



MÉMOIRE DE
L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT SUR
LE PLAN D'URBANISME PRÉLIMINAIRE
DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Juin 2004



Agence métropolitaine de transport

1.0	ORIENTATIONS GÉNÉRALES.....	2
2.0	PROJETS SPÉCIFIQUES DE TRANSPORT COLLECTIF	3
2.1	MÉTRO	3
2.2	TRAINS DE BANLIEUE.....	4
2.3	TRAINS LÉGERS	5
2.4	AUTOBUS	5
2.5	INTERMODALITÉ VÉLO - TRANSPORT COLLECTIF.....	6
3.0	CONCLUSION	6

Ce document présente les commentaires de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) sur le Plan d'urbanisme préliminaire de la Ville de Montréal.

Créée en 1996, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) a pour mission d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal en favorisant l'utilisation du transport collectif. L'AMT est particulièrement intéressée par la révision du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal en raison de l'interdépendance étroite entre le transport collectif, l'aménagement du territoire et le développement économique.

En effet, d'une part, les efforts de maintien, de consolidation et de développement du transport collectif de l'AMT seront plus efficaces s'ils sont appuyés par une stratégie de développement économique et d'aménagement du territoire favorable au transport collectif. D'autre part, la Ville de Montréal ne pourra assurer un développement économique et urbain viable sans s'appuyer sur des réseaux de transport collectif performants à l'échelle métropolitaine. Cette interdépendance étroite entre transport, forme urbaine et vitalité économique a amené l'AMT à formuler les positions suivantes sur le Plan d'urbanisme de la Ville.

1.0 ORIENTATIONS GÉNÉRALES

L'AMT apprécie que la Ville prenne résolument position en faveur du transport collectif et le reconnaisse comme le mode de transport pour l'avenir de Montréal. L'AMT partage la position de la Ville à l'effet que les projets de transport collectif devraient avoir la priorité sur les projets routiers lors de l'utilisation du Fonds canadien d'infrastructures stratégiques.

L'AMT appuie le plan d'action mis de l'avant par la Ville pour concrétiser son appui au transport collectif, soit, d'une part, l'amélioration de la desserte, et, d'autre part, le soutien à une urbanisation favorisant l'utilisation accrue du transport collectif.

L'AMT appuie, de façon générale, l'ensemble des interventions visant à améliorer le réseau de transport collectif sur l'île de Montréal. L'AMT partage entièrement la position de la Ville à l'effet que les résidents de Longueuil, Laval et des couronnes accèdent davantage à Montréal en transport collectif, en favorisant un usage optimal des corridors ferroviaires et routiers. L'AMT offre sa collaboration à la Ville à cet égard pour poursuivre cet objectif dans les neuf grands corridors métropolitains qui rayonnent autour du centre-ville de Montréal.

L'AMT apprécie que la Ville reconnaisse l'importance d'un milieu dense et diversifié aux abords des stations de métro et des gares de trains de banlieue, afin de soutenir l'utilisation du transport collectif. Une telle densification est essentielle à l'atteinte des objectifs de croissance de l'achalandage des lignes actuelles, tout en permettant de rentabiliser les investissements dans les lignes futures. L'AMT encourage donc la Ville à déployer les outils financiers et réglementaires pour permettre une telle densification aux abords des nœuds de transport collectif, en tirant profit des terrains vacants et sous-utilisés.

Toutefois, cette nécessaire densification ne doit pas se faire aux dépens des stationnements incitatifs des gares de train de banlieue et des stations de métro en tête de ligne, qui sont une composante essentielle d'une politique de transport régionale.

Ainsi, ces stationnements incitatifs offrent un accès efficace au TC aux résidents des secteurs moins bien desservis par le transport collectif, qui disposent généralement d'une voiture. Les déplacements bimodaux, qui débutent en automobile et se terminent en transport collectif, constituent le segment de marché du transport collectif ayant connu la plus forte croissance lors des dernières années. Les stationnements incitatifs permettent donc au transport collectif de s'adapter à la motorisation croissante de la clientèle et à la dispersion des points d'origine, ce qui permet de réduire la présence de l'automobile au centre de l'agglomération, conformément aux orientations de la Ville de Montréal.

Par ailleurs, l'AMT soutient fortement la volonté de la Ville de limiter l'offre de stationnement au centre-ville et dans les secteurs bien desservis par le transport collectif. Cette mesure permettra de soutenir l'achalandage du transport collectif de façon peu coûteuse et efficace, car de nombreuses études ont démontré que la disponibilité d'un stationnement à destination constitue l'une des variables les plus déterminantes dans le choix d'utiliser ou non l'automobile plutôt que le transport collectif.

Au niveau de la réduction des polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre, l'AMT apprécie les orientations de la Ville de Montréal en soutien au transport collectif mais souhaiterait que des objectifs précis soient mis de l'avant pour l'augmentation de l'achalandage TC et la réduction de l'utilisation de l'automobile. Pour satisfaire aux objectifs du protocole de Kyoto, des augmentations annuelles de 5 % de l'achalandage du transport collectif et de 3 % des déplacements non motorisés seraient requises, combinées à une réduction annuelle de 2 % des déplacements en automobile.

2.0 PROJETS SPÉCIFIQUES DE TRANSPORT COLLECTIF

Cette section traite plus spécifiquement des projets de transport collectif mis de l'avant au Plan d'urbanisme.

2.1 MÉTRO

L'AMT appuie le prolongement de la ligne 5 (bleue) du métro vers Anjou, conformément aux études de faisabilité déposées au gouvernement du Québec en 2001. Toutefois, pour maximiser l'accessibilité de cette ligne par les résidents des quartiers Rivière-des-Prairies et Pointe-aux-Trembles, l'AMT préconise l'aménagement d'une station terminale au carrefour des autoroutes A-25 et A-40 (station Jarry) plutôt qu'au niveau de la rue Bélanger. Cette station terminale serait conçue en fonction d'un accès régional en autobus et en automobile, alors que la station Galeries d'Anjou aurait comme vocation de desservir le pôle Anjou. Bien sûr, le prolongement de la ligne bleue demeure conditionnel à son approbation par le gouvernement du Québec, qui en assume le financement.

Le prolongement de la ligne 2 ouest, de la station Côte-Vertu à la gare Bois-Franc de la ligne de Deux-Montagnes, n'est pas prévu au Plan stratégique de révisé de l'AMT. Toutefois, l'AMT offre sa disponibilité pour remettre à jour les études d'opportunité pour ce projet et pour en étudier la faisabilité afin d'obtenir des estimations de coûts qui guideront la prise de décision.

2.2 TRAINS DE BANLIEUE

L'AMT apprécie l'intérêt porté au réseau des trains de banlieue et partage l'objectif de la Ville de Montréal d'en accroître l'utilisation par les Montréalais.

Sur la ligne de Blainville, l'AMT se réjouit que la Ville entérine la mise en place d'une gare L'Acadie-Chabanel, conformément à son propre Plan stratégique. Cette gare permettra d'améliorer grandement l'accessibilité de cet important pôle d'emploi à partir de Laval et de la couronne nord. Par ailleurs, l'AMT pourrait analyser l'opportunité de mettre en place les gares Côte-des-Neiges, Namur et Côte-Saint-Luc afin de mieux desservir ces quartiers traversés par la ligne de Blainville et d'offrir une correspondance avec la branche ouest de la ligne orange du métro. La décision d'implanter de telles gares sera prise en fonction de l'achalandage potentiel, des impacts sur le temps de parcours pour les autres usagers de la ligne, ainsi qu'en fonction des budgets disponibles.

Sur la ligne de Deux-Montagnes, l'AMT est prête à considérer la mise en place d'une gare Rapides-du-Cheval-Blanc dans l'arrondissement de Pierrefonds-Senneville, dans la mesure où celle-ci s'inscrit dans un projet de développement immobilier à haute densité visant à maximiser l'utilisation du train de banlieue. Toutefois, puisque la ligne de Deux-Montagnes a atteint sa capacité, la mise en place d'une nouvelle gare ne sera possible qu'à moyen terme, lorsque le projet d'augmentation de la capacité de la ligne sera déployé. Ce projet d'environ 120 M\$ comprend le doublement de la voie entre les gares Roxboro et Bois-Franc, l'étagement de la jonction ferroviaire de l'Est, l'ajout de nouveau matériel roulant et la mise en place de deux nouvelles gares, l'une à Saint-Eustache et l'autre à Montréal au niveau de l'A-13. Cette nouvelle gare de l'A-13 n'est pas mentionnée au Plan d'urbanisme mais est importante pour intercepter les résidents de Laval et de la couronne nord qui circulent sur l'A-13 et leur offrir un accès au centre de Montréal autrement qu'en voiture, conformément aux orientations générales du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

L'AMT offre sa collaboration à la Ville pour améliorer l'accès aux gares Bois-de-Boulogne de la ligne de Blainville et Baie-d'Urfé de la ligne Dorion/Rigaud. L'AMT reconnaît que l'enclavement des deux gares nuit à leur achalandage, particulièrement à Baie-d'Urfé où la gare est peu accessible à partir du nord en raison d'une discontinuité du boulevard Morgan.

Sur la ligne de Delson, l'AMT est prête à analyser la relocalisation de la gare LaSalle dans le cadre d'un projet de mise en valeur des terrains adjacents. L'AMT souhaiterait que ce déplacement de la gare permette également de faciliter les correspondances train-autobus et de mettre en place un stationnement incitatif plus accessible et plus près de la gare.

L'AMT reconnaît l'importance de relier l'aéroport international P.-E.-Trudeau au centre-ville de Montréal par un lien ferroviaire efficace. Toutefois, les études complétées en 1999 concluaient qu'un lien par le nord, via la ligne de train de banlieue électrifiée de Deux-Montagnes, serait plus performant, offrirait une meilleure connexion avec le réseau de transport collectif régional, permettrait d'améliorer l'offre de service de train de banlieue et de desservir le parc industriel de Saint-Laurent, tout en maintenant la possibilité d'un éventuel lien vers l'aéroport Mirabel.

Finalement, le Plan devrait reconnaître le potentiel d'une éventuelle ligne de train de banlieue en provenance de L'Assomption / Repentigny à offrir un lien direct vers le centre-ville de Montréal à partir du nord-est de l'île de Montréal, soit les quartiers de Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies, Montréal-Nord et Ahuntsic. Les prévisions d'achalandage pour un tel service démontrent qu'à long terme, environ 6 200 Montréalais pourraient utiliser le service matin et soir, ce qui correspond à près des trois quarts de la clientèle de la ligne.

2.3 TRAINS LÉGERS

L'AMT apprécie que la Ville reconnaisse la nécessité d'assurer la pérennité d'un axe structurant de transport collectif entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal. L'AMT soumettra à la Ville les résultats des études en cours sur le projet de train léger dans l'axe de l'A-10, qui sera comparé aux scénarios privilégiés par la Ville, soit l'augmentation de la capacité du train de banlieue sur le pont Victoria et de la voie réservée pour autobus du pont Champlain. Ces scénarios seront comparés au niveau de leur performance, de leurs coûts, de leur capacité à répondre aux besoins à long terme et de leurs impacts urbains. La mise en place d'un train léger permettrait d'améliorer grandement l'accessibilité de l'île des Sœurs, du Technoparc et de la Cité Multimédia et pourrait constituer la pierre angulaire du redéveloppement du Havre de Montréal, dans une perspective de développement urbain durable.

L'AMT se réjouit que la Ville reconnaisse le potentiel de revitalisation urbaine permis par la mise en place d'un nouveau tramway sur l'avenue du Parc, un corridor utilisé pour 45 000 déplacements quotidiens en transport collectif. Ce projet offre une occasion unique d'intensifier le développement des secteurs de planification détaillés des abords de la voie du CP, du Quartier des spectacles et du Centre des affaires, tout en réduisant les impacts sur la qualité de vie liés à l'augmentation de la fréquentation du secteur. À l'image des réussites d'autres agglomérations nord-américaines ou européennes, le projet de l'avenue du Parc pourrait constituer le premier jalon d'une politique urbaine centrée sur la réduction de la place occupée par l'automobile et l'amélioration marquée de la qualité de vie des quartiers centraux de l'agglomération.

2.4 AUTOBUS

L'AMT appuie la mise en place de mesures préférentielles pour autobus dans les axes mentionnés au Plan d'urbanisme, qui concernent soit le réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) soit le réseau prioritaire montréalais (RPM) de la STM.

L'AMT aimerait porter à l'attention de la Ville certains corridors majeurs d'autobus pour lesquels des interventions devraient être déployées prioritairement pour améliorer la performance des circuits actuels et offrir une circulation en site propre.

Par rapport à l'Ouest de l'île de Montréal qui dispose de deux lignes de train de banlieue vers le centre-ville, l'Est de l'île est relativement mal desservi en transport collectif rapide. C'est pourquoi le projet du Via-Bus de l'Est, qui offrira un service rapide, confortable, fiable et fréquent, est d'une importance capitale pour desservir efficacement cet important bassin de déplacements et augmenter la part modale du transport collectif, à l'image des succès déjà observés dans le corridor du pont Champlain sur la Rive-Sud. Lors d'une étude publiée en mars 2000, la STM a comparé

quatre scénarios permettant d'améliorer la desserte de l'Est de l'île, soit un train de banlieue avec correspondance à la station de métro L'Assomption, ainsi qu'une voie réservée sur le boulevard Sherbrooke, sur la rue Notre-Dame, ou dans l'emprise du CN. C'est ce dernier scénario, soit celui du Via-Bus de l'Est, qui, selon les analyses de la STM, offrait la meilleure performance au niveau des temps de parcours, de l'achalandage et de la part modale du transport collectif. L'infrastructure du Via-Bus permettra d'offrir plusieurs services d'autobus, soit en mode express ou par la convergence de lignes locales. Par ailleurs, puisque le projet du Via-Bus de l'Est utilise, en plus de l'emprise du CN, la rue Notre-Dame modernisée, un consensus favorable au transport collectif doit donc être atteint dans ce dossier pour permettre le déploiement complet du Via-Bus.

Dans l'axe du boulevard Pie-IX, utilisé pour plus de 40 000 déplacements en transport collectif par jour, une étude est actuellement en cours pour analyser différents scénarios permettant de remplacer la voie réservée à contresens par des aménagements fixes en site propre, entre l'autoroute 440 à Laval et la rue Notre-Dame modernisée à Montréal. Le nouveau concept, qui implique un réaménagement important de la voirie, offrira une voie réservée pour autobus en site propre dans les deux directions, en plus de réduire les nuisances de l'automobile pour les riverains. Des stationnements incitatifs alimentant les services d'autobus sont également prévus dans le projet. La nouvelle infrastructure, dont les coûts sont actuellement en évaluation, permettra d'offrir un axe de transport collectif efficace qui relierait, à long terme, la future gare de Saint-Vincent-de-Paul de la ligne de train de banlieue de Mascouche, la future station de métro Pie-IX / Jean-Talon de la ligne bleue, la station Pie-IX actuelle de la ligne verte et la rue Notre-Dame modernisée.

Finalement, le boulevard Henri-Bourassa, le chemin de la Côte-Vertu et l'autoroute Métropolitaine constituent trois autres axes majeurs de transport par autobus ayant une importance à l'échelle de toute la région. En conséquence, l'AMT offre sa disponibilité pour la réalisation d'études et le déploiement de mesures préférentielles en site propre sur ces axes.

2.5 INTERMODALITÉ VÉLO - TRANSPORT COLLECTIF

L'AMT appuie les orientations de la Ville visant à favoriser l'accès à vélo aux infrastructures de transport collectif. Tel que prévu dans sa propre politique d'intermodalité vélo, l'AMT a déjà aménagé des supports à vélos aux gares illustrées à la carte 2.2.4 du Plan. L'AMT offre sa collaboration à la Ville de Montréal pour identifier et mettre en œuvre les moyens d'améliorer l'accessibilité à vélo aux différentes gares sur l'île de Montréal.

3.0 CONCLUSION

En conclusion, l'AMT appuie, de façon générale les orientations et moyens d'action du Plan d'urbanisme. Nous félicitons l'équipe de production pour l'ensemble du travail accompli et offrons notre collaboration à la Ville pour mettre de l'avant les différents projets envisagés, au bénéfice des citoyens de Montréal et des résidents de toute la région métropolitaine.



Agence métropolitaine de transport

Agence métropolitaine de transport

500, Place d'Armes, 25^e étage


Montréal (Québec), H2Y 2W2

Téléphone : (514) 287-2464

Télécopieur : (514) 287-2460

www.amt.qc.ca

Position de l'AMT sur le Plan d'urbanisme préliminaire de la Ville de Montréal



Office de consultation
publique de Montréal

23 juin 2004

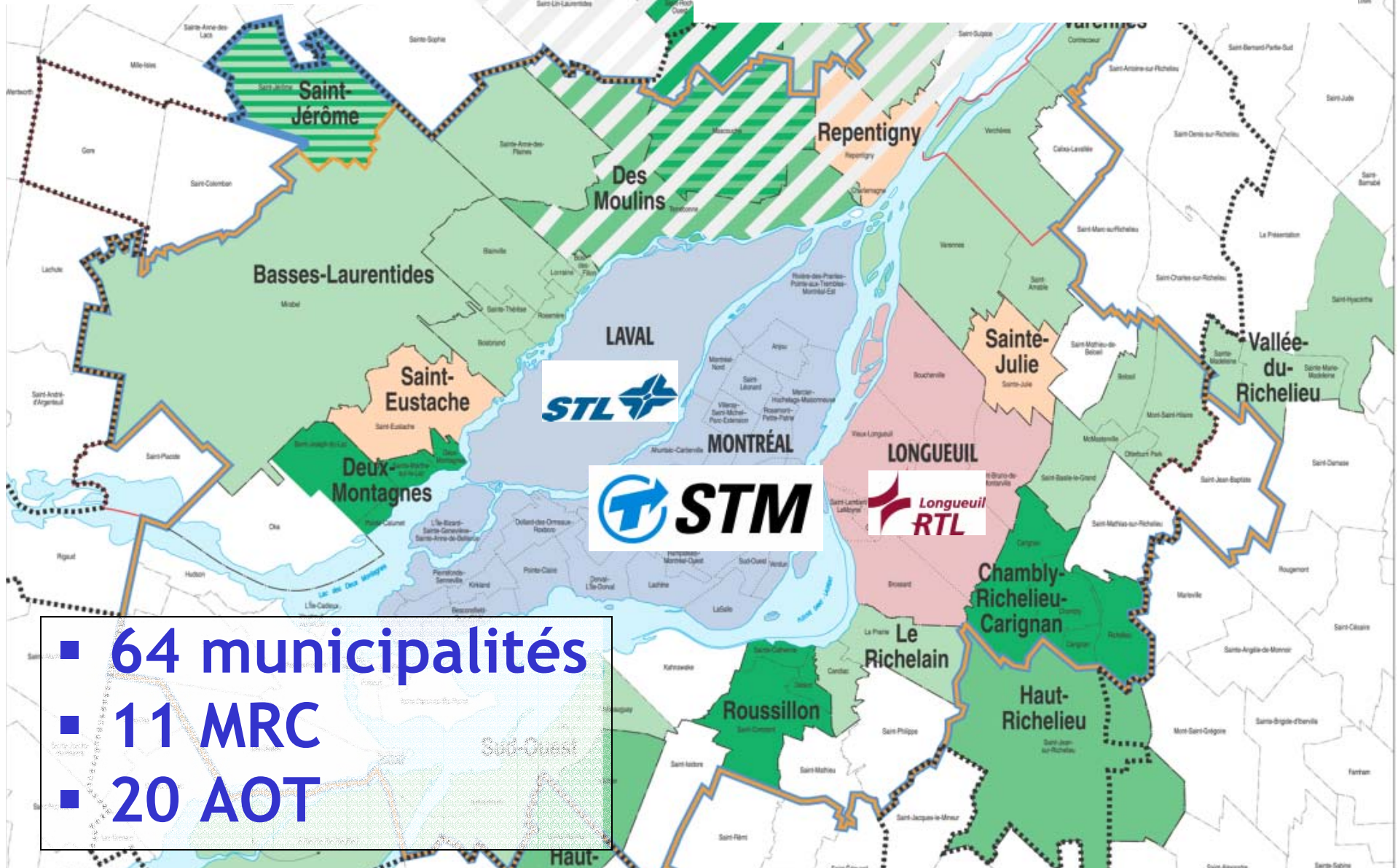
1. Présentation de l'AMT
2. Orientations générales
3. Projets spécifiques de transport collectif
 - Métro
 - Train de banlieue
 - Trains légers
 - Autobus
 - Intermodalité vélo TC

1. Présentation de l'AMT

- Organisme **métropolitain** de transport établi en 1996 et relevant du **ministre des Transports du Québec**
- Mission: améliorer l'efficacité des déplacements des personnes en favorisant l'utilisation des **transports collectifs**

- Intégrer, planifier, développer et promouvoir les transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal
- Exploiter le réseau des trains de banlieue et les autobus express métropolitains
- Mettre en place une tarification régionale et redistribuer recettes aux AOT locales

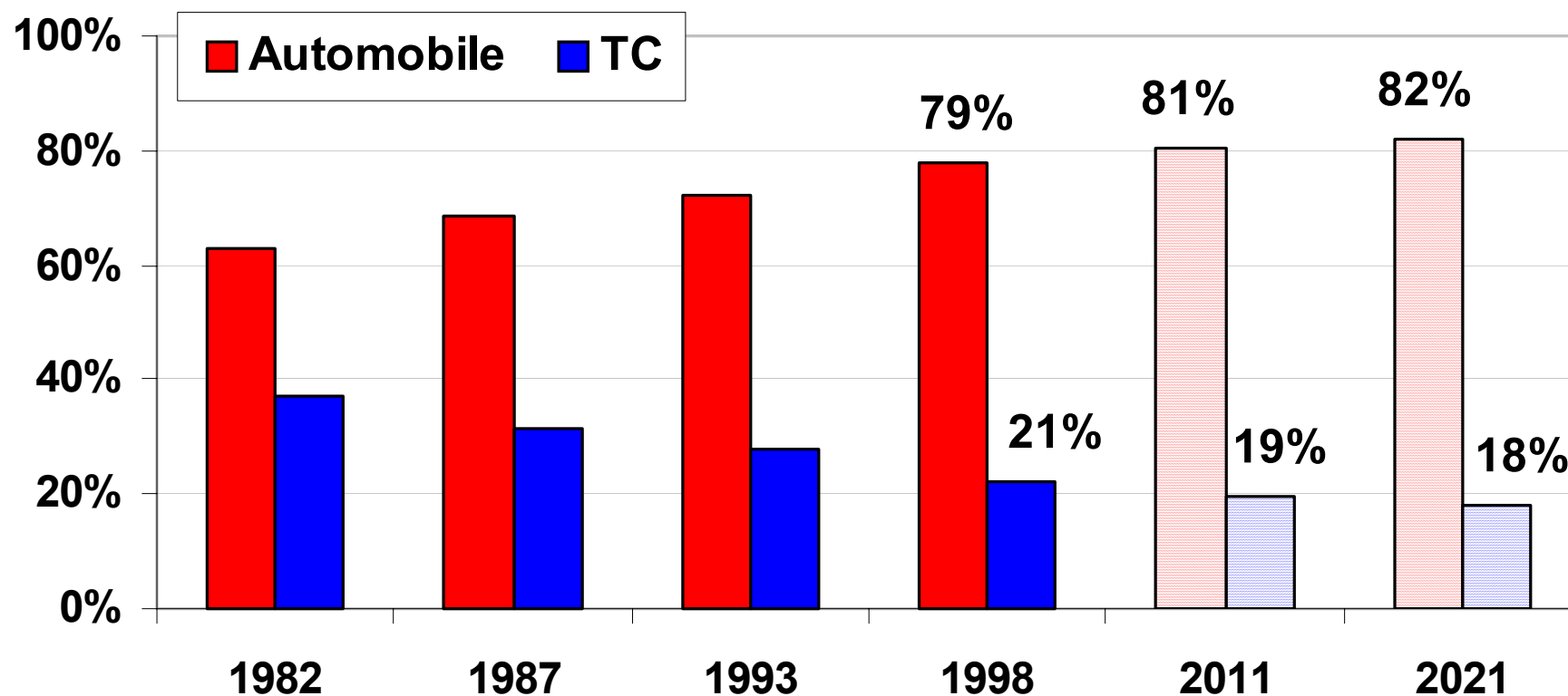
Territoire de l'AMT



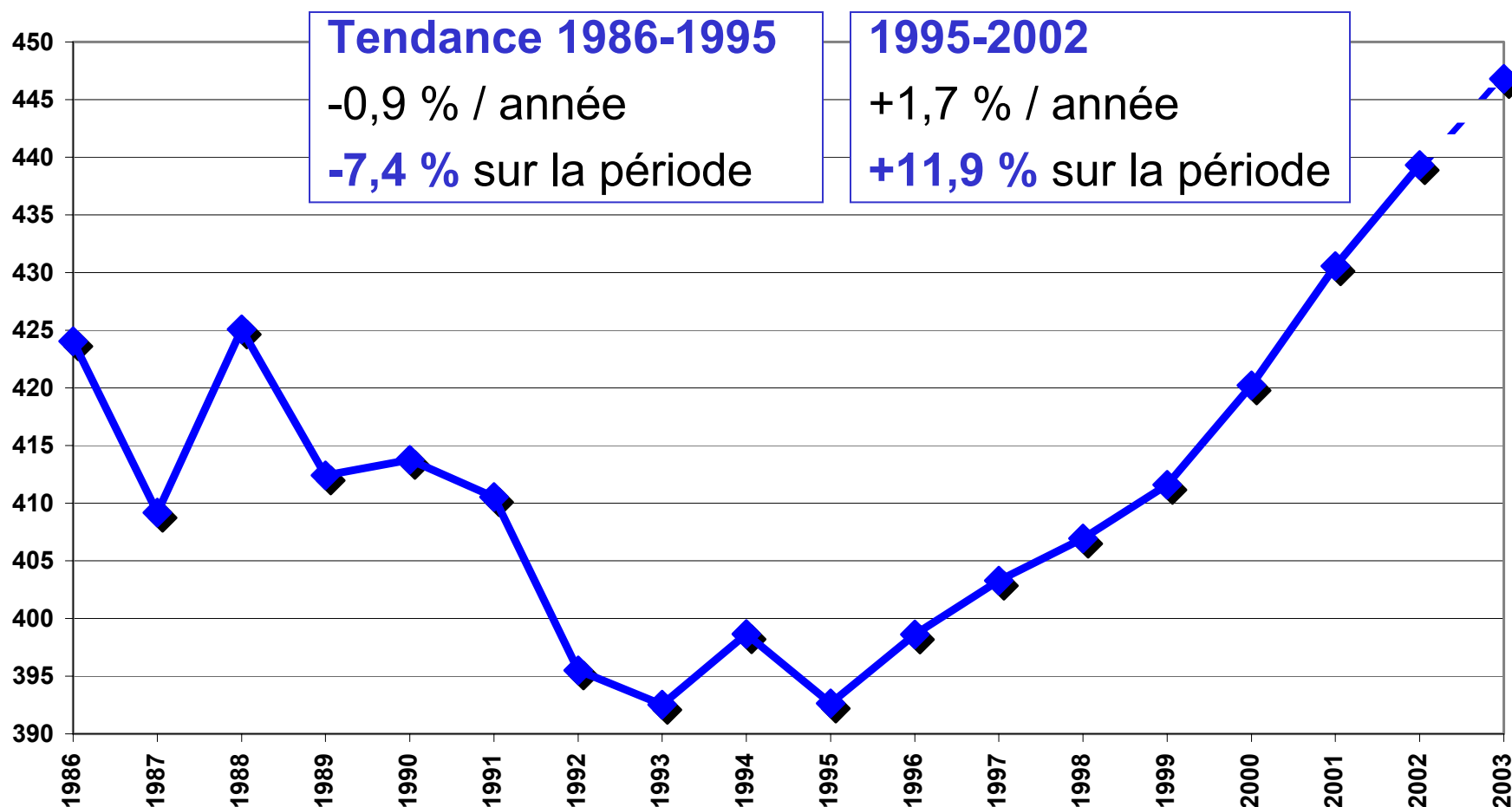
- 64 municipalités
- 11 MRC
- 20 AOT

Malgré des tendances lourdes défavorables...

Évolution historique de la part de marché du TC (PAM)



Achalandage annuel total des AOT



2. Orientations générales

AMT appuie:

- Prise de position en faveur du transport collectif
- Plan d'action combinant amélioration de la desserte TC et soutien à une urbanisation favorisant le TC
- Accès en TC à l'île de Montréal à partir de Laval, Longueuil et les couronnes nord et sud
- Densification des abords des gares et stations de métro
- Politique de stationnement pour réduire l'offre de stationnement de longue durée

Politique du stationnement

PHOTOS D'ALEX MACLEAN

Parkings

Les photographies aériennes d'Alex MacLean révèlent jusqu'à l'absurde l'assujettissement de l'urbanisme à l'automobile aux Etats-Unis.

Houston, Texas. Les lots de stationnement du centre-ville illustrent parfaitement le modèle de la grille, caractéristique des agglomérations américaines.

Houston



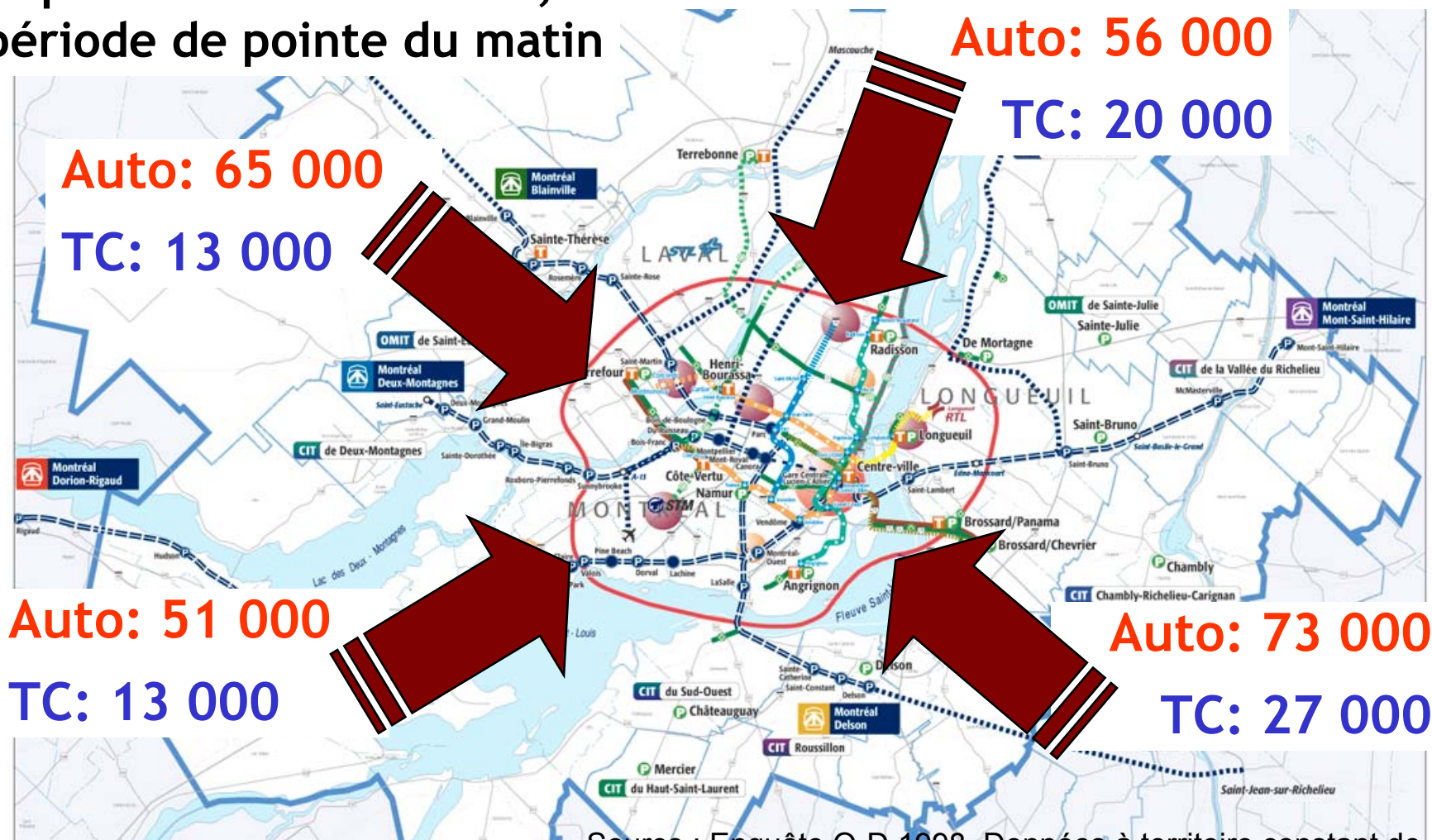
2. Orientations générales

Par contre:

- Densifier ne doit pas empêcher de maintenir les stationnements incitatifs aux gares de train de banlieue et en tête de ligne du métro
- Fixer des cibles précises d'augmentation de l'utilisation du TC et de réduction de l'auto

Rôle des stationnements incitatifs

Déplacements motorisés,
période de pointe du matin



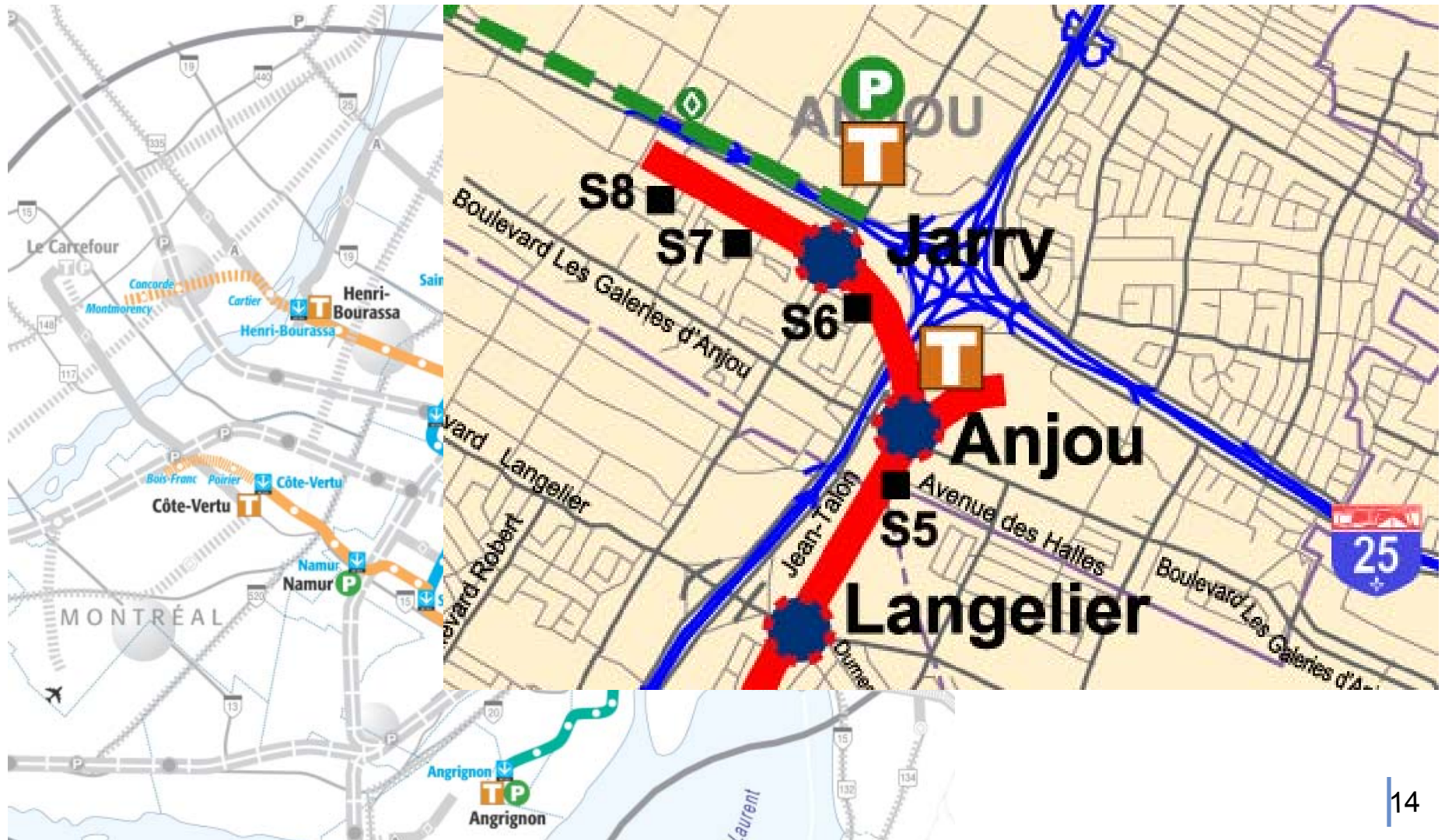
Source : Enquête O-D 1998. Données à territoire constant de 1987

Cibles d'augmentation de l'achalandage du TC

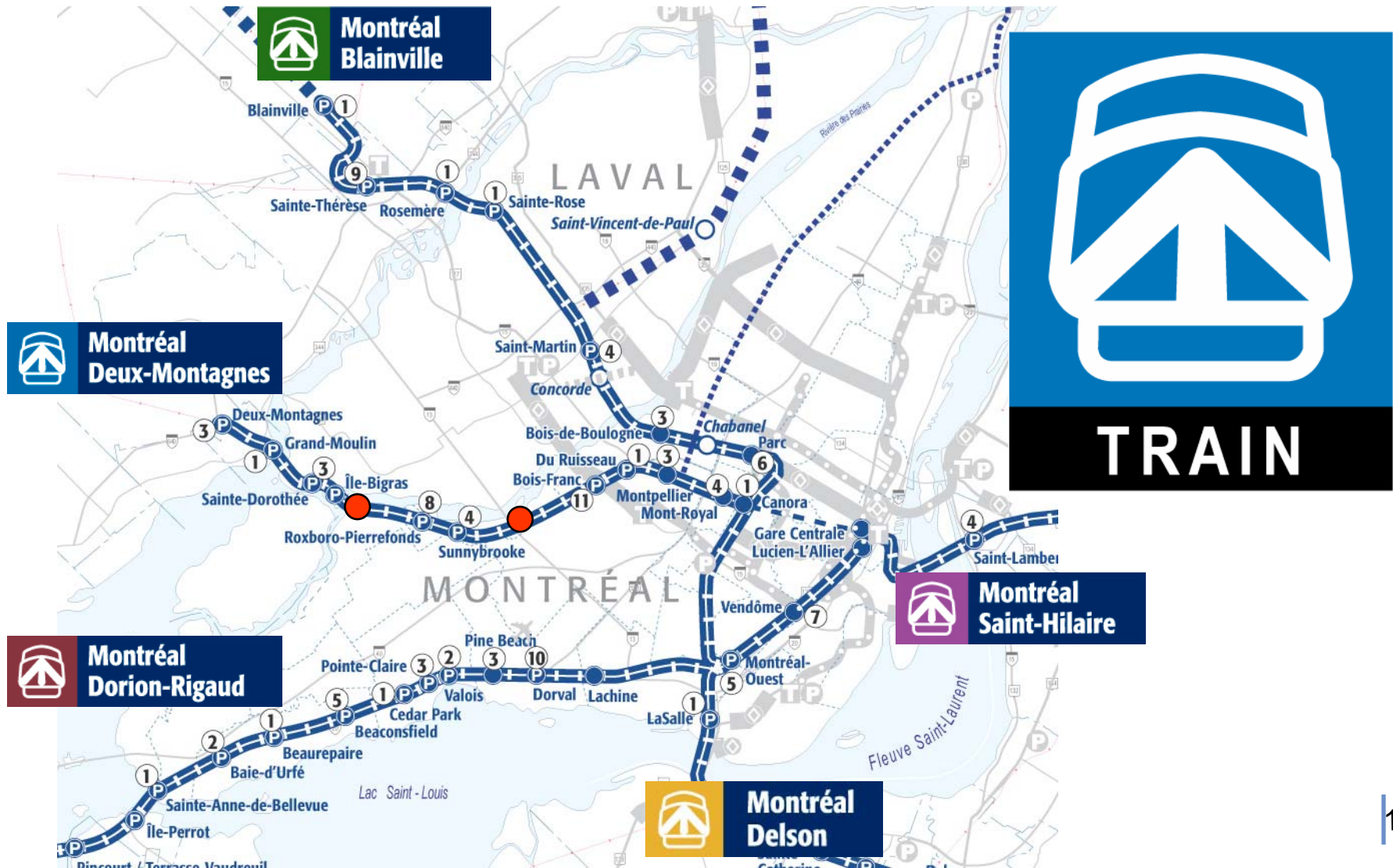
	Nouvelles cibles		Kyoto
	Hypothèse moyenne	Hypothèse forte	
Croissance annuelle achal. total TC	+ 1,7 %	+ 2,7 %	+ 5,0 %
Nouveaux déplacements TC en PPAM, 1998 - 2012	+ 88 000	+ 147 000	+ 309 000

Augmentation de la marche et du vélo: **+ 3,0 %**

Réduction des déplacements auto: **- 2,0 %**

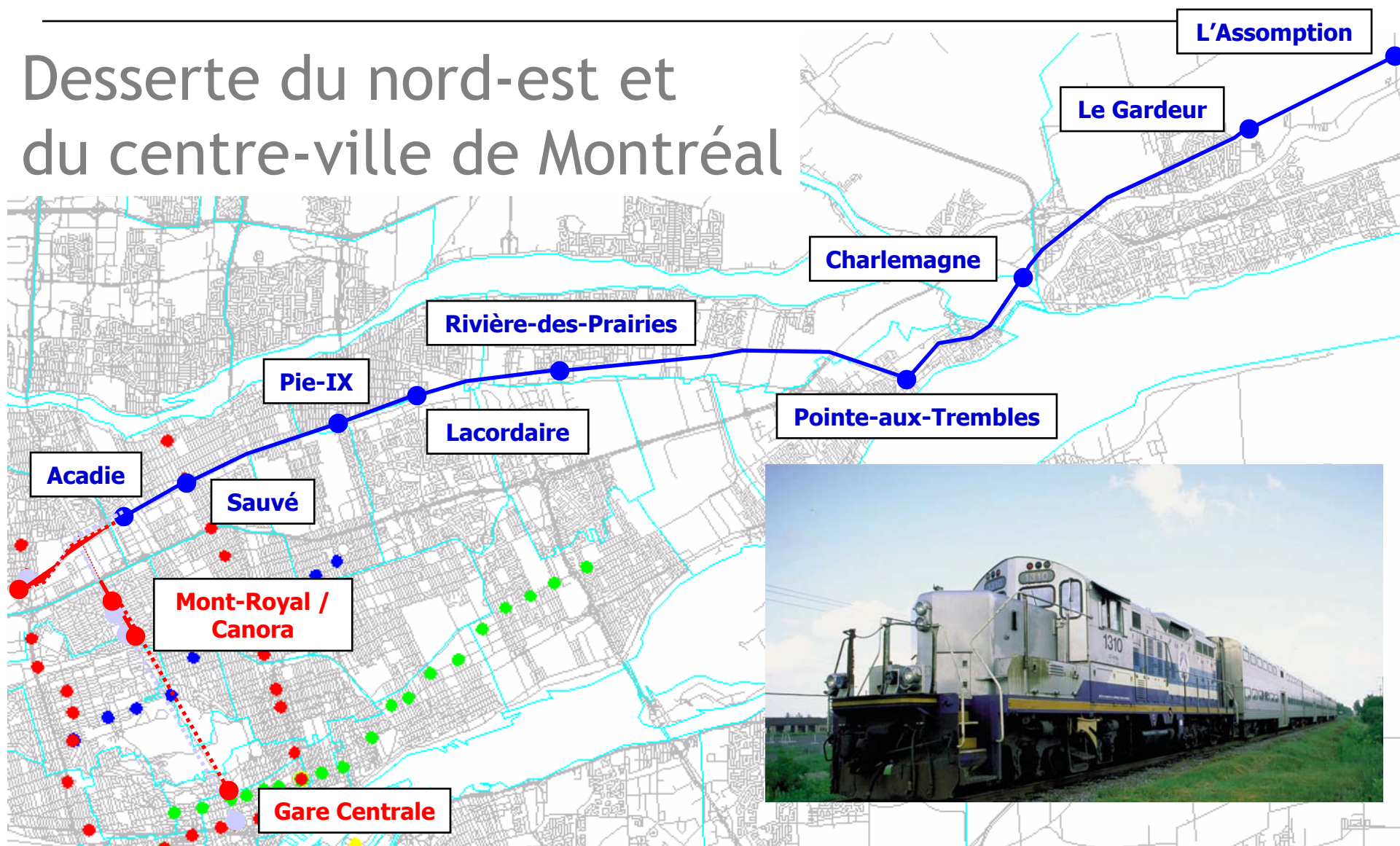


Trains de banlieue

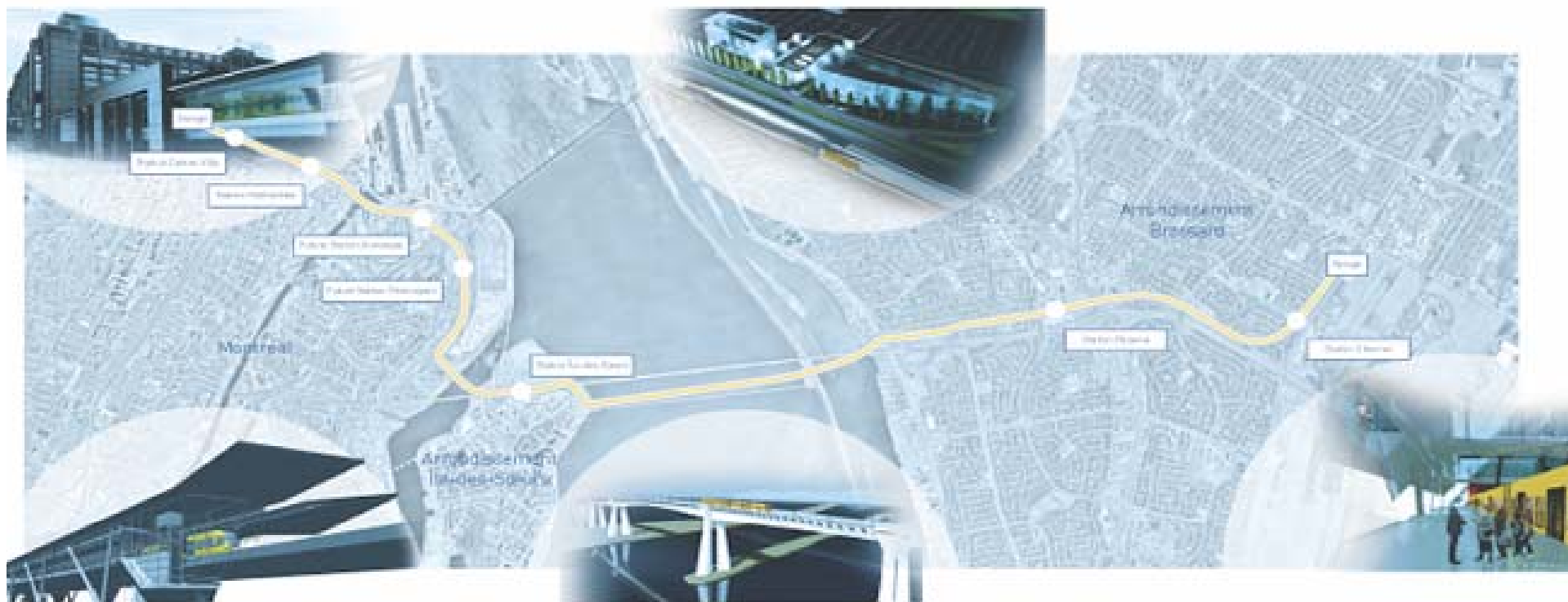


Train de banlieue L'Assomption / Montréal

Desserte du nord-est et
du centre-ville de Montréal



Train léger Axe A-10 / pont Champlain



Train léger Avenue du Parc





Avenue du Parc et Fairmount : EXISTANT

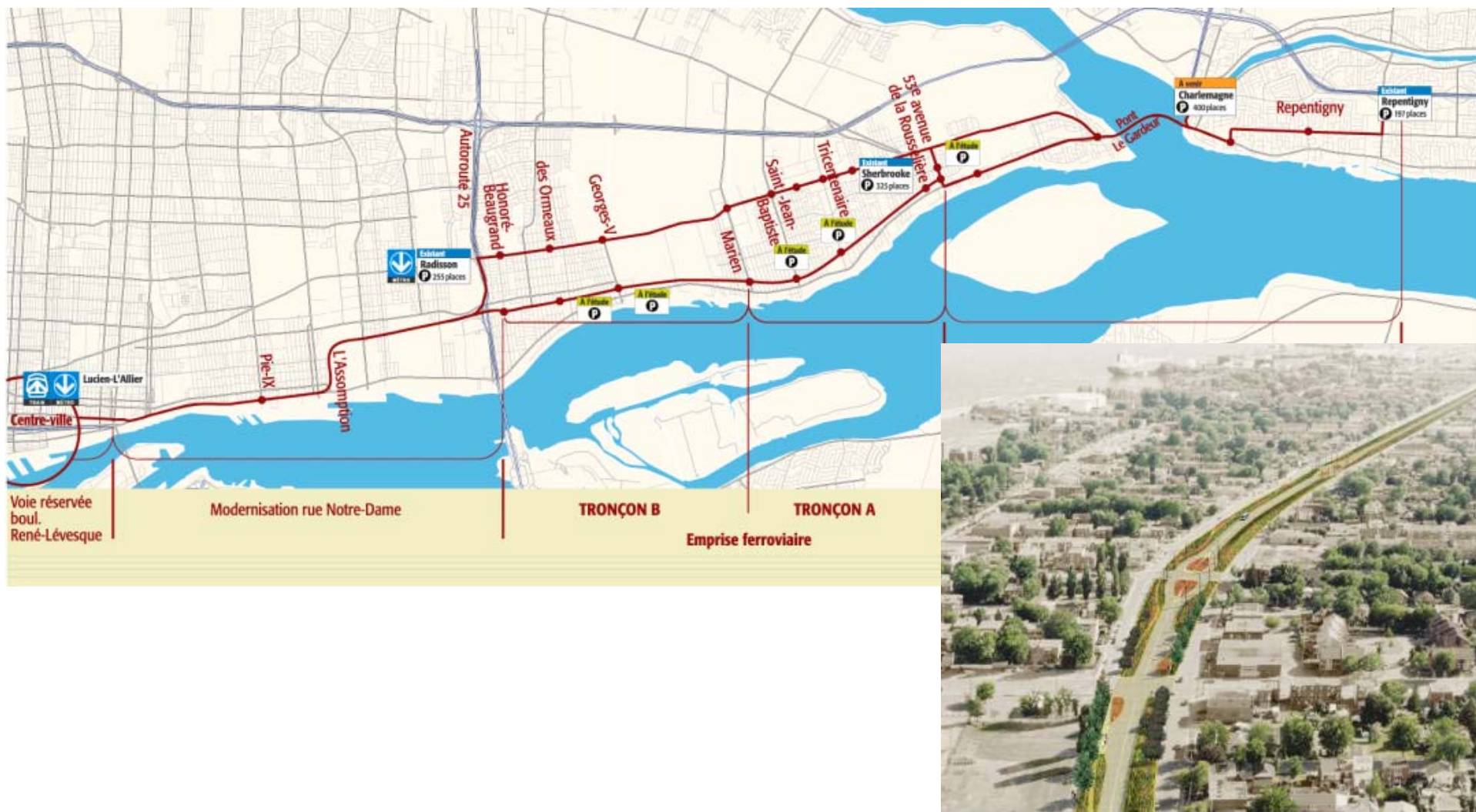


Avenue du Parc et Fairmount : PROPOSÉ

Autobus



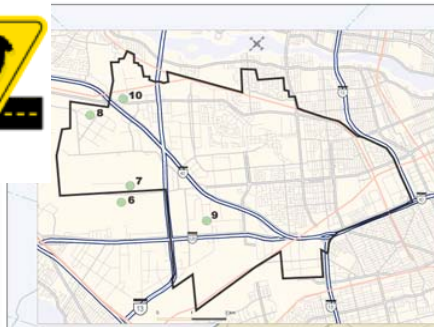
Via-bus de l'Est, vision de développement



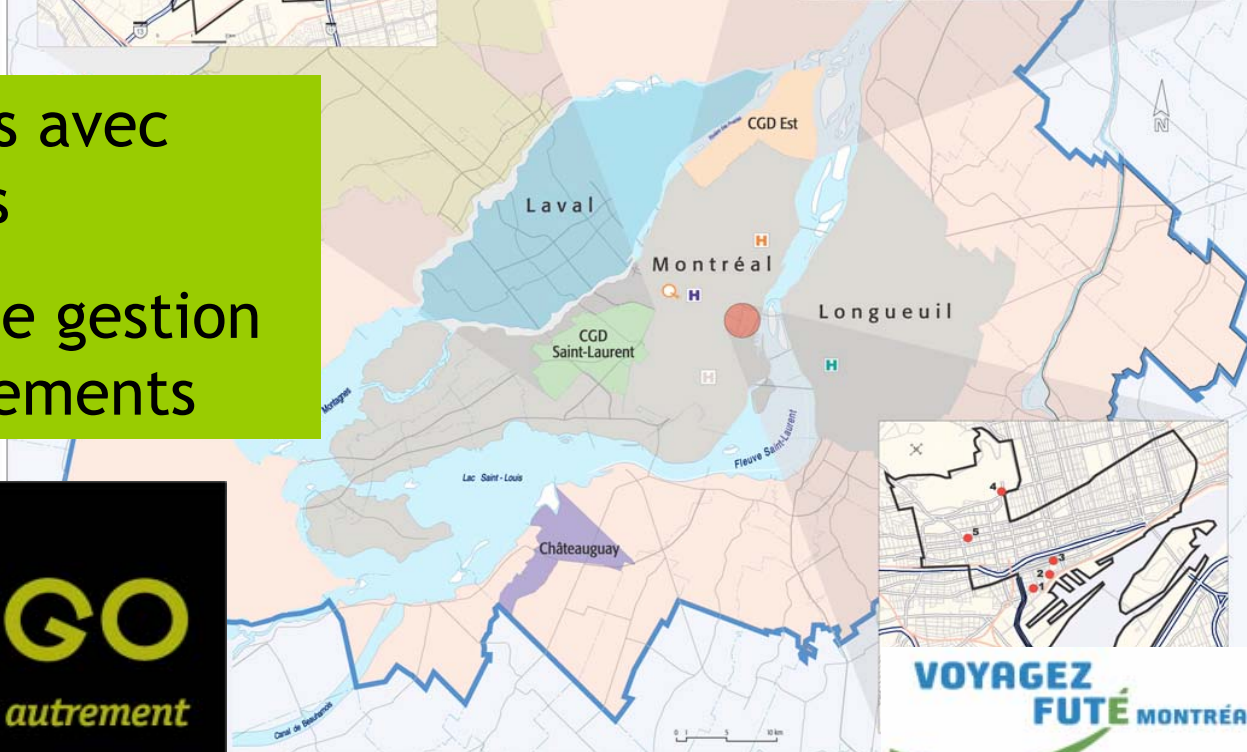
Intermodalité vélo-TC



Gestion de la demande



- 16 ententes avec employeurs
- 3 centres de gestion des déplacements





1550, rue Metcalfe
bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : (514) 872-3568
Télécopieur : (514) 872-2556
ocpm.qc.ca

Montréal, le mercredi 8 juillet 2004

Mémoire de l'Agence métropolitaine de transport déposé dans le cadre de la consultation publique sur la révision du Plan d'urbanisme de Montréal

Le document intitulé « Programme triennal d'immobilisations » a été déposé par l'AMT et est disponible pour consultation à l'adresse Internet suivante :
<http://www.amt.qc.ca/corpo/documents/budget/budget2004/index.asp>

Montréal, le 13 juillet 2004

Madame Stéphanie Espach
Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe
Bureau 1414
Montréal, QC H3A 1X6

Objet : Complément au mémoire de l'AMT sur le Plan d'urbanisme de Montréal
N/réf. : 5.5.0-2

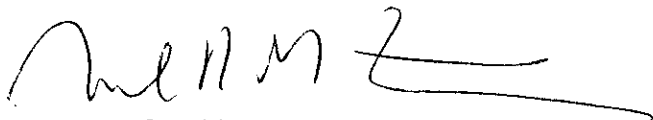
Madame,

En complément au mémoire récemment déposé par l'Agence métropolitaine de transport relativement au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, nous aimerions amener les précisions suivantes quant au projet de desserte ferroviaire de l'aéroport international Pierre-E.-Trudeau.

Tel que spécifié dans son mémoire, l'AMT est d'avis qu'une desserte ferroviaire de l'aéroport par le nord via la ligne électrifiée de Deux-Montagnes est l'option la plus intéressante au niveau de l'achalandage et de l'intégration au réseau de transport collectif métropolitain. Cependant, nous sommes conscients que ce scénario est coûteux et que les ressources nécessaires ne sont pas disponibles actuellement.

C'est pourquoi l'AMT est également favorable à un scénario de desserte ferroviaire par le sud, tel qu'envisagé actuellement par Aéroports de Montréal (ADM) et VIA Rail, et privilégié par la Ville de Montréal. Nous sommes disposés à collaborer avec ces trois organismes, ainsi qu'avec le CN, le CP et le MTQ pour améliorer la desserte ferroviaire de l'aéroport par un tracé sud, dans l'optique d'une intégration avec le réseau de transport métropolitain. À cet égard, nous collaborons déjà au projet de réaménagement de l'échangeur Dorval, qui intègre un lien ferroviaire vers le sud. Bien que l'AMT ne prévoit pas financer les infrastructures requises pour une navette ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville, elle est disposée à en assurer l'exploitation, selon des modalités qui restent à définir.

En espérant que ces quelques précisions pourront vous aider à formuler des recommandations quant au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, nous vous transmettons, Madame, nos salutations distinguées.



Joël Gauthier
Président-directeur général

JG/ELC/da