

# MÉMOIRE À LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS PUBLIQUES SUR LE PLAN  
MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT



Mémoire présenté par

**TRANSIT**   
Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec

20 OCTOBRE 2011



# TRANSIT, L'ALLIANCE POUR LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS

La mission de TRANSIT est de favoriser le développement et l'amélioration des services de transports collectifs au Québec, en s'assurant qu'ils reçoivent le financement nécessaire pour permettre au plus grand nombre possible de citoyens d'en bénéficier.

TRANSIT regroupe près d'une quarantaine d'organisations de différents horizons qui s'unissent pour demander une augmentation des sommes consacrées au financement de l'entretien et du développement des transports collectifs au Québec afin d'atteindre les objectifs d'accroissement d'achalandage des différents sociétés de transports collectifs du Québec de 40 % d'ici 2020 et de 100 % d'ici 2030 dans un cadre financier québécois et fédéral. Les organisations interpellées par l'atteinte de tels objectifs sont invitées à se joindre à TRANSIT.

Pour ce faire, TRANSIT entend participer à l'élaboration des grandes politiques publiques touchant le transport et proposera des mesures fiscales et budgétaires pour hausser le financement des transports collectifs à partir de l'exercice 2012-2013. Il assurera un suivi du financement municipal des transports collectifs des six régions métropolitaines du Québec et proposera une stratégie fédérale de financement des transports collectifs, dans le cadre, notamment, d'un Pacte fiscal entre les municipalités, le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral.

Pour devenir membre, pour consulter la liste des organismes membres et lire les publications : [www.transitquebec.org](http://www.transitquebec.org)

# FAIRE DES TRANSPORTS COLLECTIFS LA PIERRE D'ASSISE DU DEVELOPPEMENT METROPOLITAIN

## Introduction

Lancée dans un contexte de crise des transports au Québec, TRANSIT s'inquiète du sous-investissement en mobilité urbaine. Financièrement délaissées par les gouvernements pendant de nombreuses années, les infrastructures québécoises de transport sont en piètre état, ayant des conséquences néfastes pour le développement économique et social, et font craindre le pire pour les années à venir. Le chantier du financement des infrastructures de transport apparaît en ce sens prioritaire, notamment pour la région métropolitaine de Montréal, qui est au cœur de ce dossier.

Le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a notamment comme orientation « Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transports performants et structurants » et un objectif de canaliser le développement autour des axes de transport collectif. C'est là une perspective réjouissante, qui demande néanmoins des choix optimaux, des objectifs concrets et une mise en œuvre réaliste, notamment quant aux choix financiers d'infrastructures de transport, tant routiers que collectifs. Il faudra donc éviter le syndrome de la « liste d'épicerie » des projets de transports sans priorisation dans le temps, afin de faire plutôt les bons choix aux bons moments.

Selon TRANSIT, la CMM doit par ailleurs adopter des objectifs de mobilité et viser une réduction de la circulation automobile à destination du centre et des principaux pôles au profit d'une augmentation des transports collectifs. Il faut accompagner le tout d'une série de mesures, avec des prévisions financières et un échéancier, pour y parvenir. Finalement, la CMM doit interpeller les gouvernements provincial et fédéral, principaux partenaires financiers des grandes infrastructures, pour entériner sa vision à long terme de mobilité des personnes et marchandises et permettre le développement d'autres réseaux structurants de transports collectifs.

## Les transports collectifs, un des piliers de la mobilité et de l'économie du Québec

Déplaçant chaque jour des centaines de milliers de Québécois, à faible coût, de façon sécuritaire et avec des impacts environnementaux minimaux, les transports collectifs forment un pilier incontournable de la mobilité dans les villes québécoises. Au Québec, en 2008, 556 millions de passagers – travailleurs, étudiants, touristes, retraités – ont utilisé le métro, le train ou l'autobus (Gouvernement du Québec, 2010). À destination de l'île de Montréal, c'est 36% des déplacements qui

s'effectuent en transport collectif (Enquête Origine-Destination Montréal, 2008). Imaginer un scénario où les grands systèmes de transport collectif tomberaient en panne permet de réaliser l'importance très stratégique de ces réseaux pour la mobilité et donc l'économie régionale.

Après des années de décroissance au profit de l'automobile, la part modale du transport collectif est en légère croissance depuis quelques années. Cette croissance s'est accélérée depuis la mise en œuvre à partir de 2006 de la Politique québécoise du transport collectif (Ministère des Transports du Québec, 2006), qui, associée à des objectifs d'augmentation de l'achalandage, améliore le soutien du gouvernement du Québec aux services de transport collectif. Entre 2003 et 2008, la hausse est de 15 % dans la grande région de Montréal (Enquête Origine-Destination Montréal 2008).

En 2007, 68 % des ménages canadiens ont déclaré avoir accès aux transports collectifs à moins de cinq minutes de leur domicile et 41 % de ces ménages utilisaient le transport en commun de façon régulière (Statistique Canada, 2010). Alors qu'on sait que le temps de parcours et la fréquence de passage constituent les principaux déterminants de l'utilisation des transports collectifs, le potentiel de développement de ceux-ci demeure donc très grand.

## Un choix économiquement avantageux

En plus de leur bilan avantageux pour l'environnement, l'équité sociale et la santé, les transports collectifs ont sur l'économie québécoise un effet positif durable qui se fait d'autant plus sentir dans le contexte récent de crise économique et de hausse des coûts de l'énergie.

## Pour l'économie du Québec

Au niveau de la balance commerciale du Québec, le secteur des transports routiers représente une perte nette : en 2008, l'automobile et le pétrole représentaient un déficit de 25 milliards de dollars (Institut de la Statistique du Québec - ISQ, 2009). Après le pétrole, l'automobile constitue le deuxième produit d'importation québécois. Les transports collectifs, en revanche, ne sont pas aussi intimement liés à cette dépendance au pétrole. La propulsion électrique du métro et de certains trains de banlieue permet à presque un déplacement sur deux en transports collectifs de profiter des ressources hydroélectriques disponibles.

Au Québec, où l'on ne produit ni pétrole, ni voitures, investir dans les infrastructures de transport en commun se révèle ainsi très rentable. L'« effet de fuite », soit la part des montants investis qui sert à acquérir des biens à l'extérieur du Québec, y est en effet beaucoup plus faible que celui des investissements axés sur l'automobile. Le contenu québécois associé aux dépenses des sociétés de transport se situe entre 65 % et 76 % (Association du transport urbain du Québec - ATUQ, 2010). On estime ainsi qu'une dépense en transport en commun crée au Québec 2,8 fois plus d'emplois et 2,6

fois plus de valeur ajoutée que la même dépense en automobile (Chambre de commerce du Montréal métropolitain - CCMM, 2010). Une dépense de 100 millions de dollars dans le transport en commun crée 989 emplois, génère 74 millions de dollars en valeur ajoutée et rapporte 23 millions de dollars en redevances et taxes (ATUQ, 2010).

Bref, l'économie québécoise se porte mieux quand l'industrie des transports collectifs se porte bien. En 2009, les neuf principales sociétés de transports collectifs ont d'ailleurs généré près de 19 000 emplois directs et indirects et injecté plus de 1,8 milliard de dollars dans l'économie québécoise, pour une valeur ajoutée évaluée à 1,4 milliard de dollars (ATUQ, 2010).

## Pour la productivité régionale

Au plan régional et local, des transports collectifs performants s'accompagnent généralement d'une prospérité économique : en Amérique du Nord, les villes les plus florissantes comptent le plus souvent sur des services de transports collectifs à la qualité reconnue (Communauté Métropolitaine de Montréal, 2010). Cette prospérité s'explique d'abord par l'amélioration de la mobilité et ce, à moindre coût et avec une plus grande efficacité. Ainsi, déplacer une personne en transports collectifs est trois fois plus économique qu'en automobile : un déplacement en transports collectifs revient à 0,16\$ du kilomètre, comparativement à 0,47\$ du kilomètre en automobile, incluant les coûts variables et fixes (CCMM, 2010).

Les transports collectifs ont par ailleurs un effet catalyseur sur le développement urbain, aussi bien le long de ses axes qu'à proximité de ses principaux points d'accès. Les exemples du développement autour de la station de métro de Longueuil ou d'essor immobilier à la future gare de train de Mascouche illustrent bien les stimuli des réseaux structurants sur le développement immobilier.

## Pour le budget des ménages

Le transport accaparera vraisemblablement cette année 14 % des dépenses des familles québécoises (ISQ, 2011) et la voiture, à elle seule, accapare 85 % de ce budget. Selon la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM, 2010), les transports collectifs permettent aux ménages montréalais de consacrer quelque 800 millions \$ de plus à leurs autres dépenses personnelles.

## Un effet globalement positif sur plusieurs postes budgétaires

La présence et l'usage des transports collectifs présentent des corrélations avec la qualité de l'environnement et de l'air, la diminution des problèmes de santé liés à la sédentarité, l'accessibilité universelle et une plus grande équité pour la mobilité des citoyens. Tous ces éléments ont une

implication budgétaire et des impacts positifs sur les finances publiques puisque des études démontrent que plus la qualité de l'air est mauvaise, plus le taux d'hospitalisation augmente.

## Une solution durable à la congestion grandissante

C'est bien souvent le recours aux services de transports collectifs qui permet d'assurer la mobilité des personnes, que ce soit à l'occasion de crises temporaires sur les réseaux routiers ou lors de l'organisation de grands événements. Les sociétés de transport rapportent que des hausses d'achalandage importantes se produisent lors de défaillances des réseaux routiers. On pourrait parler du pont de la Concorde, à Laval, de la mise en place de la ligne de train de Blainville, dans les Laurentides, ou, plus récemment, de la ligne de train Candiac en Montérégie, lors des travaux sur le pont Mercier. Sans les transports collectifs, ou avec des transports collectifs défaillants, les Québécois seraient bien dépourvus face aux aléas des routes.

Or, même en temps normal, des portions croissantes du réseau routier des villes québécoises sont saturées, et cette congestion grandissante représente un coût individuel et collectif. Les transports collectifs offrent une excellente opportunité de limiter les coûts liés à la congestion et autres impacts négatifs des routes. Se basant sur les plus récentes études, le président de la Chambre de commerce de Montréal affirmait en juin 2011 (Radio-Canada, 2011) que les impacts économiques de la congestion, pour la seule région de Montréal, entraînaient des pertes de plus de 1,5 G\$ par année. Ces coûts sont ceux des pertes économiques liées aux retards des personnes et des marchandises, à l'augmentation de la consommation des carburants et à l'augmentation des émissions des gaz à effet de serre (ADEC, 2009).

# DES ORIENTATIONS INTERESSANTES, MAIS DES PRIORITES TRANSPORT A DEFINIR

D'emblée, on peut souligner l'intéressante toile de fond du projet de PMAD qui reconnaît les grands enjeux métropolitains d'attractivité, de développement durable et de changements climatiques. On y identifie également les principes en faveur d'un aménagement durable, ce qui augure bien pour un rééquilibrage de l'espace public qui s'ouvre sur les transports collectifs.

TRANSIT félicite l'objectif visant à hausser à 30% la part modale des déplacements en transports collectifs pour 2021 et aimerait voir la même projection de croissance pour 2031. Un certain nombre d'éléments de transports, d'environnement et d'aménagement contribueront à l'atteinte de cet objectif. Parmi ceux-ci, on ne pourrait passer sous silence l'objectif d'orienter la croissance aux points d'accès du réseau de transports collectifs (aires TOD); nous en discuterons plus loin. Également, TRANSIT se réjouit de la démarche d'augmentation progressive des seuils de densité, ainsi que des efforts de délimitation du territoire d'urbanisation. Si ces objectifs permettront de faciliter la réussite des différents projets de transports collectifs, ils ne devront cependant pas être écartés au profit d'autres objectifs présents au PMAD qui, au contraire, complexifieront l'aménagement urbain autour des réseaux de transports collectifs.

Le PMAD identifie, dans son orientation transport, de nombreux projets d'infrastructures de transports. Dans son objectif de modernisation et de développement du réseau de transport en commun, le PMAD présente, à la page 88, 10,3 G\$ de projets de maintien des actifs et 12,6 G\$ de projets de développement. D'autre part, au tableau 24 et à la carte 18, le PMAD présente près d'une trentaine de projets d'amélioration du réseau routier métropolitain. Bref, la liste est longue et nécessite absolument une planification intégrée, notamment si la CMM veut atteindre le critère 2.2.1, soit une hausse de 30% de la part modale des déplacements effectués en transports collectifs d'ici 2021.

Pour TRANSIT, plusieurs raisons militent en faveur d'une priorisation, d'abord à la réfection des infrastructures existantes de transports collectifs et routiers, puis au développement des réseaux structurants de transports collectifs.

## Réseau routier supérieur : réparer les actifs au lieu d'ouvrir de nouvelles voies

L'entretien et le maintien en état des infrastructures du réseau routier supérieur impliquent des coûts toujours plus élevés. Les conséquences d'un défaut d'entretien sont de plus en plus apparentes, et il



apparaît crucial de consacrer la marge de manœuvre financière disponible à la réfection des infrastructures majeures et à leur nécessaire adaptation aux enjeux économiques, environnementaux et urbains du XXI<sup>e</sup> siècle. Pourtant, on observe encore une volonté de poursuivre le développement du réseau et l'augmentation de la capacité routière, alors même que nul n'a encore osé évaluer les coûts de maintien des actifs que nous imposons ainsi aux générations futures.

Malgré une hausse progressive de la taxe sur l'essence de 4 cents / litre, le principal Fonds dédié au financement des infrastructures de transport – routier comme collectifs –, le Fonds des infrastructures routières et de transport en commun (FORT) sera déficitaire à partir de 2013-2014. Par la suite, au vu des investissements nécessaires aux projets planifiés et pressentis, ce déficit ne pourra qu'aller en s'accroissant.

Cette raison, à elle seule, justifie le rejet de l'ensemble des projets de développement de la capacité sur le réseau routier supérieur.

**Recommandation 1** : Retirer du projet de PMAD tous les projets de développement de la capacité routière sur le réseau routier supérieur.

À titre d'exemple, le seul projet de prolongement de l'autoroute 19, à Laval, est chiffré à 320 millions de dollars. Ce seul projet, en valeur financière, permettrait à lui seul d'acheter les 250 autobus et de mettre en place les 200 kilomètres de voies réservées additionnels nécessaires à toute la région métropolitaine pour pallier à la congestion due aux chantiers routiers pour les trois prochaines années.

## Transports collectifs : rattraper le sous-investissement avant la catastrophe

Le développement des transports collectifs est crucial dans le contexte actuel d'augmentation de la congestion dans les régions métropolitaines, où plusieurs axes majeurs sont menacés de paralysie à plus ou moins brève échéance. Les réseaux routiers, bien qu'ils aient fait l'objet ces dernières années de réinvestissements massifs, ne sont pas en mesure d'accueillir efficacement les flux croissants de véhicules. Dans ce contexte, les transports collectifs font parfois œuvre de « refuge » lorsque les routes ne sont plus praticables. Avec tous les chantiers à venir dans les grandes villes du Québec, le danger de voir les réseaux de transports collectifs crouler sous le poids du nombre est très grand.

Des investissements en apparence importants sont bel et bien consentis par le gouvernement du Québec, mais ceux-ci demeurent systématiquement en deçà des besoins, en plus de décroître rapidement au cours des prochaines années. Dans le budget 2011-2012 du gouvernement du Québec, il est ainsi prévu que l'État investisse cette année 985 millions de dollars dans les

infrastructures de transports collectifs. Le montant des investissements prévus tombe cependant à 397 millions de dollars pour l'année 2014-2015 : il y a de quoi être inquiet pour le simple renouvellement des actifs de transport en commun, sans même parler de développement. La situation est intenable : des actifs péniblement maintenus, des autobus, des trains et des métros bondés et un achalandage en forte hausse dans les prochaines années. Il faut donc réinvestir.

**Tableau : Répartition des investissements 2010-2015 selon le secteur d'intervention (contribution du gouvernement du Québec; en millions)**

	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	Total
Réseau routier	3 416,5	3 457,2	3 414,1	3 249,8	3 323,3	16 860,9
Transport en commun	534,5	984,8	623,7	413,6	396,5	2 953,1

Source : Gouvernement du Québec, 2011. Budget 2011-2012 : Plan budgétaire (section C.63).

TRANSIT appuie la demande de la CMM (p.100) qui « a déjà indiqué au gouvernement son intention d'augmenter la taxe sur l'essence de 5 cents progressivement afin de financer les investissements de transport en commun pour les dix prochaines années ».

**Recommandation 2 :**

*Prioriser la réalisation du Plan métropolitain de transport en commun pour asseoir le financement de l'entretien et de l'exploitation des services de transports collectifs (p.100) ;*

*Puisque requis, identifier les nouvelles sources de financement pour satisfaire aux besoins totaux d'investissements et d'exploitation du transport en commun (p.100) et demander des contributions supplémentaires des différentes sources existantes de financement.*

## Développer une offre de mobilité plutôt qu'une offre de congestion

On peut questionner la visée d'ensemble des actuels projets de développement, qui ne répondent pas aux objectifs traditionnels de développement économique des régions et villes québécoises, mais plutôt à des besoins ponctuels de décongestion sur des axes qui servent principalement au navettage aux heures de pointe. On connaît pourtant bien l'inefficacité de l'augmentation de la capacité routière pour réduire la congestion à long terme : chaque augmentation de 10 % de la capacité routière, il y a

de 4,7 % à 12,2 % plus de congestion routière sur une période variant entre 10 et 15 ans (Noland et Lem, 2000; Hansen et Huang, 1997). L'espace croissant occupé par les véhicules privés constitue de plus une nuisance pour le transport des marchandises qui utilisent les mêmes réseaux. Il n'y a pas d'élargissement routier urbain ou périurbain qui ait réussi à réduire durablement la congestion automobile au Québec (ni dans les autres métropoles occidentales d'ailleurs). C'est que la solution est ailleurs.

Les sociétés de transports de la région métropolitaine cherchent à répondre à la demande croissante des usagers en en développant leurs réseaux de transports collectifs. Pour les régions de Laval, Montérégie, Laurentides, Lanaudière et Montréal, il s'agit du prolongement du métro vers l'Est, du bouclage de la ligne orange et du prolongement du métro vers Longueuil. Il s'agit aussi de développer davantage les lignes de trains de banlieue, de réaliser un système léger sur rail (SLR) entre la Rive-Sud et l'Île de Montréal, un tramway dans le quartier Côte-des-Neiges, dans le Vieux Montréal et sur l'Avenue de Parc. Des projets de systèmes rapides par bus (SRB) sont prévus à Montréal, à Laval et sur la Rive-Sud.

Le développement de projets structurants de transports collectifs représente une opportunité en or pour la région métropolitaine d'améliorer la mobilité pour les ménages actuels et à venir. De plus, le développement des transports collectifs contribuerait à améliorer la situation du Québec en regard de nombreux enjeux cruciaux : la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la fin de l'empiétement urbain sur les bonnes terres agricoles, la baisse de la sédentarité, la qualité de vie urbaine, le bilan de sécurité routière, la qualité de l'air, la réduction de la pollution sonore, la balance commerciale du Québec, la compétitivité économique des métropoles, etc. Ce sont là les objectifs de plusieurs politiques et programmes au Québec : Politique québécoise du transport collectif, Plan d'action contre les changements climatiques, objectif de réduction de 20% des gaz à effet de serre pour 2020, électrification des transports collectifs, refonte de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme pour y inclure la composante de développement durable, etc.

**Recommandation 3** : *Sous l'optique de planification intégrée des transports terrestres, identifier comme chantier prioritaire de développement de la mobilité, pour la région métropolitaine, les réseaux structurants de transports collectifs.*

## L'aménagement dans les aires d'accès aux transports collectifs (aires TOD)

L'objectif d'orienter la croissance vers les points d'accès aux transports collectifs, les aires TOD, est une décision tout à fait dans la bonne direction pour développer durablement nos milieux de vie; elle

gagnerait à être renforcée, car c'est là un enjeu majeur à la fois d'aménagement et de transport qui facilite l'atteinte de l'ensemble des autres orientations prises par le PMAD.

Canaliser, dans ces aires, 40% des futurs ménages de la CMM est relativement peu ambitieux. Un tel plancher minimal ne modifie aucunement la situation actuelle de dépendance à l'automobile pour un grand nombre de ménages, c'est une reproduction de la proportion résidentielle actuelle dans la région. D'autant qu'il est beaucoup plus facile de prendre des décisions courageuses pour des futurs ménages que pour les résidents actuels. Choisir d'y canaliser une majorité des futurs ménages démontrerait au moins la volonté reconnue de la CMM de diriger les ménages vers des lieux de résidence accessibles en transports durables.

D'autre part, TRANSIT s'inquiète du fait que le seuil de 40% soit fixé avec une grande prépondérance sur l'île de Montréal, alors que l'existence des aires TOD est marginale dans les couronnes, notamment la couronne nord. Le ratio de nouveaux ménages prévus dans les aires TOD pour la couronne Nord est même inférieur au portrait actuel de ce secteur. Ainsi, la conséquence de cet objectif sectoriel est de renforcer la dépendance à l'automobile. Il faudrait, au contraire, stimuler les quartiers TOD dans tous les secteurs et adopter des ratios minimaux de nouveaux ménages dirigés dans ces aires, plus élevés que les 9 et 19% actuellement proposés pour les couronnes.

Sur les seuils de densité, le PMAD pourrait rehausser ses seuils minimaux, à la fois dans les aires TOD et hors des aires TOD. Rappelons que la Société canadienne d'hypothèques et de logement évalue le seuil de densité minimal pour la rentabilité d'un service de transport en commun à 37,5 log/ha. En deçà de ce seuil, les déplacements automobiles continuent d'être la norme. Or, le PMAD propose notamment des TOD avec des seuils de 30 logements à l'hectare, ce qui est donc insuffisant pour rentabiliser les infrastructures de transports collectifs.

Finalement, pour être conséquent avec la volonté d'aménagement dans les aires d'accès aux transports collectifs, les investissements dans les réseaux de transports collectifs et la hausse de la part modale des transports durables, le PMAD devrait chiffrer un objectif métropolitain de réduction des déplacements automobiles, comme le fait déjà notamment le Plan de transport de Montréal.

#### **Recommandation 4 :**

*Nous appuyons le principe du développement autour des TOD;*

*Nous recommandons une augmentation significative des constructions de type TOD pour les secteurs en dehors de l'agglomération de Montréal;*

*Nous recommandons une révision immédiate et aux cinq ans des ratios de développement dans les aires TOD et des seuils de densité afin de bonifier en cours d'exercice les objectifs de la CMM. Dès*

*maintenant, il faut hausser le 40% de nouveaux ménages installés dans les aires TOD jusqu'à une majorité des ménages.*

## CONCLUSION

Les transports collectifs offrent, pour la grande région métropolitaine, une occasion de développement en or pour faire de la métropole une région attractive, compétitive et durable du XXI<sup>e</sup> siècle. N'étant pas seul partenaire politique et financier impliqué, la CMM peut tout de même indiquer ses grandes priorités de développement. Parmi tous les enjeux qui concernent la région, le développement prioritaire des transports collectifs permettra également d'atteindre plusieurs objectifs, interreliés, d'aménagement et d'environnement, mais aussi de santé, de justice et d'une économie florissante. Il incombe donc à la CMM de faire les choix qui s'imposent et qui seront grandement bénéfiques à la métropole.

Par ailleurs, le gouvernement du Québec a un important rôle à jouer dans la réussite de ce plan. À la fois partenaire financier, politique et technique, l'État doit mobiliser ses ressources pour permettre la réalisation des ambitions de la région métropolitaine, notamment dans le financement des grandes infrastructures de transport. Particulièrement, le ministère des Transports, qui dirige l'enveloppe gouvernementale de financement des infrastructures de transports, doit rehausser son financement des transports collectifs afin d'atteindre les objectifs de mobilité de la CMM, alors que sa contribution actuelle est insuffisante.

Également, il faut considérer les diverses organisations qui ont une autorité sur la réalisation des projets de transports dans la région (gouvernement, AMT, villes, sociétés de transports, MRC, etc.), ainsi que les partenaires de réalisation des quartiers TOD (promoteurs immobiliers et commerciaux). Nous concluons donc sur la responsabilité du gouvernement de convier les partenaires à s'asseoir à la table pour planifier, de façon intégrée et en amont de la mise en œuvre des projets, l'aménagement territorial et l'offre de mobilité durable des personnes et des marchandises.

**Recommandation 5** : *Le gouvernement du Québec doit aider financièrement la CMM à réaliser ses projets d'entretien et de développement des transports collectifs.*

## Bibliographie

ADEC 2009. Étude pour le Ministère des Transports du Québec, « Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2003 ». 101 p.

Association du transport urbain du Québec, 2010. « Mémoire déposé dans le cadre des consultations prébudgétaires de 2011-2012 », décembre.

Chambre de commerce du Montréal métropolitain, 2010. « Le transport en commun au cœur du développement économique de Montréal », 58 pages.

Communauté métropolitaine de Montréal, 2011. « Un grand Montréal attractif, compétitif et durable. Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement », avril, 142 pages.

Communauté métropolitaine de Montréal, 2010. « Cahier métropolitains », no 1, décembre, 54 pages.

Enquête Origine-Destination Montréal, 2008. « La mobilité des personnes dans la région de Montréal. Faits saillants ».

Gouvernement du Québec, 2010. « Développement durable : Indicateurs de suivi de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013 ».

Hansen, Mark et Yuanlin Huang, 1997. « Road supply and traffic in California urban areas », Transportation Research Part A, vol. 31 no. 3, pp. 205-218.

Institut de la statistique du Québec, 2011, « Coup d'œil sociodémographique. Évolution de la consommation courante des ménages québécois de 1999 à 2009 », mai 2011, numéro 10.

Institut de la Statistique Québec, 2009. « Commerce extérieur – Commerce international », [http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/econm\\_finnc/comrc\\_exter/comrc\\_inter\\_inter/index.htm](http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/econm_finnc/comrc_exter/comrc_inter_inter/index.htm) [consulté en décembre 2010].

Ministère des Transports du Québec (MTQ) (2006). « La politique québécoise du transport collectif », 58 pages.

Noland, Robert B. et Lewison L. Lem, 2000. « Induced travel : A review of recent litterature and the implications for transportation and environmental Policy », European Transport Conference 2000, [www.cts.cv.ic.ac.uk/staff/wp2-noland.pdf](http://www.cts.cv.ic.ac.uk/staff/wp2-noland.pdf).

Radio-Canada, 2011, « Montréal malade de ses artères », juin, <http://www.radio-canada.ca/regions/Montreal/2011/06/21/006-montreal-congestion-impacts.shtml>, consulté le 8 août 2011.

Statistique Canada, 2010. « EnviroStats », Le transport en commun au Canada, 2007, été, vol. 4, no. 2, <http://www.statcan.gc.ca/pub/16-002-x/2010002/article/11283-fra.htm>.

# TRANSIT



*Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec*

[www.transitquebec.org](http://www.transitquebec.org)

[info@transitquebec.org](mailto:info@transitquebec.org)

514-394-1125 poste 202