

**Consultation publique sur le « Plan de transport de Montréal »  
de la Ville de Montréal**

**« Portrait et diagnostic »**

Présenté à la Commission sur le transport, les infrastructures et  
l'environnement

Mémoire déposé par la  
Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud



Longueuil, le 1<sup>er</sup> septembre 2005

# Table des matières

<b>1. La Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud Sa mission, ses actions, son membership</b>	<b>p.3</b>
<b>2. Introduction</b>	<b>p.4</b>
<b>3. L'aménagement des ponts et l'autoroute 30</b>	<b>p.6</b>
<b>4. Le transport en commun</b>	<b>p.10</b>
<b>5. Conclusion</b>	<b>p.15</b>

## **1. La Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud, sa mission, ses actions, son membership**

La mission de la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud est de rassembler et représenter les entreprises agissant sur son territoire :

- en prenant position sur les grands enjeux;
- en offrant des services en lien avec leurs objectifs de réussite;
- en développant des partenariats et des occasions de maillage.

La Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud (CCIRS) est la troisième chambre en importance au Québec et la première en ce qui concerne l'étendue de son territoire. En plus de couvrir la ville d'agglomération de Longueuil, elle englobe les villes de Calixa-Lavallée, Candiac, Delson, La Prairie, Saint-Amable, Saint-Constant, Saint-Mathieu, Saint-Philippe, Sainte-Catherine, Sainte-Julie et Verchères.

Créée en 1959, la CCIRS est donc un organisme qui a plus de 45 ans d'existence. Elle représente aujourd'hui plus de 1 750 membres provenant de tous les secteurs d'activité.

Avec un tel territoire et un membership aussi important, la CCIRS est vraiment représentative des gens d'affaires de la Rive-Sud. Son conseil d'administration et la composition de ses différents comités de travail traduisent la diversité des entreprises membres.

À cet égard, elle n'hésite pas à assumer un leadership dans les débats sur les grands enjeux régionaux. Dans tous ses dossiers, la CCIRS est préoccupée par le développement économique de la région qu'elle dessert et favorise les interventions qui ont des retombées positives sur la croissance des entreprises. C'est dans cette perspective qu'elle a été amenée à se prononcer sur les questions relatives au transport des marchandises et des personnes.

## **2. Introduction**

Déposé par la Chambre de commerce de d'industrie de la Rive-Sud (CCIRS) auprès des membres de la Commission sur le transport, les infrastructures et l'environnement dans le cadre du dépôt du « Plan de transport de Montréal, Portrait et diagnostic », ce mémoire présente la vision et les enjeux du transport sur le territoire de la Rive-Sud en lien avec le territoire de la Ville de Montréal.

La Chambre est convaincue que des projets d'infrastructures comme le parachèvement de l'autoroute 30 et la consolidation ainsi que le développement de liens interrives de transport entre la Rive-Sud et Montréal sont nécessaires pour la réalisation des objectifs visés par la Ville de Montréal mais sont également nécessaires afin de permettre à l'ensemble de l'agglomération de Montréal de maintenir sa compétitivité tant au Canada qu'en Amérique du Nord et à l'échelle planétaire.

Ainsi, pour s'assurer l'amélioration de la qualité de vie des citoyens ainsi que d'assurer des conditions optimales de déplacement, la mobilité des personnes et des marchandises doit obligatoirement être considérée comme un enjeu d'agglomération et ce, pour toutes les municipalités de la grande région de Montréal.

Dans toutes les grandes agglomérations de la planète, il suffit d'avoir voyagé un peu, pour y découvrir l'importance de l'efficacité des réseaux tant en matière de transport en commun, qu'en matière de transport de marchandises et de transport des personnes, des ponts, des tunnels et des autoroutes. D'ailleurs, il est très intéressant de noter que dans la grande région de Montréal, l'accélération du développement se poursuit de façon intense du côté des Laurentides là où l'on a construit le plus d'aménagements de toute nature en matière de transport. Notez qu'entre Laval et Montréal, il y a déjà trente-neuf (39) voies de ponts et on y inaugurera bientôt trois (3) stations de métro, le train de banlieue le plus efficace, le plus moderne de la grande région de Montréal est en direction de la Rive-Nord, Laval/Deux-Montagnes sans compter l'amélioration

importante qui a été apportée au réseau auto-routier de cette région, 440, 640, 13, 15 en plus des projets de la 25. Le développement profite à toute la grande agglomération de Montréal et au Québec en entier.

Il est donc essentiel que du côté de la Rive-Sud où il y a déjà plus de déplacements que du côté de la Rive-Nord on puisse remettre en chantier de grands projets. Rappelons-nous qu'il n'y a eu aucun projet depuis le début des années 60 alors que le gouvernement du Québec, avant l'Expo 67, construisait le pont tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine et inaugurait la «station de métro de Longueuil».

Il est temps de remettre tous ces grands chantiers sur la table à dessin et de voir, comme nous vous en reparlerons plus loin, quels sont les projets qui doivent être mis en valeur pour le développement de la Ville de Montréal elle-même et de toute son agglomération. Les banlieues ne doivent pas être perçues comme de simples bailleurs de fonds, mais comme des parties complémentaires au cœur de l'agglomération de Montréal.

Bien sûr la Chambre considère que le transport collectif a un rôle à jouer, mais ce rôle doit être vu dans une perspective réaliste et conforme non seulement aux orientations de la société québécoise, mais à celles de toutes les grandes villes du monde occidental. Nous sommes très en retard dans le développement de notre réseau routier parce que nous n'avons pas investi depuis trop longtemps dans sa réfection, son entretien et surtout son développement.

Depuis plusieurs années, la Chambre s'intéresse à l'amélioration du réseau routier de la grande région de Montréal. C'est ainsi qu'elle est intervenue relativement au parachèvement du projet de la rue Notre-Dame et qu'elle poursuit la promotion du projet de l'autoroute 30 qui doit être complété afin d'offrir une voie de contournement pour tous les trajets de transit de la région de Montréal en provenance soit des États-Unis ou de l'Ontario.

Ce faisant, nous réduirons le flux routier permettant de réduire, du moins temporairement, la congestion sur les ponts et routes de l'Île de Montréal. À ce sujet, la Chambre a déposé, le 27 juin 2001, un dossier présenté à la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud ainsi qu'un mémoire. La vision et les constatations alors présentées sont toujours d'actualité, c'est pourquoi certains de ces éléments seront repris dans le présent mémoire.

Notez finalement que la Chambre est aussi concernée par le niveau de transport en commun et travaille activement en collaboration avec le réseau de transport de Longueuil, l'un des plus efficaces au Québec. Elle considère que la consolidation des liens interrives entre la Rive-Sud et la Ville de Montréal sont essentiels pour l'ensemble de l'agglomération de Montréal.

### **3. L'aménagement de ponts et l'autoroute 30**

Comme nous le mentionnions précédemment et tel qu'énoncé dans le document produit par la CMM dans le cadre de la consultation menée par cette dernière en mai dernier, c'est la région des Laurentides qui connaît actuellement le développement le plus important au Québec.

Cela n'est pas étranger au 39 voies de ponts qui desservent Laval à partir de Montréal, à l'établissement de la 440, de la 640, de la 15, de la 13, à l'aménagement des trois stations de métro sur le point d'être complétées et au projet de l'autoroute 25.

Depuis longtemps le cœur du Centre-Ville de Montréal est affecté par un manque de vision quant aux communications de dessertes entre la Rive-Sud et le Centre-Ville. Il est bon de rappeler à cet égard que le Centre-Ville de Montréal est beaucoup plus près de la Rive-Sud qu'il ne l'est de la plupart des arrondissements ou villes de l'Île de Montréal. Il y a là une proximité qui

comporte des éléments de synergie importants tant pour le Centre-Ville de Montréal que pour la Rive-Sud.

Il est donc urgent de procéder à l'étude de l'aménagement ou de l'élargissement de certains ponts. Il est urgent d'étudier les questions relatives au pont Mercier qui manifestement souffre d'une grave désuétude et qui devrait comporter au moins trois voies de chaque côté. Il faut voir également au prolongement du pont de la Concorde. Il s'agit là d'un ouvrage majeur qui a déjà été payé par les contribuables et qui traverse le fleuve St-Laurent dans sa plus large portion. Cet ouvrage doit être complété et se raccorder au réseau de la 132 ainsi qu'au cœur de Montréal. Des études doivent être entreprises afin de déterminer quelle est la meilleure façon de le compléter quitte à y établir un pont ou un tunnel à péage.

D'autres études, d'autres projets peuvent être mis de l'avant mais il faut s'y mettre dès maintenant, faute de quoi ces projets ne pourront voir le jour avant deux décennies et asphyxieront peu à peu le Centre-Ville de Montréal et encourageront la création de nouveaux pôles de développement qui disperseront dans la grande région de Montréal les activités de service que l'on devrait normalement retrouver au Centre-Ville et ceci dans le meilleur intérêt de la Ville et de toute l'agglomération.

C'est pourquoi la priorité de l'établissement de nouveaux ponts ou tunnels entre la Rive-Sud et le Centre-Ville de Montréal doit être remise à l'ordre du jour et ce sans attendre. De la même façon, il faut entreprendre dans les meilleurs délais les travaux nécessaires pour compléter l'autoroute 30. Bien sûr, les gouvernements s'y sont déjà engagés à plusieurs reprises mais nous tardons à voir les résultats concrets de ces engagements.

Il ne fait aucun doute que Montréal est une plaque tournante du transport des marchandises. La Ville est aussi une porte d'entrée pour les marchandises en provenance de l'Europe pour le continent nord-américain. De plus, les ports nord-américains de l'Atlantique sont en mesure d'attirer une part croissante du

trafic de l'Asie du sud-est. Montréal doit profiter de cette croissance et de cette évolution des marchés. Une telle opportunité augmenterait inévitablement le volume du transport des marchandises dans la région, avec comme résultat la congestion des artères principales de la Ville et de celles qui permettent d'y entrer et d'en sortir. Montréal, comme la Rive-Sud qui reçoit ce flux de transport, est donc directement touchée par cette situation.

La Rive-Sud ne doit pas être considérée uniquement comme une banlieue de l'agglomération montréalaise; elle est aussi un ensemble urbain dont le poids démographique, la structure économique et la localisation géographique lui confèrent des fonctions particulières dans la grande région métropolitaine, en regard de sa proximité de la frontière et du marché américain et du Centre-Ville de Montréal. Elle occupe une position stratégique pour Montréal pour plusieurs raisons :

- Elle est une composante majeure de la grande région de Montréal et, à ce titre, participe au développement de l'ensemble métropolitain.
- Sa situation géographique l'avantage sur le plan des exportations avec les principaux axes routiers en direction des États-Unis et de l'Ontario et la proximité des aéroports et du port de Montréal ainsi que des infrastructures aéroportuaires et portuaires de la Rive-Sud. Elle constitue, dans la région métropolitaine, la porte d'accès la plus rapprochée au Nord-Est des États-Unis.

Pour l'économie montréalaise, le développement du réseau routier reliant la Ville à la Rive-Sud et le réseau sur le territoire de cette dernière est essentiel. La région du Nord-Est américain est l'un des plus riches marchés de consommation au monde. Montréal, pour atteindre ces marchés, doit compter sur des infrastructures efficaces. Elle gagne à ce que les routes reliant la Rive-Sud aux États-Unis et à l'Ouest soient améliorées et que la congestion pour atteindre l'une ou l'autre des rives diminue.

L'Association de camionnage du Québec estime à 30 % la densité du trafic de véhicules lourds qui serait détournée sur l'autoroute 30 si celle-ci est prolongée, ce qui représente au moins deux millions de camions et des millions d'automobiles en moins sur les ponts qui relient Montréal et la Rive-Sud. Il est important de rappeler que Montréal est la seule métropole nord-américaine sans voie de contournement sans compter les bien connus périphériques européens au tour de toutes les grandes villes qui sont très souvent doublés par un périphérique rapproché et un périphérique régional. En conséquence, le parachèvement de l'autoroute 30 doit être vue comme une solution pouvant réduire l'achalandage du transport par camion sur les ponts reliant la Rive-Sud à l'Île de Montréal et du même coup, diminuer la congestion. Une fois le flux de transport, qui ne doit pas passer obligatoirement par l'Île, dévié, ne resteraient sur les routes que ceux qui doivent nécessairement y transiter. Il est important de noter non seulement le soulagement de sollicitation à court terme de l'autoroute métropolitaine mais aussi la diminution des coûts d'entretien de cette autoroute à long terme correspondant à la baisse du débit de véhicules lourds.

Un autre aspect de cette situation est la congestion des ponts. Les cinq grands ponts du corridor nord-sud entre la Rive-Sud et Montréal sont fortement achalandés et continueront de l'être au cours de la prochaine décennie. Les problèmes de congestion ont de graves incidences financières pour la région métropolitaine de Montréal. Dans les villes nord-américaines, on estime qu'un important pourcentage des coûts de livraison est attribuable à la congestion des routes. Suivant cette norme, les coûts de congestion dans la seule grande région métropolitaine de Montréal sont évalués à plus de 400 millions de dollars, sans compter tous les autres coûts pour les citoyens, perte de temps, conséquence pour l'environnement. L'agglomération montréalaise se classe au 21<sup>e</sup> rang des grandes villes d'Amérique du Nord pour ce qui est des pertes de temps causées par la congestion. Ces coûts nuisent au développement économique de nos régions et il est impératif d'y remédier.

#### **4. Le transport en commun**

Tel qu'il est évoqué à la page 34 de votre Plan, la Ville de Montréal souligne que le transport en commun constitue un élément essentiel dans la réalisation de son objectif visant à réduire «la dépendance à l'automobile».

Nous tenons à mettre en garde tous les participants de cette commission. En effet, il est de bon ton de s'en prendre à l'automobile, sans tenir compte de la réalité de tous les citoyens. À l'époque des supermarchés et des hypermarchés, peu d'entre nous faisons nos emplettes en bicyclette ou en autobus. Même ceux qui fréquentent les marchés publics, à moins de demeurer à courte distance, doivent utiliser leur véhicule automobile.

Le transport en commun est une solution qui fait partie intégrante des solutions en matière de transport public mais il ne doit pas être considéré comme un moyen alternatif à l'automobile car il vise principalement une clientèle cible particulière soit celle qui est appelée à se déplacer à des heures fixes du lundi au vendredi, la fréquence du transport en commun est importante dans des axes très précis.

Bien sûr l'importance du transport en commun est reconnue par tout le monde y compris par la Chambre, ainsi la CMM en fait un des choix qu'elle préconise dans son document «Cap sur le monde : pour une région métropolitaine de Montréal attractive» que le RTL a appuyé lors des audiences publiques tenues par la CMM sur la Rive-Sud en mai dernier.

Ainsi, la consolidation des liens interrives entre la Rive-Sud et la Ville de Montréal pour le transport en commun constitue certainement un élément important de la réalisation de la vision mise de l'avant par la Ville de Montréal.

Dans ce contexte, la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud ainsi que le Réseau de transport de Longueuil retiennent comme corridors de

transport à développer, le corridor de l'autoroute 10 – Centre-ville (Montréal) ainsi que l'axe de la ligne 4 de métro qui relie des centres multifonctionnels de la ville d'agglomération de Longueuil au centre de l'agglomération de Montréal, lequel est une destination stratégique pour le transport collectif.

Mentionnons, dans un premier temps, que le corridor de l'autoroute 10 a fait l'objet d'une étude d'avant-projet préliminaire pour l'implantation d'un système léger sur rail (SLR) qui a été réalisée au cours des dernières années et dont le rapport final devrait être déposé par l'AMT en 2005. De plus, une étude économique a été réalisée dans le but de compléter la démarche de cette étude.

Présentement, ce corridor est desservi, en période de pointe, par presque 400 mouvements d'autobus qui circulent sur une voie réservée installée à contresens de la circulation et qui présente d'importants problèmes de fiabilité au niveau du service.

En effet, cette voie réservée, inaugurée en 1978, qui se voulait au départ expérimentale, est compromise à plus ou moins brève échéance principalement en raison des débits de circulation sur les deux (2) voies adjacentes. Ces dernières sont saturées, plus particulièrement en période de pointe PM, dès 14h30, d'où la difficulté pour les autobus de regagner le terminus Centre-Ville et de respecter l'horaire prévu des départs requis.

Plus particulièrement, en pointe d'après-midi, la file d'attente des véhicules en direction de Montréal débute de façon régulière à l'est du boulevard Taschereau et s'étend fréquemment sur plus de trois kilomètres. Auparavant, cette file d'attente était occasionnelle et en général, l'accumulation des véhicules se limitait à un ralentissement sur le tablier du pont en direction Montréal.

Entre le terminus Brossard et le terminus du Centre-Ville, les temps de parcours pour les autobus qui empruntent le pont Champlain ont été ajustés à la hausse de façon importante depuis quelques années et en dépit de cette mesure

coûteuse, les autobus enregistrent toujours des retards résultant d'incidents ou d'accidents fréquents sur les voies régulières du pont.

Cette situation a également pour effet de provoquer une accumulation fréquente de clients-usagers et une confusion au niveau des files d'attente dans les aires réservées à cet effet au terminus Centre-ville en raison du départ fréquemment retardé des autobus en période de pointe d'après-midi.

Ainsi, en plus des problèmes importants de fiabilité, la demande en déplacements a atteint la capacité des infrastructures en place, soit la voie réservée et le terminus Centre-ville.

Enfin, la voie réservée actuelle est fermée lors de conditions climatiques difficiles, soit au moment où la clientèle en a le plus besoin.

Soulignons qu'une situation de cette nature apporte un caractère d'urgence à la réalisation d'une intervention, notamment en raison du fait que celle-ci est susceptible de décourager l'utilisation du transport collectif dans cet axe majeur essentiel pour le développement économique de la région métropolitaine.

Conséquemment, ce corridor devra être considéré en priorité par la CMM compte tenu de l'achalandage de près de 17 000 personnes qui empruntent cet itinéraire en période de pointe, soit presque l'équivalent de l'achalandage actuel de la ligne 4 (jaune) du métro en période de pointe qui relie également Longueuil à l'Île de Montréal.

Soulignons que ce projet est susceptible d'éliminer plusieurs milliers d'automobiles en direction de la Ville de Montréal en période de pointe.

Il faut ajouter que des infrastructures sont déjà en place, ou présentement en construction, au centre de l'autoroute 10, dans l'arrondissement Brossard, et

qu'elles ont été conçues en vue de la réalisation du projet d'implantation d'un SLR.

Par ailleurs, la ligne 4 (jaune) du métro constitue également un axe majeur de transport collectif qui présente des problèmes. Par conséquent, cet axe de transport doit faire l'objet d'interventions pour en faciliter l'accès.

En effet, la station Longueuil-Université-de-Sherbrooke de la ligne 4 (jaune) du métro qui dessert près de 30 000 clients-usagers en période de pointe, est localisée au pied du pont Jacques-Cartier. Ses accès sont entravés par les files d'attente des automobilistes se rendant à Montréal, ce qui entraîne des retards quotidiens, malgré la présence de voies réservées sur le réseau d'autobus, principalement en pointe du matin.

Ainsi, le projet de prolongement de la ligne 4 du métro jusqu'à la station Roland-Therrien, située dans le secteur du collège Édouard-Montpetit, permettrait d'améliorer le service en ajoutant quelques stations localisées à l'extérieur de la zone d'influence du pont Jacques-Cartier. De plus, il favoriserait un développement harmonieux des secteurs urbanisés en conformité avec le schéma de développement dans l'axe du pôle régional économique des arrondissements Vieux Longueuil, Boucherville et Saint-Hubert ainsi que l'établissement de nouveaux parcs de stationnement incitatifs le long de ce parcours.

Le RTL travaille depuis plusieurs années à développer une vision à long terme de son réseau de transport. Certains éléments de cette vision ont été présentés dans le cadre des études sur le SLR dans l'axe du pont Champlain, des études sur le prolongement de la ligne 4 (jaune) du métro et des travaux de la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud.

Sur le plan des modes de transport à grande capacité, la vision du réseau de transport de Longueuil prévoit d'ici 2013:

- dans l'axe de l'autoroute 10 / pont Champlain : la mise en place de solutions appropriées telles que l'aménagement d'une desserte en site propre sur toute la longueur de l'axe, la solution privilégiée étant l'implantation d'un système léger sur rails;
- dans l'axe de la ligne 4 (jaune) de métro : l'étude et le prolongement de la ligne 4 (jaune) du métro jusqu'au boulevard Roland-Therrien. Éventuellement, le métro devrait rejoindre le boulevard Jacques-Cartier qui a été retenu comme futur axe métropolitain de desserte Nord-Sud à Longueuil, en réalisant un lien continu avec le boulevard Taschereau;
- dans l'axe du train de banlieue Saint-Hilaire : l'aménagement d'une gare permanente et intermodale dans l'arrondissement Saint-Hubert.

## 5. Conclusion

La Chambre invite fortement votre commission à éviter de sombrer dans l'angélisme ou dans un discours à la mode aux seules fins de bien paraître. Le développement de l'ensemble des grandes villes régions, s'est fait autour de réseaux routiers importants qui constituent l'ère de développement. Trop souvent nous avons entendu dire : «pourquoi faire un pont, dans 10 ans ils sera congestionné» mais s'il est congestionné dans 10 ans c'est que ce pont aura permis un développement économique encore plus grand dans les régions situés en périphérie de leurs aménagements en amont et en aval.

Tous ceux qui voyagent ont constaté de par le monde que ces grandes infrastructures favorisent le développement économique, les échanges et l'établissement d'industries manufacturières ainsi que de services.

Pour le mieux être du Centre-Ville de Montréal du cœur de l'agglomération, ces réseaux artériels sont nécessaires. Il ne faut donc pas miser essentiellement sur le transport en commun bien que celui-ci constitue très certainement un volet non négligeable d'une politique globale de transport.

Il faudra également considérer à court et à moyen terme le déploiement des infrastructures portuaires et aéroportuaires de la Rive-Sud. Tenant compte de l'engorgement du port de Montréal et de la circulation que cela engendre ainsi que la prise en charge de l'aéroport Saint-Hubert/Longueuil par la corporation Développement aéroportuaire Saint-Hubert/Longueuil (DASH-L).