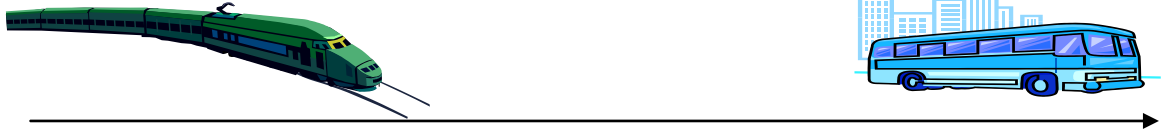


MÉMOIRE CoCiTCEL

**PORTANT SUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS
DE L'EST DE LAVAL**

**Me Chantal Sainte-Marie, greffière,
Service du greffe,
1, Place du Souvenir, C.P. 422, Succ. Saint-Martin,
Laval (QC) H7V 3Z4**



QUI SOMMES-NOUS ?

CoCiTCEL est le *Comité de Citoyens pour des Transports collectifs dans l'Est de Laval (CoCiTCEL)*. Il a été formé en mai 2009 avec la participation d'anciens administrateurs d'Accès Laval Lanaudière, ainsi que de nouvelles personnes engagées et soucieuses du développement durable.

Notre vision est d'offrir aux citoyens, actuels et futurs de l'est de Laval, un développement de proximité offrant une alternative à la voiture individuelle.

Les piliers de cette démarche sont le train de banlieue dans l'est de Laval, un service de train rapide TGF reliant Montréal, Laval, Trois-Rivières et Québec, par une voie en parallèle à la voie existante, sur la rive nord du St-Laurent.

Nous désirons plus d'autobus sur le nouveau pont, avec une gare intermodale à la sortie nord du pont de l'A25 reliant les autobus au service de train.

Un nouveau service d'autobus est primordial dont celui qui empruntera le tracé St-François et St-Vincent-de-Paul, par le boulevard Marcel-Villeneuve, reliant les deux cliniques médicales de St-François à celle de Laval (Vanier) et les deux polyvalentes Leblanc à Vanier.

Un nouveau corridor d'autobus sera nécessaire afin de permettre aux citoyens de St-François de se rendre au métro Montmorency de Laval via la future voie réservée de l'autoroute 440.

Le prolongement de l'autoroute 19 est essentiel en incluant bien sûr une voie réservée pour un service d'autobus.

Les pistes cyclables sont aussi à revoir afin de sécuriser les pistes existantes et d'en créer de nouvelles ; comme sur le boulevard des Mille-Îles et la Montée Masson.

Le corridor d'autobus rapides (SRB) reliant le boulevard Pie-IX à un terminus à Laval près des autoroutes 440 et 25 sont nécessaires.

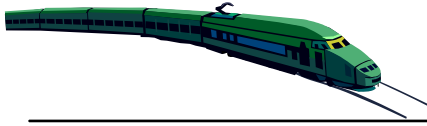
Ainsi, le développement durable pourrait devenir réalité.

Au nom de CoCiTCEL,
Gilles Proulx, président



SECTION 1

LA CIRCULATION DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE



ÉTAT DE LA CONGESTION ROUTIÈRE

Les experts sont catégoriques : le réseau routier de la région de Montréal est saturé, et les problèmes de congestion routière iront en s'aggravant. ¹

«Le constat qu'on fait, c'est que le réseau est à saturation, la demande dépasse l'offre».²

Le chroniqueur à la circulation Pierre Lacasse, qui a fait ce métier pendant 22 ans, abonde dans le même sens et affirme que

« même si on construisait 10 ponts de plus, il n'y a pas de place pour d'autres voitures sur l'île ».

Les sources de ces embouteillages sont

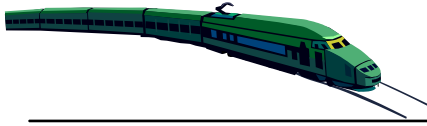
- à la fois les voitures individuelles et les camions de livraison.
- Tous deux utilisent les routes et les ponts routiers.

ÉTIREMENT DE L'HEURE DE POINTE

Les heures de pointe débutent de plus en plus en tôt le matin (souvent autour de 6h) et celles du soir s'étirent souvent après 18h. Cela cause des inconvénients à énormément de personnes; de plus en plus de gens sont incommodés. L'allongement des heures passées dans les bouchons de

¹ Canoë, Jean-Louis Fortin / Agence QMI, 14/07/2010

² Pierre Tremblay, chef du Service de la modélisation et des systèmes de transports au ministère des Transports du Québec, cité dans Canoë, Jean-Louis Fortin / Agence QMI, 14/07/2010



circulation détériore la qualité de vie de nos concitoyens. Cela les prive de temps précieux avec leurs enfants, avec leurs familles et leurs loisirs. En plus de travailler fort sur leurs lieux de travail, la majorité des gens se tapent des heures inutiles dans la circulation, de manière répétitive et usante.

Un sondage interne de l'Ordre des conseillers en ressources humaines agréés (CRHA) révèle sans surprise que les travaux routiers engendrent également du stress, de la fatigue et de l'irritabilité chez les travailleurs³.

La priorité de tous les groupes concernés et de la CMM est de trouver des moyens pour inciter les navetteurs à utiliser davantage les transports collectifs.

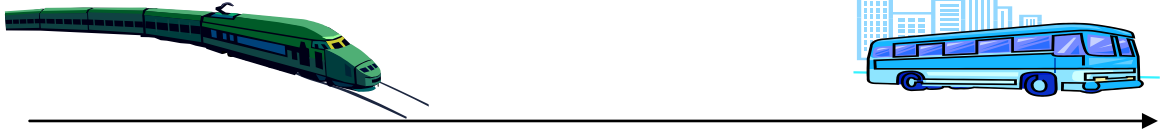
LE COÛT DE LA CONGESTION ROUTIÈRE - COLLECTIVEMENT

En plus du fardeau sur les individus évoqué ci-haut, la congestion routière représente un coût économique. Pour l'ensemble de la région de Montréal, « le trop grand nombre de voitures sur le réseau routier coûte 1,423 milliard \$ par année en temps, en salaires et en essence. Les retards causés par les travaux routiers et les accidents entraînent une facture équivalente, pour un total d'environ trois milliards \$ »⁴.

« Chaque fois, nos évaluations montrent que ces coûts sont en progression. C'est une progression presque exponentielle »,

³ Sophie Stival, Blogue Quialalcote.ca 7 sept 2011

⁴ Pierre Tremblay, chef du Service de la modélisation et des systèmes de transports au ministère des Transports du Québec, cité dans Canoë, Jean-Louis Fortin / Agence QMI, 14/07/2010

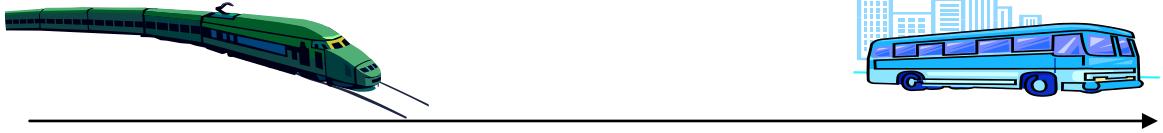


Donc impact humain négatif et impact négatif sur la compétitivité de la région.

Michel Leblanc, le président de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain en 2010, déclarait : « dans les contacts professionnels que j'ai, la congestion est un des dossiers qui revient le plus fréquemment ».

« Une économie compétitive moderne fonctionne sur le principe du juste à temps. La préoccupation, pour un entrepreneur, c'est : est-ce que les marchandises dont j'ai besoin vont arriver à temps ? »⁵

⁵ Michel Leblanc, président de la chambre de commerce du Montréal métropolitain in Canoë ,Jean-Louis Fortin / Agence QMI , 14/07/2010



LE COÛT DE LA CONGESTION ROUTIÈRE - INDIVIDUELLEMENT

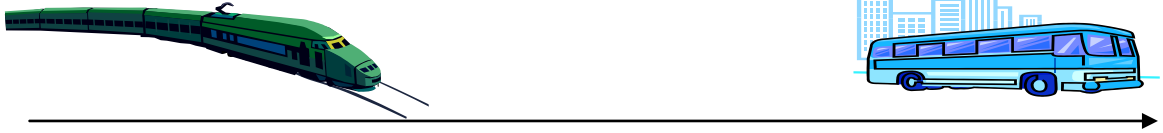
À l'échelle d'une famille, le coût d'utilisation⁶ MINIMAL d'une voiture est de 48,8¢/km. ⁷ Pour un déplacement de 50 km a/r relié au travail, cela représente 25\$. **Donc un MINIMUM de 500\$ par mois.** Ajouter à cela les frais de stationnement et les péages s'il y a lieu. Ces coûts étant basés sur une des voitures les plus performantes au plan de la consommation d'essence, il va sans dire que les autres voitures coûteront plus cher. Par exemple, une Grande Caravan opérée dans les mêmes conditions revient à 68,7¢/km⁸, soit 34,35\$/j ou 687\$/mois.

Par comparaison, le coût d'une carte TRAM mensuelle pour la zone 3 (Laval) est de 125\$. L'économie est évidente.

⁶ Ceci est la somme des frais variables (essence, entretien et pneus) et des frais fixes (assurances, amortissement, financement, permis)

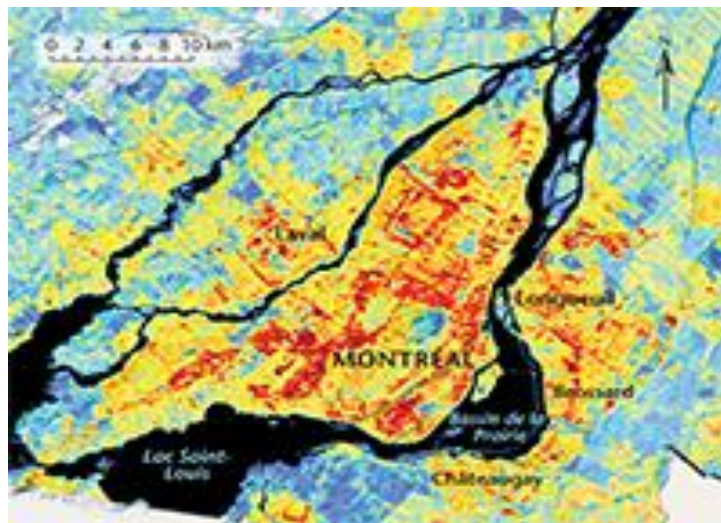
⁷ Site CAA Québec, basé sur Chevrolet Cruze Eco de 1,4L, 18 000 km/an, essence à 1,45\$/L, ratio ville/route de 75 :25 (Étude 2010)

⁸ Site CAA QC.

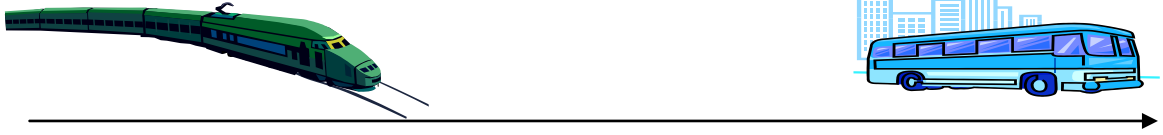


RECHAUFFEMENT

L'autre effet négatif des bouchons de circulation est le réchauffement localisé. Dans un article paru en octobre 2010 dans la revue Canadian Geographic, on présente une carte thermique de la région de Montréal en juillet 2010. On y observe clairement une température plus élevée dans la ville qu'en périphérie : 5-10°C de plus, selon la légende. Toute augmentation de la circulation automobile en ville ne fait qu'empirer la situation, cela est déjà connu.

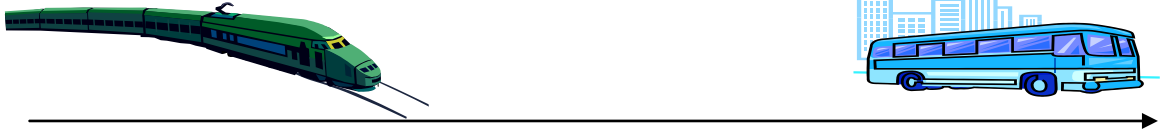


Ayant établi tous ces constats, il faut se demander comment inciter les navetteurs à utiliser les transports collectifs pour se rendre à leur travail et comment financer ces services.



SECTION II

APPROCHES DE SOLUTION



Collectivement, 5 solutions s'offrent à nous pour diminuer la congestion routière

- Agir sur le transport des marchandises (*diminuer le camionnage sur les routes*)
- Agir sur les horaires de travail (*avantager le covoiturage*)
- Agir sur l'offre de transport collectif (*bonifier les services de trains de banlieue, créer des voies en parallèle, gares intermodales, stationnements incitatifs, autobus rapides et voies réservées*).
- Il faut encourager le transport ferroviaire des marchandises lorsque c'est possible (jumelage camion/train), pour diminuer la pression sur le réseau routier (augmenter le nombre de centres de distribution ferroviaire 'Piggyback').
- L'étalement des heures de travail, selon le principe des heures flexibles, est un outil existant mais sous-utilisé, pour diminuer le stress imposé au réseau routier par le transport des personnes.

En conclusion : Notre comité insiste sur les transports collectifs, les trains de banlieue en particulier⁹, puisque le train de banlieue est un véhicule majeur pour inciter une partie de population à troquer sa voiture privée contre un transport collectif.

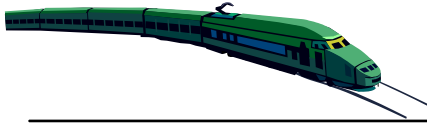
Financement des transports collectifs

Les membres de CoCiTCEL sont tous des bénévoles et tous des contribuables.

À ce titre, nous croyons qu'il est préférable, dans la mesure du possible, de réorganiser les budgets publics existants en faveur des transports collectifs, plutôt que d'introduire de nouvelles taxes.

Nous proposons trois (3) avenues qui ne requièrent en rien de l'argent neuf.

⁹ Dans notre mémoire sur le PMAD en octobre 2011, nous avons demandé à la CMM de prendre position en faveur d'un quadrillage de trains de banlieue régionaux comme alternative à la voiture individuelle et aux ponts routiers et autoroutiers.



1. Réduction du gaspillage

Ainsi, lorsque l'argent se fait plus rare que les nombreux projets de développement des transports collectifs, il est impératif de gérer de manière serrée les fonds alloués aux divers projets.

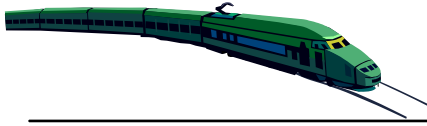
D'autre part, comme la congestion s'allonge chaque année, il y a urgence d'agir dans l'implantation des services de transport collectif.

Étant donné les 2 postulats ci-haut, il faut se donner des critères de décision précis avant d'amorcer toute étude et à plus forte raison, tous travaux.

Des millions ont été investis en études par tous les ministères concernés, au niveau provincial et fédéral, au cours de la période 2006-2009. Le BAPE a dû tenir des audiences. Des études d'arpentage et d'ingénierie ont été requises. Une construction achève au plein centre de l'A-640 : en plus de la voie, des viaducs, des ponceaux, des étagements et l'électrification de la voie sont nécessaires. Tout cela représente des coûts qui sont de toutes manières assumés par les contribuables. Sans compter le délai de huit (8) ans entre 2005 et 2014, période pendant laquelle le train aurait pu rouler sur les voies existantes.

En effet, le train Mascouche-Terrebonne- Laval et Montréal avait été annoncé par le gouvernement en mars 2003, qui donnait le mandat à l'AMT de mener à bien son implantation pour 2005¹⁰. Au lieu de cela, l'AMT a proposé une solution imprévue, consistant à créer une voie neuve en plein centre de la A-640. Le premier ministre lui-même en fait l'annonce au printemps 2006.

¹⁰ Le ministre a précisé que l'Agence métropolitaine de transport (AMT) sera responsable des travaux qui devraient s'échelonner sur 22 mois pour une mise en service du train de banlieue à Mascouche à la fin de l'année 2004. Il s'agit d'un investissement de 39 millions



Imaginons que nous reculons en 2004. Avant d'entreprendre toute étude sur l'opportunité d'une voie nouvelle, l'AMT aurait pu adopter comme philosophie que la priorité doit être accordée au recours aux voies ferrées existantes pour desservir sans délai la population. Tout nouvel ouvrage devrait se greffer à des lignes existantes et non l'inverse.

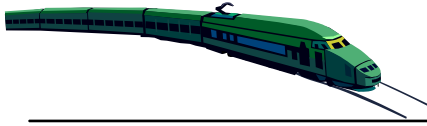
Quand notre comité a rencontré le MTQ en 2010, nous avons fait valoir une économie garantie de 50M\$, chiffre qui paraît maintenant ridicule au vu des dépassements de coûts affreux qui ont amené le projet au seuil des 800M\$.

Nous avons présenté nos chiffres au MTQ, qui les a endossés. Le projet de train entre Mascouche-Terrebonne- Laval et Montréal était alors évalué à 175M\$.

Voici copie du chèque symbolique que CoCiTCEL était prêt à remettre à la ministre des transports en 2010.

SPÉCIMEN DE CHÈQUE	28 AVRIL 2010
COALITION TRANSPORTS LAVAL-LANAUDIÈRE	
<u>50 000 000, 00 \$</u>	
À l'ordre de LA MINISTRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC	
_____ CINQUANTE MILLIONS _____/00	
SIGNATURE :	

Valide à l'acceptation du projet du train dans l'Est de Laval par le MTQ.	



Nos recommandations sont simples :

Privilégier une voie parallèle à la voie existante du CP en boucle avec le nouveau train de l'est de façon à doubler l'achalandage des usagers vers Montréal via Laval.

Des sources de financement pour les transports collectifs ? Évitions le gaspillage ! Faisons les bons choix et rentabilisons nos ressources de façon à encourager les citoyens d'utiliser les transports en commun et promouvoir les économies qu'ils feront en laissant leur véhicule à la maison.

2. Réaménagement du budget alloué au transport

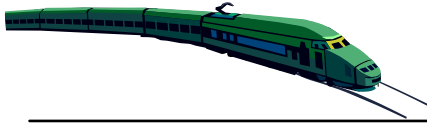
À partir de l'enveloppe que le MTQ consacre aux transports sur le territoire de la CMM, une part plus grande du budget devrait être allouée aux transports collectifs. En particulier, CoCiTCEL suggère, comme d'autres d'ailleurs, que le MTQ consacre ses fonds routiers à l'entretien et à la réfection du réseau (incluant ponts et échangeurs), et qu'au lieu de construire de nouvelles routes, - qui ne manquent jamais d'aboutir en congestion routière au bout de quelques années - que le ministère consacre ces fonds aux transports collectifs.

De cette manière, le public verrait que le gouvernement met l'emphase sur les transports collectifs, ce qui est une approche essentielle si on veut réduire les gaz à effets de serre. Des vœux pieux? Nous ne sommes pas les seuls à le penser.

Dans une entrevue au Journal Métro en 2010, la ministre Julie Boulet, alors responsable du MTQ affirmait : « ...qui plus est, si Québec veut atteindre son objectif de réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre sous le niveau de 1990 d'ici 2020, il doit investir dans les transports en commun. ... Le secteur des transports est responsable pour 40% des émissions de gaz à effet de serre. Si on veut avoir -20%, quelque part il va falloir toucher au secteur des transports et aux transports collectifs de façon importante. »¹¹.

3. Planification du développement municipal

¹¹ Journal Métro, p.4, 16 février 2010



Croissance rapide de l'immigration :

Une part importante des immigrants de Laval (63 %) sont arrivés au Canada avant 1991. Historiquement, Laval n'est pas leur premier lieu d'habitation et, si ce phénomène est encore présent, la tendance est au changement.

Toutefois, la croissance fulgurante de la population immigrante est un des phénomènes populationnels les plus remarquables à Laval.

Entre 2001 et 2006, la cohorte de nouveaux arrivants (au pays depuis moins de cinq ans) a doublé, passant à près de 9 000 personnes. Le phénomène est particulièrement visible à Chomedey; la population immigrante a augmenté de 5 033 personnes (24 % de la croissance lavalloise) dont 73 % sont de nouveaux arrivants. La croissance de la population immigrante a également été importante à Sainte-Dorothée (+ 3 179 immigrants), Fabreville (+ 2 348) et Sainte-Rose (+ 2 055).

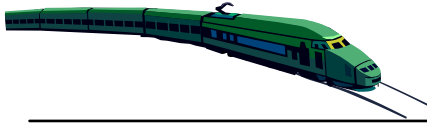
Dans les villes de banlieue au nord et au sud de l'île de Montréal, le taux de faible revenu chez les immigrants est de 21 % et 39 % chez les immigrants récents contre 12 % chez les non-immigrants.

Ainsi, à Laval, la pauvreté a tendance à se concentrer dans quelques quartiers qui doivent composer avec des réalités de plus en plus complexes.

Pour diminuer le coût des transports collectifs, celui-ci doit se planifier dès la conception d'un nouveau quartier. La méthode traditionnelle de développement des banlieues est qu'un promoteur propose à une municipalité de développer tel ou tel secteur, - en abattant des arbres qui ne seront pas remplacés la plupart du temps -, et en érigeant des maisons le long d'une nouvelle rue ou le long d'un nouveau tracé de train. Le plus souvent, cette rue ou ce nouveau développement n'est pas relié aux autres plus loin - sauf par une route bien sûr.

Il devient très difficile pour une société de transports de relier entre eux tous ces îlots épars. Il va de soi que cette opération ne peut être rentable.

L'approche inverse consiste à ce que la municipalité décrète que le développement se fasse de manière planifiée, autour d'un pôle ou d'un lien de transport collectif déjà prévu. Que ce soit un circuit d'autobus, un terminus



d'autobus ou une gare de train, le principe doit être le même : c'est la disponibilité et l'accès aux transports collectifs qui doivent dicter l'emplacement des commerces de proximité et des nouvelles résidences, uni- ou multifamiliales pour interconnecter les quartiers entre eux afin que toute la ville de Laval en bénéficie.

Cette suggestion va dans le sens du PMAD qui propose un développement municipal planifié, et une densification de l'habitation. De cette manière, l'autobus ou le train n'a pas à « courir » après ses passagers, ce sont les passagers qui s'adaptent à l'emplacement des pôles de transports collectifs.

La philosophie sous-jacente à cette proposition est de placer le citoyen au cœur du développement municipal et non la voiture.

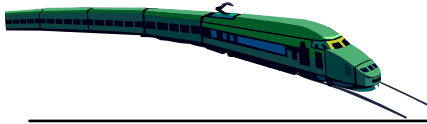
Tout ceci dans le but de favoriser la marche et l'usage des transports collectifs. Pour ce faire, il est évident que les nouveaux quartiers devraient être munis de trottoirs et les routes environnantes éclairées.

Même les centres commerciaux devraient être développés en tenant compte de l'accès par autobus plutôt qu'un accès exclusif en voiture. Certains centres commerciaux sont tellement étendus, avec des magasins éparpillés sur une vaste superficie, sans trottoir pour les relier, qu'il devient à toutes fins utiles impossible pour un usager des transports collectifs d'en profiter. L'étendue des stationnements est si vaste qu'il devient dangereux pour les piétons de se rendre à leur commerce sans se faire accrocher par une auto qui circule généralement assez vite.

Pour réussir à implanter ces changements de mentalité, les plans d'urbanisme des villes devraient être contraignants. Ils ne devraient pas seulement demeurer des intentions, mais devenir des balises, dans le même esprit que la loi sur le zonage agricole.

Transports : Un casse-tête pour plusieurs résidents de Saint-François

- Services d'autobus limités – pas de train de banlieue
- Quartier éloigné des stations de métro
- Écoles difficiles d'accès (écoles Leblanc et Hébert)
- Déplacement est-ouest est difficile d'un quartier à l'autre
- Pas de trottoirs pour le transport actif



- Pistes cyclables non continues - ne se rejoignent pas (Boul. des Mille-Îles)
- Boulevard Marcel-Villeneuve pas éclairé et pas de points de surbrillance pour délimiter les rebords de la route. (Route dangereuse en hiver)

Les services de transports collectifs seront davantage rentabilisés s'ils sont associés à des stationnements incitatifs, et à des commerces de proximité. Cela créerait des pôles de développement naturels autour des transports collectifs. D'autre part, le fait de laisser sa voiture dans un stationnement incitatif empêche de la considérer comme indispensable quand il s'agit de se rendre sur un territoire dense, comme le centre-ville en particulier.

Dans le cas de l'est de Laval, deux zones méritent d'être desservies en stationnement incitatifs : la sortie nord du pont de la A-25 ainsi que le terminus Laval de l'autobus rapide sur Pie-IX. Cet autobus rapide (SRB) doit desservir l'axe Pie-IX entre la rue Notre-Dame à Montréal et l'autoroute 440 à Laval.

Qui dit stationnement incitatif dit mise en réserve de terrains publics.

Nous demandons à la CMM de réserver des terrains publics aux fins de gares intermodales et de stationnement incitatifs dans l'est de Laval.

CoCiTCEL n'est pas seul à croire aux bienfaits des stationnements incitatifs.

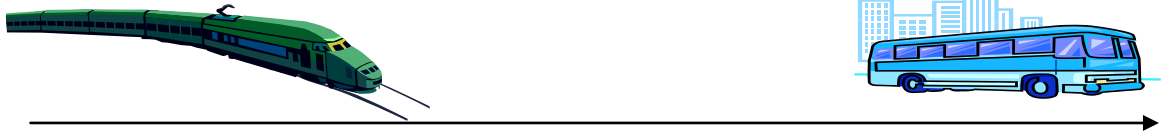
Nous présentons ici 2 citations qui valent leur pesant d'or :

- i. En relation avec le projet [pont de la A-25] ... on prévoit qu'à court terme elle permettra de consolider la voie réservée sur l'autoroute 25 qui existe à Laval et d'aménager un stationnement incitatif à Laval »¹².
- ii. dans ce contexte, la Ville [Laval] privilégie le prolongement de l'autoroute 25 et l'aménagement d'un corridor de transport en commun vers les stations de métro Anjou et Radisson. La construction de voies réservées sur les ponts est proposée ainsi que l'aménagement de pôles de transport avec stationnements incitatifs pour soulager les problèmes de circulation entre Montréal et Laval.¹³

¹² Rapport d'enquête et d'audience publique sur le futur pont de la 25, BAPE, rapport 215. septembre 2005. Énoncé de l'AMT pp. 39-40.

¹³ op. cit pp. 39. Énoncé de Ville de Laval.

Comité de Citoyens pour des Transports Collectifs dans l'Est de Laval (CoCiTCEL)



Nous sommes heureux de constater que ces deux organismes publics que sont l'AMT et la Ville de Laval se sont déjà compromis en faveur des stationnements incitatifs.