

Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal
par le ministère des Transports

Montréal

AUD6211 06 057

la région métropolitaine, qu'il entraîne un gaspillage des ressources et augmente indûment les charges publiques. La mise en place de la Communauté métropolitaine de Montréal et l'élaboration du schéma métropolitain d'aménagement et de développement fournissent l'occasion aux municipalités de dégager une vision commune de l'évolution de l'urbanisation et d'adopter des mesures concertées pour assurer le développement harmonieux et complémentaire de toutes les parties du territoire. Une meilleure gestion de l'urbanisation doit améliorer le cadre, la qualité et le niveau de vie, tant dans les villes que dans les collectivités rurales. Il ne s'agit pas d'arrêter le développement urbain, mais de bien le gérer.

Le **ministère des Transports** et l'**Agence métropolitaine de transport** considèrent que l'augmentation de l'offre en transport en commun déjà prévue à leur *Plan de gestion des déplacements* et *Plan stratégique* respectif risque de demeurer sans effet si elle n'est pas appuyée par des mesures adéquates de contrôle du développement urbain et de densification ainsi que par des mesures visant à freiner l'utilisation individuelle de l'automobile.

Le **ministère des Transports** estime aussi qu'il est important de faire des choix d'aménagement qui, d'une part, tiennent compte de la capacité des réseaux et des systèmes de transport et préservent leur fonctionnalité, et, d'autre part, qui permettent de maintenir et d'améliorer l'accessibilité ainsi que le potentiel de développement des équipements et infrastructures de transport maritime, aérien et ferroviaire.

Le **ministère de l'Environnement** juge qu'une gestion intégrée de l'aménagement du territoire permettrait aussi de mieux protéger les milieux naturels (milieux humides, cours d'eau, zones boisées, zones inondables) ainsi que les terres cultivées et de réduire à la source les émissions polluantes. Ce ministère est aussi déterminé à ce que le Québec respecte ses engagements internationaux à l'égard de la *Convention sur la diversité biologique* (1992) et de la *Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques* (1992).

Le ministère de l'Environnement est également préoccupé par l'utilisation prioritaire des terrains contaminés par les entreprises qui peuvent se prévaloir du programme de décontamination des sols, ce qui contribue à maintenir la population dans les secteurs à réhabiliter.

Le **ministère de la Culture et des Communications** s'intéresse aux conséquences liées à l'expansion urbaine et notamment à la demande qui résulte du développement urbain en termes de nouveaux équipements culturels à l'extérieur du centre de l'agglomération.

Le **ministère de l'Industrie et du Commerce** s'inquiète de l'absence de planification métropolitaine en ce qui a trait à la localisation et au développement des espaces industriels et à la consolidation des espaces industriels existants et viabilisés.

Au moment où les objectifs d'immigration viennent tout juste d'être augmentés, pour être fixés entre 113 100 et 124 000 nouveaux arrivants d'ici 2003, le **ministère des Relations avec les citoyens et de l'Immigration** souhaite diversifier les lieux de première installation des nouveaux arrivants, présentement concentrés dans les quartiers du centre de l'agglomération:

Le **ministère de l'Éducation** constate que l'expansion urbaine a eu des répercussions importantes sur les besoins en équipements scolaires, car elle exerce une pression sur la construction d'écoles primaires.

La **Société d'habitation du Québec** s'inquiète de la qualité des logements ainsi que des coûts sociaux associés au type de développement actuel et elle estime qu'il est important de maintenir l'offre sur le marché et l'accès au logement de qualité, à des prix abordables et accessibles, pour tous les types de ménages.

Hydro-Québec est préoccupée par les impacts de la dispersion du développement sur l'utilisation du réseau électrique existant. À cet égard, la société souhaite une meilleure concertation entre les municipalités et les entreprises de services publics de façon à tenir compte des préoccupations et attentes de chacun.

Tourisme Québec considère que l'élimination des terrains vacants dans le centre-ville de Montréal s'inscrit dans un ensemble de mesures favorisant l'amélioration de l'aménagement urbain et contribuant à la qualité du séjour des visiteurs et à leur appréciation de Montréal.

CINQUIÈME PRÉOCCUPATION**UNE PLANIFICATION DES ÉQUIPEMENTS
ET DES INFRASTRUCTURES PUBLICS DE
TRANSPORT VISANT LA CONSOLIDATION
DES ZONES URBAINES EXISTANTES ET
DES PÔLES ÉCONOMIQUES MAJEURS
AINSI QUE LA RÉDUCTION DES GAZ À
EFFET DE SERRE****L'ORIENTATION GOUVERNEMENTALE****ORIENTATION N° 6 :**

Susciter et soutenir une forme urbaine visant :

- En ce qui a trait au transport des personnes, une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et une réduction de l'utilisation de l'automobile;
- En matière de transport des marchandises, l'utilisation optimale du réseau stratégique de transport, le renforcement de la position concurrentielle de Montréal en tant que centre manufacturier et plaque tournante continentale du transport des marchandises;
- En ce qui a trait à la desserte des pôles économiques majeurs, un soutien à leur développement par une meilleure intégration des réseaux et systèmes de transport des personnes et des marchandises.

RAPPEL DU PROBLÈME

De 1987 à 1998, les déplacements motorisés ont augmenté de 22 % pour atteindre plus de 7 millions de déplacements par jour, alors que la population n'a augmenté que de 10 %. Selon le scénario tendanciel du MTQ, en 2021, il se fera quotidiennement plus de 7,8 millions de déplacements motorisés dans la RMRM, soit 825 000 de plus qu'en 1998 (une croissance de 11,7 %).

La motorisation croissante des dernières décennies est tributaire, entre autres, du vieillissement de la population, de sa dispersion sur un territoire de

plus en plus étalé et de l'accessibilité de plus en plus grande des femmes au marché du travail. La dispersion des ménages, s'accompagnant d'un étalement des emplois et des services, est à présent telle que les déplacements interbanlieues, plus difficiles à desservir par transport collectif, sont ceux qui connaissent la plus forte croissance.

La hausse des déplacements en automobile, observée au cours des dernières décennies, s'accompagne en parallèle d'une diminution de l'achalandage du transport en commun. En 1973, les parts modales étaient de 64 % pour l'auto contre 36 % pour le transport collectif (transports motorisés seulement). En 1998, la part modale de l'automobile avait progressé à 81,5 %, ne laissant que les 18,5 % restants au transport en commun.

De plus, l'Agence métropolitaine de transport a calculé qu'en moyenne, chaque année et pour chaque ménage qui choisit de résider près du métro plutôt qu'en périphérie de l'agglomération métropolitaine, on obtient :

- 1 050 déplacements de personnes par automobile en moins;
- une réduction de 15 000 km du kilométrage automobile urbain;
- ce qui est l'équivalent du retrait complet d'une automobile, en l'occurrence le second véhicule d'un ménage;
- une réduction des gaz à effet de serre de l'ordre de 6 000 kilogrammes;
- 625 déplacements de plus par transport en commun;
- 425 déplacements de plus à pied ou à vélo.

Cependant, les nombreux avantages qu'offre le transport en commun, tant du point de vue individuel que collectif, demeureront purement théoriques tant que la grande majorité des ménages opteront pour les secteurs résidentiels à l'écart des axes de transport en commun, plutôt que pour la périphérie immédiate des infrastructures métropolitaines de transport collectif.

Si rien n'est fait pour tenter de modifier les tendances actuelles, le MTQ prévoit que, entre 1998 et 2006, le nombre de déplacements en transport en commun aura diminué de 8 600 en direction de l'île de Montréal, en période de pointe du