

Audiences publiques sur l'environnement - A25

Questions complémentaires des participants retenues par la commission et adressées à l'AMT

Q1 L'AMT a soutenu lors de la séance du jeudi 19 mai en soirée que l'addition d'une offre attractive en transport collectif allait permettre d'enrayer le retour de la congestion. À ma connaissance, cela ne s'est jamais vérifié empiriquement. Est-ce que l'AMT peut fournir un exemple d'une offre de transport collectif intégrée à une infrastructure autoroutière qui a empêché le retour de la congestion ?

Réponse Q1

Tel qu'indiqué au document déposé (DB.11) et tel que répondu le 19 mai dernier, les deux conditions nécessaires et suffisantes pour freiner la progression de l'automobile et favoriser durablement le TC consistent à développer des alternatives attrayantes et performantes à l'automobile solo et, également, à réduire les avantages réels ou perçus de l'automobile.

Ainsi, l'ajout d'une offre attrayante de transport collectif n'est seulement que l'une des conditions permettant de freiner la progression de l'usage de l'automobile. Plusieurs exemples empiriques démontrent que dans les cas où les conditions de congestion augmentent, on observe un transfert modal vers un mode de transport collectif attractif. À titre d'exemple, les services d'autobus sur le pont Champlain ont vu leur achalandage augmenter annuellement de 6 % depuis la mise en place de la voie réservée en 1978. Durant cette période, le service de transport collectif a été bonifié pour répondre à la demande et les conditions de circulation se sont détériorées. Un autre exemple, la part modale de l'automobile à New York a baissé de 48 % à 44 % entre 1990 et 2000 en raison des conditions de circulation détériorées.

L'AMT ne dispose d'aucun exemple empirique dans le contexte nord-américain où la seule condition d'augmenter l'offre de transport collectif dans un axe autoroutier a permis d'éviter un retour de congestion. Reste que plusieurs exemples probants d'augmentation d'achalandage du transport collectif suite à une bonification de l'offre ont été observés. Que l'on pense aux trains de banlieue dans la région métropolitaine de Montréal qui ont vu leur achalandage doubler sur une période de 9 ans suite à d'importants développements. Également, à une échelle régionale, soulignons que les efforts des récentes années afin d'améliorer et de bonifier les services et les infrastructures de transport collectif ont permis de maintenir une croissance plus importante pour l'usage des transports collectifs (1,6 %/an) que la croissance de l'usage de l'automobile (0,9 %/an) entre 1998 et 2003.

Par conséquent, ces derniers exemples démontrent que la bonification de l'offre de transport collectif permet d'attirer une part de marché, en particulier entre les grands pôles de déplacements existants. Sans une offre de transport collectif attrayante, cette nouvelle clientèle aurait autrement pu être attirée par l'usage de l'automobile et ce, malgré les conditions de congestion croissante.

Q2 Malgré « l'offre attractive » pour le transport collectif intégrée au nouveau projet (et les « gains de temps significatifs » pour ses usagers), on a appris lors des audiences que le bilan net du projet se solderait par une perte modale pour le transport collectif d'environ 1 800 et une augmentation de 3 600 traversées de véhicules automobiles entre Laval et Montréal en période de pointe AM (à l'horizon 2016). Est-ce que l'AMT juge cela conséquent avec ses objectifs d'accroître le nombre d'usagers des transports collectifs et de réduire l'usage de l'automobile ?

Audiences publiques sur l'environnement – A25

Questions complémentaires des participants retenues par la commission et adressées à l'AMT

Réponse Q2

La mission de l'AMT est notamment d'accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal et aussi d'améliorer l'efficacité des routes et corridors routiers métropolitains. Tel que présenté par le promoteur, le pont A25 est une infrastructure qui serait aménagée pour répondre premièrement à une demande routière, deuxièmement à une demande en transport collectif. Dans ce contexte, l'AMT doit s'assurer que le promoteur prend l'ensemble des mesures pour répondre adéquatement à la demande en transport collectif, voire favoriser le TC.

Le promoteur a analysé les impacts de cette nouvelle offre de service de transport routier et de transport collectif. Tout d'abord, le nouveau pont permettra effectivement de réduire les temps de déplacements TC pour certains déplacements selon leurs origines et leur destination. Le promoteur a fait état notamment de quelques exemples d'importantes réductions des temps de déplacements entre les secteurs est (Des Moulins, Laval, Montréal) et pour les usagers TC des secteurs est de l'île de Montréal.

Grosso modo, 4 920 usagers TC pourront bénéficier d'une réduction du temps de parcours en empruntant l'axe A25, dont 1 450 en provenance des territoires de Laval et de la MRC Les Moulins. Soulignons qu'en 2003, considérant l'absence de lieu rapide pour relier la MRC Les Moulins et l'Est de Montréal, moins de 200 usagers empruntaient les services TC pour se déplacer des territoires de la MRC Les Moulins et des secteurs Est de Laval vers les secteurs Est de Montréal, comparativement à plus de 4 000 usagers du réseau routier effectuant ce déplacement (part modale faible).

Comme l'aménagement d'une voie réservée en site propre permet de limiter les impacts de la congestion sur la circulation des autobus et de favoriser le TC par rapport à l'automobile solo, on projette une croissance de cette demande à l'instar de la hausse d'achalandage actuellement observée sur les axes du réseau de transport métropolitain par autobus sur lesquels des voies réservées sont aménagées.

Comme le soulignait le promoteur, on devrait observer un transfert modal en faveur de l'auto suite à la construction du pont. Selon les simulations produites par le promoteur sur la base des tendances observées avant 1998, un transfert modal du TC vers l'auto serait observé en raison de la bonification de l'offre routière entre Laval et Montréal, de l'ordre de 1 100 usagers TC perdus globalement entre Laval et Montréal.

Ce fait relève l'importance de bonifier les services TC sur les axes de déplacements dans ce corridor Des Moulins / Laval / Montréal. Il est donc essentiel de poursuivre les efforts de développement du TC dans ce secteur nord-est, l'Est de Montréal et de la région métropolitaine, soit par des services de trains de banlieue (Mascouche/Repentigny) et des services d'autobus sur des voies réservées (axe Pie-IX).

Au-delà de ce secteur, tout en considérant la venue prochaine du métro à Laval, il faut également évaluer la bonification des services TC sur les autres axes autoroutiers sur le territoire de Laval vers Montréal, en particulier sur les autoroutes 13 et 15. À ce propos, la faisabilité d'y établir des voies réservées aux autobus, voire aux covoiturage assorties de stationnements incitatifs, sera analysée par l'AMT et le MTQ prochainement.

Audiences publiques sur l'environnement – A25

Questions complémentaires des participants retenues par la commission et adressées à l'AMT

Q3 Pendant la première partie des audiences, nous avons appris que le nombre d'usagers traversant de Laval à Montréal en période de pointe du matin baisserait significativement d'ici 2016 --- de 9 000 de mémoire. Est-ce que l'AMT a un plan pour contrer cette baisse en nombre absolu (i.e. je préférerais nettement ne pas obtenir une réponse qui porte sur les parts modales) ? Le cas échéant, est-ce que le pont sur l'A25 peut compromettre ce plan ?

Réponse Q3

Selon le MTQ, les augmentations de la demande en transport vont être de plus en plus faibles dans l'avenir à cause de l'effet d'un vieillissement de population, de structure d'âge et d'un plafonnement démographique qui peut être anticipé probablement d'ici les années 2016 à 2021. Le modèle prévisionnel du MTQ projette dans le temps ces tendances observées. Ainsi, selon le MTQ, on aurait sans le projet de l'autoroute 25 une diminution de l'achalandage par transport collectif de 340 000 à 331 000 à l'horizon 2016 entre la couronne nord / Laval et Montréal.

Ce scénario tendanciel est le reflet d'une situation où l'on n'intervient pas sur l'offre de transport de manière à influencer sur les comportements connus des déplacements des personnes. Ce scénario ne tient pas compte des impacts de la bonification de l'offre de service par l'ensemble des organismes de transport de la région métropolitaine de Montréal depuis 1998. En effet, les résultats de la dernière enquête Origine-Destination (OD) réalisée en 2003 ont démontré des changements importants dans le comportement des personnes. Deux grands constats positifs sont tirés des résultats de cette dernière enquête sur le comportement des personnes de la grande région de Montréal :

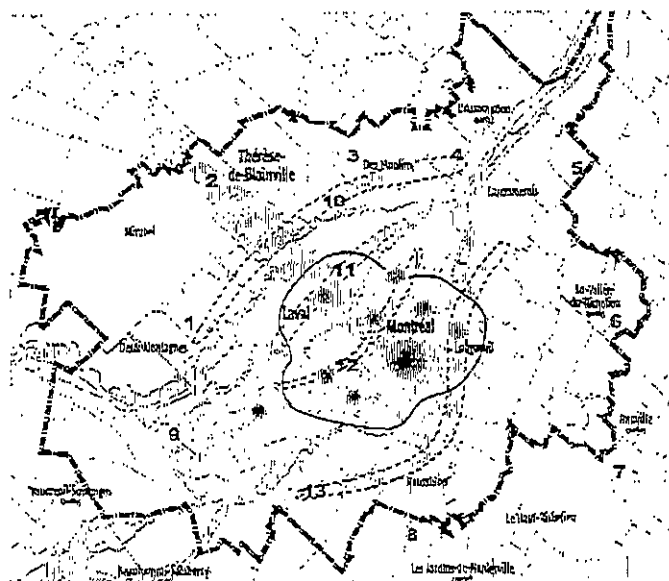
- Entre 1998 et 2003, il a été observé une stabilisation de la part du TC en pointe du matin (à 22 %) pour la première fois depuis 1970 – et ce, malgré une hausse de 5 % du nombre de déplacements en auto, les déplacements TC ayant augmenté de 8 %. Grâce aux interventions qui ont été faites dans les corridors historiquement moins bien desservis par le TC.
- Nous avons également noté une croissance relative plus importante de l'usage des TC (1,6 %/an) entre 1998 et 2003 que la croissance de l'usage de l'auto (0,9 %) – soit, pour le TC, 58 % des nouveaux déplacements sur l'île de Montréal, 15 % sur les territoires de Laval et Rive-Sud proche et 27 % sur le territoire des couronnes.

Un scénario tendanciel ne peut pas tenir compte des effets des choix. Choisir d'accroître la part de marché des transports collectifs, en développant une offre suffisante et compétitive et en implantant de multiples mesures de gestion de la demande, peut avoir pour effet d'accroître les déplacements effectués par TC et augmenter sa part de marché.

Sur le plan des interventions visant à consolider ou développer l'offre de transport, les interventions de l'AMT visent à offrir des alternatives attrayantes, efficaces et compétitives à l'automobile. L'offre TC doit être compétitive tant au niveau des destinations desservies, de la fréquence du service, du temps de parcours, de la fiabilité et du confort. Depuis le Plan stratégique 1997-2007, les interventions de l'AMT sont déployées dans des corridors prioritaires de déplacements métropolitains à destination du centre à partir de n'importe quelle origine en périphérie. Cette approche a connu beaucoup de succès et a été maintenue dans le cadre de la révision du Plan stratégique. Dans le cadre du projet examiné par les présentes audiences publiques du BAPE, plusieurs corridors sont concernés.

Audiences publiques sur l'environnement – A25

Questions complémentaires des participants retenues par la commission et adressées à l'AMT

Corridor 2**Thérèse-de-Blainville /
Laval / Montréal**

Les principaux projets en cours ou à l'étude dans le corridor Thérèse-de-Blainville / Laval / Montréal sont :

- > le prolongement de la ligne 2 est du métro vers Laval qui entrera en service en 2007;
- > trois nouvelles stations sont prévues, soit Cartier, Concorde et Montmorency;
- > les stations Cartier et Montmorency seront alimentées par des parcs de stationnement incitatif importants ainsi que par de nombreux circuits d'autobus, ce qui nécessitera la construction de deux nouveaux terminus;
- > la station Concorde permettra la correspondance avec la ligne de trains de banlieue Montréal/Blainville;

Le nouveau tronçon sera utilisé par environ 50 000 passagers par jour.

Les projets de prolongement et de consolidation sur la ligne de trains de banlieue de Blainville dont :

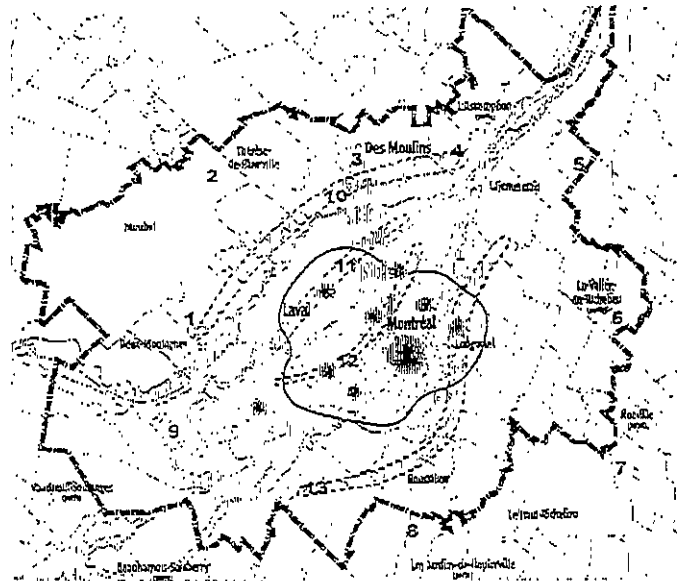
- > l'acquisition de nouvelles voitures à deux étages et acquisition de nouvelles locomotives;
- > l'ajout de places de stationnement incitatif et la mise en place d'aménagements permanents à toutes les gares;
- > la réalisation de travaux ferroviaires permettant de réduire le temps de parcours;
- > la mise en place d'une nouvelle gare au niveau de la rue Chabanel à Montréal afin d'améliorer l'accessibilité de la Cité de la Mode / Innopôle;
- > le prolongement de la ligne jusqu'à Saint-Jérôme, ce qui comprend aussi une gare à Mirabel et la construction d'un garage à Saint-Jérôme (Saint-Antoine);
- > l'étude de faisabilité pour l'électrification de la ligne et son accès direct et rapide à la gare Centrale via le tunnel sous le Mont-Royal.

Audiences publiques sur l'environnement – A25

Questions complémentaires des participants retenues par la commission et adressées à l'AMT

Corridor 3

Les Moulins / Laval / Montréal



Les principaux projets en cours ou à l'étude dans le corridor Les Moulins / Laval / Montréal sont :

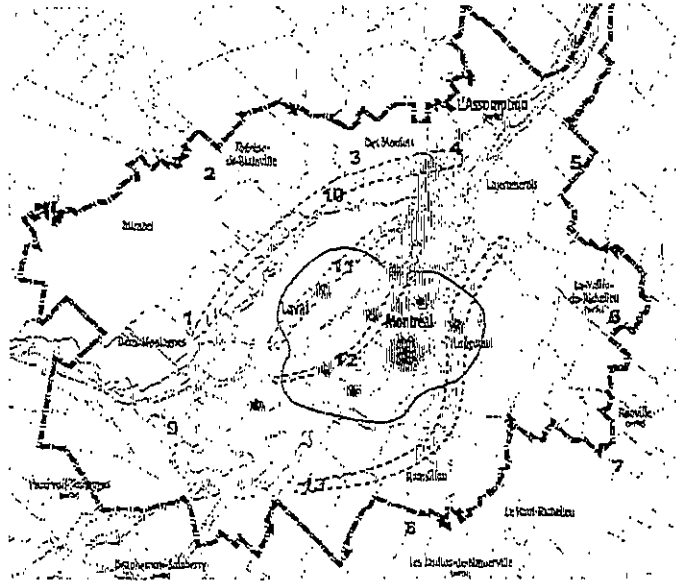
- > Dans le cadre de la consolidation de la voie réservée de l'A25, les interventions prévues sont :
 - ✓ le prolongement de la voie réservée actuelle vers le sud, entre la montée Saint-François et le boulevard Marcel-Villeneuve à Laval;
 - ✓ l'accroissement de la capacité du stationnement incitatif de Terrebonne : de 560 à environ 800 places aménagées de façon permanente, en fonction de la demande.
- > Pour la voie réservée Pie-IX, des interventions à court terme visent à améliorer la sécurité et à accroître l'information aux usagers. Aussi, et en fonction des résultats des récentes études faites par l'AMT, des investissements à consentir pour réaménagement du boulevard Pie-IX en vue d'y augmenter l'espace dédié au TC (site propre) sont présentement considérés par l'AMT. Dans ce contexte, l'AMT évalue également la possibilité de prolonger le service à Laval : différents scénarios sont considérés entre la voie réservée actuelle et l'autoroute 440 à Laval.
- > La mise en place d'une nouvelle desserte par train de banlieue entre Mascouche, Terrebonne et le centre-ville de Montréal, soit par les voies du CP rejoignant la ligne de Blainville, ou soit via une nouvelle antenne ferroviaire dans l'emprise de l'autoroute 640 rejoignant la ligne de trains de banlieue à l'étude entre Repentigny et le centre-ville de Montréal.

Audiences publiques sur l'environnement – A25

Questions complémentaires des participants retenues par la commission et adressées à l'AMT

Corridor 4

L'Assomption / Montréal



Deux principaux projets sont à l'étude dans le corridor L'Assomption / Montréal, soit :

- La mise en place d'un service de trains de banlieue entre Montréal et Repentigny (via la voie ferrée du CN passant par le nord-est de Montréal et rejoignant la ligne Deux-Montagnes) qui permettra de desservir une nouvelle clientèle attirée par le transport en commun. Le projet consiste à offrir un service de 4 ou 5 départs le matin et 4 ou 5 retours le soir. La gare terminale serait la gare Centrale au centre-ville de Montréal via la ligne Deux-Montagnes (jonction au sud de la gare Montpellier).
- Le Via-bus de l'Est – emprise ferroviaire CN qui consiste à aménager une voie réservée en site propre pour autobus dans l'axe de l'emprise ferroviaire du CN. Cet aménagement permettrait, selon des données préliminaires, de transporter 8 000 passagers pendant la période de pointe. La réalisation de ce projet doit être coordonnée avec l'ensemble des intervenants dans ce corridor, dont l'aménagement de voies réservées dans le cadre du projet de la modernisation du boulevard Notre-Dame.

Q4 Lors des travaux de la commission mobilité Montréal / Rive-Sud, est-ce que l'AMT s'est montrée favorable à un nouveau lien autoroutier entre Montréal et la Rive-Sud ? Pour quelles raisons ?

Réponse Q4

Nous vous reproduisons ci-dessous la conclusion du mémoire de l'AMT qui a été transmis à la Commission Nicolet. Cette conclusion a été écrite dans le contexte d'un questionnement global pour améliorer la mobilité des personnes entre la Rive-Sud et Montréal.

Audiences publiques sur l'environnement – A25

Questions complémentaires des participants retenues par la commission et adressées à l'AMT

Ce mémoire a présenté un plan d'action ambitieux visant à améliorer et repenser la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud en faisant du transport en commun l'armature du développement futur de la région. Le plan d'action mis de l'avant par l'AMT :

- > s'appuie sur une bonne connaissance du contexte institutionnel de la région métropolitaine et un soutien de la grande majorité des intervenants;
- > s'inscrit directement dans une perspective de développement durable, à l'image des tendances internationales en matière de planification des transports. Il tient compte de l'interdépendance complexe des enjeux de mobilité, de développement économique, d'équité, de l'amélioration de la qualité de vie urbaine et de la préservation de l'environnement;
- > repose sur une lecture de la problématique assez similaire à celle de la Commission, raffinée à la lumière des données les plus récentes;
- > offre un ensemble intégré de solutions concrètes qui répondront aux besoins de mobilité entre Montréal et la Rive-Sud d'ici l'horizon 2021 et qui contribuent à changer les attitudes et les façons de se déplacer;
- > contribue vigoureusement par ces actions à la décongestion et à la qualité de vie urbaine du centre de Montréal, tout en améliorant l'accès par TC aux autres pôles de développement de Montréal;
- > répond à la majorité des préoccupations soulevées par les intervenants socio-économiques, gouvernementaux et environnementaux lors de la Commission, ce qui facilitera son approbation par le milieu.

L'AMT invite la Commission à :

- > ne pas retenir le projet de tunnel ou pont/auto entre la Rive-Sud et Montréal;
- > soutenir les stratégies de transport collectif actuellement déployées;
- > se prononcer sur les projets qui ne sont pas encore autorisés pour fins de réalisation par les gouvernements, soit :
 - ✓ le SLR dans le corridor Champlain;
 - ✓ le prolongement de la ligne 4 du métro à Longueuil;
 - ✓ la voie réservée pour autobus et covoiturage sur l'autoroute 20;
 - ✓ le prolongement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion.
- > appuyer dans ses conclusions le plan d'action présenté dans ce mémoire afin d'améliorer de façon significative la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud et la qualité de vie au centre de l'agglomération, dans une perspective de développement durable de la Métropole ».

Le texte complet du mémoire de l'AMT peut vous être transmis si vous le jugez pertinent.

Audiences publiques sur l'environnement - A25

Questions complémentaires des participants retenues par la commission et adressées à l'AMT

Q5 Pourriez-vous déposer à la commission des prévisions d'achalandage pour 2020 et 2016 pour les projets de transport en commun (métro de Laval, le train de Repentigny, le train de Mascouche, le train de Saint-Jérôme) ainsi que la capacité des stationnements incitatifs ? (transcription DT6, p. 30, ligne 1220)

Réponse Q5

En réponse à votre question, voici les achalandages projetés des projets de l'AMT :

- > Prolongement de la ligne de trains Blainville vers Saint-Jérôme

Le prolongement de la ligne Montréal / Blainville vers Saint-Jérôme est prévu pour 2006. Une étude de marché réalisée pour le compte de l'AMT a démontré un potentiel de 600 passagers à la gare Saint-Jérôme à moyen terme.

- > Prolongement du métro de la ligne 2 Est à Laval

Lors de l'ouverture du service, l'achalandage projeté aux nouvelles stations totalisera 50 000 passagers par jour aux trois nouvelles stations (Cartier, Concorde et Montmorency). Au total, nous prévoyons 50 000 passagers (incluant l'aller et le retour) par jour sur ces trois stationnement.

De ce 50 000 :

- ✓ 5 000 passagers, anciens automobilistes sont prévus;
- ✓ 11 000 sont des personnes qui allaient historiquement prendre le métro à la station Henri-Bourassa;
- ✓ le reste constitue des clients qui utilisaient le service d'autobus de la STL pour effectuer leurs déplacements

Ainsi, des 28 000 utilisateurs actuels de la station Henri-Bourassa, 11 000 privilégieront les nouvelles stations de Laval, plus spécifiquement la station Cartier où les autobus de la STL se rabattront dorénavant.

- > Nouvelle ligne de trains de banlieue Repentigny

Les résultats préliminaires de simulations réalisées pour la période de pointe du matin (de 6h00 à 9h00), indiquent un achalandage potentiel à court terme de 2 600 clients.

- > Nouvelle ligne de trains de banlieue Mascouche

Les résultats préliminaires de simulations réalisées pour la période de pointe du matin (de 6h00 à 9h00), indiquent un achalandage potentiel de 1 200 clients.