

MÉMOIRE SUR LE PLAN D'URBANISME ET DE MOBILITÉ (PUM) 2025

Office de consultation publique de Montréal

Karine Boucher, Sameer Haidari

Camille Huppé et Geneviève Matte

Étudiants au baccalauréat en urbanisme de l'Université du Québec à Montréal

Table des matières

Introduction.....	3
Contexte générale.....	4
Propositions	5
Proposition 1 : Relier la station de métro Côte-Vertu à la station du REM Bois-Franc .	6
Proposition 2 : Mettre en place un tramway à partir de la station Bois-Franc directement à Montmorency	8
Proposition 3 : Train de l'est passant par Laval.....	8
Proposition 4 : Tramway au niveau du pont pie-IX connectant Laval et Montréal	9
Conclusion.....	10
Références.....	11

Introduction

Dans le contexte actuel où des défis sociaux et des défis environnementaux sont présents, la nécessité d'une transition écologique et d'un développement durable devient une des priorités majeures. Notre vision s'aligne avec la vision proposée dans le Plan d'Urbanisme Municipal (PUM), soutenant la transition écologique et la biodiversité, la création d'environnements favorisant la santé et la sécurité ainsi que l'équité sociale et territoriale.

Nous désirons aussi lutter contre les changements climatiques et atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Dans cette optique, nous proposons des solutions novatrices permettant de réduire la dépendance aux transports motorisés individuels, en favorisant un transfert vers des modes de transport actifs et collectifs. Cette approche vise non seulement à réduire notre empreinte carbone, mais aussi à améliorer la qualité de vie des habitants.

Par ailleurs, nous mettons de l'avant des initiatives destinées à développer des réseaux de transports actifs et collectifs, adaptés aux besoins actuels et futurs. Ces solutions contribueront à moderniser les infrastructures existantes, tout en offrant une offre de services accrue et diversifiée.

Contexte générale

Bien que nous soyons en grande partie en accord avec le PUM 2025, nous avons relevé une lacune importante en ce qui concerne la connectivité entre Laval et Montréal. Comme perçu dans la carte *Vision 2050 du réseau de transport collectif structurant*, le système est seulement axé pour l'île de Montréal, négligeant totalement les connexions avec les autres régions métropolitaines voisines. Bien que le Plan d'urbanisme de mobilité soit axé sur la ville de Montréal, il est crucial d'envisager des liaisons avec les autres zones, étant donné que Montréal attire un grand nombre de visiteurs et de travailleurs chaque jour.



Source : https://www.reddit.com/r/montreal/comments/1de6ayq/carte_du_r%C3%A9seau_de_transport_collectif/

Actuellement, les lacunes dans la connexion entre les réseaux de transport en commun de Montréal, de Laval et de la couronne nord compliquent la vie des usagers qui transitent quotidiennement entre ces deux villes pour le travail ou les études. Selon un article de Radio-Canada se basant sur des données recenser par Statistique Canada, *un peu plus de la moitié des Lavallois vont à Montréal pour travailler* (Radio-Canada, 2017).

Voici quelques données illustrant l'ampleur du problème venant du profil sociodémographique de l'agglomération de Montréal (Mise en valeur du territoire et du patrimoine Montréal, 2009) :

« Un total de 611 350 personnes se déplacent en direction de l'agglomération de Montréal pour le travail, à l'heure de pointe du matin, dont 404 912 (66 %) qui résident à l'intérieur même de l'agglomération et 206 437 (34 %) qui proviennent de l'extérieur de l'île de Montréal. Parmi ceux-ci, les déplacements en provenance de Laval sont les plus nombreux : 57 516 personnes se déplacent vers l'île de Montréal pour travailler quotidiennement le matin. »

« 442 934 personnes se déplacent vers l'agglomération pour les études. Elles se répartissent comme suit : 389 174 personnes (88 %) qui habitent déjà l'agglomération et 53 760 personnes (12 %) qui proviennent de l'extérieur du territoire. Tout comme pour le travail, c'est de Laval qu'est généré le plus grand volume de déplacements : 17 060 personnes quittent quotidiennement l'Île Jésus pour venir étudier dans l'agglomération de Montréal. »

En projection pour 2031, Laval et la couronne nord devrait constituer plus d'un quart de la région métropolitaine de Montréal (Chambre de commerce du Montréal métropolitain, 2010). Cependant, les infrastructures de transport en commun actuelles ne répondent pas aux besoins croissants de la population. Présentement, les principaux freins à l'utilisation du transport en commun sont le manque de bus et de trains de banlieue, la fréquence, des tarifs parfois élevés, le temps de trajet peu compétitifs par rapport à la voiture, le changement régulier de mode de transport, etc. De plus, les options de trajet sont limitées, entraînant des surcharges dans les transports en commun, ce qui décourage les citoyens à les utiliser.

De plus, les services de transport ne désert pas uniformément le territoire de Laval et de la couronne nord, ce qui oblige les résidents à utiliser leur voiture pour se rendre aux stations de métro ou de trains principaux possédant des stationnements incitatifs. Ce phénomène entraîne souvent une saturation de ces stations assez tôt le matin poussant ainsi de nombreux usagers à faire l'intégralité du trajet en voiture.

Propositions

Étant donné l'impossibilité d'effectuer le trajet en une seule étape, il est crucial de garantir une intermodalité efficace entre les transports en commun. Nos propositions reposent sur ce concept fondamental, qui permet aux passagers de passer d'un mode de transport à un autre de manière fluide et efficace. L'objectif de l'intermodalité est d'offrir aux usagers des options de déplacement flexibles, leur permettant de combiner divers moyens de transport pour atteindre leur destination.

L'intermodalité offre de nombreux avantages, notamment une plus grande accessibilité pour les usagers, une réduction des temps de trajet, une diminution de la congestion routière et une meilleure utilisation des infrastructures de transport déjà en place. De plus, elle contribue à promouvoir des modes de déplacement plus durables et de mobilité active en encourageant l'utilisation des transports en commun, du vélo et de la marche.

Cependant, une connectivité insuffisante des modes de transport peut engendrer plusieurs problèmes majeurs. Tout d'abord, elle peut conduire à une augmentation de

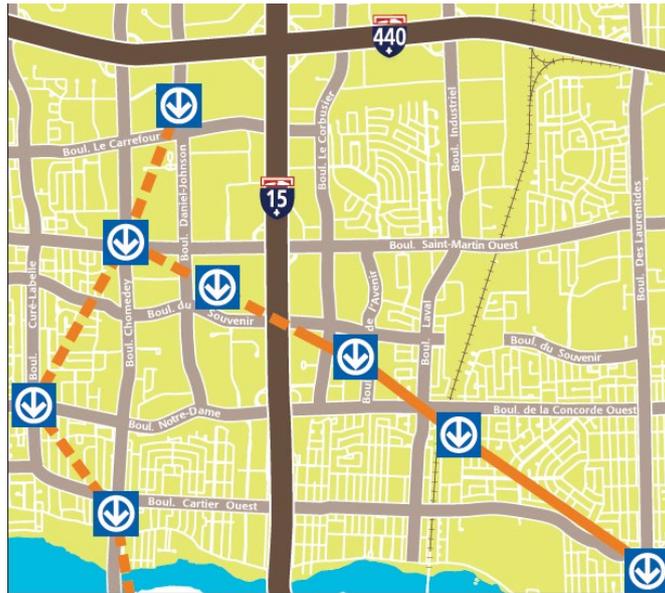
la congestion et de l'engorgement des routes. Lorsque les passagers ne disposent pas d'options de transport interconnectées, ils sont plus enclins à utiliser leur propre voiture pour leurs déplacements, ce qui entraîne une saturation des infrastructures routières et des temps de trajet plus longs pour tous les usagers.

Pour remédier à cette situation actuelle, nous proposons :

- 1- **Relier la station de métro Côte-Vertu à la station du REM Bois-Franc** en y ajoutant deux stations de métro supplémentaires et
- 2- **Mettre en place un tramway à partir de la station Bois-Franc** se connectant à la station de métro Montmorency permettant la connexion avec le projet de tramway de la Concorde traversant d'est en ouest la ville de Laval.
- 3- **Connecter le train de l'est à partir de la gare de Repentigny jusqu'à la station de métro de la Concorde**, en passant par l'arrêt pie-IX et boulevard Saint-Martin.
- 4- **Connecter les projets de transports collectifs de Laval et Montréal par un tramway** au niveau du pont pie-IX.

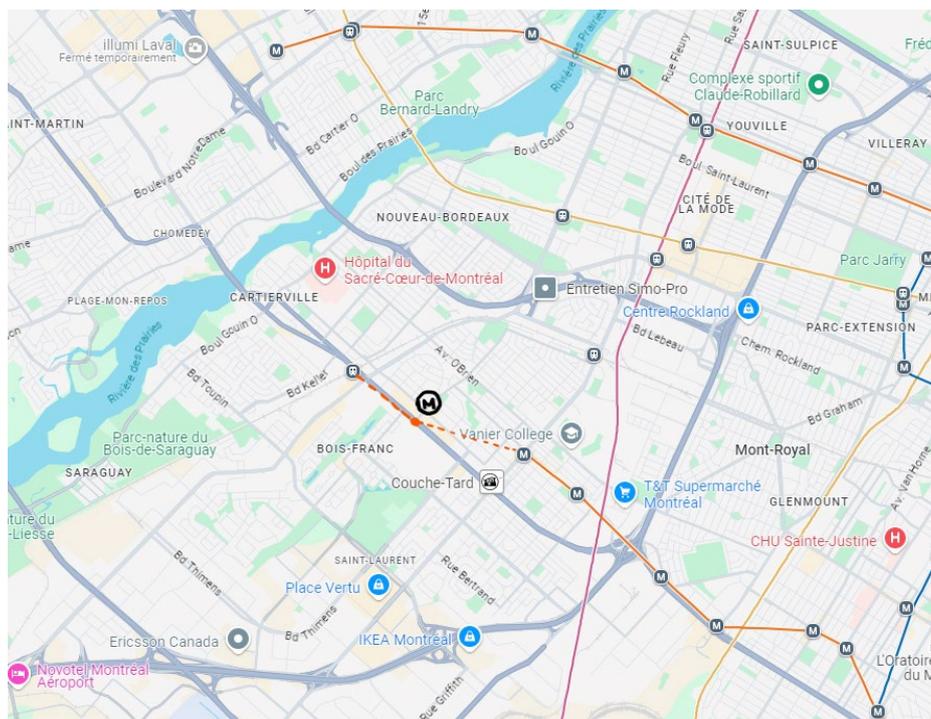
Proposition 1 : Relier la station de métro Côte-Vertu à la station du REM Bois-Franc

Dans le Plan de mobilité durable 2031 de la ville de Laval, le projet prévu est d'ajouter 5 stations de métro sur le territoire. Effectivement, il aura une prolongation de la ligne orange existante afin de créer deux stations de métro soit une située à l'intersection du boulevard Daniel-Johnson et du boulevard du Souvenir et la deuxième à l'intersection du boulevard Saint-Martin Ouest et du boulevard Chomedey. Il parle aussi d'ajouter 3 stations de métro qui seraient perpendiculairement à la ligne orange en créant une station proche du Carrefour Laval, une deuxième station située à l'intersection du boulevard Curé-Labelle et du boulevard Notre-Dame et une troisième située à l'intersection du boulevard Chomedey et du boulevard Cartier Ouest. Selon eux, le tracé perçu sur l'image ci-dessous permettrait de maximiser le potentiel de densification urbaines.



Source : (Ville de Laval, 2021)

Selon nous, ce projet n'est pas le plus optimal pour la ville de Laval et pour sa connectivité à Montréal. L'ajout de 5 stations de métro engendra des coûts considérables. Des alternatives moins coûteuses pourraient être réalisées avec une meilleure efficacité. Pour notre part, nous proposons plutôt d'ajouter seulement 2 stations de métro partant de la station de métro Côte Vertu allant jusqu'à la station de gare Bois-Francs. Cela permettrait de connecter le métro directement au réseau express métropolitain (REM). Les Lavallois auront donc un accès direct vers Montréal, évitant un transfert de mode de transport. La carte ci-dessous représente le projet envisagé.



Source : Google Maps. (2024).

Proposition 2 : Mettre en place un tramway à partir de la station Bois-Franc directement à Montmorency

La seconde proposition vient compléter la première. Nous préconisons l'ajout d'une nouvelle liaison afin d'améliorer la connexion entre Montréal et Laval, à travers la création d'un tramway reliant la station du REM Bois-Franc à la station de métro Montmorency. Les usagers pourront donc directement se rendre au pôle central de Laval.

Proposition 3 : Train de l'est passant par Laval

Le Plan d'Urbanisme et de Mobilité (PUM) de Montréal a historiquement axé ses efforts sur l'accessibilité au centre-ville de Montréal, un pôle économique et culturel majeur. Cependant, la région métropolitaine évolue vers une dynamique polycentrique où d'autres pôles, tels que le futur centre-ville de Laval, jouent un rôle croissant. Afin de répondre à ces nouvelles réalités, il est essentiel de développer des infrastructures de transport en commun qui facilitent non seulement l'accès au centre-ville de Montréal, mais aussi les déplacements inter-pôles, afin de créer un réseau de mobilité cohérent et inclusif. Le train de l'Est de Laval, reliant Gare de la Concorde à Repentigny et connecté au SRB Pie-IX, incarne cette vision en renforçant la connectivité régionale.

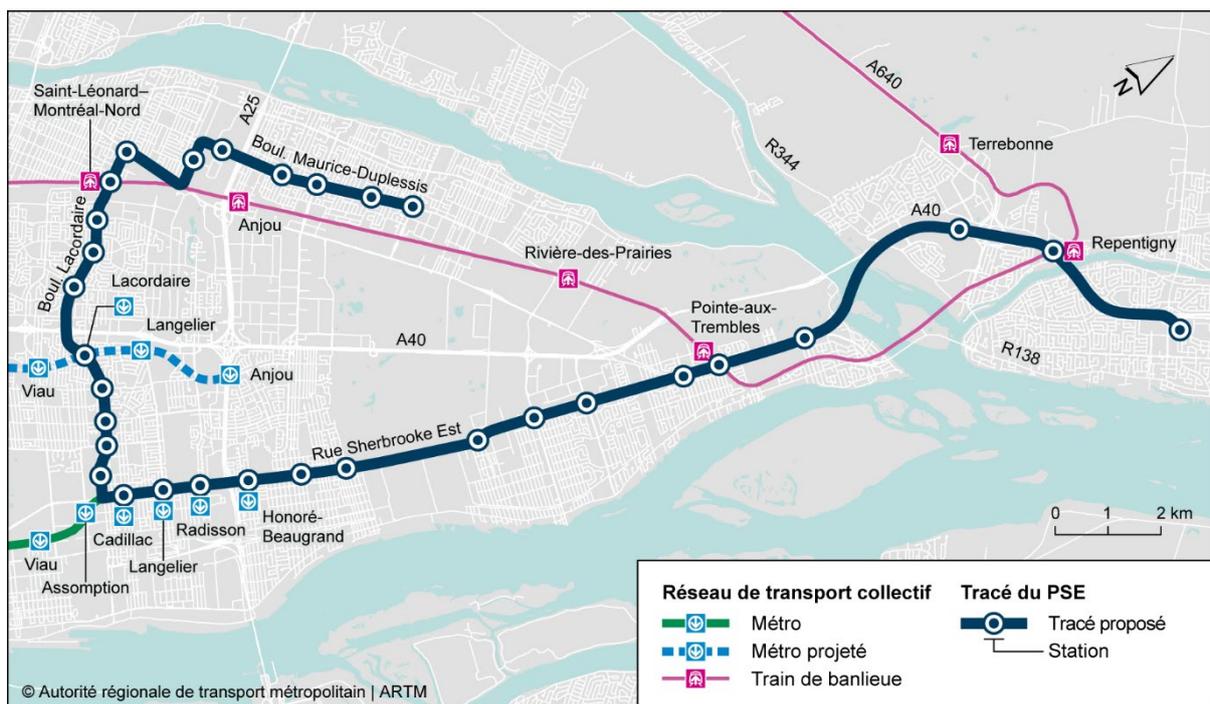
Le centre-ville de Montréal demeure un lieu clé pour l'emploi, les affaires, et la culture. Cependant, l'émergence de pôles secondaires, tels que le nouveau centre-ville de Laval, nécessite une approche de transport qui ne se concentre pas uniquement sur Montréal. L'émergence de nouveaux pôles ne menace pas le centre-ville de Montréal, mais le complète en créant un réseau urbain équilibré et interconnecté qui renforce l'attractivité et la résilience de l'ensemble de la région. En effet, en reconnaissant l'importance des autres pôles, on réduit la pression sur les infrastructures du centre-ville tout en renforçant son attractivité grâce à une meilleure répartition des flux de déplacements.

Le train de l'Est de Laval intègre le nouveau centre-ville de Laval dans un réseau métropolitain élargi, offrant une connexion directe entre Laval, Montréal et la couronne nord. Ce lien permet aux résidents et travailleurs d'accéder facilement aux nouveaux emplois, logements, et espaces culturels de Laval sans devoir passer par Montréal. Le projet soutient le développement économique de Laval en facilitant l'accès aux ressources régionales et en renforçant l'attractivité du nouveau pôle. Un réseau de transport bien connecté renforce l'attractivité de ces différents pôles urbains, rendant chaque centre plus accessible aux résidents et aux entreprises. De plus, le train de l'est de Laval soutient non seulement le développement du futur centre-ville de Laval, mais contribue également à une meilleure intégration économique régionale en connectant divers pôles de manière fluide et cohérente. En effet, en investissant dans une mobilité multipôle, nous bâtissons une métropole plus résiliente, inclusive et durable, répondant aux besoins d'une population en pleine évolution.

Contrairement à une approche centrée uniquement sur le centre-ville de Montréal, le train de l'est permet des déplacements transversaux entre banlieues et pôles secondaires. Cela réduit les déplacements inutiles vers le centre-ville et offre une alternative efficace à l'automobile, diminuant la congestion et les émissions de gaz à effet de serre. En effet, l'interconnectivité multipôles permet de répartir plus équitablement les flux de déplacements et de réduire la dépendance à l'auto. En offrant des connexions directes entre Laval, Montréal et les pôles de la couronne nord, le train de l'Est contribue à désengorger les routes et à offrir une alternative durable, diminuant ainsi les impacts environnementaux négatifs liés aux déplacements. De plus, en intégrant le train avec le SRB Pie-IX, le projet crée une liaison stratégique qui offre un accès rapide à Montréal, tout en connectant les usagers aux autres pôles urbains.

Proposition 4 : Tramway au niveau du pont pie-IX connectant Laval et Montréal

Afin d'offrir une connexion en transport collectif efficace entre Montréal et Laval, nous proposons un mode de transport de type tramway partant de la future gare de train Saint-Martin/Pie-IX à Laval, qui se connecte au tracé de tramway de l'est de Montréal proposé par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM).



Source : Autorité régionale de transport métropolitain. (Avril 2024).

Ce tracé que nous proposons permet également de connecter des futurs projets structurants de transport collectif de type tramway d'est en ouest sur le boulevard de la Concorde ou sur le boulevard Saint-Martin à Laval.

Bien que le Service Rapide par Bus (SRB) soit déjà en place sur le boulevard Pie-IX, le tramway proposé représente une avancée significative en matière de connectivité.

Il permettra d'établir une liaison directe avec le tramway de l'est de Montréal, tout en facilitant les échanges avec les transports collectifs est-ouest de Laval et le train de l'est prévu pour desservir l'est de Laval ainsi que la couronne nord.

Cette initiative contribuera non seulement à faciliter les déplacements transversaux de la population de Montréal-Nord vers les différents pôles urbains de la ville de Laval, ainsi que les déplacements de la population lavalloise vers les différents pôles d'emplois à Montréal, mais aussi à renforcer l'intégration des différents modes de transport collectifs auprès des usagers.

Conclusion

En conclusion, le manque de connectivité entre Laval et Montréal représente un défi majeur pour la mobilité régionale. Actuellement, le PUM ne semble pas suffisamment prendre en compte l'importance de cette liaison, qui est essentielle pour favoriser des déplacements fluides et efficaces. En négligeant d'améliorer les infrastructures et les services de transport entre ces deux villes, nous risquons de freiner le développement économique, d'accroître la congestion routière et d'augmenter la dépendance à la voiture.

Pour répondre aux besoins croissants des usagers et promouvoir une mobilité durable, il est crucial d'intégrer des solutions visant à renforcer cette connectivité dans les projets futurs. L'ensemble des interventions que nous proposons vise à promouvoir une mobilité durable en réduisant l'utilisation et la dépendance à la voiture. De ce fait, en diminuant le besoin de stationnements incitatifs, ces actions favorisent un aménagement urbain plus efficace et accessible. De plus, en contribuant à la réduction des gaz à effet de serre (GES), elles participent activement à la lutte contre le changement climatique. Ainsi, ces mesures ne se contentent pas d'améliorer la qualité de vie des citoyens, mais elles s'inscrivent également dans une démarche responsable et respectueuse de l'environnement.

Références

Autorité régionale de transport métropolitain. (Avril 2024). *Proposition de trace du projet structurant de l'est*. <https://www.artm.quebec/grands-projets/projets-dinfrastructure/projet-structurant-de-lest/>

Chambre de commerce du Montréal métropolitain. (novembre 2010). *LE TRANSPORT EN COMMUN : Au cœur du développement économique de Montréal*. Chambre de commerce du Montréal métropolitain. https://www.ccomm.ca/documents/etudes/2010_2011/10_11_26_ccmm_etude-transport_fr.pdf

Google Maps. (2024). [Métro Côte-Vertu]. Récupéré le 26 septembre 2024 de https://www.google.ca/maps/@45.5183454,-73.6951835,13z/data=!5m1!1e2?entry=ttu&q_ep=EgoyMDI0MDkxOC4xIKXMDSoASAFQAw%3D%3D. Modifié par Geneviève Matte.

Méloche-Holubowski, M. (1er décembre 2017). *Les Canadiens habitent-ils près de leur travail?* Radio-Canada. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1070627/travailleur-travail-lieu-deplacement-residence-cartes-montreal-vancouver-toronto-calgary>

Mise en valeur du territoire et du patrimoine Montréal. (2009). *Profil sociodémographique : Agglomération de Montréal*. Direction du développement économique et urbain, service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine. https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/mtl_stats_fr/media/documents/AGGLOM%C9RATION%20DE%20MONTR%C9AL_MAI%2009_0.PDF

Ville de Laval. (juin 2021). *Laval 2031 : Une ville en mouvement Plan de mobilité durable*. Ville de Laval. <https://www.laval.ca/Documents/Pages/Fr/Citoyens/urbanisme-et-zonage/plan-mobilite-durable-consultation.pdf>