 lignes d'autobus de la STCUM qui sillonnent l'île de Montréal, deux lignes de trains de banlieue permettent d'accéder directement au centre-ville. Les réseaux de la STRSM et de la STL sont également organisés en fonction d'un rabattement au métro. Cinq terminus régionaux assurent l'interface entre les réseaux de transport intermunicipaux de la région et celui de la STCUM.

Déjà, au cours des dernières années, plusieurs initiatives ont permis d'améliorer la qualité et la flexibilité du transport en commun : rénovation des lignes de trains de banlieue, voies réservées pour les autobus, lignes directes aux stations de métro et aux gares de trains, stationnements incitatifs. Bien que ces mesures aient réussi à freiner la baisse d'achalandage des transports en commun, elles ne l'ont pas enrayerée. En fait, le nombre de personnes qui utilisent le transport en commun pour se rendre au centre-ville de Montréal en période de pointe du matin a même baissé au cours des années 80. Compte tenu du niveau de service offert, de la congestion routière et des coûts de stationnement, c'est pourtant la destination pour laquelle le transport en

commun peut le mieux concurrencer l'automobile.

La desserte des autres grands pôles d'activité, notamment Laval, Saint-Laurent, Longueuil et Anjou/Saint-Léonard, présente de son côté un défi de taille. Les principaux trajets étant conçus pour mener vers le centre de l'agglomération, plusieurs correspondances sont parfois nécessaires pour atteindre ces grands pôles.

L'intégration des services de transport en commun devrait donc viser à en faciliter l'utilisation par tous les citoyens, de façon à les rendre plus attrayants et plus performants par rapport à l'automobile.

Défi 4

Assurer une meilleure gestion des corridors routiers.

À cause de l'implantation de résidences, de commerces et d'industries en bordure du réseau routier, certains axes conçus à l'origine d'abord pour la circulation de transit doivent soutenir de plus en plus les déplacements locaux, ce qui accentue les conflits avec la circulation de transit. On voit par ailleurs se multiplier les accès riverains, les intersections de rues locales avec le réseau principal, ainsi que les feux de circulation. La fluidité de la circulation et la sécurité des passagers en sont affectées, ce qui rend nécessaire dans certains cas la création d'un nouveau lien routier.

Ces problèmes affectent près du quart des principales artères des couronnes Nord et Sud, soit environ 180 kilomètres de routes. Si l'aménagement du territoire se poursuit selon les modèles d'aménagement actuels, l'efficacité de 140 autres kilomètres de routes pourrait être minée à la longue par le développement urbain.

Si l'on veut préserver leur capacité et leur caractère sécuritaire, les corridors routiers destinés à une circulation d'abord régionale et interrégionale doivent faire l'objet d'une planification concertée avec l'aménagement du territoire. Le défi consiste à minimiser les conflits entre la circulation locale et la circulation de transit. À cette fin, le développement urbain en bordure de ces routes doit être conçu de façon à limiter les accès directs, les carrefours et les feux de circulation.

Défi 5

Améliorer les services de transport aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.

La préoccupation de l'intégration sociale des personnes handicapées et, dans une moindre mesure, la désinstitutionnalisation des personnes ayant une déficience intellectuelle laissent prévoir une demande accrue de services publics de transport adapté pour les personnes handicapées.

Dans la région de Montréal, ces services sont présentement offerts par treize organismes : les trois grandes sociétés de transport et dix services intermunicipaux. Ces organismes desservent 84 des 99 municipalités du territoire étudié pour le plan de transport de la région de Montréal. Avec 68 % de la clientèle admise, la STCUM est le principal intervenant dans ce secteur.

Actuellement, il existe peu de possibilités pour une personne handicapée d'utiliser un deuxième réseau et d'avoir ainsi accès à tout le territoire de la région de Montréal. Des organismes de transport adapté desservent cependant occasionnellement des destinations situées à l'extérieur de leur territoire, soit généralement des centres hospitaliers spécialisés. Chaque réseau

accorde la priorité à ses propres résidants, et les ressources financières disponibles ne permettent pas de répondre entièrement à leurs besoins.

La nouvelle politique d'admissibilité aux services de transport adapté, qui est entrée en vigueur en 1994, uniformise les critères d'admission à l'échelle du Québec et devrait accroître éventuellement la mobilité des personnes handicapées. Le défi majeur est cependant de faciliter les échanges entre les différents organismes.

Compte tenu de l'accroissement prévisible du nombre de personnes à mobilité réduite et de la volonté de soutenir l'intégration sociale des personnes handicapées, il devient aussi nécessaire de faciliter l'utilisation des services réguliers de transport en commun à ces clientèles.

Plusieurs personnes à mobilité réduite n'ont toutefois pas droit aux services de transport adapté et le service de transport en commun répond encore mal à certains de leurs besoins. Les principales difficultés qu'elles rencontrent sont les suivantes : descente et montée des autobus, attente en position debout, problèmes d'équilibre dans un véhicule en marche, etc.

Du côté des autobus urbains, le renouvellement de la flotte devrait graduellement permettre l'acquisition de véhicules à plancher surbaissé, d'accès plus facile. En raison de la demande accrue, il est prévisible que ces autobus deviendront incessamment un produit courant chez les fabricants. Pour ce qui est des équipements lourds, l'adaptation sera plus coûteuse et elle devra se faire au rythme de la capacité de payer des gouvernements québécois et municipaux.

Un premier pas dans cette direction sera franchi cette année, avec la réalisation d'un

projet-pilote dans le cadre de la mise en service de la ligne modernisée du train de banlieue de Deux-Montagnes. La gare Roxboro et la gare Centrale seront alors rendues accessibles aux personnes handicapées.

Enjeu

LA COMPÉTITIVITÉ DE L'ÉCONOMIE

Défi 6

Faciliter l'accès au centre-ville de Montréal.

Le centre-ville de Montréal est le lieu d'une intense activité dont les effets se répercutent sur l'ensemble de la région et du Québec. L'ampleur des activités financières et commerciales qui y sont menées, sa solide infrastructure de services aux entreprises et la présence de nombreux sièges sociaux de grandes firmes en font un important centre d'activités économiques et un carrefour d'échanges continentaux et internationaux.

On y retrouve de grandes organisations à vocation internationale, dont trois dans le secteur des transports : l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Association du transport aérien international et la Société internationale des télécommunications aériennes. Elles voisinent avec une centaine de consulats et de missions diplomatiques, quatre universités, des institutions culturelles et une foule d'organismes à vocations variées qui œuvrent à l'échelle nationale et internationale. En plus de s'affirmer comme une ville d'affaires, Montréal participe à tout un ensemble de

réseaux culturels, universitaires, scientifiques et autres, d'envergure internationale.

Pour permettre au centre-ville de jouer pleinement l'important rôle économique qui est le sien, et ce, au bénéfice de l'ensemble de la région, il est impératif d'en faciliter l'accès aux milliers de personnes qui y travaillent ou y étudient, de même qu'à celles qui s'y rendent par affaires ou pour des activités culturelles ou autres.

Défi 7

Desservir adéquatement les pôles d'emploi satellites.

Avec près des trois quarts des emplois de la région, la CUM constitue toujours son principal pôle d'activité économique. Les déplacements en automobile entre la périphérie et le centre pour des raisons de travail sont donc plus nombreux et légèrement plus longs, d'où l'engorgement de plusieurs tronçons du réseau routier et des ponts aux heures de pointe.

Le poids relatif de la CUM en matière d'emploi a toutefois connu une baisse depuis dix ans. Celle-ci est liée au fait que certaines catégories d'emplois, à cause de leur nature même, suivent la population. C'est le cas d'emplois dans le commerce de détail, dans la construction et dans les services à la population. Les pertes d'emplois substantielles enregistrées dans l'industrie manufacturière, historiquement localisée sur l'île de Montréal, ont également joué. De même, on observe un déplacement de l'emploi de l'île de Montréal vers la périphérie dans le secteur du transport et de l'entreposage, ainsi que dans celui du commerce de gros.

La modernisation de l'économie, conjuguée à de nouveaux critères de localisation

industrielle, a conduit à un déplacement de l'emploi vers de nouveaux pôles secondaires d'importance. Les pôles Anjou/Saint-Léonard et Saint-Laurent sur le territoire de la CUM, de même que Laval et Longueuil, comptaient près de 300 000 emplois en 1991, soit un emploi sur cinq offerts dans la région. En fait, ces quatre pôles ont accaparé plus du tiers de la croissance nette de l'emploi dans la région entre 1981 et 1991, ce qui correspond à une augmentation nette de 70 000 emplois. En 1991, on retrouvait 92 400 emplois dans la seule municipalité de Saint-Laurent, alors que la population se chiffrait à 72 400 personnes.

Les nouveaux flux de déplacements générés aux heures de pointe par le dynamisme de ces pôles exercent une pression sur l'infrastructure routière, puisque les services de transport en commun sont surtout axés sur la desserte du centre de l'île de Montréal.

La desserte de ces pôles par le transport en commun représente sans conteste un défi de taille. Les travailleurs viennent de lieux de résidence dispersés et ils doivent parfois effectuer plusieurs correspondances pour s'y rendre. Il y a, par exemple, à peu près autant de travailleurs de la Rive-Nord et de Laval qui se dirigent le matin vers le pôle d'emploi Saint-Laurent qu'il y en a vers le centre-ville de Montréal. S'il utilise le transport en commun, un résidant de la couronne Nord qui travaille dans le pôle Saint-Laurent doit emprunter au minimum trois autobus pour s'y rendre. Par surcroît, à cause de leur localisation et de leur aménagement, les parcs industriels ne se prêtent pas toujours à l'utilisation du transport en commun.

Pour favoriser la croissance économique de la région, il faudra trouver des solutions de transport en commun adaptées à ces nou-

veaux besoins, ou penser à des formules plus souples de transport collectif, comme le covoiturage en minibus, en camionnette ou en automobile.

Défi 8

Préserver la fluidité du transport interurbain des passagers.

Les activités économiques, touristiques et culturelles amènent bon nombre de gens à se déplacer d'une région à une autre. La région de Montréal joue par ailleurs un rôle de plaque tournante du transport interurbain et constitue ainsi le principal lieu de transit de la population du Québec vers les destinations étrangères. À cause de leurs retombées sur la vitalité économique de la région et sur celle du Québec, il importe de faciliter ces déplacements interurbains. Une bonne part d'entre eux se font par automobile et viennent augmenter le trafic intérieur. Près d'une vingtaine de transporteurs offrent par ailleurs des services d'autocars qui relient Montréal à diverses agglomérations québécoises, ontariennes et américaines. La problématique liée à ces déplacements tient au fait qu'ils sont eux aussi affectés par la congestion routière qui s'amplifie en période de pointe.

En 1992, près de 1,8 million de passagers ont utilisé les liaisons ferroviaires avec le Canada et le nord-est des États-Unis, assurées respectivement par Via Rail et Amtrack. À la suite d'une rationalisation des services chez Via Rail, l'achalandage avait baissé pour atteindre un creux en 1990. Depuis, diverses mesures ont été mises de l'avant pour rendre le service plus attrayant. Ces efforts ont été récompensés par une augmentation de l'achalandage. Si on considère les itinéraires empruntés par les compagnies d'autocars et de trains, on constate toutefois que la couronne Nord ne

profite pas de liaisons aussi directes avec d'autres centres urbains que le reste de la région.

Avec près de 8 millions de passagers en 1992, le transport aérien constitue lui aussi une composante importante du transport interurbain. Plusieurs facteurs ont modifié ces dernières années le secteur du transport aérien, dont la restructuration des réseaux en faveur de plaques tournantes, la globalisation du transport aérien international et la création de nouvelles alliances entre les transporteurs. Tout cela a considérablement affecté le système aéroportuaire montréalais. Le milieu montréalais doit travailler aujourd'hui de façon concertée à développer de nouveaux créneaux qui permettront de relancer les activités aéroportuaires de Montréal. La localisation des aéroports de Montréal à Dorval et à Mirabel pose des défis additionnels, notamment celui de réduire le temps de correspondance entre les aéroports et de faciliter l'accès des voyageurs au centre-ville.

En matière de transport interurbain, le défi global consiste donc à faciliter les déplacements des personnes qui entrent dans la région de Montréal, qui en sortent et qui y transitent. Il faudra à cet effet miser sur le potentiel et les avantages de chacun des modes de transport, tant au niveau de la qualité des services et de leur sécurité que de la protection de l'environnement.

Défi 9

Assurer la fluidité de la circulation routière pour le transport des marchandises.

Comme nous l'avons souligné plus tôt, plusieurs facteurs ont favorisé au cours des dernières années une expansion considérable de l'industrie du camionnage. L'effi-

cacité de ce mode de transport est toutefois menacée par sa propre popularité, puisqu'il contribue à l'engorgement du réseau routier et à l'usure prématurée des chaussées. Le réseau étant déjà fortement congestionné par les déplacements en automobile aux heures de pointe, les transporteurs routiers doivent ajuster leurs horaires en conséquence.

Une enquête réalisée en 1993 sur les grandes routes qui ceignent la région de Montréal a démontré que 75 % des camions qui entrent dans la région ont un lieu de destination situé sur ce territoire, alors que 25 % ne font que le traverser. Plus précisément, les deux tiers des mouvements vers la région ont l'île de Montréal comme destination.

Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que les camionneurs empruntent pour la plupart le corridor central du réseau, c'est-à-dire principalement l'autoroute Métropolitaine et les voies qui la rejoignent en passant par le pont Champlain, l'autoroute des Laurentides et le pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine.

L'autoroute Métropolitaine est en fait le corridor le plus utilisé pour le transport des marchandises. De jour, il y circule couramment plus de 1 000 camions lourds à l'heure. Même en période de pointe, ces camions occupent assez de place sur cette autoroute pour y monopoliser jusqu'à une voie de circulation par sens. La présence de camions, particulièrement aux périodes de pointe, y affecte donc significativement les conditions de la circulation. Cela s'explique notamment par l'importance de l'industrie manufacturière et du commerce de gros sur l'île de Montréal. Déjà fortement sollicitée par la circulation automobile, l'autoroute Métropolitaine subit ainsi un engorgement à longueur de journée.

L'allongement des heures de pointe sur le réseau autoroutier réduit la marge de manœuvre des transporteurs et entraîne des coûts qui se reflètent dans les prix des marchandises. Si, pour l'automobiliste, la surcharge du réseau routier se traduit surtout par une dégradation de sa qualité de vie, dans le cas du transport de marchandises, c'est la compétitivité des entreprises et le dynamisme de l'économie de toute la région qui sont en cause. La décision des entreprises de mener leurs activités à partir de la région de Montréal, et donc d'y créer ou d'y maintenir des emplois, est d'abord d'ordre économique et l'accès à des axes de transport efficaces est pour elles un facteur de localisation déterminant, surtout dans le cas des entreprises de distribution et des entreprises manufacturières.

Par contre, un trafic lourd important peut constituer une nuisance pour les citoyens, et ceux-ci tentent, dans un nombre croissant de municipalités, de réduire les problèmes liés au camionnage par des mesures restrictives. Cette sensibilité plus grande de la population, conjuguée à la nécessité de protéger le réseau routier et aux risques associés au transport de matières dangereuses, exige que les façons de gérer la circulation lourde soient considérées avec un œil nouveau.

Défi 10

Contribuer à l'amélioration de la compétitivité des industries du transport maritime, ferroviaire et aérien.

Les activités économiques régionales exigent le transport de quantités considérables de marchandises, auquel s'ajoutent les expéditions qui transitent par le territoire à destination d'une autre agglomération du Québec ou du continent nord-américain. Véritable plaque tournante du transport de

marchandises, la région de Montréal joue ainsi un rôle majeur en tant que pôle de transport et de distribution.

Pour répondre aux besoins sur ce plan, la région dispose d'un ensemble complet d'infrastructures et de systèmes qui font appel à divers modes de transport : bateau, train, avion et camion.

En 1990, plus de 50 entreprises engagées dans le transport maritime à Montréal ont généré au-delà de 11 500 emplois directs et indirects au Québec et des retombées économiques de 1,25 milliard de dollars. L'industrie maritime occupe donc une place importante dans l'économie de la région et du Québec.

Avec 50 % de tout le trafic conteneurisé au Canada, le port de Montréal se classe au premier rang à l'échelle nationale. Sur la côte Est américaine, il n'est devancé que par le port de New York. L'avenir de Montréal en tant que grande place portuaire est toutefois menacé. À cet égard, la modernisation de l'accès maritime l'aiderait à conserver les avantages d'un port de mer, même si celui-ci se trouve à 1 500 kilomètres de l'océan : pour ce faire, il faut que le fleuve soit une voie d'eau sécuritaire et disponible 365 jours par an, à un coût compétitif. De même, la fluidité du trafic lourd et des accès terrestres adéquats contribueraient au maintien et au renforcement de la place portuaire montréalaise sur le continent.

Une Table de concertation réunissant des représentants des organismes et entreprises associés aux activités de cette industrie a été formée en mai 1992 pour faire le point sur l'ensemble du secteur maritime à Montréal et proposer un plan d'action. Le rapport de la Table de concertation sur l'industrie maritime de Montréal a été rendu public en août 1994.

La concertation entre les intervenants dans le domaine maritime est un facteur déterminant pour l'avenir de cette industrie, dont les activités et les infrastructures relèvent des gouvernements fédéral et provincial, des administrations municipales et d'entreprises privées.

L'industrie du transport ferroviaire est également une industrie importante pour la région, à laquelle elle fournit 15 000 emplois directs, dont un peu plus de 8 000 reliés au transport des marchandises et environ 2 000 au transport des personnes. À ces emplois s'ajoutent près de 2 000 autres dans la fabrication de matériel de transport.

La plus grande partie de l'acheminement terrestre de conteneurs transbordés au port de Montréal s'effectuant par train, le rail contribue au rôle de premier plan que joue le Port dans les échanges intermodaux.

Cette industrie a toutefois connu de nombreuses difficultés au cours des dernières années, qui ont conduit à la mise sur pied en 1990 d'une Table de concertation sur l'industrie ferroviaire. Dans le rapport déposé en 1991, la Table a reconnu que la disponibilité de dessertes ferroviaires efficaces constitue un élément vital de la capacité concurrentielle du port de Montréal et a souligné l'impact de la concurrence exercée par les chemins de fer américains et le camionnage.

Le rapport recommandait un effort concerté des compagnies ferroviaires et de leurs employés pour améliorer le dynamisme de l'industrie et composer avec les exigences du marché. De même, il suggérait l'adoption par les gouvernements québécois et fédéral de mesures visant à établir un meilleur équilibre concurrentiel entre le rail et la route. Une étude réalisée depuis pour le compte du ministère des Transports iden-

tifie la fiscalité municipale comme le principal facteur qui pénalise l'industrie ferroviaire montréalaise par rapport à ses concurrents. Dans cette optique, il est apparu impératif d'encourager et soutenir le transport intermodal, principalement celui des conteneurs maritimes, ainsi que de maintenir les avantages de Montréal afin d'y conserver les installations ferroviaires, les emplois et les sièges sociaux des entreprises du secteur.

Pour ce qui est de l'industrie du transport aérien, l'évolution du fret aérien au cours des dix dernières années montre une croissance de ce secteur. Aéroports de Montréal estime à quelque 144 000 tonnes le volume total du fret aérien qui a transité par les aéroports de Dorval et de Mirabel en 1991. Les articles manutentionnés consistaient principalement en matériel de télécommunication, ordinateurs et semi-conducteurs, moteurs d'avion et leurs composants, vêtements et courrier.

Au total, 51 % de ce fret aérien faisait l'objet d'échanges sur le marché international, 29 % sur le marché intérieur et 20 % sur le marché transfrontalier. Ce dernier marché est dominé par des services tout cargo qui consistent à livrer la marchandise en faisant appel au transport aérien et à un autre mode de transport, tel le camionnage, en complément.

Dans cette dynamique de transport intermodal, c'est-à-dire de transport sans rupture de continuité d'un lot de marchandises par la combinaison de deux ou plusieurs modes de transport, le camionnage intervient très souvent pour compléter un mouvement de marchandises. C'est notamment le cas pour la livraison et la cueillette locales. Dans ce contexte, le développement des industries du transport maritime, ferroviaire et aérien est tributaire de la capacité des infrastructures routières à

répondre efficacement aux besoins dans une perspective d'intermodalité. L'importance du transport intermodal devrait aller en grandissant au fur et à mesure du développement d'équipements et de façons de faire appropriés. La fluidité et la rapidité des connexions constitueront alors les clés de la réussite. En plus de contribuer à la compétitivité de la région, le transport intermodal pourrait alors avoir pour effet de réduire les pressions sur le réseau routier.

Compte tenu de la position stratégique de la région de Montréal en tant que plaque tournante du transport des marchandises, le défi consiste à améliorer les interfaces entre les réseaux routier, ferroviaire, maritime et aérien ainsi qu'à appuyer le développement de nouvelles technologies appropriées.

Enjeu

LA QUALITÉ DE VIE

Défi 11

Contrôler les pollutions atmosphérique et sonore.

Les Québécois considèrent généralement que le transport menace la qualité de l'air et leur environnement sonore. Leurs attentes élevées sur ce plan sont renforcées par les engagements des gouvernements dans le cadre de la *Convention sur les changements climatiques* de l'ONU, de l'entente sur la réduction des oxydes d'azote, de la *Stratégie québécoise d'efficacité énergétique* et de la *Politique sur l'environnement* du ministère des Transports.

De façon générale, la qualité de l'air dans la région de Montréal se maintient à des niveaux acceptables. Au cours des quinze dernières années, on a même observé une diminution de la concentration de certains contaminants traditionnels. Cette baisse est attribuable en partie aux améliorations technologiques apportées aux dispositifs antipollution des véhicules automobiles.

Le secteur des transports demeure toutefois l'un des plus polluants pour ce qui est des émissions de bioxyde de carbone, un des principaux gaz responsables de l'effet de serre. Il est aussi fortement associé à la production d'oxydes d'azote et de composés organiques volatils, deux gaz qui contribuent à la formation d'ozone au sol. Compte tenu de l'augmentation de la circulation routière, il est difficile d'améliorer le bilan des transports en ce qui a trait à ces contaminants.

Ces dernières années, les améliorations technologiques ont toutefois atténué l'impact sur la qualité de l'air de l'augmentation du nombre de véhicules en circulation. On peut toutefois se demander dans quelle mesure les progrès à venir compenseront les hausses prévisibles d'émissions liées à une utilisation accrue de l'automobile et du camion.

Plusieurs facteurs laissent en effet présager la poursuite de la tendance à la hausse du nombre et de la longueur des déplacements effectués en automobile et en camion : les produits développés pour rendre l'automobile plus agréable et pour diminuer les inconvénients de la congestion routière, la dispersion des lieux de résidence et d'activité, la croissance démographique, le *juste-à-temps*, l'augmentation des échanges avec les États-Unis. De ce fait, le secteur des transports reste au cœur des débats sur la question.

Un autre défi est lié au contrôle de la pollution par le bruit. Le développement résidentiel en bordure d'infrastructures routières ainsi que le nombre accru d'automobiles et de camions sur ces infrastructures ont créé de nouvelles zones de pollution sonore. Selon les normes en vigueur au ministère des Transports, cette forme de pollution affecte des milliers de riverains dans la région et rendrait déjà nécessaire l'aménagement d'écrans antibruit sur plus de 100 kilomètres d'autoroutes et de routes à accès limité.

La diminution du nombre de déplacements effectués en automobile et en camion constitue une mesure efficace pour contrôler la pollution atmosphérique et la pollution sonore et pour éliminer ou réduire leurs effets négatifs sur la santé humaine. Comme la forme actuelle du développement urbain rend plus difficile la desserte en transport en commun, ce défi soulève également la question de la consolidation du tissu urbain et d'une meilleure intégration des différentes fonctions urbaines.

Défi 12

Protéger les milieux naturels et les terres agricoles.

Les décisions en matière de transport doivent également tenir compte de l'impact sur le milieu naturel et les terres agricoles.

Le réseau hydrographique, le climat plutôt favorable, la topographie et des sols de qualité confèrent à la région un potentiel agricole élevé et favorisent une végétation et une faune diversifiées, qui comprennent des espèces rares.

En raison de l'urbanisation progressive, les milieux naturels y sont toutefois devenus de plus en plus rares. À l'heure actuelle,

la faune et la flore régionales comptent le plus grand nombre d'espèces menacées du Québec.

Toujours en raison des pressions du développement urbain, les superficies agricoles diminuent elles aussi. La zone agricole de la région, une des plus riches du Québec, a ainsi été réduite de 26 000 hectares entre le début des années 1980 et 1991, soit une diminution de plus de 12 %.

Le défi consiste à protéger les milieux naturels, qui constituent une condition nécessaire à la sauvegarde de la diversité biologique de la région. De même, il est important de préserver les terres agricoles, puisque les activités qu'elles soutiennent représentent un enjeu économique majeur. Ces préoccupations posent aussi le problème des choix en matière de développement et d'aménagement du territoire de la région.

Défi 13

Améliorer l'efficacité énergétique.

En 1992, plus du quart de la consommation d'énergie au Québec était attribuable au transport, dont 82 % au transport routier. Malgré les progrès dans le domaine de l'efficacité énergétique des véhicules, la part de la consommation d'énergie du transport routier ne cesse d'augmenter depuis vingt ans à cause de l'accroissement du taux de motorisation et de l'utilisation plus intensive de l'automobile.

Compte tenu du caractère non renouvelable des ressources énergétiques, le gouvernement du Québec a adopté une politique d'efficacité énergétique qui vise à réduire de 15 % d'ici à l'an 2001 l'intensité énergétique de l'économie du Québec. La contribution à cet effort attendue du secteur

des transports représente 29 % de l'objectif global. Plusieurs pistes de solution ont été avancées pour permettre l'atteinte de cet objectif spécifique. On peut citer sur ce plan les mesures pour amener les consommateurs à modifier leur comportement en utilisant davantage le transport en commun et celles qui favorisent le système ferroviaire pour le transport des marchandises. La réduction de la consommation d'énergie profite tant à l'économie qu'à l'environnement. Dans ce dernier cas, elle contribue aux objectifs de contrôle de la pollution atmosphérique.

La bicyclette et le covoiturage peuvent aussi contribuer à réduire le nombre de déplacements effectués en automobile. Toute une gamme de mesures sont envisageables pour soutenir la croissance de la demande pour ces modes de déplacement. Elles vont de la hausse délibérée des coûts liés à l'utilisation de l'automobile à l'aménagement de sites où verrouiller les vélos et à l'installation de casiers et de douches sur les lieux de travail et d'étude.

Défi 14

Minimiser les effets de débordement de la circulation sur le réseau local.

À cause de son ampleur, la congestion sur les réseaux routiers cache un autre phénomène : le débordement de la circulation sur le réseau local.

Chaque jour, pour accélérer leurs déplacements, des automobilistes empruntent le réseau local et circulent souvent sur des artères à caractère résidentiel. De même, les rues des quartiers voisins des stations de métro sont fréquemment envahies par des automobilistes à la recherche d'un stationnement. Ces artères jouent alors un rôle pour lequel elles n'ont pas été conçues.

Il s'agit là d'un phénomène qui affecte la quiétude et la sécurité des résidents.

L'utilisation d'itinéraires de rechange pour contourner la congestion routière ne comporte toutefois pas que des effets négatifs. Elle atténue en effet la pression sur les tronçons d'autoroute et les artères majeures qui convergent vers le centre de la CUM.

Pour préserver la quiétude des citoyens, il faut donc se tourner vers une meilleure gestion de la circulation routière, vers l'implantation de stationnements d'incitation faciles d'accès et bien situés, ainsi que vers des mesures de gestion de la demande.

Enjeu

L'EFFICACITÉ ET L'ÉQUITÉ DU FINANCEMENT

Défi 15

**Préserver d'abord la valeur
des investissements.**

Étant donné le vieillissement et l'état actuel de l'ensemble des infrastructures de transport, la priorité doit d'abord être accordée à la réfection du réseau routier et des équipements de transport plutôt qu'à la réalisation de nouveaux projets.

Les réseaux et systèmes de transport de la région de Montréal constituent aujourd'hui un patrimoine considérable, qui est le résultat d'un investissement collectif effectué par le gouvernement et les municipalités au cours des dernières décennies. La valeur de remplacement du réseau routier sous la responsabilité du ministère des

Transports s'établirait à plus de 5 milliards de dollars, et celle du métro à environ 4 milliards.

En raison de leur âge, plusieurs de ces infrastructures et équipements, qui constituent en quelque sorte l'ossature des réseaux de transport de la région, nécessitent des travaux majeurs de réfection.

Depuis 1988, la moyenne des dépenses annuelles pour la réfection du réseau routier du Ministère a quintuplé, ce qui rend compte de la priorité accordée à la réfection. Pour les quinze prochaines années, on évalue à 50 millions de dollars les sommes qui devront être consacrées annuellement à la réfection de ce réseau. Les municipalités consacrent pour leur part des montants importants aux routes et aux artères locales. Pour ce qui est du transport en commun, le Ministère accorde également la priorité, depuis la fin des années 80, au maintien des acquis et à l'amélioration des services plutôt qu'au développement et à l'expansion des réseaux. Des investissements considérables devront être consentis étant donné l'âge des infrastructures de transport en commun, particulièrement du métro. Il en va de la qualité, de la fiabilité et de la sécurité des services.

Le métro exigera des investissements qui pourraient atteindre 1,2 milliard de dollars d'ici à l'année 2011. Les deux tiers de cette somme seraient affectés au remplacement sur cinq ans du matériel roulant de première génération, qui franchira dans dix ans ou, au mieux, dans une quinzaine d'années la limite de sa durée de vie. Le renouvellement de la flotte d'autobus des trois sociétés représenterait, en outre, un débours annuel moyen de 35 millions de dollars.

Les besoins de réinvestissements sont donc majeurs. Sur le plan budgétaire, la marge de manœuvre du Ministère est cependant hypothéquée par le fait qu'une grande partie de ses contributions servent à rembourser des emprunts faits pour financer des investissements antérieurs. Ainsi, un peu plus de 100 millions de dollars par an sont versés au service de la dette du métro, dont le financement a été échelonné sur quarante ans.

Le maintien des acquis s'inscrit dans une approche de contrôle des dépenses et vise à éviter les coûts nettement supérieurs qu'entraînerait une dégradation majeure des infrastructures et des équipements.

Le budget global du Ministère sera réduit d'environ 10 % au cours des trois prochaines années. Plus que jamais, il lui faut revoir ses façons de faire, réévaluer ses contributions dans chacun des secteurs d'intervention et chercher à tirer le meilleur parti des équipements et infrastructures de transport existants.

L'importance des budgets nécessaires à l'entretien, à la réfection et à l'amélioration du patrimoine réduit cependant considérablement les ressources disponibles pour le développement de nouveaux services, ce qui devra être pris en compte lors de l'établissement des priorités d'intervention ou de l'examen de nouvelles sources de financement.

Défi 16

Partager les coûts de manière à assurer une utilisation optimale des ressources.

L'efficacité du financement passe par une utilisation optimale des ressources et des actifs disponibles. Tirer le maximum des

dépenses et des investissements, c'est-à-dire des infrastructures et des équipements existants, est la première règle d'une saine gestion financière.

Cette responsabilité incombe à chacun des intervenants en transport dans la région de Montréal dans la réalisation de leur mission respective. Elle exige aussi une meilleure coordination au niveau de la planification et de l'exploitation des services et des infrastructures de transport à l'échelle régionale, afin de maximiser les retombées des dépenses et des investissements.

Qu'il s'agisse de la voirie ou des équipements de transport en commun, le partage des compétences et du financement entre plusieurs partenaires rend difficile la concertation à l'échelle régionale. Ainsi, la gestion et la tarification des deux principaux modes de transport devraient faire partie d'une même stratégie. Les interventions sur un mode ont en effet des incidences souvent très importantes sur l'autre, notamment sur son utilisation.

Ce défi soulève toute la question des effets de débordement découlant de l'utilisation de certains réseaux de transport par des personnes ne résidant pas dans les municipalités qui en assument le financement ou participent à celui-ci. À compter du moment où cette situation amène des intervenants à prendre des décisions qui vont à l'encontre d'une utilisation optimale des réseaux et des systèmes, l'équité du financement devient étroitement liée à son efficacité.

Par ailleurs, le développement est plus souvent valorisé que la conservation et les améliorations en vue d'optimiser des réseaux et systèmes existants. Ainsi, dans la région de Montréal, les projets routiers et, surtout, autoroutiers, créent souvent des possibilités de plus-value pour les proprié-

tés riveraines. Compte tenu des fortes pressions pour l'urbanisation au sein de l'agglomération, cette dimension prend plus d'importance que dans la plupart des autres régions du Québec. Les nombreuses demandes de prolongement de tronçons autoroutiers et de construction d'échangeurs en témoignent.

Alors que la planification multimodale et intégrée, la gestion de la demande et la nécessité d'accroître l'utilisation du transport en commun sont à l'ordre du jour, il devient impérieux qu'une même logique préside au financement des immobilisations dans le secteur routier et dans celui du transport en commun.

Défi 17 **Respecter la capacité de payer de la population et des entreprises.**

Le développement, l'exploitation et l'entretien des réseaux et des systèmes de transport ont été dans le passé largement supportés par le secteur public. La situation des finances publiques oblige toutefois à des remises en question fondamentales qui touchent tant l'ampleur de la contribution financière des gouvernements en matière de transport que l'apport qui peut être exigé en parallèle du secteur privé.

En matière de financement des transports, le principal défi consiste à répondre de manière adéquate aux besoins tout en respectant la capacité de payer de la société, et ce, sans en faire assumer les coûts aux générations futures.

À l'heure actuelle, l'effort fiscal du contribuable québécois a atteint une limite qu'il serait difficile de dépasser substantielle-

ment sans risquer de compromettre la croissance économique. La marge de manœuvre dont disposent les gouvernements pour augmenter les impôts et les taxes des particuliers s'en trouve très réduite.

Cette situation est d'autant plus contraignante que les besoins que manifestent la population et les entreprises pour s'adapter aux nouvelles conditions sociales et économiques augmentent. Malgré leur importance, les budgets consacrés au transport dans la région de Montréal sont loin de répondre à ces besoins. Comme nous l'avons déjà souligné, les investissements qui seraient nécessaires pour réaliser les projets de développement à l'étude ou demandés au ministère des Transports dépassent largement sa capacité budgétaire.

Il faut donc choisir, et ces choix s'inscrivent dans un contexte de restrictions budgétaires qui rendent nécessaire l'établissement non seulement de priorités, mais aussi de consensus chez les décideurs et les usagers.

À défaut de ramener les dépenses à un niveau où elles peuvent être financées à même les budgets disponibles, il faudra innover et faire appel à d'autres sources de financement que les sources traditionnelles. Différentes solutions sont appliquées dans les pays aux prises avec une crise du financement des transports. L'éventail de ces solutions est vaste.

Reconnaissant l'impact positif sur la valeur immobilière que procure une meilleure accessibilité, certains pays ont, par exemple, choisi d'imposer une taxe additionnelle sur la propriété, qui est établie selon la desserte du transport collectif ou routier. Ailleurs, on fait appel à la participation des entreprises au financement des transports, notamment par le biais de contributions basées sur la masse salariale, de systèmes de

covoiturage ou du remboursement aux employés d'une partie de leurs coûts de transport en commun. L'imposition de taxes additionnelles sur les carburants ou la majoration des droits et permis d'immatriculation est une autre de ces mesures. C'est d'ailleurs une des voies qu'a adoptée le Québec avec la création en 1992 du Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun. Diverses formules de péage urbain sont aussi appliquées à maints endroits dans le monde.

Toutes sortes de formules mixtes associant les secteurs public et privé peuvent ainsi être étudiées. La privatisation partielle de certaines infrastructures ou de certains services en est une, mais la privatisation complète est plus rarement employée.

Le défi est de trouver des formules de financement qui soient efficaces et équitables, qui respectent la capacité de payer de la population et des entreprises et qui leur permettent de profiter de services de transport adéquats.

Défi 18

Rendre plus visibles les coûts des services consommés.

Il est important que les citoyens soient informés des coûts réels des services consommés et de la provenance de leur financement, ce qui leur permettra de faire un lien entre les services dont ils bénéficient et les taxes et impôts qu'ils paient.

Il est présentement difficile de cerner la situation financière en matière de transport dans la région de Montréal, du fait que plusieurs administrations publiques se partagent les dépenses et que la majeure partie des montants versés par le gouvernement du Québec provient de revenus consolidés, plutôt que de recettes perçues directement aux fins du transport.

La prise de conscience par les usagers des coûts réels des services qu'ils consomment devrait les aider à mieux comprendre les choix qui seront faits et favoriser des comportements et des attitudes responsables en matière de transport.

Les orientations proposées

La planification des transports dans la région de Montréal met en cause des enjeux majeurs : la facilité de déplacement, bien sûr, mais aussi la compétitivité de l'économie et la qualité de la vie, de même que l'efficacité et l'équité du financement.

Comme nous venons de le voir, les défis liés à ces enjeux sont multiples et complexes. Le présent diagnostic démontre que les priorités en matière de transport au cours des prochaines années doivent s'inscrire dans une vision d'ensemble du développement de la région. Compte tenu des contraintes financières avec lesquelles le ministère des Transports et ses partenaires ont à composer, il faudra faire preuve d'imagination et redoubler d'efforts pour fournir à la région de Montréal les services de transport essentiels au bien-être de la population et à la prospérité économique.

À partir de son diagnostic, le Ministère propose ici à ses partenaires un certain nombre d'orientations qui devraient guider le choix des interventions à privilégier au cours des quinze prochaines années.

Ces orientations sont les suivantes :

- Donner la priorité à la conservation et à l'optimisation des réseaux et systèmes de transport existants;
- Privilégier les interventions qui soutiennent la compétitivité de l'économie régionale et québécoise;

- Privilégier les interventions qui favorisent la revitalisation et la consolidation du territoire au centre de l'agglomération et qui facilitent l'atteinte des objectifs environnementaux;
- Adapter la recherche de solutions financières aux objectifs et aux priorités clairement établis.

Orientation 1

Donner la priorité à la conservation et à l'optimisation des réseaux et systèmes de transport existants.

Si les choix de la population en matière de localisation résidentielle ne changent pas, la congestion routière devrait s'amplifier considérablement au cours des prochaines années. La croissance démographique et la dispersion des lieux de résidence et de travail, de même que le taux de motorisation accru des ménages contribuent en effet à la détérioration des conditions de la circulation routière.

De son côté, le transport des marchandises par camion devrait aussi continuer de s'accroître, du moins à court et moyen termes. Si rien n'est fait, les coûts de la congestion routière affaibliront la compétitivité de l'économie régionale et québécoise.

En plus du contexte de rareté des ressources financières, les contraintes au niveau de

l'aménagement et de l'environnement rendent cependant la construction de nouvelles infrastructures de plus en plus difficile à envisager.

Parce qu'elles se situent en milieu densément urbanisé, les modifications aux infrastructures les plus sollicitées en vue d'en accroître la capacité s'avèrent généralement très coûteuses. Sans compter que l'augmentation de la capacité de ces corridors ne produirait pas nécessairement de gains marqués sur le plan de la fluidité de la circulation. Plusieurs automobilistes qui empruntent d'autres itinéraires pour éviter la congestion pourraient en effet se joindre aux usagers actuels à la suite des améliorations. En peu de temps, ces axes seraient à nouveau saturés, sans gain de temps appréciable ailleurs sur le réseau.

En contrepartie, les réseaux et les systèmes de transport en commun en place, tels les voies réservées aux autobus, les trains de banlieue et le métro, offrent des réserves de capacité ou, du moins, un potentiel de développement à des coûts relativement raisonnables. La valeur utilitaire de ces actifs devrait par ailleurs augmenter avec la détérioration des conditions de la circulation.

Dans ces circonstances, il est souhaitable de miser sur l'efficacité des réseaux et des systèmes de transport existants, en les maintenant en bon état. On s'assurera ainsi qu'ils puissent jouer pleinement leur rôle de façon sécuritaire et on évitera que leur détérioration n'exige une reconstruction dont les coûts seraient finalement beaucoup plus élevés.

Dans le même esprit, il est recommandé de procéder aux améliorations nécessaires pour tirer le meilleur parti des infrastructures et équipements de transport en place, avant d'entreprendre des projets de déve-

loppement généralement plus coûteux. Ces améliorations devraient englober la gestion et la coordination de l'ensemble des services de transport.

La plupart du temps, le réseau routier n'est incapable de répondre à la demande que quelques heures par jour. La solution la plus viable et efficace consiste donc à réduire l'utilisation de l'automobile, particulièrement pendant les périodes de pointe, ce qui implique qu'on offre des solutions de rechange satisfaisantes aux automobilistes.

Dans bien des cas, l'automobile peut sans doute être avantageusement remplacée par le transport en commun, surtout quand on sait que la deuxième voiture d'un ménage est surtout utilisée pour les déplacements vers le travail. Toute mesure favorisant un transfert vers le transport en commun constitue un élément clé de cette orientation.

Pour ce faire, il faut d'abord que le transport en commun soit attrayant, fiable, confortable et rapide. De même, les transferts entre les modes de transport doivent être efficaces et aisés. L'ajout de voies réservées, de stationnements incitatifs et d'abribus contribuera également à l'optimisation du transport collectif.

Il faudrait aussi établir un système tarifaire intégré et équitable, qui donne accès à tous les réseaux de transport en commun de la région avec l'achat d'un seul titre de transport.

Enfin, il serait nécessaire d'envisager le transport en commun d'une nouvelle façon à l'échelle régionale, en recourant non à des infrastructures coûteuses, mais à des solutions souples, réalistes et flexibles, qui s'adaptent plus facilement à l'évolution et au niveau de la demande. Cela signifie limiter le nombre de correspondances entre

les lieux d'origine et de destination des usagers et leur offrir un trajet direct lorsque la demande le justifie, ce qui peut aller jusqu'à permettre l'accès de différents transporteurs aux principaux pôles d'emploi et d'activité.

Pour certains types de déplacements, l'automobile demeure par contre le mode de transport le plus efficace et le plus pratique. On peut toutefois viser à accroître le taux d'occupation des automobiles, ce qui permettrait de réduire les problèmes de congestion routière en augmentant le nombre de personnes sur les routes sans hausser le nombre d'automobiles. Cette avenue, qui rendrait possible une exploitation plus efficace de la voirie, peut également être étendue au *vanpooling*, un mode de transport collectif par camionnette ou minibus. Pour y arriver, il faut cependant amener les citoyens à modifier leur comportement.

Pour ce qui est du réseau routier, il serait opportun d'investir dans des améliorations en vue d'accroître la fluidité des réseaux en place, telles que la modification du tracé et de la géométrie des infrastructures et l'ajout d'accotements et de voies de refuge. Il est également important de préserver la capacité et la sécurité du réseau supérieur en planifiant plus judicieusement le développement urbain en bordure de ces corridors. On peut aussi envisager l'utilisation de systèmes de gestion dynamique de la circulation.

Parallèlement, il faut promouvoir l'implantation d'horaires flexibles et la réorganisation des activités de travail et d'études, afin de réduire le nombre de déplacements effectués en automobile pendant les périodes de pointe, grâce au réaménagement des horaires de déplacement ou à la modification de leur nature et de leur fréquence.

Orientation 2

Privilégier les interventions qui soutiennent la compétitivité de l'économie régionale et québécoise.

Avec près de la moitié des emplois du Québec, la région de Montréal constitue le plus important bassin d'emplois de la province.

En plus d'être un centre manufacturier important, qui contribue pour une large part aux exportations québécoises, la région est un centre d'innovation et de haut savoir.

De nombreux emplois sont ainsi reliés aux secteurs de haute technologie, à la recherche et au développement, aux services financiers, aux communications et aux services spécialisés aux entreprises. Montréal est aussi un centre d'animation culturelle dont la renommée dépasse largement les frontières québécoises. La région joue par ailleurs un rôle de plaque tournante des échanges commerciaux et internationaux, principalement pour ce qui a trait au trafic conteneurisé des marchandises.

Pour assumer pleinement tous ces rôles, la région de Montréal doit offrir des services de transport efficaces, aux coûts les plus bas possible. De même, si elle veut tirer profit de la mondialisation des marchés, elle doit élargir ses ouvertures sur les autres grandes agglomérations du monde et sur les marchés extérieurs.

Pour le transport des marchandises, cela suppose l'efficacité de tous les maillons de la chaîne de transport, y inclus le transport routier, ainsi que de tous les équipements et infrastructures permettant l'interface entre les différents modes. Compte tenu de la restructuration organisationnelle des entreprises de production et des commerces en

fonction du *juste-à-temps*, on peut se demander s'il ne faudrait pas accorder une priorité au transport de marchandises sur certaines autoroutes à des moments précis de la journée.

La congestion accrue et l'étalement des périodes de pointe rendent en effet la circulation des automobiles et celle des camions de plus en plus conflictuelles sur les autoroutes. Parce qu'elles constituent l'épine dorsale du réseau routier de la région, tant pour le transport des personnes que celui des marchandises, les autoroutes 40, 10 et 15, particulièrement l'autoroute Métropolitaine, sont les plus affectées. Les camions peuvent difficilement passer ailleurs, puisqu'ils ont pour la plupart l'île de Montréal pour origine ou destination : il apparaît important, pour des raisons économiques, de préserver la fluidité de leur circulation sur ces infrastructures.

À l'inverse, il est plus facile d'offrir aux automobilistes de véritables solutions de rechange en transport en commun. Cette orientation s'harmonise avec les objectifs de compétitivité et de qualité de la vie.

Il faut toutefois garder à l'esprit que, dans le cas du transport interurbain, la qualité et l'efficacité des structures d'accueil des gens d'affaires et des touristes est un élément clé de l'ouverture recherchée sur les marchés extérieurs, de la circulation de l'information et de l'efficacité des échanges essentiels à la compétitivité de l'économie.

Tant pour les déplacements de personnes que pour le transport de marchandises, il est donc important d'assurer des liaisons efficaces entre le centre-ville de Montréal, l'aéroport de Dorval et celui de Mirabel.

Orientation 3

Privilégier les interventions qui favorisent la revitalisation et la consolidation du territoire au centre de l'agglomération et qui facilitent l'atteinte des objectifs environnementaux.

L'aménagement du territoire permet de gérer, dans une perspective d'ensemble, l'organisation des activités sur un territoire afin de mettre ses ressources en valeur et d'en tirer le meilleur profit.

L'aménagement du territoire n'est toutefois pas qu'un outil au service de la croissance économique. La manière dont l'espace est utilisé doit aussi contribuer à créer des conditions favorables à la qualité de vie de la population, par exemple pour ce qui est de l'habitat, des espaces naturels et des services.

Les choix en matière d'aménagement du territoire impliquent par ailleurs des coûts qui peuvent être importants. L'urbanisation, notamment, exige des investissements majeurs pour la mise en place de nouvelles infrastructures, dont celles de transport.

Au cours des dernières années, l'accélération de l'étalement urbain dans la région de Montréal a ainsi entraîné des coûts élevés. Pour suivre le rythme, le gouvernement et les municipalités ont souvent dû négliger l'entretien et la réfection des infrastructures existantes. Aujourd'hui, ces infrastructures exigent des investissements massifs pour soutenir la revitalisation des secteurs urbains les plus anciens.

La consolidation du tissu urbain faciliterait l'allocation des ressources financières pour répondre aux besoins de réinvestissement dans les infrastructures en place, dont le réseau du métro. Elle permettrait du même

coup de réduire les pressions pour étendre le réseau routier actuel, tout en créant des conditions plus propices à la desserte du territoire par le transport en commun.

Il est en effet de plus en plus difficile pour les organismes de transport en commun d'offrir un service de qualité à un coût qui respecte la capacité de payer des usagers et des gouvernements. Le problème est d'autant plus grave qu'une réduction de ces services peut constituer une entrave à la mobilité des citoyens les moins nantis.

Enfin, la consolidation des périmètres urbains contribuerait à l'atteinte des objectifs de protection de l'environnement et d'efficacité énergétique, l'utilisation croissante de l'automobile nuisant à leur atteinte.

À la lumière de l'ensemble de ces constats, il faut se demander si le moment n'est pas venu de privilégier un développement urbain qui soutienne l'utilisation optimale des réseaux et des systèmes de transport existants, par exemple grâce à la localisation stratégique de pôles d'activités à l'abord des stations de métro les moins achalandées. Des axes prioritaires d'intervention devraient être définis afin de favoriser la consolidation du tissu urbain et l'amélioration de la compétitivité de l'économie régionale.

Il serait ainsi possible d'assurer à ces investissements collectifs un renouvellement de leur clientèle de nature à diminuer les coûts nets qu'ils représentent pour l'ensemble de la collectivité. Une augmentation de la clientèle du transport en commun permettrait par ailleurs d'offrir de meilleurs services à la population. Sans compter les bénéfices d'une telle approche sur le plan de la qualité de vie et de l'environnement.

Loin d'aller à l'encontre des intérêts des municipalités de la périphérie du territoire, la revitalisation du centre-ville de Montréal peut contribuer à rétablir un équilibre essentiel à la croissance économique et à la préservation de la qualité de vie dans l'ensemble de la région. La détérioration des espaces urbains ne peut en effet que nuire au statut international de la région de Montréal. Or, l'avenir de la région dépend en grande partie de la vigueur de son centre et de sa capacité d'attirer des organismes et des entreprises d'envergure internationale.

La mondialisation des marchés et la mutation des économies a créé une forte concurrence entre les grandes métropoles économiques. Toutes cherchent à attirer des leaders et des experts réputés dans les secteurs d'activités au potentiel intéressant sur les marchés internationaux. Le niveau des transactions effectuées à partir d'une métropole dépend de plus en plus de la présence de cerveaux influents. La qualité de vie d'une agglomération est souvent déterminante lors de la décision de localisation de ces personnes. Or, cette qualité de vie est conditionnée, entre autres facteurs, par la facilité de s'y déplacer de façon agréable et sécuritaire.

Montréal dispose déjà de plusieurs atouts sur ce plan. La diversité et la densité des activités qu'on y retrouve font de son centre un lieu des plus animés. Les services de transport en commun contribuent dans une large partie à ce fourmillement d'activités. En contrepartie, ces masses critiques de déplacements permettent aux sociétés de transport en commun de maintenir une offre de services de qualité. Par conséquent, il est important que les systèmes de transport favorisent le développement d'activités diversifiées et spécialisées dans la partie centrale de l'agglomération.

Cette orientation aura des retombées qui profiteront à l'ensemble de la région, et même de tout le Québec.

Orientation 4

Adapter la recherche de solutions financières aux objectifs et aux priorités clairement établis.

La crise financière que traversent les administrations publiques oblige à se pencher sur le coût des services publics et à concevoir de nouvelles façons de les financer.

Un débat éclairé sur ces questions exige une bonne connaissance des coûts et une évaluation sérieuse des impacts financiers des différents services de transport. Il est important d'associer à ce débat les usagers de ces services, c'est-à-dire les citoyens et les entreprises.

La planification, la gestion et la tarification, de même que le financement du transport collectif et du transport routier ne doivent pas se faire de façon cloisonnée. Les interventions sur un mode ont en effet des incidences souvent très importantes sur l'autre.

Les défis et enjeux des prochaines décennies exigent que le processus de planification soit modifié et qu'il s'inscrive dans une perspective multimodale, intégrée à une vision claire de l'aménagement de la région métropolitaine. La gestion et la tarification des deux principaux modes de transport, notamment, devraient faire partie d'une même stratégie.

Une participation régionale ou locale aux coûts des projets tant routiers que de transport en commun pourrait assurer une

meilleure cohérence des choix des corps publics lors de la préparation de leurs politiques et stratégies de transport. Elle pourrait aussi permettre une plus grande efficacité des interventions touchant chacun des modes de transport et une plus grande complémentarité entre ces modes.

La réflexion sur la diversification des sources de financement et le partage des coûts doit par ailleurs s'appuyer sur des objectifs et des priorités d'intervention clairement établis et partagés par le plus grand nombre.

Compte tenu de la situation des finances publiques, il faut ainsi s'assurer de tirer le maximum des dépenses d'investissement, c'est-à-dire des infrastructures et équipements existants. Le ministère des Transports en a d'ailleurs fait une de ses orientations stratégiques. Par conséquent, il faut envisager des modes de financement qui amènent les intervenants à prendre des décisions ou à promouvoir des projets allant dans le sens d'une utilisation optimale des réseaux et systèmes.

Le principe d'équité entre les municipalités conduit par ailleurs à rechercher des solutions qui rétablissent un certain équilibre entre les municipalités de la région. La CUM ne peut être appelée à assumer seule le fardeau d'équipements et de services de transport en commun dont le rayonnement s'étend à la région dans son ensemble. Le partage des coûts et des recettes devrait être revu pour tenir compte des effets financiers de l'utilisation d'un réseau par des non-résidents.

Nous devons aussi revoir la façon de financer les immobilisations en matière de transport. La situation actuelle des finances publiques est liée à plusieurs facteurs, dont le niveau des services que notre société s'est donnés, mais aussi la manière

dont elle a choisi de les financer. En matière de transport, par exemple, pendant que nous payons encore les coûts de réalisation du métro, des montants importants sont consacrés à sa rénovation. Cette façon de faire réduit de beaucoup la marge de manoeuvre dont disposent les gouvernements pour développer de nouveaux services et adapter les services existants aux nouvelles réalités sociales et économiques. Cette situation doit être corrigée.

Une réforme des modalités d'organisation et de financement du transport en commun dans la région de Montréal s'impose donc. Elle devrait déboucher sur la mise en place d'un cadre qui permette de planifier et de gérer les systèmes de transport en commun dans une perspective métropolitaine, et de

financer d'une manière stable et équitable l'exploitation de ces systèmes à la grandeur de la région.

Comme la priorité sera d'abord accordée à la réfection et à l'amélioration des réseaux et systèmes existants, des choix devront être effectués quant aux projets de développement à réaliser. Ces projets, qui seront classés par ordre de priorité, devront assurer un maximum de retombées à l'échelle de la région tant pour la mobilité des personnes et des marchandises et la qualité de vie que pour la compétitivité de l'économie. Le partage des coûts et les nouvelles formules de financement devront donc, dans le respect de la capacité de payer des citoyens et des entreprises, contribuer à l'atteinte de cet objectif.



Enjeux et défis du plan de transport de la région de Montréal

La facilité de déplacement

- Défi 1 Accroître l'efficacité des systèmes de transport.
- Défi 2 Favoriser l'intermodalité des systèmes de transport des personnes.
- Défi 3 Faciliter l'intégration des services de transport en commun.
- Défi 4 Assurer une meilleure gestion des corridors routiers.
- Défi 5 Améliorer les services de transport aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.

La compétitivité de l'économie

- Défi 6 Faciliter l'accès au centre-ville de Montréal.
- Défi 7 Desservir adéquatement les pôles d'emploi satellites.
- Défi 8 Préserver la fluidité du transport interurbain des passagers.
- Défi 9 Assurer la fluidité de la circulation routière pour le transport des marchandises.
- Défi 10 Contribuer à l'amélioration de la compétitivité des industries du transport maritime, ferroviaire et aérien.

La qualité de vie

- Défi 11 Contrôler les pollutions atmosphérique et sonore.
- Défi 12 Protéger les milieux naturels et les terres agricoles.
- Défi 13 Améliorer l'efficacité énergétique.
- Défi 14 Minimiser les effets de débordement de la circulation sur le réseau local.

L'efficacité et l'équité du financement

- Défi 15 Préserver d'abord la valeur des investissements.
- Défi 16 Partager les coûts de manière à assurer une utilisation optimale des ressources.
- Défi 17 Respecter la capacité de payer de la population et des entreprises.
- Défi 18 Rendre plus visibles les coûts des services consommés.

Les orientations proposées

1. Donner la priorité à la conservation et à l'optimisation des réseaux et systèmes de transport existants.
2. Privilégier les interventions qui soutiennent la compétitivité de l'économie régionale et québécoise.
3. Privilégier les interventions qui favorisent la revitalisation et la consolidation du territoire au centre de l'agglomération et qui facilitent l'atteinte des objectifs environnementaux.
4. Adapter la recherche de solutions financières aux objectifs et aux priorités clairement établis.

Vision intégrée et partagée



Hypothèses de scénarios d'intervention

L'efficacité des transports dans la région métropolitaine se heurte à des obstacles fondamentaux. Pendant qu'un peu partout dans le monde, les chercheurs mettent au point des véhicules électriques et des systèmes intelligents de contrôle à distance et de gestion «en continu» des déplacements, des problèmes élémentaires restent chez nous sans solution. Pourtant, les moyens, les outils et les technologies pour les régler sont à notre portée. Nous devons faire les choix appropriés et passer à l'action : il en va de la prospérité de la région, de la qualité de vie de ses résidents et de son succès à l'échelle internationale.

Un pas résolu vers l'avenir : adopter de nouvelles façons de faire

Ce que l'usager du transport en commun ou de la route souhaite, ce sont de meilleures conditions d'utilisation des infrastructures et des équipements en place. Pourquoi un résident de la région aurait-il à se procurer deux titres de transport en commun pour effectuer un seul déplacement ? La tarification devrait être plus logique et simple à comprendre et devrait mieux refléter le service consommé, tant en distance qu'en qualité. De même, pourquoi un automobiliste devrait-il être coincé dans un bouchon de circulation avant de découvrir que l'itinéraire choisi était à éviter ? Pourquoi lui faut-il subir deux ou trois cycles de feux de circulation pour franchir des intersections clés du réseau routier ? Il existe pourtant

des technologies de l'information et des systèmes de gestion dynamique de la circulation qui aideraient à réduire substantiellement ces inconvénients.

Pour une agglomération de la taille de celle de Montréal, l'utilisation de ces technologies demeure encore trop marginale, le caractère prioritaire de ces investissements n'ayant pas été reconnu. En matière de transport, le citoyen recherche fiabilité, confort, rapidité et sécurité. À cet effet, il importe d'avoir des infrastructures et des équipements en bon état. Toutefois, l'usager tolère difficilement les contretemps occasionnés par les travaux de réfection. C'est ainsi que le neuf a souvent été privilégié au détriment de la remise en état.

Par ailleurs, les entreprises ont elles aussi besoin, pour être concurrentielles, de services rapides, souples et fiables. Laisser se multiplier les points de congestion et les délais qu'ils imposent ne peut que nuire au dynamisme économique de la région.

Les enjeux qui sont en cause accentuent la nécessité de réduire, sinon de stabiliser le nombre d'automobiles sur les routes, particulièrement pendant les périodes de pointe. Il faut maintenir suffisamment d'espace sur le réseau routier pour les camions et pour les déplacements d'affaires qui requièrent l'usage d'une automobile. La vitalité des aéroports et du port de Montréal y est aussi intimement liée.

La stratégie privilégiée par le Ministère

Pour le ministère des Transports, la meilleure stratégie repose sur l'optimisation des réseaux et des systèmes de transport en place. Au cours des quinze prochaines années, des besoins majeurs au niveau de l'entretien et de la conservation des infrastructures et des équipements exigeront des investissements massifs et soutenus. Le Ministère y consacrerait d'ailleurs une large part des budgets dont il prévoit disposer pour la région. Il faudra donc faire preuve de créativité et d'imagination pour trouver des solutions réalistes et efficaces aux autres défis.

À moins de faire appel à de nouvelles sources de financement, ces contraintes laissent en effet peu de place aux projets de développement des réseaux et systèmes de transport, que la majorité des citoyens trouvent généralement plus séduisants. On ne peut toutefois ignorer que la marge de manœuvre en regard d'autres sources de financement est aussi très mince, à cause de la fragilité de l'équilibre du système de taxation dont elles font partie.

Pour répondre aux besoins actuellement insatisfaits et pour s'ajuster à la croissance des déplacements prévisibles à moyen et long termes, les instances publiques n'ont pas le choix : elles doivent d'abord faire mieux avec ce qu'elles ont déjà.

Pour y parvenir, la région devra se doter d'instruments de gestion de la demande, afin d'influencer les choix et d'assurer un usage optimal des infrastructures et des équipements disponibles. Il faudra aussi mettre l'accent sur les interventions qui favorisent l'intermodalité, tant pour le transport des personnes que pour celui des marchandises.

Cette stratégie exige que les questions concernant le transport des personnes et des marchandises soient abordées simultanément et que les différents réseaux et systèmes de transport soient planifiés et gérés dans une perspective de complémentarité. Plus que jamais, le Ministère et ses partenaires des secteurs public et privé doivent adopter une approche commune et résolument métropolitaine des déplacements, tout en laissant place à l'initiative locale pour répondre aux besoins qui s'expriment à cette échelle.

La cohésion des politiques et des stratégies en matière de transport est une condition de réussite. Elle implique l'établissement de mécanismes institutionnels et financiers qui faciliteront la mise en œuvre des interventions souhaitées. Ces mécanismes incluent nécessairement une forme d'arbitrage au niveau de la tarification des services de transport en commun et des coûts liés à l'utilisation de l'automobile. Il faut par ailleurs établir une répartition plus équitable des coûts du transport en commun entre les municipalités et les usagers et assurer l'intégration tarifaire à l'échelle de la région métropolitaine. Bref, une réforme du mode d'organisation et de financement du transport urbain des personnes s'impose.

Dans les circonstances, et compte tenu des défis à relever, la stratégie privilégiée par le Ministère est celle qui devrait donner les meilleurs résultats en ce qui a trait à la performance des réseaux et systèmes de transport, à l'environnement et à la qualité de vie des citoyens, à la compétitivité de l'économie régionale, ainsi qu'à la revitalisation et à la consolidation du territoire au centre de l'agglomération.

La rationalisation des dépenses publiques est aujourd'hui une condition essentielle à l'atteinte des objectifs de croissance économique et d'amélioration du bien-être des

citoyens. Les nouvelles façons de faire et les changements de comportement que commande la situation actuelle devraient progressivement permettre à la région de Montréal et au Québec tout entier de dégager une marge de manœuvre et de se tailler une place enviable au niveau international. La région de Montréal est la métropole économique du Québec : le Ministère entend travailler à y développer une vision d'ensemble intégrée en matière de transport, qui soit à la hauteur du rôle moteur de la région pour l'économie du Québec.

Pour stimuler les idées et éclairer le débat, le ministère des Transports propose trois scénarios d'intervention.

Dans ces propositions, le Ministère se limite aux projets d'immobilisation qu'il peut réaliser lui-même, à titre de gestionnaire et d'exploitant d'infrastructures de transport, et à ceux dont il peut contribuer au financement, par le biais de programmes d'aide aux immobilisations. Pour ce qui est des interventions d'autre nature que propose le Ministère, elles s'inscrivent dans le cadre de ses responsabilités liées à la planification ou à l'encadrement législatif et réglementaire des transports.

Il s'agit plus précisément d'esquisses de solutions élaborées à partir du diagnostic établi et des connaissances disponibles sur ces projets et ces mesures. L'opportunité et la faisabilité des interventions envisagées ne sont pas démontrées de façon adéquate dans tous les cas. Ce travail se poursuivra au cours des prochains mois, en collaboration étroite avec les décideurs de la région. Il conduira en 1996 à l'adoption du plan d'intervention 1997-2011 du ministère des Transports pour la région métropolitaine de Montréal.

Scénario 1

FAIRE MIEUX avec les ressources disponibles

Le premier scénario d'intervention que le Ministère propose à ses partenaires est conditionné par sa capacité budgétaire. C'est un scénario minimal, qui correspond à la réalité des finances publiques.

Dans un premier temps, le Ministère entend optimiser le rendement de ses propres infrastructures en y effectuant systématiquement les travaux d'entretien et de réparation nécessaires, puis en procédant à des améliorations qui peuvent les rendre plus sécuritaires et plus efficaces.

Le Ministère reconnaît aussi le rôle complémentaire que jouent certaines artères majeures sous responsabilité locale dans le transport régional et interurbain des personnes et des marchandises. Il propose donc de contribuer au financement d'investissements visant à maximiser la capacité d'accueil de ces artères.

Par ailleurs, les efforts à consentir pour optimiser les réseaux et systèmes de transport en place exigent que les interventions soient axées en priorité sur les améliorations susceptibles d'accroître l'utilisation des services de transport en commun. La gamme des interventions possibles est vaste : elle va des stratégies d'action pour modifier la perception des gens à l'endroit des services jusqu'à l'adoption de normes d'aménagement du territoire plus favorables à l'établissement de services de transport en commun de qualité, capables de soutenir la concurrence de l'automobile, en

passant par l'amélioration des conditions d'utilisation et de la desserte.

Le ministère des Transports intervient dans ce secteur par le biais de subventions pour financer les coûts des projets d'immobilisation des sociétés de transport en commun et de subventions pour l'exploitation des services assumés par les conseils intermunicipaux de transport en commun.

L'optimisation des réseaux et systèmes de transport soulève aussi plusieurs interrogations sur la manière dont sont planifiés, gérés et financés les systèmes de transport urbain des personnes dans la région de Montréal. Cette réflexion et l'arrêt prochain de certaines subventions dans le transport en commun ont amené le Ministère à repenser le mode d'organisation et de financement de ce mode de transport. Le Ministère est convaincu que la réforme proposée permettra à la région de régler plusieurs problèmes et d'être en meilleure position pour relever les défis que lui réserve l'avenir.

Enfin, le Ministère accorde une attention particulière à tout ce qui touche le transport des marchandises, une activité qui relève principalement du secteur privé. Les nouvelles orientations du gouvernement fédéral amènent le Ministère à réévaluer son rôle dans ce champ d'activités, où il invite l'ensemble des intervenants en transport maritime, aérien et ferroviaire à se mobiliser avec lui pour élaborer une stratégie d'action capable de soutenir le développement économique de la région et du Québec. Du côté du transport routier, il entend mettre en place des mécanismes favorisant une meilleure gestion des infrastructures routières et soutenir le développement du transport intermodal.

Entretien du réseau routier

Les activités d'entretien visent à maintenir le réseau routier opérationnel. Elles comportent deux volets : l'entretien d'été et l'entretien d'hiver. Selon les évaluations, le ministère des Transports devra consacrer annuellement environ 22,4 millions de dollars à l'entretien des 1 117 kilomètres de routes sous sa responsabilité dans la région de Montréal.

Coûts prévus

Moyenne annuelle : 22,4 millions \$
De 1997 à 2011 : 336,0 millions \$

Réfection du réseau routier

La réfection du réseau routier consiste en interventions majeures en vue de maintenir ou de rétablir l'intégrité des chaussées et des structures et de prolonger leur durée de vie. Pour les chaussées, il s'agit principalement de remplacement du revêtement, de renforcement ou de reconstruction. Du côté des structures, il faut procéder à des travaux d'entretien pour en préserver l'état ou en améliorer la capacité portante.

Étant donné l'âge d'un grand nombre d'infrastructures de la région de Montréal et leur utilisation intensive, les besoins prévisibles pour leur réfection sont relativement élevés. Les budgets nécessaires pour répondre à ces besoins sont évalués à 49,7 millions de dollars par année pour la période de 1997 à 2011.

Prévisions budgétaires

Moyenne annuelle : 49,7 millions \$
De 1997 à 2011 : 745,5 millions \$

Conservation des infrastructures et équipements de transport en commun

À l'heure actuelle, le Ministère contribue dans une forte proportion aux investissements que consacrent les sociétés de transport en commun au maintien de leurs actifs. À titre d'exemple, il participe aux coûts de remplacement des autobus, au terme de leur durée de vie, de même que des équipements fixes du métro, et aux coûts de la rénovation du matériel roulant.

Il est relativement facile de prévoir les investissements nécessaires au remplacement des autobus des trois sociétés de transport en commun, à partir des caractéristiques techniques et de l'âge de la flotte de chaque société. Les investissements requis sont considérables : les dépenses totales du Ministère prévues à cette fin s'élèvent à plus de 600 millions de dollars de 1997 à 2011, soit en moyenne 40 millions de dollars par année.

Il est, par contre, beaucoup plus difficile d'évaluer avec précision les besoins relatifs à la conservation du réseau du métro. Ces technologies sont encore récentes au Québec, et il existe peu de points de comparaison dans le monde pour établir des liens entre l'utilisation, l'âge et l'usure des infrastructures et des équipements. Le Ministère et la STCUM ont néanmoins procédé à un exercice d'évaluation de ces besoins, dans un horizon de moyen et long termes. Selon ces évaluations, des investissements annuels de l'ordre de 22 millions de dollars seront nécessaires pour maintenir le réseau du métro en bon état, en excluant le remplacement du matériel roulant. À elles seules, les 336 voitures de métro MR-63 nécessiteront dans dix à quinze ans un investissement total d'environ 800 millions, soit une moyenne annuelle de 161 millions, si l'ensemble des

voitures sont remplacées à l'intérieur d'une période de cinq ans. La STCUM prévoit devoir commencer à remplacer les voitures entre les années 2007 et 2012, alors qu'elles auront entre quarante et quarante-six ans de vie utile.

Le Ministère prévoit disposer d'un budget total de près de 2,5 milliards de dollars pour les dépenses d'immobilisation pendant la période 1997-2011. Les montants dont il estime avoir besoin pour financer les services de dette actuels et les projets d'immobilisation pour lesquels il a déjà pris des engagements, en excluant le remplacement des autobus, viendraient gruger 58 % de ce budget. La marge de manœuvre s'établit donc à 1,1 milliard de dollars pour de nouvelles initiatives.

Si les voitures du métro devaient être remplacées à l'intérieur de cet horizon de planification, les dépenses consacrées au seul maintien des actifs seulement pourraient s'élever à plus de 1,3 milliard de dollars. Sans le remplacement des voitures de métro, ces dépenses atteindraient tout de même 1,1 milliard, soit à peu près la marge de manœuvre budgétaire du Ministère pour l'ensemble des dépenses d'immobilisation.

Prévisions budgétaires

1997 à 2001

Moyenne annuelle : 35,2 millions \$
Total : 175,8 millions \$

2002 à 2006

Moyenne annuelle : 81,7 millions \$
Total : 408,6 millions \$

2007 à 2011

Moyenne annuelle : 100,9 millions \$
Total : 504,6 millions \$

1997 à 2011

Moyenne annuelle : 72,6 millions \$
Total : 1 089,0 millions \$

Amélioration des réseaux et systèmes de transport des personnes

Les crédits disponibles pour procéder à de nouvelles initiatives d'amélioration et de développement du réseau routier sont évalués à 376,5 millions pour la période allant de 1997 et 2011, soit en moyenne 25,1 millions de dollars par année. Ce montant correspond grosso modo à la moyenne des dépenses annuelles effectuées entre 1988 et 1994 pour les améliorations des infrastructures routières seulement.

Pour ce qui est du transport en commun, si les investissements projetés au chapitre de la conservation des actifs étaient effectués comme prévu, la capacité budgétaire du Ministère ne lui permettrait pas de contribuer au financement de nouveaux projets d'amélioration et de développement. Cette situation pourrait éventuellement l'amener à transférer une partie des budgets disponibles pour l'amélioration et le développement du réseau routier aux budgets d'immobilisation des réseaux et systèmes de transport en commun. Dans ce contexte, il est difficile d'entrevoir la réalisation de projets d'expansion des réseaux et systèmes de transport. Il faut plutôt penser à faire mieux avec les infrastructures et équipements actuels.

Prévisions budgétaires

Moyenne annuelle : 25,1 millions \$
De 1997 à 2011 : 376,5 millions \$

■ *Gestion dynamique des feux de circulation*

En 1996, le Ministère offrira aux municipalités dont des artères routières avoisinent

les corridors des autoroutes Métropolitaine et Décarie, une contribution financière de 2 millions de dollars pour les encourager à implanter sur leurs artères des systèmes de gestion dynamique des feux de circulation; cette contribution pourra atteindre jusqu'à 50 % des coûts. Ces systèmes calculent le meilleur agencement possible des feux de circulation en fonction des conditions de trafic qui prévalent sur une artère ou un réseau donné, afin d'y minimiser la congestion.

Ces technologies présentent un intérêt marqué au niveau régional, et ce, pour au moins deux raisons. D'abord, le réseau supérieur de la région ne suffisant pas à la demande, le réseau local doit aussi supporter, à certains moments de la journée, à la fois un trafic régional et un trafic de transit. Par ailleurs, ces effets de débordement sont régulièrement accentués par le délestage du trafic sur le réseau local auxquels conduisent, lorsque les conditions de circulation l'exigent, les systèmes de gestion de la circulation implantés sur les tronçons les plus problématiques du réseau autoroutier. Il y a donc lieu de maximiser la capacité d'absorption du réseau local et de soutenir la mise en place de systèmes qui assureront une interface entre les systèmes autoroutiers et les artères majeures de responsabilité locale.

Non seulement ces mesures permettent-elles une meilleure utilisation du réseau routier, par un écoulement plus rapide de la circulation, mais elles contribuent de plus à réduire les pertes de temps, la consommation de carburant et la pollution atmosphérique et sonore.

Le Ministère envisage de continuer à verser des subventions pour ce type d'investissement au-delà de l'année 1996. Le programme d'aide vise les secteurs névralgiques des axes de l'île de Montréal et des

couronnes Nord et Sud qui présentent un intérêt régional. La planification et la gestion de ces systèmes se feront en concertation avec les partenaires municipaux.

Toujours sur la base d'un financement partagé à parts égales, le ministère des Transports prévoit mettre à la disposition des municipalités une enveloppe annuelle de 1 million de dollars, ce qui représentera une contribution totale de 15 millions de dollars de 1997 à 2011. D'après les évaluations du Ministère, ces investissements, y inclus les contributions municipales, permettraient de couvrir le réseau routier qui offre le meilleur potentiel d'intervention à ce chapitre.

■ *Gestion des corridors routiers*

Les études et les consultations réalisées par le Ministère un peu partout au Québec ont démontré la nécessité d'établir un lien plus étroit entre la gestion de la route et l'aménagement du territoire. La planification des activités urbaines et l'aménagement des espaces adjacents au réseau routier supérieur occasionnent en effet de sérieux problèmes sur les plans de la sécurité et de la fluidité de la circulation. Ces problèmes découlent des conflits entre la circulation locale et la circulation de transit, que favorise la multiplication des accès et des intersections.

Des mécanismes de gestion des corridors routiers doivent être développés pour préserver les conditions d'utilisation de la route et assurer la qualité de vie de la population riveraine. L'approche privilégiée jusqu'à maintenant par le Ministère vise l'adoption de mesures concrètes, qui s'appuient sur la recherche de consensus entre les autorités concernées. C'est dans cet esprit que le Ministère a entrepris, en 1993, une démarche d'information et de consultation auprès de plusieurs municipalités

régionales de comté. Cette démarche a permis de sensibiliser les municipalités à cette problématique particulière, d'échanger au sujet de la compréhension des enjeux et d'identifier des mesures de protection et de gestion des corridors routiers.

Dans un proche avenir, le Ministère se propose d'examiner avec les municipalités régionales de comté et les municipalités les ajustements à apporter à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* et à la *Loi sur la voirie* pour éviter que les futurs développements en bordure du réseau routier supérieur ne viennent miner sa capacité et son caractère sécuritaire. Cet objectif ne pourra être atteint que par une meilleure planification des aspects suivants : les usages structurants générateurs de circulation et la hiérarchisation du réseau routier, l'aménagement physique des espaces contigus à la route (marges de recul des bâtiments, entrées privées, stationnements, intersections, etc.), ainsi que le partage des infrastructures entre les différents usagers (camionneurs, automobilistes, usagers du transport en commun, cyclistes et piétons).

Finalement, dans le but d'améliorer les conditions de la circulation, le Ministère souhaite associer les municipalités et les propriétaires riverains à la normalisation des accès non conformes, à l'occasion de travaux de réfection ou d'amélioration d'une infrastructure routière. Les coûts liés à cette mesure de correction seraient ainsi minimes.

■ *Amélioration des services de transport en commun*

Malgré les bénéfices appréciables que l'on peut attendre des améliorations au réseau routier, celui-ci ne pourra, selon toute vraisemblance, soutenir l'augmentation anticipée de la demande. Un effort particulier doit donc être fourni pour mettre en

œuvre des projets et des mesures qui favorisent une plus grande utilisation des services de transport en commun.

L'autobus est le mode de transport qui offre le taux d'occupation des véhicules le plus élevé et qui consomme le moins d'espace sur les infrastructures routières. Selon la densité d'occupation du sol sur le territoire à desservir, les motifs de déplacement et les lieux d'origine et de destination, l'autobus peut constituer une solution de rechange valable à l'usage individuel de l'automobile.

L'intérêt de ce mode de transport pour un individu variera en fonction de son environnement. Dans certains cas, il peut être avantageux d'effectuer le trajet en entier par le transport en commun. Dans d'autres cas, le transport en commun ne présentera de l'intérêt que pour une partie du trajet. Dans une situation comme dans l'autre, l'implantation de voies réservées est avantageuse, puisqu'elle peut réduire le temps de parcours des autobus et améliorer la fluidité et la régularité du service, ce qui encourage un transfert vers ce mode de transport.

La mise en place de lignes express et de mesures préférentielles favorisant les autobus, tels les systèmes qui donnent la possibilité aux chauffeurs d'autobus de modifier le cycle des feux de circulation, constituent d'autres façons d'atteindre les mêmes objectifs.

Ces interventions comportent des avantages non seulement pour la clientèle, mais aussi pour l'exploitant. Elles peuvent notamment mener à une réduction du nombre d'autobus requis sur un circuit en contribuant à régulariser leur taux d'occupation. Dans l'ensemble, elles diminuent les coûts d'exploitation.

L'aménagement de stationnements incitatifs permet aussi d'améliorer les conditions d'utilisation et la performance relative du transport en commun. À cette fin, il faut que ces stationnements soient aménagés en amont de la congestion routière, en complément à des services rapides de transport en commun (trains de banlieue, métro, voies réservées et lignes express d'autobus).

Les usagers sont également sensibles aux conditions dans lesquelles ils attendent l'arrivée d'un autobus, d'une rame de métro ou d'un train. Les réaménagements de terminus, de stations et d'aires d'attente peuvent contribuer à améliorer la perception du public à l'endroit des services de transport en commun.

À l'heure actuelle, les sociétés de transport doivent supporter les coûts d'exploitation et, généralement, une partie des coûts d'immobilisation des voies réservées et des stationnements incitatifs qu'elles exploitent sur leur territoire. Pourtant, ces services ont la plupart du temps une portée régionale. Les règles qui prévalent en matière de financement ont donc pour effet de freiner la réalisation de telles initiatives. Par conséquent, la réforme du cadre institutionnel et financier du transport en commun devra assurer un partage des coûts plus équitable. Une fois la situation corrigée, le ministère des Transports est confiant que la région se tournera davantage vers ce type d'investissement.

D'après les plans triennaux d'immobilisation que les sociétés de transport en commun soumettent au Ministère, les projets de voies réservées aux autobus pourraient nécessiter des investissements totaux de 8 millions de dollars. Ce montant ne comprend pas les coûts des projets dont la réalisation est déjà prévue pour 1995 et 1996 ni ceux liés à la réalisation de projets

de développement sur le réseau routier du Ministère. Des projets d'amélioration sont également envisagés pour certains stationnements incitatifs et terminus d'autobus.

Malgré sa capacité budgétaire limitée, le ministère des Transports entend continuer à soutenir ces initiatives, dont les coûts sont en général relativement raisonnables. Ces projets sont susceptibles d'accroître la clientèle du transport en commun et d'améliorer le ratio d'autofinancement des grands systèmes de la région, soit le métro et les trains de banlieue.

■ *Accessibilité au réseau régulier de transport en commun des personnes à mobilité réduite*

Les plus importants des investissements des sociétés de transport visant à améliorer l'accessibilité au réseau des personnes à mobilité réduite seront consacrés à l'acquisition d'autobus urbains à plancher surbaissé. Le Ministère a déjà inclus ces investissements dans ses prévisions de dépenses de conservation, au chapitre du remplacement des autobus au terme de leur vie utile.

En 1991, la STCUM entérinait un plan d'investissement de 16,6 millions de dollars sur dix-sept ans (horizon 2008), pour rendre ses services plus accessibles aux personnes à mobilité réduite. Ce montant exclut les coûts liés au remplacement systématique des autobus par des véhicules à plancher surbaissé.

Dans son plan, la STCUM prévoit notamment le remplacement des portes standard des édicules des stations de métro par des portes papillon. Pour améliorer la sécurité du métro pour les personnes aveugles et amblyopes, deux projets majeurs ont récemment été ajoutés au plan de 1991 : un projet pilote de marquage des quais du

métro et la poursuite des travaux de recherche et développement sur le dispositif de blocage entre les voitures de métro.

Si on s'en tient aux prévisions les plus conservatrices de la STCUM, les investissements prévus seraient de l'ordre de 32 millions de dollars sur environ quinze ans. Bien qu'aucun projet spécifique n'ait fait l'objet d'une évaluation des dépenses qui seraient admissibles dans le cadre du programme d'aide, le Ministère peut financer jusqu'à 75 % de ces coûts. Sa contribution pourrait ainsi atteindre 24 millions de dollars d'ici à l'année 2011.

Réforme de l'encadrement institutionnel et financier du transport régional des personnes

L'encadrement institutionnel et financier du transport urbain des personnes dans la région de Montréal doit être revu. Le ministère des Transports estime que diverses responsabilités, particulièrement en matière de transport en commun, mais aussi de transport routier, doivent être assumées par un organisme métropolitain. Une coordination et une planification minimales s'avèrent nécessaires pour assurer la cohésion des politiques et des stratégies de transport, ainsi qu'une plus grande efficacité des interventions touchant chacun de ces modes de transport et une plus grande complémentarité entre eux.

Diverses préoccupations commandent une planification intégrée et métropolitaine des réseaux et systèmes de transport.

Par exemple, les choix et les actions concernant le transport en commun et le transport routier doivent tenir compte du bon fonctionnement des activités portuaires, ferroviaires et aéroportuaires, qui permettent de relier la région au reste du Québec et aux autres grandes agglomérations du

monde. La desserte routière du port, des aéroports et des cours de triage constitue un élément clé du développement économique de la région et de tout le Québec.

Par ailleurs, les systèmes de transport et l'aménagement du territoire interagissent de multiples façons. Si la mise en place d'infrastructures et d'équipements de transport favorise le développement à certains endroits, on constate aussi que le type d'urbanisation, la densité de la population et la localisation des différentes activités urbaines ont un impact direct sur la performance relative des différents modes de transport. L'optimisation des réseaux et systèmes de transport dépendra donc des politiques régionales qui seront adoptées en matière d'aménagement et d'urbanisme. Il ne tient qu'aux décideurs de la région que la planification des transports et l'aménagement du territoire se fassent de façon plus intégrée.

La réforme est devenue urgente. La décision du Conseil des ministres, en date du 13 juillet 1994, de ne pas renouveler sa subvention d'environ 31 millions de dollars au Conseil métropolitain de transport en commun et celle de près de 19 millions pour éponger le déficit résiduel de la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes oblige en effet à réviser rapidement le mode d'organisation et de financement du transport en commun dans la région de Montréal.

La formule de partage présentement en vigueur au Conseil métropolitain de transport en commun couvre le partage tant des recettes régionales que de la subvention gouvernementale. En vertu de cette formule, les recettes de la carte régionale sont partagées selon le lieu de résidence de l'acheteur. C'est ainsi qu'en 1993, la STCUM a reçu 11 % des recettes alors que 89 % des titulaires de la carte régionale

utilisaient ses services. En contrepartie, et pour dédommager la STCUM du coût des déplacements de non-résidents sur son réseau, le Conseil lui transfère, en vertu de l'entente actuelle, la totalité de la subvention gouvernementale. L'arrêt prochain de cette subvention aura pour effet de faire perdre la totalité de ces revenus à la STCUM et de la laisser supporter seule les coûts reliés aux déplacements des personnes résidant sur les territoires des autres sociétés.

L'arrêt de la subvention au Conseil métropolitain de transport en commun risque donc d'entraîner l'abolition de la carte régionale et le retour à une double tarification, ce qui obligerait à hausser tant le coût du titre de l'usager que la contribution municipale.

Jusqu'à présent, rien ne laisse présager une nouvelle entente au sein du Conseil métropolitain de transport en commun sur le partage des coûts entre les partenaires actuels, pas plus que sur le partage des recettes de la carte régionale de transport en commun. Dans ce contexte, le cadre actuel ne permettra pas de répartir équitablement et efficacement le fardeau financier additionnel entre les municipalités et les usagers.

L'arrêt de la subvention pour éponger le déficit résiduel de la ligne de train de Deux-Montagnes devrait aussi conduire à des changements majeurs. La STCUM devrait alors assumer seule les coûts de ces services, même s'ils sont utilisés en partie par des résidents de l'extérieur de son territoire. Par conséquent, la Société serait fortement incitée à hausser les tarifs, surtout en bout de ligne, tout en exigeant une plus forte contribution des municipalités membres de la CUM, les municipalités desservies situées à l'extérieur de ce territoire ne contribuant pas au financement des trains. D'ailleurs, la STCUM a déjà

exprimé la volonté de se dégager de la responsabilité des services de train de banlieue, incluant la ligne de Rigaud, qui lui incombent à elle seule bien qu'ils aient une portée régionale.

Avec la modernisation de la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes, il devient par ailleurs urgent de régler l'épineux problème de la tarification sur cette ligne d'ici sa mise en service, en septembre 1995. Il faudrait chercher à implanter alors une tarification incitant davantage le bassin de clientèle des secteurs Saint-Eustache et Deux-Montagnes à utiliser ce service. Actuellement, les tarifs en vigueur sont de 72 \$ à Laval et de 134 \$ à Deux-Montagnes.

Voilà autant d'exemples qui rendent impérative la révision du cadre institutionnel et financier du transport en commun. Les décisions à prendre sur ce plan doivent non seulement permettre de trouver une solution aux problèmes immédiats, mais aussi être tournées vers l'avenir et conduire à l'émergence d'une vision partagée quant au rôle des réseaux et systèmes de transport dans la région et aux stratégies à adopter.

C'est dans cette optique que le ministère des Transports propose une réforme substantielle de l'encadrement régional des services de transport en commun. Il faut régler les problèmes financiers et organisationnels liés à l'intégration tarifaire à l'échelle de la région et aux coûts nets d'exploitation associés aux déplacements effectués par des gens qui ne résident pas sur le territoire d'une société de transport. Il faut aussi trouver une solution à la prise en charge de la responsabilité des services de trains de banlieue. Enfin, il faut favoriser le développement de services métropolitains de transport en commun complémentaires aux services actuels, et en

assurer un financement durable et équitable.

Par ailleurs, les constats établis en regard de l'exploitation et de l'utilisation des infrastructures routières commandent l'application, à l'échelle régionale, de mesures conjointes de gestion de la circulation et de gestion de la demande. De telles mesures s'imposent si on veut accroître la capacité d'accueil des artères routières d'intérêt régional, l'achalandage du transport en commun et le taux d'occupation des automobiles.

Les nouvelles sources de financement envisagées s'inscrivent de plus en plus dans une optique où la tarification relative à chacun des modes de transport sert d'instrument de modulation de la demande, de façon à optimiser l'utilisation des réseaux et systèmes et à satisfaire les objectifs sociaux, environnementaux et économiques. Pour pouvoir jouer ainsi sur la tarification, il importe d'améliorer la coordination de la gestion et du financement des réseaux, tant routiers que de transport en commun.

Le nouveau mode d'organisation et de financement des services métropolitains de transport des personnes proposé par le ministère des Transports vise à répondre à l'ensemble de ces préoccupations.

Les formules examinées tiennent compte de la nécessité d'adopter une solution qui puisse entrer en vigueur dès janvier 1996 : il ne sera donc pas possible d'attendre la réforme à venir de la fiscalité municipale, à laquelle travaille le ministère des Affaires municipales.

Les modifications proposées au mode de financement des services de transport de portée métropolitaine ne prétendent pas apporter une solution à tous les problèmes d'équité et d'efficacité que posent les

règles actuelles de partage des coûts. Elles visent plutôt à faire participer les citoyens de l'ensemble de la région au financement des équipements qui ont un rayonnement métropolitain et à instituer des mécanismes de financement qui conduiront, avec le temps, à un système fiscal plus équilibré à l'échelle métropolitaine en matière de transport des personnes.

Compte tenu de l'urgence d'agir au niveau de l'encadrement institutionnel et financier du transport en commun, il n'est pas possible de réaliser simultanément une réforme en profondeur du mode d'organisation et de financement des infrastructures routières. La prise en charge des préoccupations routières par une instance métropolitaine est nouvelle ici. Les responsabilités que le Ministère propose de confier à un organisme métropolitain de transport à cet égard ont surtout pour but de créer une ouverture à la planification intégrée des transports à l'échelle de la région et de lui donner la possibilité de contribuer aux coûts de réalisation d'interventions d'intérêt régional sur des artères routières de responsabilité locale.

Le mode d'organisation et de financement proposé est présenté à la section suivante de ce document. Le territoire couvert, le mode de représentation au sein de l'instance métropolitaine, sa mission, ses responsabilités et les modalités d'encadrement financier y sont précisés.

Amélioration de l'efficacité du transport aérien des personnes et des marchandises

Le budget fédéral déposé en février dernier a durement affecté les transports, qui constituent le deuxième poste le plus touché par les compressions, derrière les programmes sociaux. Par leur ampleur et la rapidité de

leur mise en œuvre, les nouvelles orientations qui s'inscrivent dans cet effort de compressions budgétaires viennent bouleverser le mode de fonctionnement des transports maritime, aérien et ferroviaire.

Trois idées maîtresses guident la nouvelle politique fédérale : désengagement, commercialisation et privatisation des activités.

Le gouvernement fédéral prévoit ainsi se retirer de l'exploitation et de la gestion d'aéroports et restreindre son rôle à l'encadrement législatif et à la sécurité. Il a défini un réseau national d'aéroports, dont il veut confier le contrôle à des administrations canadiennes où seraient représentées des instances fédérales et provinciales. Il cédera les autres aéroports fédéraux à des intérêts locaux. Pour libéraliser ce secteur, il a par ailleurs conclu en février dernier un accord de «ciel ouvert» avec les États-Unis.

Transports Canada a également annoncé, pour 1996, la commercialisation du système de navigation aérienne. Cet important système, qui assure le contrôle et les services reliés à la circulation aérienne, compte 6 600 employés au Canada et dépense 800 millions de dollars par an. Le transfert de ces activités à une société à but non lucratif vient compromettre 1 000 emplois au Québec, qui sont surtout concentrés dans la région de Montréal. On peut en effet prévoir que, pour rentabiliser ses activités, cet organisme devra restructurer l'ensemble de ses opérations. Le contrôle aérien au Québec pourrait ainsi dépendre d'un centre de décision situé à l'extérieur du territoire. Si les tarifs du système de navigation aérienne ne sont pas contrôlés, cette réforme pourrait avoir un impact marqué sur le prix des services de transport aérien et sur la compétitivité des compagnies et opérateurs qui œuvrent dans la région de Montréal. Le Ministère tra-

vaillera avec les forces vives du secteur pour en défendre les intérêts et pour élaborer une stratégie d'action capable de soutenir le développement économique de la région métropolitaine et du Québec tout entier.

Située à proximité des grands marchés de l'est du continent, la région de Montréal est dotée d'infrastructures et d'équipements de transport aérien des plus modernes, mais parfois sous-utilisés. Elle dispose en outre de l'espace nécessaire au développement de services.

Plusieurs transporteurs aériens desservent déjà la région. L'aéroport de Dorval et celui de Mirabel, accessible jour et nuit, pourraient toutefois recevoir facilement plus de vols et offrir de nombreux services, tant aux voyageurs qui transitent par Montréal qu'aux transporteurs aériens désireux de desservir la région et, éventuellement, d'y établir une base d'opération.

Le défi consiste à faire mieux connaître les avantages de la région de Montréal comme centre de transport aérien par excellence et comme agglomération offrant de nombreux attraits touristiques de calibre international. Le ministère des Transports est prêt à s'associer aux intervenants de l'industrie du transport aérien et du milieu pour élaborer un programme d'incitation visant à faire valoir ces avantages aux voyageurs et aux transporteurs.

Pour ce qui est du fret aérien, outre la structure de l'économie régionale et la conjoncture économique, le nombre et la fréquence des liaisons offertes constituent les principaux obstacles à l'augmentation du volume de marchandises transportées. La popularité de ce mode de transport est en effet directement tributaire de la fréquence du service offert.

Différentes mesures peuvent être envisagées pour accroître le volume de marchandises acheminées par transport aérien à partir de Montréal, dont l'obtention d'accords de desserte au bénéfice de Montréal, même si le Canada ne trouve pas de contrepartie dans l'autre pays, et l'octroi à des transporteurs étrangers de routes non utilisées.

Amélioration de la compétitivité de l'industrie du transport des marchandises

Le partage des compétences en matière de transport des marchandises ajoute au défi que représente une véritable planification intégrée des transports dans la région de Montréal. Parce que l'efficacité du transport des marchandises en dépend, cette planification commande des stratégies établies en concertation avec tous les intervenants. Or, le contexte dans lequel s'inscrit cet effort est présentement en pleine mutation.

Le gouvernement fédéral a en effet commencé à se départir d'une bonne part de ses responsabilités dans les secteurs du transport aérien, maritime et ferroviaire. Il entend ainsi confier, dans une optique de commercialisation, des responsabilités majeures à des agences gouvernementales, à des organismes sans but lucratif ou au secteur privé, ou encore établir de nouvelles formes de partenariat avec des entreprises publiques ou privées. Cette politique touche des réseaux et des systèmes de transport vitaux pour le positionnement de la région de Montréal dans les échanges mondiaux, qui sont essentiels à sa prospérité économique. Les enjeux sont majeurs, et ils commandent une mobilisation.

En matière de transport routier, le Ministère est responsable, notamment, de l'encadrement économique et normatif des activités sous sa juridiction. Il intervient par ailleurs dans les déplacements de marchandises par la gestion de ses propres infrastructures routières. Or, un certain nombre de problèmes liés aux réseaux routiers contribuent à entraver la fluidité des mouvements de marchandises sur le territoire. Grâce aux interventions du Ministère et à celles des municipalités, il est possible d'améliorer les conditions de circulation des camions et la qualité de la desserte routière du port, des aéroports et des cours de triage de la région de Montréal.

■ *Adoption d'un réseau de camionnage*

Le Ministère prévoit adopter un réseau de camionnage au cours de 1995, afin de mieux gérer la circulation lourde.

Divers facteurs ont créé le besoin d'une telle gestion : la sollicitation accrue du réseau routier et ses effets sur l'état des infrastructures, le transfert aux municipalités de la responsabilité du réseau local, la sensibilité croissante des citoyens à l'égard des nuisances occasionnées par la circulation lourde, les contournements des postes de contrôle routier, etc. Pour assurer la fluidité de la circulation des véhicules lourds, il faudra toutefois harmoniser les interdictions municipales avec celles prévues au réseau de camionnage. Ce travail nécessite la collaboration de l'ensemble des intervenants concernés.

Le Ministère réalisera un atlas des routes permises et interdites au camionnage, par région ou par municipalité régionale de comté. Ces cartes fourniront aux camionneurs tous les renseignements pour établir les itinéraires les plus efficaces possible (routes interdites, hauteur libre sous les

structures, ponts à tonnage réduit, tunnels interdits aux matières dangereuses, sens uniques, etc.).

■ *Amélioration de la sécurité routière*

En complément à la gestion de la circulation lourde, le Ministère envisage la possibilité de laisser circuler sur d'autres voies que les autoroutes, de façon exceptionnelle, les trains doubles de type B, d'une longueur et d'une masse totales pouvant atteindre 25 mètres et 62 500 kilogrammes. Actuellement, les règles en vigueur n'autorisent pas ces véhicules à se rendre, par exemple, au port de Montréal. Cela constitue un frein au transport des conteneurs, un marché en forte progression. Le Ministère pourrait, par ailleurs, modifier les heures de circulation des trains routiers de plus de 25 mètres, pour les adapter aux conditions de circulation dans la région montréalaise.

Il faudrait aussi revoir les procédures de traitement des demandes de permis pour le transport hors normes, de façon à assurer l'uniformité des règles en cette matière. Des infrastructures où s'effectue du transport hors normes appartiennent en effet tant aux autorités fédérales que québécoises et municipales.

Par ailleurs, un grand nombre d'entreprises qui manufacturent des pièces exigeant un transport hors normes sont situées dans la région montréalaise. Leur marché s'étendant à la grandeur du continent, il est important de conclure avec nos voisins des ententes de réciprocité concernant la circulation des véhicules hors normes.

Enfin, il faudrait intervenir auprès des expéditeurs et des fournisseurs de services de transport pour les sensibiliser aux problèmes liés au transport routier hors normes et à la réduction de la taille des chargements.

■ *Mesures de soutien au développement du transport intermodal*

Si le réseau routier fonctionne fréquemment à pleine capacité, il en va autrement des réseaux de transport ferroviaire et maritime. La région peut contribuer à augmenter l'utilisation de ces modes de transport en favorisant une plus grande complémentarité entre tous les maillons de la chaîne de transport et en soutenant le développement d'interfaces.

Le Ministère entend poursuivre à cette fin des activités de soutien au développement de technologies de l'information liées au transport intermodal : télécommunications, paiement électronique, prédédouanement, suivi des marchandises et échange électronique des données. Il favorisera également l'application des technologies innovatrices les plus prometteuses.

■ *Mesures de soutien à la compétitivité de l'industrie ferroviaire*

Pour préserver le rôle de la région de Montréal comme place ferroviaire de première importance au Québec, le Ministère entend s'assurer que la rationalisation du réseau ferroviaire se fera de façon ordonnée. Il interviendra auprès du gouvernement fédéral pour obtenir une compensation financière pour la remise en état de ces infrastructures.

Le Ministère poursuivra ses activités visant à adapter le réseau ferroviaire de base aux ajustements du marché et à soutenir la remise en état des infrastructures. Il travaillera également à assouplir la réglementation pour favoriser l'utilisation conjointe de certaines lignes et pour donner accès à un plus grand nombre de correspondances avec les voies ferrées d'intérêt local.

Dans le but de favoriser le transfert du transport de certaines marchandises de la route vers le rail, le Ministère suggère également d'évaluer, en étroite collaboration avec les autorités concernées de la région, l'opportunité, les coûts et les modalités de financement du raccordement de grands expéditeurs au réseau ferroviaire.

Finalement, le Ministère, de concert avec les compagnies ferroviaires, propose d'orienter ses programmes de recherche vers de nouveaux équipements ferroviaires et de collaborer, avec le ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie, à l'établissement de programmes de développement dans les ateliers de réparations majeures.

■ *Mesures de soutien à la compétitivité de l'industrie maritime*

Le désengagement du gouvernement fédéral ébranle également le système portuaire québécois.

Transports Canada est d'avis que la rationalisation du système portuaire canadien et les mesures qui l'accompagnent, rendant les ports plus autonomes, en faciliteront aussi la commercialisation.

Par ailleurs, il juge les services de la Garde côtière canadienne trop coûteux. Un recouvrement plus rapide des coûts et la privatisation de certains services sont ainsi au nombre des nouvelles orientations annoncées. Cette récupération plus rapide des frais de la Garde côtière auprès de l'industrie maritime peut cependant compromettre la position future de l'industrie maritime de Montréal. En effet, si la tarification de l'usage du fleuve est établie selon des critères uniformes à la grandeur du Canada, le port de Montréal sera nettement désavantagé par rapport aux ports canadiens libres de glace.

Le ministère des Transports entend donc, de concert avec les représentants de l'industrie maritime montréalaise, défendre les intérêts maritimes montréalais et québécois et élaborer une stratégie d'intervention à cet égard.

Le Ministère compte également donner suite aux recommandations de la Table de concertation sur l'avenir de l'industrie maritime de Montréal, notamment en éclaircissant le rôle et les mandats des différents ministères qui interagissent avec ce secteur.

Scénario 2

FAIRE PLUS ENCORE avec des ressources additionnelles

Dans l'esprit de la stratégie d'action proposée, le Ministère a procédé à un examen de l'ensemble des interventions qui pourraient être réalisées sur les réseaux et systèmes de transport de la région de Montréal, pour améliorer la qualité des services. Cet exercice a permis de dégager un certain nombre de projets et de mesures qui présentent un excellent potentiel de gains en regard des défis à relever et qui satisfont aux exigences des orientations proposées.

Si de nouvelles sources de financement étaient consacrées au transport, ces interventions pourraient s'ajouter à celles du scénario précédent. Toutefois, conscient des limites de l'effort fiscal que l'on peut exiger des contribuables et des entreprises de la région, le Ministère s'en est tenu à l'essentiel en ce qui concerne les interventions qu'il faudrait réaliser pour opti-

miser encore plus les réseaux et systèmes de transport.

Les interventions proposées impliquent dans leur ensemble des investissements additionnels pouvant atteindre 567 millions de dollars entre 1997 et 2011, ce qui représente des coûts moyens de 37,8 millions de dollars par an. Pour les réaliser, il faudra donc que les citoyens, les entreprises et les municipalités consentent, d'une façon ou d'une autre, à contribuer à leur financement.

■ *Effort accru de développement de voies réservées aux autobus et de stationnements incitatifs*

Puisque les réseaux et systèmes de transport en commun sont les plus aptes à soutenir l'augmentation prévisible des déplacements au cours des quinze prochaines années, la région devra faire le maximum pour en améliorer les conditions d'utilisation.

Il est probable que la réforme du mode d'organisation et de financement des infrastructures et équipements de transport en commun de portée régionale accélérera le rythme d'investissement dans des voies réservées aux autobus et des stationnements incitatifs. Vu l'importance de ce potentiel de développement, il serait réaliste de prévoir une marge de manœuvre financière supplémentaire de 20 millions de dollars pour soutenir la réalisation de tels projets d'immobilisation.

Coûts additionnels prévus

Coût total :	20 millions \$
Ministère :	15 millions \$
Sociétés de transport :	5 millions \$

■ **Réaménagement du terminus d'autobus Longueuil et des accès routiers à la station de métro**

La congestion routière dans le secteur environnant le terminus et la station de métro Longueuil, les déficiences opérationnelles du terminus d'autobus, les lacunes en matière de sécurité des usagers du transport en commun et des piétons, et les problèmes fonctionnels du stationnement de courte durée («kiss and ride») et du poste d'attente des taxis constituent autant de freins à une exploitation optimale du terminus et à une plus grande utilisation du métro.

Afin de corriger ces problèmes d'accessibilité, le ministère des Transports, la STRSM et la Ville de Longueuil souhaitent procéder au réaménagement de la station de métro, du terminus d'autobus et du réseau routier périphérique. Ce projet encouragerait un transfert modal, de l'automobile vers le transport en commun, et favoriserait une meilleure intégration des services de transport en commun. Il favoriserait également la mise en valeur et le développement immobilier du secteur de la place Charles-Lemoyne, en conformité avec le plan d'urbanisme de la ville de Longueuil.

Les investissements relatifs aux infrastructures et équipements de transport en commun sont évalués à 9,4 millions de dollars, dont 7,5 seraient assumés par le ministère des Transports. Les coûts des travaux routiers assumés par le Ministère totaliseraient par ailleurs 11 millions de dollars sur les 13 millions nécessaires.

Coûts prévus

Coût total :	22,4 millions \$
Ministère :	18,5 millions \$
STRSM :	1,9 millions \$
Ville de Longueuil :	2,0 millions \$

■ **Prolongement de la voie réservée aux autobus de l'autoroute 10 jusqu'à l'autoroute 30 et aménagement d'un stationnement incitatif**

En période de pointe, le volume des déplacements entre la Rive-Sud et l'île de Montréal dépasse nettement la capacité des liens interrives, particulièrement dans le corridor du pont Champlain. Puisque bon nombre de citoyens de la Rive-Sud travaillent ou étudient au centre-ville de Montréal ou dans ses secteurs limitrophes, l'autoroute 10 constitue un axe privilégié pour le transport en commun. L'achalandage de la voie réservée aux autobus sur le pont Champlain, à contresens de la circulation, en témoigne éloquemment : plus de 200 autobus transportant environ 12 000 personnes l'empruntent à chaque période de pointe.

Afin d'améliorer le service à la clientèle actuelle et de permettre à la STRSM et aux conseils intermunicipaux de transport en commun d'attirer de nouveaux usagers, le Ministère propose de bonifier considérablement les conditions de cette desserte du transport en commun.

Le projet consiste à aménager deux voies réservées aux autobus dans l'axe de l'autoroute 10, entre la voie du pont Champlain et le terminus Brossard de la rue Panama. Le concept, dont le coût est évalué à 20 millions de dollars, implique le réaménagement de l'échangeur Taschereau. L'accès au terminus Brossard serait ainsi

amélioré, alors que les usagers de la route profiteraient de la plus grande fluidité des échanges entre l'autoroute 10 et la route 134, et des conditions d'utilisation de la route plus sécuritaires.

Le projet prévoit aussi l'aménagement, au centre de l'autoroute 10 entre la route 134 et l'autoroute 30, d'une voie réservée réversible dans le sens du trafic. Cette voie, dont le coût est estimé à 11 millions de dollars, relierait la voie réservée de l'autoroute 10 à un stationnement incitatif régional, prévu à l'intersection des autoroutes 10 et 30. Ce parc, qui proposerait jusqu'à 1 200 places de stationnement, nécessiterait un investissement de près de 5 millions de dollars. En combinaison avec la voie réservée, il permettrait aux usagers actuels du transport en commun un gain de temps de l'ordre de dix à vingt minutes.

Coûts prévus

Voies réservées aux autobus et réaménagement de l'échangeur	
Taschereau :	31,0 millions \$
Stationnement incitatif :	4,8 millions \$
Coût total :	35,8 millions \$

■ Remplacement des équipements de perception

Les équipements de perception actuels constituent un frein à une gestion plus efficace des revenus et des dépenses d'exploitation des sociétés de transport en commun.

Non seulement cette situation affecte la rentabilité des sociétés, mais elle empêche en outre une diversification de la tarification qui pourrait être plus efficace et plus équitable pour la clientèle.

Les coûts d'acquisition d'équipements de perception utilisant la technologie des cartes magnétiques (lecture et écriture) seraient de l'ordre de 83 millions de dollars pour les trois sociétés. La contribution globale du ministère des Transports au financement de ces investissements pourrait atteindre 51 millions de dollars. La STCUM étudie par ailleurs la possibilité de recourir à une technologie fondée sur les cartes à puce (à mémoire).

La STCUM a évalué en 1991 l'impact de l'utilisation d'équipements de perception à cartes magnétiques, en tenant compte des coûts d'immobilisation et de l'effet qu'auraient ces équipements sur les frais d'exploitation. Il en est ressorti qu'ils auraient pu générer des revenus nets supplémentaires de l'ordre de 51 millions de dollars pour la période de 1992 à 2006. Les bénéfices proviendraient de la réduction des coûts de vente et de perception des titres dans les stations de métro et les gares des trains de banlieue, de l'élimination des fraudes et de la disparition des pertes encourues lorsque les changeurs doivent s'absenter des postes de perception.

Coûts prévus

Coût total :	83,2 millions \$
Ministère :	51,0 millions \$
STCUM :	28,7 millions \$
STL :	1,4 millions \$
STRSM :	2,1 millions \$

■ **Accessibilité au réseau régulier de transport en commun des personnes à mobilité réduite et des personnes handicapées**

Les prévisions d'investissements retenues dans le scénario précédent, au chapitre de l'amélioration de l'accessibilité au réseau de transport en commun de la clientèle à mobilité réduite, sont basées sur les évaluations les plus optimistes de la STCUM. Ses études montrent en effet que la mise en œuvre des mesures envisagées pourrait exiger des sommes additionnelles de 31 millions de dollars, ce qui signifierait pour le Ministère une contribution additionnelle de l'ordre de 23 millions.

Un projet pilote pour améliorer l'accessibilité à la station Roxboro et à la gare Centrale est par ailleurs prévu pour 1996 dans le cadre de la modernisation de la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes. Le Ministère doit prévoir des investissements additionnels d'environ 3 millions de dollars pour généraliser ce concept, le cas échéant.

Enfin, si l'autobus à plancher surbaissé accessible aux personnes en fauteuil roulant devient la norme, il faut s'attendre à ce que des correctifs soient demandés, notamment au niveau des infrastructures d'accueil des usagers tels les abribus, les aires d'attente, etc. Les impacts financiers des améliorations qu'il faudrait apporter aux infrastructures et équipements de transport en commun pour les adapter aux besoins particuliers des personnes handicapées n'ont pas encore été évalués.

Coûts prévus

Coût total :	34,0 millions \$
Ministère :	26,3 millions \$
STCUM :	7,7 millions \$

■ **Réseau de voies réservées aux autobus et aux autres véhicules à taux d'occupation élevé**

La fluidité de la circulation et les gains de temps que rend possibles une voie réservée aux autobus et aux autres véhicules à taux d'occupation élevé peuvent inciter les gens à modifier leur comportement, si les inconvenients qu'ils subissent à cause de la congestion du réseau routier supérieur sont suffisants. L'achalandage du transport en commun et le taux d'occupation des automobiles augmenteraient d'autant. À certaines conditions, l'implantation de telles voies réservées peut contribuer à une exploitation plus efficace d'une infrastructure, grâce à la hausse du nombre d'usagers qui l'empruntent.

Dans les corridors où, pour répondre adéquatement à la demande, les systèmes de transport en commun de haute capacité doivent être jumelés à une augmentation de l'offre d'infrastructures routières, la solution des voies réservées a l'avantage de satisfaire un plus grand nombre de besoins à un coût moindre. Dans un environnement où les lieux de résidence et d'activités sont de plus en plus dispersés, elle permet d'augmenter la qualité des services de transport disponibles, tout en offrant une certaine souplesse aux usagers. Contrairement à l'augmentation de la capacité routière, qui risque d'être rapidement utilisée par un flux supplémentaire de véhicules, une voie réservée offre généralement une capacité résiduelle qui permet de soutenir la croissance prévisible des déplacements.

C'est pourquoi le ministère des Transports a entrepris d'évaluer l'opportunité et la possibilité de réaliser dans la région de Montréal un réseau de voies réservées aux véhicules à haut taux d'occupation. Les données disponibles sur le covoiturage dans la région indiquent en effet qu'il

existe un potentiel de développement de ce créneau. Des comptages effectués en 1991 sur les ponts de la région de Montréal ont ainsi permis d'établir que les véhicules à deux passagers et plus représentaient 19 % du trafic observé sur ces ponts en période de pointe du matin. Par ailleurs, selon une estimation de la demande réalisée en 1991⁶, au moins 135 000 véhicules à deux occupants ou plus circulaient dans la région de Montréal, en période de pointe du matin.

Une simulation des déplacements effectués en période de pointe du matin sur l'actuel réseau routier et une autre, réalisée dans des conditions de circulation parfaites (écoulement libre), ont permis d'identifier les liens qui présentent le plus de potentiel d'attraction pour les covoitureurs. Par la suite, différents scénarios de réseaux de voies réservées ont été testés, puis évalués en fonction de leur faisabilité technique, des coûts de réalisation qui leur sont associés, des débits potentiels estimés et de l'effet prévisible sur la circulation, tant pour les covoitureurs que pour les automobilistes solitaires.

Les infrastructures routières qui présentent, pour le moment, le meilleur potentiel pour l'implantation d'une voie réservée sont :

- l'autoroute Métropolitaine, du boulevard des Sources à Pointe-Claire jusqu'à l'échangeur des Laurentides,

⁶ Cette estimation est principalement basée sur les résultats d'une enquête régionale origine-destination 1987 de la STCUM. Elle tient compte de l'évolution récente de la population par groupe d'âge, tirée des recensements de 1986 et 1991, et de l'évolution de l'attraction des différents pôles d'emploi, issue des tendances observées à même les enquêtes régionales origine-destination de la STCUM (1978, 1982 et 1987).

- les autoroutes 15 et 13, entre l'autoroute 440 à Laval et l'autoroute Métropolitaine,
- l'autoroute 40, du boulevard Laroche à Repentigny jusqu'au boulevard Ray-Lawson à Anjou,
- l'autoroute 25, entre l'autoroute 440 à Laval et la route 337 à Terrebonne.

L'autoroute 10, sur la couronne Sud, offrait un excellent potentiel. Elle n'a toutefois pas été retenue, pour ne pas nuire au transport en commun. Cette autoroute constitue en effet une voie de pénétration au centre-ville de Montréal, la destination où le transport en commun peut le mieux concurrencer l'automobile.

La pertinence de réserver certaines de ces voies aux camions, en dehors des périodes de pointe, n'a pas encore été évaluée de façon adéquate.

L'implantation d'une voie réservée sur l'autoroute 13 et des aménagements de celle de l'autoroute 15 sont déjà prévus pour 1995. Outre les bénéfices anticipés pour la population de la région, ces voies auraient pour avantage d'améliorer les liaisons entre les aéroports de Dorval et de Mirabel, dans le cas de la première, et entre l'aéroport de Mirabel et le centre-ville de Montréal, pour la seconde.

Les voies réservées aux autobus et aux autres véhicules à taux d'occupation élevé peuvent être aménagées selon différents concepts.

On peut, par exemple, convertir une voie autoroutière existante en voie réservée. C'est l'approche privilégiée pour la voie réservée de l'autoroute 40, dans l'est. Parce que la configuration du réseau et les aménagements géométriques sur l'auto-

route Métropolitaine rendent difficile et coûteuse la réalisation d'une voie réservée vers l'est, cette voie servirait seulement aux déplacements en direction ouest. Le même type d'aménagement conviendrait au tronçon de la voie réservée de l'autoroute 40 situé entre le boulevard des Sources et l'échangeur Côte-de-Liesse, qui présente une problématique similaire.

Un autre concept d'aménagement consiste en l'ajout d'une voie à l'infrastructure, pour éviter une détérioration trop marquée des conditions de circulation sur les voies régulières. Les voies réservées de l'autoroute 40 entre les échangeurs des Laurentides et Côte-de-Liesse sont conçues de cette façon. Même sans voie réservée, cet élargissement de 9 kilomètres de long se justifierait puisque ce tronçon est le plus névralgique du réseau autoroutier de la région. Pour assurer la continuité et l'exploitation efficace des voies réservées, des modifications majeures aux échangeurs des Laurentides et Décarie seraient également nécessaires. L'ensemble des interventions requises sur ce tronçon implique des investissements considérables, estimés de façon préliminaire à 90 millions de dollars.

L'implantation de voies réservées sur l'autoroute 15 impliquerait également l'ajout de voies routières. Contrairement à la voie réservée en direction sud, qui relierait les autoroutes 440 et 40, la voie réservée vers le nord commencerait à l'autoroute 40 et prendrait fin au pont Médéric-Martin. Sur le territoire de l'île de Montréal, l'autoroute 15 serait complétée, à quatre voies par sens, pour accueillir les voies réservées. À Laval, la voie réservée serait implantée sur les voies existantes. Cette perte de capacité routière pour les usagers des voies régulières serait compensée par l'aménagement de voies de service. La construction de quatre rampes d'accès pour les autobus et

d'un stationnement incitatif est aussi envisagée.

Pour l'autoroute 25, le concept de voie réservée, en direction sud, prévoit qu'une voie s'ajouterait aux deux déjà existantes, sur toute la longueur. En direction nord, la voie réservée, comme l'élargissement, débiterait à l'autoroute 440 et se terminerait au pont Mathieu. La mise en œuvre de ce projet nécessiterait aussi l'élargissement de deux ponts et la réfection de deux viaducs.

À partir d'une évaluation des débits aux endroits les plus achalandés sur ces voies, on estime que plus de 45 000 covoitureurs pourraient profiter, en période de pointe du matin, du réseau proposé de voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé. La durée moyenne de leurs déplacements serait ainsi réduite d'au moins cinq minutes, alors que, dans l'ensemble, elle serait stable pour les autres usagers de la route. Le potentiel d'attraction de ce réseau est tel que certains débits s'approcheraient même de la pleine capacité d'une voie normale. Dans ce contexte, il serait possible que l'on n'obtienne pas l'effet incitatif visé. Des analyses supplémentaires permettront, d'une part, de voir comment on peut modifier les accès et les sorties prévus aux voies réservées, pour corriger ce problème, et, d'autre part, d'évaluer la pertinence d'élever le critère d'occupation de deux à trois personnes par véhicule.

L'opportunité des voies réservées pour le transport en commun n'a pas encore été évaluée. Il s'agit là d'un segment non négligeable de la clientèle visée, puisque 50 autobus transportent à peu près autant d'usagers que 2 000 voitures, soit la capacité-heure d'une voie autoroutière. L'intégration des besoins liés à la desserte par transport en commun pourrait amener des modifications au réseau et aux aména-

gements proposés. Le ministère des Transports prévoit examiner cette question avec les organismes de transport en commun de la région.

La mise en place d'un réseau de voies réservées doit aussi s'accompagner de mesures de contrôle, afin d'assurer le respect des conditions d'utilisation des voies. Les expériences à l'étranger montrent que le taux d'infraction est fortement lié à l'importance des sanctions et au niveau de surveillance exercé par les autorités responsables. À la lumière de ces expériences, il semble que des amendes se situant entre 100 \$ et 200 \$ pour une première offense et entre 200 \$ et 350 \$ pour les suivantes permettraient d'obtenir un effet dissuasif satisfaisant. Pour les mêmes raisons, une contravention devrait entraîner des points d'inaptitude au dossier du conducteur.

D'autres mesures de nature incitative peuvent également contribuer au succès de ce projet. Une campagne d'information visant la promotion des avantages liés à l'utilisation des voies réservées pourrait ainsi accroître le transfert modal et faciliter son acceptation par les non-bénéficiaires. Un budget de 5 millions de dollars pourrait être prévu à cette fin.

On pourrait aussi envisager des mesures en vue de changer les comportements des travailleurs, qui sont généralement la clientèle visée par les interventions qui ont pour but de soulager la congestion. La mise en place de telles mesures est souvent confiée aux employeurs. Ayant beaucoup à gagner de l'efficacité des réseaux et systèmes, les entreprises ont en effet des responsabilités à l'égard des transports. Ces mesures peuvent couvrir un éventail très large, qui va des activités de promotion à un service de jumelage de covoitureurs, en passant par l'octroi de bénéfices directs ou indirects aux employés.

Coûts prévus

Coût total (Ministère) :	160 millions \$
Immobilisation :	155 millions \$
Campagne d'information :	5 millions \$

■ *Extension du système de gestion de la circulation autoroutière*

Le réseau routier constitue un des services publics les plus utilisés par les citoyens et les entreprises. Chaque jour, la population de la région effectue sur ce réseau plus de 5 millions de déplacements en automobile. Les pertes de temps que subissent les usagers, à cause de la congestion imputable à une demande supérieure à la capacité des infrastructures et de celle provoquée par les fréquents accidents et pannes, occasionnent des coûts et des inconvénients à l'ensemble de la société.

Les axes autoroutiers sont ceux qui enregistrent les niveaux de congestion et les taux de fréquence d'incidents les plus élevés. En plus de diminuer le confort des usagers et la fiabilité des services, la congestion nuit au dynamisme économique de la région.

Le ministère des Transports investira en 1995 et 1996 près de 19 millions de dollars pour parachever la mise en place d'un système de gestion de la circulation autoroutière sur le réseau délimité par les autoroutes 25/Métropolitaine/Décarie/Ville-Marie. Ce système inclut des fonctions de gestion des incidents, d'information aux usagers et de contrôle de la circulation sur les bretelles d'accès et de sortie des autoroutes.

Dans des conditions de circulation intense, la capacité d'une autoroute à trois voies, dont une est obstruée à cause d'un incident, peut être réduite de moitié. Il faut donc

réagir rapidement à tout événement perturbateur. Un dépistage et une intervention rapides diminuent les pertes de temps et limitent les risques que d'autres situations dangereuses se produisent.

Grâce au système actuellement en place sur des tronçons des autoroutes Métropolitaine et Décarie, le Ministère estime avoir réduit la durée des incidents de trente-cinq heures pendant le mois d'octobre 1994 seulement. Pendant cette période, 286 pannes et 138 accidents ont été signalés. Le Ministère évalue à 43 millions de dollars les sommes nécessaires pour étendre ce système aux autres tronçons autoroutiers problématiques qui se prêtent aux conditions d'implantation de ce système. L'extension du système prévoit deux niveaux d'intervention. Le premier comprend la couverture des tronçons suivants : l'autoroute 20 entre les autoroutes 13 et Décarie, l'autoroute 40 entre les autoroutes 13 et 520, l'autoroute 15 de l'échangeur Turcot à l'autoroute Bonaventure et l'autoroute 13 entre les autoroutes 20 et 40. Cette couverture consiste à installer des équipements de télésurveillance, de détection automatique des incidents, d'information des usagers et de régulation des accès aux autoroutes. Le deuxième niveau d'intervention comprend la mise en place d'équipements de télésurveillance et d'information des usagers à 13 échangeurs importants des couronnes Nord et Sud.

Coûts prévus

Ministère :	43 millions \$
-------------	----------------

■ *Optimisation du corridor de l'autoroute Métropolitaine*

L'autoroute Métropolitaine joue un rôle particulier dans la région, qui tient à l'im-

portance des activités économiques situées de part et d'autre de ce corridor, et à sa situation de carrefour de la circulation.

Cette autoroute est pratiquement utilisée à pleine capacité du matin au soir. Comme c'est le seul axe est-ouest qui traverse le territoire de la CUM, elle constitue l'épine dorsale du réseau routier de la région mont-réalaise. Aux heures de pointe du matin, 11 % des déplacements effectués en automobile dans la région se font par cette autoroute. L'achalandage quotidien sur certains de ses tronçons dépasse 143 000 véhicules.

Les interventions proposées visent l'optimisation de ce corridor autoroutier. Un des volets du projet consiste à corriger, au coût de 5,5 millions de dollars, les problèmes de géométrie et d'entrecroisement des mouvements de circulation, en déplaçant l'entrée Saint-Hubert est et la sortie Saint-Michel, et en éliminant la sortie D'Iberville et l'entrée Jarry.

Un autre volet consiste à ajouter une troisième voie de circulation aux voies de service existantes, aux endroits où il n'y en a que deux. Le coût pour assurer l'homogénéité des caractéristiques géométriques des voies de service s'élèverait à 17,6 millions de dollars. Les interventions proposées comprennent également le réaménagement des ronds-points Papineau et L'Acadie, ce qui impliquerait la construction de viaducs. Les investissements requis, soit 24 millions de dollars, contribueraient à faciliter considérablement les mouvements est-ouest et nord-sud.

Des interventions de moindre envergure, tels le réaménagement du chevauchement des rues Saint-Denis et Lajeunesse et des modifications à la signalisation et à l'éclairage nécessiteraient des investissements additionnels de 1 million de dollars.

Coûts prévus

Ministère : 48,1 millions \$

■ *Raccordement de l'autoroute Ville-Marie (720) à l'autoroute 25*

L'autoroute 720, qui débute à l'autoroute 15, se termine à la rue du Havre, à Montréal, à proximité de l'axe du pont Jacques-Cartier. Vers l'est, la rue Notre-Dame assure la continuité du corridor de l'autoroute 720 jusqu'à l'autoroute 25. Les caractéristiques de la rue Notre-Dame, qui ne dispose que de deux voies de circulation par sens et compte un nombre élevé d'intersections, ne lui permettent toutefois pas de répondre adéquatement aux besoins. De plus, les accès actuels aux différents terminaux du port de Montréal sont déficients et nuisent à l'efficacité de toute la chaîne de transport des marchandises.

Le raccordement de l'autoroute Ville-Marie à l'autoroute 25 par un lien rapide et fonctionnel améliorerait l'efficacité du réseau routier, diminuerait les effets de débordement du trafic régional et de transit sur le réseau local et, enfin, permettrait de desservir plus adéquatement le port de Montréal. Par ailleurs, l'aspect sécuritaire de ce corridor serait grandement amélioré par la réduction du nombre d'intersections.

Le concept établi il y a une dizaine d'années prévoit la construction d'un boulevard urbain de trois voies par sens, séparées par un terre-plein central, de la rue du Havre à la rue Viau, et une autoroute à trois voies par sens pour le tronçon qui parachèvera le raccordement jusqu'à l'autoroute 25. La mise en œuvre de ce concept exigerait des investissements de 92 millions de dollars.

Dans une perspective de rationalisation des dépenses publiques, de nouvelles démarches ont été effectuées récemment auprès de partenaires présents dans le secteur du parc industriel Dickson, afin d'évaluer la possibilité de modifier le concept initial et de diminuer les coûts du projet. Ces démarches ont mené à envisager le prolongement souhaité en boulevard urbain sur toute sa longueur, ce qui pourrait ramener les coûts du projet à environ 50 millions de dollars. On éviterait ainsi la construction de deux structures. Ce concept offrirait sensiblement les mêmes avantages pour ce qui est de la performance routière. Une étude sera réalisée sous peu pour en préciser l'opportunité et la faisabilité.

Coûts d'immobilisation prévus

Ministère (option 1) : 92 millions \$
Ministère (option 2) : 50 millions \$

■ *Réaménagement de l'échangeur situé au carrefour des autoroutes 40 et 520*

L'échangeur qui unit les autoroutes Métropolitaine (40) et Côte-de-Liesse (520) compte de nombreux entrecroisements et des courbes très serrées. Sa signalisation est par ailleurs inadéquate. La présence de feux de circulation aux carrefours de ces deux autoroutes majeures du territoire limite les échanges interréseaux, à cause de la congestion et des files d'attente que crée cette situation.

Le projet proposé consiste à réaménager l'échangeur entre les autoroutes 40 et 520 en construisant des accès étagés et en éliminant les sections d'entrecroisement, les courbes serrées et les feux de circulation. La réalisation de ce projet, qui coûterait 14 millions de dollars, comporterait de nombreux avantages : fluidité et sécurité

accrues de la circulation, accès plus facile à l'aéroport de Dorval et au pôle d'emploi de la municipalité de Saint-Laurent et des secteurs industriels avoisinants, et amélioration de la desserte par le transport en commun pour les circuits empruntant cet itinéraire.

Coûts prévus

Ministère : 14 millions \$

■ *Parachèvement de l'autoroute 440 entre la route 117 et l'autoroute 13*

À l'heure actuelle, les voies rapides de l'autoroute 440 à Laval se terminent au niveau de l'échangeur de la route 117; seules les voies de services assurent un lien avec l'autoroute 13. Cela provoque un déséquilibre fonctionnel qui crée des problèmes de circulation et de sécurité routière. Ces perturbations sont attribuables à des mouvements d'entrecroisement et à des conflits entre la circulation de transit et une circulation locale due à la présence de commerces sur les terrains adjacents.

Les voies de service entre la route 117 et l'autoroute 13 supportent actuellement des débits quotidiens d'environ 70 000 véhicules. Aux heures de pointe, l'achalandage atteint la pleine capacité des voies de service, ce qui entraîne des ralentissements. Par ailleurs, la discontinuité du réseau autoroutier conduit à la sous-utilisation des voies rapides construites récemment entre l'autoroute 15 et la route 17.

Le projet proposé prévoit la construction des voies rapides sur ce tronçon et d'un échangeur au niveau de la 100^e avenue à Laval. Une fois parachevée, au coût de 8 millions de dollars, cette infrastructure devrait accueillir entre 2 500 et 3 000 véhicules par direction aux heures de pointe.

La réalisation de ce projet optimiserait les investissements effectués sur les tronçons situés plus à l'est et permettrait de séparer le trafic de transit du trafic local, ce qui améliorerait la sécurité des usagers. Ce projet créerait aussi des conditions plus propices à l'équilibrage des flux de circulation sur les ponts qui relient l'île Jésus et l'île de Montréal. Enfin, il rendrait possible l'établissement d'un lien continu et opérationnel entre les voies réservées des autoroutes 13 et 15, favorisant par le fait même l'efficacité et l'intermodalité des réseaux de transport.

Coûts prévus

Ministère : 8 millions \$

■ *Réaménagement de la route 337 entre l'autoroute 640 et le chemin Martin-Newton*

Sous la pression d'une forte croissance démographique, l'achalandage du réseau routier desservant le territoire de la municipalité régionale de comté des Moulins a connu une hausse accélérée. Les débits quotidiens varient maintenant de 25 000 à 30 000 véhicules sur la route 337, entre l'autoroute 640 et le chemin Martin-Newton, aux limites des municipalités de Mascouche et de Terrebonne. Il s'agit d'un débit exceptionnellement élevé pour une route à deux voies. En période de pointe, la congestion s'y fait sentir pendant plusieurs heures, alors qu'en période creuse, les débits atteignent la pleine capacité de la route. Les chaussées sont par ailleurs dans un état de dégradation avancée.

Si l'on réaménage ce tronçon de la route 337 en quatre voies à chaussées séparées, sa capacité s'en trouvera plus que doublée. En plus d'améliorer la fluidité de la circulation, cet investissement, estimé à 6 mil-

lions de dollars, répondrait au besoin pressant de réfection de la chaussée. Les aménagements géométriques prévus rendraient également l'infrastructure plus sécuritaire.

Coûts d'immobilisation prévus

Ministère : 6 millions \$

Scénario 3

FAIRE LE MAXIMUM pour répondre au plus grand nombre de demandes

Si l'ensemble des projets de transport des personnes à l'étude au ministère des Transports ou demandés par les intervenants devaient être réalisés, cela nécessiterait des investissements de 3 à 4 milliards de dollars. Du côté du transport en commun, la facture pourrait s'élever à plus de 2 milliards, selon la technologie envisagée pour les systèmes de haute capacité. Au niveau des infrastructures routières, les besoins exprimés se chiffrent à plus de 1,5 milliard de dollars, ce qui comprend les coûts de plusieurs projets majeurs de prolongement d'autoroutes.

Les demandes sont élevées, mais des pressions s'exercent aussi en sens contraire. La mondialisation des marchés et l'ouverture qu'elle exige ont intensifié la concurrence internationale. Des mesures doivent être prises pour assurer à la région de Montréal et au Québec une place enviable sur la scène mondiale : la compétitivité est devenue le mot d'ordre.

Par ailleurs, la population manifeste des préoccupations plus grandes à l'endroit de l'environnement et de la qualité de vie. Elle a de nouvelles exigences, et elle renonce difficilement aux avantages et services acquis au fil des ans.

Concilier ces pressions et ces besoins oblige à faire des choix, et ce, en respectant les principes d'un développement durable. Comment répondre aux besoins de la société d'aujourd'hui sans compromettre la possibilité pour les générations futures de satisfaire les leurs ? La question est au cœur des débats actuels, et les transports n'y échappent pas. On peut toujours financer des immobilisations en transport sur plusieurs années, mais cette période d'amortissement ne devrait pas dépasser le moment où ces infrastructures ou équipements nécessiteront des réinvestissements majeurs.

Le ministère des Transports propose des scénarios d'intervention qui, estime-t-il, peuvent concilier les intérêts des divers groupes de la région et répondre aux besoins les plus importants, dans une perspective métropolitaine.

Il est aussi ouvert à d'autres scénarios, qui pourraient être élaborés à l'occasion de la consultation qui s'amorce. Pour autant qu'elles respectent les limites de l'effort fiscal qui peut être demandé aux citoyens et aux entreprises et qu'elles soient équitables pour les différents groupes, toutes les solutions peuvent être envisagées.

Le plan de transport qui sera retenu doit profiter à l'ensemble des citoyens et des entreprises de la région. Nous avons le loisir de choisir de faire le maximum pour répondre à toutes les demandes. Tous doivent cependant également être prêts à faire leur part, dans la mesure des bénéfices qu'en retirera la région.

Proposition d'encadrement institutionnel et financier

La réforme du mode d'organisation et de financement du transport des personnes dans la région de Montréal devrait déboucher sur la mise en place d'un cadre qui permette de planifier et de coordonner les systèmes de transport en commun et les infrastructures routières dans une perspective métropolitaine, ainsi que de gérer les systèmes métropolitains de transport en commun de façon à financer leur exploitation à l'échelle de la région. Il ne serait pas équitable d'obliger une partie seulement des municipalités de la région à assumer seules le fardeau des équipements et des services de transport en commun dont le rayonnement est métropolitain.

À cette fin, il importe de :

- Faire prévaloir une perspective métropolitaine et intégrée dans la planification des infrastructures et des systèmes de transport;
- Assurer la coordination entre les modes de transport, pour ce qui est de leur gestion et de leur tarification;
- Confier les trains de banlieue à un organisme métropolitain;
- Assurer un financement stable à long terme du transport en commun, par des sources de financement perçues dans la région;

- Assurer le financement de l'exploitation du transport en commun en misant sur la participation des usagers, des propriétaires fonciers et des bénéficiaires non usagers;
- Répartir entre toutes les municipalités de la région la part du coût des équipements ou infrastructures régionaux de transport en commun qui leur revient;
- Renforcer l'intégration tarifaire entre les réseaux de transport en commun de la région et harmoniser les politiques tarifaires des différents organismes de transport.

Le cadre institutionnel proposé : un organisme métropolitain

Différentes approches peuvent être envisagées pour atteindre les objectifs poursuivis. Le Ministère estime que l'approche la plus appropriée serait de maintenir la responsabilité des sociétés de transport en commun et des conseils intermunicipaux de transport en commun en matière d'organisation et de gestion des services, mais de confier la responsabilité des dossiers d'intérêt commun à un organisme métropolitain.

Pour ce qui est des infrastructures routières, l'organisation et l'exploitation demeuraient une responsabilité locale, mais l'organisme métropolitain assumerait certaines

responsabilités au niveau de la planification et de la coordination des interventions sur le réseau métropolitain.

Dans le cadre de cette approche, l'organisme métropolitain aurait la responsabilité de définir le réseau métropolitain de transport en commun et de soutenir financièrement les services offerts sur ce réseau, c'est-à-dire le train, le métro et certains services d'autobus. Pour ce qui est du réseau routier, l'organisme métropolitain pourrait participer au financement de certaines interventions sur le réseau métropolitain, par exemple pour favoriser une meilleure gestion de la circulation.⁷

■ *Le territoire*

La région métropolitaine de recensement de Montréal forme le territoire le mieux adapté à l'établissement d'un organisme régional responsable du transport en commun et de certaines fonctions en matière de transport routier.

■ *La représentation*

Différentes possibilités peuvent être envisagées quant à la composition du Conseil de cet organisme métropolitain. Celui-ci pourrait être constitué d'élus municipaux et présidé par une personne désignée par le gouvernement. Il pourrait aussi être composé de personnes élues au suffrage universel sur la base de districts, ou encore de commissaires nommés par le gouvernement.

⁷ Appellation choisie pour désigner les routes nationales et régionales, ainsi que des artères majeures de responsabilité municipale, comme les boulevards Pie-IX et Saint-Martin. Ce réseau offre une grande capacité et accueille les déplacements les plus longs.

Première option : des élus municipaux

L'avantage de faire appel à des représentants municipaux réside dans le fait qu'il s'agit d'un mode de représentation connu au Québec, ce qui minimiserait les changements aux règles en vigueur.

La répartition de ces élus municipaux sur le territoire métropolitain serait établie à partir d'instances comme les municipalités régionales de comté ou les sociétés de transport. Le principal inconvénient de ce mode de représentation est qu'il pourrait mener à une dynamique de compromis entre les intérêts municipaux en présence, plutôt qu'au développement d'une vision propre à la région. Les élus municipaux étant d'abord redevables aux citoyens qui les élisent, cela rendrait plus difficile l'émergence d'une dynamique régionale.

Deuxième option : des élus régionaux

L'élection directe de membres du Conseil de l'organisme métropolitain au suffrage universel, sur la base de districts, procurerait un mandat plus clair. Le fait d'élire des membres à des fonctions strictement métropolitaines faciliterait le développement d'une vision régionale et la prise en charge des intérêts de la région. L'élection directe par les citoyens de représentants pour l'exercice d'une fonction spécialisée est une formule répandue aux États-Unis, où elle a donné de bons résultats.

Afin de minimiser les formalités liées à ce mode de représentation, il conviendrait que l'élection des membres du Conseil de l'organisme métropolitain ait lieu en même temps que les élections municipales. Or, les élections municipales ne se tiennent pas toutes en même temps et chaque liste électorale est distincte. Il faudrait donc modifier le processus électoral municipal pour faire en sorte que les élections dans toutes

les municipalités de la région coïncident. Il faudrait également doter la région d'une liste électorale commune, puisque plusieurs membres du Conseil de l'organisme métropolitain seraient élus dans des districts comprenant plus d'une municipalité. À cet égard, une liste électorale permanente faciliterait la tenue des élections régionales.

Par contre, un organisme métropolitain ainsi constitué pourrait ne pas être légitimé de faire contribuer les municipalités ou les sociétés de transport en commun à un «déficit» qu'elles ne maîtrisent pas.

De même, le fait que la tarification régionale des services de transport en commun serait établie par un organisme métropolitain formé d'élus régionaux pourrait poser problème. En effet, si les sociétés de transport en commun continuent à percevoir les recettes régionales, lesquelles constituent une part importante de leurs revenus, les élus régionaux auront une influence déterminante sur le niveau des quotes-parts municipales. En raison de l'octroi aux sociétés de transport d'une aide financière pour les services du réseau métropolitain, cela pourrait néanmoins se justifier, puisqu'une part importante, sinon la quasi-totalité, des déplacements nécessitant un titre régional se ferait sur le réseau métropolitain.

Troisième option : des commissaires

Une troisième option consiste à nommer au Conseil de l'organisme métropolitain des personnes non élues, des commissaires, qui auraient pour fonction de gérer le transport en commun régional.

En pareil cas, le rôle de l'organisme métropolitain serait axé davantage sur les fonctions de planification, de coordination et de gestion que sur le leadership politique. Le rôle des commissaires serait d'articuler la

vision régionale du développement du transport et de défendre l'intérêt régional. Par contre, une formule misant sur les commissaires comporte les mêmes inconvénients que ceux mentionnés à l'endroit des élus régionaux.

Ces commissaires pourraient être des spécialistes du domaine des transports, ou encore provenir du milieu des affaires ou des clientèles. Leur nomination serait faite par le gouvernement. Les responsabilités de l'organisme métropolitain seraient sensiblement les mêmes que celles qui lui sont dévolues dans les deux autres scénarios.

Le nombre de membres

Pour ce qui est du nombre de membres qui siègeraient au Conseil d'un organisme métropolitain, l'hypothèse envisagée est de 20 personnes. Chaque entité territoriale désignerait ses représentants. La représentation proportionnelle à la population serait ainsi assurée, tout en préservant l'efficacité du fonctionnement. Dans le cas où le Conseil serait composé de commissaires, leur nombre pourrait toutefois se limiter à 3.

L'approche privilégiée par le Ministère

L'avenir des transports dans la région requiert une vision claire des stratégies et des moyens à mettre en œuvre pour améliorer les liaisons entre les différentes parties de la région et la coordination entre les réseaux de transport, particulièrement de transport en commun, ainsi que la complémentarité entre les modes de transport. La hausse de l'achalandage et la rentabilité des services en dépendent.

Seul un organisme métropolitain doté d'un leadership distinctif et spécifique sera en mesure de relever le défi d'articuler une telle vision et de la mettre en œuvre. À cet égard, l'élection au suffrage universel de

représentants régionaux apparaissant difficilement réalisable à brève échéance, le Ministère privilégie la désignation de commissaires pour siéger au sein de l'organisme métropolitain. Il reviendrait alors à ces nouveaux leaders régionaux de définir une nouvelle façon de faire et de tracer ainsi la voie d'actions futures.

■ *La mission d'un organisme métropolitain*

L'organisme métropolitain aurait la responsabilité de définir le réseau métropolitain de la région pour le transport routier et le transport en commun, et de soutenir financièrement les services offerts sur le réseau métropolitain de transport en commun (métro, train et certains services d'autobus). Il serait également responsable de la gestion et de l'exploitation des trains de banlieue. De plus, il pourrait contribuer au financement de certains investissements pour faciliter la circulation des personnes sur le réseau routier métropolitain.

Selon cette approche, le champ d'intervention d'intérêt régional en matière de transport devrait comprendre les équipements et services qui ont des retombées sur l'ensemble de la région ou sur le territoire d'au moins deux organismes de transport en commun. La région exprimerait concrètement cet intérêt en soutenant financièrement les services formant le réseau métropolitain de transport en commun et en contribuant, si désiré, au financement de certaines interventions sur le réseau routier métropolitain.

Jusqu'à aujourd'hui, la planification, la gestion et la tarification des services de transport en commun s'est faite de façon locale et cloisonnée. Au niveau du transport routier, le gouvernement fédéral, le

gouvernement du Québec et les municipalités n'agissent pas, non plus, dans une perspective de complémentarité de ces infrastructures. La conséquence en est que la région aura de la difficulté à faire face aux défis et aux enjeux des prochaines décennies.

Dans ce contexte, le soutien financier aux services régionaux de transport peut constituer un outil de coordination, de planification et de développement du réseau métropolitain. Une telle mesure favoriserait l'implantation de voies réservées et inciterait à identifier les axes prioritaires de déplacements dans la région et à développer l'achalandage dans certains axes. Elle pourrait même devenir un outil de planification de l'aménagement à plus long terme pour les municipalités et les municipalités régionales de comté.

Cette approche prévoit le remplacement du Conseil métropolitain de transport en commun par un nouvel organisme régional qui posséderait des pouvoirs accrus en matière de transport régional sur tout le territoire de la région métropolitaine de recensement de Montréal. La STL, la STRSM, la STCUM et les conseils intermunicipaux de transport en commun continueraient à organiser et à financer les services sur leurs territoires respectifs. La STCUM demeurerait entièrement responsable de la gestion du métro et continuerait d'en être propriétaire et d'en assurer le financement (après contribution de l'organisme métropolitain). Ainsi, elle pourrait continuer à coordonner les services d'autobus et de métro, qui sont très fortement intégrés, tout en assurant l'efficacité du service. Le partage des compétences en matière d'exploitation et de financement des infrastructures routières demeurerait également inchangé, compte tenu de l'apport de l'organisme métropolitain.

■ *Les responsabilités d'un organisme métropolitain*

L'organisme métropolitain exercerait les responsabilités suivantes :

- Définir le réseau métropolitain de transport en commun. Ce réseau inclurait le métro, les trains de banlieue et les circuits d'autobus utilisant des voies réservées, en particulier celles qui relient les grandes composantes du territoire métropolitain et qui sont utilisées par plusieurs transporteurs, comme les voies du pont Champlain et du pont Viau.
- Définir le réseau routier métropolitain.
- Soutenir financièrement les services offerts sur le réseau métropolitain de transport en commun.
- Soutenir financièrement, le cas échéant, la réalisation d'interventions facilitant la circulation des personnes sur le réseau routier métropolitain.
- Partager entre les municipalités de la région métropolitaine de recensement de Montréal les coûts associés au soutien financier du réseau métropolitain de transport en commun.
- Planifier et décider de la mise en place des infrastructures et équipements associés au réseau métropolitain de transport en commun, y inclus le métro et les trains de banlieue.
- Assumer les coûts d'immobilisation (après subvention) et d'exploitation des services de transport en commun suivants : voies réservées et terminus utilisés conjointement par deux exploitants ou plus, stationnements incitatifs et autres équipements et infrastructures à vocation régionale.
- Définir le système tarifaire des services de transport en commun : fixer les tarifs interréseaux et partager les recettes interréseaux; définir les formes de différenciation tarifaire (ex. : selon la distance ou la période de la journée); assurer la compatibilité des titres tarifaires (ex. : admissibilité aux tarifs réduits) et des équipements de perception et, enfin, harmoniser les tarifs entre les trains et les réseaux d'autobus dans des corridors parallèles, dans une optique de complémentarité entre les deux modes.
- Assurer la coordination des services de transport en commun subventionnés, notamment en ce qui a trait aux points de rabattement et à la synchronisation des horaires.

La planification par l'organisme métropolitain des infrastructures et équipements se ferait en conformité avec le plan de transport établi par le gouvernement en collaboration avec les décideurs de la région.

Par ailleurs, l'organisme métropolitain aurait la tâche de définir les modalités de soutien financier au réseau métropolitain et, notamment, de déterminer les critères d'accès à l'aide financière qui seront retenus dans le cas des services d'autobus (corridors empruntés, niveau d'achalandage, qualité du service, rabattement sur des équipements à grande capacité ou à un terminus) et le montant qui sera accordé en subvention.

De plus, l'organisme métropolitain aurait la responsabilité de financer en totalité des stationnements incitatifs, terminus et voies réservées utilisés conjointement, ce qui pourrait faciliter la mise en place d'infrastructures utilisées pour l'ensemble de la région. Il serait dans l'intérêt de la région que l'organisme métropolitain ait prépon-

dérance sur les pouvoirs des municipalités dans l'établissement de voies réservées.

La responsabilité des trains de banlieue serait également confiée à l'organisme métropolitain. À ce titre, celui-ci planifierait et organiserait les services, accorderait les contrats et assumerait le déficit d'exploitation. Le fait de confier les lignes de trains à l'organisme métropolitain rendrait plus facilement réalisable le développement de nouvelles lignes, puisque ce potentiel de développement se situe surtout hors du territoire de la CUM.

L'encadrement financier proposé

Les sociétés et les conseils intermunicipaux de transport en commun

Les sociétés et les conseils intermunicipaux de transport en commun conserveraient les mêmes responsabilités en matière de financement de leurs réseaux réguliers respectifs. Par ailleurs, les revenus interréseaux seraient partagés entre les organismes selon l'utilisation. Ainsi, chaque réseau serait rémunéré en fonction des services rendus. Les déficits d'exploitation pour les services offerts sur le réseau métropolitain, après l'aide financière de l'organisme métropolitain, seraient à la charge des sociétés et des conseils intermunicipaux de transport.

L'organisme métropolitain de transport

L'organisme métropolitain assumerait la responsabilité de soutenir financièrement le réseau métropolitain de transport en commun, et de financer la mise en place et l'exploitation des voies réservées, des stationnements incitatifs et des terminus, pour la partie des coûts d'immobilisation non couverts par les subventions versées en vertu du programme d'aide gouvernemental. Il aurait également la responsabilité d'exploiter les services de trains de

banlieue et d'en financer le déficit après contribution des municipalités desservies. Ces responsabilités financières pourraient représenter environ 150 millions de dollars par an pour le réseau métropolitain de transport en commun seulement, si l'on retient l'hypothèse d'une aide financière de 0,50 \$ par passage pour les déplacements effectués par transport en commun sur ce réseau. L'organisme métropolitain pourrait aussi soutenir financièrement les municipalités qui implantent des mesures ayant pour effet de faciliter la circulation des personnes sur le réseau routier métropolitain. En agissant ainsi, les municipalités amélioreraient en effet la performance de l'ensemble du système de transport métropolitain.

Pour assumer ses responsabilités, l'organisme métropolitain disposerait de sources de financement perçues à la grandeur de la région métropolitaine de recensement de Montréal. Les revenus du Fonds de contribution des automobilistes au transport en commun, notamment, qui se chiffrent à environ 38 millions de dollars par an, seraient dorénavant remis à l'organisme métropolitain. Les autres sources considérées sont une taxe sur les places de stationnement non résidentiel, qui serait prélevée sur tout le territoire de l'organisme métropolitain, et une taxe sur l'essence, également perçue sur tout le territoire. Une participation des municipalités au financement du nouvel organisme devrait également être envisagée.

Le recours aux sources de financement évoquées se justifie à plusieurs égards.

La taxe sur le stationnement non résidentiel permettrait de faire contribuer les automobilistes et les entreprises au financement du transport en commun. L'utilisation de la voiture est nécessairement conditionnelle à l'accès à une place de stationnement et, sur

un territoire, le nombre de places de stationnement est étroitement lié à la forme d'urbanisation et à la présence de bénéficiaires indirects des systèmes de transport, tels les commerçants et les employeurs. Quant à la taxe sur l'essence, elle fait contribuer l'automobiliste au financement en fonction de l'utilisation de la voiture, et permet de le faire participer à titre de bénéficiaire indirect.

Par ailleurs, une participation municipale traduirait le fait que les équipements et infrastructures régionaux ont un caractère structurant et qu'ils constituent un outil pour développer le territoire et viabiliser certaines zones. Bien que les citoyens de l'ensemble de la région profitent directement ou indirectement des systèmes de transport des personnes, leur contribution varie sensiblement selon les municipalités où ils habitent. Une contribution à l'organisme métropolitain, perçue dans les municipalités où les charges pour le transport sont présentement les plus faibles, serait un des éléments d'un système fiscal qui fait en sorte que les citoyens participent équitablement au financement des services de transport.

Quant à la contribution des municipalités au financement des services de train, elle devrait être équivalente aux coûts qu'elles assument à l'égard des réseaux réguliers de transport en commun, soit environ 40 % des coûts totaux. Les municipalités d'où proviennent les usagers seraient appelées à contribuer à ces dépenses selon leur richesse foncière et le niveau de service reçu.

Le cadre financier retenu devra viser à mieux refléter le bénéfice obtenu, et permettre à la région de disposer des ressources nécessaires à l'atteinte des objectifs fixés, tout en assurant un partage équitable entre les différents partenaires.

En contrepartie de l'arrêt de la subvention au Conseil métropolitain de transport en commun et de la subvention pour éponger le déficit de la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes, le gouvernement met donc en place un cadre financier qui assure un financement stable et plus équitable des services de transport en commun. Cette nouvelle manière de financer le transport en commun permettra de dépasser la dynamique des effets de débordement et donnera au financement du système de transport régional une perspective métropolitaine.

Les réseaux réguliers d'autobus ayant une portée locale seraient financés exclusivement par les sociétés et conseils intermunicipaux de transport concernés. De leur côté, les services de train de banlieue relèveraient de l'organisme métropolitain, et leur financement serait traité comme les autres composantes du réseau métropolitain. Ils bénéficieraient donc d'une aide financière de l'organisme métropolitain et le déficit d'exploitation serait partagé entre les municipalités desservies.

L'urgence d'agir

Le principal objectif est d'améliorer la performance des systèmes de transport dans la région de Montréal. La solution proposée y contribuerait par une prise en charge de certaines responsabilités au niveau métropolitain. Un organisme métropolitain responsable du réseau métropolitain de transport en commun permettrait à la région de se donner une vision du développement et de l'exploitation des services et de partager plus équitablement les coûts des équipements et services métropolitains.

Il est impérieux que l'organisation et le financement du transport en commun reflètent les liens socio-économiques qui se sont tissés au cours des dernières décennies

à l'intérieur de la région, ainsi que la dynamique des déplacements qui s'y est développée.

Pendant plusieurs années, le gouvernement a voulu combler les lacunes d'un cadre institutionnel et financier qui ne convenait plus. Des subventions ont été versées et des investissements ont été faits pour soutenir un système de transport mieux adapté à des besoins de déplacement de plus en plus régionaux. Nous sommes maintenant à un point tournant. L'arrêt de certaines subventions impose une remise en question de cet arrangement. Mais, qui plus est, la réalité des liens socio-économiques de la région oblige à une redéfinition des rôles des divers partenaires. L'organisation et le financement du transport en commun tels que nous les avons connus constituent désormais un frein à l'essor de la région.

Tous les éléments convergent pour accentuer l'urgence de mettre en place un cadre institutionnel et financier qui reflète la réalité régionale. Ce nouvel encadrement est indispensable pour améliorer l'équité entre les différents partenaires et l'efficacité, voire l'efficience des déplacements à l'intérieur de la région métropolitaine.

La solution proposée repose sur les principes suivants. D'une part, une solution durable et équitable exige un financement des infrastructures et des services de transport en commun qui, parce qu'il bénéficie à l'ensemble de la région, est assumé par toutes les parties. D'autre part, la réalité des déplacements doit se refléter dans la définition du territoire d'un organisme métropolitain chargé de les coordonner. Enfin, le partage des responsabilités au niveau régional doit être suffisamment précis pour éviter les chevauchements des responsabilités de niveau local et régional.

Une invitation à la solidarité

La démarche dans laquelle s'engage le ministère des Transports en proposant aux décideurs en matière de transport de la région de Montréal un diagnostic, des orientations et des esquisses de scénarios, constitue par plusieurs aspects une première. D'abord, parce que le Ministère adopte une approche intégrée, qui tient compte de tous les modes de transport. Ensuite, parce qu'il prend les moyens pour associer ses partenaires à l'évaluation de la situation, à l'élaboration de solutions et à leur mise en œuvre. Il assume ainsi sa mission d'intégration et de coordination des systèmes de transport, tout en respectant la dynamique qui anime la région.

La démarche proposée est une invitation à la concertation et à la solidarité. La région de Montréal forme en effet un tout. Même s'ils varient selon les groupes ou les territoires, les besoins ne peuvent y être dissociés. L'interdépendance des problématiques exige nécessairement des solutions d'ensemble.

Le Ministère compte de nombreux partenaires qui planifient, financent et exploitent des services de transport dans la région. L'efficacité des services offerts et l'atteinte des objectifs visés passent par une concertation soutenue et continue entre les intervenants responsables des divers champs de compétence, dans une perspective régionale. C'est à cette fin que le Ministère a créé récemment la *Table métropolitaine des transports*.

Dans un premier temps, il propose aux membres de cette Table de se prononcer sur le diagnostic de la situation, en tenant compte de l'ensemble des besoins. Ce faisant, il leur demande de choisir ensemble les orientations qui constitueront le fondement des interventions futures.

À l'automne 1995, la deuxième phase de la préparation du plan de transport sera amorcée. Le Ministère mettra alors à la disposition de la *Table métropolitaine des transports* une évaluation de l'impact des scénarios privilégiés à l'étape précédente et invitera ses partenaires à débattre des avantages et des inconvénients des différentes solutions mises de l'avant. Une version préliminaire du plan de transport sera déposée à la Table par la suite.

Le plan de transport sera adopté en 1996. Il guidera les décisions et les actions du Ministère pendant une quinzaine d'années. Le consensus sur lequel il reposera devrait faire en sorte que l'ensemble des partenaires en matière de transport dans la région s'en servent comme cadre général d'intervention.

La région de Montréal a un besoin urgent d'un plan de transport intégré, qui englobe l'ensemble des modes de transport. Non seulement ce plan lui permettra d'améliorer l'efficacité des transports sur son territoire, mais il lui fournira en plus un outil essentiel pour planifier son développement de façon harmonieuse. C'est l'avenir de la région qui est en jeu.

PLAN DE TRANSPORT
DE LA RÉGION DE MONTRÉAL

FAIRE PLUS ENCORE
avec des ressources
additionnelles

Principales interventions
du scénario 2

Voie réservée aux autobus

-  Voie réservée existante
-  Voie réservée du programme 1995 et 1996
-  Voie réservée projetée
-  Voie réservée à l'étude par les sociétés de transport

Amélioration des accès
au transport en commun

-  Réaménagement du terminus Longueuil

Voie réservée aux autobus et
aux autres véhicules à taux
d'occupation élevé (VTOÉ)

-  Voie réservée du programme 1995 et 1996
-  Voie réservée projetée

Gestion de la circulation autoroutière

-  Corridor du programme 1995 et 1996
-  Corridor projeté
-  Équipement de surveillance et d'information

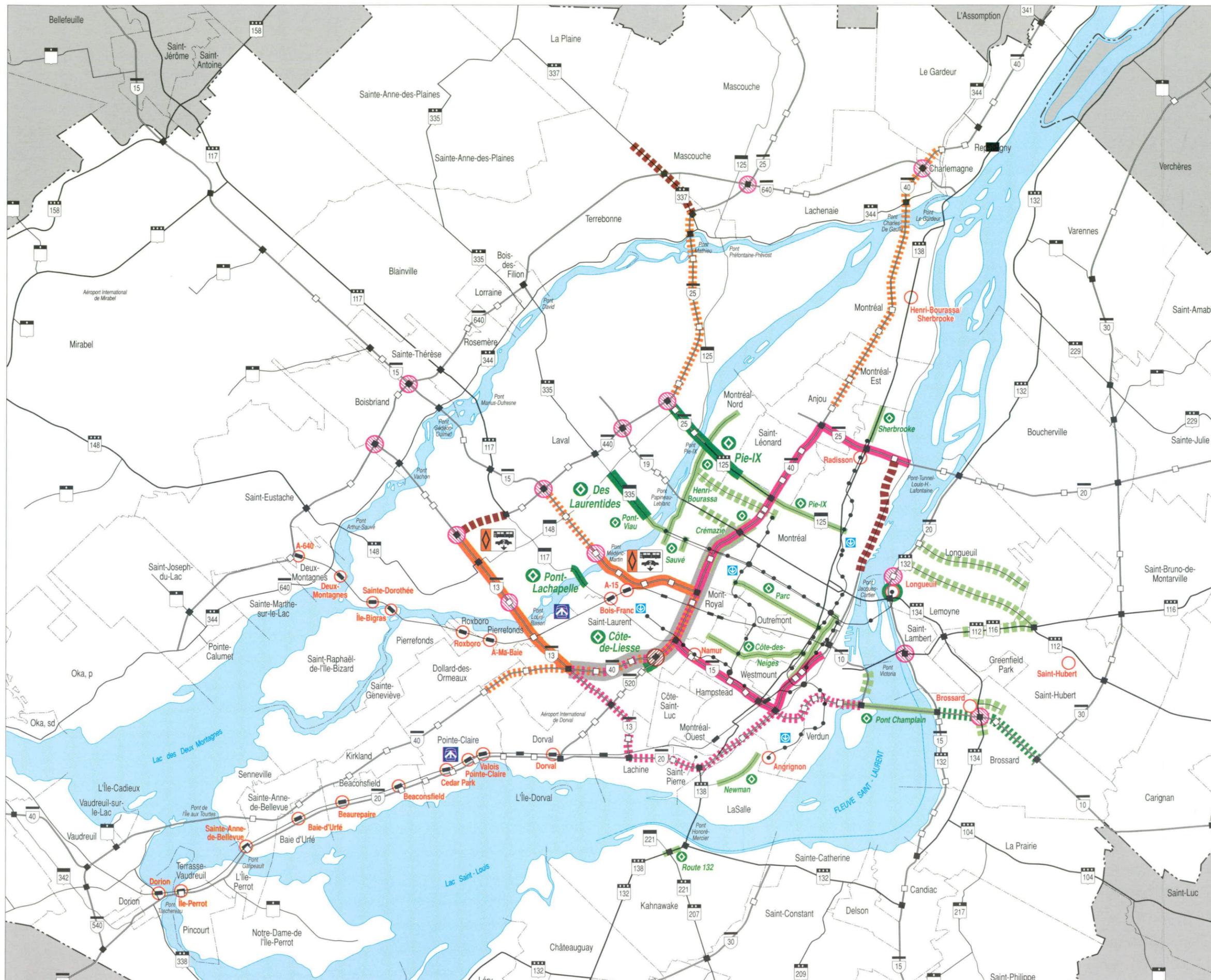
Intervention sur le réseau routier

-  Construction ou amélioration
-  Réaménagement d'échangeur
-  Améliorations au corridor de l'autoroute Métropolitaine

-  Région métropolitaine de Montréal
-  Stationnement d'incitation (existant)



Mars 1995



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 067 586



Transports
Québec