



Option Montréal

Pour un PMAD recentré sur le développement de Montréal

Consultations sur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)
Mémoire présenté à la Communauté métropolitaine de Montréal



Septembre 2011



Projet Montréal est un parti municipal qui propose aux Montréalaises et Montréalais de se réunir autour d'un projet de développement urbain durable, équitable et structurant pour l'avenir de la métropole. La place de l'automobile en ville et le développement des transports collectifs font partie des préoccupations majeures du parti.

Le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) proposé par la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) aura des impacts majeurs sur l'avenir de la Ville de Montréal et sa relation aux villes de ses banlieues lorsqu'il sera adopté. À l'invitation de la commission de l'aménagement de la CMM, Projet Montréal tient à présenter ici ses commentaires sur la version proposée et un plaidoyer pour un PMAD qui soit recentré sur le développement de Montréal.

Rédaction:
Richard Bergeron

Mise en contexte	4
Une démarche laborieuse	4
Conséquences sur le contenu du PMAD	5
Un PMAD qui doit être radicalement modifié	6
Partie 1 : Une stratégie TOD trop timide	7
Rappel historique	7
Un objectif trop timide	9
Des seuils de densité trop faibles	9
La capacité d'accueil des secteurs TOD nettement sous-évaluée	9
La face cachée du PMAD : 680 000 véhicules de plus en 2031	11
Partie 2 : Priorité au transport collectif	13
Développement du réseau routier supérieur	14
Le rêve des années 1960	15
Timidité à développer le transport collectif	17
Économie des transports, volet 1	19
Fixer un objectif transport collectif digne de ce nom	21
Investir dans les transports collectifs	22
Économie des transports, volet 2	29
L'autorité publique interpellée	30
Partie 3 : Option Montréal	31
Le modèle prévisionnel de l'ISQ	32
Remise en question du droit au développement des banlieues	33
Option Montréal	35
Économie urbaine	36
Recommandations	39



Mise en contexte

Une démarche laborieuse

En juin 2001, le Cadre d'aménagement 2001-2021 pour la région métropolitaine de Montréal fut adopté, à l'unanimité du conseil des ministres convient-il de préciser. Par le Cadre d'aménagement, « *le gouvernement affirme son choix en ce qui a trait à une organisation de l'espace qui favorise l'utilisation optimale des infrastructures de transport en commun dans un objectif de développement durable et d'amélioration de la qualité environnementale* »¹.

Le Cadre d'aménagement devait être rapidement suivi par un document cadre de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) visant à traduire les attentes du gouvernement en une vision et un projet de développement pour la métropole. Ce document cadre aurait valeur contraignante pour les municipalités régionales de comtés (MRC), lesquelles devraient

réviser leurs schémas d'aménagement pour qu'il en respecte les objectifs et en précise les modalités locales d'application. En juin 2001, au moment d'adoption du Cadre d'aménagement, il paraissait entendu que la CMM aurait produit et adopté ledit document cadre à la fin de l'année 2003.

En avril 2003, la CMM publiait sa Vision 2025 – Cap sur le monde. Il s'agissait essentiellement d'une mine d'informations de base sur le positionnement économique du grand Montréal à l'intérieur du groupe des grandes métropoles nord-américaines, complétée par une dizaine de slogans à nos yeux vides de tout contenu concret.

¹ Cadre d'aménagement 2001-2021, Mot de la ministre Louise Harel,

Il fallut attendre mars 2005 pour que la première version du document cadre attendu, celui qui aurait un caractère contraignant pour les MRC, voie le jour : il s'agissait du *Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement*. Ce projet de schéma fut rejeté par les

maires et mairesses de la cinquantaine de municipalités membres de la CMM entourant l'île de Montréal. À leurs yeux, le projet de schéma avait le défaut d'une certaine franchise risquant de porter atteinte à leur potentiel de développement, comme le montre l'extrait suivant :

3002 Depuis le début des années 1950, le développement urbain s'est éclaté sous la pression de l'utilisation de l'automobile et des courants démographiques et sociaux ce qui a entraîné une dispersion de la population et des emplois de même qu'une occupation résidentielle de faible densité. Cette tendance du développement urbain a eu d'importantes répercussions investissements massifs dans les infrastructures et les services publics consommation d'espace et aliénation de terres propices à l'agriculture, ségrégation des lieux de résidence d'emploi et de commerce, augmentation des temps de déplacements, accroissement de la pollution.

CMM, Projet de schéma, mars 2005, p. 70.

Le jeu politique étant ce qu'il est, le Projet de schéma ne fut pas adopté par la CMM et n'eut aucune suite.

leur rapport de force politique, par rapport à ce qu'il était en 2001.

Il fallut attendre juin 2009, avec la présentation par le gouvernement de la Loi 58 modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, pour que la CMM soit formellement enjointe de produire avant le 31 décembre 2011 ce qui serait désormais dénommé Plan métropolitain d'aménagement et de développement, ou PMAD. C'est ce projet de PMAD, publié en mars 2011, qui fait l'objet de la présente consultation publique.

On aura compris, au vu des tergiversations des dix dernières années, que les banlieues entourant l'île de Montréal n'endosseront un quelconque document émanant de la CMM que s'il est à toute fin pratique vide de toute contrainte.

Conséquences sur le contenu du PMAD

Le premier constat qui s'impose relativement au PMAD est qu'il vient avec pratiquement 10 années de retard sur l'échéancier initial.

Le second constat qu'on peut tirer relativement au PMAD est que, de fait, il cherche par trop à rassurer les banlieues quant à leur « droit au développement ». Certes, le PMAD parle abondamment de développement durable, de périmètre d'urbanisation, de *Transit Oriented Development* et de seuils minimaux de densité. Mais au contraire de cibler le modèle de développement centré sur l'automobile, comme le faisait le projet de Schéma d'aménagement, en 2005, le PMAD confirme que des milliards de dollars (G\$) seront investis pour compléter le réseau autoroutier imaginé dans les années 1960, ce qui constitue la condition sine qua non de la poursuite du développement des banlieues.

Ce retard s'explique par le refus des banlieues entourant l'île de Montréal de renoncer au modèle de développement urbain qui a assuré leur succès depuis le tournant des années 1960. Usant de pressions politiques diverses, les maires et mairesses de cette cinquantaine de municipalités ont réussi à retarder la publication d'un *Projet de schéma métropolitain* jusqu'à 2005, puis à faire avorter cette démarche.

En fin d'analyse, le PMAD se limite à suggérer timidement aux autorités politiques des banlieues qu'elles devraient prévoir leurs nouveaux développements immobiliers ici plutôt que là, c'est-à-dire, dans les abondants terrains disponibles en zone blanche plutôt que sur les terres agricoles, les forêts et boisés, les zones humides et autres milieux riverains se trouvant sur leur territoire. Même cela, c'est encore trop pour les maires et mairesses de la couronne nord qui, sitôt publié, ont bruyamment dénoncé le projet de PMAD.

Il suit que le *Cadre d'aménagement 2001-2021* est depuis dix ans demeuré lettre morte. Les maires et mairesses des banlieues périphériques en ont profité pour engranger dix années supplémentaires de développement à l'américaine. Elles ont ainsi pu gagner 225 000 habitants supplémentaires, contre 83 000 pour l'agglomération de Montréal, ce qui a encore amélioré



Étalement urbain: la ville de Terrebonne est passé de 25 000 à 104 000 habitants entre 1986 et 2011

Si, en sa forme actuelle de projet, le PMAD n'aurait qu'un impact très marginal sur le développement des banlieues périphériques, on en déduit qu'il n'aurait également qu'un impact très marginal sur le développement futur de la ville et de l'agglomération de Montréal. En d'autres mots, le projet de PMAD annonce qu'au cours des vingt prochaines années, l'île de Montréal va continuer de nourrir la croissance démographique et économique des banlieues par l'exode de ses propres classes moyennes, essentiellement l'exode de ses jeunes familles.

Les jeunes familles quittent-elles Montréal pour la banlieue parce qu'il est impossible à la première de répondre adéquatement à leurs besoins, en termes de logement, de cadre de vie et de services publics? Non. Les jeunes familles quittent Montréal pour la banlieue parce que le gouvernement du Québec fait tout pour les y inciter, essentiellement par le biais de ses investissements en transport et en équipements collectifs divers. Réciproquement, ce même gouvernement du Québec ne fait rien, au contraire, pour aider Montréal à garder ses familles. On en prendra pour exemple le projet Turcot du ministère des Transports : plutôt que d'aider Montréal à accueillir jusqu'à 10 000 familles dans un *Quartier de la falaise* répondant à toutes les exigences du développement urbain durable, le MTQ entend investir 3 G\$ pour inciter ces mêmes 10 000 familles à aller s'établir en lointaine couronne sud.

Pour faire bref, Montréal fait depuis cinquante ans face à la concurrence déloyale des banlieues. Déloyale dans la mesure où le gouvernement du Québec pipe les dés en faveur de ces dernières. Le projet de PMAD annonce que cette situation perdurera au minimum durant les vingt prochaines années.

Un PMAD qui doit être radicalement modifié

L'avenir que le projet de PMAD réserve à Montréal est inacceptable. La vocation de Montréal n'est pas de nourrir indéfiniment la croissance démographique et économique des banlieues qui l'entourent et, ce faisant, de perpétuer le mal-développement urbain.

Il y a des limites à dire une chose et faire son contraire. Il y a des limites au *green washing*, à utiliser le vocabulaire du développement durable pour le trahir l'instant suivant, comme le fait le projet de PMAD.

Dans la suite de ce document, nous montrerons comment le PMAD doit être modifié pour répondre non seulement aux aspirations légitimes des Montréalais et Montréalaises, mais aussi aux véritables exigences du développement urbain durable autant qu'au meilleur intérêt social et économique du Québec.



Partie 1

Une stratégie TOD trop timide

Le PMAD affirme la volonté de la CMM de prioriser le développement urbain arrimé aux principales infrastructures de transport collectif, métro, train de banlieue, tramway et corridors d'autobus en site propre (SRB). Cette approche est connue sous l'acronyme anglais TOD, pour Transit Oriented Development. Elle s'oppose au Car Oriented Development, soit le développement urbain arrimé aux réseaux routiers supérieurs, qui a dominé partout dans le monde, et plus particulièrement à Montréal, au cours des cinquante dernières années. En reconnaissant et promouvant le TOD, le PMAD prétend annoncer un virage majeur au niveau des dynamiques de développement urbain de la grande région montréalaise.

Ce virage n'aura pas lieu, si l'approche TOD du PMAD reste trop timide.

Rappel historique

Cette idée de développer prioritairement les espaces jouxtant les points d'accès aux principales infrastructures de transport collectif n'est pas nouvelle. En 1986, le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal énonçait comme première priorité de « *favoriser la densification autour des stations du transport collectif* ». Quinze ans plus tard, en 2001, le

² CUM, Schéma d'aménagement, chapitre *Les grandes orientations d'aménagement*, p. 45.

Cadre d'aménagement enjoignait de « *développer le territoire en considérant les infrastructures lourdes de transport collectif comme l'armature principale du développement urbain futur de l'agglomération métropolitaine* », expliquant qu'il s'agissait d'« *orienter en priorité le développement urbain vers les secteurs desservis ou qui le seront prochainement par les réseaux de transport en commun que sont le métro, les trains de banlieue, les systèmes légers sur rails (SLR et tramway) et les corridors métropolitains de transport par autobus* ».

Force est de constater qu'il y a déjà 25 ans que le TOD est la priorité officielle à Montréal.

Cela n'a toutefois aucunement ralenti le développement de type COD des couronnes, lesquelles, depuis 1986, ont accueilli près de 825 000 nouveaux habitants, soit 88 % de la croissance démographique de la région

métropolitaine. Par définition, le COD implique la motorisation des ménages. On ne s'étonnera donc pas que, durant ces mêmes dernières 25 années, le parc automobile des couronnes ait crû de plus de 640 000 véhicules, soit cette fois 82 % du total de la grande région montréalaise.

Le COD n'a pas été la stratégie priorisée par les seules banlieues entourant Montréal. Tout au long des années 1980 et 1990, la Ville de Montréal a développé le quartier Rivière-des-Prairies suivant les principes du COD. Les municipalités de l'ouest de l'île, Saint-Laurent, Pierrefonds, Dollard-des-Ormeaux et autres, ont fait de même. On peut ainsi conclure que sur l'île de Montréal, l'essentiel de la croissance démographique autant que de la motorisation, depuis 25 ans, s'explique par le recours au modèle de développement du COD.

C'est cela que le PMAD prétend changer.

Évolution démographique 1986-2010 en région métropolitaine de Montréal

	1986	2010	1986-2010	
Île de Montréal	1 819 670	1 934 082	114 412	12%
Couronnes	1 101 687	1 925 236	823 549	88%
Région métropolitaine	2 921 357	3 859 318	937 961	100%

Source : Statistique Canada et Institut de la statistique du Québec. Territoire de la RMR-Montréal, tel que défini par Statistique Canada.

Évolution 1986-2010 de la motorisation en région métropolitaine de Montréal (automobiles et camions légers seulement)

	1986	2010	1986-2010	
Île de Montréal				
Nombre de véhicules	682 950	820 744	137 794	18%
Pour 1 000 habitants	375	424	49	
Couronnes				
Nombre de véhicules	595 164	1 236 995	641 830	82%
Pour 1 000 habitants	541	642	101	
Grande région				
Nombre de véhicules	1 278 114	2 057 739	779 624	100%
Pour 1 000 habitants	438	533	96	

Source : Société de l'assurance automobile du Québec. Territoire de la RMR-Montréal, tel que défini par Statistique Canada.

Un objectif trop timide

Le PMAD fixe pour objectif que 40 % de la croissance résidentielle projetée soit canalisée vers des quartiers de type TOD. Or, cette proportion correspond à la situation actuelle à l'échelle de la grande région de Montréal, où 600 000 des 1,5 millions des ménages vivent déjà dans des « aires TOD ». D'ici 2031, le PMAD évalue à 320 000 la croissance du nombre de ménages. Son objectif correspond donc à 128 000 nouveaux ménages dans les aires TOD, contre 192 000 dans du développement urbain traditionnel de type COD.

Des seuils de densité trop faibles

Dans la foulée du Cadre d'aménagement 2001-2021, le PMAD retient des cibles de densité pour les aires TOD³. Tel que définie par le PMAD, l'aire TOD s'étend jusqu'à 1 km de distance par rapport à un accès au métro. En appliquant les seuils de densité proposés, on retrouverait un nombre théorique de 25 526 logements dans l'aire TOD d'une station de métro. Cela correspond à une densité moyenne de 8 125 logements au km², soit sensiblement la même que les 7 668 logements au km²

D'une certaine façon, le PMAD nous dit que rien ne va changer, qu'en 2031, la situation, sous l'angle de l'aménagement et du développement urbain, sera très semblable à celle que nous connaissons aujourd'hui.

Retenir pour objectif la perpétuation de la situation existante dénote une singulière timidité.

de densité moyenne que l'on retrouve présentement dans l'arrondissement Plateau-Mont-Royal.

Pour une station de métro qui serait construite à Laval ou Longueuil, cela constituerait indéniablement une cible de densité relativement élevée. Mais pour les secteurs centraux de Montréal, et tout particulièrement pour le grand centre-ville, ces seuils se situent très en deçà de ce que propose actuellement l'industrie du logement neuf.

Seuils minimaux de densité proposés par le PMAD pour le métro et les SLR

	Distance d'accès au (mètres)	Superficie (hectares / ha)	Densité brute (logement / ha)	Nombre théorique de logements
Très élevé	0-250	20	150	2 945
Élevé	250-500	59	110	6 480
Moyen	500-750	98	80	7 854
Faible	750-1000	137	60	8 247
Total		314	81	25 526
Au km²		100		8 125

Source : D'après PMAD, tableau 10, p. 48. Les distances d'accès au métro sont tirées du Cadre d'aménagement 2001-2021, p. 78.

La capacité d'accueil des secteurs TOD nettement sous-évaluée

Le PMAD retient des cibles de densité bien trop faibles, particulièrement pour le grand centre-ville, comme on l'a vu plus tôt. Par ailleurs, le PMAD ne prend pas suffisamment en compte le potentiel de développement des modes lourds et mi-lourds de transport collectif : pour peu que soit mise en œuvre une stratégie résolue de développement de l'offre de transport collectif, l'aire TOD pourra rapidement s'agrandir. En troisième lieu, l'estimation du PMAD ne prend selon toute vraisemblance

pas en compte l'immense potentiel que représente le recyclage d'immeubles institutionnels, tels l'hôpital Royal-Victoria ou l'Hôtel-Dieu, ou industriels, tels ceux du quartier Chabanel. En quatrième lieu et enfin, le potentiel de redéveloppement de terrains sous-utilisés, accueillant des commerces dédiés à l'automobile, des centres commerciaux de première et seconde génération, de

³ CMM, PMAD, p. 51

Densité résidentielle : exemples types (densité nette, sur terrains privés, hors voiries publiques)



Louis Bohème
293 logements
27 étages
Terrain : 0,234 hectare
Densité : 1 252 log / ha



Immeuble POM
138 logements
10 étages
Terrain : 0,185 hectare
Densité : 757 log / ha



Radio Canada
2 200 logements
11 étages
Terrain : 3,700 hectare
Densité : 470 log / ha



1, McGill
160 logements
11 étages
Terrain : 0,417 hectare
Densité : 389 log / ha



Bassins Nouveau Havre
2 000 logements
8 à 20 étages
Terrain : 6 400 hectare
Densité : 315 log / ha

l'industrie légère disséminée ici et là dans les quartiers, etc., n'est guère pris en compte. À titre d'exemple, le strip commercial s'étendant de part et d'autre de la rue Sherbrooke Est, de Viau à Honoré-Beaugrand, sur une distance de 4 km desservie par cinq stations de métro, offre un potentiel de redéveloppement urbain totalisant une bonne dizaine de milliers de logements. À elle seule, l'aire TOD de la station de métro Préfontaine pourrait accueillir 2 000 logements supplémentaires. Et ainsi de suite.

Au total, force est de conclure que le PMAD a très nettement sous-évalué la capacité d'accueil des aires TOD actuelles et futures.

La ville de Paris accueille 2,2 millions d'habitants sur un territoire de 105 km²... incluant tous les grands

monuments, aussi grands consommateurs d'espace, faisant le prestige de cette ville. Avec une qualité d'aménagement similaire, la capacité d'accueil de l'île de Montréal serait supérieure à 10 millions d'habitants.

Considérant l'offre actuelle de modes lourds et mi-lourds de transport collectif desservant Montréal, et considérant ce que permettrait une stratégie résolue d'investissement pour augmenter cette offre, stratégie que nous proposerons plus loin dans ce mémoire, c'est rien moins que l'île de Montréal en entier qui, sur horizon 2031, doit être considérée comme une aire TOD.

Dès lors, les 320 000 nouveaux ménages et 530 000 nouveaux habitants prévus sur le même horizon pourraient aisément être accueillis dans la grande aire TOD de la seule île de Montréal.



Exemple de COD: Car Oriented Development



Exemple de TOD: Transit Oriented Development



Abords de l'autoroute Décarie, secteur Namur Jean-Talon et hippodrome Blue-Bonnets

La face cachée du PMAD : 680 000 véhicules de plus en 2031

Pour le PMAD, le TOD paraît se limiter à la localisation des nouveaux logements : pour peu que ceux-ci soient construits dans une aire TOD, dû-t-il s'agir d'immeubles comptant deux espaces de stationnement par logement, c'est du développement urbain de type TOD.

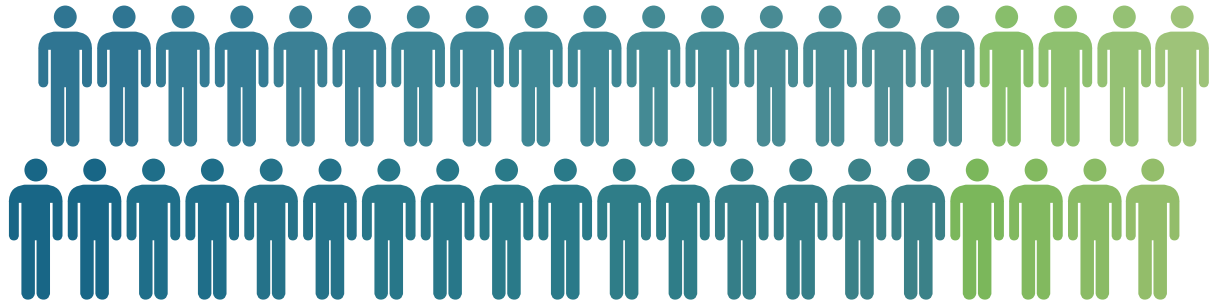
Le TOD est beaucoup plus que cela. Il est une approche globale visant l'ensemble des composantes du cadre de vie, du quartier et, ultimement, de la ville dans son ensemble. Est-il besoin de le redire, le TOD s'oppose au COD, c'est-à-dire qu'il suppose une volonté ferme de limiter la place de la voiture en ville.

Ces 25 dernières années, le rythme annuel moyen de croissance du parc automobile métropolitain fut de 32 500 véhicules. Cette progression constante de la motorisation ne montre aucun signe de ralentissement, au contraire. Si cette tendance se maintient, et il n'y a aucune raison de penser que ce ne sera pas le cas, 680 000 véhicules de plus circuleront sur le territoire de la région métropolitaine en 2031. Le parc automobile comptera à ce moment plus 2,7 millions de véhicules et le taux de motorisation de la population du grand Montréal aura progressé à 618 véhicules pour 1 000 habitants, à comparer aux 533 d'aujourd'hui.

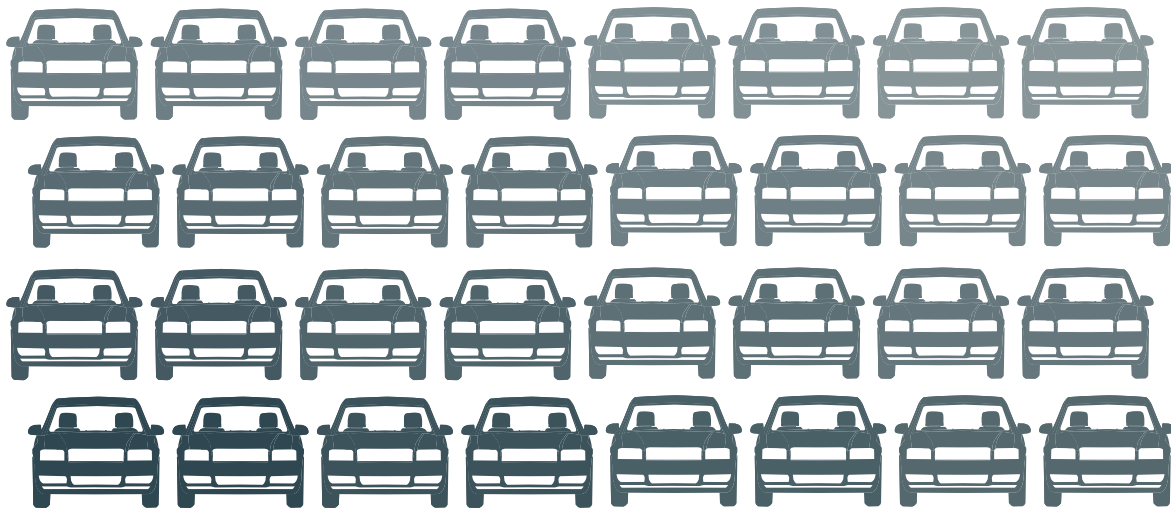
Comment expliquer que le PMAD, promoteur d'un mode de développement urbain s'offrant en alternative au *Car Oriented Development*, demeure silencieux sur la question de la poursuite indéfinie de la motorisation de la population du grand Montréal ? Les rédacteurs du PMAD n'ont sans doute pas manqué de consulter les spécialistes du ministère des Transports et de la Société

de l'assurance automobile du Québec pour obtenir une information de base au sujet de la motorisation. L'ordre de grandeur de plus ou moins 680 000 véhicules supplémentaires, en 2031, leur a donc été communiqué. Mais alors, pourquoi ne l'ont-ils pas évoqué dans le PMAD ?

Québécois âgés de 18 à 75 ans, inclusivement, au 31 décembre 2010 : 5 880 026



Parc automobile, au 31 décembre 2010 : 4 755 652



Taux de motorisation des électeurs québécois : 80,9 %

Proposons une réponse à cette question : parce que que la motorisation est devenue un sujet tabou pour les politiciens et, par extension, pour les institutions publiques, telle la Communauté métropolitaine de Montréal, auteur du PMAD. La raison en est que 80 % des électeurs du Québec sont aujourd'hui propriétaires d'une automobile.

La propriété d'une automobile est le plus grand dénominateur commun à l'électorat du Québec. En politique, il faut toujours se garder de déplaire. Or, comment aborder un sujet sous un angle un tant soit peu critique lorsque 80 % des électeurs sont concernées et pourraient se sentir visés ? Le mieux est d'adopter le discours de l'heure, TOD et développement durable pour ce qui concerne le PMAD, en sachant d'entrée de jeu qu'il s'agit pour une large part de vœux pieux.



Navette ferroviaire



Tramway



Autobus



Trolleybus

Métro



S.R.B. (Voies réservées)



© STM

Partie 2

Priorité au transport collectif

Rien n'a plus de conséquences sur le développement d'une ville que les investissements dans les infrastructures de transport. Puisque les réseaux supérieurs de transport, routier autant que collectif, sont placés sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec (MTQ), ce sont les priorités d'investissement de celui-ci qui ont eu le plus d'influence sur le développement démographique et économique de la grande région métropolitaine au cours des cinquante dernières années. En d'autres mots, par ses décisions d'investissement dans les infrastructures de

transport, le MTQ a littéralement façonné Montréal et sa région depuis cinquante ans.

Logiquement, le virage que propose le PMAD, du COD vers le TOD, devrait être apparent au niveau des priorités d'investissement en transport : on se serait attendu à ce que le PMAD interpelle le MTQ pour l'inciter à modérer ses investissements dans le développement du réseau routier supérieur, au profit d'investissements accrus dans les modes structurants de transport collectif. Or, ce n'est pas le cas.

Projets actuels de développement du réseau routier supérieur de la région montréalaise

Ministère des transports (MTQ)



	Distance km	Année de parachèvement	Investissement M\$
Couronnes de Montréal			
A-19, 440 à 640	10,0	2015	320
A-25, Henri-Bourrassa à 440	7,2	2011	501
A-20, île Perrot et Vaudreuil	7,5	2015	550
A-30, Candiac à Vaudreuil/Valleyfield	54,0	2008	2 018
A-20/A-25/R-132 à Longueuil		2011	82
Viaduc A-15/A-640		2012	140
Échangeur Taschereau		2010	95
A-20, élargissement Candiac-Delson	3,7	2010	40
A-10, élargissement à 3 voies		Indéterminé	250
Sous-total	82,4		3 996
Île de Montréal			
Rond-Point l'Acadie		2004	116
Rond-Point Dorval*		2017	350
Décarie, échangeur Nord		2013	110
Décarie, échangeur sud / Turcot**		2017	3 000
Échangeur Saint-Pierre**		2020	1 000
Notre-Dame / Souigny		2009	60
Notre-Dame / le reste		Indéterminé	1 200
Île-des-Soeurs		2010	80
Sous-total**			3 916

Sous-total MTQ*

7 912

Ville de Montréal



Raccordement boulevard Cavendish	140
Prolongement l'Assomption & Notre-Dame	269
Parachèvement Maurice-Duplessis	40
Raccordement Langelier	28
Raccordement Cavendish/Henri-Bourrassa	10
Prolongement boulevard Pierrefonds	40
Prolongement boulevard Jacques-Bizard/A-40	25
Boulevard dans l'emprise A-440	85
Raccordement boulevard et rue Morgan	40
Nouveau pont vers l'île Bizard	46
Nouveau pont vers l'île des Soeurs	40
Prolongement boulevard Rodolphe-Forget	21
Autres projets divers	25

Sous-total Ville de Montréal

809

Total MTQ et Ville de Montréal

8 720

* La majoration du budget de l'échangeur Dorval à hauteur de 126 M\$ a été confirmée par le ministre Sam Hamad le 3 août 2011.

** Dans le cas des échangeurs Turcot et Saint-Pierre, la moitié seulement des coûts de projet est comptée comme un investissement de développement.

Développement du réseau routier supérieur

Le tableau produit en page suivante révèle que le Gouvernement du Québec, par le biais du MTQ, investit présentement 8 G\$ dans le développement du réseau autoroutier de la région montréalaise.

Dans les couronnes de Montréal, cela se traduira prochainement par l'ajout de plus de 80 km d'autoroutes (A-19, A-20, A-25 et A-30). Sur l'île de Montréal, comme nous l'avons montré en 2010 dans *Turcot 50-50*, le MTQ

profite de la reconstruction nécessaire de l'échangeur pour augmenter très significativement la capacité de ce grand nœud autoroutier. Sans doute que la même attitude prévaudra lors de la reconstruction de l'échangeur Saint-Pierre, situé quelques kilomètres plus à l'ouest. Quant au projet dit de *modernisation* de la rue Notre-Dame, il consiste, par-delà les précautions langagières, à compléter le lien autoroutier entre l'A-25 et le centre-ville. L'ajout de plusieurs projets

d'échangeurs de plus petite taille, sur l'île de Montréal autant que dans les couronnes, et de l'élargissement de deux à trois voies de certaines autoroutes (R-132, A-10), permet d'arriver à ce total fantastique de 8 G\$.

La Ville de Montréal n'est pas en reste puisqu'elle prévoit investir plus de 800 M\$ dans l'augmentation de la capacité du réseau routier supérieur de l'île de Montréal.

Le rêve des années 1960

Les premières des deux cartes superposées ci-contre est tirées du document *Montréal – Horizon 2000*, préparé par le service d'urbanisme de la Ville de Montréal, en 1967. Elle illustre de manière éclatante la conception que l'on se fit de la modernité et du progrès urbains au début des années 1960.

C'est en 1959 que les autoroutes métropolitaine (A-40) et des Laurentides (A-15) furent ouvertes à la circulation. En cette année 1959, le nombre de véhicules immatriculés au Québec était inférieur à 1 million, dont pas plus de 400 000 en région montréalaise. Fallait-il doter Montréal d'un si formidable réseau autoroutier pour à peine quelques centaines de milliers de véhicules ? D'autant qu'à ce moment, seuls le centre de l'île de Montréal et les quartiers les plus anciens de Laval et Longueuil étaient urbanisés. Ainsi, dans un premier temps, les autoroutes que l'on s'appropriait à construire iraient-elles de nulle part à nulle part, en passant par nulle part.

Mais alors, si ce n'était pas pour répondre à la demande de mobilité automobile non plus que pour desservir l'espace urbanisé, pourquoi, en ce tournant des années 1960, a-t-on lancé la réalisation d'un si vaste réseau autoroutier ?

La réponse à cette question est toute simple : il fallait suivre la voie indiquée par les métropoles étasuniennes, créatrices de l'Américan Way of Life, en fondant l'avenir de Montréal sur la motorisation de masse et l'unifamiliale de banlieue pour tous. En d'autres mots, on a construit des autoroutes pour inciter la population à acquérir une auto et s'établir en banlieue. Au tournant

des années 1960, c'est de cette façon que l'on concevait la modernité et le progrès.

À partir du milieu des années 1970, aux États-Unis même, un discours critique sur cette façon de développer les villes a vu le jour. On a souligné, entre autres, la consommation excessive d'espace forçant la destruction des meilleures terres agricoles, la déconstruction de sociétés urbaines complexes au profit de la partition sociale du vaste territoire urbanisé, chaque banlieue accueillant une classe sociale sévèrement circonscrite, la consommation effarante d'énergie fossile qui, après l'embargo pétrolier de 1973, fut même considérée comme une menace à la sécurité nationale, les coûts excessifs qui en résultent pour assurer des transports efficaces, autant pour les ménages (achat et opération de véhicules) que pour les corps publics (infrastructures routières), de même que le véritable drame s'ensuivant pour les cœurs urbains anciens qui, vidés de leurs classes moyennes, n'accueillaient plus que quelques enclaves de luxe, au milieu de vastes quartiers paupérisés.

L'expression qui a réalisé la synthèse de ce premier discours critique est *Urban Sprawl*, traduit par étalement urbain en français. Les préoccupations environnementales, notamment celles relatives aux changements climatiques, ainsi que des considérations de santé publique sont ensuite venues donner un nouvel élan au courant critique de l'étalement urbain. Au début des années 1990, cherchant une nouvelle façon de concevoir l'avenir de leurs grandes villes, des auteurs américains ont proposé le TOD... lequel n'est rien d'autre que la redécouverte du mode de développement urbain qui, s'appuyant sur le métro et

le tramway pour les très grande villes, sur le seul tramway pour celles de plus petite taille, avait prévalu entre 1880 et la fin de la seconde guerre mondiale.

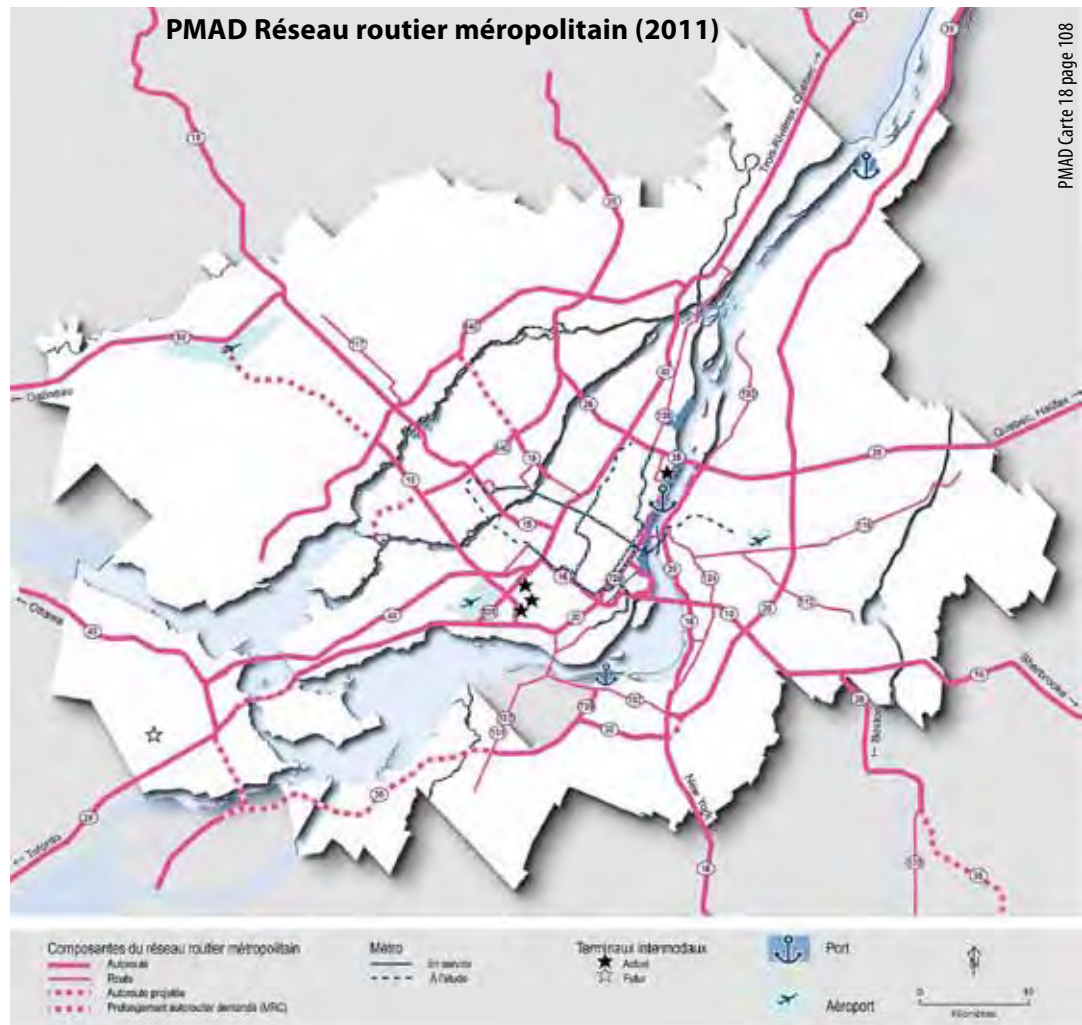
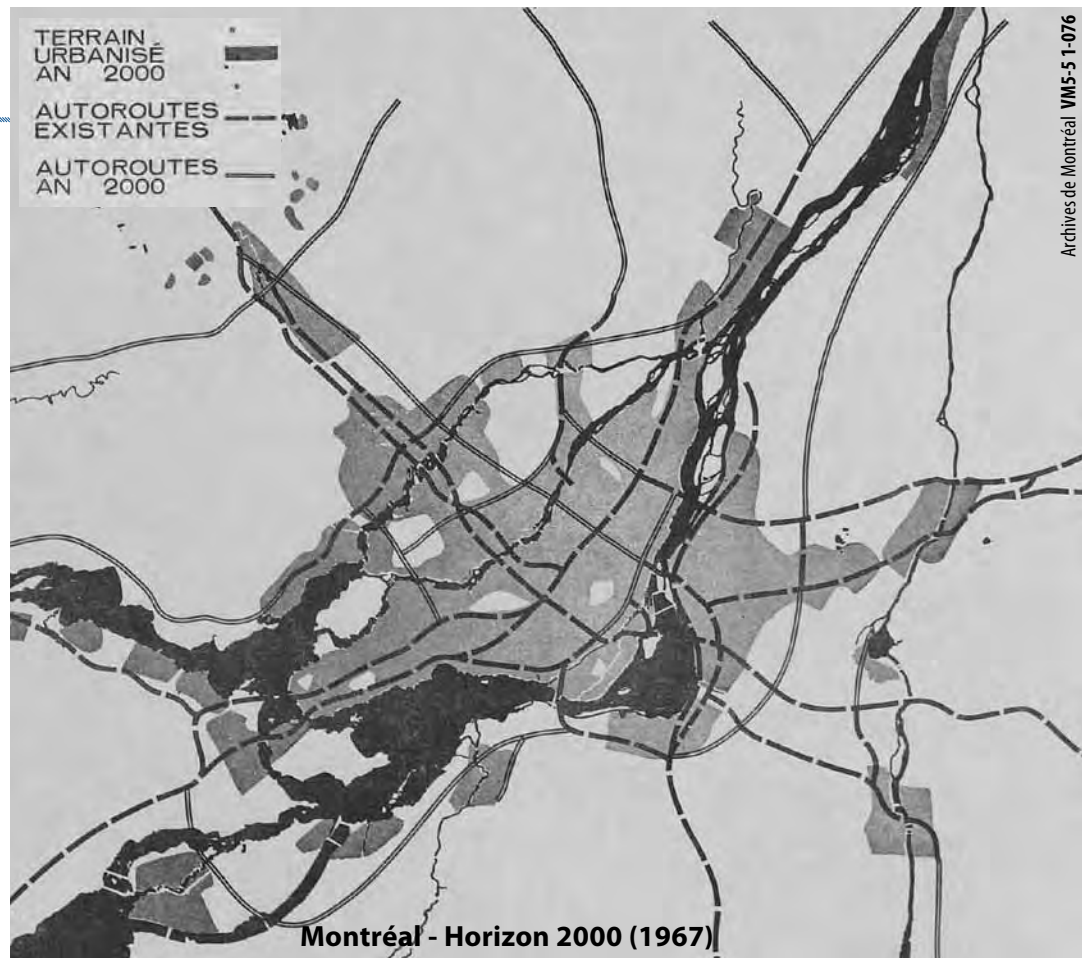
Avec le PMAD, Montréal aspire à son tour à l'ère du TOD. Il devrait en résulter une prise de position critique du PMAD à l'endroit du développement du réseau routier supérieur. La carte ci-dessous prouve que c'est tout le contraire.

La similitude est quasi parfaite entre le réseau illustré et celui proposé en 1967 par *Montréal - Horizon 2000*.

Par le fait même, le PMAD juge opportuns les investissements en cours, à hauteur de 8 G\$, pour le développement autoroutier métropolitain. Il est d'ailleurs aisé de localiser sur la carte du PMAD, en pointillé, chacun des projets mentionnés au tableau.

Le PMAD propose donc d'entrer dans l'ère du TOD en investissant massivement dans le développement du réseau routier supérieur. Formulé d'une autre façon, il propose de nous projeter dans le XXIe siècle en commençant par compléter le rêve issu du milieu du XXe siècle.

Reconnaissons tout de même au PMAD la vertu de la cohérence. Car il faut bien consentir à compléter le développement du réseau autoroutier métropolitain si, à l'horizon des 20 prochaines années, on entend accommoder 680 000 véhicules supplémentaires.



Timidité à développer le transport collectif

Depuis la création de l'AMT, en 1996, le gouvernement du Québec a investi 2 G\$ dans le développement des réseaux supérieurs de transport collectif de la métropole. Les trains de banlieue se sont accaparés environ 1 250 M\$, le métro de Laval 750 M\$.

Avec à peine 15,2 millions de déplacements par année, l'investissement consenti dans les trains de banlieue offre un rendement peu convaincant. Le bilan n'est pas plus reluisant du côté des coûts d'opération, déficitaires de 4,61 \$ par passage⁵, chaque usager régulier de ce mode de transport imposant des subventions publiques totalisant 2 305 \$ par année. Et encore : l'usager du train de banlieue bénéficie souvent d'un espace de stationnement incitatif gratuit et, arrivé à Montréal, utilise le métro sans avoir à payer de nouveau, si bien que pour nombre d'entre eux, le déficit public d'opération dépasse 3 000 \$ par an ! Couplé à l'auto, par le biais des stationnements incitatifs, le train de banlieue s'est de surcroît indéniablement révélé être un instrument favorisant l'étalement urbain.

Le métro de Laval fut un investissement autrement plus judicieux. On se désolé toutefois de voir les stations entourées de milliers d'espaces de stationnement incitatif. Par ailleurs, les Montréalais paient un prix élevé pour les trois stations de Laval, sous l'angle du confort, puisqu'ils doivent toujours voyager debout en heures de pointe, quand ce n'est pas regarder passer trois rames de suite, si bondées qu'ils ne peuvent y monter.

Pour ce qui concerne Montréal, c'est en 1988 qu'y fut inaugurée la plus récente station de métro, sur la ligne bleue. Cela fait donc 23 ans qu'aucune nouvelle infrastructure majeure de transport collectif ne fut construite sur l'île de Montréal. La STM réalise pourtant 380 millions de passages annuellement, soit plus de 80 % du total métropolitain. En somme, **c'est au seul endroit où les transports collectifs sont performants et fortement utilisés par la population que le gouvernement du Québec a choisi de ne pas investir dans leur développement.**



Quel changement de cap ! par rapport à ce qui était prévu dans les années 1960. Peu de gens savent qu'à l'époque, on prévoyait un développement très ambitieux du réseau de métro sur l'île de Montréal, comme le prouve la carte ci-contre, tirée du document Montréal – Horizon 2000, déjà cité. Ces quarante dernières années, le gouvernement du Québec a donc investi massivement pour concrétiser le rêve autoroutier des années 1960, mais en donnant des suites bien timides au *rêve transport collectif* correspondant.

Promoteur du TOD et, plus généralement, du développement durable, on se serait attendu à ce que le PMAD corrige enfin le tir en annonçant une nouvelle ère d'investissements majeurs dans le développement des réseaux de transport collectif, tout particulièrement sur l'île de Montréal. Amère déception à date.

Concernant l'investissement public dans les transports collectifs, le chiffre qui circule depuis quelques années et que reprend le projet de PMAD⁶, est 22 G\$. Il s'agit du montant prévu pour la seule période 2011-2020. À l'horizon du PMAD, soit l'année 2031, il faudra sans doute envisager de doubler la somme. Le gouvernement est extrêmement généreux à l'endroit du transport collectif, conclura le contribuable, avant de se poser la question qui tue : *Le transport collectif, c'est bien beau, mais au vu de ces chiffres, avons-nous réellement les moyens, comme société, de financer tous ces investissements ?*

⁵ En 2010, les coûts d'opération des trains de banlieue se sont élevés à 118 M\$. Les recettes passagers (autofinancement) ayant totalisé 47,9 M\$, le déficit d'opération, couvert par des contributions publiques, s'est donc élevé à 70,1 M\$. En divisant ce montant par 15,2 millions de passages, on obtient

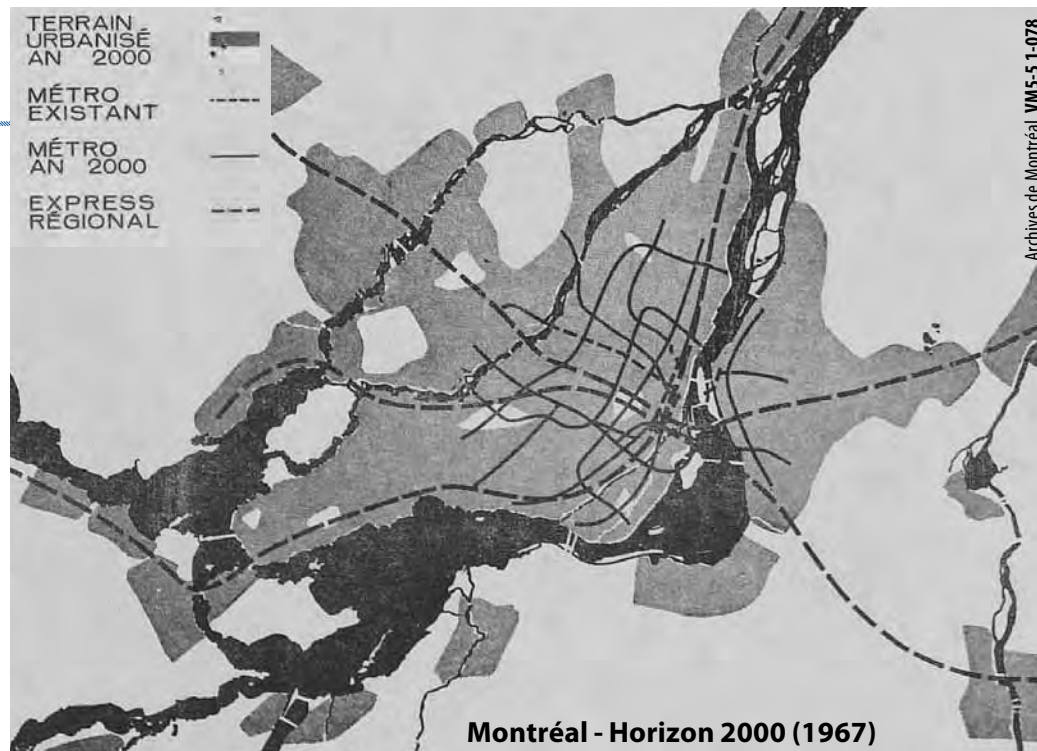
ce chiffre de 4,61 \$, soit 9,22 \$ sur une base journalière, 46,10 \$ sur une base hebdomadaire, 2 305 \$ sur une base annuelle (50 semaines). Source : Budget 2010 de l'AMT, tableau 2, p. 11.

⁶ Projet de PMAD, Tableau 23, p. 88.

Pour tenter d'y voir clair, il faut d'abord réaliser que le total de 22,9 G\$ inclut les *Projets de maintien et d'amélioration des actifs*. On parle alors de deux choses, soit, d'une part, le renouvellement du matériel roulant, voitures de métro, trains de banlieue et autobus arrivés en fin de vie utile et, d'autre part, l'entretien et la rénovation des infrastructures que sont les tunnels et stations du métro, les voies ferrées et gares des trains de banlieue, ainsi que les garages et ateliers mécaniques du métro, des trains de banlieue et des autobus. Or, les investissements 2011-2020 prévus à la rubrique *maintien des actifs* totalisent 10,3 G\$. Quant à la rubrique *projets de développement*, elle inclut elle-même 3,4 G\$ pour l'acquisition de nouveaux matériels roulants, voitures de métro, trains de banlieue, rames de tramway, trolleybus et autobus. Le maintien des actifs et l'acquisition de nouveaux matériels roulants totalisent ainsi 13,7 G\$, soit 60 % de l'enveloppe annoncée au titre de l'investissement public dans les transports collectifs.

L'investissement prévu pour le **développement** des réseaux de transport collectif, d'ici 2020, n'est donc pas de 22,9 G\$, mais bien de 9,2 G\$. Il s'agit des prolongements du métro vers Anjou et Saint-Laurent, sur l'île de Montréal, ainsi qu'à Laval et Longueuil, qui s'accapareront plus de la moitié de cette enveloppe. S'ajoutent le train de l'Est et autres projets de développement des trains de banlieue, la voie réservée du boulevard Pie-IX, le projet de SLR dans l'axe de l'A-10, ainsi que la douzaine de kilomètres de réseau tramway planifiée par l'administration de Gérald Tremblay.

On a vu plus tôt le jugement sévère, en termes de coûts d'investissement autant que d'opération, sans oublier l'incitation à l'étalement urbain, qu'on peut porter sur les trains de banlieue. Les prolongements du métro sur les territoires de Longueuil et Laval sont totalement injustifiés quand on considère qu'on veut déployer dans des milieux urbains de faible densité une technologie de très forte capacité requérant un investissement de 150 M\$ du kilomètre, 175 M\$ si l'on inclut le matériel roulant. L'appui donné par le maire



Montréal - Horizon 2000 (1967)

Archives de Montréal VM5-5-1-078

de Montréal à ces deux prolongements du métro est d'ailleurs riche d'enseignements quant aux tractations politiques qui ont entouré la rédaction du projet de PMAD et quant aux concessions qu'il lui a fallu faire pour obtenir l'appui du maire de Laval et de la mairesse de Longueuil. En d'autres mots, le maire de Montréal et président de la CMM s'est prêté à un périlleux exercice d'aplat-ventrisme.

Le plus triste, c'est que cette discussion est de toute façon purement théorique, puisqu'il n'y a présentement aucun projet en cours de développement des réseaux de transport collectif. Les projets de métro, de SLR et de tramway sont simplement « à l'étude », depuis 25 ans pour le premier, 15 ans pour le second, 10 ans pour le troisième. Ne reste plus que le train de l'Est et la voie réservée du Pie-IX, deux projets qui viennent tout juste d'être bloqués par le gouvernement du Québec, pour cause de dépassements de coûts.

En fin d'analyse, Québec investit présentement 8 G\$ dans le développement du réseau routier supérieur de la métropole, contre rien, absolument rien, dans le développement des réseaux de transport collectif. Tout en parlant de développement durable et de TOD, le projet de PMAD donne son appui à cette stratégie d'investissement de Québec. Mieux, il contribue à induire la population en erreur en avançant le chiffre de 22,9 G\$ d'investissement pour le développement des transports collectifs au cours de la prochaine décennie.

Économie des transports, volet 1

La question des montants qui seront investis dans les réseaux de transport de la métropole au cours des deux prochaines décennies mérite d'être approfondie.

D'abord, il conviendra de comparer des comparables. Du côté des transports routiers, les responsabilités d'investissement sont partagées entre le secteur public, qui construit et entretient les infrastructures routières, et le secteur privé, qui acquiert et assure l'entretien du matériel roulant que sont les automobiles et camions légers. Du côté des transports collectifs, tout est à la charge du secteur public, l'infrastructure, le matériel roulant et l'opération. On a vu plus tôt que les Québécois et Québécoises âgés de 18 à 75 ans sont à 80 % propriétaires d'une automobile : ce sont eux qui constituent ce « secteur privé » qui acquiert et assure l'entretien du matériel roulant que sont les automobiles et camions légers. Cette proportion est si forte qu'elle efface la distinction entre secteur public et secteur privé, dans le sens où c'est le même groupe, constitué de l'ensemble des Québécois et Québécoises, qui finance l'intégralité des dépenses de transport collectif autant que de transport routier.

Puisque ce sont les mêmes personnes qui paient, ce qui est investi dans les transports collectifs peut être directement comparé à ce qui est investi dans les transports routiers. Combien donc les Montréalais et Montréalaises investiront-ils dans l'automobile, sous la rubrique acquisition et entretien du matériel roulant, d'ici 2031 ?

Le tableau produit ci-bas donne la réponse à cette question : 431 G\$. Vous avez bien lu : quatre cent trente et un milliards de dollars !

Trente pour cent de ce montant, soit 127 G\$, iront à l'acquisition de pas moins de 4,2 millions de véhicules neufs. Ceux-ci ayant une durée de vie moyenne de douze années, il faudra en 2023 remplacer ceux achetés cette année, si bien que d'ici 2031, la majorité des automobilistes achèteront deux véhicules neufs. Les coûts que les Montréalais devront assumer au seul titre de l'augmentation prévue du parc automobile de la région métropolitaine, soit 680 000 véhicules, totaliseront 63,8 G\$, partagés entre 27,8 G\$ de coûts d'acquisition et 36,0 G\$ de coûts d'opération. La seule réduction de moitié de la croissance du parc automobile métropolitain représenterait une économie de 32 G\$. Il

Investissement privé pour l'acquisition et l'opération de véhicules automobiles en région montréalaise d'ici l'an 2031* (en millions de dollars)

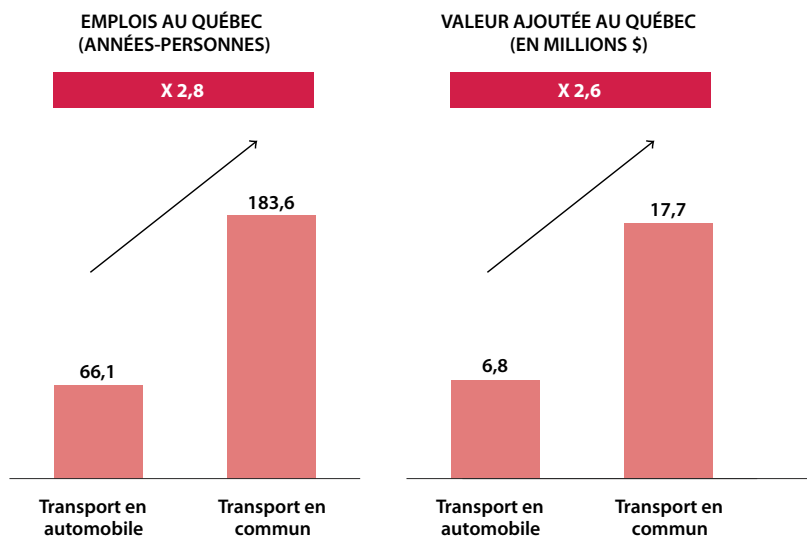
A) Acquisition des véhicules	126 761 M\$	29%
a) Renouvellement du parc automobile existant		
Nombre de véhicules :	3 297 407	
Coût d'acquisition :	98 922 M\$	
b) Croissance 2011-2031 du parc automobile		
Nombre de véhicules :	927 968	
Coût d'acquisition :	27 839 M\$	
B) Dépenses d'opération des véhicules	304 227 M\$	71%
a) Parc automobile existant		
	268 252 M\$	
b) Croissance 2011-2031 du parc automobile		
	35 975 M\$	
C) Total, acquisition et opération des véhicules	430 988 M\$	100%
a) Parc automobile existant		
	367 175 M\$	
b) Croissance 2011-2031 du parc automobile		
	63 814 M\$	
D) Exportation nette de capitaux**	215 494 M\$	50%

* Les paramètres de cette modélisation sont : (1) Croissance annuelle du parc automobile métropolitain : 32 000 véhicules; (2) Prix moyen d'un véhicule neuf : 30 000 \$; (3) Coût annuel moyen d'opération d'un véhicule : 8 500 \$; (4) Durée de vie moyenne d'un véhicule : 12 années; (5) Période 2011-2031 inclusivement, soit 21 années.

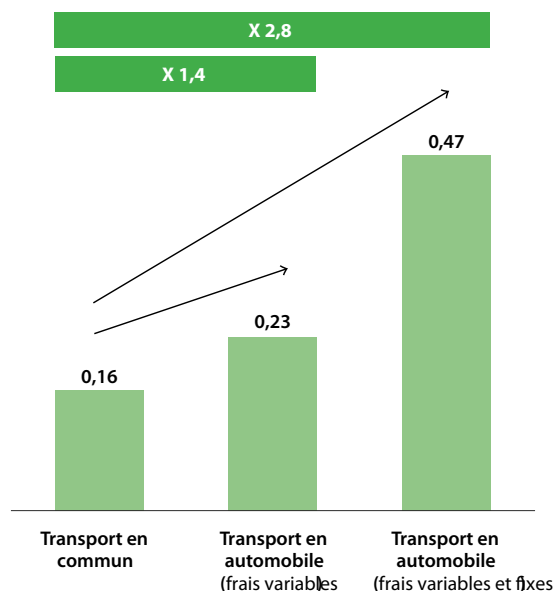
** Selon la chambre de commerce du Montréal métropolitain, en collaboration avec SECOR, *Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal*, décembre 2004, p. 24, qui évalue que pour chaque dollar dépensé dans l'automobile, 50 cents le sont en dehors des frontières du Québec, contre 10 cents seulement si ce même dollar est dépensé en transport collectif.

Comparaison des retombées économiques pour le Québec d'une dépense de 10 M \$ en transport / 2009

Comparaison du coût unitaire de déplacement d'un passager sur un kilomètre / en dollars 2009



Sources : ISQ, analyse SECOR. in Le transport en commun au coeur du développement économique de Montréal
Chambre de commerce du Montréal métropolitain en collaboration avec SECOR.



Sources : CAA, ACTU, rapports annuels, analyse SECOR. ibid.

suffit d'imaginer ce que les Montréalais pourraient faire de ces 32 G\$, dès lors qu'ils consentiraient à les investir ailleurs que dans le renforcement de leur dépendance à l'automobile.

La somme de 127 G\$ est directement opposable aux 3,4 G\$ vus plus tôt pour l'acquisition de nouveaux matériels roulants de transport collectif, d'ici 2021. Sur l'horizon du PMAD, on parlera plutôt de 5,5 G\$⁷. D'ici l'an 2031 donc, le rapport entre la route et le transport collectif, sous l'angle du seul matériel roulant, sera de 1 à 23. En d'autres mots, nous nous apprêtons à investir 23 fois plus d'argent pour renouveler et augmenter le parc automobile métropolitain que pour renouveler et augmenter les matériels roulants composant le système global de transport collectif.

Les autres soixante-dix pour cent du total, soit 304 G\$, correspondent aux coûts d'opération des véhicules constitués de l'achat de carburant, de l'entretien, des assurances, des frais de stationnement, et ainsi de suite, jusqu'aux contraventions pour excès de vitesse. C'est dix fois plus que le maximum de 30 G\$ que, toujours d'ici l'an 2031, totaliseront les dépenses d'opération combinées des sociétés de transport de la région métropolitaine. Et n'oublions pas que du côté du transport collectif, le service est compris, quand les automobilistes doivent chacun conduire leur véhicule, le déneiger en hiver, le conduire au garage...

La dernière information, d'importance capitale, contenue au tableau est que 50 % de l'argent investi dans l'automobile est constitué d'importations, c'est-à-dire qu'il s'agit d'une fuite de capitaux hors de l'économie du Québec. D'ici 2031, on parle de 215 G\$, plus de 10 G\$ par an, que les Montréalais exporteront en Allemagne, en Corée du Sud, en Arabie Saoudite, en Algérie ou au Venezuela pour y créer de la richesse et de l'emploi de haut niveau.

Sur cette question des retombées économiques pour Montréal et le Québec, suivant que l'on investisse dans l'automobile ou dans le transport collectif, tout a été dit par les deux études publiées par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et la firme SECOR, en 2004 et 2010. Le tableau qui suit, tiré de l'étude la plus récente, montre qu'un investissement dans le transport collectif crée 2,8 fois plus d'emplois et 2,6 fois plus de valeur ajoutée au Québec que le même investissement dans l'automobile. La seconde partie du tableau montre pour sa part que chaque kilomètre parcouru en automobile coûte 2,8 fois plus cher qu'un kilomètre parcouru en transport collectif. Puisque la dépense en

⁷ Soit 2,5 G\$ pour les rames de métro (MR-63, MR-73 et prolongement de lignes), 2,0 G\$ pour les autobus et trolleybus, 400 M\$ pour les trains de banlieue, 200 M\$ pour le SLR prévu dans l'axe de l'A-10, et 400 M\$ pour les rames d'un réseau tramway étendu à 25 ou 30 km de voies.

transport est assumée par les corps publics à hauteur de 50 % environ dans le cas du transport collectif, celui-ci est en fait, considéré du point de vue de l'utilisateur, au minimum cinq fois moins cher que l'automobile. Enfin, le déplacement en transport collectif d'un passager sur un kilomètre se traduit par 1,6 ¢ d'exportation de capitaux en dehors de l'économie du Québec, contre 23,5 ¢, 15 fois plus, pour le même déplacement en automobile.

Le contribuable qui, plus tôt, s'inquiétait que la société québécoise soit assez riche pour payer tous les investissements annoncés dans les transports collectifs peut désormais se considérer rassuré. C'est pour rouler en auto que les Québécois et Québécoises doivent être riches. Les rêves même les plus fous d'un promoteur des transports collectifs représentent toujours une aubaine, par comparaison à l'automobile.

Fixer un objectif transport collectif digne de ce nom

En ce début de XXI^e siècle, les métropoles d'avant-garde ont en commun de contraindre l'utilisation de l'auto en ville pour plutôt investir les ressources disponibles dans le développement des transports collectifs de haut niveau, de façon à revaloriser l'espace urbain central comme espace de vie et de travail. C'est notamment ce qui se fait à Londres, à Stockholm, à Munich, à Paris ou à Séoul. En Amérique du Nord, les exemples de Portland, en Oregon, et de Vancouver méritent d'être mentionnés. Avec la fermeture partielle à la circulation de Broadway et Times Square, New-York elle-même a récemment joint ce mouvement mondial.



Broadway, entre Columbus Circle et Times Square avant et après le réaménagement du NYC-DOT

Le PMAD est l'occasion d'inscrire Montréal dans ce mouvement d'avant-garde urbaine.

La première chose à faire est de se donner un objectif ambitieux, mais qui demeure accessible. Dans son Plan de transport, la Ville de Montréal vise « une diminution de 20 % des déplacements automobiles anticipés » pour l'année 2021⁸. Le tableau qui suit réinterprète cet objectif en visant le plafonnement indéfini de la mobilité automobile à son niveau actuel. D'ici 2031

⁸ Ville de Montréal, *Plan de transport 2008 – Réinventer Montréal*, p. 125

Fixer un objectif de développement des transports collectifs et actifs à hauteur des enjeux urbains du XXI^e siècle

	OD-2008		PMAD 2031				Objectif 2031			
	Millions de déplacements	Part modale	Millions de déplacements	Part modale	Taux annuel de croissance	Croissance 2008-2031	Millions de déplacements	Part modale	Taux annuel de croissance	Croissance 2008-2031
Auto	2 465	76,2%	3 475	78,4%	1,5%	41%	2 435	54,9%	Nul	Nulle
Transport collectif	435	13,4%	550	12,4%	1,0%	26%	1 000	22,5%	3,7%	130%
Transports actifs	335	10,4%	410	9,2%	1,0%	22%	1 000	22,5%	5,0%	199%
Total	3 235		4 435			37%	4 435			37%

Note 1 : Ce modèle assume une réduction de 15 % de la circulation sur l'île de Montréal et sur les ponts qui l'entourent, contre 17 % d'augmentation dans les banlieues. En 2008, la répartition de la circulation était de 54 % sur l'île, contre 46 % dans les banlieues. En 2031, ces proportions auraient été inversées : 46 % sur l'île, contre 54 % dans les banlieues.

Note 2 : L'achalandage annuel du transport collectif est officiellement de 471 millions de déplacements. Ce chiffre comporte toutefois des double comptes, l'utilisateur qui commence son déplacement en utilisant un autobus du RTL et le complète en prenant le métro, opéré par la STM, étant compté deux fois. C'est pourquoi nous avons réduit de moitié les chiffres d'achalandage officiels des RTL, STL, CIT et OMIT, soit 36 millions de déplacements annuels, plutôt que 72 millions. Le nombre total de déplacements par transport collectif a ainsi été réduit de 471 à 435 millions.

donc, la population de la région métropolitaine augmenterait de 530 000 habitants, le parc automobile de 340 000 véhicules, et ce, sans qu'un seul déplacement supplémentaire ne soit fait par automobile.

Une population qui augmente en nombre et s'enrichit, ce qu'on lui souhaite, est une population qui se déplace de plus en plus, pour toutes sortes de motifs. C'est pourquoi on doit s'attendre à 37 % d'augmentation du nombre de déplacements d'ici 2031, par rapport à 2008. On a vu que le PMAD semble prêt à accepter sans discuter la croissance du parc automobile à hauteur de 680 000 véhicules supplémentaires, d'ici 2031. De plus, il se montre généreux à l'endroit de l'investissement dans le développement du réseau routier supérieur, chiche pour ce qui concerne l'investissement dans le développement des divers réseaux de transport collectif. C'est pourquoi dans le contexte du PMAD, l'automobile s'accaparerait 1 milliard des quelque 1,2 milliard de déplacements supplémentaires prévisibles pour l'année 2031. Les politiciens pourraient néanmoins se féliciter de la progression du transport collectif, qui enregistrerait 115 millions de déplacements de plus, soit 26 % de hausse par rapport à aujourd'hui. Il n'empêche que la part modale du transport collectif aurait encore reculé, celle de l'automobile encore progressé.

Il n'empêche, aussi, que la collectivité montréalaise et le Québec tout entier auraient raté ce qui sera

Investir dans les transports collectifs

C'est en 1988 que, sur la ligne bleue, fut inaugurée la plus récente station de métro située sur l'île de Montréal. Cela fait donc 23 ans que le gouvernement du Québec n'a pas investi dans le développement des modes lourds, efficaces et structurants de transport collectif à Montréal. Tout ce que l'on a vu s'ajouter ces 23 dernières années, ce furent quelques « voies prétendument réservées » à l'efficacité douteuse. Pour tout ce qui compte vraiment – le métro, le SLR dans l'axe du pont Champlain, la navette aéroportuaire, le tramway, le SRB Pie-IX – on s'est limité à multiplier les études... au grand bonheur, sans doute, des bureaux de génie-conseil et de combien d'autres intervenants bénéficiant de cette interminable tergiversation !

vraisemblablement la dernière occasion, celle-là même que procure aujourd'hui le PMAD, de véritablement changer les choses, en donnant une nouvelle direction au développement de la région métropolitaine.

Par définition, le TOD consiste à arrimer le développement urbain aux principales infrastructures de transport collectif, métro, train de banlieue, tramway et corridors d'autobus ou de trolleybus en site propre (SRB). On l'a dit plus tôt, il constitue une approche globale visant l'ensemble des composantes du cadre de vie, du quartier et, ultimement, de la ville dans son ensemble. Le TOD rend moins essentiels la propriété et l'utilisation de l'automobile, incitant plutôt à l'utilisation des transports collectifs et actifs. C'est pourquoi, dans le contexte d'une véritable stratégie TOD pour la région métropolitaine, il est permis de viser une croissance moitié moindre du parc automobile. Il est aussi permis d'envisager une très forte croissance des transports collectifs et actifs.

Envisager de plus que doubler l'utilisation des transports collectifs, de tripler celle des transports actifs, pour les porter chacun à 1 milliard de déplacements en 2031, n'est pas du tout déraisonnable dans le cadre d'une stratégie TOD audacieuse pour Montréal. Car cela signifie simplement qu'au cours d'une semaine type de l'année 2031, les Montréalais réaliseront chacun 4 déplacements en transport collectif, 4 autres à pied ou à vélo.

En heure de pointe, les réseaux actuels de transport collectif sont utilisés à pleine capacité. En dehors des heures de pointe, toutefois, on dispose d'une forte réserve de capacité. Les habitants d'une aire TOD, comme cela est clairement démontré dans les quartiers centraux de Montréal, n'utilisent pas le transport collectif que pour leurs déplacements domicile-travail, aux seules heures de pointe, mais y recourent souvent pour l'ensemble de leurs déplacements, à toute heure du jour. L'une des vertus du TOD est de répartir la demande de transport collectif sur l'ensemble de la journée, permettant une utilisation plus efficace des milliards de dollars investis dans des infrastructures indéniablement coûteuses. C'est pourquoi, dans le

Développement du réseau supérieur de transport collectif de l'île de Montréal

Un plan d'investissement de 10 G\$ sur l'horizon 2025

	Longueur des lignes (kilomètres)	Investissement		
		Au km	Ligne	Total
Métro	11 km	175 M\$		1 890 M\$
Ligne orange ouest, de Côte-Vertue à Bois-Franc	1,7	175 M\$	298 M\$	
Ligne bleue est, de Saint-Michel à Anjou	4,2	175 M\$	735 M\$	
Ligne bleue ouest, de Snowdown à Saint-Pierre	4,9	175 M\$	858 M\$	
Tramway / Tram-Train	112 km	37 M\$		4 131 M\$
Réseau initial de 37,5 km pour le 375e de Montréal en 2017	37,5 km	46 M\$	1 717 M\$	
Ligne 1 Boulevard René-Lévesque, DeLorimier à Guy	4,0	60 M\$	240 M\$	
Ligne 2 Boucle Centre-Ville / Vieux-Montréal	5,2	50 M\$	260 M\$	
Ligne 3 Chemin de la Côte-des-Neiges et hyppodrome	8,5	50 M\$	425 M\$	
Ligne 4 Boulevard Saint-Laurent	11,3	40 M\$	452 M\$	
Ligne 5 Avenues du Mont-Royal et Masson	6,2	40 M\$	248 M\$	
Ligne 6 Rue Centre, à Pointe-Saint-Charles	2,3	40 M\$	92 M\$	
Autres lignes prioritaires ^(Note 2)	74,1 km	33 M\$	2 414 M\$	
Ligne 7 Île-des-Soeurs à centre-ville	8,0	35 M\$	280 M\$	
Ligne 8 Centre-ville à Longueuil-Brossard, via le pont Victoria ^(Note 1)	13,0	30 M\$	390 M\$	
Ligne 9 Lachine-LaSalle, via la cour Turcot ^(Note 1)	20,9	40 M\$	836 M\$	
Ligne 10 Centre-ville à Pointe-aux-Trembles, via Notre-Dame ^(Note 1)	21,9	25 M\$	548 M\$	
Ligne 11 Boulevard Pie-IX	10,3	35 M\$	361 M\$	
Trains de banlieue				1 970 M\$
Ligne Deux-Montagne			448 M\$	
Ligne Blainville			203 M\$	
Train de l'Ouest (vers Sainte-Anne-de-Bellevue et Rigaud)			676 M\$	
Train de l'Est			600 M\$	
Ligne Delson, gare intermodale Lachine			43 M\$	
Navette aéroportuaire				600 M\$
Système léger sur rails (SLR) du pont Champlain ^(Note 3)				500 M\$
Autobus / Trolleybus en site propre	80 km	20 M\$		1 600 M\$
Stationnements d'interception	40 000 places	10 000 \$ / place		400 M\$
Téléphérique Longueuil-Montréal				25 M\$
Total ^(Notes 4 et 5)				11 116 M\$

Note 1 : Projets dont le coût marginal peut être considéré nul, puisqu'il s'agit d'affecter différemment les budgets annoncés pour trois grands projets autoroutiers : (1) la réfection des échangeurs Turcot et Saint-Pierre; (2) la « modernisation » de la rue Notre-Dame; (3) le remplacement de l'autoroute Bonaventure par un boulevard urbain.

Note 2 : En considérant la note 1, le total de l'investissement tramway sur l'île de Montréal serait de 2,3 milliards de dollars.

Note 3 : Le coût initial de ce projet était d'environ 1 milliard de dollars. Puisqu'il paraît acquis que le SLR sera intégré au nouveau Pont Champlain, on ne doit plus considérer que le coût marginal du SLR, soit ici 500 M\$, par simple convention.

Note 4 : Notre proposition de réseau régional comporte également 100 km de lignes Tramway réparties à parts égales entre Laval et Longueuil. À 30 M\$ le kilomètre, on devra par conséquent compter 3 milliards de dollars supplémentaires.

Note 5 : En considérant les notes 1 et 2, le total des nouveaux investissements de développement pour l'ensemble de l'île de Montréal serait en fait inférieur à dix milliards de dollars.



PROJET MONTRÉAL












Option Montréal: Mémoire PMAD

Lac des Deux Montagnes

Lac Saint-Louis

Légende

Station

- Ligne de Métro 
- Extension du Métro 
- Train de banlieue AMT 
- Train de l'Est 
- AÉROTRAIN 
- Tramway Initial 37,5 
- Tramway extensions Île 
- Tramway Rive-Sud 
- Tramway de Laval 
- Voie Réservée d'Autobus (SRB) 
- Téléphérique 







PROJET MONTRÉAL

Option Montréal: Mémoire PMAD

AÉROTRAIN
AÉROPORT PIERRE-ELLIOT-TRUDEAU

LACHINE

Provost
32e Av.
28e Av.
Marché Lachine
Parc Lasalle
George-V
Nouveau Lachine

VILLE-SAINT-PIERRE

LASALLE

Lalour
Comte
90e Av.
Dollard
Ems
Trudeau
Newman
Shevchenko
Thierry
Lapierre
Léger
Stankus
Angrignon
David-Boyer
Salley
DelaVerendrye
Centrale
Champlain

DOLLARD

Extension prioritaire



LOYOLA
MONTRÉAL-OUEST

SOMERLED
CAVENDISH

Extension prioritaire



BOIS-FRANC

POIRIER

CÔTE-DES-NEIGES

Blue Bonnets
Manur
De la Savane
De Nancy Mackenzie
Plamondon
Van Horne
Côte-Ste-Catherine
Édouard-Montpetit
Queen-Mary
Dorvalles
Ridgewood
Remembrance
Boulevard

ÎLE-DES-SOEURS

SAINT-L









Mont-Royal

Canora

POINT

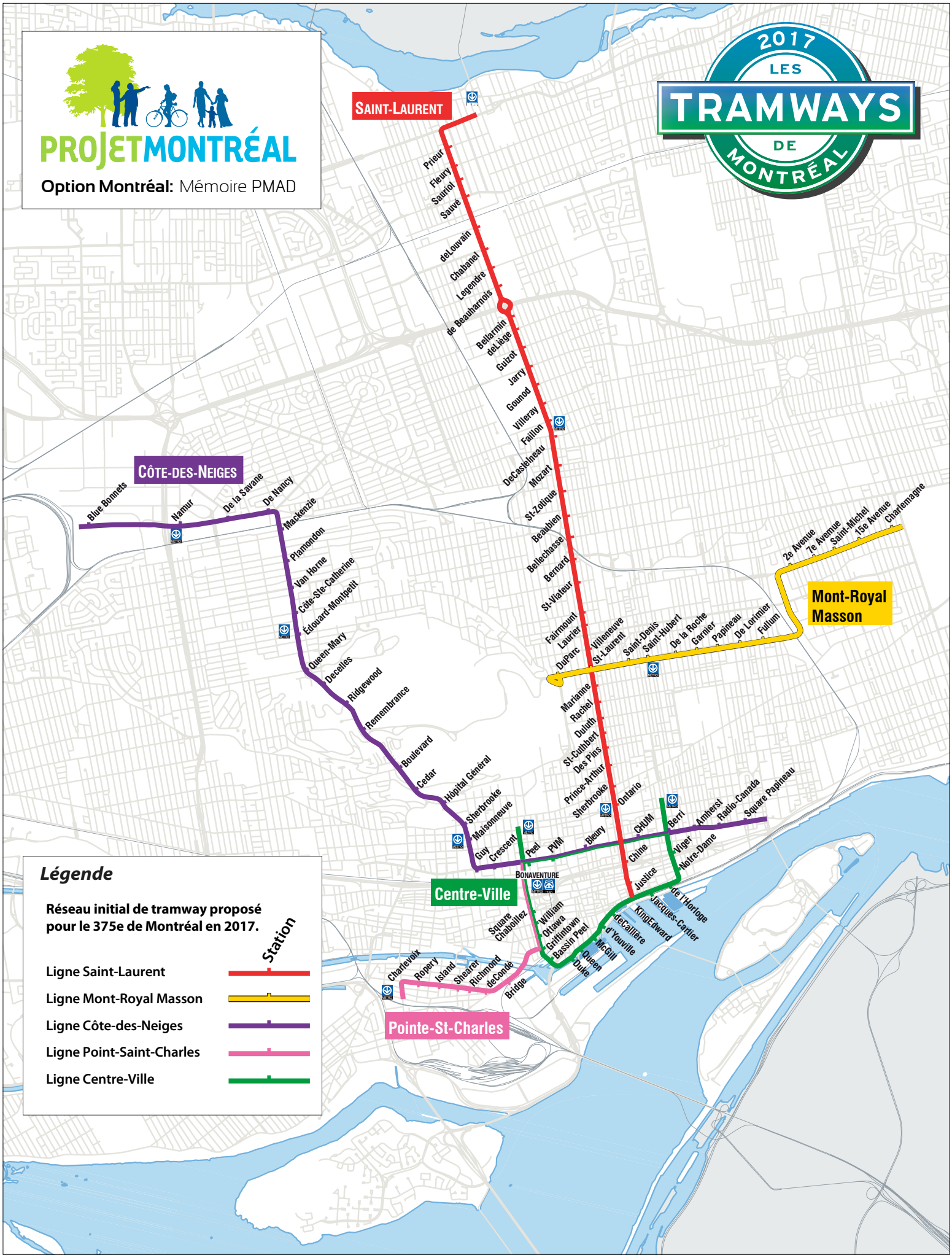


Légende

- Station 
- Ligne de Métro 
- Extension du Métro 
- Train de l'Est 
- AÉROTRAIN 
- Ligne de Tramway 
- Voie Réservée d'Autobus 
- Téléphérique 



Option Montréal: Mémoire PMAD



Légende

Réseau initial de tramway proposé pour le 375e de Montréal en 2017.

- | | |
|---------------------------|----------------|
| | Station |
| Ligne Saint-Laurent | |
| Ligne Mont-Royal Masson | |
| Ligne Côte-des-Neiges | |
| Ligne Point-Saint-Charles | |
| Ligne Centre-Ville | |

SAINT-LAURENT

CÔTE-DES-NEIGES

Centre-Ville

Pointe-St-Charles

Mont-Royal Masson

Piteur

Fleury

Sauriol

Sauve

de Louvain

Chabonnet

Legendre

de Beauséjour

Belgarmin

de Liège

Guizot

Jarry

Goussot

Villeray

Fallou

DeCastelnau

Mozart

St-Zotique

Beaubien

Bellechasse

Bernard

St-Viateur

Fairmount

Laurier

DuParc

Marianne

Rachel

DuLuth

St-Cuthbert

Des Pins

Prince-Arthur

Shebrooke

Bleury

Ontario

CHUM

Justice

Chine

Viger

Notre-Dame

de l'Horloge

Jacques-Cartier

de Gallière

King Edward

d'Youville

McGill

Queen

Duke

Bassin Peel

Griffiths

Ottawa

William

Chabot

Square

Chabot

Richmond

de Combe

Shearar

Island

Rompay

Charlevoix

Bridge

Bonaventure

Peel

Crescent

Guy

Maisonnette

Sherbrooke

Hôpital Général

Cedar

Boulevard

Remembrance

Ridgewood

Decelles

Queen Mary

Édouard-Montpetit

Côte-Ste-Catherine

Van Horne

Plamondon

Mackenzie

De Monty

De la Savane

Namur

Blue Bonnets

2e Avenue

7e Avenue

Saint-Michel

15e Avenue

Charlemagne



cadre d'une stratégie TOD pleinement assumée, il ne sera pas nécessaire de doubler l'ensemble des infrastructures actuelles de transport collectif pour espérer plus que doubler l'achalandage : pour une large part, les infrastructures dont nous disposons déjà seront simplement mieux utilisées.

Ceci dit, il reste que l'on devra investir dans l'augmentation de la capacité du réseau supérieur de transport collectif. Pour la seule île de Montréal, il faut envisager un plan d'investissement de 10 G\$, d'ici l'an 2025, plan dont le détail est présenté en page suivante.

La première chose à faire, si Montréal se trouve vraiment à un moment historique, est de revoir certains grands projets renvoyant par trop à la manière dont on concevait le développement urbain il y a cinquante ans. Sont ici en cause les trois entrées autoroutières au centre-ville, par le biais des projets Turcot et Saint-Pierre à l'ouest, Bonaventure au sud, Notre-Dame à l'est, soit des budgets combinés atteignant 6 G\$. Nous avons montré dans **Turcot 50-50**⁹ comment les 3 G\$ prévus par le MTQ pour la reconstruction de l'échangeur Turcot

pouvaient être partagés en deux parts égales, soit 1,5 G\$ pour reconstruire l'échangeur, sans augmentation de capacité, et 1,5 G\$ pour améliorer le transport collectif entre l'ouest de l'île et le centre-ville. En appliquant la même approche aux deux autres entrées autoroutières, ce sont 3 G\$ qui seraient réaffectés des transports routiers aux transports collectifs.

Par ailleurs, si le PMAD marque un tournant pour l'évolution future de Montréal et de sa région, il faut reporter indéfiniment les grands projets routiers non encore engagés. Concernant le MTQ, sont en cause le prolongement de l'A-19 entre Laval et la couronne nord, le prolongement de l'A-20 à l'île Perrot et à Vaudreuil, ainsi que l'élargissement à 3 voies par direction de l'A-10, du pont Champlain à la rivière Richelieu. Quant à la Ville de Montréal, elle doit renoncer à la douzaine de projets programmés visant le développement de son réseau routier supérieur,

⁹ **Projet Montréal, Richard Bergeron : Turcot 50-50, plaidoyer pour un investissement équitable en transport**, décembre 2010, 40 pages. Disponible à www.projetmontreal.org/document/148

Cavendish, L'Assomption, Jacques-Bizard et autres. Dès lors, ce sont 2 G\$ de plus qui deviennent disponibles pour investir dans les infrastructures de transport collectif.

La simple révision des priorités d'investissement du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal a permis de trouver 5 G\$ pouvant pratiquement dès aujourd'hui être investis dans l'augmentation de la capacité et de l'attractivité du transport collectif à Montréal.

Pour mener à terme le Plan d'investissement 2025, il faudra trouver 6 G\$ supplémentaires à investir sur l'île de Montréal, en plus de 3 G\$, répartis à parts égales entre Laval et Longueuil, pour que ces deux grandes villes se dotent chacune de 50 km de lignes tramway prolongeant le réseau montréalais... une option qui,

pour un investissement similaire, nous paraît nettement préférable aux prolongements de métro jusqu'ici prévus pour ces villes. Et ce n'est pas tout. Il faudra également développer et améliorer le service transport collectif de base que constitue l'autobus urbain, notamment en l'électrifiant, ce qui, sur l'horizon 2025, pourra requérir 2 G\$ de plus. Enfin, il faudra couvrir le déficit d'opération des sociétés de transport correspondant à l'augmentation visée de l'achalandage, une somme qui ira croissant jusqu'à atteindre 750 M\$ supplémentaires en 2031, pour un total de 7 G\$ sur l'ensemble de la période 2009-2031.

La Plan d'investissement 2025 représente donc des financements publics de l'ordre de 23 G\$. Cette somme vient en plus des 10 G\$ déjà prévus pour remplacer le matériel roulant du métro, rénover ses stations, et renouveler le parc actuel d'autobus.

Économie des transports, volet 2

On a vu plus tôt que la réduction à 340 000, plutôt que 680 000, de la croissance du parc automobile de la région montréalaise, d'ici 2031, représenterait une économie de 32 G\$. Le plafonnement de l'utilisation de l'automobile à son niveau actuel, quand le parc automobile métropolitain gagnera tout de même des centaines de milliers de véhicules, signifie que chaque véhicule parcourra en moyenne 7 % de kilomètres en moins, réduisant dans la même proportion les frais d'opération de l'ensemble du parc automobile, pour

une économie supplémentaire de 11,5 G\$. La stratégie de développement du transport collectif que nous proposons totaliserait donc une économie de 43,5 G\$ au bénéfice des automobilistes montréalais.

De l'autre côté, il faudrait investir 23 G\$ supplémentaires dans les transports collectifs. Ce qui laisserait tout de même plus de 20 G\$ de gain financier net pour la population montréalaise prise dans son ensemble.

Bilans financiers nets, sur l'horizon 2031, de la stratégie proposée de développement du transport collectif

Du côté de l'automobile

a) Économie résultant de la réduction de la croissance du parc automobile à 340 000 unités	32 000 M\$
b) Économie résultant de la réduction de 7 % des frais d'utilisation du parc automobile	11 500 M\$
c) Économie totale réalisée par les automobilistes montréalais = a + b	43 500 M\$
d) Capitaux rapatriés dans l'économie québécoise = c X 50 %	21 750 M\$

Du côté du transport collectif

e) Engagements publics supplémentaire requis, développement et opérations	23 000 M\$
f) Exportation de capitaux hors de l'économie québécoise = e X 10 %	2 300 M\$

Bilans nets

g) Gain financier pour la population montréalaise = c - e	20 500 M\$
h) Gain financier net pour l'économie québécoise = d - f	19 450 M\$

En retenant les ratios avancés par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et la firme SECOR, on réalise que le gain financier net pour l'économie québécoise totaliserait lui aussi tout près de 20 G\$.

Comment pourrait-on s'opposer à une stratégie de développement de la métropole qui, sous le seul angle

L'autorité publique interpellée

La difficulté réside dans le fait que si 100 individus peuvent chacun acquérir une automobile neuve, au prix moyen de 30 000 \$ l'unité, soit un investissement totalisant 3 M\$, il faut forcément que l'autorité publique intervienne si l'on souhaite que ces mêmes 100 individus combinent leur capacité et volonté d'investissement en transport pour plutôt acquérir une rame de tramway, au coût de 3 M\$. En d'autres mots, la stratégie que nous proposons repose sur un transfert de l'économie privée vers l'économie publique. Elle interpelle donc l'autorité publique, à Québec, à Ottawa comme à Montréal, qui devra avoir la volonté et le courage d'assumer un interventionnisme accru en transport des personnes.

La seule façon de susciter l'adhésion de la population à une telle stratégie est de jouer franc-jeu avec elle.

En premier lieu, on dira sans détour aux automobilistes que ce sont eux qui vont payer la facture. Il faudra leur expliquer que cela est justifié par trois raisons : de un, c'est pour eux que l'on développe tous ces nouveaux équipements et services de transport collectif; de deux, ils réaliseront d'importantes économies s'ils choisissent d'utiliser ces nouveaux équipements et services; de trois, ils profiteront d'une meilleure fluidité de la circulation s'ils préfèrent plutôt continuer à se déplacer avec leur véhicule privé.

Pour ce qui concerne les modalités, on a le choix entre hausser la taxe sur l'essence, implanter des péages,

des coûts de transport, représenterait un gain financier net pour la population de l'ordre de 20 G\$, un gain financier net pour l'économie québécoise approchant lui aussi 20 G\$?

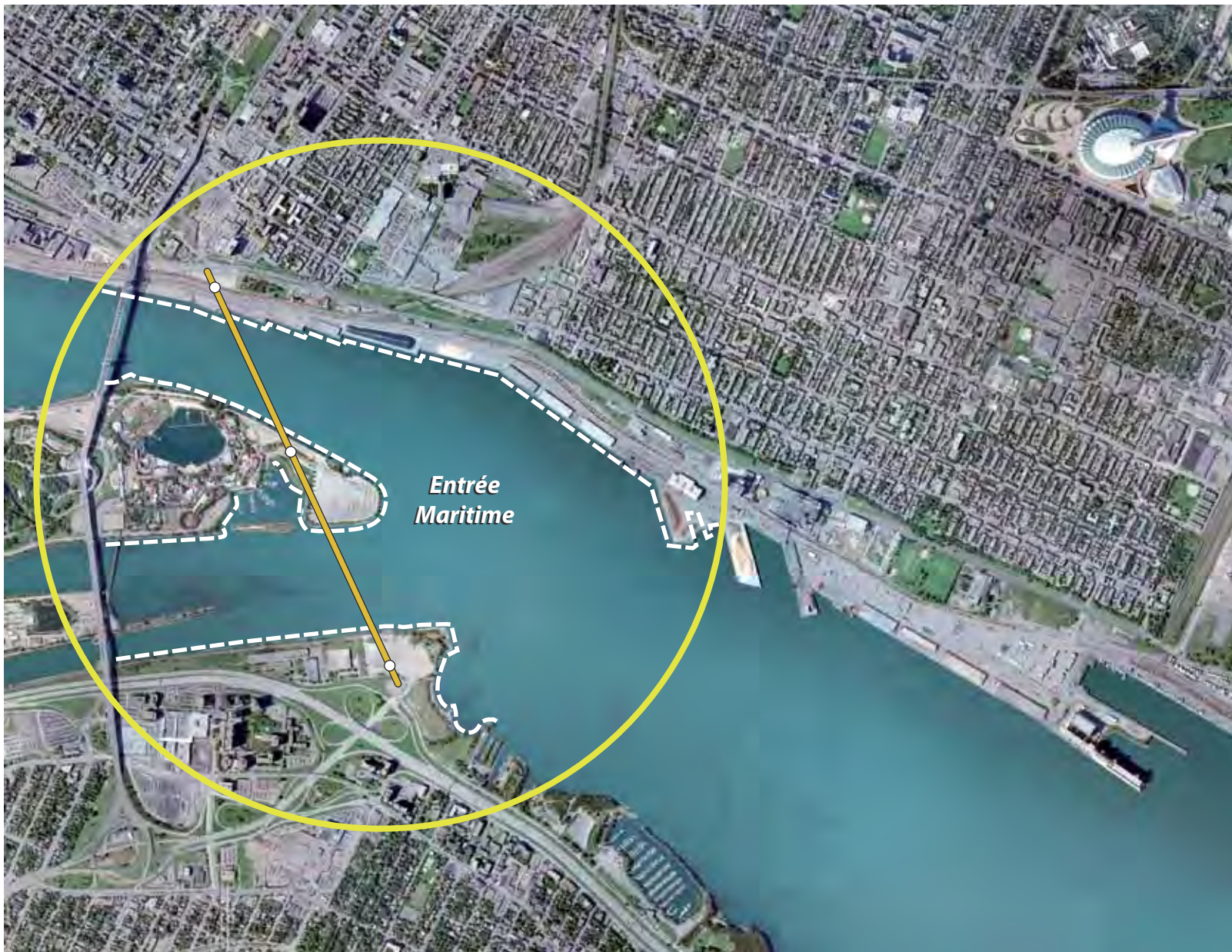
créer une taxe métropolitaine de stationnement ou hausser les droits d'immatriculation. Chacune de ces mesures a ses avantages et désavantages. La hausse de la taxe sur l'essence est assurément la plus simple sous l'angle technique, en plus qu'elle n'entraîne aucun coût d'implantation, puisqu'il suffit de modifier une ligne de code du programme informatique permettant de prélever les taxes actuelles sur les carburants. La région de Vancouver dédie au financement du transport collectif une taxe sur les carburants routiers de 12 ¢ le litre. En région montréalaise, on n'en est toujours qu'à 3 ¢ le litre. En retenant les 12 ¢ de Vancouver et en élargissant la taxe au carburant diesel¹⁰, en plus de l'essence, c'est plus de 500 M\$ par an qui, à Montréal, pourraient être dédiés au financement et au développement du transport collectif¹¹.

En second lieu, la gestion des sommes recueillies devra être parfaitement transparente. On créera à cette fin un Fonds métropolitain de développement du transport collectif, dans lequel seront versées toutes les sommes recueillies au motif d'investir dans le développement du transport collectif et qui ne pourra servir qu'à cette fin.

On peut être confiants qu'à ces conditions, des autorités publiques moins timorées que celles que nous avons connues ces dernières décennies, à Québec et à Montréal tout particulièrement, pourront et surtout, oseront mettre en œuvre la stratégie transport collectif proposée.

¹⁰ Le carburant diesel, quasi exclusivement consommé par les camions lourds, est présentement exempté de la surtaxe. Son application à l'industrie du camionnage inciterait celle-ci à rationaliser ses pratiques et à utiliser des véhicules moins énergivores. Ce qui aurait pour conséquences d'améliorer la performance économique interne à cette industrie et de contribuer à la réduction du commerce extérieur du Québec.

¹¹ Selon le **Budget 2011** de l'AMT, la taxe régionale sur l'essence dédiée au financement du transport collectif rapportera cette année 102,5 M\$. En élargissant l'assiette de la taxe au carburant diesel, qui représente le quart de la consommation totale de carburant routier, la hausse à 12 ¢ le litre produirait des revenus de 547 M\$ par an.



Partie 3

Option Montréal

Nous arrivons à l'essentiel, qui est la localisation du développement urbain futur sur le territoire de la région métropolitaine. Il fallait d'abord parler des grands réseaux de transport, car ce sont eux qui structurent le territoire et constituent l'armature à laquelle viendra se greffer le développement. Ce qui vaut pour le COD autant que pour le TOD. Car de l'un à l'autre, c'est la forme finale de la ville qui varie, non pas les mécanismes du développement urbain. En annonçant privilégier le TOD, le projet de PMAD prend théoriquement partie pour une forme urbaine compacte et plurifonctionnelle favorisant les transports collectifs et actifs.

Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte du réseau supérieur de transport collectif pour comprendre que cette option TOD sera forcément une Option Montréal. Pour cause, ce ne sont pas moins de 80 % des infrastructures lourdes et mi-lourdes de transport collectif, celles qui existent déjà et celles que le Plan d'investissement 2025 propose de construire, qui sont localisées sur l'île de Montréal. Le PMAD annonce-t-il vraiment qu'à partir d'aujourd'hui et pour les vingt années à venir, jusqu'à 80 % du développement urbain de la région métropolitaine prendra place sur l'île de Montréal ?

Le modèle prévisionnel de l'ISQ

L'Institut de la statistique du Québec, l'ISQ, révisé cycliquement ses prévisions sur l'évolution démographique du Québec et de ses régions. Ces révisions peuvent être rendues nécessaires par des changements au niveau du nombre d'immigrants reçus, par un mini baby-boom tel celui que nous connaissons depuis quelques années, par des changements au niveau de l'économie, qui en période de crise auront pour conséquence le retour des immigrants au pays d'origine et l'exode des Québécois vers l'Ontario et l'Alberta, ou l'inverse si l'économie québécoise se porte bien, et ainsi de suite pour divers autres facteurs.

L'évolution démographique a néanmoins une très forte inertie, en ce sens qu'elle est constituée d'une véritable nuée de facteurs qui, par effet combiné, opposent une très forte résistance au changement. Les modèles prévisionnels de l'ISQ testent donc l'effet de quelques variables clefs dans un contexte de forte inertie, ou tendance. C'est pourquoi les scénarios qui en résultent sont qualifiés de tendanciels : si rien de fondamental ne change au niveau de la structure économique du Québec et du modèle de consommation des Québécois, si leur mode de vie, leurs valeurs et leur conception du progrès demeurent les mêmes, bref, si les tendances

lourdes se maintiennent, voilà ce que sera l'effet de changements intervenant au niveau de quelques variables clefs.

Sous l'angle de la répartition interrégionale de la population, le passage du COD au TOD dans la région métropolitaine constitue potentiellement un changement au niveau de la tendance lourde d'évolution de la population du Québec.

Par conséquent, on se serait attendu à ce que dans le cadre du PMAD, il soit demandé à l'ISQ de produire un scénario prévisionnel ne portant pas que sur les variables habituelles, un simple scénario tendanciel, mais bien un scénario intégrant ce changement structurel que constitue le passage du COD au TOD. Cela ne fut pas fait. Les auteurs du PMAD n'ont rien demandé à l'ISQ. Ils s'en sont simplement remis à son plus récent scénario prévisionnel, celui de l'année 2009.

Puisque rien de fondamental n'a changé, l'ISQ prend pour acquis que le développement accéléré de Laval et des couronnes nord et sud va simplement se poursuivre: ces trois composantes de la région métropolitaine accueilleraient 311 000 habitants de plus d'ici 2031.

Perspective démographique de la région métropolitaine de Montréal

Proposition du PMAD

	Scénario tendanciel de l'ISQ *		Ménages		Taille des ménages
	nombre	répartition	nombre	répartition	
Montréal	175 000	33%	123 000	38%	1,42
Longueuil	33 000	6%	27 000	8%	1,22
Laval	77 000	15%	42 000	13%	1,83
Couronne Nord	144 000	27%	74 000	23%	1,95
Couronne Sud	100 000	19%	54 000	17%	1,85
Région	529 000	100%	320 000	100%	1,65

Proposition alternative

Option Montréal	Population		Ménages		Taille des ménages
	nombre	répartition	nombre	répartition	
Montréal	400 000	76%	240 000	75%	1,67
Longueuil	45 000	9%	28 000	9%	1,61
Laval	44 000	8%	28 000	9%	1,57
Couronne Nord	20 000	4%	12 000	4%	1,67
Couronne Sud	20 000	4%	12 000	4%	1,67
Région	529 000	100%	320 000	100%	1,65

* ISQ, *Perspective démographique du Québec et des régions, 2006-2056* - Édition 2009, scénario de référence.

Toujours parce que rien de fondamental n'a changé, ce sont les familles qui vont continuer de s'y établir, ce dont témoigne l'indicateur de la taille des ménages. Quant à Montréal et Longueuil, elles continueraient d'accueillir la variété des types de ménages sans enfants, ce qui annonce un résultat intéressant sous l'angle des

ménages, mais décevant en termes de population.

Avant de parler de notre audacieuse proposition, il faut questionner l'hypothèse implicite du droit au développement des banlieues et montrer les conséquences qui en résultent pour Montréal.

Remise en question du droit au développement des banlieues

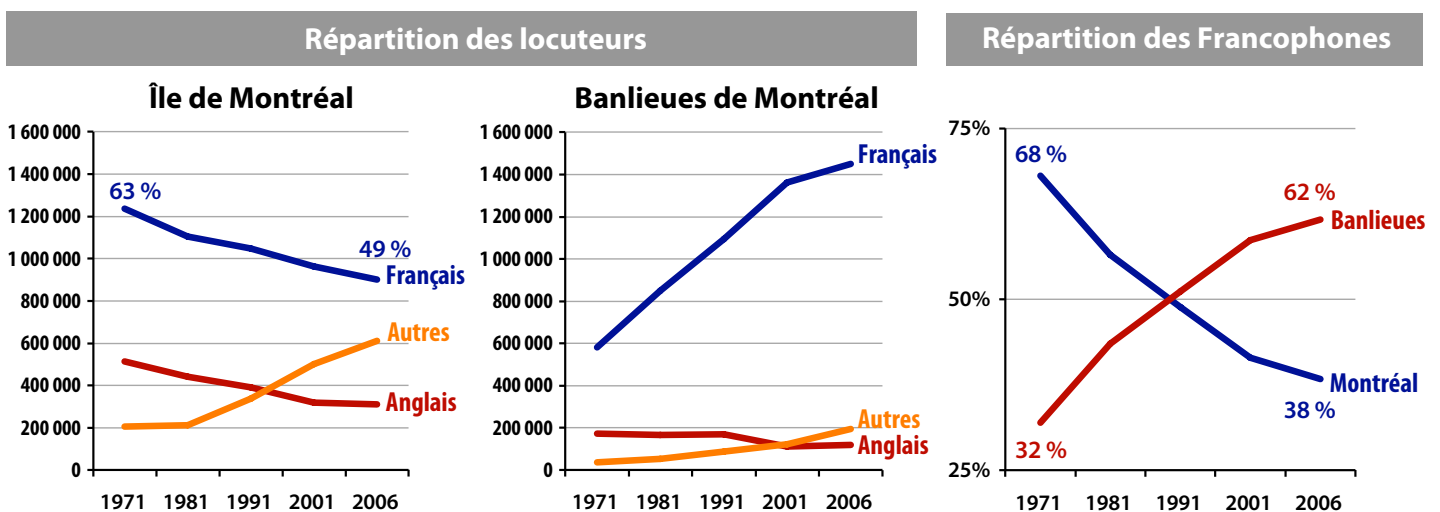
Questionné sur le sujet de l'étalement urbain par le conseiller Richard Bergeron, lors d'une séance du conseil municipal de Montréal, le maire Gérald Tremblay, également président de la CMM, a répondu: « *Le développement, ce n'est pas que pour Montréal. Il faut rechercher le développement équilibré de la région métropolitaine. Chaque composante de cette région doit accueillir sa part de développement* ». Ce que le maire Tremblay voulait dire, c'est que les banlieues entourant l'île de Montréal ont le droit de se développer.

Les pièges contenus dans cet énoncé du droit au développement des banlieues sont trop nombreux pour être comptés. Tenons-nous en aux principaux :

- Depuis que Gérald Tremblay est devenu maire de Montréal, ce ne sont pas moins de 199 737 habitants, très exactement, que Montréal a perdu au profit des quatre régions administratives qui l'entourent (Laval, Laurentides, Lanaudière, Montérégie). Il s'agit d'une perte nette de 22 192 habitants par année.

- Durant ces neuf années de la période 2002-2010, les quatre régions administratives en cause ont gagné un total de 321 212 habitants. Ainsi, ce n'est pas moins de 62 % de leur croissance démographique qui s'explique par l'exode des Montréalais vers la banlieue.
- L'analyse par groupes d'âge révèle que ce sont essentiellement les jeunes familles des classes moyennes qui quittent Montréal pour aller *développer* les banlieues. Restent derrière les ménages peu fortunés et les immigrants en première phase d'intégration, ce qui explique que la pauvreté et l'exclusion progressent partout dans les arrondissement de Montréal, hormis dans les enclaves de luxe.
- Une étude récente révèle également que ce sont principalement les Francophones qui quittent l'île de Montréal. En fait, plus la destination de l'exode est éloignée, plus la proportion de Francophones

Évolution démo-linguistique de la région métropolitaine de Montréal, suivant les langues maternelles



Source : Institut de la statistique du Québec, territoire de la région métropolitaine de recensement. Répartition proportionnelle des locuteurs ayant deux langues maternelles, le français et l'anglais

est élevée: 47 % du total des départs vers Laval, 75 % de ceux vers la Rive sud, incluant Longueuil, 80 % des départs vers la Rive Nord ¹².

- Cette migration massive des Francophones, le plus loin possible hors de l'île de Montréal, a profondément modifié le profil socio-culturel de celle-ci. Au point qu'il est devenu légitime de se demander si l'article 1 de la Charte de la Ville de Montréal – « Montréal est une ville de langue française » – demeure pertinent.
- Ce qui n'est pas sans conséquences sous l'angle du poids politique de Montréal, la ville et l'île. Quand Jean Drapeau s'adressait aux gouvernements supérieurs, en 1971, il pouvait prétendre parler au nom de 72 % de la population de la région métropolitaine, ainsi qu'au nom de 68 % des Francophones qui y vivaient. Aujourd'hui, l'île de Montréal pèse tout juste 50 % de la population métropolitaine et elle n'accueille plus qu'un peu plus du tiers des Francophones de la région. Sachant le poids de ceux-ci à l'Assemblée nationale, on ne se surprend pas que les couronnes bénéficient de toute l'attention à Québec, non plus Montréal.
- Sous l'angle économique, enfin, l'exode des Montréalais entraîne le transfert de plus de 3 G\$, annuellement, d'investissements immobiliers vers les banlieues. Au cours des 9 dernières années, au cours desquelles Gérald Tremblay a occupé la fonction de maire de Montréal, les banlieues ont ainsi accueilli 37 G\$ d'investissements dans le secteur résidentiel, contre tout juste 10 G\$ pour Montréal. Les banlieues ont même fait mieux que Montréal dans le secteur non résidentiel (commerces, industries, institutions), accueillant 13 G\$ d'investissements, contre à nouveau 10 G\$ pour Montréal. Au total, Montréal a depuis 9 ans accueilli 20 G\$ d'investissements... contre 49 G\$ dans les banlieues. Or, de ces 49 G\$, pas moins de 30 G\$ s'expliquent par l'exode des Montréalais ¹³.
- Au total, suivant ce mode de développement qui a prévalu à Montréal ces cinquante dernières années et que le PMAD entend perpétuer au moins jusqu'à l'an 2031, la vocation de Montréal serait de se vider indéfiniment de ses forces vives pour

alimenter les banlieues qui l'entourent en croissance démographique et en mal-développement urbain.

Cette notion de *mal-développement urbain* mérite qu'on s'y arrête. Car de quoi s'agit-il ? De saccager les meilleures terres agricoles, de remblayer les zones humides, riches de tant de biodiversité, d'abattre de magnifiques boisés, parfois des forêts entières, pour couvrir le tout d'océans d'asphalte, d'unifamiliales construites en carton, de commerces de piètre qualité et d'une laideur sans nom, en ponctuant le tout d'omniprésentes enseignes commerciales lumineuses. Il s'agit aussi d'inciter chaque ménage à devenir totalement dépendant de deux ou trois automobiles, consommant chacune 2 000 litres d'essence par année. Que l'on dénomme pareille folie *développement urbain* est proprement inqualifiable.

Pourtant, ce que nous dit le PMAD, c'est que ce modèle va perdurer. Tout au plus, nous dit encore le PMAD, va-t-on inciter les municipalités à matérialiser leurs ambitions de développement quelques centaines de mètres plus à l'est ou plus à l'ouest.

Que la cinquantaine de municipalités de banlieue entourant Montréal aient *droit* à cela et, pour le leur donner, qu'il faille continuer d'affaiblir Montréal serait donner une bien trop grande reconnaissance aux Richard Marcotte (maire de Mascouche), Marc Gascon (maire de Saint-Jérôme), Sylvie Saint-Jean (ex-mairesse de Boisbriand) ou François Cantin (maire de Blainville) de ce monde dont les façons de faire ont été questionnées dans une série d'émissions d'*Enquête* par le journaliste Alain Gravel et son équipe.

Pour finir, si tant est qu'existe un tel « droit au développement » que le gouvernement du Québec serait tenu d'appuyer de tout son poids, le droit de Montréal de conserver ses familles en répondant sur son territoire à l'évolution de leurs besoins en termes de logement et de cadre de vie l'emporte assurément sur le droit des banlieues à attirer chez elles ces mêmes familles montréalaises. Aux sources premières du droit, celui qu'a l'un de conserver ce qui lui appartient l'emporte sur le droit de l'autre de le lui enlever.

¹² Martin Turcotte et Mireille Vézina, **Migration entre municipalité centrale et municipalités avoisinantes à Toronto, Montréal et Vancouver**, Statistique Canada, 8 juin 2010, no 11-008-X.

¹³ **Source:** ISQ, site internet, d'après Statistique Canada, Enquête des permis de bâtir.



© Doug Bull Flickr: Caribb

Option Montréal

La notion de *Région montréalaise*, ou pire, de *Communauté métropolitaine*, est pure fiction.

La vérité, c'est que Montréal est en concurrence directe avec les municipalités de banlieue pour attirer les ménages, les emplois et, par le fait même, les investissements générateurs de développement économique. Ces cinquante dernières années, Montréal s'est fait battre à plate couture à ce jeu. Est-ce que ce sont les autorités politiques et administratives de Montréal qui ont démerité, qui ont manqué de clairvoyance, qui n'ont pas fourni d'efforts suffisants ? Il est vrai qu'elles n'ont pas toujours été brillantes, pour dire le moins. Mais leurs contreparties à Sainte-Julie, à Mascouche ou à Saint-Constant n'ont assurément pas fait mieux.

Le facteur déterminant se trouve ailleurs : c'est le gouvernement du Québec, au premier chef par les priorités d'investissement de son ministère des Transports, qui a voulu et fait en sorte que Montréal, de un, ne réalise qu'une faible partie de son potentiel et, de deux, se retrouve aujourd'hui en situation de grande fragilité. Il faut dire que ces trente dernières années, soit depuis que les méfaits de l'étalement urbain ont été clairement identifiés, le gouvernement du Québec a lourdement failli à sa responsabilité d'œuvrer au mieux-

être de l'ensemble des Québécois en pesant de tout son poids politique, administratif et financier pour perpétuer le mal-développement des banlieues entourant Montréal.

La vérité, c'est aussi que seule Montréal est Montréal. Le concept de métropole du Québec ne gagne rien à l'addition de Sainte-Julie, Mascouche, Saint-Constant, et ainsi de suite pour des dizaines d'autres municipalités plus ou moins peuplées entourant Montréal. La seule métropole du Québec, la métropole de tous les Québécois et Québécoises, c'est la Ville de Montréal. Au demeurant, c'est ce qu'affirme sans ambiguïté l'article 1 de la charte de la Ville de Montréal : « Montréal est la métropole du Québec »¹⁴.

La question d'importance capitale qu'a pris soin de ne pas poser le PMAD, choisissant plutôt de perpétuer ces fictions malsaines, région montréalaise et communauté métropolitaine, est la suivante : au cours des vingt prochaines années, le gouvernement du Québec sera-t-il enfin disposé à appuyer le développement de la Ville de Montréal, unique métropole de tous les Québécois et Québécoises ?

¹⁴ Notons au passage qu'un raisonnement similaire peut être fait pour la Ville de Québec, seule et unique capitale du Québec, la capitale de tous les Québécois.

Économie urbaine

L'exode année après année des classes moyennes, des emplois et de l'investissement de Montréal vers les couronnes ne manque pas d'affaiblir l'économie de la métropole du Québec. C'est ainsi qu'entre 2002 et 2010, la

contribution de l'île de Montréal au produit intérieur brut du Québec a chuté de 36,7 % à 34,5 %. Montréal est par ailleurs devenue le principal lieu de concentration de la pauvreté au Québec, comme l'illustre le tableau suivant.

Indicateurs de la faiblesse économique de la Ville de Montréal

	Population 2006	Revenu médian 2005 des ménages	Personnes à faible revenu, 2006		Bénéficiaires de l'aide sociale, 2010		Taux de chômage, août 2011
	Proportion du Québec		Proportion de la population	Proportion du Québec	Proportion de la population	Proportion du Québec	
Ville de Montréal	21,7%	38 201\$	31,2%	39,4%	} 7,3%	41,2%	9,7%
Villes liées à Montréal (reste de l'agglomération)	3,1%	70 747\$	14,0%	2,5%			
Couronnes de Montréal (reste de la RMR)	23,9%	55 551\$	12,8%	17,8%	3,2%	18,2%	7,3%
Le Québec	100%	46 419\$	17,2%	100%	4,3%	100%	8,1%

Sources : (1) Statistique Canada, Recensement de 2006, Profil des communautés et (2) Institut de la statistique du Québec, Coup d'oeil sur les régions.

Les revenus de la population de la Ville de Montréal sont significativement plus bas que ceux du reste de la région métropolitaine comme de ceux de l'ensemble du Québec. Près du tiers de la population de la Ville de Montréal est constitué de personnes à faible revenu, un taux deux fois et demie supérieur au reste de la région métropolitaine. Par conséquent, on ne se surprend pas que Montréal concentre 40 % de la population pauvre du Québec, le double de son poids démographique. La situation est la même du côté des bénéficiaires de l'aide sociale. Quant au taux de chômage à Montréal, il est le plus élevé au Québec, après la Gaspésie.

Ces chiffres démontrent que Montréal, que l'on dit sur toutes les tribunes être la locomotive économique du Québec, tend en fait de plus en plus à être à la traîne du reste du Québec. Que doit-on faire pour que Montréal retrouve le rôle de leader économique qui doit être le sien ?

La première partie de la réponse à cette question réside au niveau de l'économie des transports. On a vu plus tôt combien Montréal et le Québec ont intérêt à favoriser

le développement du transport collectif, plutôt qu'une plus large diffusion et une utilisation plus intensive de l'automobile privée. La seconde partie, parfaitement complémentaire à la première, réside au niveau de l'économie urbaine : elle tient à la proposition Option Montréal, à première vue osée, de concentrer les trois-quarts du développement urbain à venir sur l'île de Montréal.

Voyons d'abord les chiffres en cause.

Entre ce qu'avance le projet de PMAD et Option Montréal, la différence est de 120 000 ménages. D'entrée de jeu, on parle de 30 G\$ d'investissements immobiliers résidentiels. Dans une économie centrée aux deux tiers sur les services, les commerces et bureaux suivent les mouvements de population. De même pour les équipements collectifs, écoles, hôpitaux, centres sportifs et autres, puisque les municipalités et gouvernements doivent desservir la population là où elle choisit de s'installer. Avec quelques années de retard, les industries finissent par déménager elles aussi là où les travailleurs ont eux-mêmes déménagé.

Économie urbaine : enjeu de la proposition Option Montréal

Investissements privés

a) Construction de 120 000 logements supplémentaires, à 250 000 \$ l'unité (note 1)	30 000 M\$
b) Construction de commerces, bureaux, institutions et industries = a X 50 % (note 2)	15 000 M\$

Investissements publics

c) Infrastructures urbaines construites par la Ville de Montréal = (a + b) X 10 %	4 500 M\$
---	-----------

Investissement total

d) = a + b + c	49 500 M\$
----------------	-------------------

Revenus de taxes foncières, cumulatif 2012 à 2031

d) Secteur résidentiel, au taux de 1 %	3 150 M\$
e) Secteur non résidentiel, 75 % taxable, au taux de 4 %	4 725 M\$
f) Total = d + e	7 875 M\$

Note 1 : La valeur moyenne des permis de construire émis pour les 84 800 logements construits en région montréalaise entre 2007 et 2010 fut de 262 280 \$.

Note 2 : Fondé sur l'analyse 2002-2010 des investissements en région montréalaise : 22 G\$ / 46 G\$ = 50 %.

Sur l'horizon 2031, on parle de 15 G\$ supplémentaires d'investissements. Les municipalités, enfin, doivent investir dans le prolongement ou l'augmentation de la capacité de leurs infrastructures pour accueillir tout accroissement de population. Au total, ce sont près de 50 G\$ d'investissements publics et privés qui sont en jeu.

La raison pour laquelle les municipalités sont en compétition les unes contre les autres pour attirer le développement sur leur territoire est toute simple : parce que cela est payant pour elles. En tenant compte des seules taxes foncières, on parle de près de 8 G\$ de revenus municipaux cumulatifs, toujours sur l'horizon 2031. C'est pratiquement le double de l'investissement marginal consenti pour attirer le développement urbain sur son territoire. Ces surplus financiers permettent à la municipalité d'augmenter son offre de services et d'investir dans tout ce qui la rend attractive, lui permettant d'attirer encore plus de ménages.

Si le Québec avait une économie coupée du reste du monde et autosuffisante, il importerait assez peu que ces 50 G\$ d'investissements soient réalisés à Sainte-Julie ou à Montréal, ou encore que ce soit l'une ou l'autre de ces deux villes qui hérite de 8 G\$ de nouveaux revenus municipaux. Mais voilà : nous sommes à l'ère

de la mondialisation, de l'économie du savoir, de la très grande mobilité des personnes autant que des entreprises composant cette économie – sièges sociaux, centres de recherche, grands bureaux d'ingénierie et autres services conseils, à l'ère donc de la concurrence acharnée entre métropoles du monde pour attirer chez elles les emplois de haut niveau constituant le cœur de la nouvelle économie du XXI^e siècle.

Quand le représentant d'une entreprise européenne débarque à Montréal pour évaluer la possibilité d'y implanter son siège social nord-américain, plutôt qu'à Vancouver ou Phoenix, à quoi est-il sensible ? À ce qu'il découvre lors de son périple en taxi, englué dans la congestion entre l'aéroport et le centre-ville, soit une interminable enfilade d'horreurs urbaines, s'achevant sur ces innombrables terrains vagues, stationnements de surface et panneaux d'affichage déparant le centre-ville proprement dit. Poussant vers l'est, rue Notre-Dame, il verra pire encore, une rive fluviale littéralement digne du Tiers-Monde. Plus généralement, que pensera-t-il des rues et trottoirs de Montréal, partout défoncés. Et ainsi de suite pour toutes ces déceptions plus ou moins grandes que Montréal lui imposera. Poussant ensuite son exploration jusqu'à Vancouver, il aura d'abord le privilège de parcourir la distance entre l'aéroport et le centre-ville dans une navette automatique rapide



Magnifique exemple de redéveloppement des rives urbaines: Coal Harbor au centre de Vancouver.

Pendant ce temps, à Montréal, voici à quoi ressemble l'entrée de ville par la rue Notre-Dame à l'Est.

et confortable (Sky Train). Il découvrira ensuite un centre-ville sans aucun terrain vague, une presqu'île dont les rives ont récemment été mises en valeur par la construction d'une centaine de tours d'habitation à l'architecture audacieuse, si bien que la population du centre-ville de Vancouver, quatre fois plus petit que celui de Montréal, s'est accrue de 40 000 habitants depuis vingt ans. Où qu'il porte son regard, au centre-ville de Vancouver, il ne verra toujours que du neuf : des rues et trottoirs en parfait état, des trolleybus qui semblent tout juste sortis d'usine, des immeubles dans un état impeccable, etc.

Aux yeux de ce démarcheur, le contraste entre Montréal et Vancouver sera cinglant. Au désavantage de Montréal, est-il besoin de préciser. Et peu lui importera qu'on tente de le rassurer en lui faisant valoir la prospérité de Sainte-Julie, de Mascouche, de Boisbriand ou de Saint-Janvier. Car des banlieues composées d'unifamiliales et de centres d'achats entourés de milliers d'espaces de stationnement, il peut trouver cela partout en Amérique. Même à Phoenix, Arizona... dont le centre-ville est une horreur absolue, un véritable sommet du genre.

À l'ère de la mondialisation et de l'économie du savoir, c'est la beauté des métropoles et la richesse de l'expérience urbaine qu'elles offrent à leurs résidents

et à leurs visiteurs qui est devenue la clef du succès économique des communautés. La seule carte que puisse à cette égard jouer le Québec est celle que constitue la Ville de Montréal.

Il y a tant à faire à Montréal. Reconstruire toutes ces infrastructures laissées sans entretien depuis cinquante ans. Développer des entrées au centre-ville attrayantes, que l'on vienne de l'ouest (Turcot), du sud (Bonaventure) ou de l'est (Notre-Dame). Mettre en valeur l'insularité de Montréal par la réalisation, entre autres, du projet Entrée maritime de Montréal. Réparer cette cicatrice hideuse que constitue la section en tranchée de l'autoroute Ville-Marie, au cœur du centre-ville. Mettre à profit la construction du CHUM pour réaménager tout ce qui l'entoure et, ce faisant, véritablement créer un Quartier de la santé. Profiter des innombrables terrains vacants pour accroître de 75 000 habitants la population du grand centre-ville.

Témoignant de sa compréhension des défis économiques auxquels Montréal et le Québec sont confrontés en cette seconde décennie du XXI^e siècle, le PMAD doit dire noir sur blanc, de un, que c'est à Montréal que doivent être investis les 50 G\$ en jeu et, de deux, que c'est la Ville de Montréal qui doit hériter des 8 G\$ de revenus fiscaux supplémentaires qui en découlent.

Recommandations

Le projet de PMAD est très insatisfaisant. En se réclamant du développement durable et en évoquant le périmètre d'urbanisation, le Transit Oriented Development et les seuils minimaux de densité, il prétend annoncer un virage majeur au niveau du développement de la région montréalaise. Cela n'est toutefois qu'un discours de surface. Une analyse plus approfondie du projet de PMAD révèle que la véritable intention de ses auteurs est de poursuivre au cours des vingt prochaines années le type de développement urbain ayant prévalu ces cinquante dernières années. Dès lors, le sort qui serait réservé à l'île de Montréal serait de continuer de nourrir la croissance démographique et économique des banlieues par l'exode de ses propres classes moyennes, essentiellement l'exode de ses jeunes familles. Cela est bien sûr inacceptable à tout défenseur de Montréal, comme à tout défenseur des intérêts bien compris du Québec.

Pour que le PMAD soit à la hauteur des espoirs légitimes que, dans la foulée du Cadre d'aménagement 2001-2021, il a fait naître, il devra être modifié très substantiellement. C'est à cette fin que nous faisons les recommandations qui suivent.

Recommandation 1

Ouvrir le PMAD par un chapitre titré *Mise en contexte politique*. Ce chapitre évoquera la difficulté à opérer un virage majeur au niveau des mécanismes de développement de la région métropolitaine, compte tenu notamment du fait que les banlieues entourant l'île de Montréal comptent désormais autant d'habitants que l'île elle-même, que ces banlieues accueillent aujourd'hui 62 % de tous les Francophones de la région métropolitaine, ou encore que 80 % des électeurs sont propriétaires d'une automobile, ce qui les rend a priori plus réceptifs à une annonce d'investissement dans le réseau routier plutôt que dans les transports collectifs. Souligner le courage politique qu'un tel contexte suppose, dès lors que l'intention du PMAD serait réellement de passer du COD au TOD.

Recommandation 2

Élargir la stratégie Transit Oriented Development (TOD) du PMAD à l'ensemble des investissements immobiliers – habitation, commerces, bureaux, services et équipements collectifs – plutôt qu'à la seule habitation.

Recommandation 3

Porter l'objectif du PMAD à 80 % des investissements immobiliers à être réalisés dans les aires TOD, plutôt que 40 %. Pour ce qui concerne l'habitation, cela signifie, sur l'horizon 2031, de viser la localisation de 258 000 ménages supplémentaires dans les aires TOD, plutôt que 128 000.

Recommandation 4

Ajouter en tant que l'un des principaux objectifs du PMAD de réduire de moitié la progression anticipée du parc automobile de la région montréalaise sur l'horizon 2031, de façon à la limiter à 340 000 véhicules supplémentaires.

Recommandation 5

Opérer réellement un virage en faveur du TOD en retenant l'objectif de doubler l'achalandage du transport collectif et l'usage des transports actifs d'ici l'an 2031, par rapport à ce qui est prévisible dans le cadre du projet de PMAD. Ce qui signifie de viser 1 milliard de déplacements par transport collectif et 1 milliard à pied ou à vélo, en 2031, plutôt que les 550 et 410 millions respectivement attendus du PMAD.

Recommandation 6

En conséquence de ce virage résolu en faveur du TOD et des objectifs ambitieux fixés pour le développement des transports collectifs et actifs, viser le plafonnement permanent de l'usage de l'automobile à son niveau de 2008, à savoir 2,5 milliards de déplacements annuels en région métropolitaine. À l'échelle de la région, la part modale de l'automobile passerait ainsi de 76 % en 2008, à 55 % en 2031. Cet objectif implique de viser une réduction de 15 % de la circulation automobile sur l'île de Montréal, toujours par rapport à 2008, en contrepartie d'une hausse de 17 % dans le reste du territoire métropolitain.

Recommandation 7

Seule façon d'absorber cette très forte augmentation de l'achalandage du transport collectif, proposer d'investir résolument dans le développement du réseau supérieur de transport collectif de l'île de Montréal, par le biais d'un Plan d'investissement 2025 doté de 10 G\$. En comptant les investissements à faire à Laval et Longueuil (100 km de réseau tramway), le développement du service de base que constitue l'autobus urbain, ainsi que les déficits d'opération qui résulteront de l'accroissement de l'achalandage, les engagements publics supplémentaires requis, d'ici 2031, totalisent 23 G\$.

Recommandation 8

Inviter le MTQ à reporter indéfiniment ses projets autoroutiers non encore engagés, soit le prolongement de l'A-19, celui de l'A-20 à l'île Perrot, ainsi que l'élargissement à 3 voies par direction de l'A-10. Concernant la Ville de Montréal, l'inviter

à renoncer à un douzaine de projets visant le développement de son réseau routier supérieur. Les 2 G\$ ainsi épargnés seraient dédiés au financement du Plan d'investissement 2025.

Recommandation 9

Inviter le MTQ et la Ville de Montréal à revoir les projets envisagés pour les trois entrées autoroutières au centre-ville, Turcot en provenance de l'ouest, Bonaventure en provenance du sud, Notre-Dame en provenance de l'est, projets dont les budgets combinés atteignant 6 G\$. Ce budget serait partagé en deux parts égales, une première tranche allant à la reconstruction sans augmentation de capacité des infrastructures routières en cause, la seconde tranche permettant d'investir à chaque occasion dans le développement de l'offre de transport collectif. Ce sont ainsi 3 G\$ supplémentaires qui seraient dévolus au financement du Plan d'investissement 2005.

Recommandation 10

Inclure au PMAD un chapitre *Économie des transports*, qui permettra d'appuyer les décisions d'investissement dans les infrastructures de transport non plus sur des conceptions datant d'il y a cinquante ans ou pire, sur des a priori à caractère idéologique, mais sur des analyses économiques rigoureuses. En l'occurrence, sur l'horizon 2031, le *Plan d'investissement 2025* de 10 G\$ proposé pour Montréal, augmenté à 23 G\$ pour tenir compte de tous les autres engagements publics requis, produirait un gain financier net supérieur à 20 G\$ pour la population montréalaise, ainsi qu'un gain financier net approchant 20 G\$ pour l'économie québécoise.

Recommandation 11

Proposer la création d'un *Fonds métropolitain de développement du transport collectif*, dans lequel seront versées toutes les sommes recueillies au motif d'investir dans le développement du transport collectif et qui ne pourra servir qu'à cette fin.

Recommandation 12

Identifier et admettre formellement les torts que l'étalement urbain a causé à Montréal au cours des cinquante dernières années. Poser comme principe que pour le futur, il ne serait pas avisé, ni socialement, ni culturellement, ni économiquement, de continuer d'affaiblir Montréal à seule fin d'alimenter le mal-développement de la cinquantaine de municipalités de banlieue qui entourent l'île de Montréal.

Recommandation 13

Reconnaître que la Ville de Montréal, et elle seule, est la métropole de tous les Québécois et Québécoises. Affirmer qu'il en va de l'intérêt supérieur du Québec que sa métropole soit une ville belle, vivante et prospère. Sur cette base, inviter les gouvernements supérieurs, à Québec et Ottawa, à renoncer à appuyer le développement des banlieues pour plutôt consacrer tous leurs efforts futurs au développement de Montréal.

Recommandation 14

Poser comme objectif prioritaire du PMAD d'inscrire Montréal dans le mouvement d'avant-garde urbaine consistant à contraindre l'utilisation de l'auto en ville pour plutôt investir les ressources disponibles dans le développement des transports collectifs de haut niveau, de façon à revaloriser l'espace urbain central comme espace de vie et de travail, à l'image de ce qui fut fait à Londres, à Stockholm, à Copenhague, à Munich, à Zurich, à Paris, à Séoul, à Portland, à Vancouver et même à New-York.

Recommandation 15

D'ici 2031, viser une croissance démographique de 400 000 habitants sur l'île de Montréal, plutôt que les 175 000 prévus au PMAD, soit les trois-quarts de la croissance prévue pour l'ensemble de la région métropolitaine.

Recommandation 16

Faire de l'Option Montréal la pierre angulaire du PMAD. Conséquemment, recentrer le PMAD sur Montréal et faire en sorte que dans chacune de ses composantes, il ait pour seule priorité le développement de Montréal.

Recommandation 17

Inclure au PMAD un chapitre *Économie urbaine*, qui permettra d'appuyer les décisions et interventions publiques influant sur la localisation des investissements privés non plus sur des conceptions datant d'il y a cinquante ans ou pire, sur des considérations électoralistes à courte vue, mais sur des analyses économiques rigoureuses. Dans le contexte d'Option Montréal, sont en cause 120 000 nouveaux logements et autres investissements totalisant 50 G\$, qui généreront 8 G\$ de taxes foncières d'ici 2031. L'intérêt économique bien compris du Québec est que ces 50 G\$ soient investis à Montréal plutôt qu'en banlieue. De façon corollaire, l'intérêt économique bien compris du Québec est que ces 8 G\$ de nouveaux revenus soient encaissés par la Ville de Montréal, plutôt que d'être partagés entre la cinquantaine de municipalités de banlieue entourant l'île de Montréal.