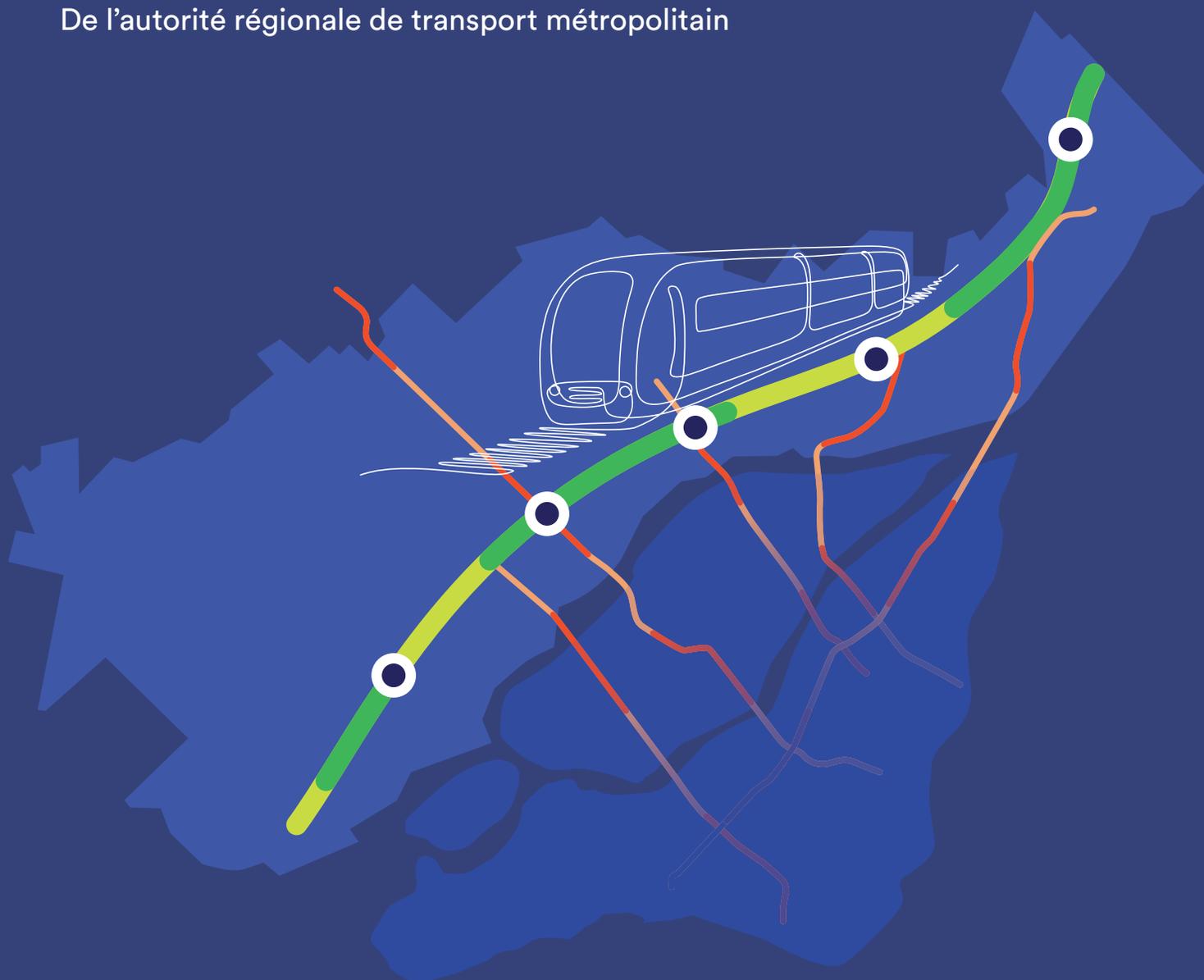


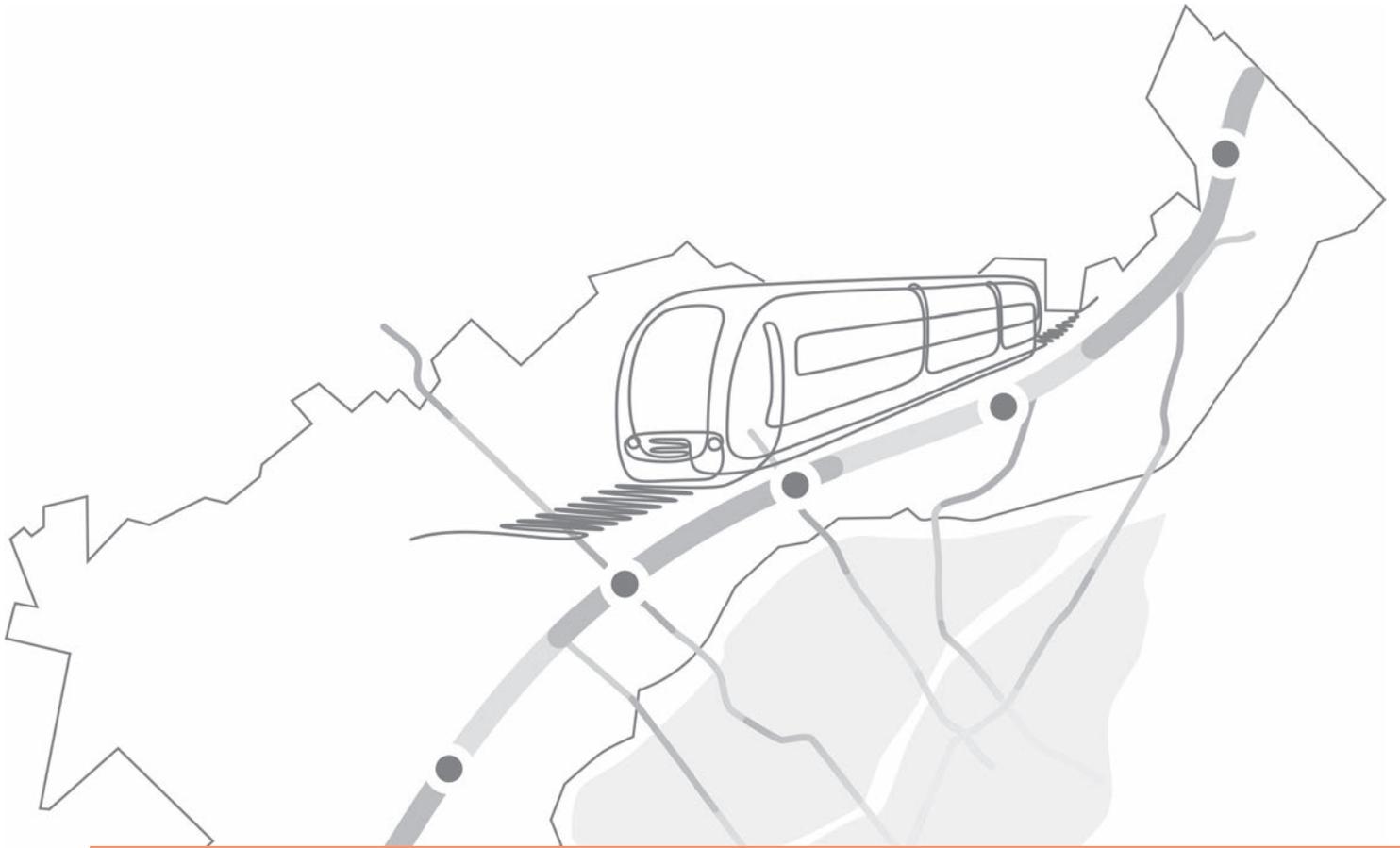
TABLE DES PRÉFETS ET DES ÉLUS
DE LA COURONNE NORD

MÉMOIRE

Projet de plan stratégique de développement du transport collectif

De l'autorité régionale de transport métropolitain





« Les problèmes collectifs ne disparaissent pas parce que nous en avons trop parlé; ils subsistent parce que nous ne les avons pas résolus. Ne point céder à la lassitude et les remettre obstinément sur la place publique semblent les devoirs élémentaires de qui ne renonce pas à la réflexion. »

FERNAND DUMONT
Raisons communes



TABLE DES MATIÈRES

1. SOMMAIRE	10
2. INTRODUCTION	20
3. PRÉAMBULE	24
4. LES ENJEUX	31
5. LA VISION	40
6. LA MISE EN ŒUVRE DU PSD	44
7. LA STRATÉGIE ET LE PLAN D'ACTION	57
8. LES DÉFIS DE FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF	73
CONCLUSION	82
ANNEXE 1 - NOTE TECHNIQUE	88

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 - Table des acronymes et abréviations	6
Tableau 2 - Évolution de la population dans la Communauté métropolitaine de Montréal, 2006-2016	32
Tableau 3 - Évolution du nombre de ménages dans la Communauté métropolitaine de Montréal, 2006-2016	33
Tableau 4 - Évolution du nombre de mises en chantier dans la Communauté métropolitaine de Montréal, 2006-2019	34
Tableau 5 - Évolution des parts de marché des mises en chantier dans la Communauté métropolitaine de Montréal, 2006-2019	35
Tableau 6 - Évolution du nombre d'emplois dans la Communauté métropolitaine de Montréal, 2006-2016	36
Tableau 7 - Plan québécois des infrastructures 2020 - 2030	48
Tableau 8 - Projets en planification	50
Tableau 9 - Projets à l'étude	51
Tableau 10 - Plan québécois des infrastructures 2020 – 2030	74
Tableau 11 - Projets en planification	76
Tableau 12 - Projets à l'étude	77
Tableau 13 - Nombre de projets selon les secteurs de la CMM	77
Tableau 14 - Évaluation des coûts d'immobilisations du transport collectif 2021 - 2030	78
Tableau 15 - Évaluation des coûts d'exploitation du transport collectif 2021 - 2030	78

LISTE DES FIGURES

Figure 1 - Les services de transport collectifs dans la région métropolitaine de Montréal (figures 11, 12, 13, 14, 15 du PSD)	44
Figure 2 - Le RTCS existant et les projets à l'étude, reconnus par le PQI et le PIDTC (figure 20 du PSD)	58
Figure 3 - Relation entre les MPB et le Réseau de transport collectif structurant (figure 21 du PSD)	58
Figure 4 - Tramway à Oslo (Norvège)	66
Figure 5 - Réseau de navettes fluviales à Stockholm (Suède)	66
Figure 6 - L'autoroute cyclable de Copenhague (Danemark)	67

ARTM	.....	<i>Autorité régionale de transport métropolitain</i>
CMM	.....	<i>Communauté métropolitaine de Montréal</i>
CN	.....	<i>Canadien National</i>
CP	.....	<i>Canadien Pacifique</i>
EOD	.....	<i>enquête Origine Destination</i>
GES	.....	<i>Gaz à effet de serre</i>
LÉEO	.....	<i>Lien électrique est-ouest</i>
MRC	.....	<i>Municipalité régionale de comté</i>
MTQ	.....	<i>Ministère des transports du Québec</i>
PDI	.....	<i>programme des immobilisations</i>
PIDTC	.....	<i>Plan des initiatives du transport collectif</i>
PMAD	.....	<i>Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal</i>

TABLEAU 1

TABLE DES ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS

<i>politique de mobilité durable</i>	.....	PMD
<i>Programme particulier d'urbanisme</i>	.....	PPU
<i>Plan québécois des infrastructures</i>	.....	PQI
<i>Plan stratégique de développement du transport en commun</i>	.....	PSD
<i>Réseau express métropolitain</i>	.....	REM
<i>réseau de transport collectif et actif structurant</i>	.....	RTCS
<i>schéma d'aménagement et de développement</i>	.....	SAD
<i>Service rapide par bus</i>	.....	SRB
<i>Territoire comparable de 1998 (dans les enquêtes Origine Destination)</i>	.....	TC98
<i>Transit Oriented Development (aire TOD)</i>	.....	TOD
<i>Table des préfets et des élus de la couronne Nord</i>	.....	TPÉCN



1. SOMMAIRE



1. SOMMAIRE

La Table des préfets et des élus de la couronne Nord (TPÉCN) fondait beaucoup d'espoir dans le projet de plan stratégique de développement du transport collectif (PSD) de la région métropolitaine de Montréal (la région).

Nous n'avons pas été déçus de la réflexion audacieuse réalisée en si peu de temps par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) qui a été mise en place il y a peu de temps encore.

Il s'agit pour nous d'un effort de planification remarquable qui démontre une grande ouverture d'esprit. Le défi était de taille. Il s'agit d'une première au Québec.

Toutefois, la Table des préfets et des élus de la couronne Nord insiste pour que le plan stratégique de développement du transport collectif développé par l'ARTM soit ajusté pour tenir compte de la situation objective de la couronne Nord de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).¹

L'analyse technique jointe en annexe confirme de manière objective et indiscutable que le niveau de desserte en transport collectif sur la couronne Nord est devenu un frein à son développement et que, en conséquence, il nuit à l'objectif d'améliorer la compétitivité et l'attractivité de la CMM.

Comme il a été démontré, la couronne Nord joue un rôle de plus en plus important, voire même structurant, dans la CMM autant en termes de croissance démographique que d'essor économique et social. Ce rôle prendra encore de

l'importance suite à la pandémie comme le démontre très clairement les statistiques récentes. Le réseau de transport collectif conçu à l'époque révolue où l'on dormait sur la couronne Nord tout en travaillant, en étudiant et en se récréant au centre-ville de Montréal, est désormais obsolète

La couronne Nord est devenue une région à part entière, dotée d'une offre d'emploi abondante et diversifiée, d'un cadre de vie agréable et de formules de développement adaptées aux principes de la durabilité recommandée par la CMM.

L'analyse montre que la couronne Nord a connu une phase de structuration importante de la démographie, de l'emploi et des déplacements entre 2006 et 2018. Cette structuration se traduit par un accroissement et une diversification de l'emploi, une augmentation de la rétention des déplacements dans la couronne Nord mais aussi par un maintien et un accroissement du recours à l'auto pour les déplacements de la population.

L'analyse de l'emploi a mis en évidence que la couronne Nord s'affirme progressivement comme un pôle d'emploi avec une structure économique diversifiée, des secteurs de spécialisation et un nombre absolu d'emplois en augmentation :

¹ La couronne Nord de la CMM comprend cinq MRC (Mirabel, Deux-Montagnes, Thérèse-de-Blainville, Les Moulins, L'Assomption) et 20 municipalités ou villes. Mirabel a désormais le statut de ville. Cependant, nous choisissons, par souci de clarté, de la désigner comme MRC de Mirabel. Elle se distingue de la couronne Nord de la région métropolitaine couverte par l'ARTM, laquelle englobe un territoire plus vaste. La description de chacun des territoires est réalisée dans la note technique accompagnant le mémoire. La mention « couronne Nord » dans le présent texte fait référence à la couronne Nord de la CMM. Dans tout cas contraire, le texte précise lorsqu'il fait référence au territoire de l'ARTM.

Entre 2006 et 2016, le nombre d'emplois dans la couronne Nord a augmenté de +20 % alors que, au cours de la même période, il a crû de +6 % dans le territoire de la CMM. La couronne Nord représente environ 10% de l'emploi, une part en légère augmentation depuis 2006.

Dans toutes les MRC de la couronne Nord, l'augmentation du nombre d'emplois a été supérieure à celle enregistrée dans la CMM. La MRC de Mirabel a connu la plus forte augmentation (+39 %) entre 2006 et 2016, passant de 15 460 emplois à 21 500 emplois. L'emploi dans la MRC Les Moulins a augmenté de +26 %. Dans les deux MRC, l'emploi a surtout augmenté entre 2006 et 2011. La MRC de l'Assomption a connu la moins forte augmentation (+8 %) entre 2006 et 2016.

La structure économique de la couronne Nord par grand secteur économique est relativement stable entre 2006 et 2016, avec une croissance de la part des secteurs tertiaires marchand et non-marchand (+4 % et +38 % entre 2006 et 2016). Notamment, les services de santé, d'éducation, d'administration connaissent une explosion entre 2011 et 2016 (+184 %). Le secteur primaire recule, notamment dans Mirabel (-38 %) et dans la MRC L'Assomption (-47 %) entre 2006 et 2016.

Les MRC Thérèse-de Blainville et Les Moulins représentent les plus importants pôles d'emploi avec, respectivement, 31 % et 25 % de l'emploi en couronne Nord en 2016. Mirabel en représente 12 %. Mirabel s'affirme comme pôle d'emploi dans le secteur secondaire (38 % de l'emploi en 2016).

Sur le plan des déplacements, l'analyse des tendances entre 2008 et 2018 met en évidence que la couronne Nord exerce une rétention importante :

La croissance du nombre de déplacements dans la couronne Nord a connu une tendance similaire à celle enregistrée pour la région métropolitaine de Montréal. Entre 2008 et 2018, l'accroissement du nombre de déplacements a été de +43 % (+29 % pour la population). La période 2008-2013 a été marquée par la plus forte augmentation des déplacements, de +37 %.

Lors de la pointe du matin, la majorité des déplacements de la couronne Nord sont internes (66 % en 2018) même si, entre 2008 et 2018, la part des déplacements sortants a connu la plus forte augmentation (+62 %). Entre 2008 et 2013, le nombre de déplacements internes augmente le plus après le nombre des déplacements sortants (+35 %).

Cette tendance a été enregistrée dans tous les motifs de déplacements, et notamment pour le travail. La couronne Nord représente le deuxième pôle de déplacements pour le travail en région métropolitaine de Montréal (14 %, après l'agglomération de Montréal), et la part des déplacements internes est remarquable :

Le travail représente 51 % de tous déplacements matinaux dans la région métropolitaine de Montréal et dans la couronne Nord. En couronne Nord, les déplacements pour le travail ont connu un fort accroissement, de +63 % entre 2008 et 2018, supérieur à la croissance démographique (+28 %), et concentré entre 2008 et 2013.

La part des déplacements internes dans la couronne Nord a connu la plus forte augmentation entre 2008 et 2018 (+64 %). Cet accroissement s'est concentré entre 2008 et 2013. Les déplacements internes dans la couronne Nord représentent plus de la moitié des déplacements pour le travail en pointe matinale. Il s'agit de la part la plus élevée par rapport aux autres régions.

L'analyse de la part modale montre deux tendances cruciales. Entre 2008 et 2013, la part des déplacements en transports en commun augmente fortement, notamment dans les déplacements à destination du centre-ville. Malgré tout, la part modale de l'auto reste prééminente à l'échelle de la région métropolitaine :

■ La couronne Nord représente environ 24 % des déplacements en auto en pointe matinale dans la région métropolitaine de Montréal. Cette proportion est plus élevée que celle de sa population (environ 15 %). Cette part a augmenté, plus vite que celle de la couronne Sud entre 1998 et 2018.

■ Par ailleurs, la couronne Nord a connu un accroissement de +18 % du nombre des déplacements en auto entre 2008 et 2013. Seul l'accroissement enregistré à Laval a dépassé la couronne Nord (+20 %). Dans la couronne Nord le transport collectif ou bimode a connu une augmentation modérée, de +3 % entre 2013 et 2018. Pourtant, ce mode a augmenté de +33 % entre 2008 et 2013. Il s'agit de la plus forte augmentation enregistrée au cours de la période, toutes régions d'analyse confondues.

L'accroissement de l'utilisation du transport collectif suggère que les résidents de la couronne Nord sont prêts à utiliser des infrastructures, tant est-il qu'elles soient performantes (rapidité, fréquence) et efficaces (organisation des réseaux en fonction des pôles d'activité : emploi, études).

La confrontation de l'analyse de l'évolution de l'emploi et des déplacements dans la couronne Nord avec le développement actuel du territoire et les projets existants met en évidence que la tendance identifiée précédemment a de fortes chances de s'accroître :

■ L'analyse du développement des territoires des cinq MRC de la couronne Nord a permis de mettre en évidence la relative saturation du périmètre urbain existant, la pression foncière sur la zone agricole et la concentration du développement dans la bande de territoire située de part et d'autre de l'autoroute 640 ainsi qu'entre cet axe et la rivière des Mille-Îles.

■ L'analyse de la localisation des principaux projets de développement résidentiel, commercial (logistique) et industriel (agro-technologique) a permis de souligner le caractère structurant de l'autoroute 640 pour ces différentes entreprises. Notamment, l'axe autoroutier apparaît comme un atout déterminant dans la mise en valeur de vastes territoires, à l'ouest dans la MRC de Deux-Montagnes et à l'est dans la MRC Les Moulins. Dans la MRC de Mirabel, le développement tire parti de l'autoroute 15, mais la connectivité avec la 640 est un atout essentiel également.

■ L'analyse de la distribution des terrains vacants montre qu'un quart environ de ces derniers se localise dans un rayon d'un kilomètre autour de la 640. Cette proportion est variable selon les MRC. Toutefois, les terrains vacants développables qui ne se situent pas dans ce périmètre se localisent dans un rayon de quelques kilomètres à peine autour de cet équipement de transport. Il est fort probable que cet axe continue de jouer un rôle majeur dans la mesure où une infime partie de ces terrains se situe dans les aires TOD, pourtant ciblées pour le développement durable par le PMAD.

■ Bien que le projet de REM prévoie une connexion à deux stations de trains existantes sur le territoire de la couronne Nord, soient les gares Grand-Moulin et Deux-Montagnes, il n'en reste pas moins que les municipalités de la couronne Nord ne comptent aucun réseau de transport structurant permettant de se déplacer sur l'ensemble de son territoire, et ce principalement dans l'axe est-ouest.

Il est particulièrement éloquent que, dans les aires TOD de la couronne Nord environ 90 % des déplacements se réalisent en auto. Les aires TOD sont pourtant prévues pour favoriser les liens fonctionnels entre la fonction résidentielle et commerciale et le transport en commun. Or, les réseaux existants ne satisfont pas la demande et le potentiel de développement de ces aires est extrêmement limité par rapport à la croissance des ménages attendue d'ici 2031. La capacité de développement des aires TOD permettrait d'accueillir environ 10 % des ménages supplémentaires attendus en couronne Nord, au lieu des 40% préconisés par le PMAD.

Sur le plan conjoncturel, les mesures de prévention de la pandémie de la COVID-19 pourraient accentuer des dynamiques déjà observées en couronne Nord. Notamment, sur un plan prospectif, cette crise pourrait avoir pour conséquence un déplacement de plus grande amplitude des activités (travail, résidence) en couronne Nord. Elle pourrait aussi conduire à l'accroissement des déplacements internes, à l'augmentation de la part du télétravail et des études à distance et au renforcement du poids de la couronne Nord dans les dynamiques métropolitaines. En septembre 2020, la Communauté métropolitaine de Montréal estimait à près de 40% la part des travailleurs qui télétravaillaient dans le Grand Montréal au 30 mai 2020 et à près de 40% également la part des emplois qui pourraient être effectués en télétravail dans ce même territoire.²

L'examen de la structuration des transports en commun (autobus, train, métro) sur le territoire à l'étude met en évidence un déficit important en matière de desserte, lequel contribue à expliquer les constats effectués précédemment et accentuera les tendances observées ci-dessus :

Malgré la présence de trois lignes de trains et huit gares sur le territoire de la couronne Nord, aucune ligne ne permet une connexion est-ouest dans la région. Le nombre de départs offert varie entre 8 et 17 par jour, durant la semaine, à une cadence qui varie entre 30 minutes et 1 heure aux heures de pointe. De plus, aucun service n'est offert la fin de semaine ou durant les jours fériés.

L'analyse fine des lignes d'autobus confirme cette situation. 19 lignes d'autobus de la couronne Nord (le quart du total des circuits offerts), se connectent à un secteur disposant d'une station de métro. En revanche, seuls 8 circuits d'autobus permettent de connecter une MRC à une autre sur le territoire de la couronne Nord. Il est également important de souligner qu'aucune de ces lignes d'autobus ne permet une connexion est-ouest complète sur le territoire.

De plus, la distribution des réseaux est hétérogène sur le territoire. Les circuits d'autobus se concentrent de part et d'autre de l'autoroute 640 et au sud de celle-ci jusqu'à la rivière des Mille-Îles, dans des secteurs déjà

fortement peuplés.

Ce service limité est aussi confronté à des enjeux de ponctualité, liés au fait que les voies ferrées utilisées par les trains de banlieue appartiennent à des compagnies ferroviaires de marchandises soit le Canadien Pacifique (CP) et le Canadien National (CN).

Avec une offre si peu diversifiée et mal adaptée aux activités des résidents, il n'est pas étonnant que la part modale de l'auto soit aussi prééminente dans les déplacements en couronne Nord. Plusieurs régions de la CMM proposent, depuis plusieurs années, des projets de réseau de transport en commun structurant qui permettraient de consolider les réseaux existants et d'en développer de nouveaux. Il est maintenant compris que si l'offre de transport en commun ne répond pas aux besoins des citoyens en termes de circuit offert, d'horaire et de tarif, ceux-ci ne l'utiliseront pas.

Considérant qu'il y a un manque évident en termes de réseau de transport en commun structurant, que les impacts positifs sur la croissance du marché immobilier dans les secteurs voisins des stations sont connus et que la CMM souhaite augmenter la densité minimale dans les aires TOD, il est évident que le développement d'un tel réseau favoriserait la croissance économique en couronne Nord.

Le PSD de l'ARTM vise à établir des stratégies de mobilité durable appuyées sur la politique de mobilité durable 2030 du ministère des Transports du Québec (MTQ), du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (PMAD) et du Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC Rivière-du-Nord.

Afin d'accompagner au mieux le renforcement de la structure économique des territoires métropolitains et ce jusqu'en 2050, le PSD devrait intégrer à sa planification des services et des infrastructures de transport en commun un projet structurant de transport en commun orienté est-ouest, bouclant avec les axes stratégiques nord-sud, et destiné à soutenir l'essor de la couronne Nord.

² Communauté Métropolitaine de Montréal (2020). Le télétravail. Perspectives et enjeux d'aménagement pour la région métropolitaine. Notes de travail, 30 septembre, 10 pages.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS ET DES POSITIONNEMENTS

Concernant le diagnostic et les enjeux

■ Considérant l'ampleur du développement observé sur la couronne Nord lors des dernières années et du développement qui y est attendu lors des prochaines années, la TPÉCN recommande qu'un quatrième enjeu soit identifié au Plan stratégique de développement (PSD), soit celui de la disparité dans la qualité des modes de transport offerts à travers la région métropolitaine, ce qui a pour effet de privilégier la compétitivité et l'attractivité de certains secteurs, donc d'une partie de la population et des structures économiques, au détriment de certains autres.

■ La TPÉCN est également d'avis qu'un diagnostic précis pour la couronne Nord, portant notamment sur l'achalandage, les motifs de déplacement et les destinations devrait accompagner la version finale du PSD.

Concernant la vision et les orientations

■ La TPÉCN est d'avis que le PSD doit avoir un rôle stratégique plus large, non seulement à la lumière des enjeux environnementaux, mais aussi et surtout en matière de développement urbain, de développement économique, social et culturel. Il doit servir de catalyseur. Le PSD ne doit donc pas uniquement s'inscrire dans la desserte des points de service (TOD) et des corridors de transport actuels où le PMAD projette de diriger 60 % de la croissance démographique. Les points de service devront être revus et redéployés de façon à assurer la mise en place d'un réseau structurant qui favorisera l'accroissement de l'attractivité et la compétitivité de l'ensemble de la région métropolitaine.

■ La TPÉCN est d'avis qu'il faut mettre en place un réseau de transport collectif structurant, à la fine pointe de la technologie, permettant de stimuler le développement économique, culturel et social de chacun des cinq sec-

teurs dans une perspective de complémentarité et dans le respect des aspirations des communautés présentes dans chacun de ceux-ci. Ce réseau doit permettre d'accroître globalement la compétitivité de la CMM par rapport aux régions métropolitaines concurrentes.

■ La TPÉCN souscrit entièrement à l'objectif de réduction de l'utilisation de l'auto solo. C'est un objectif essentiel considérant la situation critique à laquelle les résidents de la couronne Nord sont confrontés. Dans le but de renforcer la justification des dépenses du PSD, il serait souhaitable de préciser, notamment, les objectifs de part modale visés, leur horizon de réalisation, le phasage et le niveau de réduction de la congestion souhaité pour chacun des principaux corridors. Pour ce faire, la TPÉCN soutient qu'il est urgent de définir le niveau actuel de congestion, son ampleur dans le temps et dans l'espace, son évolution et son coût, et d'en identifier quelles en sont ses principales causes.

Concernant les cibles du PSD

■ La TPÉCN réitère son engagement envers les orientations du PMAD de la CMM et soutient que le PSD de l'ARTM doit s'inscrire dans le prolongement direct de ses orientations en reconnaissant :

■ Le caractère polycentrique évolutif qui s'exerce dans chacun des cinq secteurs de la région métropolitaine;

■ L'apport de chacun des cinq secteurs comme contributeur essentiel au développement économique, culturel et social de la région métropolitaine;

■ La nécessité d'accroître l'offre et la qualité du transport collectif dans chaque secteur de manière à assurer l'attractivité et la compétitivité du Grand Montréal, mais surtout de répondre aux besoins de tous les résidents.

La TPÉCN reconnaît également que le PSD doit tendre vers l'atteinte des objectifs promus par la Politique de mobilité durable (PMD) adoptée par le gouvernement du Québec en mars 2018, soit de réduire de 37,5% les émissions de GES par rapport au niveau de 1990, la consommation de pétrole, le temps des déplacements et les coûts associés à la congestion automobile.

La TPÉCN supporte entièrement la volonté de l'ARTM de hausser l'offre de services de manière soutenue au cours des dix prochaines années, d'améliorer la qualité des services et d'assurer un transfert modal vers les modes de transport collectif et actif des déplacements en auto. Nous souhaitons que les cibles poursuivies par le PSD puissent s'appliquer dans chaque secteur. Nous serons ainsi mieux en mesure de juger des défis et des implications en termes d'amélioration des réseaux et services à mettre en place au cours de la prochaine décennie.

Concernant le réseau de transport collectif structurant

La TPÉCN souligne qu'il y a urgence de proposer des projets concrets pour notre secteur et insiste sur l'importance de mettre sur pied rapidement des initiatives pour y développer un réseau structurant de transport collectif. Dans cet esprit, la TPÉCN recommande à l'ARTM :

- D'intégrer prioritairement à ses actions 1.2 et 1.3 l'analyse des axes et les projets de rattrapage en transport collectif identifiés au mémoire de la TPÉCN;

- D'inscrire aux interventions prioritaires 2021-2030 le projet d'un mode de transport collectif structurant de type REM dans l'axe de l'A-640, pour une mise en œuvre dans l'horizon de planification du PSD. L'axe de l'A-640 devrait constituer l'assise du réseau structurant de transport collectif de la couronne Nord et relier les principaux pôles de développement de celle-ci, les trois lignes de train et leurs gares, les prolongements du REM dans l'axe nord-sud et l'axe Notre-Dame. L'axe de l'A-640 doit jouer un double rôle : devenir l'épine dorsale de la structure régio-

nale sur la couronne Nord et, simultanément, assurer l'intégration aux réseaux structurants menant à Laval et à l'île de Montréal. L'emprise de l'A-640 devrait être revue pour intégrer également les déplacements en mode actif et une meilleure intégration urbaine.

La TPÉCN tient également à rappeler le caractère urgent de mettre en œuvre les interventions prioritaires identifiées au PIDTC sur le territoire de la couronne Nord.

Concernant la stratégie 1. Organiser la mobilité en fonction du réseau de transport collectif structurant

La TPÉCN recommande que le libellé de la stratégie 1 devrait être modifié et faire référence à la complétion du réseau de transport collectif structurant existant plutôt qu'à son renforcement.

Concernant la stratégie 2. Arrimer le transport collectif à l'aménagement du territoire

La TPÉCN partage le principe que le réseau structurant de transport collectif doit devenir l'ossature de la consolidation du territoire métropolitain et ainsi orienter le développement urbain des prochaines décennies. À cet égard nous nous attendons de l'ARTM qu'elle s'arrime à notre vision du développement urbain, l'aménagement du territoire étant de responsabilité des municipalités à l'intérieur du grand cadre fourni par la CMM dans le PMAD.

La TPÉCN est d'avis que, dans le cadre de la démarche de planification concertée transport-aménagement sur les pôles d'échanges, le rôle de l'ARTM est de définir ses besoins et ses normes, lesquels seront intégrés dans la planification des pôles d'échanges par les municipalités qui en sont responsables.

Concernant la stratégie 3. Assurer une offre de services de transport collectif adaptée aux besoins

La TPÉCN appuie sans réserve la volonté de l'ARTM de corriger l'iniquité qui peut exister dans le Grand Montréal dans la disponibilité et la qualité des services de transport collectif offerts. L'établissement des normes d'harmonisation devrait être fait à court terme, voire prioritairement. S'il ne devait y avoir qu'un objectif à atteindre par le PSD, ce serait selon la TPÉCN celui-là. Il devrait d'ailleurs trôner en tête des objectifs du PSD.

Le PSD doit corriger les lacunes existantes et viser à rehausser le niveau de service en transport collectif et actif pour chaque secteur. Il doit également favoriser l'interrelation entre chacun des secteurs, condition essentielle à la solidarité et reconnaissance factuelle de l'existence d'un véritable territoire métropolitain. En conséquence, la TPÉCN soutient totalement les actions 3.1 (assurer une couverture harmonisée des services de transport collectif à l'ensemble des citoyens), 3.2 (accélérer et harmoniser la mise en accessibilité universelle des réseaux) et 3.3 (améliorer les services de transport adapté).

Concernant la stratégie 4. Innover pour améliorer l'attractivité du transport collectif

Pour la TPÉCN, l'équité entre tous les usagers est le premier principe qui doit guider la refonte tarifaire, avant la simplification, quoique essentielle également.

Pour la TPÉCN, il est indéniable qu'il faut promouvoir une culture de la mobilité durable. Ce n'est pas par des exercices de communication ou de promotion qu'on va y arriver, sinon très temporairement, c'est essentiellement par l'amélioration du réseau, des équipements, du service et de la tarification.

Concernant la stratégie 5. Optimiser l'utilisation du système de transport

La TPÉCN reconnaît l'importance de faciliter l'accès aux pôles d'échanges et au réseau du transport collectif pour les modes actifs, mais s'interroge sur le rôle et la responsabilité de l'ARTM de développer des axes utilitaires de modes actifs. La TPÉCN recommande que ce volet des modes actifs soit sous la responsabilité de la CMM, des MRC et des municipalités, et que l'ARTM prévois des installations dans ses pôles d'échanges, à certains points d'accès au réseau et pour certains équipements de transport collectif.

La TPÉCN soutient la volonté de l'ARTM de développer le Réseau artériel métropolitain (RAM) dans la perspective de favoriser la fluidité des déplacements des personnes et des biens et d'offrir des aménagements sécuritaires pour les usagers des différents modes de transport. En ce qui a trait à l'objectif de proposer des espaces riverains conviviaux, la TPÉCN est d'avis qu'il s'agit de la responsabilité des différentes municipalités concernées.

La Table reconnaît l'importance d'accroître le co-voiturage et s'associe à la réflexion sur les pistes de soutien à ce mode de transport.

Concernant la stratégie 6. Assurer les ressources nécessaires au fonctionnement et à la résilience du système de transport collectif

■ La TPÉCN insiste pour rappeler que le maintien des actifs, quoique très important, ne doit pas accaparer la majeure partie du budget à adopter. Il y a un rattrapage très important à faire sur la couronne Nord. Il doit être fait prioritairement sans quoi le support de notre population nécessaire au PSD ne pourra être assuré.

Concernant les défis de financement du transport collectif

■ La TPÉCN recommande, préalablement à la mise en œuvre du PSD, de conclure un pacte fiscal, sur une période de 10 ans, avec les gouvernements fédéral et provincial pour que ceux-ci assument majoritairement les coûts d'investissement et d'exploitation requis. Ce pacte fiscal devrait être prioritaire et complété avant toute décision d'investissement, et ce, pour tout nouveau projet.

■ N'ayant actuellement aucune indication de l'impact financier du PSD pour nos citoyens, la couronne Nord a donc besoin de clarifications avant de se prononcer de façon finale sur le PSD. Nous devons en connaître les implications financières pour nos citoyens avant de porter un jugement éclairé et final.

Concernant le plan d'intervention

■ En ce qui concerne l'adoption du PSD, et devant l'urgence de la situation, la TPÉCN considère que le plan d'intervention devrait être complété en décembre 2022 et que les projets de rattrapage concernant notre secteur soient amorcés en urgence.

■ La TPÉCN tient aussi à rappeler que les tendances conjoncturelles associées à la COVID-19 et identifiées par l'ARTM dans le projet de PSD (effets potentiels sur les modèles de déplacement, impacts sur le service de transport collectif, son achalandage et son financement) pourraient aussi se traduire par un accroissement de la demande sur le territoire de la couronne Nord.



PARC INDUSTRIELS ET D'AFFAIRES – MRC LES MOULINS

2. INTRODUCTION



2. INTRODUCTION

La TPÉCN fondait beaucoup d'espoir dans le projet de PSD de la région métropolitaine de Montréal (la région).

Nous n'avons pas été déçus de la réflexion audacieuse réalisée en si peu de temps par l'ARTM qui a été mise en place il y a peu de temps encore. Il s'agit pour nous d'un effort de planification remarquable qui démontre une grande ouverture d'esprit. Le défi était de taille. Il s'agit d'une première au Québec.

Le processus de consultation mis en place par l'ARTM permettra de doter la région métropolitaine de Montréal d'une vision, d'orientations et d'une stratégie claire en matière de transport collectif. Personne ne peut douter de la pertinence de l'exercice et de sa nécessité. Peut-être réussirons-nous enfin, ensemble comme région, à nous doter d'une véritable planification stratégique en matière de transport durable.

C'est dans cet esprit que nous avons rédigé notre mémoire. Il nous est apparu essentiel, pour le bénéfice du PSD, de mieux faire connaître les enjeux auxquels sont aux prises quotidiennement nos citoyens, tout particulièrement eu égard aux problèmes de congestion structurelle. Il nous est également apparu bénéfique de partager notre vision face à l'engagement à la réduction des GES, à l'amélioration de l'environnement et de la santé publique et à la nécessaire bonification du réseau de transport collectif tant sur notre territoire que dans son interrelation avec le reste de la région métropolitaine de Montréal.

Nous tenons à vous rappeler que la couronne Nord est un contributeur important et stratégique de la région métropolitaine de Montréal, qui participe pleinement à l'attractivité et à la vitalité des activités économiques et sociales de la région à l'échelle nord-américaine.

Ce sont cinq MRC (Deux-Montagnes, Les Moulins, Thérèse-de-Blainville, L'Assomption, Mirabel), vingt muni-

cipalités locales (Blainville, Boisbriand, Bois-des-Filion, Charlemagne, Deux-Montagnes, L'Assomption, Lorraine, Mascouche, Mirabel, Oka, Pointe-Calumet, Repentigny, Rosemère, Sainte-Anne-des-Plaines, Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Sainte-Thérèse, Saint-Eustache, Saint-Joseph-du-Lac, Saint-Sulpice, Terrebonne), 610 000 résidents, plus de 230 000 ménages et pas moins de 200 000 emplois.

C'est, par ailleurs, un réseau de transport collectif structurant déficient avec trois lignes de train de banlieue limitées en termes d'amplitude, de fréquence et de fiabilité. C'est un réseau local de transport collectif à compléter avec une tarification pour le moins complexe. C'est toutefois le secteur de la région métropolitaine qui a connu le plus important transfert modal vers le transport collectif au cours de la dernière décennie.

C'est, enfin, malheureusement des bouchons de circulation de plusieurs heures, soir et matin³, conséquemment des pertes économiques de plusieurs centaines de millions de dollars annuellement.

La TPÉCN est animée d'un esprit de solidarité dans la résolution des enjeux de mobilité durable. C'est dans cet esprit que se situe notre contribution au PSD et notre participation à la présente consultation. Nous cherchons à créer une réelle convergence de vision et d'intérêt entre tous les partenaires et les usagers.

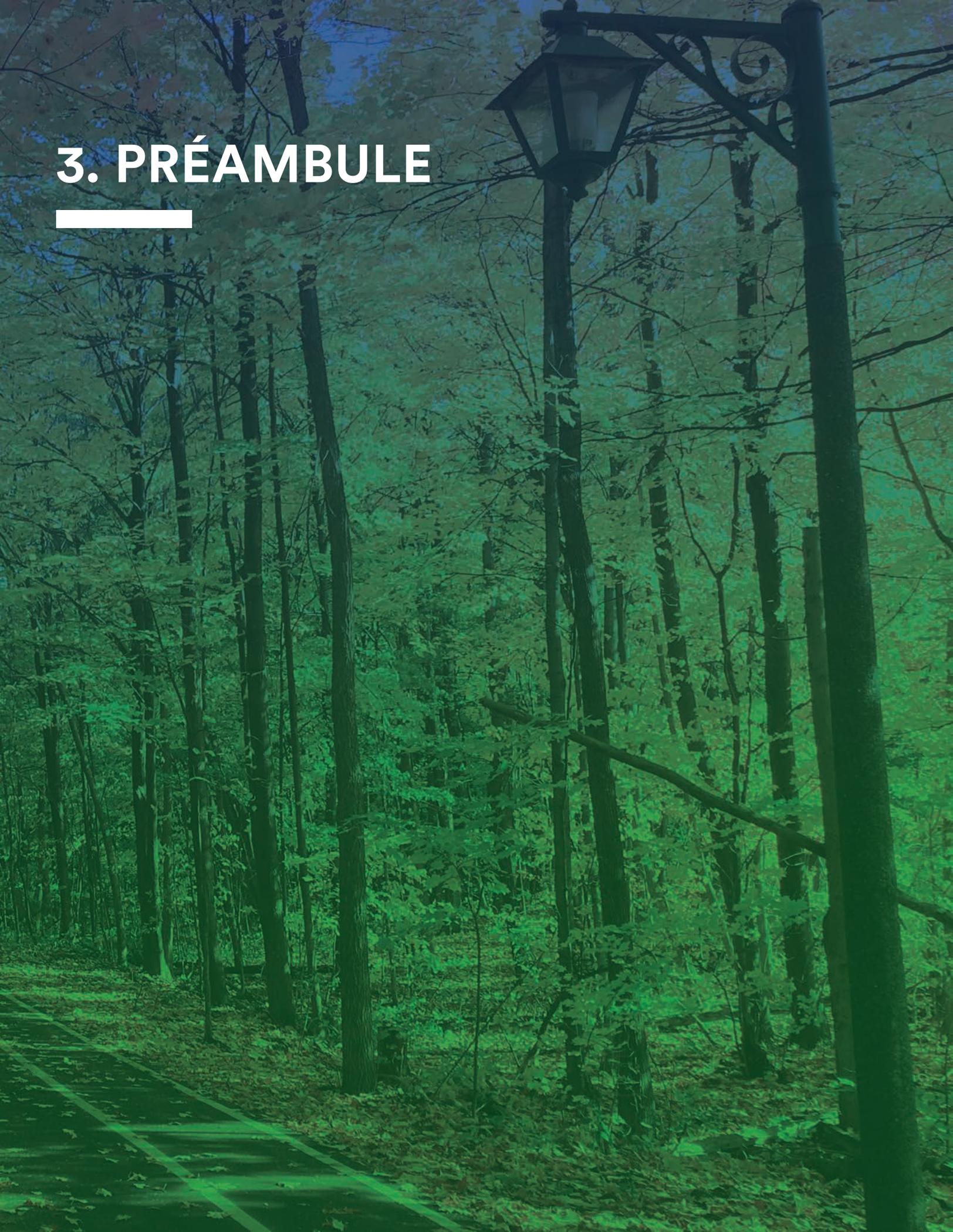
Nous avons tous le même but ultime : favoriser le transport collectif et les modes de déplacement durables pour relever les défis environnementaux, économiques et sociaux auxquels nous sommes confrontés afin d'améliorer les conditions de vie de nos citoyens.

³ Les délais peuvent représenter jusqu'à six fois le temps de parcours sans congestion sur les routes nationales et les autoroutes.



SENTIER CYCLABLE ET PÉDESTRE ENTRE OKA ET MONT-SAINT-HILAIRE – MRC DE DEUX-MONTAGNES

3. PRÉAMBULE



3. PRÉAMBULE



Nous les préfets et élus de la couronne Nord, collectivement et solidairement :

- **PASCAL QUEVILLON**,
maire de la Municipalité d'Oka;
- **SONIA FONTAINE**,
mairesse de la Municipalité de Pointe-Calumet;
- **BENOIT PROULX**,
maire de la Municipalité de Saint-Joseph-du-Lac;
- **MICHEL CHAMPAGNE**,
maire de la Municipalité de Saint-Sulpice;
- **RICHARD PERREAULT**,
maire de la Ville de Blainville et préfet de la MRC de Thérèse-de-Blainville;
- **MARLENE CORDATO**,
mairesse de la Ville de Boisbriand;
- **GILLES BLANCHETTE**,
maire de la Ville de Bois-des-Filion;
- **NORMAND GRENIER**,
maire de la Ville de Charlemagne;
- **DENIS MARTIN**,
maire de la Ville de Deux-Montagnes et préfet de la MRC de Deux-Montagnes;
- **SÉBASTIEN NADEAU**,
maire de la Ville de L'Assomption;
- **JEAN COMTOIS**,
maire de la Ville de Lorraine;
- **GUILLAUME TREMBLAY**,
maire de la Ville de Mascouche et préfet de la MRC Les Moulins;
- **JEAN BOUCHARD**,
maire de la Ville de Mirabel;
- **CHANTAL DESCHAMPS PH. D.**,
mairesse de la Ville de Repentigny et préfète de la MRC de L'Assomption;
- **ÉRIC WESTRAM**,
maire de la Ville de Rosemère;
- **GUY CHARBONNEAU**,
maire de la Ville de Sainte-Anne-des-Plaines;
- **SONIA PAULUS**,
mairesse de la Ville Sainte-Marthe-sur-le-Lac;
- **SYLVIE SURPRENANT**,
mairesse de la Ville de Sainte-Thérèse;
- **PIERRE CHARRON**,
maire de la Ville de Saint-Eustache;
- **MARC-ANDRÉ PLANTE**,
maire de la Ville de Terrebonne.

réitérons notre engagement envers la vision adoptée par la CMM en septembre 2003 et intégrée au PMAD de 2012 à l'effet de faire du Grand Montréal une métropole attractive, compétitive et durable :

« Le PMAD doit définir des orientations, des objectifs et des critères pour huit objets obligatoires identifiés à la loi. Il a comme finalité d'assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal dans une perspective de développement durable. »⁴

Nous souscrivons pleinement à l'énoncé des conditions gagnantes énoncées par la CMM pour assurer le succès du PMAD et la solidarité autour de celui-ci :

⁴ Communauté métropolitaine de Montréal (2012). PMAD – Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable, page 22 (nos soulignés). En ligne : https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/03/pmad_plan_metropolitain_amenagement_developpement.pdf, consulté le 7 octobre 2020.

« Le PMAD doit constituer un projet rassembleur dans lequel se retrouvent les élus du Grand Montréal, le gouvernement du Québec, les citoyens et la société civile. Pour y arriver, les orientations, les objectifs et les critères du PMAD reposent sur les principes et les choix suivants :

■ La reconnaissance du caractère polycentrique de la région, lequel repose notamment sur le maintien et le renforcement du centre-ville de Montréal et de la partie centrale de la région;

■ La reconnaissance de l'apport de chaque secteur – Montréal, Laval, Longueuil, couronne Nord et couronne Sud – comme composantes dynamiques dans le développement économique de la région métropolitaine;

■ La promotion d'un développement économique, social, environnemental et culturel selon une approche polycentrique;

■ Une connaissance fine et continuelle des espaces disponibles pour en assurer une offre suffisante afin d'accueillir la croissance démographique et économique et, ainsi, favoriser l'accroissement de la richesse collective;

■ Une augmentation de l'offre de transport visant une utilisation accrue des transports en commun et du transport actif ainsi que la réduction des émissions de GES;

■ ... »⁵

Pour tous les élus de la couronne Nord, il est essentiel que le PSD du transport collectif de l'ARTM s'inscrive dans le prolongement direct de cette orientation. On doit également reconnaître :

■ le caractère polycentrique évolutif qui s'exerce dans chacun des cinq secteurs de la région métropolitaine;

■ l'apport de chacun des cinq secteurs comme contributeur essentiel au développement économique, culturel et social de la région métropolitaine;

■ la nécessité d'accroître l'offre et la qualité du transport collectif dans chaque secteur de manière à assurer l'attractivité et la compétitivité du Grand Montréal, mais surtout de répondre aux besoins de tous les résidents.

Le PSD doit donc corriger les lacunes existantes et viser à rehausser le niveau de service en transport collectif et actif pour chaque secteur. Il doit également favoriser l'interrelation entre chacun des secteurs, condition essentielle à la solidarité et reconnaissance factuelle de l'existence d'une véritable région métropolitaine. La qualité de l'offre ne peut avantager un secteur au détriment d'un autre.⁶ C'est la compétitivité et l'attractivité de la métropole tout entière qui en souffriraient.⁷ La région métropolitaine est un tout où chaque secteur a un rôle à jouer dans l'amélioration de la compétitivité et l'attractivité canadienne, voire nord-américaine.

Il est indéniable que le PSD doit s'inscrire dans le grand mouvement de transition écologique planétaire. En tant que service public essentiel, il doit permettre la réduction des émissions de GES ainsi que l'amélioration de l'environnement et de la santé publique « ... afin de diminuer les risques et les bouleversements physiques et sociaux que les changements climatiques pourraient produire ». ⁸

Nous reconnaissons également que le PSD doit tendre vers l'atteinte des objectifs promus par la Politique de mobilité durable (PMD) adoptée par le gouvernement du Québec en mars 2018, soit « ...réduire de 37,5% les émissions de GES (par rapport au niveau de 1990), la consommation de pétrole, le temps des déplacements et les coûts associés à la congestion automobile. »⁹

⁵ Communauté métropolitaine de Montréal (2012). PMAD – Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable, page 45. En ligne : https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/03/pmad_plan_metropolitain_aménagement_developpement.pdf, consulté le 7 octobre 2020.

⁶ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 132.

⁷ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 64.

⁸ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 4.

⁹ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 5.

Conséquemment, la TPÉCN supporte entièrement la volonté de l'ARTM de « *...hausser l'offre de services de manière soutenue au cours des dix prochaines années, d'améliorer la qualité des services et d'assurer un transfert modal vers les modes de transport collectif et actif des déplacements en auto.* »¹⁰

De la même manière, nous appuyons sans réserve l'ARTM dans sa volonté

« *d'assurer une couverture harmonisée des services de transport collectif dans l'ensemble de la région métropolitaine, en accroissant l'offre de services tant sur le réseau structurant que local.* »¹¹

■ d'harmoniser la mise en accessibilité universelle du réseau et l'amélioration des services de transport adapté;

■ de simplifier la tarification du transport collectif régulier et du transport adapté;

■ de faire jouer au réseau un rôle primordial dans l'équité des chances pour briser l'isolement des populations les plus vulnérables.

La TPÉCN s'associe également à la volonté de l'ARTM de s'assurer auprès des gouvernements supérieurs d'un pacte fiscal¹² assurant un financement ferme à long terme pour :

■ assurer la qualité du réseau existant (maintien de l'actif);

■ mettre à niveau de manière équitable l'offre de service dans chacun des cinq secteurs;

■ déployer un réseau et un service plus performants sans cesse en quête des meilleures technologies et équipements.

Pour la TPÉCN, le maintien des actifs, quoiqu'essentiel, ne doit pas compromettre l'amélioration du réseau dans les choix budgétaires. La couronne Nord en serait largement pénalisée. Le pacte fiscal doit englober également le financement et l'exploitation. Nous considérons que l'implication financière des municipalités a atteint sa limite. Il n'est plus possible d'alourdir la charge financière des municipalités sans affecter directement les résidents dans leur capacité financière propre.

Les nouvelles sources de financement, si elles devaient être autres que gouvernementales, devront, elles aussi, tenir compte des limites financières de la population de la région métropolitaine. Les enjeux environnementaux du Grand Montréal ne sont pas uniquement régionaux, ils sont nationaux, compte tenu de l'importance de la région métropolitaine dans la démographie et l'économie du Québec. L'aide exceptionnelle attribuée pour l'année 2020 par le gouvernement du Québec à l'ARTM¹³ en vue de financer les pertes de revenus causées par la pandémie de COVID-19 en est un exemple éloquent.

Si pour l'ARTM la cible principale du PSD est qu'à l'horizon 2050 la majorité des déplacements des citoyens de la région métropolitaine soient réalisés en transport collectif et actif, pour la TPÉCN il est essentiel que le PSD, et plus spécifiquement le réseau de transport collectif structurant, devienne l'épine dorsale de l'attractivité et de la compétitivité de la région métropolitaine. Mais avant toute chose, il doit corriger l'iniquité de services et d'infrastructures dont notre population et notre économie souffrent depuis des décennies.

Les élus de la couronne Nord estiment par ailleurs que le PSD doit être plus ambitieux qu'il ne l'est concernant son arrimage à l'aménagement du territoire. Le PSD ne doit pas seulement « *...relier des quartiers diversifiés où les distances à parcourir pour réaliser ses activités quotidiennes (travail, études, magasinage, loisirs, etc.) ...* »¹⁴

¹⁰ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 6.

¹¹ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 7.

¹² ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 152.

¹³ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 9.

¹⁴ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 6.

Ou encore : « ...aussi participer aux efforts de la CMM et des municipalités pour orienter la consolidation du territoire et le développement urbain aux abords des points d'accès et des principaux corridors de transport collectif. Le réseau de transport collectif constitue ainsi l'ossature autour de laquelle se construit la région métropolitaine. »¹⁵

Le PSD ne doit donc pas uniquement s'inscrire dans la desserte des points de service (TOD) et des corridors de transport actuels où le PMAD projette de diriger 60 % de la croissance démographique. Les points de service devront être revus et redéployés pour assurer la mise en place d'un réseau structurant et accroissant l'attractivité et la compétitivité de l'ensemble de la région métropolitaine. Nier cette orientation serait reconduire les déséquilibres actuels entre les secteurs centraux et les couronnes.

Nous espérons ne pas être considérés uniquement comme des pourvoyeurs de main d'œuvre, de clientèle ou d'étudiants et tolérés parce que nous contribuons financièrement à la réussite de la Métropole et au financement de ses infrastructures, notamment de transport.

Nous réitérons notre volonté de contribuer à l'essor économique, social et culturel de la région métropolitaine et le rôle important que nous jouons déjà à cet égard. Pour ce faire, nous devons toutefois bénéficier d'un accès au réseau offrant des standards équivalents à l'ensemble de la région métropolitaine.

Le PSD, par son réseau de transport collectif structurant (RTCS) ainsi que par son intégration de connexions au réseau de transport actif, doit servir d'assise au développement stratégique de chacun des cinq secteurs et entre eux pour assurer leur contribution pleine et entière au développement social, culturel et économique de la région métropolitaine.

À l'instar de la CMM, nous voulons rappeler à l'ARTM que les relations entre le transport, l'aménagement du territoire et son développement social, économique et culturel sont complémentaires :

« Ainsi, la planification des transports [ici collectifs et actifs] a une incidence majeure sur l'aménagement du territoire et sur la qualité de vie. Les choix urbains déterminent à court terme la demande en transport, alors que les réseaux influencent à long terme les choix de localisation. L'interaction entre l'aménagement du territoire et la planification des réseaux de transport influence grandement la forme urbaine et la distribution des activités économiques et des ménages. »¹⁶

Le succès du PSD ne devra donc pas être mesuré à sa seule capacité à avoir accru l'offre de services en transport collectif et actif global, mais également et surtout pour la TPÉCN, à sa capacité à avoir corrigé les déséquilibres actuels et dynamisé économiquement, socialement et culturellement chacun des cinq secteurs dans une perspective de complémentarité et d'interdépendance.

¹⁵ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 16.

¹⁶ Communauté métropolitaine de Montréal (2012). PMAD – Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable, page 35 (nos soulignés et textes entre crochets). En ligne : https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/03/pmad_plan_metropolitain_amenagement_developpement.pdf, consulté le 7 octobre 2020.



UN
RENDEZ-VOUS
LOTO-QUÉBEC

CO
C
LOTO
PA

4. LES ENJEUX



4. LES ENJEUX

Nous ne remettons pas en question les trois enjeux identifiés par l'ARTM. Nous constatons, toutefois, l'absence d'analyse détaillée de l'enquête OD-2018 dans une perspective historique.

Un diagnostic précis pour la couronne Nord indiquant l'achalandage, les motifs de déplacement, les destinations, etc. devrait, selon la TPÉCN, accompagner la version finale du PSD, ce qui permettrait de préciser les enjeux et d'identifier les correctifs à apporter. Il en va de même du phénomène de la congestion routière.

Nous devons toutefois témoigner de notre étonnement à constater les prévisions de la répartition de la croissance de la population. Entre 2006 et 2016, l'agglomération de Montréal a capté 27% de la croissance de la population et devrait en capturer 48 % entre 2016 et 2036. La couronne Nord, en revanche, qui a capté 28% de la croissance de la population sur le territoire de l'ARTM entre 2006 et 2016, soit la part la plus importante pour la période, ne devrait plus concentrer que 18% de la croissance pour la période 2016-2036.¹⁷

Notre surprise tient au fait, d'une part, de la migration interrégionale qui joue largement en défaveur de l'agglomération de Montréal et, d'autre part, du phénomène du saute-mouton en faveur des villes de la troisième couronne qui ne fait que s'accroître avec la rareté de terrains disponibles dans notre secteur, à l'exception de certaines villes.

Le phénomène du saute-mouton est perceptible sur la troisième couronne au nord de la CMM. En comparant l'évolution du nombre de mises en chantier pour les principales villes de la troisième couronne (Saint-Jérôme, Saint-Lin-Laurentides et Joliette) et la couronne Nord, il est possible

de mesurer ce phénomène. Ainsi, entre 2006 et 2012, le nombre de mises en chantier de ces trois villes représentait 19 % du nombre d'unités de logement dénombrées sur l'ensemble de la couronne Nord. Pour la période suivante (2013 – 2019), cette proportion était passée à 21 %. Cette évolution démontre clairement que le dynamisme résidentiel de ces trois villes a surpassé celui de l'ensemble de la couronne Nord.

La Table est inquiète lorsque l'ARTM affirme que le PSD s'inscrit dans la volonté du PMAD de concentrer le développement dans les pôles existants :

« (...) La croissance démographique et de l'emploi dans des secteurs plus étendus et peu denses, ainsi que la croissance du navettage à destination de la région métropolitaine à partir des secteurs périurbains, rendent plus difficiles la mise en place de services de transport collectif performants et l'atteinte des objectifs gouvernementaux et métropolitains de la congestion routière et des émissions de GES.

La répartition polycentrique des pôles économiques et des générateurs de déplacements, combinée à une certaine dispersion des liens d'activités constitueront un défi important pour le développement d'un service de transport collectif compétitif par rapport à l'automobile.

¹⁷ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, pages 24-25.

La volonté métropolitaine établie par le PMAD soutient, par ailleurs, la densification du territoire, au cours des prochaines décennies, dans le respect du périmètre d'urbanisation métropolitain identifié, et une planification intégrée de l'aménagement et du transport pour faire du transport collectif un secteur de développement de milieux de vie complets. »¹⁸

On s'inquiète également de lire dans le PSD que : « ... il est donc pertinent de poursuivre le déploiement des services structurants dans les quartiers existants ou planifiés, caractérisés par une forte densité et une diversité d'activités urbaines. Il appartient ainsi aux acteurs municipaux et économiques d'optimiser le système de transport en densifiant les activités urbaines (logements et emplois notamment), à proximité immédiate des services structurants existants ou planifiés. »¹⁹

Nous demandons à être rassurés que cette orientation ne signifie pas un gel, voire une limitation de l'amélioration du réseau de transport structurant, aux seules zones de TOD actuelles.

Il est en effet pertinent de rappeler que la couronne Nord a connu un développement très important au cours des dernières années, comme on pourra le constater à la lecture de la Note technique jointe en annexe.

La population de la couronne Nord est passée de 493 791 personnes en 2006 à 578 466 personnes en 2016. Il s'agit donc d'une augmentation de près de 85 000 personnes lors de cette période de dix ans, soit une hausse de 17,1 %.

La lecture du Tableau 2 suivant permet de visualiser les résultats pour chacun des secteurs géographiques de la CMM.

Secteur	2006	2011	2016	Écart 2006-2016	Croissance sur la période 2006-2016
Montréal	1 845 440	1 886 480	1 942 044	96 604	5,2%
Laval	368 709	401 555	422 993	54 284	14,7%
Longueuil	385 533	399 095	415 347	29 814	7,7%
Couronne Nord	493 791	550 065	578 466	84 675	17,1%
Couronne Sud	429 889	471 850	499 043	69 144	16,1%
Total	3 532 554	3 709 045	3 857 893	334 521	9,5%

Source : Communauté métropolitaine de Montréal

TABLEAU 2

**Évolution de la population dans
la Communauté métropolitaine
de Montréal, 2006-2016**

¹⁸ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 32.

¹⁹ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 61.

On constate à la lecture du tableau que la couronne Nord constitue le secteur géographique, de la communauté métropolitaine de Montréal, qui a connu la croissance la plus élevée entre 2006 et 2016.

La croissance démographique mesurée sur la couronne Nord entre 2006 et 2016 (+17,1 %) est pratiquement deux fois plus importante que celle observée sur l'ensemble du territoire de la CMM (+9,5 % pour la période).

On constate également que la croissance démographique a été trois fois plus importante sur la couronne Nord que sur le territoire de l'agglomération de Montréal (+17,1 % vs +5,2 %).

Le dynamisme de la couronne Nord peut également être illustré à partir de l'évolution relative du nombre de ménages.

Ainsi, au cours de la période 2006 – 2016, la croissance du nombre de ménages sur l'ensemble du territoire de la CMM a été de +9,6 %. Au cours de la même période, la couronne Nord a vu le nombre de ménages sur son territoire augmenter de +21,4 %. Suivent par la suite, la couronne Sud avec +19,4 %, Laval à +11,2 %, Longueuil à +10,0 % et finalement l'agglomération de Montréal à +4,7 %.

TABLEAU 3

Évolution du nombre de ménages dans la Communauté métropolitaine de Montréal, 2006-2016

Secteur	2006	2011	2016	Écart 2006-2016	Croissance sur la période 2006-2016
Montréal	831 540	849 445	870 375	38 835	4,7%
Laval	144 200	154 455	160 330	16 130	11,2%
Longueuil	159 810	169 280	175 735	15 925	10,0%
Couronne Nord	185 780	210 965	225 485	39 705	21,4%
Couronne Sud	162 010	180 365	193 495	31 485	19,4%
Total	1 483 340	1 564 505	1 625 410	142 080	9,6%

Source : Communauté métropolitaine de Montréal

Les mises en chantier résidentielles constituent également un bon indicateur pour mesurer le dynamisme de développement d'une région.

La Société canadienne d'hypothèques et de logement publie annuellement le nombre de mises en chantier par municipalité pour l'ensemble de la région de Montréal. Les tableaux suivants présentent dans un premier temps le nombre de mises en chantier par secteur géographique de la CMM pour la période 2006 – 2019 et par la suite la part de marché de chacun des secteurs par rapport à l'ensemble des mises en chantier réalisées dans l'ensemble de la CMM. Les parties inférieures des tableaux présentent les résultats par sous-périodes.

Année	Montréal	Laval	Longueuil	Couronne Nord	Couronne Sud	Total
2006	6 955	3 060	2 100	6 039	3 601	21 755
2007	6 898	2 977	2 066	5 391	4 350	21 682
2008	5 869	3 234	2 561	4 898	4 032	20 593
2009	5 364	3 067	2 171	3 917	3 691	18 210
2010	6 635	2 438	3 123	4 726	4 054	20 976
2011	8 569	2 738	2 533	4 229	3 673	21 742
2012	7 448	1 849	2 457	3 662	3 844	19 260
2013	5 594	1 545	1 696	3 143	2 575	14 553
2014	8 477	1 087	1 795	3 313	2 655	17 267
2015	5 863	1 965	2 074	4 052	3 682	17 636
2016	6 466	1 448	1 831	3 185	3 903	16 833
2017	10 140	2 021	2 643	4 272	3 594	22 670
2018	8 879	2 358	3 294	4 548	4 104	23 183
2019	9 165	1 694	3 450	4 801	4 084	23 194
Moyenne annuelle 2006 - 2009	6 271	3 085	2 225	5 061	3 919	20 561
Moyenne annuelle 2010 - 2014	7 345	1 919	2 321	3 815	3 360	18 760
Moyenne annuelle 2015 - 2019	8 103	1 897	2 658	4 172	3 873	20 703
Moyenne annuelle 2006 - 2019	7 309	2 244	2 414	4 298	3 703	19 968

Source : Communauté métropolitaine de Montréal

On constate, à la lecture du tableau ci-dessus, que la moyenne du nombre de mises en chantier dans la couronne Nord, au cours de l'ensemble de la période considérée, a été de 4 298 unités de logement annuellement. Ce résultat positionne ce secteur géographique immédiatement après l'agglomération de Montréal (7 309 unités de logement annuellement).

Le nombre moyen de mises en chantier dans la couronne Nord est donc supérieur à celui de la couronne Sud (3 703 unités), de Longueuil (2 414 unités) et de Laval (2 244 unités).

TABLEAU 4

Évolution
du nombre
de mises
en chantier dans
la Communauté
métropolitaine
de Montréal,
2006-2019

En fait, le nombre de mises en chantier total au cours de cette période de 10 ans sur la couronne Nord équivaut pratiquement au total de Laval et de Longueuil combinés (60 176 unités de logement sur la couronne Nord versus 65 215 unités de logement pour les secteurs de Laval et Longueuil réunis).

Sur l'ensemble de la période, c'est donc 22 % de toutes les mises en chantier réalisées dans la CMM qui ont été dénombrées sur la couronne Nord au cours de cette période.

TABLEAU 5

Évolution des parts de marché des mises en chantier dans la Communauté métropolitaine de Montréal, 2006-2019

Année	Montréal	Laval	Longueuil	Couronne Nord	Couronne Sud	Total
2006	32%	14,1%	9,7%	27,8%	16,6%	100%
2007	31,8%	13,7%	9,5%	24,9%	20,1%	100%
2008	28,5%	15,7%	12,4%	23,8%	19,6%	100%
2009	29,5%	16,8%	11,9%	21,5%	20,3%	100%
2010	31,6%	11,6%	14,9%	22,5%	19,3%	100%
2011	39,4%	12,6%	11,7%	19,5%	16,9%	100%
2012	38,7%	9,6%	12,8%	19,0%	20,0%	100%
2013	38,4%	10,6%	11,7%	21,6%	17,7%	100%
2014	49,1%	5,9%	10,4%	19,2%	15,4%	100%
2015	33,2%	11,1%	11,8%	23,0%	20,9%	100%
2016	38,4%	8,6%	10,9%	18,9%	23,2%	100%
2017	44,7%	8,9%	11,7%	18,8%	15,9%	100%
2018	38,3%	10,2%	14,2%	19,6%	17,7%	100%
2019	39,5%	7,3%	14,9%	20,7%	17,6%	100%
Moyenne annuelle 2006 - 2009	31%	15,0%	11,0%	25,0%	19,0%	100%
Moyenne annuelle 2010 - 2014	39%	10,0%	12,0%	20,0%	18,5%	100%
Moyenne annuelle 2015 - 2019	39%	9,0%	13,0%	20,0%	19,0%	100%
Moyenne annuelle 2006 - 2019	37%	11,0%	12,0%	22%	18,0%	100%

Source : Communauté métropolitaine de Montréal

La création d'emplois a également été très importante sur la couronne Nord au cours des dernières années, tel que démontré dans la Note technique. Selon les données publiées par la CMM, 30 555 emplois ont été créés dans ce secteur géographique au cours de la période 2006 – 2016. C'est donc un peu plus de 3 000 emplois en moyenne par année.

La performance de la couronne Nord est impressionnante. En comparant les résultats par secteur géographique, on constate que :

■ La performance de la couronne Nord surpasse de façon significative la création d'emplois observée sur le territoire de l'agglomération de Montréal. Au cours de la même période, seulement 17 745 emplois ont été créés à Montréal;

■ Au total, 30 % de tous les emplois créés sur le territoire de la CMM ont été recensés sur la couronne Nord;

■ Le nombre d'emplois créés sur le territoire de la couronne Nord équivaut environ au nombre d'emplois créés à Laval et à Longueuil;

■ En 2016, la couronne Nord se positionne en deuxième place au niveau du nombre d'emplois en nombre absolu après l'agglomération de Montréal. Le nombre d'emplois sur la couronne Nord surpasse donc celui de Laval, de Longueuil et celui de la couronne Sud.

Le tableau suivant présente les différentes données illustrant l'évolution de l'emploi sur le territoire de la CMM.

Secteur	2006	2011	2016	Écart 2006-2016	Croissance sur la période 2006-2016
Montréal	1 145 585	1 146 545	1 163 330	17 745	17,3%
Laval	137 190	146 845	152 790	15 600	15,2%
Longueuil	158 680	169 015	174 800	16 120	15,7%
Couronne Nord	150 065	170 830	180 620	30 555	29,8%
Couronne Sud	117 310	129 205	139 805	22 495	21,9%
Total	1 708 830	1 762 440	1 811 345	102 515	100,0%

Source : Communauté métropolitaine de Montréal

TABLEAU 6

Évolution du nombre d'emplois dans la Communauté métropolitaine de Montréal, 2006-2016

On constate donc que la couronne Nord a été le secteur géographique de la CMM présentant les taux de croissance les plus élevés au cours des dernières années en ce qui concerne la population, les ménages et l'emploi.

Par ailleurs, les perspectives de croissance de l'Institut de la statistique du Québec publiées sur le site Internet de la CMM prévoit que la couronne Nord poursuivra sa lancée au cours des prochaines années. La croissance démographique attendue au cours des prochaines années se maintiendra à 17 % pour la période de 2016 à 2036. C'est également sur la couronne Nord qu'on prévoit le taux de croissance le plus important, parmi les différents secteurs de la CMM, en ce qui concerne la création de nouveaux ménages pour la même période.

Considérant l'ampleur du développement observé lors des dernières années et du développement attendu sur la couronne Nord lors des prochaines années, ces deux faits combinés aux préoccupations identifiées précédemment, la TPÉCN insiste pour qu'un quatrième enjeu soit identifié, soit la disparité dans la qualité des modes de transport offerts à travers la région métropolitaine, ce qui a pour effet de privilégier la compétitivité et l'attractivité de certains secteurs, donc d'une partie de la population et des structures économiques, au détriment de certains autres.

Cette situation pourrait s'avérer d'autant plus problématique à moyen terme qu'au tendances longues se combinent des tendances conjoncturelles. Comme l'indique le PSD, des changements dans les modèles de déplacement sont envisagés dans le cadre de la situation conjoncturelle associée à la pandémie de COVID-19.²⁰ L'accroissement du télétravail et des études à distance combiné à l'accroissement de l'installation résidentielle dans la couronne Nord pourraient conduire à une augmentation de la demande en services de transports collectif et actif performants et sécuritaires dans ce secteur. En septembre 2020, une enquête conjoncturelle sur le marché immobilier de la région de Montréal signalait que des municipalités et villes localisées à environ une heure de Montréal, notamment en couronne Nord, avaient connu une explosion des transactions, de l'ordre de +27% à +56%.²¹

De fait, le PSD de l'ARTM signale que 85% des déplacements supplémentaires anticipés pour 2036 pourraient être de nature interne à chacun des secteurs de la région métropolitaine.²² Le document indique aussi que d'ici 2031-2036, la cible à atteindre en matière de transport collectif et actif représente 44% des déplacements (contre 34% en 2018).²³ L'accroissement attendu du nombre de déplacements internes combiné aux tendances conjoncturelles qui pourraient renforcer le poids de la couronne Nord dans la région métropolitaine souligne clairement les besoins en transports collectifs pour atteindre cette cible.

Maintenir une disparité aussi importante des infrastructures de transport collectif que celle qu'on constate encore aujourd'hui sur la couronne Nord contribuerait à pénaliser nos citoyens, nos structures économiques, sociales et culturelles. Si on ne peut bénéficier du même réseau structurant de transport collectif que l'agglomération de Montréal, l'agglomération de Longueuil et Laval, ce qui irait à l'encontre des conditions gagnantes retenues par la CMM dans le PMAD, la couronne Nord ne pourra bénéficier à l'essor de la région métropolitaine.

²⁰ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, pages 42-43.

²¹ La Presse Canadienne (2020). L'exode des Montréalais vers les banlieues s'accélère et fait bondir les prix. Radio Canada, 4 septembre. En ligne : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1731472/montreal-exode-banlieue-immobilier-covid-apciq>, consulté le 7 octobre 2020.

²² ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 25.

²³ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 73.



5. LA VISION



5. LA VISION

L'ARTM fait reposer le PSD sur un énoncé de vision qui mériterait d'être précisé.

Oui, la Table souhaite que :

- Les citoyens de la région se déplacent facilement;
- Le système de transport à mettre en place :
 - Soit durable;
 - Réponde aux besoins des citoyens;
 - Améliore la qualité de vie des citoyens;
 - Contribue à préserver l'environnement;
 - Soutienne la vitalité économique et sociale de la région;
 - Et il doit également sur la couronne Nord réduire la congestion routière.

La vision devrait être plus concrète si on veut être en mesure éventuellement d'évaluer le niveau de performance du PSD. La population de la région métropolitaine ne nous jugera pas sur des vœux, mais sur des améliorations tangibles.

On pourra juger de l'atteinte de la vision uniquement une fois que le système de transport sera en place. Au stade actuel du PSD, il est difficile de porter un tel jugement ou d'anticiper sur son niveau de performance par rapport à la vision.

Nous comprenons que dans les délais qui lui ont été impartis et dans sa volonté de concertation avec tous les acteurs impliqués, l'ARTM a jugé préférable d'inscrire son PSD sous la forme d'un Livre blanc, soit un document de réflexion sur les enjeux majeurs en matière de transport collectif et une série d'orientations, de principes, de mesures, d'interventions et de stratégies de financement qui pourront être mis en place pour assurer la mise en œuvre,

avec succès, d'un véritable plan stratégique de transport collectif dans une étape ultérieure.

Le même genre de remarque s'applique à l'objectif stratégique établi par l'ARTM :

« La majorité des déplacements des citoyens de la région métropolitaine est réalisée en modes actifs et collectifs, contribuant à une importante réduction de la congestion routière et des GES émis par le secteur des transports. »²⁴

Le PSD doit avoir pour objectif affirmé de jouer un rôle structurant dans l'organisation spatiale de la région à travers l'intégration des différentes fonctions immobilières, économiques, sociales et culturelles, dans une perspective de complémentarité de chacun de ses secteurs à son développement social, économique et culturel.

Réduire l'utilisation de l'auto solo est un objectif auquel nous souscrivons entièrement. C'est un objectif essentiel considérant la situation critique à laquelle nous sommes confrontés. Le PSD peut jouer un rôle beaucoup plus large. Comme son nom l'indique, il doit jouer un rôle stratégique, non seulement à la lumière des enjeux environnementaux, mais aussi et surtout en matière de développement urbain, de développement économique social et culturel. Il doit servir de catalyseur. Le plan stratégique de développement du transport collectif et actif pourra ainsi devenir la colonne vertébrale de la région métropolitaine plutôt que le réseau autoroutier.

Les orientations stratégiques du PSD doivent donc être précisées. Il ne s'agit pas seulement de :

« Relier les différentes communautés de la région métropolitaine à l'aide de services de transport collectif performants. »²⁵

²⁴ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 12.

²⁵ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 13.

Il faut mettre en place un réseau structurant, à la fine pointe de la technologie, permettant de stimuler le développement économique, culturel et social de chacun des cinq secteurs dans une perspective de complémentarité et dans le respect des aspirations des communautés présentes dans chacun de ceux-ci. Le réseau doit permettre d'accroître globalement la compétitivité de la CMM par rapport aux régions métropolitaines concurrentes.

Il ne s'agit pas seulement de :

« Déployer des options de mobilité diversifiées, sécuritaires et accessibles, en offrant une expérience de mobilité simplifiée et attrayante. »²⁶

Il faut déployer un réseau de transport collectif et actif structuré, hiérarchisé et intégré permettant de répondre à des standards élevés de rapidité, de ponctualité, de confort, de sécurité, d'amplitude et d'interconnectivité dans l'ensemble des cinq secteurs.

Il ne s'agit pas seulement de :

« Favoriser une utilisation efficiente des ressources. »²⁷

Il faut s'assurer de pouvoir disposer des ressources financières pour amorcer à court terme le développement du réseau et assurer sa complétion dans un horizon de 30 ans. On doit simultanément assurer la remise à niveau du réseau actuel et surtout sa pérennité. Le maintien des actifs ne doit toutefois pas primer sur l'amélioration du réseau.

Nous comprenons que l'ARTM propose un projet d'interventions priorisées et évaluées financièrement pour la période 2020-2023. Ce projet a été établi à la faveur des investissements réalisés par le Gouvernement du Québec et du Canada pour favoriser la relance économique suite à la crise de la COVID-19.²⁸ Ces interventions viennent s'ajouter au Plan Québécois des Infrastructures 2020-2030, en cours de réalisation, ainsi qu'au Plan des initiatives du transport collectif (PIDTC) et aux interventions prioritaires du 2021-2030 du projet de PSD.

La TPÉCN reconnaît avec l'ARTM l'importance de mettre sur pied rapidement des initiatives pour développer le transport collectif et insiste sur l'importance d'y intégrer la couronne Nord. Il y a urgence de proposer des projets concrets pour ce secteur. Nous sommes depuis trop longtemps laissés pour compte en termes d'investissement.

²⁶ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 13.

²⁷ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 13.

²⁸ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 79.



6. LA MISE EN ŒUVRE DU PSD



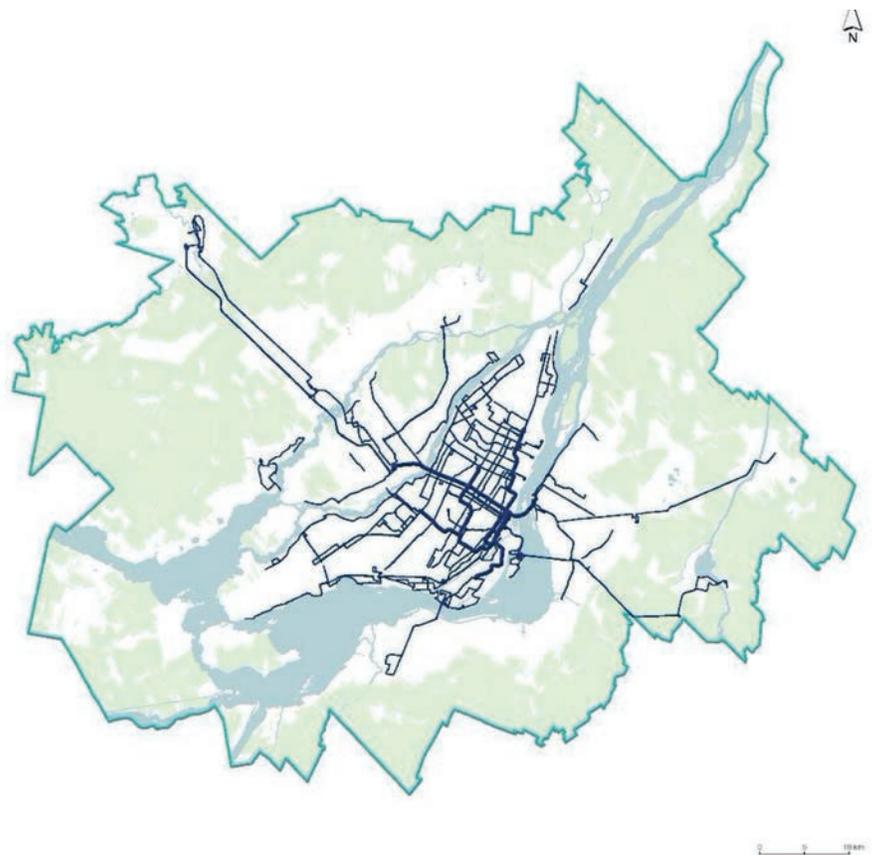
6. LA MISE EN ŒUVRE DU PSD

La TPÉCN reconnaît et insiste pour dire tout comme l'ARTM qu'il y a urgence d'agir.

La couronne Nord est largement déficitaire tant en termes de réseau structurant que de desserte locale (services locaux, à la demande et spéciaux). Elle est défavorisée par rapport aux autres secteurs du Grand Montréal comme l'illustrent très clairement les figures 11, 12, 13, 14 et 15 du PSD présentées à la suite.

FIGURE 1

Les services de transport collectifs dans la région métropolitaine de Montréal (figures 11, 12, 13, 14, 15 du PSD)





ARJM
 Autorité régionale
 de transport métropolitain

SERVICES DIRECTS EN PÉRIODE DE POINTE

Train de banlieue

Autobus

Zone agricole

Source:
 Planification des transports et mobilité
 Autorité régionale et transport métropolitain
 Février 2020

ARJM
 Autorité régionale
 de transport métropolitain

RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF STRUCTURANT (RTCS)

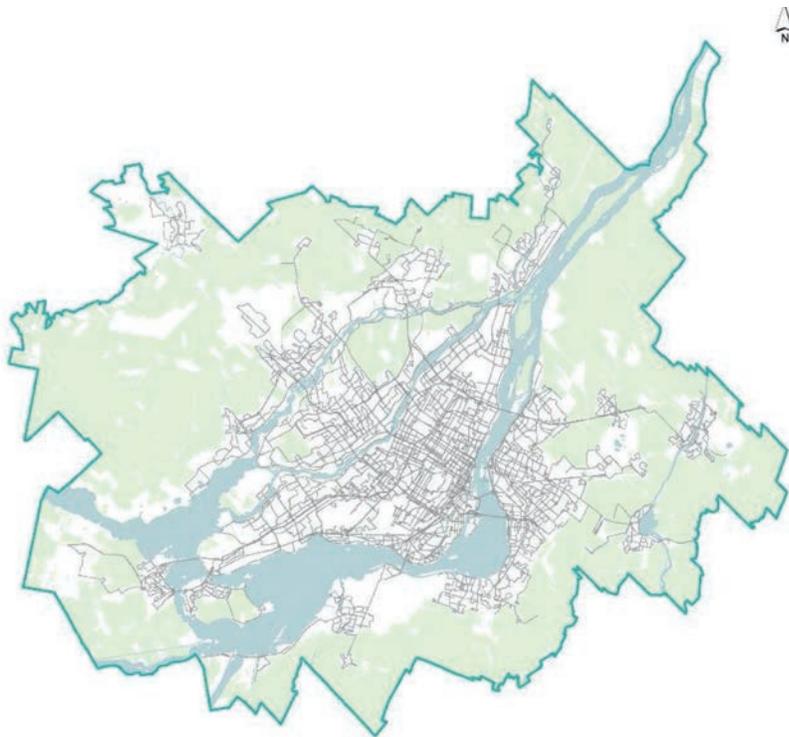
Services rapides et fréquents
 Métro
 Autobus

Services directs en pointe
 Train de banlieue
 Autobus

Zone agricole

Source:
 Planification des transports et mobilité
 Autorité régionale et transport métropolitain
 Février 2020





ARTM
Autorité régionale
de transport métropolitain

SERVICES LOCAL

Autobus

Zone agricole

Source:

Planification des transports et mobilité
Autorité régionale et transport métropolitain
Octobre 2019

ARTM
Autorité régionale
de transport métropolitain

MESURES PRÉFÉRENTIELLES POUR BUS (MPB)

Mesures préférentielles pour bus

Réseau de transport collectif structurant

Zone agricole

Source:

Planification des transports et mobilité
Autorité régionale et transport métropolitain
Février 2020



Comme l'écrit l'ARTM :

« À l'échelle métropolitaine, les résidents des secteurs plus denses ont accès à deux fois plus d'options de transport durable que ceux qui habitent ou se déplacent dans des environnements moins denses et diversifiés. Ces derniers ont donc peu de solutions de rechange pour éviter de subir quotidiennement la congestion automobile. »²⁹

Nous sommes inquiets de lire que :

« ... le renforcement et le développement du RTCS participent à l'atteinte de la cible de 35% des déplacements motorisés en transport collectif, en période de pointe du matin, telle que fixée par la CMM, ainsi qu'à l'atteinte d'une concentration de 60% de la croissance résidentielle aux abords des points d'accès et des corridors du réseau de transport collectif. »³⁰

L'ARTM est-elle à nous confirmer que la couronne Nord va stagner en termes de RTCS parce que nous avons peu de points d'accès sur notre territoire actuellement et que les efforts seront mis là où il y a déjà de la densité, des stations de métro et de train, soit là où le réseau est déjà le mieux pourvu?

La couronne Nord est le secteur où il y a eu la plus forte croissance démographique et de l'emploi dans les deux dernières décennies et où il y a eu en contrepartie le moins d'investissements en transport collectif, tel qu'illustré sur les tableaux qui suivent (Plan Québécois des Infrastructures 2020-2030).

²⁹ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 39.

³⁰ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 52.

CONTRIBUTION DU QUÉBEC (EN M\$)

TABLEAU 7

Plan québécois
des infrastructures
2020 - 2030

Projets en réalisation	Type de projet	Secteur CMM	Avant		PQI 2020-2030		Total	des partenaires	Coût total	
			2020-2021	2020-2021	2021-2030	Total				
Méto de Montréal, voitures de méto AZUR - Remplacement	Maintien des actifs	Montréal/Laval/Longueuil	1 400,80	3,1	188,5	191,6	1 592,40	530	2 122,40	
Méto de Montréal, voitures de méto AZUR additionnelles - Acquisition	Développement	Montréal/Laval/Longueuil	36,8	94,8	169,3	264,1	300,9	279,8	580,7	
Méto de Montréal, programme Réno-Systèmes (phase IV) - Maintien et bonification	Maintien des actifs	Montréal/Laval/Longueuil	125,2	68,4	200,5	269	394,1	175,9	570	
Méto de Montréal, programme Réno-Systèmes (phase III) - Maintien et bonification	Maintien des actifs	Montréal/Laval/Longueuil	218,3	11,1	33,3	44,4	262,7	237,3	500	
Garage Côte-Vertu de la STM - Montréal - Construction	Maintien et amélioration des actifs	Montréal	121,2	56	83,6	139,6	260,7	178,5	439,2	
Réseau de train de banlieue d'exo, locomotives diesel - Région métropolitaine de Montréal - Remplacement	Maintien des actifs	5 secteurs	0,3	9,6	249,9	259,6	259,8	101,1	360,9	
Centre d'entretien Pointe-Saint-Charles d'exo - Montréal - Construction	Maintien et amélioration des actifs	Montréal	192,5	15,7	0,9	16,6	209,1	102,6	311,7	
Méto de Montréal, programme Réno-Infrastructures (phase II) - Maintien et bonification	Maintien et amélioration des actifs	Montréal/Laval/Longueuil	86,6	33,6	91,6	125,2	211,8	88,2	300	
Méto de Montréal, programme Accessibilité des stations (phase I) - Bonification	Maintien et amélioration des actifs	Montréal/Laval/Longueuil	27,3	33,1	144,6	177,7	205	74	279	
Complexe Crémazie de la STM - Montréal - Reconstruction	Maintien des actifs	Montréal	37,3	8,8	44,7	53,5	91,3	165,3	256,6	
Méto de Montréal, programme Réno-Infrastructures (phase I) - Maintien et bonification	Maintien et amélioration des actifs	Montréal/Laval/Longueuil	164,3	1,9	11	12,9	177,2	72,8	250	
Édicule et passerelle piétonnière au pôle multimodal Vendôme - Montréal - Construction	Développement	Montréal	52,2	41,1	17,1	58,2	110,3	-	110,3	
Méto de Montréal, voitures de méto MR-73 - Maintien et bonification	Maintien et amélioration des actifs	Montréal/Laval/Longueuil	25,4	7,7	17,1	24,8	50,2	18,8	69	
Autobus hybrides de 12 mètres de la STM - Montréal - Remplacement	Maintien des actifs	Montréal	10	14,3	-	14,3	24,2	36,4	60,6	
Service rapide par bus intégré sur le boulevard Pie-IX entre Montréal et Laval - Aménagement et construction d'exo, voitures passagers (type 2000) - Région métropolitaine de Montréal - Remplacement	Développement	Montréal/Laval	86,9	75,4	123,7	199,2	286	107,8	393,8	
Réseau de train de banlieue d'exo, voitures passagers (type 2000) - Région métropolitaine de Montréal - Remplacement	Maintien des actifs	5 secteurs	30,8	14,2	29,5	43,7	74,4	28,8	103,2	
Total			2 615,90	488,8	1 405,30	1 894,40	4 510,10	2 197,30	6 707,40	
	Répartition des coûts/secteur	Montréal	413,2	135,9	146,3	282,2	695,6	482,8	1 178,40	17,60%
		Montréal/Laval	86,9	75,4	123,7	199,2	286	107,8	393,8	5,90%
		Montréal/Laval/Longueuil	2 084,70	253,7	855,9	1 109,70	3 194,30	1 476,80	4 671,10	69,60%
		5 secteurs	31,1	23,8	279,4	303,3	334,2	129,9	464,1	6,90%
			2 615,90	488,8	1 405,30	1 894,40	4 510,10	2 197,30	6 707,40	100%

	Nom	Type de projet	Secteur CMM
3	Centre d'attachement nord-ouest de la STM - Montréal - Construction	Développement	Montréal
4	Centre d'attachement Viau de la STM - Montréal - Agrandissement	Maintien et amélioration des actifs	Montréal
5	Centre de transport Anjou de la STM - Montréal - Agrandissement	Maintien et amélioration des actifs	Montréal
6	Centre de transport Bellechasse de la STM - Montréal - Réfection	Maintien des actifs	Montréal
7	Centre de transport Bellechasse de la STM - Montréal - Construction	Développement	Montréal
8	Centre de transport de l'Est de la STM - Montréal - Construction	Développement	Montréal
9	Centre de transport Legendre de la STM - Montréal - Agrandissement	Maintien et amélioration des actifs	Montréal
10	Centre de transport Saint-Laurent de la STM - Montréal - Agrandissement	Maintien et amélioration des actifs	Montréal
11	Métro de Montréal, ligne bleue de la station Saint-Michel à Anjou - Prolongement	Développement	Montréal
12	Métro de Montréal, portes palières sur la ligne orange (phase I) - Acquisition	Maintien et amélioration des actifs	Montréal/Laval/Longueuil
13	Métro de Montréal, postes abaisseurs pour l'alimentation électrique (phase I) - Réfection	Maintien des actifs	Montréal/Laval/Longueuil
14	Métro de Montréal, programme Accessibilité des stations (phase II) - Bonification	Maintien et amélioration des actifs	Montréal/Laval/Longueuil
15	Métro de Montréal, programme Réno-Infrastructures (phase III) - Maintien et bonification	Maintien et amélioration des actifs	Montréal/Laval/Longueuil
16	Métro de Montréal, programme Réno-Systèmes (phase V) - Maintien et bonification	Maintien et amélioration des actifs	Montréal/Laval/Longueuil
17	Métro de Montréal, système de contrôle des trains sur la ligne bleue - Remplacement	Maintien des actifs	Montréal/Laval/Longueuil
18	Programme d'entretien des infrastructures de la STM (phase II) - Montréal - Maintien	Maintien des actifs	Montréal
19	REM, équipements de billetterie - Région métropolitaine de Montréal - Acquisition	Développement	5 secteurs
20	Réseau de train de banlieue d'exo, voitures passagers (type 2000) - Région métropolitaine de Montréal - Acquisition	Développement	5 secteurs
23	Garage de la STL (phase IV) - Laval - Construction	Développement	Laval
24	Centre d'exploitation du RTL - Longueuil (arrondissement Saint-Hubert) - Réfection	Maintien des actifs	Longueuil
25	Centre d'exploitation du Vieux-Longueuil du RTL - Longueuil - Réfection	Maintien des actifs	Longueuil
26	Garage du RTL - Longueuil - Construction	Développement	Longueuil
27	UAB sur l'autoroute 30, entre Candiac et Boucherville - Bonification	Développement	Couronne Sud/Longueuil

TABLEAU 8

Projets en planification
(Projets de 50 millions de dollars et plus)
Contribution du gouvernement du Québec prévue au PQI 2020-2030 : 7 736,3 M\$ P

TABLEAU 9

Projets à l'étude
(Projets de 100 millions de dollars et plus)
Contribution du gouvernement du Québec prévue au PQI 2020-2030 : 420,4M\$ (coût des études)

	Nom	Type de projet	Secteur CMM
4	Projets structurants de transport collectif électrique pour relier l'Est, le Nord-Est et le Sud-Ouest de Montréal au centre-ville - Bonification	Développement	Montréal
5	Voies réservées sur les autoroutes 13, 20, 25, 440, 640 et la route 116 - Région métropolitaine de Montréal - Bonification	Développement	Couronnes Sud et Nord
7	Autoroute 15, voies réservées - Laval - Bonification	Développement	Laval
8	Projet structurant de transport collectif de type service rapide par bus dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de La Concorde - Laval - Bonification	Développement	Laval
9	Projets structurants de transport collectif électrique pour prolonger le REM vers le centre de Laval et relier l'Est et l'Ouest de Laval - Bonification	Développement	Montréal/Laval
10	Projet structurant de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau de métro - Bonification	Développement	Longueuil
11	Projet structurant de transport collectif électrique pour relier le REM sur la Rive-Sud pour desservir le secteur de Chambly/Saint-Jean-sur-Richelieu - Bonification	Développement	Couronne Sud

Nous croyons cette situation indéfendable pour l'avenir. En plus d'être préjudiciable aux familles de la couronne Nord, elle l'est à l'ensemble du Grand Montréal dans son défi d'attractivité et de compétitivité. Souhaite-t-on ralentir l'élan socioéconomique dont on a fait preuve la couronne Nord ?

Cette stratégie amène la TPÉCN à s'interroger sur la notion d'optimisation de l'utilisation du système de transport, et notamment à l'adéquation entre les cibles que l'ARTM s'est fixées et les moyens mis à la disposition de leur atteinte.

L'ARTM prévoit que 44% des déplacements seront réalisés en modes actifs et collectifs d'ici 2031-2035, contre 34% en 2018 (Enquête Origine Destination 2018). La TPÉCN souhaiterait obtenir davantage de précisions sur la méthodologie employée pour prévoir la forte augmentation de la part modale du transport collectif (de 22% à 29% entre 2018 et 2031-2035) et du maintien de la part modale du transport actif (de 11% à 16% entre 2018 et 2031-2035) dans le PSD.³¹

À l'heure actuelle, mis à part des équipements de transport actif localisés à proximité des infrastructures de transport collectif, l'ARTM ne prévoit pas au PSD d'intervention concrète ni de financement relatifs à l'amélioration du réseau de transport actif dans son ensemble. La couronne Nord est actuellement très largement sous-équipée en matière de transport collectif et actif et le PSD ne semble pas prévoir de mesures suffisantes pour modifier de manière substantielle l'état de la situation.

Or la TPÉCN s'interroge sur les incitatifs concrets à ce basculement modal de grande ampleur prévu à l'échelle métropolitaine vers le transport collectif et actif et se pose notamment la question de la place laissée à la couronne Nord dans cette démarche.

³¹ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 73.

L'ARTM fait reposer ses prévisions sur les conséquences potentielles de la crise liée à la COVID-19, laquelle, selon ses hypothèses, pourrait entraîner une forte diminution des déplacements liés au travail (-20%) et aux études (-15%) et un recours plus important au transport collectif et actif. Ces données, pour lesquelles l'ARTM admet une part d'incertitude élevée,³² devraient faire l'objet de l'exposition d'une méthodologie détaillée.

Elles conditionnent aussi les prévisions globales en matière de déplacements³³ et, par le fait même l'effort financier à placer dans le maintien et le développement des infrastructures dans l'ensemble de la région métropolitaine, y compris la couronne Nord. L'ARTM prévoit d'accroître l'offre en service collectif de +60% d'ici 2031 à 2035.

Les interventions et les projets inscrits au PSD seront-ils suffisants à satisfaire la demande si, contrairement aux prévisions de l'ARTM, les modèles de déplacement des années à venir ressemblent davantage à ceux qui préva-

laient avant la crise de la COVID-19 qu'à ceux qu'anticipe l'ARTM ?

Quelle sera la répartition géographique de l'accroissement de l'offre en service collectif ? L'équité sera-t-elle garantie pour les résidents de la couronne Nord ?

Le PSD dans sa forme actuelle nous inquiète. La TPÉCN demande qu'il soit ajusté pour que la couronne Nord puisse offrir au Grand Montréal toute la contribution dont elle est capable.

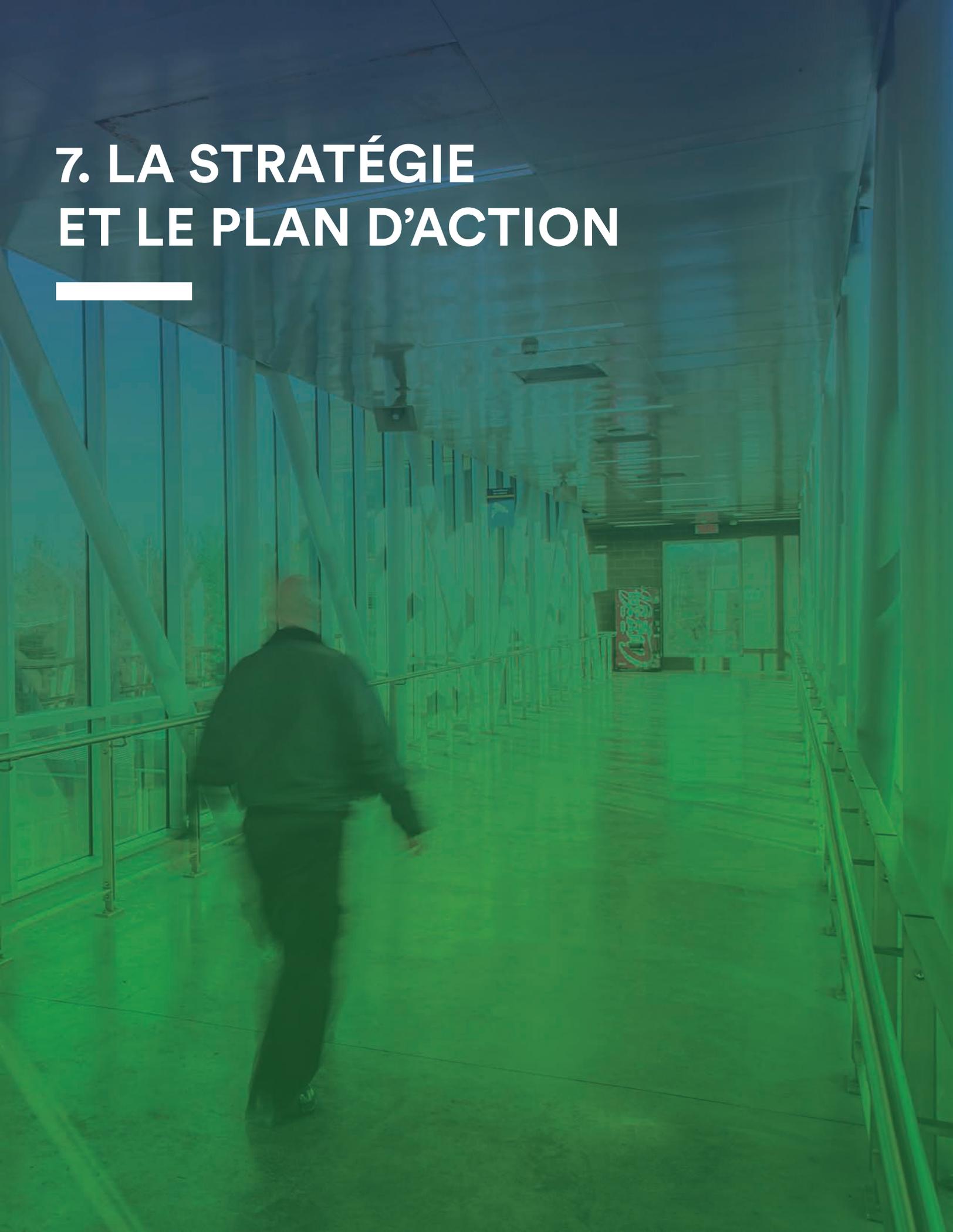
La TPÉCN appuie les cibles poursuivies par le PSD. Nous souhaitons qu'elles puissent s'appliquer dans chaque secteur. Nous serons ainsi mieux en mesure de juger des défis et des implications en termes d'amélioration des réseaux et services à mettre en place au cours de la prochaine décennie

³² ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 72.

³³ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 75.



7. LA STRATÉGIE ET LE PLAN D'ACTION



7. LA STRATÉGIE ET LE PLAN D'ACTION

Sauf pour les trois projets majeurs en cours de réalisation ou en voie de l'être (Réseau express métropolitain, système rapide par bus dans l'axe du boulevard Pie IX à Montréal et à Laval, prolongement de la ligne bleue du métro vers l'est), le PSD ne présente aucun projet de cette ampleur à être réalisé à court ou moyen terme sur la couronne Nord ni dans les autres secteurs.

Plusieurs mesures préférentielles pour bus ainsi que le développement d'infrastructures d'accueil figurent au nombre des propositions d'actions prioritaires en transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal 2020-2023. Toutefois, les projets de plus grande envergure sont, au mieux, à l'état d'études dans les interventions prioritaires 2021-2030.

Quant aux six stratégies et dix-sept actions que nous pouvons constater dans la version actuelle du PSD, elles ne considèrent que marginalement les besoins de la couronne Nord.

La version finale du PSD devra mieux tenir compte des problématiques révélées par l'enquête OD 2018 : qui se déplace ?, Pour quel motif ? Selon quel mode et vers quelle destination ? Cette analyse devra se faire dans une perspective historique.

L'analyse des enquêtes OD 2008, 2013, et de celle, partiellement disponible de 2018, permet toutefois de tirer des constats significatifs pour la couronne Nord démontrant clairement, tel qu'expliqué dans la Note technique que :

■ Lors de la pointe du matin, la majorité des déplacements de la couronne Nord sont internes (66 % en 2018). Entre 2008 et 2018, le nombre de déplacements internes (sauf retour) passe de 243 637 à 341 000, augmentant de plus de 40 % (+97 363);

■ Le travail représente 53 % des déplacements de la couronne Nord en pointe matinale et les études 28 %. Le volume des déplacements pour le travail a connu un fort accroissement, de +63 % entre 2008 et 2018;

■ Les déplacements pour les études ont aussi connu un fort accroissement entre 2008 et 2018, de l'ordre de +21 %. Les motifs « Autres » (incluant le magasinage, les loisirs et reconduire et aller chercher quelqu'un) ont également augmenté fortement, de +49 % entre 2008 et 2013;

■ La couronne Nord représente 14 % des déplacements matinaux pour le travail en région métropolitaine. Cette part est la plus importante après l'agglomération de Montréal;

■ Par rapport aux autres sous régions métropolitaines, la couronne Nord a enregistré l'augmentation du nombre de déplacements pour le travail en pointe matinale la plus élevée dans chacun des types de déplacements entre 2008 et 2018. La part des déplacements internes dans la couronne Nord est aussi celle qui a connu la plus forte augmentation entre 2008 et 2018 (+64 %) :

⁴ Communauté métropolitaine de Montréal (2012). PMAD – Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable, page 22 (nos soulignés). En ligne : https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/03/pmad_plan_metropolitain_amenagement_developpement.pdf, consulté le 7 octobre 2020.

Les déplacements internes représentent plus de la moitié du total des déplacements pour le travail en pointe matinale. La couronne Nord est la région dans laquelle les déplacements internes pour le travail en pointe matinale représentent la part la plus élevée par rapport aux autres régions;

La couronne Nord a connu un accroissement de +18 % du nombre des déplacements en auto entre 2008 et 2013. Durant cette période, seule la région de Laval l'a dépassé (+20 %);

Le transport collectif ou bimode dans la couronne Nord a connu une augmentation modérée de 3 % entre 2013 et 2018. Pourtant, à territoire comparable de 1998, ce

mode a augmenté de +33 % entre 2008 et 2013 et de +50 % entre 2003 et 2008. Il s'agit, pour 2008-2013, de la plus forte augmentation enregistrée au cours de la période, toutes régions d'analyse confondues;

Et finalement, l'accroissement de l'utilisation du transport collectif suggère que les résidents de la couronne Nord sont prêts à utiliser des infrastructures de transport collectif, tant est-il qu'elles sont performantes, efficaces et qu'elles leur permettent de se déplacer notamment en pointe matinale ainsi que le soir.

Nous avons cru utile de commenter les six stratégies et les actions proposées qui représentent les mandats que veut se faire confier l'ARTM.

STRATÉGIE 1 : ORGANISER LA MOBILITÉ EN FONCTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF STRUCTURANT

Il est indiqué que « ..., le projet de PSD propose de renforcer le réseau de transport collectif structurant existant ... »³⁴

La TPÉCN considère que le libellé devrait être modifié et faire référence à la complétion du réseau existant plutôt qu'à son renforcement. Les images valant mille mots comme l'indique le vieil adage, la figure 20 ne laisse aucun doute : l'ARTM ne prévoit d'étudier aucun axe du réseau de transport collectif structurant (RTCS) sur le territoire de la couronne Nord. Seule l'étude de l'implantation de mesures préférentielles pour bus est projetée entre 2021 et 2030, tel qu'illustré sur la figure 21 (action 1.3).

³⁴ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 77.

FIGURE 2

Le RTCS existant
et les projets à l'étude,
reconnus par le PQI et le PIDTC
(figure 20 du PSD)

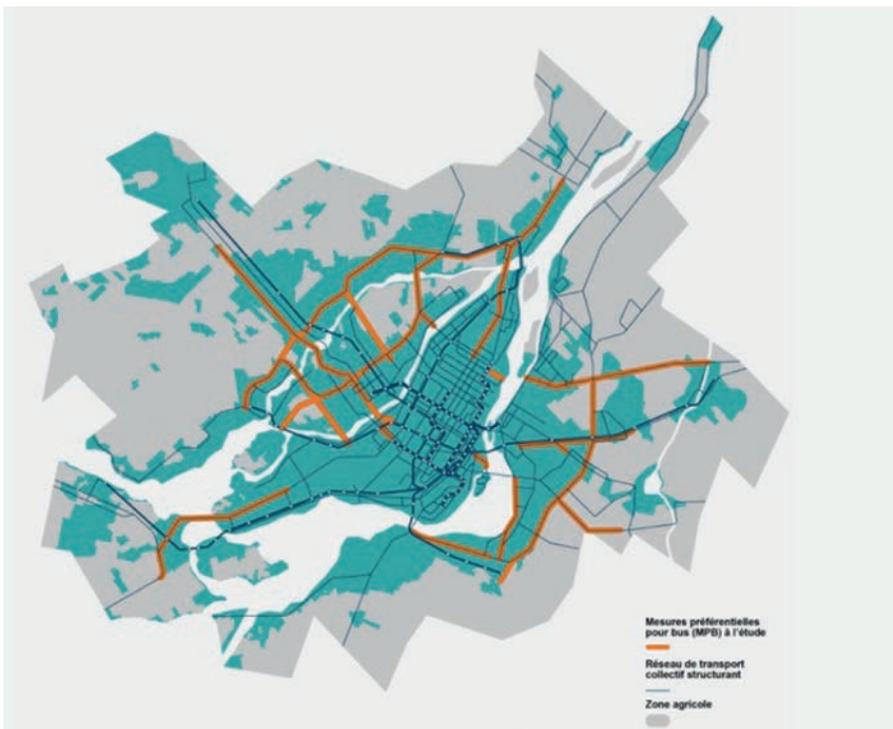
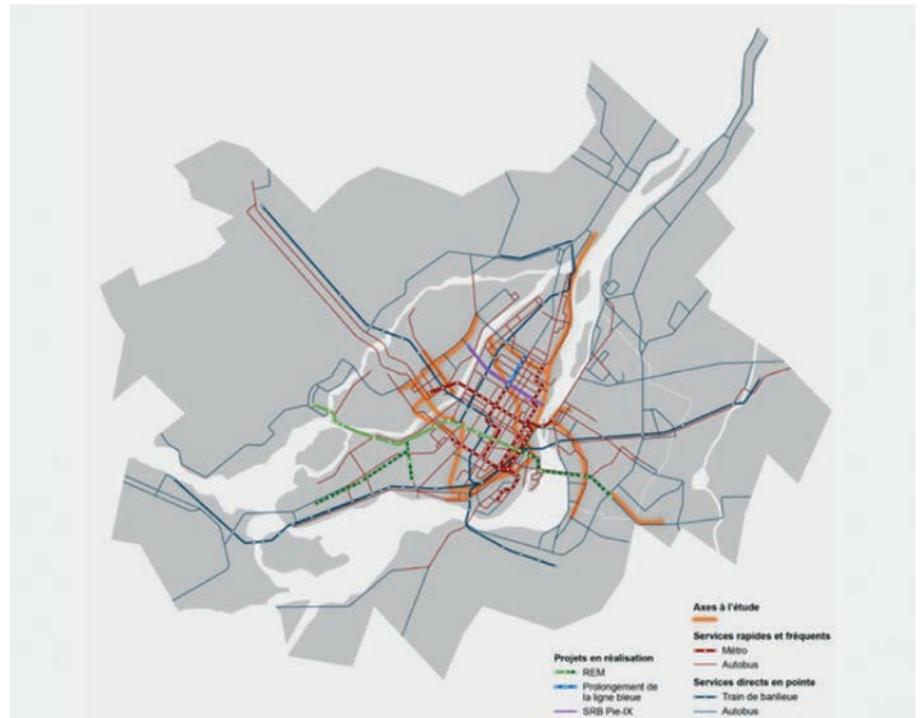


FIGURE 3

Relation entre les MPB et le
Réseau de transport collectif
structurant (figure 21 du PSD)

Nous demandons à l'ARTM d'intégrer prioritairement à ses actions 1.2 et 1.3 l'analyse des axes et les projets suivants. Il s'agit pour la TPÉCN uniquement d'un rattrapage, tel qu'expliqué dans la Note technique :

- L'acquisition des voies ferrées supportant les trains de banlieue par l'ARTM pour assurer une desserte optimale en termes d'amplitude, de fréquence, de rapidité, de sécurité et de fiabilité;

- Réaménagement des points d'accès au REM dans le but d'améliorer les interconnexions avec le réseau routier incluant les aires de stationnement incitatif, les réseaux de transports collectifs et ceux réservés à la mobilité active;

- Prolongement de l'autoroute 13 en direction de la zone aéroportuaire de Mirabel sur les territoires des MRC Thérèse-de Blainville et de Mirabel, le tout accompagné de mesures capables de soutenir la mise en place d'un réseau de transport collectif et de covoiturage efficaces;

- Mise en place sur le réseau autoroutier existant (A-13, A-15, A-640) de mesures permettant de réduire la congestion routière et de soutenir le développement du transport collectif par l'aménagement de voies réservées et de stationnements incitatifs;

- Élargissement du pont Gédéon-Ouimet;

- Complétion de la navette fluviale ;

- Prolongement du REM jusqu'à la zone aéroportuaire de Mirabel (incluant les corrections);

- Prolongement du REM de Laval (Dagenais – A15) jusqu'à Boisbriand (R344/A15);

- Stationnement incitatif permanent A13/R344 sur un terrain appartenant au MTQ;

- Implantation d'une voie réservée sur l'Autoroute 15 avec stationnements incitatifs le long du parcours (mesure préférentielle pour bus déjà intégrée aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030) ;³⁵

- Parachèvement de l'autoroute 19 avec aménagement de voies réservées autobus et covoiturage;

- Implantation d'un mode de transport structurant dans l'axe est/ouest le long de l'autoroute 640 ;

- Aménagement d'une gare de train de banlieue à Boisbriand sur la ligne du Canadien Pacifique;

- Amélioration de la desserte d'autobus dans les secteurs hors TOD, et notamment dans les pôles d'emplois;

- Électrification du parc d'autobus afin de réduire les GES, avec notamment la mise en place d'une navette électrique pour les pôles de densité (Boisbriand);

- Élargissement des ponts Mathieu et Lepage à Terrebbonne pour permettre la construction de voies réservées pour autobus sur l'accotement de l'autoroute 25 à hauteur de la ville de Mascouche;

- Élargissement du pont Charles-de-Gaulle pour permettre la construction de voies réservées pour autobus sur l'accotement de l'autoroute 40 sur le territoire des villes de Lachenaie, Repentigny et de Charlemagne;

³⁵ Pour cette mention et les suivantes : ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, annexe M, pages 182-188.

■ Bonification de l'offre de services sur le réseau du Train de l'Est;

■ Augmenter le service du Train de l'Est : Fréquence des départs en semaine et fin de semaine et bonification des aires de stationnement (rendre exclusif aux passagers);

■ Implanter une gare au Train de l'Est à L'Assomption et un quai d'embarquement au sein de l'aire TOD de Charlemagne;

■ Mesures préférentielles pour bus – axe de l'A-13 de l'A-640 à Montréal (déjà intégré aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030);³⁶

■ Mesures préférentielles pour bus – axe de l'A-15 entre l'A-440 et Mirabel (déjà intégré aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030);

■ Mesures préférentielles pour bus – axe de l'A-19 entre l'A-640 et le boulevard Saint-Martin (déjà intégré aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030);

■ Mesures préférentielles pour bus – axe de l'A-25 entre le pont de l'A-25 et l'A-640 (déjà intégré aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030);

■ Mesures préférentielles pour bus – axe de l'A-40 entre les boulevards Saint-Charles et des Anciens-Combattants (direction est) (déjà intégré aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030);

■ Mesures préférentielles pour bus – axe de l'A-40 entre l'A-25 et la R-341 (Repentigny) (déjà intégré aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030);

■ Mesures préférentielles pour bus – axe de l'A-440 entre la R-148 et l'A-25 (déjà intégré aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030);

■ Mesures préférentielles pour bus – axe de l'A-640 entre l'A-40 et la station Deux-Montagnes du REM (déjà intégré aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030);

■ Mesures préférentielles pour bus – axe de l'A-640 entre l'A-13 et la route 335 (bidirectionnel) (déjà intégré aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030).

De plus, au nombre des interventions à prioriser et des investissements 2020-2023, l'ARTM prévoit aussi le développement d'une voie réservée sur la R-117 (6.3.) ainsi que le développement d'une voie réservée sur le boulevard des Seigneurs à Terrebonne et sur la rue Notre-Dame à Repentigny (7.4.1.). Les interventions prioritaires comptent aussi rendre permanents le terminus et le stationnement de Repentigny (10.3.4.), agrandir le stationnement de Terrebonne (10.3.5.) et construire un centre de services à Repentigny (10.3.7.). Enfin, des améliorations sont prévues pour la ligne Saint-Jérôme (15.4.5.). Un programme de maintien d'actifs des ponts ferroviaires, d'amélioration du temps de transit et de l'accessibilité à la ligne sont inscrits au nombre des interventions prioritaires.³⁷

Ces mesures sont saluées par la TPÉCN parce qu'elles contribuent à corriger les déficiences actuelles du réseau.

Néanmoins, sur la couronne Nord, les interventions prioritaires du PIDTC intégrés au projet de PSD en sont au stade de la réalisation de fiches d'avant-projet. La TPÉCN tient à rappeler leur caractère urgent. C'est notamment le cas de l'aménagement de voies réservées aux autobus dans les axes autoroutiers de la couronne Nord.³⁸

De plus, il semble aussi essentiel de prioriser certains travaux sur les axes routiers. En effet, ceux-ci faciliteront le désengorgement de la congestion routière et, ultimement, l'utilisation du transport en commun ainsi que la réduction des gaz à effet de serre.

³⁶ Pour cette mention et les suivantes : ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, annexe M, pages 182-188.

³⁷ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, annexe K, pages 177-179.

³⁸ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, annexe J, page 176.

Ces correctifs sont les suivants :

■ Élargir et réaménager, dans l'axe de la route 341, l'accès au pont de la rivière L'Assomption et aménager un nouvel accès au carrefour de l'autoroute 40 (MRC L'Assomption);

■ Voies réservées sur l'autoroute 40 depuis l'amont du pont Benjamin-Moreau jusqu'à la future station de métro Anjou de la ligne bleue (MRC L'Assomption);

■ Aménagement de stationnements incitatifs en amont des zones de congestion sur la couronne Nord;

■ Mise en place d'une antenne liant le territoire de la MRC de L'Assomption au mode de transport collectif structurant dans l'axe de la rue Notre-Dame, vers et depuis Montréal (MRC L'Assomption) (déjà à l'étude dans les interventions prioritaires pour la période 2021-2030)³⁹

■ Bonification de l'offre de services sur le réseau du Train de l'Est : il s'agirait notamment d'évaluer les possibilités d'y implanter un mode compatible avec le REM (MRC L'Assomption);

■ Prolonger le tracé de l'autoroute 13 jusqu'à la zone aéroportuaire en y incluant une voie réservée pour le transport en commun (MRC Thérèse-de Blainville et MRC de Mirabel);

■ Prolonger l'autoroute 50 sous forme de boulevard urbain à l'est de l'A-15, jusqu'à la route 335 à Sainte-Anne-des-Plaines; (MRC de Mirabel);

■ Réaménagement de certains échangeurs routiers et autoroutiers avec différents pôles de développement économique (MRC de Deux-Montagnes);

■ Amélioration de la fonctionnalité de la R-148 au nord de l'autoroute 640 (MRC de Deux-Montagnes).

Les critères à prendre en compte pour évaluer les projets devront reposer principalement sur une analyse des problématiques actuelles et projetées de transport et ce, dans une perspective régionale. Nous soutenons que le choix des projets à réaliser sur la couronne Nord devra comme tous les autres projets passer l'étape de l'analyse coûts/bénéfices.

L'objectif premier n'est pas d'assurer le développement prioritaire des pôles d'échanges, mais de mettre en place un réseau de transport collectif structurant (RTCS) permettant de réduire la congestion, les gaz à effet de serre, mais surtout d'assurer l'accessibilité des milieux de vie et des lieux d'activité pour un développement optimal de l'ensemble du Grand Montréal, dans une perspective de développement durable.

STRATÉGIE 2 : ARRIMER LE TRANSPORT COLLECTIF À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Nous partageons totalement le principe énoncé :

« Le réseau structurant de transport collectif doit devenir l'ossature de la consolidation du territoire métropolitain et ainsi orienter le développement urbain des prochaines décennies. Le projet de PSD propose une collaboration et un partenariat avec les autorités régionales et municipales afin de déterminer des corridors et des pôles d'échanges, arrimés à l'aménagement du territoire et au réseau de transport collectif et actif. »⁴⁰

³⁹ Étude de projets structurants de transport collectif électrique pour relier l'Est (depuis Repentigny), le Nord-Est et le Sud-Ouest de Montréal au centre-ville) : ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, annexe M, page 182.

⁴⁰ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 95.

La seule nuance que nous souhaitons apporter c'est que l'aménagement du territoire est notre responsabilité, à l'intérieur du grand cadre fourni par la CMM, soit le PMAD. Les MRC et les municipalités doivent définir elles-mêmes leurs orientations et priorités de développement et d'aménagement. En conséquence, le PSD doit contribuer à l'atteinte des objectifs de développement et d'aménagement fixés par les MRC et les municipalités de la couronne Nord. Nous sommes les gouvernements de proximité.

En d'autres termes, le PSD doit contribuer et non pas déterminer. C'est aux MRC et aux municipalités de la couronne Nord de déterminer leurs zones prioritaires d'activités, leur réseau routier supérieur, leurs pôles d'échanges, leurs enjeux de développement urbain, leurs priorités ainsi que leurs orientations de développement et d'aménagement. Nous attendons de l'ARTM qu'elle s'arrime à notre vision du développement urbain, laquelle est déjà très conscientisée aux enjeux environnementaux auxquels nous sommes confrontés (congestion, GES, etc.).

Nous sommes heureux de lire dans le PSD que :

« Le transport collectif jouera ainsi un rôle de vecteur de transformation urbaine, par un niveau de service adéquat, en soutenant la densification et la diversification des secteurs ou des corridors urbains à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la région métropolitaine. »⁴¹

Mais nous croyons essentiel que l'impression que laisse le document à l'effet que le développement futur devra se faire exclusivement autour des « points d'accès et des corridors de transport collectif », et qu'en conséquence le RTCS favorisera exclusivement ces lieux, doit être corrigée. Le RTCS ne peut ignorer la structure actuelle de développement. Il ne peut ignorer que l'objectif de concentrer 40 % ou 60 % du développement dans les TOD rencontre des difficultés de mise en œuvre et qu'en conséquence le développement continuera à se faire prioritairement à l'extérieur de ces lieux. N'oublions pas que les municipalités n'ont pas les outils financiers ou réglementaires nécessaires pour assurer le développement prioritaire des TOD et des corridors.

Dans cet esprit, la couronne Nord doit pouvoir compter sur un véritable réseau de transport en commun structurant. Ce réseau doit jouer un double rôle : devenir l'épine dorsale de la structure régionale et, simultanément, assurer l'intégration aux réseaux structurants de Laval et de l'île de Montréal qui, eux-mêmes, font le lien avec Longueuil et la couronne Sud grâce au métro et au REM.

Il faut mettre en place un véritable bouclage métropolitain assurant le lien « est-ouest » à l'intérieur de la couronne Nord en interface avec les axes « nord-sud ». L'axe de l'A 640 doit être privilégié.

À l'image du projet LÉEO développé par la Ville de Longueuil, un mode de transport électrique de type REM devrait constituer l'assise du réseau métropolitain de la couronne Nord. Elle devrait relier les principaux pôles de développement de la couronne Nord, les trois lignes de train et leurs gares, le REM et l'axe Notre-Dame. L'emprise de l'A 640 devrait être revue pour intégrer également les déplacements en mode actif et une meilleure intégration urbaine.

Ce projet devrait être inscrit à la liste des projets à l'étude de l'ARTM (interventions prioritaires 2021-2030) pour une mise en œuvre en 2030.

Dans un autre ordre d'idée, nous sommes inquiets de la démarche proposée dans le cadre du programme de planification concertée transport-aménagement :

« La mise en place de cette démarche de planification concertée transport-aménagement pourrait prendre la forme de contrats de corridors, soit une démarche formelle de mobilisation et d'engagement de tous les acteurs concernés sur l'analyse et la planification des corridors d'axes structurants : MTQ, CMM, OPTC, municipalités régionales et locales, société civile, usagers et citoyens ».⁴²

⁴¹ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 96.

⁴² ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 98.

Quoique louable en termes démocratique ou de recherche d'acceptabilité sociale, cette démarche risque d'engendrer des délais incontrôlables, sans parler des risques que les analyses techniques soient reléguées en second plan au profit d'enjeux de voisinage (le fameux syndrome du « pas dans ma cour »).

Concernant la volonté de l'ARTM de concevoir avec la CMM un guide de référence concernant l'aménagement des corridors de transport collectif, incluant « ... *des balises d'aménagement des quartiers pour soutenir une diversification et une densification des activités urbaines ...* », nous considérons qu'elle duplique un défi que nous relevons déjà.

Il n'est pas de la responsabilité de l'ARTM ni de la CMM de nous dicter la façon d'aménager nos quartiers. Nous sommes pleinement conscients des enjeux de diversification et de densification. Il y a plusieurs années déjà la loi a été modifiée pour recadrer le rôle de la CMM en matière d'aménagement du territoire par rapport à celui des MRC.

Nous maintenons la même position pour les pôles d'échanges. Leur planification et leur aménagement nous incombent. Notre position est à l'effet que l'ARTM devra agir en appui et que les municipalités concernées devront avoir le leadership. L'ARTM n'est pas propriétaire de l'en-

semble des terrains faisant partie des pôles d'échanges. Il est évident qu'elle est un partenaire privilégié.

Les interventions en transport collectif n'ont pas pré-séance sur la planification des MRC ni des municipalités, même concernant les pôles d'échanges.

Ce n'est pas parce qu'on veut réduire les GES, améliorer la santé publique et diminuer la congestion que le transport collectif doit dicter l'aménagement du territoire. Il en est une composante stratégique et essentielle, mais qui doit être subordonnée à la vision de développement que les MRC et les municipalités ont pour leur territoire. Ultimement, le réseau de transport collectif doit répondre aux besoins de mobilité de la population pour se rendre, de manière sécuritaire, efficace et confortable, à son lieu d'habitation, aux maisons d'éducation, aux lieux de culture, aux sites commerciaux et au travail, sans oublier que cela doit se faire évidemment de manière durable. Il doit également répondre aux besoins d'échanges entre les cinq secteurs du Grand Montréal (mobilité régionale).

En résumé, ce n'est pas, selon la TPÉCN, à l'ARTM à « *déterminer, caractériser et établir des normes de conception pour les pôles d'échanges.* »⁴³ Elle doit y contribuer. L'ARTM a à définir ses besoins et ses normes, lesquels seront intégrés dans la planification des pôles d'échanges par les municipalités qui en sont responsables.⁴⁴

STRATÉGIE 3 : ASSURER UNE OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF ADAPTÉE AUX BESOINS

Nous appuyons sans réserve la volonté de l'ARTM de corriger l'iniquité qui peut exister dans le Grand Montréal dans la disponibilité et la qualité des services de transport collectif offerts :

« *Certains secteurs de la région métropolitaine bénéficient d'une meilleure desserte en transport collectif que d'autres. Ces différences dans le déploiement et la qualité de l'offre de services ont des incidences directes sur la capacité des individus à se déplacer en transport collectif et sur le choix du mode utilisé (...)*

Dans une perspective d'équité sociale et afin de s'assurer que le système de transport collectif est (sic) inclusif et centré sur les besoins des personnes, les intérêts de tous, compte tenu du genre, de l'âge, du revenu et du statut familial, seront pris en compte dans la conception et la livraison des services et des équipements de transport collectif. »⁴⁵

⁴³ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 101.

⁴⁴ Nous associons le concept de pôle d'échange à celui de TOD, non pas au seul noyau composé des infrastructures de transport.

⁴⁵ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, pages 104-105.

L'établissement des normes d'harmonisation devrait être fait à court terme, voire prioritairement. Nos citoyens doivent pouvoir voir rapidement ce que le PSD leur apportera concrètement. L'atteinte de l'équité dans les services offerts n'est-elle pas une condition essentielle à la crédibilité de l'ARTM et de ses partenaires ?

S'il ne devait y avoir qu'un objectif à atteindre par le PSD, ce serait selon la TPÉCN celui-là. Il devrait d'ailleurs trôner en tête des objectifs du PSD. N'est-ce pas ultimement

pour la population de la région métropolitaine que nous travaillons ?

En conséquence, nous soutenons totalement les actions 3.1 (assurer une couverture harmonisée des services de transport collectif à l'ensemble des citoyens), 3.2 (accélérer et harmoniser la mise en accessibilité universelle des réseaux) et 3.3 (améliorer les services de transport adapté).

STRATÉGIE 4 : INNOVER POUR AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ DU TRANSPORT COLLECTIF

L'action 4.1 (simplifier la tarification et l'utilisation de tous les services intégrés de mobilité).

Il est évident que la refonte tarifaire est une condition essentielle à l'accroissement de l'utilisation du transport collectif dans le Grand Montréal considérant sa complexité et son caractère incohérent, pour le moins en apparence. Il y a urgence à intervenir. L'équité entre tous les usagers est le premier principe qui doit guider la refonte, avant la simplification, quoique essentielle également. La refonte tarifaire devrait être complétée au cours de 2020. Le plus tôt sera le mieux. Les autres propositions d'amélioration du cadre tarifaire doivent être maintenues, mais subordonnées à la refonte et à la simplification.

L'action 4.2 (favoriser la fiabilité et la qualité des services pour une meilleure expérience des usagers).

Si on veut un service de transport collectif attrayant, donc qui peut attirer une nouvelle clientèle, il est nécessaire d'agir à ce niveau. C'est le prolongement direct de l'action 3.1.

L'action 4.3 (promouvoir une culture de la mobilité durable).

Il est indéniable qu'il faut promouvoir une culture de la mobilité durable. Ce n'est pas par des exercices de communication ou de promotion qu'on va y arriver, sinon très temporairement. **C'est essentiellement par l'amélioration du réseau, des équipements, du service et de la tarification.**

La culture de la mobilité durable risque de n'être qu'un feu de paille si les actions 3.1, 4.1 et 4.2 ne sont pas mises en œuvre rapidement. On risque au contraire de décourager les usagers et de ne jamais attirer les utilisateurs du mode automobile solo.

Un bon exemple : lorsqu'on visite les pays scandinaves on ne s'interroge même pas sur l'utilisation des modes de transport collectif et actif. On n'a pas besoin de publicité. On est à même de voir immédiatement.

FIGURE 4

Tramway à Oslo (Norvège)



Source : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1145400/changements-climatiques-norvege-reduction-voitures-ges-norvege>, consulté le 19 juin 2020.

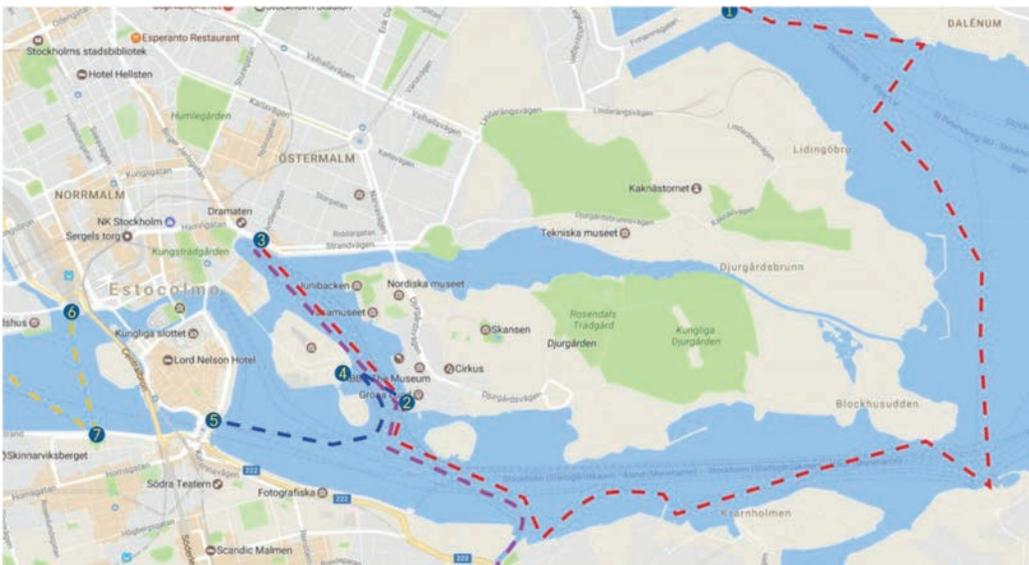


FIGURE 5

Réseau de navettes fluviales à Stockholm (Suède)

Source : <https://www.sweetsweden.com/tourism-travel-sweden/your-guide-to-public-transport-in-stockholm/>, consulté le 19 juin 2020.



FIGURE 6

**L'autoroute cyclable
de Copenhague (Danemark)**

Source : <http://mapecology.ma/slider/copenhague-soffre-nouvelle-autoroute-cyclable/>, consulté le 19 juin 2020.

L'action 4.4 (maîtriser les avancées technologiques et encadrer l'essor des services de mobilité émergents).

A-t-on besoin d'encadrer les services de mobilité offerts par des entreprises privées comme le propose le PSD? Nous croyons qu'il serait plus utile et efficace, comme l'ARTM l'avance dans le PSD, de soutenir des projets de services de mobilité émergents.

STRATÉGIE 5 : OPTIMISER L'UTILISATION DU SYSTÈME DE TRANSPORT

Est-il de la responsabilité de l'ARTM de développer des réseaux de modes actifs?

Nous ne nions pas l'importance de faciliter l'accès aux pôles d'échanges et au réseau du transport collectif pour les modes actifs, mais nous nous interrogeons sur le rôle de l'ARTM dans la planification « *en collaboration avec les municipalités, des axes dits « utilitaires » du « Réseau vélo métropolitain.* »⁴⁶

Selon nous, le volet des modes actifs devrait être complètement sous la responsabilité de la CMM, des MRC et des municipalités. L'ARTM pourrait prévoir des installations dans ses pôles d'échanges, à certains points d'accès au réseau et pour certains équipements de transport collectif. Là devrait s'arrêter son rôle.

Par ailleurs, la planification du réseau de transport actif et de sa connexion aux équipements de transport collectif requiert de contextualiser la réflexion autour de l'utilisation de la marche et du vélo, et ce sur une base quatre-saisons, en tenant compte aussi des progrès dans ce domaine (vélo électrique). Les usages du transport actif qui sont faits au centre-ville de Montréal, à Laval⁴⁷ ou bien encore dans la couronne Nord varient substantiellement en raison des distances parcourues, des habitudes et des motifs de déplacement. Les transports actifs en couronne Nord sont souvent utilisés pour « *le dernier kilomètre* » (ou le premier) avant ou après l'utilisation d'un mode de transport collectif.

⁴⁶ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 124.

⁴⁷ Ville de Laval (2013). Plan de mobilité active. 60 pages.

L'action 5.2 (établir un réseau artériel métropolitain efficace et une vision commune sur l'offre de stationnement)

Nous soutenons totalement la volonté de l'ARTM du développement du Réseau artériel métropolitain (RAM) dans la perspective « ... de favoriser la fluidité des déplacements des personnes et des biens ..., d'offrir des aménagements sécuritaires pour les usagers des différents modes de transport ... »⁴⁸

En ce qui a trait à l'objectif qu'il se donne de « ... proposer des espaces riverains conviviaux. »⁴⁹ nous sommes d'avis qu'il s'agit de la responsabilité des différentes municipalités concernées.

L'action 5.3 (faire du covoiturage une solution complémentaire au transport collectif)

La Table reconnaît l'importance de tenter d'accroître ce mode de transport et s'associe à la réflexion sur les pistes de soutien au covoiturage :

« Désigner les voies réservées ouvertes au covoiturage

« Augmenter le nombre de places réservées aux covoituteurs dans les stationnements incitatifs

« Déployer un volet d'assistance et d'incitation au covoiturage

« Mettre en place des points d'accès physiques et virtuels au covoiturage. »⁵⁰

STRATÉGIE 6 : ASSURER LES RESSOURCES NÉCESSAIRES AU FONCTIONNEMENT ET À LA RÉSILIENCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT COLLECTIF

La stratégie 6 s'articule autour des quatre actions suivantes à mettre en place :

- Le maintien des actifs;
- L'amélioration et le développement des actifs;
- Le renforcement de la résilience du système de transport collectif et l'adaptation aux changements climatiques;
- L'électrification du réseau.

⁴⁸ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 126.

⁴⁹ Ibid.

⁵⁰ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 128.

Que pouvons-nous dire aux propositions suivantes :

« Le maintien, l'amélioration et le développement des actifs sont primordiaux pour maintenir des services fiables et sécuritaires aux usagers. Le transport collectif est un service essentiel qui doit pouvoir continuer d'opérer malgré de potentielles perturbations, qu'il s'agisse, par exemple, d'une pandémie, d'une catastrophe naturelle ou d'une crise énergétique. Afin d'assurer la résilience du système de transport collectif, il est nécessaire de réduire le plus possible les vulnérabilités existantes par un maintien adéquat des équipements et des infrastructures dans les délais prévus.

Il est également majeur d'allouer les ressources nécessaires pour assurer la prestation des services, même en période de crise. Enfin, il est fondamental d'anticiper l'évolution des besoins qui pourraient requérir l'acquisition de terrains et la construction de nouveaux équipements pour répondre à de nouvelles normes. Une politique-cadre de gestion des actifs sera ainsi élaborée en collaboration avec les OPTC afin de bien déterminer les besoins en ce domaine. »

Assurer progressivement « (...) l'électrification du reste du réseau (...), ce qui nécessitera également un plan de transition et d'adaptation des infrastructures et des équipements. »⁵¹

Que pouvons-nous dire d'autre que les actions proposées pour chacun des quatre programmes énoncés soient réalisées le plus rapidement possible ? Le PSD n'élabore pas sur les mesures qui devront être mises en place dans chacun des programmes et priorisées. Il indique seulement qu'elles devront être définies avec les partenaires au cours des neuf prochaines années (2021-2030).

La TPÉCN insiste pour rappeler, comme elle l'a fait plutôt, que le maintien des actifs, quoique très important, ne doit pas accaparer la majeure partie du budget à adopter. Il y a un rattrapage très important à faire sur la couronne Nord. Il doit être fait prioritairement sans quoi le support de la population nécessaire au PSD ne pourra être assuré.

⁵¹ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 130.



8. LES DÉFIS DE FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF



8. LES DÉFIS DE FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF



L'ENJEU D'INVESTISSEMENT

L'importance des coûts présentés dans cette section exigent une démonstration de leur fiabilité plus grande que celle qui est offerte par l'ARTM dans le PSD. Il s'agit essentiellement d'une agrégation dont on ne connaît pas les données de base ni les hypothèses qui ont permis de les déterminer.

Lorsqu'on croise les tableaux du Plan québécois des infrastructures 2020-2030 (projets en réalisation et projets en planification) et les estimations de coût d'immobilisation du PSD, on ne peut savoir avec précision quels sont les investissements prévus dans la couronne Nord. Ils sont au mieux marginaux selon les données fournies.

CONTRIBUTION DU QUÉBEC (EN M\$)

TABLEAU 10
Plan québécois des
infrastructures
2020 – 2030

Projets en réalisation	Type de projet	Secteur CMM	Avant		PQI 2020-2030		Total	des partenaires	Coût total	
			2020-2021	2020-2021	2021-2030	Total				
Méto de Montréal, voitures de méto AZUR - Remplacement	Maintien des actifs	Montréal/Laval/Longueuil	1 400,80	3,1	188,5	191,6	1 592,40	530	2 122,40	
Méto de Montréal, voitures de méto AZUR additionnelles - Acquisition	Développement	Montréal/Laval/Longueuil	36,8	94,8	169,3	264,1	300,9	279,8	580,7	
Méto de Montréal, programme Réno-Systèmes (phase IV) - Maintien et bonification	Maintien des actifs	Montréal/Laval/Longueuil	125,2	68,4	200,5	269	394,1	175,9	570	
Méto de Montréal, programme Réno-Systèmes (phase III) - Maintien et bonification	Maintien des actifs	Montréal/Laval/Longueuil	218,3	11,1	33,3	44,4	262,7	237,3	500	
Garage Côte-Vertu de la STM - Montréal - Construction	Maintien et amélioration des actifs	Montréal	121,2	56	83,6	139,6	260,7	178,5	439,2	
Réseau de train de banlieue d'exo, locomotives diesel - Région métropolitaine de Montréal - Remplacement	Maintien des actifs	5 secteurs	0,3	9,6	249,9	259,6	259,8	101,1	360,9	
Centre d'entretien Pointe-Saint-Charles d'exo - Montréal - Construction	Maintien et amélioration des actifs	Montréal	192,5	15,7	0,9	16,6	209,1	102,6	311,7	
Méto de Montréal, programme Réno-Infrastructures (phase II) - Maintien et bonification	Maintien et amélioration des actifs	Montréal/Laval/Longueuil	86,6	33,6	91,6	125,2	211,8	88,2	300	
Méto de Montréal, programme Accessibilité des stations (phase I) - Bonification	Maintien et amélioration des actifs	Montréal/Laval/Longueuil	27,3	33,1	144,6	177,7	205	74	279	
Complexe Crémazie de la STM - Montréal - Reconstruction	Maintien des actifs	Montréal	37,3	8,8	44,7	53,5	91,3	165,3	256,6	
Méto de Montréal, programme Réno-Infrastructures (phase I) - Maintien et bonification	Maintien et amélioration des actifs	Montréal/Laval/Longueuil	164,3	1,9	11	12,9	177,2	72,8	250	
Édicule et passerelle piétonnière au pôle multimodal Vendôme - Montréal - Construction	Développement	Montréal	52,2	41,1	17,1	58,2	110,3	-	110,3	
Méto de Montréal, voitures de méto MR-73 - Maintien et bonification	Maintien et amélioration des actifs	Montréal/Laval/Longueuil	25,4	7,7	17,1	24,8	50,2	18,8	69	
Autobus hybrides de 12 mètres de la STM - Montréal - Remplacement	Maintien des actifs	Montréal	10	14,3	-	14,3	24,2	36,4	60,6	
Service rapide par bus intégré sur le boulevard Pie-IX entre Montréal et Laval - Aménagement et construction d'exo, voitures passagers (type 2000) - Région métropolitaine de Montréal - Remplacement	Développement	Montréal/Laval	86,9	75,4	123,7	199,2	286	107,8	393,8	
Réseau de train de banlieue d'exo, voitures passagers (type 2000) - Région métropolitaine de Montréal - Remplacement	Maintien des actifs	5 secteurs	30,8	14,2	29,5	43,7	74,4	28,8	103,2	
Total			2 615,90	488,8	1 405,30	1 894,40	4 510,10	2 197,30	6 707,40	
	Répartition des coûts/secteur	Montréal	413,2	135,9	146,3	282,2	695,6	482,8	1 178,40	17,60%
		Montréal/Laval	86,9	75,4	123,7	199,2	286	107,8	393,8	5,90%
		Montréal/Laval/Longueuil	2 084,70	253,7	855,9	1 109,70	3 194,30	1 476,80	4 671,10	69,60%
		5 secteurs	31,1	23,8	279,4	303,3	334,2	129,9	464,1	6,90%
			2 615,90	488,8	1 405,30	1 894,40	4 510,10	2 197,30	6 707,40	100%

	Nom	Type de projet	Secteur CMM
3	Centre d'attachement nord-ouest de la STM - Montréal - Construction	Développement	Montréal
4	Centre d'attachement Viau de la STM - Montréal - Agrandissement	Maintien et amélioration des actifs	Montréal
5	Centre de transport Anjou de la STM - Montréal - Agrandissement	Maintien et amélioration des actifs	Montréal
6	Centre de transport Bellechasse de la STM - Montréal - Réfection	Maintien des actifs	Montréal
7	Centre de transport Bellechasse de la STM - Montréal - Construction	Développement	Montréal
8	Centre de transport de l'Est de la STM - Montréal - Construction	Développement	Montréal
9	Centre de transport Legendre de la STM - Montréal - Agrandissement	Maintien et amélioration des actifs	Montréal
10	Centre de transport Saint-Laurent de la STM - Montréal - Agrandissement	Maintien et amélioration des actifs	Montréal
11	Métro de Montréal, ligne bleue de la station Saint-Michel à Anjou - Prolongement	Développement	Montréal
12	Métro de Montréal, portes palières sur la ligne orange (phase I) - Acquisition	Maintien et amélioration des actifs	Montréal/Laval/Longueuil
13	Métro de Montréal, postes abaisseurs pour l'alimentation électrique (phase I) - Réfection	Maintien des actifs	Montréal/Laval/Longueuil
14	Métro de Montréal, programme Accessibilité des stations (phase II) - Bonification	Maintien et amélioration des actifs	Montréal/Laval/Longueuil
15	Métro de Montréal, programme Réno-Infrastructures (phase III) - Maintien et bonification	Maintien et amélioration des actifs	Montréal/Laval/Longueuil
16	Métro de Montréal, programme Réno-Systèmes (phase V) - Maintien et bonification	Maintien et amélioration des actifs	Montréal/Laval/Longueuil
17	Métro de Montréal, système de contrôle des trains sur la ligne bleue - Remplacement	Maintien des actifs	Montréal/Laval/Longueuil
18	Programme d'entretien des infrastructures de la STM (phase II) - Montréal - Maintien	Maintien des actifs	Montréal
19	REM, équipements de billetterie - Région métropolitaine de Montréal - Acquisition	Développement	5 secteurs
20	Réseau de train de banlieue d'exo, voitures passagers (type 2000) - Région métropolitaine de Montréal - Acquisition	Développement	5 secteurs
23	Garage de la STL (phase IV) - Laval - Construction	Développement	Laval
24	Centre d'exploitation du RTL - Longueuil (arrondissement Saint-Hubert) - Réfection	Maintien des actifs	Longueuil
25	Centre d'exploitation du Vieux-Longueuil du RTL - Longueuil - Réfection	Maintien des actifs	Longueuil
26	Garage du RTL - Longueuil - Construction	Développement	Longueuil
27	UAB sur l'autoroute 30, entre Candiac et Boucherville - Bonification	Développement	Couronne Sud/Longueuil

TABLEAU 11

Projets en planification
(Projets de 50 millions de dollars et plus)
Contribution du gouvernement du Québec prévue au PQI 2020-2030 : 7 736,3 M\$

TABLEAU 12

Projets à l'étude
(Projets de 100 millions de dollars et plus)
Contribution du gouvernement du Québec prévue au PQI 2020-2030 : 420,4M\$ (coût des études)

	Nom	Type de projet	Secteur CMM
4	Projets structurants de transport collectif électrique pour relier l'Est, le Nord-Est et le Sud-Ouest de Montréal au centre-ville - Bonification	Développement	Montréal
5	Voies réservées sur les autoroutes 13, 20, 25, 440, 640 et la route 116 - Région métropolitaine de Montréal - Bonification	Développement	Couronnes Sud et Nord
7	Autoroute 15, voies réservées - Laval - Bonification	Développement	Laval
8	Projet structurant de transport collectif de type service rapide par bus dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de La Concorde - Laval - Bonification	Développement	Laval
9	Projets structurants de transport collectif électrique pour prolonger le REM vers le centre de Laval et relier l'Est et l'Ouest de Laval - Bonification	Développement	Montréal/Laval
10	Projet structurant de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau de métro - Bonification	Développement	Longueuil
11	Projet structurant de transport collectif électrique pour relier le REM sur la Rive-Sud pour desservir le secteur de Chambly/Saint-Jean-sur-Richelieu - Bonification	Développement	Couronne Sud

TABLEAU 13

Nombre de projets selon les secteurs de la CMM

Projet touchant:	Projets en réalisation			Projets en planification			Projets à l'étude			Total			Total
	1 secteur	Plus de 2 secteurs	Les 5 secteurs	1 secteur	Plus de 2 secteurs	Les 5 secteurs	1 secteur	Plus de 2 secteurs	Les 5 secteurs	1 secteur	Plus de 2 secteurs	Les 5 secteurs	
SECTEUR CMM													
Montréal	5	9	2	10	6	2	1	1	0	16	16	4	36
Longueuil	0	8	2	3	7	2	1	0	0	4	15	4	23
Laval	0	9	2	1	6	2	2	1	0	3	16	4	23
Couronne Sud	0	0	2	0	1	2	1	1	0	1	2	4	7
Couronne Nord	0	0	2	0	0	2	0	1	0	0	1	4	5

Interventions du PSD	Coûts d'immobilisation Fourchette d'évaluation (incluant les frais de financement) en milliards de dollars	
	De	à
Maintien et développement des actifs		
Maintien et développement	15,6	19,2
Moins:		
Investissements déjà prévus au PQI 2020-2030	-6,7	-6,7
Nouveaux investissements 2021-2030	8,9	12,5
Mise aux normes		
Accessibilité universelle et électrification des transports	6,1	7,5
Projets d'infrastructures en cours de réalisation		
Projets du SRB Pie-IX et du prolongement de la ligne bleue du métro	4,9	5,4
Moins:		
Approbation par le Conseil des ministres (26-06-2019)	-4,5	-4,5
Nouveaux investissements 2021-2030	0,4	0,9
Amélioration et développement du transport collectif		
Hausse de l'offre de service et projets d'infrastructures	12,9	15,8
Total des nouveaux investissements 2021-2030	28,3	36,7
Conciliation des investissements		
Investissements totaux prévus de 2021 à 2030	39,5	47,9
Moins:		
Investissements déjà prévus au PQI 2020-2030	-11,2	-11,2
Total des nouveaux investissements 2021-2030	28,3	36,7

*La fourchette inclut des marges de plus ou moins 10% du montant de base estimé

TABLEAU 14

Évaluation des coûts d'immobilisations du transport collectif 2021 - 2030

Ce qui ressort, par ailleurs, au-delà des projets en cours de réalisation (REM, Voie réservée Pie-IX et prolongement de la ligne bleue à Montréal), c'est que « *le maintien et développement des actifs* » recevra la part du lion, soit près de 40 % (15,6 milliards de dollars sur 39,5 milliards de dollars) des investissements entre 2020 et 2030.

Les estimations de coûts d'exploitation 2021 – 2030 nous amènent à tirer la même conclusion.

TABLEAU 15

Évaluation des coûts d'exploitation du transport collectif 2021 - 2030

Interventions du PSD	Coûts d'immobilisation Fourchette d'évaluation (incluant les frais de financement) en milliards de dollars	
	De	à
Projets d'infrastructures en cours de réalisation (projet du REM, du SRB Pie-IX et du prolongement de la ligne bleue du métro)	4,2	4,6
Hausse de l'offre de service en transport collectif	5,7	7
Mise en place des autres programmes du PSD	0,4	0,5
Total des coûts d'exploitation	10,3	12,1
MOINS : Ententes entre le gouvernement du Québec, CDPQ et ARTM sur les coûts d'exploitation du REM	-3,3	-3,3
Coûts d'exploitation totaux additionnels nécessaires à la mise en œuvre du PSD	7	8,8

* La fourchette d'évaluation inclut des marges de plus ou moins 10% du montant de base estimé.

La mise en place des autres interventions du PSD (0,4 milliard de \$) représentera seulement environ 4 % des nouveaux coûts d'exploitation. Quel est le budget prévu pour la couronne Nord?

Cette section devra être revue pour intégrer les priorités d'investissement nécessaires sur la couronne Nord et présentée plus tôt dans notre mémoire.

Ce qui est surprenant pour la couronne Nord, c'est que le dynamisme qu'a connu notre secteur au cours des dernières décennies n'ait pas été pris en considération ni même nos enjeux de congestion.

La croissance démographique et économique prévue sur la couronne Nord nécessitera des investissements majeurs si l'ARTM veut vraiment accroître l'utilisation du transport collectif et juguler la congestion. On semble oublier que la couronne Nord a connu une croissance du nombre d'emplois supérieur à Laval et à l'agglomération de Longueuil combinée entre 2006 et 2019.

Concernant le volet financement des investissements et de l'exploitation, il est primordial pour la TPÉCN que celui-ci soit revu en profondeur.

Les chiffres présentés au PSD donnent le vertige. La contribution des municipalités de la couronne Nord au transport collectif, comme celle de toutes les autres municipalités de la région métropolitaine a atteint sa limite. Nos citoyens ne peuvent plus payer plus. Il faut impérativement trouver de nouvelles sources de financement. L'utilisation de la taxe foncière à cette fin est impossible.

Il est urgent de mettre en place un pacte fiscal avec les gouvernements fédéral et provincial pour que ceux-ci assument majoritairement les coûts d'investissement et d'exploitation requis. Il est évident que la contribution des usagers ne pourra être accrue. Pour ce qui est des autres sources de financement, elles devront être analysées

même si on sait qu'elles sont limitées. Pour la couronne Nord, la taxe kilométrique ne pourra être utilisée tant que les modes alternatifs ne sont pas suffisants.

La négociation du pacte fiscal en matière de transport collectif est préalable à la mise en œuvre du PSD. Il y a urgence. Elle devrait être prioritaire et complétée avant toute décision d'investissement et ce, pour tout nouveau projet.

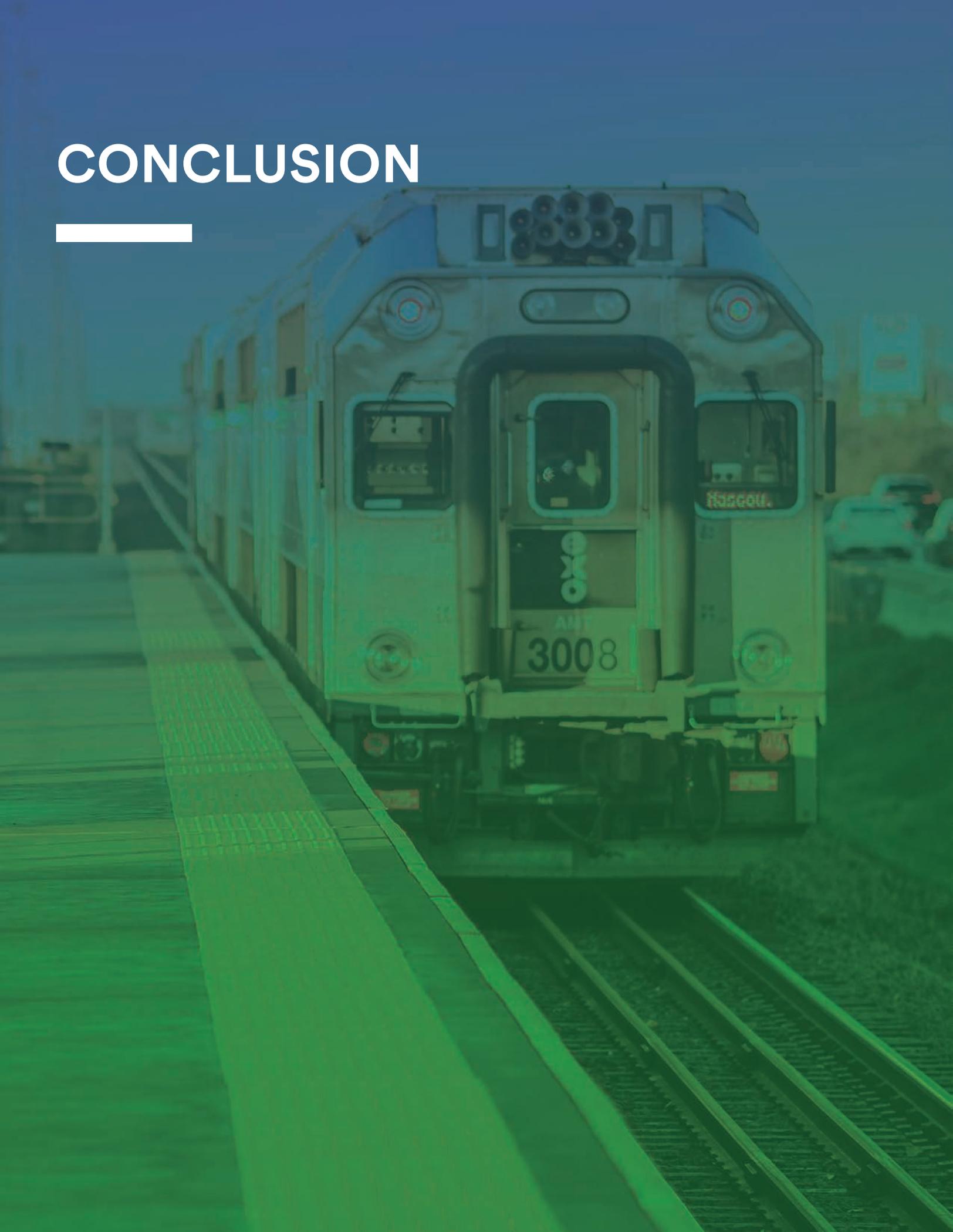
Il est certain que nous ne pourrons assumer la hausse de dépenses qu'engendrera le PSD. L'enjeu en matière de capacité de payer devra être mesuré pour chaque municipalité, car la base de la répartition des dépenses de transport collectif est fonction de la richesse foncière uniformisée, de l'offre de service sur son territoire et l'utilisation qui en est faite par ses résidents.

Nous n'avons donc actuellement aucun moyen de voir l'impact du PSD pour nos citoyens.

La couronne Nord a donc besoin de clarifications avant de se prononcer de façon finale sur le PSD. Nous devons en connaître les implications financières pour nos citoyens avant de porter un jugement éclairé et final. C'est pourquoi la mise en place d'un pacte fiscal avec les gouvernements supérieurs, pour connaître leur niveau d'investissement tout autant au plan de l'immobilisation qu'à celui de l'exploitation, est une absolue nécessité.



CONCLUSION



CONCLUSION

L'effort de réflexion réalisé par l'ARTM est remarquable considérant les enjeux en place et les délais qui lui ont été impartis. La lecture du PSD met en lumière beaucoup d'ambitions, tant les défis sont grands et complexes.

Dans ce contexte, nous comprenons très bien que l'ARTM a défini des interventions ainsi que des programmes qui lui permettront, au cours des prochaines années, de finaliser un véritable plan d'action, ses coûts, ses priorités et son mode de financement comme en témoigne la citation suivante à titre d'exemple :

« Une augmentation des services de transport collectif sera proposée au sein de corridors reliant entre eux des pôles d'activités et des milieux de vie assurant la connectivité du réseau. Les corridors seront définis en fonction des critères propres à la réalité de chaque milieu. À l'aide d'une planification concertée transport-aménagement, les partenaires institutionnels du transport collectif et de l'aménagement urbain pourront planifier, au sein de ces corridors, le développement conjoint des projets urbains et de l'offre de services en transport collectif aux abords des corridors et des points d'accès au transport collectif, en lien avec les analyses conduites dans les programmes proposés aux actions 1.2 et 1.3

Le transport collectif jouera ainsi un rôle de vecteur de transformation urbaine...

Le transport collectif deviendra ainsi l'ossature autour de laquelle la région métropolitaine sera appelée à se consolider ou à se développer, ce qui assurera la transition vers une croissance démographique et d'activités urbaines axée sur des points d'accès et des corridors de transport collectif. »⁵²

La TPÉCN tient à répéter que sa priorité est d'offrir à l'ensemble de ses résidents actuels et futurs un réseau de transport collectif performant en termes de fréquence, de rapidité, d'amplitude, de sécurité et de fiabilité. Pour la TPÉCN, son territoire tout entier doit être facilement et efficacement accessible à l'ensemble de sa population. Il doit également l'être avec la même efficacité et qualité que pour les résidents des quatre autres secteurs du Grand Montréal. **L'équité dans les services est la valeur qui doit primer pour l'ensemble du réseau de transport collectif.**

Tous les citoyens de la CMM ont le droit de bénéficier de la même qualité d'infrastructures (modes, équipements) et de services (amplitude, fréquence, sécurité, fiabilité). Tous les résidents de la couronne Nord doivent pouvoir se déplacer par des modes collectifs et actifs pour tous leurs besoins. Ils doivent enfin pouvoir compter sur une expérience simplifiée et attrayante, avec une tarification simplifiée et surtout équitable en fonction des services fournis.

Le réseau de transport collectif doit globalement participer à l'amélioration de la compétitivité et de l'attractivité du Grand Montréal par l'amélioration de la desserte en transport collectif de chacun des cinq secteurs en soi et entre eux.

⁵² ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 96 (nos soulignés).

Concernant le réseau de transport structurant, la couronne Nord est actuellement largement défavorisée. Elle demande en conséquence à l'ARTM d'inscrire prioritairement à son programme d'interventions et d'analyser les projets suivants, regroupés en fonction des enjeux spécifiques à chaque MRC :

MRC de Deux-Montagnes

■ Réaménagement des points d'accès au REM dans le but d'améliorer les interconnexions avec le réseau routier incluant les aires de stationnement incitatif, les réseaux de transports collectifs et ceux réservés à la mobilité active;

■ Mise en place de mesures de mitigation performantes dans le but de soutenir la demande de transport collectif durant la construction du REM;

■ Prolongement de l'autoroute 13 en direction de la zone aéroportuaire de Mirabel, le tout accompagné de mesures capables de soutenir la mise en place d'un réseau de transport collectif et de covoiturage efficace;

■ Stationnement incitatif permanent A13/R344 sur un terrain appartenant au MTQ;

■ Mise en place sur le réseau autoroutier existant (A-13, A-15, A-640) de mesures permettant de réduire la congestion routière et de soutenir le développement du transport collectif par l'aménagement de voies réservées et de stationnements incitatifs (mesure préférentielle pour bus déjà intégrée aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030);

■ Amélioration de la desserte en transport collectif aux différents pôles récréotouristiques et agrotouristiques de la MRC;

■ Réorganisation des circuits de transport collectif de la MRC afin d'encourager un rabattement efficace et efficient :

■ Aux différentes portes d'entrée sur le REM;

■ Sur le réseau du métro de Montréal;

■ Vers les différents pôles économiques de la couronne Nord dans l'axe est-ouest.

MRC de Mirabel

■ Mettre en place une voie réservée au transport en commun sur l'autoroute 13 existante et sur son prolongement jusqu'au site aéroportuaire;

■ Mettre en place une voie réservée au transport en commun sur l'autoroute 15 (déjà intégré aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030);

■ Prolonger le REM projeté jusqu'à la zone aéroportuaire (incluant les corrections);

■ Augmenter la desserte en transport collectif afin de desservir les secteurs d'emploi situés sur le territoire de Mirabel.

MRC Thérèse-de Blainville

■ Implantation d'une voie réservée sur l'autoroute 15 avec stationnements incitatifs le long du parcours (mesure préférentielle pour bus déjà intégrée aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030 du PSD);

■ Parachèvement de l'autoroute 19 avec aménagement de voies réservées autobus et covoiturage (mesure préférentielle pour bus déjà intégrée aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030 du PSD, entre l'A-640 et le boulevard Saint-Martin);

■ Prolongement de l'autoroute 13 avec aménagement favorable au transport collectif;

■ Implantation d'une desserte autobus est/ouest le long de l'autoroute 640 (mesure préférentielle pour bus déjà intégrée aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030 entre l'A-40 et la gare du REM de Deux-Montagnes);

■ Aménagement d'une gare de train de banlieue à Boisbriand sur la ligne du Canadien Pacifique;

■ Élargissement du pont Gédéon-Ouimet;

■ Prolongement du REM de Laval (Dagenais – A15) jusqu'à Boisbriand (R344/A15);

■ Stationnement incitatif permanent A13/R344 sur un terrain appartenant au MTQ;

■ Amélioration de la desserte d'autobus dans les secteurs hors TOD;

■ Électrification du parc d'autobus afin de réduire les GES;

■ Amélioration de l'accessibilité universelle sur l'ensemble du réseau.

MRC Les Moulins

■ Le prolongement de l'autoroute 19 munie de voies réservées pour les autobus et le covoiturage (mesure préférentielle pour bus déjà intégrée aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030 du PSD, entre l'A-640 et le boulevard Saint-Martin);

■ L'aménagement d'un stationnement incitatif dans le secteur Urbanova en lien avec l'aménagement de l'échangeur Urbanova sur l'autoroute 640 ;

■ L'élargissement des ponts Mathieu et Lepage à Terrebonne pour permettre la construction de voies réservées pour les autobus et le covoiturage sur l'autoroute 25 entre l'autoroute 640 et l'île Saint-Jean;

■ La mise en place d'un service d'express métropolitain par autobus desservant les terminus de la gare de Mascouche et celui du centre-ville de Terrebonne, et se rabattant à la future station de métro à Anjou;

■ L'élargissement du pont Charles-de-Gaulle pour permettre la construction de voies réservées pour autobus sur l'autoroute 40 sur le territoire des villes de Terrebonne (secteur de Lachenaie), Repentigny et Charlemagne et la mise en place d'un service d'express métropolitain par autobus vers la future station de métro à Anjou;

■ La bonification de l'offre de services sur le réseau du Train de l'Est : il s'agirait notamment d'évaluer les possibilités d'y implanter un mode compatible avec le REM;

■ L'élargissement de la route 337 entre les rues Rodrigue et Guillemette à Terrebonne (secteur La Plaine);

■ La revalorisation de la gare Lachenaie comme point de rabattement des services d'autobus du sud de la région de Lanaudière;

■ L'engagement du gouvernement à limiter les contributions financières des villes impactées négativement (rupture de charge de la clientèle de Montréal) par la mise en place du REM.

MRC de L'Assomption

■ L'acquisition des voies ferrées supportant les trains de banlieue par l'ARTM pour assurer une desserte optimale en termes d'amplitude, de fréquence, de rapidité, de sécurité et de fiabilité;

■ Prolonger le projet du « nouveau système de transport collectif » prévu dans l'axe de la rue Notre-Dame entre le centre-ville et l'est de Montréal jusqu'à Repentigny, incluant l'aménagement d'un stationnement incitatif (déjà intégré aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030 du PSD);

■ Complétion de la navette fluviale existante et l'inscrire dans le réseau de transport structurant;

■ Élargissement du pont Benjamin-Moreau sur la rivière L'Assomption;

■ Mettre en place des voies réservées pour les autobus, le covoiturage et les taxis sur les autoroutes 40 et 640 vers les stations du métro de Montréal (mesure préférentielle pour bus déjà intégrée aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030 du PSD);

■ Relocaliser le terminus d'autobus de Repentigny vers l'échangeur autoroutier du boulevard Larochelle ou transformer en étagelement l'aire existante (mesure préférentielle pour bus déjà intégrée aux interventions prioritaires pour la période 2020-2023);

■ Bonifier le niveau de desserte actuel par autobus des circuits internes et externes, notamment vers la ligne bleue du métro de Montréal;

■ La bonification de l'offre de services sur le réseau du Train de l'Est : il s'agirait notamment d'évaluer les possibilités d'y implanter un mode compatible avec le REM;

■ Augmenter le service du Train de l'Est : fréquence des départs en semaine et fin de semaine et bonification des aires de stationnement;

■ Implanter une gare du Train de l'Est à L'Assomption et un quai d'embarquement au sein de l'aire TOD de Charlemagne;

■ Élargir et réaménager, dans l'axe de la route 341, l'accès au pont de la rivière L'Assomption et aménager un nouvel accès au carrefour de l'autoroute 40;

■ Ajouter des services favorisant les déplacements est-ouest sur l'ensemble de la couronne Nord;

■ Et, de manière générale, favoriser le transfert des droits aériens au-dessus des stationnements incitatifs aux municipalités pour aider le financement du transport en commun.

Par ailleurs, et au vu de la situation actuelle, il semble aussi essentiel de prioriser certains travaux de nature routière. En effet, ceux-ci faciliteront le désengorgement de la congestion routière et, ultimement, l'utilisation du transport en commun ainsi que la réduction des gaz à effet de serre.

Ces correctifs, localisés dans les MRC de Deux-Montagnes, de Mirabel et de l'Assomption sont les suivants :

■ Élargir et réaménager, dans l'axe de la route 341, l'accès au pont de la rivière L'Assomption et aménager un nouvel accès au carrefour de l'autoroute 40 (MRC L'Assomption);

■ Prolonger le tracé de l'autoroute 13 jusqu'à la zone aéroportuaire en y incluant une voie réservée pour le transport en commun (MRC de Mirabel) ;

■ Prolonger l'autoroute 50 sous forme de boulevard urbain à l'est de l'A-15, jusqu'à la route 335 à Sainte-Anne-des-Plaines; (MRC de Mirabel);

■ Réaménager certains échangeurs routiers et autoroutiers avec différents pôles de développement économique (MRC de Deux-Montagnes);

■ Améliorer la fonctionnalité de la R-148 au nord de l'autoroute 640 (MRC de Deux-Montagnes).

Pour la TPÉCN, il est essentiel que la priorisation dans les projets retenus se fasse en fonction :

- Du rééquilibrage des infrastructures et services pour assurer l'équité entre tous les citoyens du Grand Montréal, la couronne Nord étant actuellement défavorisée;

- De leur performance environnementale en termes de réduction des GES, selon un objectif spécifique à déterminer;

- De la réduction du temps de congestion réel dans chacun des secteurs;

- De leur capacité à stimuler l'attractivité et la compétitivité du Grand Montréal par rapport aux autres régions métropolitaines nord-américaines, mais aussi par rapport aux régions limitrophes à la CMM (la troisième couronne).

Par ailleurs, la TPÉCN juge également que son projet de réseau de transport collectif structurant de type REM, dans l'axe de l'autoroute 640, bouclé avec les axes nord-sud, devrait être intégré au PQI 2020-2030.

La mise en œuvre du plan stratégique de développement du transport collectif du Grand Montréal exigera des investissements massifs pour assurer :

- Le maintien des actifs;

- Le développement des actifs;

- L'adaptation aux changements climatiques et de résilience du système de transport collectif;

- L'électrification du réseau.

L'importance économique et démographique du Grand Montréal font en sorte que l'enjeu financier n'est pas d'envergure régionale, mais plutôt nationale. La nécessité

d'intervenir est elle-même d'ordre national. On doit absolument intervenir sur le transport, celui-ci étant responsable des GES et conséquemment du réchauffement de la planète. Les objectifs du Gouvernement du Québec en matière de mobilité durable 2030 sont clairs à ce sujet.

Dans ce contexte, la TPÉCN juge essentiel que les gouvernements fédéral et provincial mettent en place un programme de financement des investissements requis, échelonné sur une période de 10 ans une fois le plan d'action établi.

Plus les objectifs sont flous, plus il sera difficile de justifier la pertinence des investissements, avec un risque de projets inefficaces ou mal ciblés et de dépenses trop élevées ou inutiles.

Dans le but de renforcer la justification des dépenses du PSD, il serait souhaitable de préciser, notamment, les objectifs de part modale visés, leur horizon de réalisation, le phasage, le niveau de réduction de la congestion souhaité pour les principaux corridors. Pour ce faire, il est urgent de définir le niveau actuel de congestion, son ampleur dans le temps et dans l'espace, son évolution et son coût. Quelles en sont ses principales causes?

Ce questionnement n'est pas théorique : c'est le seul qui permettra d'identifier les projets qui ont un effet réel et direct sur le niveau de congestion. Est-il besoin de rappeler que la réduction de la congestion est une préoccupation majeure pour notre population, leur priorité, conséquemment la nôtre.

De la même façon, quel est le niveau des émissions de GES, leur ampleur dans le temps et dans l'espace, leurs causes? Sur quelle part modale faut-il agir pour obtenir le plus grand effet de réduction des GES?

Le niveau d'investissement dans le transport collectif doit être relatif à sa capacité d'atteindre les objectifs, comparativement à d'autres moyens, mis en œuvre au niveau local, régional ou provincial.

Toutes ces propositions de la TPÉCN visent essentiellement à recentrer la démarche d'identification des projets sur leur cible, à faciliter la recherche des solutions les mieux adaptées, à évaluer leur performance et à renforcer l'adhésion politique aux investissements à consentir. En l'absence d'un meilleur cadrage de l'objectif stratégique, les municipalités de la couronne Nord craignent que des projets peu efficaces soient retenus et que des investissements inutilement élevés ne soient engagés, et ce, au dépend de sa population qui est la plus pénalisée actuellement comme cela est largement démontré dans la Note technique présentée en annexe.

En ce qui concerne l'adoption du PSD devant l'urgence de la situation, la Table considère que le plan d'intervention devrait être complété en décembre 2022 et que les projets de rattrapage concernant notre région soient amorcés en urgence.

LA TPÉCN tient aussi à rappeler que les tendances conjoncturelles associées à la COVID-19 et identifiées par l'ARTM dans le projet de PSD d'octobre 2020 (effets potentiels sur les modèles de déplacement, impacts sur le service de transport collectif, son achalandage et son financement) pourraient aussi se traduire par un accroissement de la demande en couronne Nord. Les mobilités résidentielles vers les banlieues, le télétravail et les études à distance, le déplacement potentiel de pôles de travail vers les centralités périphériques de la métropole ainsi que l'accroissement des déplacements internes dans notre territoire pourraient bien conduire les résidents à recourir davantage au transport collectif et actif. La qualité, l'efficacité, la sécurité sanitaire et l'adéquation de ces modes sont donc des défis d'autant plus urgents à relever.

ANNEXE 1



Note technique



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	96
1 LE TERRITOIRE À L'ÉTUDE	97
2 L'EMPLOI	99
2.1 LES TENDANCES DE L'EMPLOI DANS LA COURONNE NORD ET LA RÉGION MÉTROPOLITAINE	99
2.1.1 Les tendances dans la Communauté métropolitaine de Montréal	99
2.1.2 Les tendances dans la couronne Nord	100
2.1.3 Évolution de la part des secteurs économiques dans l'emploi, 2006-2016	102
2.1.4 Évolution par MRC	103
2.1.5 La localisation des principaux pôles d'emploi et d'enseignement postsecondaire	108
3 LES DÉPLACEMENTS	111
3.1 DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE	111
3.1.1 Les enquêtes Origine Destination	111
3.1.2 Les découpages territoriaux des enquêtes Origine Destination	111
3.1.3 Enquêtes Origine Destination et évolution démographique	126
3.2 ÉVOLUTION DU NOMBRE DE DÉPLACEMENTS	131
3.2.1 L'évolution des déplacements dans la région métropolitaine, 2008-2018	131
3.2.2 L'évolution des déplacements dans la couronne Nord entre 2008-2018	133
3.3 MOTIFS DES DÉPLACEMENTS	136
3.3.1 Motifs des déplacements en pointe matinale	136
3.3.2 Les motifs de déplacements en pointe matinale dans la région métropolitaine	136
3.3.3 Les motifs de déplacements dans la couronne Nord	138
3.3.4 La distribution des déplacements pour le travail dans la région métropolitaine	140
3.3.5 Profil des déplacements pour le travail dans la région métropolitaine	143
3.3.6 Provenance et origine des déplacements (tous motifs confondus)	144
3.4 ANALYSE DES DÉPLACEMENTS AU NIVEAU DES MRC	145
3.4.1 Déplacements tous modes et tous motifs (24 heures)	145
3.4.2 Déplacements tous modes et tous motifs (pointe matinale)	148
3.5 TAUX DE MOTORISATION ET PART MODALE	151
3.5.1 Part modale des déplacements dans la couronne Nord	155
3.6 PROFIL DES NAVETTEURS DANS UNE SÉLECTION DE MRC	157
4 LE DÉVELOPPEMENT ACTUEL ET PROJETÉ	159
4.1 LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DANS LES MRC	159
4.2 LES AIRES TOD EXISTANTES ET PROJETÉES	164
4.2.1 Les aires TOD en couronne Nord	164
4.2.2 Le développement existant et futur des aires TOD	165

5	RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN	170
5.1	LES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN EXISTANTS	170
5.1.1	Trains de banlieue	171
5.1.2	Lignes d'autobus	174
5.2	LES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN EN PROJET	179
5.2.1	RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN (REM)	179
5.2.2	SERVICE RAPIDE PAR BUS PIE-IX	180
5.2.3	PROLONGEMENT DES LIGNES BLEUE ET ORANGE ET CRÉATION DE LA LIGNE ROSE (MÉTRO)	181
5.2.4	PROJET DE TRAMWAY LÉEO DE LA VILLE DE LONGUEUIL	184
5.3	RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR EXISTANT	185
6	MISE EN PLACE D'UN RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF INTÉGRÉ	188
6.1	LE NÉCESSAIRE RATTRAPAGE	188
6.2	L'ARTICULATION AU RÉSEAU MÉTROPOLITAIN	192
	LE RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF DE LA COURONNE NORD, OU LA NÉCESSAIRE INTÉGRATION AU RÉSEAU MÉTROPOLITAIN DANS UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE	193

ANNEXE 1	EXTRAIT DE LA FICHE AIRE TOD DEUX-MONTAGNES – FICHE EXISTANTE	197
ANNEXE 2	EXTRAIT DE LA FICHE – GRAND-MOULIN - GARE EXISTANTE	198
ANNEXE 3	EXTRAIT DE LA FICHE – ROSEMÈRE - GARE EXISTANTE	199
ANNEXE 4	EXTRAIT DE LA FICHE – SAINTE-THÉRÈSE – GARE EXISTANTE	200
ANNEXE 5	EXTRAIT DE LA FICHE – BLAINVILLE – GARE EXISTANTE	201
ANNEXE 6	EXTRAIT DE LA FICHE – MASCOUCHE – GARE EXISTANTE	202
ANNEXE 7	EXTRAIT DE LA FICHE – TERREBONNE – GARE EXISTANTE	203
ANNEXE 8	EXTRAIT DE LA FICHE – TERMINUS TERREBONNE – TERMINUS EXISTANT	204
ANNEXE 9	EXTRAIT DE LA FICHE – REPENTIGNY – GARE EXISTANTE	205
ANNEXE 10	EXTRAIT DE LA FICHE – TERMINUS REPENTIGNY – TERMINUS EXISTANT	206
ANNEXE 11	EXTRAIT DE LA FICHE – MIRABEL – GARE PROJETÉE	207
ANNEXE 12	EXTRAIT DE LA FICHE – BOISBRIAND – GARE PROJETÉE	208
ANNEXE 13	EXTRAIT DE LA FICHE – BOIS-DES-FILION – TERMINUS PROJETÉ	209
ANNEXE 14	EXTRAIT DE LA FICHE – CHARLEMAGNE – GARE PROJETÉE	210
ANNEXE 15	EXTRAIT DE LA FICHE – ASSOMPTION – GARE PROJETÉE	211

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 - Table d'acronymes et d'abréviations	95
Tableau 2 - Emploi, population et déplacements. Évolution dans la CMM et la couronne Nord	98
Tableau 3 - Nombre d'emplois - Communauté métropolitaine de Montréal, 2006-2016	100
Tableau 4 - Emploi par lieu de travail en couronne Nord, 2006-2016	101
Tableau 5 - Part de l'emploi par lieu de travail en couronne Nord, 2006-2016	101
Tableau 6 - Évolution de la part de l'emploi par lieu de travail et secteur économique en couronne Nord et par MRC, 2006-2016	103
Tableau 7 - Liste des villes et municipalités comprises dans les régions et sous-régions des enquêtes Origine Destination, 1998-2008	114
Tableau 8 - Nombre de ménages, de déplacements et de municipalités ou villes enquêtés	126
Tableau 9 - Évolution démographique de la population et des ménages dans les territoires d'enquêtes Origine Destination, 2008-2018 (territoires réels)	127
Tableau 10 - Évolution démographique de la population et des ménages dans les territoires d'enquêtes Origine-Destination, 2008-2018 (territoires comparables)	128
Tableau 11 - Évolution de la population dans la région métropolitaine de Montréal, 2006-2019	130
Tableau 12 - Évolution des ménages dans la région métropolitaine de Montréal, 2006-2019	130
Tableau 13 - Déplacements en pointe matinale en région métropolitaine (tous motifs), 1998-2018	132
Tableau 14 - Déplacements en pointe matinale en couronne Nord (tous motifs), 2018	133
Tableau 15 - Déplacements en pointe matinale en couronne Nord (tous motifs), 2008-2018	134
Tableau 16 - Déplacements en pointe matinale en couronne Nord (sauf retour), 2008-2018	134
Tableau 17 - Motifs de déplacements en pointe matinale en région métropolitaine (tous motifs), 1998-2018	137
Tableau 18 - Motifs de déplacements en pointe matinale en couronne Nord (tous motifs), 2008-2018	139
Tableau 19 - Motifs de déplacements en pointe matinale par type de déplacement (entrant, sortant, interne) en couronne Nord (tous motifs), 2008-2018	139
Tableau 20 - Distribution des déplacements en pointe matinale en région métropolitaine (travail), 2018	140
Tableau 21 - Distribution des déplacements en pointe matinale en région métropolitaine (travail), 2008-2018	141
Tableau 22 - Distribution des déplacements en pointe matinale par type de déplacement (entrant, sortant, interne) en région métropolitaine (travail), 2008-2018	142
Tableau 23 - Évolution de la part des déplacements pour le travail en pointe matinale en région métropolitaine, 2008-2018	143

Tableau 24 - Profil des déplacements pour le travail, pointe matinale en région métropolitaine, 2018	144
Tableau 25 - Évolution des déplacements depuis et vers la couronne Nord (sauf retour) en pointe matinale, 2008-2013	145
Tableau 26 - Déplacements intra-couronne Nord par MRC et en direction de l'agglomération de Montréal, 2008. 24 heures, tous modes, tous motifs	146
Tableau 27 - Déplacements intra-couronne Nord par MRC et en direction de l'agglomération de Montréal, 2013. 24 heures, tous modes, tous motifs	146
Tableau 28 - Évolution des déplacements intra-couronne Nord par MRC et en direction de l'agglomération de Montréal, 2008-2013 (données absolues). 24 heures, tous modes, tous motifs	147
Tableau 29 - Évolution des déplacements intra-couronne Nord par MRC et en direction de l'agglomération de Montréal, 2008-2013 (en %). 24 heures, tous modes, tous motifs	147
Tableau 30 - Déplacements intra-couronne Nord par MRC et en direction de l'agglomération de Montréal, 2008. Pointe matinale, tous modes, tous motifs (sauf retour)	148
Tableau 31 - Déplacements intra-couronne Nord par MRC et vers l'agglomération de Montréal, 2013. Pointe matinale, tous modes, tous motifs (sauf retour)	148
Tableau 32 - Évolution des déplacements intra-couronne Nord par MRC et en direction de l'agglomération de Montréal, 2008-2013 (données absolues). Pointe matinale, tous modes, tous motifs (sauf retour)	149
Tableau 33 - Évolution des déplacements intra-couronne Nord par MRC et en direction de l'agglomération de Montréal, 2008-2013 (en %). Pointe matinale, tous modes, tous motifs (sauf retour)	149
Tableau 34 - Taux de motorisation dans les secteurs de la région métropolitaine de Montréal, 2008-2018	151
Tableau 35 - Nombre d'automobiles par ménage en couronne Nord, 2008-2018	151
Tableau 36 - Déplacements en pointe matinale en région métropolitaine (tous modes), 1998-2018	152
Tableau 37 - Déplacements en pointe matinale en région métropolitaine (auto), 1998-2018	153
Tableau 38 - Déplacements en pointe matinale en région métropolitaine (transport collectif ou bimode), 1998-2018	154
Tableau 39 - Déplacements en pointe matinale en couronne Nord (mode), 2008-2013	155
Tableau 40 - Déplacements en pointe matinale en couronne Nord (part modale), 2008-2018	156
Tableau 41 - Déplacements en pointe matinale en couronne Nord (variation de la part modale), 2008-2018	156
Tableau 42 - Terrains vacants développables en couronne Nord	161
Tableau 43 - Terrains vacants développables en couronne Nord (%)	162
Tableau 44 - Population et densité résidentielle des aires TOD existantes en couronne Nord	165

Tableau 45 - Population et densité résidentielle des aires TOD projetées en couronne Nord	166
Tableau 46 - Potentiel de développement et de redéveloppement dans les aires TOD existantes et projetées en couronne Nord	167
Tableau 47 - La part modale du transport dans les aires TOD	168
Tableau 48 - Équipements des gares de train de banlieue en couronne Nord	172

LISTE DES FIGURES

Figure 1 - Part de l'emploi par lieu de travail et secteur économique en couronne Nord et par MRC, 2016	102
Figure 2 - Part de l'emploi par secteur économique – MRC Thérèse-de Blainville, 2006 et 2016	104
Figure 3 - Part de l'emploi par secteur économique – MRC de L'Assomption, 2006 et 2016	105
Figure 4 - Part de l'emploi par secteur économique – MRC Les Moulins, 2006 et 2016	105
Figure 5 - Part de l'emploi par secteur économique – MRC de Mirabel, 2006 et 2016	106
Figure 6 - Part de l'emploi par secteur économique – MRC de Deux-Montagnes, 2006 et 2016	107
Figure 7 - Carte de localisation des principaux pôles d'emploi et des pôles d'enseignement supérieur de la couronne Nord	109
Figure 8 - Territoires de référence des enquêtes Origine Destination dans la région métropolitaine de Montréal en 2008, 2013 et 2018	124
Figure 9 - Terrains vacants développables de la couronne Nord et aires TOD (existantes et projetées)	163
Figure 10 - Réseau de trains de banlieue de l'ARTM	173
Figure 11 - Réseaux de transports en commun existants et projetés sur le territoire de la CMM	177
Figure 12 - Circuits d'autobus connectant à une station de métro ou connectant à une autre MRC de la couronne Nord	178
Figure 13 - Trajet projeté du REM	108
Figure 14 - Trajet projeté du SRB Pie-IX	181
Figure 15 - Plans du prolongement des lignes bleue et orange du métro	182
Figure 16 - Trajet projeté de la ligne rose du métro de Montréal	183
Figure 17 - Trajet projeté du tramway LÉEO de Longueuil	184
Figure 18 - Carte 17 du PMAD – Réseau routier métropolitain	186

TABLEAU 1

TABLE DES ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS

ARTM	<i>Autorité régionale de transport métropolitain</i>
CMM	<i>Communauté métropolitaine de Montréal</i>
CN	<i>Canadien National</i>
CP	<i>Canadien Pacifique</i>
EOD	<i>enquête Origine Destination</i>
GES	<i>Gaz à effet de serre</i>
LÉEO	<i>Lien électrique est-ouest</i>
MRC	<i>Municipalité régionale de comté</i>
MTQ	<i>Ministère des transports du Québec</i>
PMAD	<i>Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal</i>
PPU	<i>Programme particulier d'urbanisme</i>
PQI	<i>Plan québécois des infrastructures</i>
PSD	<i>Plan stratégique de développement du transport en commun</i>
REM	<i>Réseau express métropolitain</i>
SAD	<i>schéma d'aménagement et de développement</i>
SRB	<i>Service rapide par bus</i>
TC98	<i>Territoire comparable de 1998 (dans les enquêtes Origine Destination)</i>
TOD	<i>Transit Oriented Development (aire TOD)</i>
TPÉCN	<i>Table des préfets et des élus de la couronne Nord</i>

INTRODUCTION

La présente note technique a pour objectif de soutenir le mémoire de la Table des Préfets et Élus de la couronne Nord (TPÉCN) déposé à l'ARTM dans le cadre de la consultation sur son projet de son plan stratégique de développement, et ce en date de novembre 2020.

Il s'agit de montrer l'évolution progressive de la couronne Nord vers un territoire régional doté d'une offre d'emplois abondante et diversifiée, d'un cadre de vie structurant et de formules de développement adaptées aux principes recommandés de la durabilité par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Les résidents de la couronne Nord s'impliquent toujours davantage dans ce territoire pour mener leurs activités quotidiennes (résidence, travail, éducation, loisirs, autres), ce qui conduit au développement de dynamiques entre centralités secondaires, non ou moins orientées vers le centre de Montréal.

Malgré cette évolution, la couronne Nord ne dispose pas d'un réseau de transport en commun structurant lui permettant de développer son plein potentiel en matière de développement durable urbain. Qui plus est, les projets actuels de développement du transport en commun dans la région métropolitaine privilégient le territoire de l'île de Montréal ou des infrastructures radiales, orientées des périphéries vers le centre.

Le plan stratégique de développement de l'ARTM¹ vise pourtant à établir des stratégies de mobilité durables appuyées sur la politique de mobilité durable 2030 du ministère des Transports du Québec (MTQ), du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la

Communauté métropolitaine de Montréal (PMAD) et du schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC Rivière-du-Nord.

Le renforcement du plan stratégique de développement de l'ARTM devrait se traduire par l'intégration à la planification des services et infrastructures de transport en commun d'un projet structurant de transport collectif destiné à soutenir l'essor de la couronne Nord et le rôle structurant qu'elle est appelée à jouer au sein de la Communauté.

Cette note présente donc une analyse approfondie du territoire à l'étude, des données d'emploi et de déplacements au cours de la dernière décennie (2006-2016 et 2008-2018). Elle présente aussi une analyse de l'aménagement et du développement territorial des MRC de la couronne Nord ainsi que de l'état des aires TOD. Enfin, elle propose un examen des réseaux de transport en commun existants et à venir dans la couronne Nord et dans la région métropolitaine de Montréal.

L'ensemble de ces analyses permet de conclure sur la nécessité urgente de l'élaboration d'un véritable réseau de transport collectif structurant sur la couronne Nord.

¹ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 4.

1. LE TERRITOIRE À L'ÉTUDE

Le territoire à l'étude comprend vingt villes ou municipalités comprises dans la couronne Nord de la Communauté métropolitaine de Montréal. Les cinq MRC² auxquelles elles appartiennent sont intégrées en tout ou partie dans le territoire de la CMM. Elles comprennent :

— MRC de L'Assomption : Repentigny, Charlemagne, L'Assomption, Saint-Sulpice, L'Épiphanie (hors CMM);

— MRC Les Moulins : Terrebonne, Mascouche;

— MRC de Deux-Montagnes : Saint-Eustache, Deux-Montagnes, Pointe-Calumet, Saint-Joseph-du-Lac, Oka, Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Saint-Placide (hors CMM);

— MRC Thérèse-de Blainville : Boisbriand, Sainte-Thérèse, Blainville, Lorraine, Bois-des-Filion, Rosemère, Sainte-Anne-des-Plaines;

— MRC de Mirabel.

Le territoire à l'étude a connu de profondes transformations.³ La démographie, les emplois et les déplacements ont enregistré une croissance plus importante que la CMM, comme l'indique le tableau suivant.

² La couronne Nord de la CMM comprend cinq MRC (Mirabel, Deux-Montagnes, Thérèse-de-Blainville, Les Moulins, L'Assomption) et 20 municipalités ou villes. Mirabel a désormais le statut de ville. Cependant, nous choisissons, par souci de clarté, de la désigner comme MRC de Mirabel. Elle se distingue de la couronne Nord de la région métropolitaine couverte par l'ARTM, laquelle englobe un territoire plus vaste. La mention « couronne Nord » dans le présent texte fait référence à la couronne Nord de la CMM. Dans tout cas contraire, le texte précise lorsqu'il fait référence au territoire de l'ARTM.

³ Le territoire à l'étude comprend plusieurs découpages (voir section 3. Les déplacements pour les détails) :

(1) Les cinq MRC à l'étude composent la couronne Nord au sens de la CMM;

(2) La couronne Nord (EOD), de l'enquête Origine Destination 2018, est plus vaste, avec 42 municipalités/villes supplémentaires;

(3) La région métropolitaine (EOD), de l'enquête Origine Destination 2018 est plus vaste que la CMM, avec 71 municipalités/villes supplémentaires;

(4) L'enquête Origine Destination 2018 utilise le Territoire Comparable 1998 (TC98) aux fins de la comparaison des enquêtes. Ce découpage correspond à celui utilisé lors de l'EOD 1998. Un peu plus vaste que la CMM (6 villes supplémentaires en couronne Nord; 13 en couronne Sud), il permet une comparaison plus ajustée que le territoire EOD 2018.

Emploi	2016	2011	2006	2006-2016	2006-2011	2011-2016
Couronne Nord	180 620	170 815	150 065	20%	14%	6%
Communauté métropolitaine de Montréal	1 810 525	1 761 970	1 708 830	6%	3%	3%
Population	2016*	2011*	2006*	2006-2016*	2006-2011*	2011-2016*
Couronne Nord	578 466	550 065	493 791	17%	11%	5%
Couronne Nord (EOD)	920 000	872 104	712 588	29%	22%	5%
Communauté métropolitaine de Montréal	3 857 893	3 709 045	3 532 554	5%	4%	9%
* : 2018, 2013 et 2008 pour la couronne Nord (EOD)						
Déplacements	2018	2013	2008	2008-2018	2008-2013	2013-2018
AM, travail						
Couronne Nord (EOD)	281 000	252 463	172 438	63%	46%	11%
Région métropolitaine (TC98)	1 187 000	1 141 000	1 059 000	12%	8%	4%
Région métropolitaine (EOD)	1 958 000	1 860 937	1 532 753	28%	21%	5%
AM, tous motifs						
Couronne Nord (EOD)	534 000	505 221	368 398	35%	37%	6%
Région métropolitaine (TC98)	2 334 000	2 310 000	2 093 000	12%	11%	1%
Région métropolitaine (EOD)	2 497 000	2 424 291	2 006 212	24%	21%	3%
TC98 : territoire d'enquête comparable à celui de l'enquête Origine Destination de 1998 (voir section 3.).						

TABLEAU 2

Emploi, population et déplacements. Évolution dans la CMM et la couronne Nord

Sources : Statistiques Canada, 2006, 2011, 2016 et Enquêtes Origine Destination 2008, 2013, 2018.

2. L'EMPLOI

L'analyse de la structure et de l'évolution de l'emploi dans la couronne Nord met en évidence le renforcement de certaines spécialités, l'expansion des services et l'affirmation de nouvelles tendances et la montée du secteur de la haute technologie.

Les variables présentées permettent de montrer que la période 2006-2011 a été importante pour la structuration économique de la couronne Nord. Les tendances récentes enregistrées, avec notamment le développement de pôles spécialisés dans des activités à haute valeur ajoutée (agrotechnologie dans la MRC L'Assomption ; pôle aérologistique à Mirabel) confirment le rayonnement de la couronne Nord dans la région métropolitaine de Montréal.

Les tendances suivantes ont notamment été analysées :

— L'évolution de l'emploi par lieu de travail dans la région et les MRC de la couronne Nord par rapport à la CMM ;

2.1 LES TENDANCES DE L'EMPLOI DANS LA COURONNE NORD ET LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

L'examen des tendances de l'emploi dans la CMM et la couronne-Nord s'appuie sur la compilation spéciale des données par lieu de travail issue des recensements de 2006, 2011 et 2016 de Statistique Canada, disponibles sur le site de l'observatoire de la Communauté métropolitaine de Montréal. Tous les tableaux présentés à la suite sont issus des produits statistiques proposés sur ce site.⁴

2.1.1 Les tendances dans la Communauté métropolitaine de Montréal

Le nombre d'emplois identifié sur le territoire métropolitain a augmenté de +6% entre 2006 et 2016.

Durant la même période, le nombre d'emploi dans la couronne Nord a augmenté de +20% passant de 150 065 à 180 620 emplois (+30 555 emplois).

— L'évolution de la structure économique de l'emploi (grands secteurs et industries composant chacun des secteurs) par lieu de travail dans la région et les MRC de la couronne Nord par rapport à la CMM ;

Une carte de localisation des principaux pôles d'emploi dans la couronne Nord est également présentée à la fin de cette section. Elle comprend aussi les pôles d'enseignement collégiaux et les antennes universitaires, lesquels tendent à développer des synergies avec les pôles d'emploi dans la région.

Cette augmentation a été la plus forte de toutes les tendances enregistrées dans les sous-régions de la CMM. Sur l'île de Montréal, qui concentre près des deux-tiers de l'emploi métropolitain, le nombre total d'emploi augmente de +2% entre 2006 et 2016, passant de 1 150 345 à 1 168 415 emplois (+18 070 emplois).

Dans la couronne Sud, l'augmentation au cours de cette période est proche de celle de la couronne Nord (+19%, + 21 350 emplois). Cependant, la part de la couronne Sud dans l'emploi métropolitain reste inférieure à celle de la couronne Nord (7% contre 10% en 2016) et stable tout au long de la période.

En 2016, la couronne Nord est le deuxième pôle d'emploi métropolitain le plus important, et ce avant Laval, Longueuil et la couronne Sud.

⁴ <http://observatoire.cmm.qc.ca/observatoire-grand-montreal/outils-statistiques-interactifs/grand-montreal-en-statistiques/>, consulté le 27 avril 2020.

	2016	2011	2006	2006-2016	2006-2011	2011-2016
Île de Montréal	1 168 415	1 151 745	1 150 345	2%	0%	1%
	65%	65%	67%			
Couronne Sud	133 900	123 550	112 550	19%	10%	8%
	7%	7%	7%			
Couronne Nord	180 620	170 815	150 065	20%	14%	6%
	10%	10%	9%			
Longueuil	174 800	169 015	158 680	10%	7%	3%
	10%	10%	9%			
Laval	152 790	146 845	137 190	11%	7%	4%
	8%	8%	8%			
Communauté métropolitaine de Montréal	1 810 525	1 761 970	1 708 830	6%	3%	3%

TABLEAU 3

**Nombre d'emplois -
Communauté
métropolitaine
de Montréal,
2006-2016**

2.1.2 Les tendances dans la couronne Nord

Au cours de la période 2006-2016, toutes les MRC de la couronne Nord ont connu une augmentation du nombre d'emplois plus importante que dans la CMM. Cependant, cette augmentation est inégale selon les MRC :

■ La MRC de Mirabel a connu la plus forte augmentation (+39%) entre 2006 et 2016, passant de 15 460 emplois à 21 500 emplois. L'accroissement s'est concentré entre 2011 et 2016 (+30%) ;

■ La MRC Les Moulins a connu la deuxième plus forte augmentation (+26%), passant de 36 230 à 45 625 emplois au cours de la période. L'accroissement s'est surtout produit entre 2006 et 2011 (+16%) ;

■ La MRC de Deux-Montagnes et la MRC Thérèse-de-Blainville ont connu, respectivement, un accroissement de 15% et de 20% entre 2006 et 2016 ;

■ La MRC de l'Assomption a connu la moins forte augmentation (+8%), ce qui est une conséquence directe de la fermeture de l'usine Electrolux qui, à elle seule, représente la perte de plus de 1 300 emplois directs (33% des emplois manufacturiers de la MRC au moment de la fermeture) et 470 emplois indirects chez les fournisseurs.

TABLEAU 4

Emploi par lieu de travail en couronne Nord, 2006-2016

	2016	2011	2006	2006-2016	2006-2011	2011-2016
MRC Thérèse-de Blainville	55 740	52 900	46 590	20%	14%	5%
MRC L'Assomption	29 395	31 310	27 160	8%	15%	-6%
MRC Les Moulins	45 625	41 910	36 230	26%	16%	9%
Mirabel	21 500	16 520	15 460	39%	7%	30%
MRC Deux-Montagnes	28 360	28 175	24 625	15%	14%	1%
Couronne Nord	180 620	170 815	150 065	20%	14%	6%
Communauté métropolitaine de Montréal	1 810 525	1 761 970	1 708 830	6%	3%	3%

L'analyse de l'évolution de la part du nombre d'emplois dans les MRC par rapport à la totalité de la couronne Nord met en évidence que :

Les MRC Thérèse-de Blainville et Les Moulins représentent les plus importants pôles d'emploi avec, respectivement, 31% et 25% de l'emploi en couronne Nord en 2016 ;

Les MRC de l'Assomption et de Deux-Montagnes remportent, quant à elles, 16% et 16% du nombre d'emplois de la couronne Nord en 2016 ;

Mirabel en représente 12%.

La part respective de chacune des MRC a peu évolué, variant de 1 à 2 points entre 2006 et 2016. Sur la période 2001-2016, on constate que la part de MRC de l'Assomption et de Deux-Montagnes décroît lentement. Respectivement, ces MRC enregistrent une diminution de -17% et de -12% de leur part. Entre 2001 et 2016, la part de la MRC Les Moulins croît de +25% et celle de Mirabel de +15%. La part de la MRC Thérèse-de Blainville stagne (-4%).

TABLEAU 5

Part de l'emploi par lieu de travail en couronne Nord, 2006-2016

	2016	2011	2006	2006-2016	2006-2011	2011-2016
MRC Thérèse-de Blainville	31%	31%	31%	-1%	0%	0%
MRC L'Assomption	16%	18%	18%	-10%	1%	-11%
MRC Les Moulins	25%	25%	24%	4%	2%	3%
Mirabel	12%	10%	10%	15%	-6%	23%
MRC Deux-Montagnes	16%	16%	16%	-4%	1%	-5%
Couronne Nord	100%	100%	100%			

2.1.3 Évolution de la part des secteurs économiques dans l'emploi, 2006-2016

La structure économique par grands secteurs d'emploi en couronne Nord et dans chacune des MRC en 2016 est présentée sur le graphique suivant. L'analyse montre que le tertiaire marchand et le tertiaire non-marchand⁵ occupent une place prépondérante dans l'emploi en couronne Nord. Mirabel se caractérise par la forte représentation du secondaire (38%, deux fois plus importante que dans les autres MRC et la couronne Nord au complet).

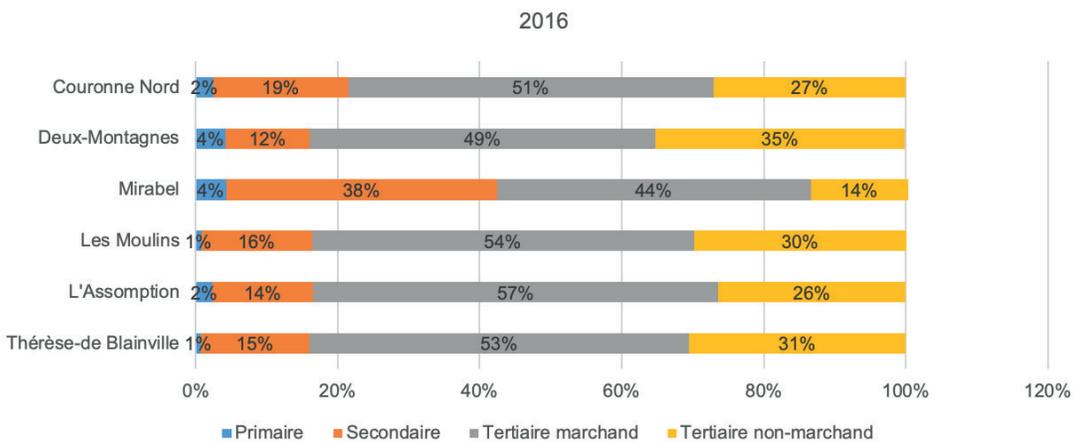


FIGURE 1

Part de l'emploi par lieu de travail et secteur économique en couronne Nord et par MRC, 2016

Le détail de chacun des secteurs d'emploi par MRC, en 2006 et 2016 est également présenté dans la section suivante.

L'évolution de la part de l'emploi par secteur économique dans chaque territoire est relativement stable entre 2006 et 2016, avec une croissance de la part des secteurs tertiaires marchand et non-marchand (+4% et +38% entre 2006 et 2016 à l'échelle de la couronne Nord). Notamment, le secteur tertiaire non-marchand connaît une explosion entre 2011 et 2016 (+184%).

L'analyse marque le recul généralisé du secteur primaire, notamment dans la MRC de Mirabel (-38%) et dans la MRC L'Assomption (-47%) entre 2006 et 2016. Il existe des variations entre MRC (regain à Deux-Montagnes entre 2006 et 2011 (+30%) et dans la MRC de Thérèse de Blainville entre 2011 et 2016 (+31%).

⁵ Le secteur tertiaire marchand désigne l'ensemble des services payants rendus par une entreprise/permettant de dégager un profit: finance et assurances, gestion, hébergement et restauration, immobilier et location, services professionnels scientifiques et techniques, information et culture, transport et entreposage, commerce de détail et de gros. Le secteur tertiaire non-marchand désigne les services généralement rendus par le secteur public, et ne permettant pas de dégager un profit : santé et assistance sociale, éducation, services et administration publique.

Le secteur secondaire diminue dans toutes les MRC entre 2006 et 2016 (entre -16% et -22%), sauf dans la MRC de Deux-Montagnes, dans laquelle la diminution enregistrée est plus faible, de -7%.

La part du secteur tertiaire marchand connaît, quant à lui, un accroissement modéré (entre +1 et +4% entre 2006 et 2016) sauf dans la MRC de Deux-Montagnes, dans laquelle

il diminue de -7%, et dans la MRC de Mirabel. Dans cette MRC, il augmente fortement, de +24% entre 2006 et 2016, avec une concentration de l'augmentation entre 2006 et 2011.

Enfin, la part du secteur tertiaire non-marchand augmente dans toutes les MRC (entre +28% (Les Moulins) et +43% (Mirabel) entre 2006 et 2016).

TABLEAU 6
Évolution de la part de l'emploi par lieu de travail et secteur économique en couronne Nord et par MRC, 2006-2016

MRC	PRIMAIRE			SECONDAIRE			TERTIAIRE MARCHAND			TERTIAIRE NON-MARCHAND		
	2006-2016	2006-2011	2011-2016	2006-2016	2006-2011	2011-2016	2006-2016	2006-2011	2011-2016	2006-2016	2006-2011	2011-2016
Thérèse-de Blainville	11%	-15%	31%	-19%	-13%	-7%	1%	2%	-1%	23%	-38%	99%
L'Assomption	-47%	-48%	2%	-20%	-2%	-18%	3%	-2%	5%	42%	-54%	209%
Les Moulins	-11%	-17%	7%	-22%	-12%	-12%	3%	1%	3%	28%	-42%	120%
Mirabel	-38%	-7%	-33%	-16%	-15%	-1%	24%	16%	7%	43%	-44%	154%
Deux-Montagnes	-11%	30%	-31%	-4%	-11%	8%	-7%	-3%	-4%	32%	-60%	227%
Couronne Nord	-30%	-8%	-23%	-17%	-12%	-6%	4%	2%	2%	38%	-51%	184%

2.1.4 Évolution par MRC

Entre 2006 et 2016, on constate que les MRC de la couronne Nord maintiennent un profil économique diversifié, avec une forte représentation du secteur tertiaire marchand (plus de 50% de l'emploi) et du tertiaire non-marchand (entre 20% et 30% de l'emploi selon l'année).

Mirabel se distingue par la surreprésentation du secteur secondaire (39% de l'emploi en 2016), lequel tend toutefois à diminuer à la faveur du secteur tertiaire marchand.

L'analyse détaillée de chacun des quatre secteurs d'emploi et de l'évolution de la part de chacune des industries permet de mettre en évidence les spécificités de chacune des MRC composant la couronne Nord.

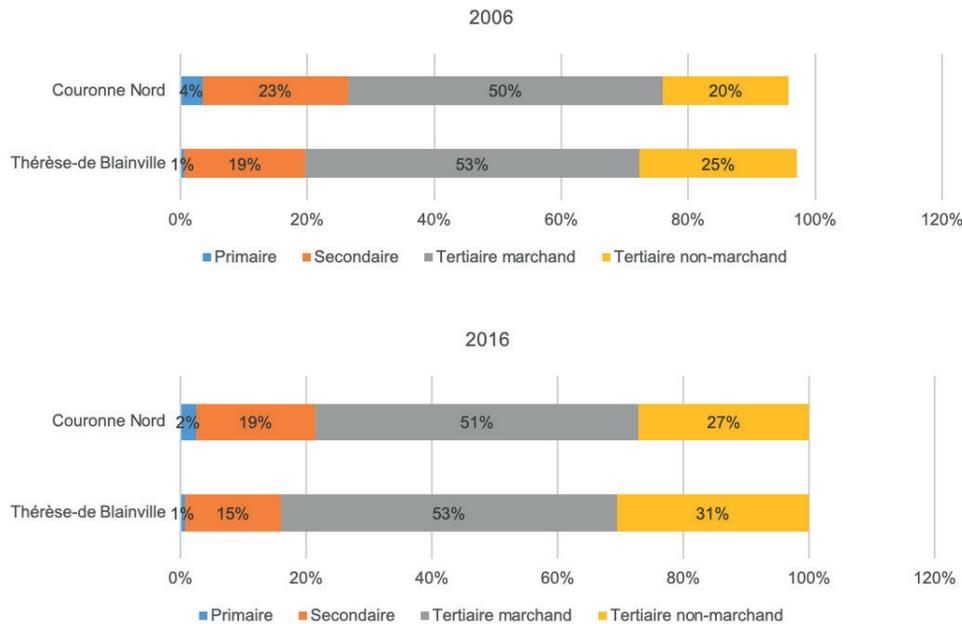
MRC THÉRÈSE-DE BLAINVILLE

Dans la MRC Thérèse-de Blainville, le secteur primaire se

maintient, alors que le secteur secondaire est marqué par le recul du secteur de la fabrication (14,4% en 2006; 11,3% en 2016) et de la construction (4,6% en 2006 ; 4,0% en 2016).

Le secteur tertiaire marchand est aussi marqué par une reconfiguration, que caractérise la diminution du commerce de détail (de 19,1% en 2006 à 17,1% en 2016), la diminution du commerce de gros (6,3% en 2006 ; 4,5% en 2016) et celle du transport et de l'entreposage (4,1% en 2006 ; 2,6% professionnels, scientifiques et techniques (7,6% en 2006 ; 8,4% en 2016) et l'hébergement ainsi que la restauration (6,4% en 2006 ; 7,5% en 2016) connaissent un accroissement.

Dans le secteur tertiaire non-marchand, on observe une augmentation de la part de l'emploi en santé et assistance sociale (9% en 2006 ; 10% en 2016) ainsi qu'une légère augmentation des autres secteurs (sauf les services publics).

**FIGURE 2**

**Part de l'emploi par
secteur économique
– MRC Thérèse-de
Blainville,
2006 et 2016**

MRC L'ASSOMPTION

Dans la MRC l'Assomption, entre 2006 et 2016, la part de l'agriculture est divisée par deux, passant de 4,4% en 2006 à 2,4% en 2016. Dans le secteur secondaire, on observe un recul du secteur de la fabrication (14,5% en 2006; 6,7% en 2016) et une augmentation du secteur de la construction (3,2% en 2006 ; 7,5% en 2016).

Les parcs industriels, dans lesquels se concentrent ces activités, représentent environ 3 000 emplois.

Le secteur tertiaire marchand est marqué par une augmentation du commerce de détail (de 17,5% en 2006 à 23,8% en 2016) et une faible diminution du commerce de gros (2,6% en 2006 ; 2% en 2016) ainsi que de l'entreposage

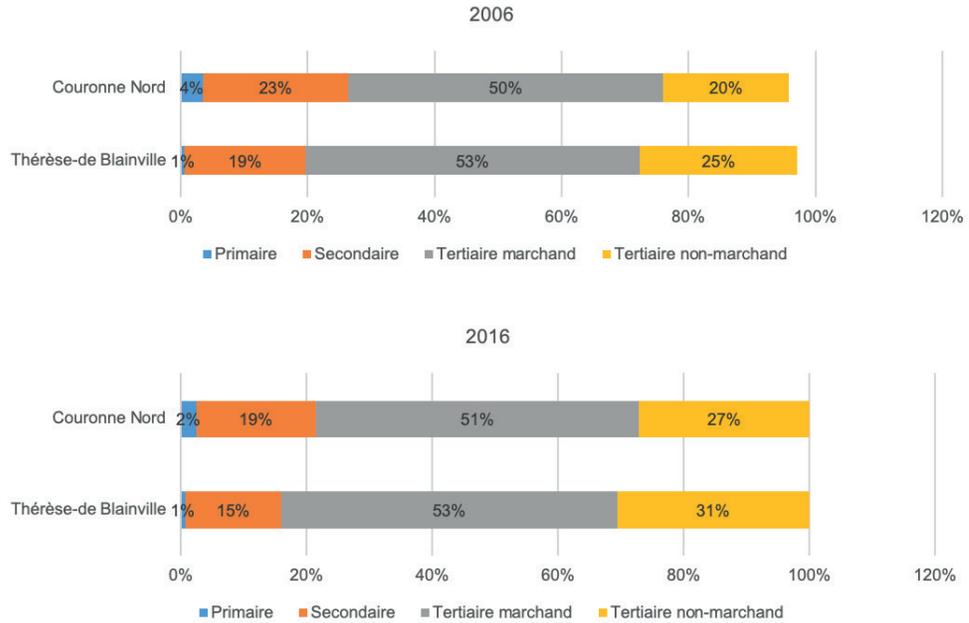
(2% en 2006 ; 1,6% en 2016) et une diminution des autres services (8,7% en 2006 ; 6,3% en 2016).

Dans le secteur tertiaire non-marchand, on observe une augmentation des services d'enseignement (6,8% en 2006 ; 10,2% en 2016), un accroissement des services de santé et assistance sociale (9,9% en 2006 ; 11,2% en 2016) ainsi qu'un maintien global des autres secteurs.

La MRC L'Assomption prévoit de se spécialiser dans le secteur à haute valeur ajoutée des technologies agricoles. Le projet de pôle AgTech, présenté en 2020, développé en synergie avec les entrepreneurs, les pôles d'enseignement et de recherche présents sur le territoire, devrait soutenir cette spécialisation.

FIGURE 3

Part de l'emploi par secteur économique – MRC de L'Assomption, 2006 et 2016



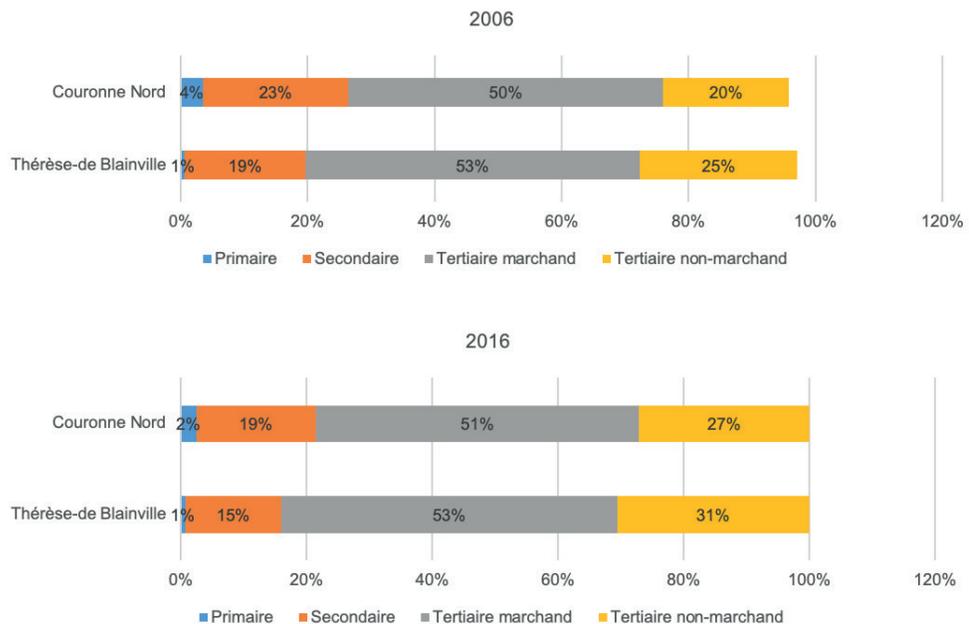
MRC LES MOULINS

Dans la MRC Les Moulins, la décennie 2006-2016 est marquée par un recul du secteur de l'agriculture (1,5% en 2001 ; 0,7% en 2016). Le secteur secondaire voit la fabrication reculer (14% en 2006; 9,9% en 2016) alors que le secteur de la construction se maintient (6,0% en 2006 ; 5,7% en 2016).

Dans le secteur tertiaire marchand, on observe une augmentation de l'hébergement et de la restauration (6,7% en 2006 ; 8,1% en 2016) et, dans le secteur tertiaire non-marchand, on constate une diminution des services d'enseignement (9,2% en 2006 ; 7,1% en 2016) ainsi que l'accroissement des services de santé et assistance sociale (9,1% en 2006 ; 15,7% en 2016). De fait, il s'agit de la plus forte augmentation enregistrée dans toutes les MRC de la couronne Nord.

FIGURE 4

Part de l'emploi par secteur économique – MRC Les Moulins, 2006 et 2016



MRC DE MIRABEL

Dans la MRC de Mirabel, l'emploi est marqué par un recul du secteur de l'agriculture (6,2% en 2006 ; 3,8% en 2016) et de la fabrication (40% en 2006; 32% en 2016). Pour la fabrication, il s'agit de la plus forte diminution de toutes les MRC entre 2006 et 2016., En revanche, le secteur de la construction se maintient (5% en 2006 ; 6% en 2016).

Le secteur tertiaire marchand est marqué, quant à lui, par une augmentation du commerce de détail (7,1% en 2006 ; 14% en 2016), du secteur du transport et de l'entreposage

(4,8% en 2006 ; 8,0% en 2016) et de l'hébergement et de la restauration (4,9% en 2006 ; 6,3% en 2016).

Le secteur tertiaire non-marchand est marqué par une diminution de la santé et de l'assistance sociale (4,5% en 2006 ; 5,5% en 2016).

En 2019, 6 000 des 21 400 emplois recensés sur le territoire de la MRC se concentre dans le secteur de l'aéronautique. La MRC de Mirabel entend consolider sa spécialisation dans le domaine de l'aérologistique.

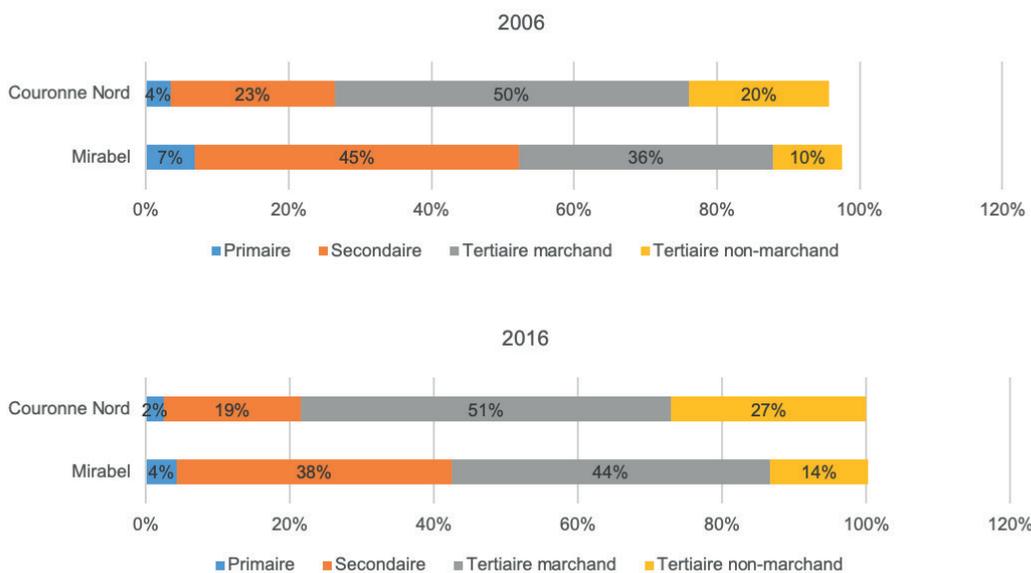


FIGURE 5

**Part de l'emploi par
secteur économique
– MRC de Mirabel,
2006 et 2016**

MRC DE DEUX-MONTAGNES

Enfin, dans la MRC de Deux-Montagnes, le secteur primaire se maintient, avec un pic plus important dans l'agriculture en 2011 (4,5% en 2006 ; 5,5% en 2011 ; 4,1% en 2016). Les secteurs de la fabrication (entre 6% et 7%) et de la construction (entre 6% et 7%) continuent de représenter une part faible mais constante de l'emploi. Le commerce de détail (17,5% en 2006 ; 15,2% en 2016) connaît une diminution, tout comme le transport et entreposage (3,4% en 2006 ; 2% en 2016). L'emploi dans les secteurs de l'hé-

bergement et de la restauration augmente (6,9% en 2006 ; 8,1% en 2016), malgré une contraction en 2011 (5,7% en 2011). Le secteur des arts et des spectacles (3,4% en 2006 ; 5% en 2016) connaît aussi une augmentation.

On assiste à une augmentation de l'emploi dans la santé et l'assistance sociale (10,8% en 2006 ; 14,1% en 2016) ainsi que dans le secteur de l'enseignement (12,3% en 2006 ; 14,0% en 2016), de l'administration et des services publics (3,9% en 2006 ; 4,7% en 2016).

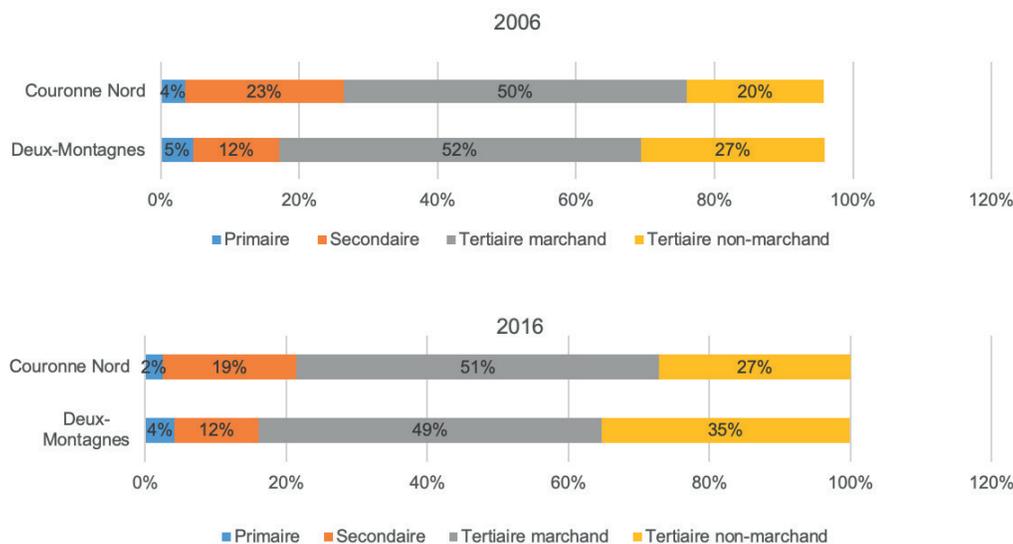


FIGURE 6

**Part de l'emploi
par secteur
économique – MRC
de Deux-Montagnes,
2006 et 2016**

2.1.5 La localisation des principaux pôles d'emploi et d'enseignement postsecondaire

La carte suivante présente la localisation des principaux pôles d'emploi en couronne Nord. Le document permet de mettre en évidence que les parcs industriels et d'affaires, ainsi que les axes commerciaux se concentrent autour de l'axe que représente la 640. Ce corridor constitue donc une épine dorsale de l'emploi et du développement économique sur la couronne Nord. Des axes commerciaux parallèles desservent des secteurs plus densément peuplés localisés entre la rivière des Mille-Îles et la 640. L'autoroute 15 constitue un axe commercial et, de manière secondaire, industriel, perpendiculaire à l'autoroute 640.

La seule exception notoire est celle de Mirabel. En effet, la présence de l'aéroport a conduit au développement d'un parc industriel excentré, et dont la vocation principale est d'ordre logistique.

Une analyse de la localisation des centres d'études postsecondaires et des antennes universitaires a été menée dans la mesure où ces pôles d'éducation offrent des formations en synergie avec les spécialités développées sur le plan de l'emploi et de l'économie sur la couronne Nord. En effet, plusieurs des antennes universitaires mentionnent qu'elles répondent aux besoins du milieu.

La couronne Nord accueille trois antennes universitaires régulières :

■ Université du Québec à Montréal (UQAM), campus de Lanaudière (à proximité du Cégep) : cette antenne est présente depuis 1989. Elle offre une formation universitaire de niveau baccalauréat en administration et sciences comptables ainsi qu'une dizaine de certificats;

■ Université du Québec à Trois-Rivières (UQTR), centre universitaire de Lanaudière à Repentigny : cette antenne offre des cours en sciences comptables (baccalauréat et certificats);

■ Pôle Universitaire Paul-Gérin-Lajoie sur le site du campus du Cégep de Sainte-Thérèse et à Saint-Eustache : ce pôle rassemble des formations en partenariat avec d'autres universités. Notamment, ce pôle offre des pro-

grammes de second cycle en administration publique et en gestion de projet, des programmes de premier cycle en gestion des technologies de l'information et des certificats en gestion et évaluation immobilière.

Hors de la couronne Nord, l'Université du Québec en Outaouais et un Cégep sont aussi implantés à Saint-Jérôme.

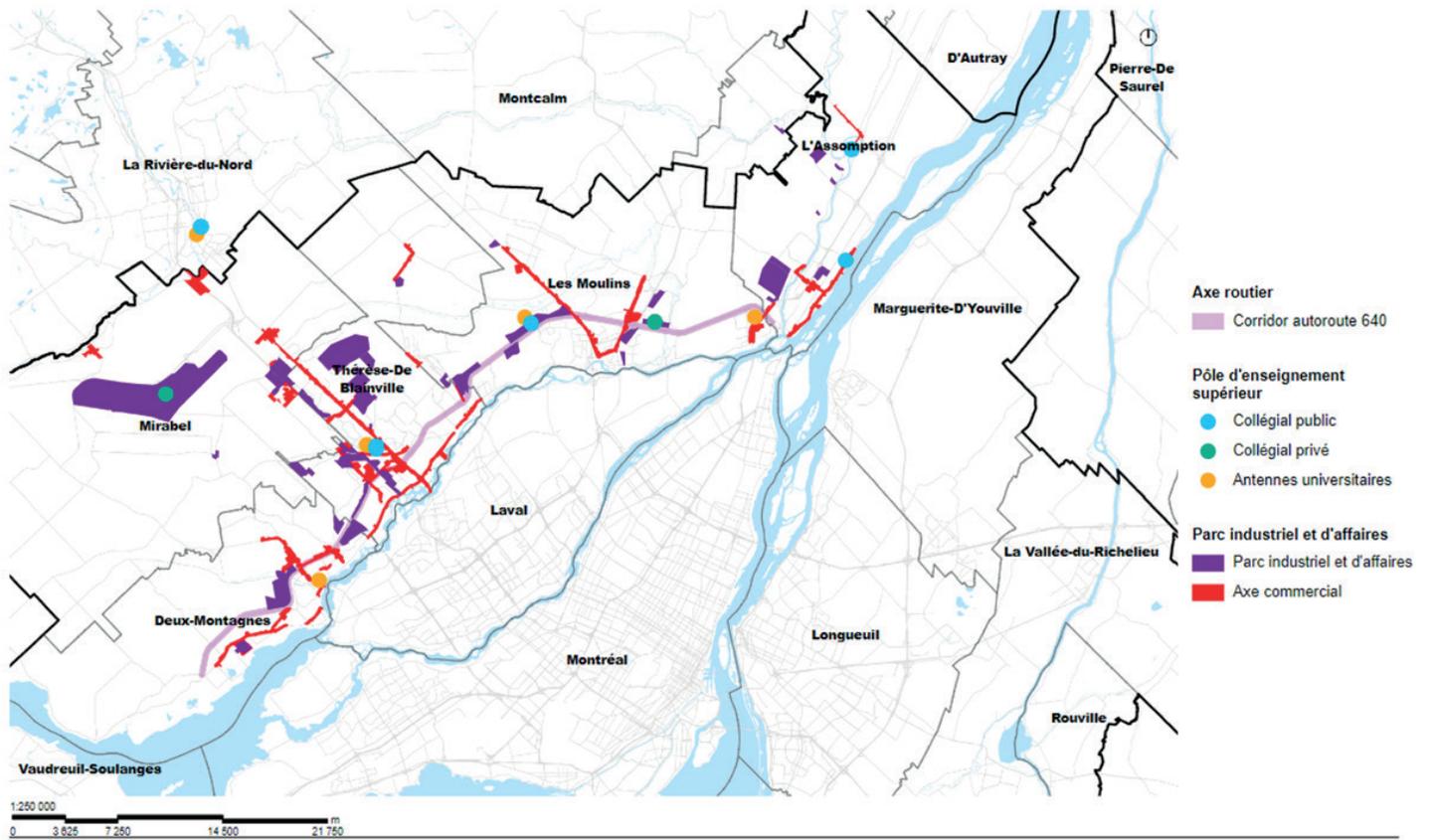
La couronne Nord accueille aussi quatre centres de formation postsecondaires publics, en lien avec les emplois développés dans ce territoire :

■ Le Collège Lionel-Groulx (Sainte-Thérèse), lequel abrite aussi un centre de transfert des technologies (centre d'innovation en microélectronique du Québec);

■ Le Cégep régional de Lanaudière (L'Assomption, Repentigny, Terrebonne), avec des techniques liées aux services médicaux et dentaires, à l'agriculture et aux services administratifs. Ce Cégep abrite aussi INÉDI, le centre collégial de transfert des technologies en design industriel.

La couronne Nord comprend aussi deux centres de formation postsecondaire privés, dont le collège d'aéronautique de Mirabel.

Ces centres de formation se localisent aussi le long de l'autoroute 640, à l'exception du collège d'aéronautique de Mirabel, également localisé à proximité de l'aéroport.

FIGURE 7**Carte de localisation des principaux pôles d'emploi et des pôles d'enseignement supérieur de la couronne Nord**

FAITS SAILLANTS – L'EMPLOI

Entre 2006 et 2016, le nombre d'emplois dans la couronne Nord a augmenté de +20% alors que, au cours de la même période, il a crû de +6% dans le territoire de la CMM. La couronne Nord est le deuxième pôle d'emploi métropolitain, après l'île de Montréal et avant Laval, Longueuil et la couronne Sud.

Toutes les MRC de la couronne Nord ont connu une augmentation plus importante que dans la CMM.

La MRC de Mirabel a connu la plus forte augmentation (+39%) entre 2006 et 2016, passant de 15 460 emplois à 21 500 emplois. L'emploi dans la MRC Les Moulins a augmenté de +26%. Dans les deux MRC, l'emploi a surtout augmenté entre 2006 et 2011. La MRC de l'Assomption a connu la moins forte augmentation (+8%) entre 2006 et 2016.

Les MRC Thérèse-de Blainville et Les Moulins représentent les plus importants pôles d'emploi avec, respectivement, 31% et 25% de l'emploi en couronne Nord en 2016. Mirabel en représente 12%.

La part respective de chacune des MRC a peu évolué, variant de 1 à 2 points entre 2006 et 2016. Sur la période 2001-2016, on constate que la part de la MRC de l'Assomption et de la MRC de Deux-Montagnes décroît lentement.

La structure économique par grands secteurs d'emploi est relativement stable entre 2006 et 2016, avec une croissance de la part des secteurs tertiaires marchand et non-marchand (+4% et +38% entre 2006 et 2016 à l'échelle de la couronne Nord). Notamment, le secteur tertiaire non-marchand connaît une explosion entre 2011 et 2016 (+184%).

Mirabel s'affirme comme pôle secondaire (sa part est deux fois plus importante que dans les autres MRC : 38% en 2016), une tendance confirmée par l'annonce de l'installation future du pôle aéro-logistique.

Le secteur primaire recule, notamment dans la MRC de Mirabel (-38%) et dans la MRC L'Assomption (-47%) entre 2006 et 2016. Le secteur secondaire diminue dans toutes les MRC entre 2006 et 2016 (entre -16% et -22%), sauf dans la MRC de Deux-Montagnes, dans laquelle la diminution enregistrée est plus faible, de -7%.

Le secteur tertiaire marchand connaît, quant à lui, un accroissement modéré (entre +1 et +4% entre 2006 et 2016) à fort (Mirabel + 24%). Enfin, le secteur tertiaire non-marchand augmente dans toutes les MRC (entre +28% (Les Moulins) et +43% (Mirabel) entre 2006 et 2016).

Enfin, l'analyse de la localisation des principaux pôles d'emploi dans la couronne Nord met en évidence le caractère structurant de l'autoroute 640, laquelle agit comme une épine dorsale du développement économique dans le territoire à l'étude. Cette situation s'applique aussi aux établissements d'enseignement postsecondaires (trois antennes universitaires, quatre établissements d'enseignement postsecondaire publics, deux établissements d'enseignement postsecondaire privés) implantés en couronne Nord), lesquels répondent aux besoins des résidents et des entreprises du territoire.

3. LES DÉPLACEMENTS

L'analyse de l'évolution des déplacements met en évidence la forte rétention de la couronne Nord ainsi que son attractivité dans la région métropolitaine de Montréal. Cette situation s'est consolidée principalement entre 2008 et 2013, période au cours de laquelle la couronne Nord enregistre aussi une diversification et une augmentation du nombre d'emplois sur son territoire ainsi qu'une forte croissance démographique. L'évolution des déplacements reflète la consolidation de la région comme milieu de vie complet. Le maintien de la part modale de l'auto suggère toutefois que cette évolution n'a pas été accompagnée de solutions performantes en matière de transport en commun.

À cet effet, la présente section analyse :

■ L'évolution du nombre de déplacements dans, vers et au départ de la couronne Nord sur la base des enquêtes Origine Destination (EOD) de 2018, 2013 et 2008;

■ L'évolution du motif des déplacements;

■ L'évolution de la part modale des moyens de transport.

3.1 DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE

3.1.1 Les enquêtes Origine Destination

La présente section s'appuie sur trois sources de données :

■ L'enquête Origine Destination de 2018 (résultats partiels);

■ L'enquête Origine Destination de 2013;

■ L'enquête Origine Destination de 2008.

L'ensemble des tableaux présentés dans cette section sont issus de ces trois sources, Un complément démographique issu des données de Statistique Canada et de l'Institut de la Statistique du Québec est aussi proposé dans la présente sous-section.

Pour l'enquête Origine Destination de 2018, les résultats disponibles sont les faits saillants et les données détaillées par sous-région présentés sur le site web de l'ARTM.⁶ Ces résultats sont disponibles pour chacune des grandes sous-régions composant la région métropolitaine d'enquête.

3.1.2 Les découpages territoriaux des enquêtes Origine Destination

Les découpages des territoires d'enquête de la région métropolitaine varient selon l'année de l'enquête. Depuis 1998, ce territoire a connu une tendance à l'agrandissement, cohérente avec l'expansion du rayonnement des activités de la région métropolitaine de Montréal.

Les tableaux et cartes suivants présentent les découpages des enquêtes de 1998, 2003, 2008, 2013 et 2018.

Pour la couronne Nord, les découpages successifs se sont traduits par les modifications suivantes :

■ En 2003, 1 municipalité s'ajoute au territoire de 1998 (Saint-Roch-Ouest);

■ En 2008, 20 municipalités s'ajoutent au territoire d'enquête de 2003 (Sainte-Sophie, Prévost, Saint-Hippolyte, Saint-Lin-Laurentides, Saint-Calixte, Sainte-Julienne, Lachute, Brownsburg-Chatham, Saint-André-d'Argenteuil, Wentworth, Gore, Mille-Isles, Saint-Sauveur, Piedmont, Sainte-Adèle, Morin-Heights, Saint-Adolphe-d'Howard, Sainte-Anne-des-Lacs, Wentworth-Nord, Lac-des-Seize-Îles);

⁶ <https://resultatsod.artm.quebec/>, consulté le 13 avril 2020.

■ En 2013, 13 nouvelles municipalités s'ajoutent au territoire d'enquête de 2008 (Crabtree, Joliette, Notre-Dame-des-Prairies, Saint-Charles-Borromée, Saint-Paul, Saint-Pierre, Saint-Thomas, Saint-Alexis (ville et paroisse), Sainte-Marie-Salomé, Saint-Esprit, Saint-Jacques, Saint-Liguori, Rawdon).

■ En 2013 et en 2018, le territoire d'enquête sur la couronne Nord suit le même découpage.

Les données du découpage de 2018 sont disponibles sur le site web de l'ARTM. Cependant, l'enquête Origine Destination de 2018 présente aussi des comparaisons avec les enquêtes précédentes. Ces données comparatives prennent pour référence le territoire d'enquête de 1998.⁷ Cela signifie que les données des enquêtes de 2018, 2013, 2008 et 2003 ont été systématiquement rapportées au découpage de 1998.

Pour la couronne Nord, le découpage de 1998 présente l'intérêt d'inclure les cinq MRC analysées dans la présente étude (MRC de L'Assomption, Les Moulins, Thérèse-de-Blainville, Mirabel, Deux-Montagnes). Saint-Jérôme, Gore, Saint-Placide, Lavaltrie, Saint-Roch de l'Achigan et l'Épiphanie ne font pas partie de la CMM mais elles sont agrégées aux données de l'enquête dès 1998.

Les analyses comparatives produites dans les faits saillants sont utiles parce qu'elles permettent de comprendre la dynamique d'un territoire resserré autour des cinq MRC de la couronne Nord de la CMM, sur le temps moyen, entre 1998 et 2018. Lorsque les données compilées dans les faits saillants suivant la méthode du territoire comparable (1998) ont été analysées dans la présente étude, les mentions « TC98 » (pour territoire comparable 1998) ou « C » (pour comparable) sont employées pour présenter les résultats.

Lorsque d'autres données que celles compilées dans les faits saillants de 2018 ont été analysées, la méthode du territoire comparable n'a pas pu être utilisée. En effet, pour 2018, les données présentées dans les résultats détaillés par sous-région sur le site web de l'ARTM sont agrégées à l'échelle de la couronne Nord. Il n'est donc pas possible de soustraire des municipalités ou villes qui n'étaient pas considérées dans les découpages antérieurs (soit : 2013, 2008, 2003 et 1998).

L'examen des matrices de l'enquête Origine Destination de 2013 a permis de mesurer que les 13 municipalités ajoutées au découpage territorial de l'enquête entre 2008 et 2013 représentaient près de 10% des déplacements de la couronne Nord en 2013.

⁷ <https://www.artm.quebec/faits-saillants-eod-2018/>, consulté le 13 avril 2020.

TABLEAU 7

Liste des villes et municipalités comprises dans les régions et sous-régions des enquêtes Origine Destination, 1998-2008

	1998	2003	2008	2013	2018
Montréal – Centre-ville	Le Plateau-Mont-Royal (en partie) Le Sud-Ouest (en partie) Ville-Marie (en partie)	Le Plateau-Mont-Royal (en partie) Le Sud-Ouest (en partie) Ville-Marie (en partie)	Le Plateau-Mont-Royal (en partie) Le Sud-Ouest (en partie) Ville-Marie (en partie)	Le Plateau-Mont-Royal (en partie) Le Sud-Ouest (en partie) Ville-Marie (en partie)	Le Plateau-Mont-Royal (en partie) Le Sud-Ouest (en partie) Ville-Marie (en partie)
Montréal - Centre	Arrondissements Ahuntsic-Cartierville Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce Le Plateau-Mont-Royal (en partie) Le Sud-Ouest (en partie) Mercier - Hochelaga-Maisonneuve Outremont Rosemont - La Petite-Patrie Verdun Ville-Marie (en partie) Villeray - Saint-Michel - Parc-Extension Municipalités Hampstead Mont-Royal Westmount	Arrondissements Ahuntsic-Cartierville Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce Le Plateau-Mont-Royal (en partie) Le Sud-Ouest (en partie) Mercier - Hochelaga-Maisonneuve Outremont Rosemont - La Petite-Patrie Verdun Ville-Marie (en partie) Villeray - Saint-Michel - Parc-Extension Municipalités Hampstead Mont-Royal Westmount	Arrondissements Ahuntsic-Cartierville Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce Le Plateau-Mont-Royal (en partie) Le Sud-Ouest (en partie) Mercier - Hochelaga-Maisonneuve Outremont Rosemont - La Petite-Patrie Verdun Ville-Marie (en partie) Villeray - Saint-Michel - Parc-Extension Municipalités Hampstead Mont-Royal Westmount	Arrondissements Ahuntsic-Cartierville Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce Le Plateau-Mont-Royal (en partie) Le Sud-Ouest (en partie) Mercier - Hochelaga-Maisonneuve Outremont Rosemont - La Petite-Patrie Verdun Ville-Marie (en partie) Villeray - Saint-Michel - Parc-Extension Municipalités Hampstead Mont-Royal Westmount	Arrondissements Ahuntsic-Cartierville Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce Le Plateau-Mont-Royal (en partie) Le Sud-Ouest (en partie) Mercier - Hochelaga-Maisonneuve Outremont Rosemont - La Petite-Patrie Verdun Ville-Marie (en partie) Villeray - Saint-Michel - Parc-Extension Municipalités Hampstead Mont-Royal Westmount
Montréal - Est	Arrondissements Anjou Montréal-Nord Rivière-des-Prairies - Pointe-aux-Trembles Saint-Léonard Municipalités Montréal-Est				
Montréal - Ouest	Arrondissements L'île-Bizard - Sainte-Geneviève Lachine LaSalle Pierrefonds - Roxboro Saint-Laurent Municipalités Beaconsfield Baie-D'Urfé Côte-Saint-Luc Dollard-Des Ormeaux Dorval Kirkland Montréal-Ouest Pointe-Claire Sainte-Anne-de-Bellevue Senneville				

En gris foncé : villes ou municipalités ajoutées au territoire d'enquête par rapport à l'enquête Origine Destination précédente.

	1998	2003	2008	2013	2018
Longueuil	Boucherville	Boucherville	Boucherville	Boucherville	Boucherville
	Brossard	Brossard	Brossard	Brossard	Brossard
	Longueuil	Longueuil	Longueuil	Longueuil	Longueuil
	Saint-Bruno-de-Montarville	Saint-Bruno-de-Montarville	Saint-Bruno-de-Montarville	Saint-Bruno-de-Montarville	Saint-Bruno-de-Montarville
	Saint-Lambert	Saint-Lambert	Saint-Lambert	Saint-Lambert	Saint-Lambert
Laval	Laval	Laval	Laval	Laval	Laval
Couronne-Nord	Lavaltrie	Lavaltrie	Lavaltrie	Crabtree	Crabtree
	Repentigny	Repentigny	Lanoraie	Joliette	Joliette
	Charlemagne	Charlemagne	Repentigny	Notre-Dame-des-Prairies	Notre-Dame-des-Prairies
	L'Assomption	L'Assomption	Charlemagne	Saint-Charles-Borromée	Saint-Charles-Borromée
	Saint-Sulpice	Saint-Sulpice	L'Assomption	Saint-Paul	Saint-Paul
	L'Épiphanie (Ville et Paroisse)	L'Épiphanie (Ville et Paroisse)	Saint-Sulpice	Saint-Pierre	Saint-Pierre
	Terrebonne	Terrebonne	L'Épiphanie (Ville et Paroisse)	Saint-Thomas	Saint-Thomas
	Mascouche	Mascouche	Terrebonne	Lavaltrie	Lavaltrie
	Saint-Eustache	Saint-Eustache	Mascouche	Lanoraie	Lanoraie
	Deux-Montagnes	Deux-Montagnes	Saint-Eustache	Repentigny	Repentigny
	Pointe-Calumet	Pointe-Calumet	Deux-Montagnes	Charlemagne	Charlemagne
	Saint-Joseph-du-Lac	Saint-Joseph-du-Lac	Pointe-Calumet	L'Assomption	L'Assomption
	Oka	Oka	Saint-Joseph-du-Lac	Saint-Sulpice	Saint-Sulpice
	Sainte-Marthe-sur-le-Lac	Sainte-Marthe-sur-le-Lac	Oka	L'Épiphanie (Ville et Paroisse)	L'Épiphanie (Ville et Paroisse)
	Saint-Placide	Saint-Placide	Sainte-Marthe-sur-le-Lac	Terrebonne	Terrebonne
	Boisbriand	Boisbriand	Saint-Placide	Mascouche	Mascouche
	Sainte-Thérèse	Sainte-Thérèse	Boisbriand	Saint-Eustache	Saint-Eustache
	Blainville	Blainville	Sainte-Thérèse	Deux-Montagnes	Deux-Montagnes
	Lorraine	Lorraine	Blainville	Pointe-Calumet	Pointe-Calumet
	Bois-des-Filion	Bois-des-Filion	Lorraine	Saint-Joseph-du-Lac	Saint-Joseph-du-Lac
	Rosemère	Rosemère	Bois-des-Filion	Oka	Oka
	Sainte-Anne-des-Plaines	Sainte-Anne-des-Plaines	Rosemère	Sainte-Marthe-sur-le-Lac	Sainte-Marthe-sur-le-lac
	Mirabel	Mirabel	Sainte-Anne-des-Plaines	Saint-Placide	Saint-Placide
	Saint-Jérôme	Saint-Jérôme	Mirabel	Boisbriand	Boisbriand
	Saint-Colomban	Saint-Colomban	Saint-Jérôme	Sainte-Thérèse	Sainte-Thérèse
	Saint-Roch-de-l'Achigan	Saint-Roch-de-l'Achigan	Saint-Colomban	Blainville	Blainville
	Gore	Saint-Roch-Ouest	Sainte-Sophie	Lorraine	Lorraine
		Gore	Prévost	Bois-des-Filion	Bois-des-Filion
			Saint-Hippolyte	Rosemère	Rosemère
			Saint-Roch-de-l'Achigan	Sainte-Anne-des-Plaines	Sainte-Anne-des-Plaines
			Saint-Roch-Ouest	Mirabel	Mirabel
			Saint-Lin-Laurentides	Saint-Jérôme	Saint-Jérôme
			Saint-Calixte	Saint-Colomban	Saint-Colomban
			Sainte-Julienne	Sainte-Sophie	Sainte-Sophie
		Lachute	Prévost	Prévost	
		Browsburg-Chatham	Saint-Hippolyte	Saint-Hippolyte	

En gris foncé : villes ou municipalités ajoutées au territoire d'enquête par rapport à l'enquête Origine Destination précédente.

	1998	2003	2008	2013	2018
Couronne-Nord			Saint-André-d'Argenteuil Wentworth	Saint-Roch-de-l'Achigan Saint-Roch-Ouest	Saint-Roch-de-l'Achigan Saint-Roch-Ouest
			Gore	Saint-Lin-Laurentides	Saint-Lin-Laurentides
			Mille-Isles	Saint-Calixte	Saint-Calixte
			Saint-Sauveur	Sainte-Julienne	Sainte-Julienne
			Piedmont	Saint-Alexis (Ville et Paroisse)	Saint-Alexis (Ville et paroisse)
			Sainte-Adèle	Sainte-Marie-Salomé	Sainte-Marie-Salomé
			Morin-Heights	Saint-Esprit	Saint-Esprit
			Saint-Adolphe-d'Howard	Saint-Jacques	Saint-Jacques
			Sainte-Anne-des-Lacs	Saint-Liguori	Saint-Liguori
			Wentworth-Nord	Rawdon	Rawdon
			Lac-des-Seize-Îles	Lachute	Lachute
				Brownsburg-Chatham	Brownsburg-Chatham
				Saint-André-d'Argenteuil	Saint-André-d'Argenteuil
				Wentworth	Wentworth
				Gore	Gore
				Mille-Isles	Mille-Isles
				Saint-Sauveur	Saint-Sauveur
				Piedmont	Piedmont
				Sainte-Adèle	Sainte-Adèle
				Morin-Heights	Morin-Heights
			Saint-Adolphe-d'Howard	Saint-Adolphe-d'Howard	
			Sainte-Anne-des-Lacs	Sainte-Anne-des-Lacs	
			Wentworth-Nord	Wentworth-Nord	
			Lac-des-Seize-Îles	Lac-des-Seize-Îles	
Couronne-Sud	Richelieu	Richelieu	Richelieu	Richelieu	Richelieu
	Saint-Mathias-sur-Richelieu	Saint-Mathias-sur-Richelieu	Saint-Mathias-sur-Richelieu	Saint-Mathias-sur-Richelieu	Saint-Mathias-sur-Richelieu
	Saint-Jean-sur-Richelieu	Saint-Jean-sur-Richelieu	Saint-Jean-sur-Richelieu	Marieville	Marieville
	Carignan	Carignan	Carignan	Saint-Jean-sur-Richelieu	Saint-Jean-sur-Richelieu
	Chambly	Chambly	Chambly	Carignan	Carignan
	Saint-Basile-le-Grand	Saint-Basile-le-Grand	Saint-Basile-le-Grand	Chambly	Chambly
	Beloil	Beloil	Beloil	Saint-Basile-le-Grand	Saint-Basile-le-Grand
	Saint-Mathieu-de-Beloil	Saint-Mathieu-de-Beloil	Saint-Mathieu-de-Beloil	Beloil	Beloil
	McMasterville	McMasterville	McMasterville	Saint-Mathieu-de-Beloil	Saint-Mathieu-de-Beloil
	Mont-Saint-Hilaire	Mont-Saint-Hilaire	Mont-Saint-Hilaire	McMasterville	McMasterville
	Otterburn Park	Otterburn Park	Otterburn Park	Mont-Saint-Hilaire	Mont-Saint-Hilaire
	Saint-Charles-sur-Richelieu	Saint-Jean-Baptiste	Saint-Jean-Baptiste	Otterburn Park	Otterburn Park
	Saint-Marc-sur-Richelieu	Saint-Charles-sur-Richelieu	Saint-Charles-sur-Richelieu	Saint-Jean-Baptiste	Saint-Jean-Baptiste
	Saint-Antoine-sur-Richelieu	Saint-Marc-sur-Richelieu	Saint-Marc-sur-Richelieu	St-Charles-sur-Richelieu	Saint-Charles-sur-Richelieu

En gris foncé : villes ou municipalités ajoutées au territoire d'enquête par rapport à l'enquête Origine Destination précédente.

	1998	2003	2008	2013	2018
Couronne-Sud	Saint-Denis-sur-Richelieu	Saint-Antoine-sur-Richelieu	Saint-Antoine-sur-Richelieu	St-Marc-sur-Richelieu	Saint-Marc-sur-Richelieu
	Saint-Amable	Saint-Denis-sur-Richelieu	Saint-Denis-sur-Richelieu	St-Antoine-sur-Richelieu	Saint-Antoine-sur-Richelieu
	Sainte-Julie	Saint-Amable	Saint-Amable	St-Denis-sur-Richelieu	Saint-Denis-sur-Richelieu
	Verchères	Sainte-Julie	Sainte-Julie	Saint-Amable	Saint-Amable
	Calixa-Lavallée	Verchères	Verchères	Sainte-Julie	Sainte-Julie
	Varennes	Calixa-Lavallée	Calixa-Lavallée	Verchères	Verchères
	Contrecoeur	Varennes	Varennes	Calixa-Lavallée	Calixa-Lavallée
	Saint-Philippe	Contrecoeur	Contrecoeur	Varennes	Varennes
	Saint-Mathieu	Saint-Philippe	Saint-Philippe	Contrecoeur	Contrecoeur
	La Prairie	Saint-Mathieu	Saint-Mathieu	St-Joseph-de-Sorel	Saint-Joseph-de-Sorel
	Candiac	La Prairie	La Prairie	St-Roch-de-Richelieu	Saint-Roch-de-Richelieu
	Sainte-Catherine	Candiac	Candiac	Sorel-Tracy	Sorel-Tracy
	Saint-Constant	Sainte-Catherine	Sainte-Catherine	Saint-Philippe	Saint-Philippe
	Delson	Saint-Constant	Saint-Constant	Saint-Mathieu	Saint-Mathieu
	Mercier	Delson	Delson	La Prairie	La Prairie
	Saint-Isidore	Mercier	Mercier	Candiac	Candiac
	Châteauguay	Saint-Isidore	Saint-Isidore	Sainte-Catherine	Sainte-Catherine
	Léry	Châteauguay	Châteauguay	Saint-Constant	Saint-Constant
	Kahnawake	Léry	Léry	Delson	Delson
	Saint-Édouard	Kahnawake	Kahnawake	Mercier	Mercier
	Saint-Michel	Saint-Édouard	Saint-Édouard	Saint-Isidore	Saint-Isidore
	Saint-Rémi	Saint-Michel	Saint-Michel	Châteauguay	Châteauguay
	Saint-Patrice-de-Sherrington	Saint-Rémi	Saint-Rémi	Léry	Léry
	Beauharnois	Saint-Patrice-de-Sherrington	Saint-Patrice-de-Sherrington	Kahnawake	Kahnawake
	Salaberry-de-Valleyfield	Beauharnois	Saint-Jacques-le-Mineur	Saint-Édouard	Saint-Édouard
	Les Coteaux	Salaberry-de-Valleyfield	Beauharnois	Saint-Michel	Saint-Michel
	Coteau-du-Lac	Les Coteaux	Salaberry-de-Valleyfield	Saint-Rémi	Saint-Rémi
	Saint-Clet	Coteau-du-Lac	Saint-Étienne-de-Beauharnois	Saint-Patrice-de-Sherrington	Saint-Patrice-de-Sherrington
	Les Cèdres	Saint-Clet	Saint-Louis-de-Gonzague	Saint-Jacques-le-Mineur	Saint-Jacques-le-Mineur
	Pointe-des-Cascades	Les Cèdres	Saint-Stanislas-de-Kostka	Beauharnois	Beauharnois
	Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	Pointe-des-Cascades	Sainte-Martine	Salaberry-de-Valleyfield	Salaberry-de-Valleyfield
	Pincourt	Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	Saint-Urbain-Premier	Saint-Étienne-de-Beauharnois	Saint-Étienne-de-Beauharnois
	Terrasse-Vaudreuil	Pincourt	Les Coteaux	Saint-Louis-de-Gonzague	Saint-Louis-de-Gonzague
	L'Île-Perrot	Terrasse-Vaudreuil	Coteau-du-Lac	Saint-Stanislas-de-Kostka	Saint-Sanislas-de-Kostka
	Vaudreuil-Dorion	L'Île-Perrot	Saint-Clet	Sainte-Martine	Sainte-Martine
	Vaudreuil-sur-le-Lac	Vaudreuil-Dorion	Les Cèdres	Saint-Urbain-Premier	Saint-Urbain-Premier
	L'Île-Cadieux	Vaudreuil-sur-le-Lac	Pointe-des-Cascades	Les Coteaux	Les Coteaux
	Hudson	L'Île-Cadieux	Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	Coteau-du-Lac	Coteau-du-Lac
	Saint-Lazare	Hudson	Pincourt	Saint-Clet	Saint-Clet
	Rigaud	Saint-Lazare	Terrasse-Vaudreuil	Les Cèdres	Les Cèdres
	Rigaud	L'Île-Perrot	Pointe-des-Cascades	Pointe-des-Cascades	
		Vaudreuil-Dorion	Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	

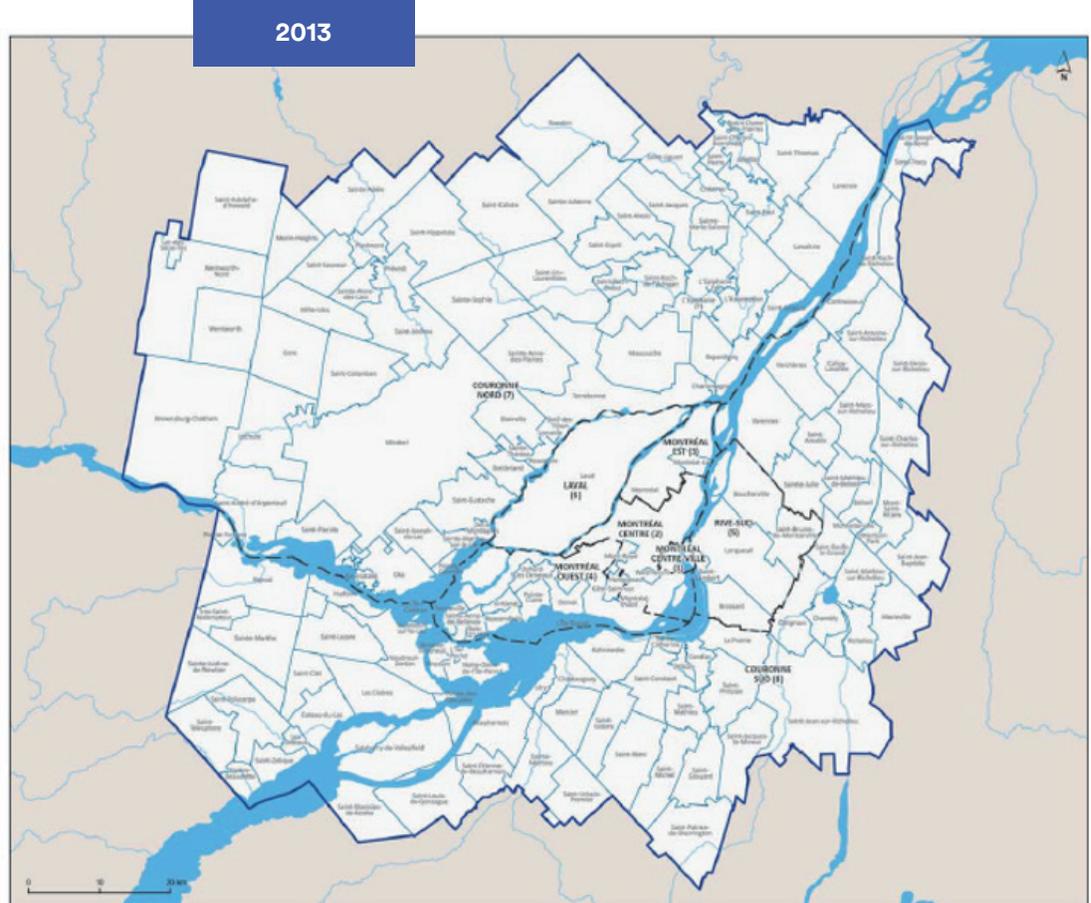
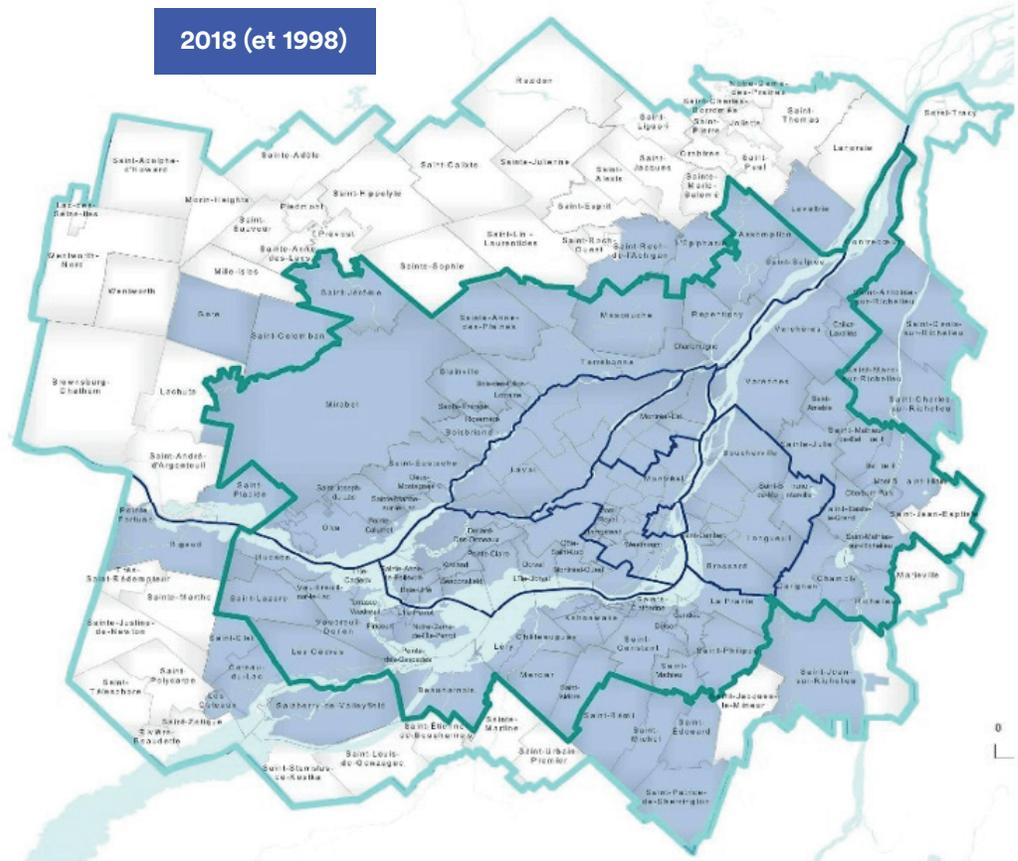
En gris foncé : villes ou municipalités ajoutées au territoire d'enquête par rapport à l'enquête Origine Destination précédente.

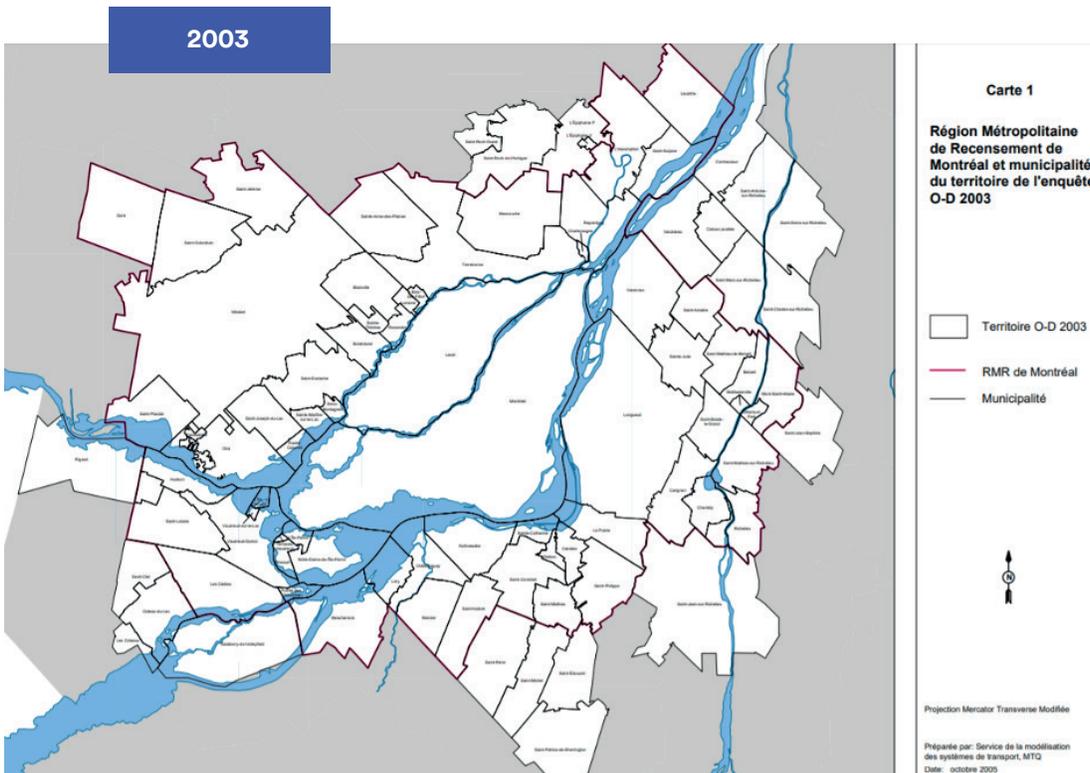
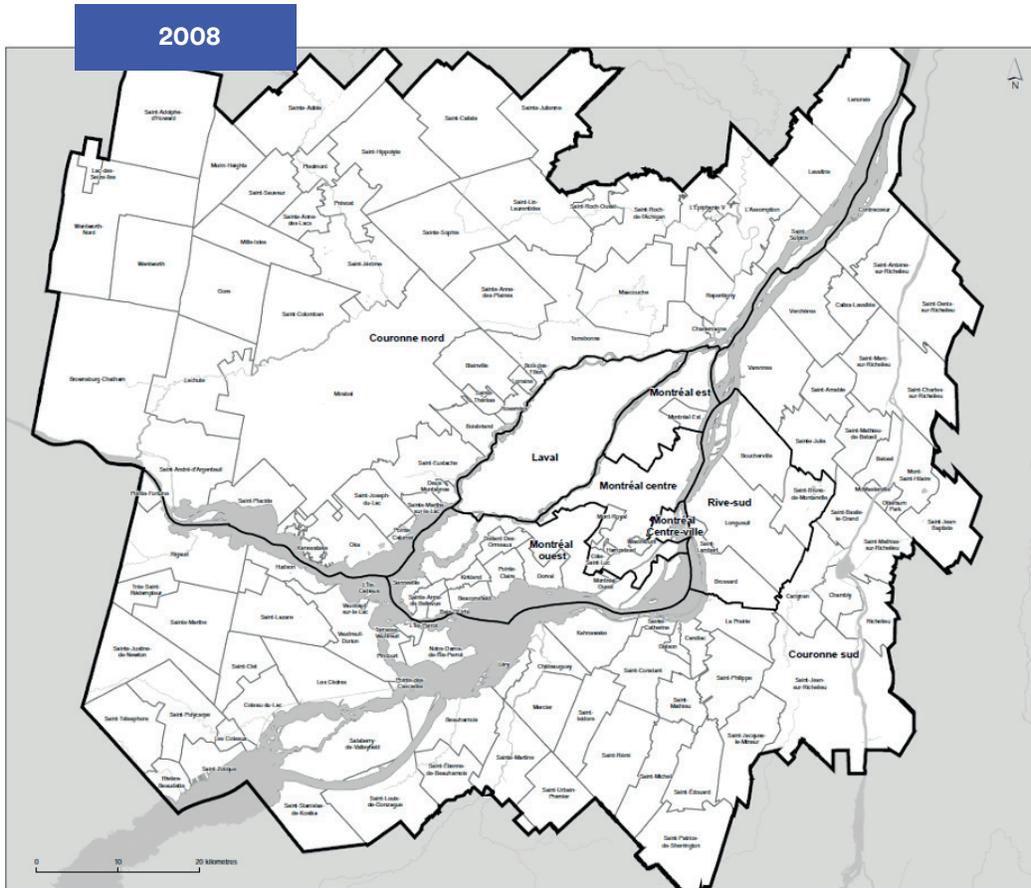
	1998	2003	2008	2013	2018
Couronne-Sud			Vaudreuil-sur-le-Lac	Pincourt	Pincourt
			L'Île-Cadieux	Terrasse-Vaudreuil	Terrasse-Vaudreuil
			Hudson	L'Île-Perrot	L'Île-Perrot
			Saint-Lazare	Vaudreuil-Dorion	Vaudreuil-Dorion
			Rigaud	Vaudreuil-sur-le-Lac	Vaudreuil-sur-le-Lac
			Pointe-Fortune	L'Île-Cadieux	L'Île-Cadieux
			Rivière-Beaudette	Hudson	Hudson
			Saint-Polycarpe	Saint-Lazare	Saint-Lazare
			Saint-Télesphore	Rigaud	Rigaud
			Saint-Zotique	Pointe-Fortune	Pointe-Fortune
			Sainte-Justine-de-Newton	Rivière-Beaudette	Rivière-Beaudette
			Sainte-Marthe	St-Polycarpe	Saint-Polycarpe
			Très-Saint-Rédempteur	St-Télesphore	Saint-Télesphore
			St-Zotique	Saint-Zotique	
			Ste-Justine-de-Newton	Sainte-Justine-de-Newton	
			Ste-Marthe	Sainte-Marthe	
			Très-St-Rédempteur	Très-Saint-Rédempteur	

En gris foncé : villes ou municipalités ajoutées au territoire d'enquête par rapport à l'enquête Origine Destination précédente.

FIGURE 8

Territoires de référence des enquêtes Origine Destination dans la région métropolitaine de Montréal en 2008, 2013 et 2018





3.1.3 Enquêtes Origine Destination et évolution démographique

L'évolution des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal est étroitement liée à l'évolution démographique de la population et des ménages. Les enquêtes Origine Destination échantillonnent le nombre de ménages, la population et les déplacements observés en fonction de cette évolution, dans un territoire décomposé en strates géographiques. Le taux échantillonnal moyen est légèrement supérieur à 4%

TABLEAU 8

Nombre de ménages, de déplacements et de municipalités ou villes enquêtés

DATE	NOMBRE DE MÉNAGES ENQUÊTÉS	NOMBRE DE MUNICIPALITÉS/VILLES
2018	74 000 ménages (170 000 personnes, 360 000 déplacements)	155
2013	78 800 ménages (188 800 personnes, 410 800 déplacements)	155
2008	66 100 ménages (156 700 personnes ; 319 900 déplacements)	138
2003	70 400 ménages (169 900 personnes ; 366 300 déplacements)	104
1998	65 000 ménages (164 000 personnes ; 385 000 déplacements)	102

Les dates des enquêtes Origine Destination et les dates des recensements officiels de la population effectués par Statistique Canada ne coïncident pas. Cependant, les enquêtes Origine Destination fournissent une estimation du nombre de ménages et de personnes présents dans les territoires enquêtés. Le tableau suivant présente l'évolution de la population dans la région métropolitaine de Montréal en fonction des découpages réels des territoires d'enquête, et à territoire comparable de 1998 (TC98). L'analyse montre que :

■ **Région Métropolitaine de Montréal** : la population et les ménages des territoires d'enquête réels connaissent une croissance plus forte (respectivement : +13% et +14%) que les territoires d'enquête comparables à 1998 (respectivement : +9% et +10%).

■ **Couronne Nord** : pour la couronne Nord, l'écart est plus important. La population et les ménages des territoires réels croissent de +29% et +35% entre 2008 et 2018. Dans les territoires comparables à 1998, cette croissance

est de l'ordre de +17% pour la population et de +21% pour les ménages. Le rapport entre la croissance des territoires réels et des territoires comparables est du simple au double entre 2008 et 2013 (+22% contre +11% pour la population ; +14% contre +26% pour les ménages). Cette différence tient à la vigoureuse croissance démographique enregistrée dans les territoires à l'étude (voir ci-après) et à l'agrandissement du territoire d'enquête entre 2008 et 2013.

Ces écarts sont similaires dans la couronne Sud qui a aussi connu une modification importante du territoire d'enquête. Il n'existe presque pas de différence entre l'évolution démographique des territoires réels et celle des territoires comparables dans les autres régions, pour lesquelles le découpage est le même depuis 1998.

Cette comparaison offre une base solide pour travailler les données des enquêtes Origine Destination à territoire comparable de 1998 ou à territoire réel de 2008, 2013 et 2018.

TABLEAU 9

Évolution démographique de la population et des ménages dans les territoires d'enquêtes Origine Destination, 2008-2018 (territoires réels)

Population	2018	%2018	2013	%2013	2008	%2008	Variation 2013-2018	Variation 2008-2013	Variation 2008-2018
Montréal	1 924 000	43%	1 886 446	44%	1 854 416	47%	2%	2%	4%
Laval	420 000	9%	401 553	9%	368 707	9%	5%	9%	14%
Longueuil	413 000	9%	399 098	9%	385 535	10%	3%	4%	7%
Couronne Nord	920 000	21%	872 104	20%	712 588	18%	5%	22%	29%
Couronne Sud	770 000	17%	728 428	17%	618 516	16%	6%	18%	24%
Région métropolitaine de Montréal	4 470 000	100%	4 287 629	100%	3 939 761	100%	4%	9%	13%
Ménages									
Montréal	865 000	46%	848 829	47%	831 030	46%	2%	2%	4%
Laval	159 000	8%	154 476	9%	144 193	8%	3%	7%	10%
Longueuil	175 000	9%	169 279	9%	159 775	9%	3%	6%	10%
Couronne Nord	374 000	20%	350 312	19%	277 353	15%	7%	26%	35%
Couronne Sud	308 000	16%	290 075	16%	239 968	13%	6%	21%	28%
Région métropolitaine de Montréal	1 881 000	100%	1 812 970	100%	1 652 318	91%	4%	10%	14%

TABLEAU 10

Évolution démographique de la population et des ménages dans les territoires d'enquêtes Origine-Destination, 2008-2018 (territoires comparables)

	TC2018	%TC2008	TC2013	%TC2008	TC2008	%TC2008	2013-2018 (TC98)	2008-2013 (TC98)	2008-2018 (TC98)
Population									
Montréal	1 924 000	47%	1 887 000	47%	1 855 000	49%	2%	2%	4%
Laval	413 000	10%	399 000	10%	386 000	10%	4%	9%	14%
Longueuil	420 000	10%	402 000	10%	369 000	10%	4%	3%	7%
Couronne Nord	700 000	17%	664 000	17%	596 000	16%	5%	11%	17%
Couronne Sud	665 000	16%	633 000	16%	586 000	15%	5%	8%	13%
Région métropolitaine de Montréal	4 122 000	100%	3 985 000	100%	3 790 000	100%	3%	5%	9%
Ménages									
Montréal	865 000	50%	849 000	51%	831 000	52%	2%	2%	4%
Laval	175 000	10%	169 000	10%	160 000	10%	3%	7%	10%
Longueuil	159 000	9%	154 000	9%	144 000	9%	4%	6%	9%
Couronne Nord	277 000	16%	259 000	15%	228 000	14%	7%	14%	21%
Couronne Sud	266 000	15%	249 000	15%	227 000	14%	7%	10%	17%
Région métropolitaine de Montréal	1 742 000	100%	1 681 000	100%	1 590 000		4%	6%	10%

L'analyse de l'évolution de la population basée sur les recensements de Statistique Canada, présentés à la suite, permettent de confirmer sur une autre base quinquennale (soit : 2006, 2011, 2016 et l'année 2019, calculée par l'Institut de la Statistique du Québec) l'évolution de la population et des ménages. Notamment, on constate que :

■ La région métropolitaine de Montréal : la population croît de +9,2% entre 2006 et 2016 et le nombre de ménages, de +9,6%. Une large part de cette augmentation s'est produite entre 2006 et 2011. Au cours de cette période, la population croît de +5,0% et le nombre de ménages de +5,5%.

■ La couronne Nord : la population croît de +17,2% entre 2006 et 2016 et le nombre de ménages, de +21,4%. Une large part de cette évolution se concentre entre 2006 et 2011. Au cours de cette période, la population croît de +11,4% et le nombre de ménages, de +13,6%.

Entre 2006 et 2016, la couronne Nord a capté plus du quart de l'évolution de la région métropolitaine de Montréal (26% pour la population ; 28% pour les ménages). Entre 2006 et 2011, la part de l'évolution démographique métropolitaine captée par la couronne Nord représente environ 31% - autant pour la population que pour les ménages. Entre 2011 et 2016, la couronne Nord capte une moindre proportion de la croissance (19,1% pour la population ; 23,8% pour les ménages), mais elle n'est devancée que par l'agglomération de Montréal. Pour les deux périodes, la couronne Nord enregistre donc les taux de croissance de la population et des ménages les plus importants de toute la région métropolitaine de Montréal, avant la couronne Sud dans la plupart des cas.

Mentionnons cependant que la rareté relative des espaces disponibles pour le développement sur la couronne Nord laisse penser que cette tendance pourrait être revue à la baisse au cours des prochaines années au détriment de la couronne Nord et de l'ensemble de la CMM. Une analyse sommaire des données démographiques (population) et des mises en chantier à l'échelle de la couronne Nord (cinq MRC comprises dans le territoire de la CMM) et des MRC limitrophes (Rivière-du-Nord, Montcalm, Joliette) met en évidence le phénomène d'éparpillement urbain, communément appelé « saute-mouton ».

Entre 2006 et 2011, les cinq MRC de la couronne Nord (CMM) concentrent plus de 66% de la part relative de la croissance de la couronne Nord et des MRC limitrophes. Les MRC limitrophes concentrent 34% de la part relative de la croissance. Entre 2011 et 2016, les cinq MRC de la couronne Nord ne concentrent plus que 57,5% de la part relative de la croissance de la couronne Nord et des MRC limitrophes, alors que les MRC limitrophes représentent 42,5% de celle-ci.

L'analyse des mises en chantier résidentielles dans les principales villes des MRC limitrophes et la couronne Nord met en évidence une tendance similaire. Entre 2006 et 2012, le nombre de mises en chantier de Saint-Jérôme, Saint-Lin-Laurentides et Joliette représentait 19 % de l'ensemble des mises en chantier dénombrées dans ces localités et dans l'ensemble de la couronne Nord. Pour la période suivante (2013 – 2019), cette proportion était passée à 21 %. Cette évolution montre que le dynamisme résidentiel de ces trois villes a dépassé celui de l'ensemble de la couronne Nord au cours des années les plus récentes.

TABLEAU 11

Évolution de la population dans la région métropolitaine de Montréal, 2006-2019

Secteur	2006	2011	2016	2019	Part relative de l'évolution 2006-2011	Évolution 2006-2011	Part relative de l'évolution 2011-2016	Évolution 2011-2016	Part relative de l'évolution 2006-2016	Évolution 2006-2016	Part relative de l'évolution 2016-2019	Évolution 2016-2019
Montréal	1 845 440	1 886 480	1 942 044	2 050 048	23,3%	2,2%	37,3%	3,0%	29,7%	5,2%	54,9%	5,6%
Laval	368 709	401 555	422 993	439 754	18,6%	8,9%	14,4%	5,3%	16,7%	14,7%	8,5%	4,0%
Longueuil	385 533	399 095	415 347	430 724	7,7%	3,5%	10,9%	4,1%	9,2%	7,7%	7,8%	3,7%
Couronne Nord	493 791	550 065	578 466	608 157	31,9%	11,4%	19,1%	5,2%	26,0%	17,2%	15,1%	5,1%
Couronne Sud	429 899	471 850	499 043	526 044	23,8%	9,8%	18,3%	5,8%	21,3%	16,1%	13,7%	5,4%
Total	3 532 554	3 709 045	3 857 893	4 054 727	100,0%	5,0%	100,0%	4,0%	100,0%	9,2%	100,0%	5,1%

TABLEAU 12

Évolution des ménages dans la région métropolitaine de Montréal, 2006-2019

Secteur	2006	2011	2016	Part relative de l'évolution 2006-2011	Évolution 2006-2011	Part relative de l'évolution 2011-2016	Évolution 2011-2016	Part relative de l'évolution 2006-2016	Évolution 2006-2016
Montréal	831 540	849 445	870 375	22,1%	2,2%	34,4%	2,5%	27,3%	4,7%
Laval	144 200	154 455	160 330	12,6%	7,1%	9,7%	3,8%	11,4%	11,2%
Longueuil	159 810	169 280	175 735	11,7%	5,9%	10,6%	3,8%	11,2%	10,0%
Couronne Nord	185 780	210 965	225 485	31,0%	13,6%	23,8%	6,9%	28,0%	21,4%
Couronne Sud	162 010	180 365	193 495	22,6%	11,3%	21,6%	7,3%	22,2%	19,4%
Total	1 483 340	1 564 505	1 625 410	100,0%	5,5%	100,0%	3,9%	100,0%	9,6%

Sources : Statistique Canada, 2006, 2011, 2016 et décret gouvernemental sur la population, 2019.

3.2 ÉVOLUTION DU NOMBRE DE DÉPLACEMENTS

L'analyse des enquêtes Origine Destination met en évidence plusieurs tendances qui renseignent sur la capacité de rétention du territoire, son attractivité ou, au contraire, son caractère émetteur. Ainsi, la rétention des déplacements pourrait signaler une relative autonomie territoriale, le territoire étudié fournissant les services, (éducation, commerces, etc.) et emplois pour la population résidente.

Pour cette raison, plusieurs échelles d'analyse ont été retenues. Tout d'abord, l'étude a cherché à caractériser les déplacements émis et reçus par la couronne Nord dans son contexte métropolitain. Ensuite, l'étude a cherché à caractériser les déplacements émis et reçus par chacune des cinq MRC de la couronne Nord. Certaines données n'étaient pas disponibles pour les MRC.

Aux fins de la présente étude les variables suivantes ont été analysées :

■ La part des déplacements par division d'enquête (région métropolitaine, couronne Nord, MRC);

■ Le moment du déplacement (pointe matinale, journée);

■ La part des déplacements entrants, sortants et internes;

■ Le motif des déplacements;

■ La part modale des déplacements (automobile, transport collectif, autres);

■ Le taux de motorisation.

3.2.1 L'évolution des déplacements dans la région métropolitaine, 2008-2018

Selon les faits saillants de l'enquête Origine Destination de 2018, la région métropolitaine de Montréal enregistrait 9 426 000 déplacements lors d'une journée typique (24 heures, tous motifs confondus).

En 2013, à territoire d'enquête réel, le nombre de déplacements était de 9 236 000 environ. Entre 2013 et 2018, le nombre de déplacements connaît donc un accroissement de +2%.

Cet accroissement du nombre de déplacements est plus faible que l'amplitude de l'accroissement démographique de la population dans la région métropolitaine de Montréal (+4% sur les territoires réels des enquêtes Origine Destination de 2018 et de 2013 et +3% sur le territoire comparable de 1998).

La pointe du matin, lors de l'enquête Origine Destination de 2018, représente 2 497 000 déplacements. Les faits saillants de l'enquête indiquent que, à territoire comparable de 1998, le nombre de déplacements en pointe matinale a augmenté de +1%, ce qui est aussi inférieur à la croissance démographique.

On dispose aussi des données absolues sur le nombre de déplacements en pointe matinale sur le territoire réel d'enquête de 2013, de même superficie que le territoire d'enquête 2018. En 2013, on enregistrait 2 424 291 déplacements en pointe matinale. Cela signifie qu'entre 2013 et 2018, à territoire d'enquête réel, le nombre de déplacements en pointe matinale a augmenté de +3%, ce qui est aussi un peu inférieur à la croissance démographique de la région métropolitaine d'enquête réelle (+4%).

Entre 2008 et 2013, à territoire comparable de 1998, le nombre absolu de déplacements lors de la pointe matinale a connu une augmentation plus soutenue, de l'ordre de +11%. Cet accroissement est plus important que la croissance démographique de la région métropolitaine. À territoire comparable de 1998, la région métropolitaine enregistre une hausse de +5% de sa population, et de +6% du nombre de ménages.

Les territoires d'enquête de 2008 et de 2013 ne sont pas comparables. Le territoire d'enquête de 2013 compte 17 municipalités de plus que le territoire d'enquête de 2008. Cependant, on connaît l'accroissement démographique entre 2008 et 2013, incluant ces variations territoriales. Il

est de l'ordre de +9% pour la population et de +10% pour les ménages.

Au cours de la même période, et à territoires réels de 2008 et de 2013, le nombre de déplacements en pointe matinale bondit de +21%, passant de 2 006 212 à 2 424 291. Cela signifie que, malgré l'extension territoriale entre les deux enquêtes, le volume des déplacements a connu une modification significative.

Ce fort accroissement confirme que la période 2008-2013, qu'elle soit analysée à territoire comparable de 1998 ou à territoire réel d'enquête de 2008 et de 2013, enregistre la plus forte augmentation de la période 2008-2018.

TABLEAU 13

Déplacements en pointe matinale en région métropolitaine (tous motifs), 1998-2018

Territoire complet	
2018	2 497 000
Territoire comparable	
2018C	2 334 000
2013C	2 310 000
2008C	2 083 000
Variation - Territoire comparable	
2018/2008	+251 000 (+12%)
2018/2013	+24 000 (+1%)
2013/2008	+227 000 (+11%)
C : territoire d'enquête comparable à celui de l'enquête Origine Destination de 1998.	

3.2.2 L'évolution des déplacements dans la couronne Nord entre 2008-2018

L'analyse de l'évolution des déplacements en pointe matinale dans la couronne Nord permet de mieux comprendre son profil et sa contribution aux changements dans les déplacements.

Sur le plan méthodologique :

Les données utilisées dans la présente section sont les données portant sur les territoires réels EOD (et non le territoire comparable de 1998). En effet, les résultats détaillés de l'enquête Origine Destination de 2018 par sous-région métropolitaine sont disponibles pour le territoire d'enquête réel de 2018 et ne font pas l'objet de comparaison avec le territoire de 1998. Aussi, les données

démographiques utilisées pour mesurer l'ampleur des changements sont celles des territoires réels.

Les données présentées dans les faits saillants de l'enquête Origine Destination de 2018 (tableau précédent) sont les données « avec retour au domicile ». À des fins de comparaison, les déplacements avec retour sont utilisés. Cependant, il est évident que la majorité des déplacements inclut un retour. Aussi, dans un souci de rigueur méthodologique, un tableau présentant les déplacements sans retour a aussi été intégré à chacun des profils de sous-région.

Dans la couronne Nord, le nombre de déplacements en pointe matinale en 2018 est de 534 000, avec 17 000 retours au domicile.

TABLEAU 14

Déplacements en pointe matinale en couronne Nord (tous motifs), 2018

Motif de déplacement	Travail	Études	Autres	Retour	Total
Entrants	23 000	3 000	5 000	3 000	34 000
Sortants	117 000	17 000	11 000	0	145 000
Internes	141 000	128 000	72 000	14 000	355 000
Total	281 000	148 000	88 000	17 000	534 000

L'évolution des déplacements en pointe matinale dans la couronne Nord a été analysée à la suite pour les déplacements tous motifs (incluant le retour au domicile) et les déplacements « sauf retour ». L'analyse des déplacements avec retour met en évidence que, entre 2008 et 2018, l'accroissement du nombre de déplacements a été très important, de l'ordre de +45%. Cet accroissement est supérieur à la croissance démographique des territoires réels d'enquête, qui a été de +29% pour la population et de +35% pour les ménages dans la couronne Nord entre 2008 et 2018.

La période 2008-2013 a été marquée par la plus forte augmentation des déplacements, de l'ordre de +37%. Cet accroissement est également supérieur à celui de la croissance démographique des territoires réels d'enquête, de l'ordre de +22% pour la population et de +26% pour les ménages au cours de la même période. Même au cours de la période 2013-2018, l'augmentation du nombre total de déplacements (+6%) a été supérieure à celle de la population, qui a crû de +5% entre ces deux dates.

La part des déplacements sortants est celle qui a connu la plus forte augmentation (+57% avec retour et +58% sans retour entre 2008 et 2018). Cet accroissement a été particulièrement marqué entre 2008 et 2013 (+42% avec retour et +43% sans retour). Au cours de la période 2008-2013, les déplacements internes sont ceux qui augmentent le plus fortement après les déplacements sortants au cours de la période 2008-2013 (+35% sans retour).

La progression la plus régulière au cours de la période 2008-2018 est celle des déplacements entrants. Ils augmentent de +55% entre 2008 et 2018 (sans retour), avec un

accroissement de +23% entre 2008 et 2013 et un accroissement de +26% entre 2013 et 2018. Cette progression, qui est aussi fort supérieure à la croissance de la couronne Nord et de la région métropolitaine, marque une attraction du territoire à l'étude.

Une analyse de la répartition des déplacements en pointe matinale met aussi en évidence que, lors de la pointe du matin, la majorité des déplacements de la couronne Nord est interne (66% en 2018). Entre 2008 et 2018, le nombre de déplacements internes (sauf retour) passe de 243 637 à 341 000, augmentant de +40% (+97 363).

TABLEAU 15

Déplacements en pointe matinale en couronne Nord (tous motifs), 2008-2018

	Entrants	Sortants	Internes	Total
2018	34 000	145 000	355 000	534 000
2013	27 172	131 800	346 249	505 221
2008	22 042	92 592	253 765	368 399
2008-2018	54%	57%	40%	45%
2008-2013	23%	42%	36%	37%
2013-2018	25%	10%	3%	6%

TABLEAU 16

Déplacements en pointe matinale en couronne Nord (sauf retour), 2008-2018

	Entrants	Sortants	Internes	Total
2018	31 000	145 000	341 000	517 000
2013	24 547	131 345	329 814	485 706
2008	20 034	91 981	243 637	355 652
Évolution 2008-2018 %	55%	58%	40%	45%
Évolution 2008-2013%	23%	43%	35%	37%
Évolution 2013-2018%	26%	10%	3%	6%

Enfin, alors que dans la couronne Nord les déplacements entrants connaissent une progression régulière au cours de la période 2008-2018, dans la couronne Sud on constate un ralentissement de l'augmentation de ces déplacements au cours de la période 2013-2018 (+23% entre 2008 et 2013 puis +9% entre 2013 et 2018).

Une analyse de la répartition des déplacements en pointe matinale met aussi en évidence que, lors de la pointe du matin, la part des déplacements internes dans la couronne Sud est de 58%, une proportion inférieure à celle enregistrée pour les déplacements internes en couronne Nord (66% en 2018).

FAITS SAILLANTS - ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS

Dans la région métropolitaine de Montréal, le nombre de déplacements en pointe matinale a connu une croissance plus importante que celle de la population entre 2008 et 2018 (+13% pour la population (+9% TC98) ; +24% pour les déplacements (+12%TC98)).

Cette croissance s'est concentrée principalement entre 2008 et 2013 (+9% pour la population (+5% TC98) +21% pour les déplacements (+11% TC98)).

Entre 2013 et 2018, la croissance du nombre de déplacements en pointe matinale a été moins importante que celle de la population (+4% pour la population (+3%TC98) ; +3% pour les déplacements (+1%TC98)).

La croissance du nombre de déplacements dans la couronne Nord a connu une tendance similaire, avec une forte croissance entre 2008 et 2013 et un ralentissement entre 2013 et 2018. Néanmoins, les déplacements augmentent davantage que la population entre 2013 et 2018.

Entre 2008 et 2018, l'accroissement du nombre de déplacements a été de +45%. La période 2008-2013 a été marquée par la plus forte augmentation des déplacements, de +37%. Au cours de la même période, la population augmente de +22% et les ménages de +26%. Entre 2013-2018, l'augmentation des déplacements (+6%) est supérieure à celle de la population (+5%).

Lors de la pointe du matin, la majorité des déplacements de la couronne Nord sont internes (66% en 2018). Entre 2008 et 2018, le nombre de déplacements internes (sauf retour) passe de 243 637 à 341 000, augmentant de +40% (+97 363).

Au cours de la période 2008-2018, dans la couronne Sud on constate un ralentissement de l'augmentation des déplacements entrants au cours de la période 2013-2018 (+23% entre 2008 et 2013 puis +9% entre 2013 et 2018).

Lors de la pointe du matin, la part des déplacements internes dans la couronne Sud est de 58%, une proportion inférieure à celle enregistrée pour les déplacements internes en couronne Nord (66% en 2018).

3.3 MOTIFS DES DÉPLACEMENTS

Les motifs des déplacements ont été analysés pour la pointe matinale dans la région métropolitaine de Montréal et la couronne Nord. Une analyse plus spécifique des déplacements pour le travail en pointe matinale a également été réalisée.

3.3.1 Motifs des déplacements en pointe matinale

L'analyse des motifs de déplacements en pointe matinale est présentée dans les faits saillants de l'enquête Origine Destination de 2018. Le travail est le motif le plus important de déplacement, notamment lors de la pointe du matin. L'analyse présente les données incluant les retours au domicile (lesquels sont agrégés avec d'autres motifs de déplacement) et ce à des fins de comparaison avec les données traitées et présentées sur le site de L'ARTM.

3.3.2 Les motifs de déplacements en pointe matinale dans la région métropolitaine

En incluant cette catégorie (« autres (incluant retour) »), le travail représente 51% des déplacements matinaux dans la région métropolitaine de Montréal en 2018. Sans les retours, ce motif représente 58% des déplacements en 2018.

Les études représentant 28% des déplacements matinaux lorsque la catégorie « Autre, incluant retour » est incluse. Si l'on exclue cette catégorie, les études représentent environ 32% des déplacements en pointe matinale dans la région métropolitaine.

Ces deux motifs représentent 79% des déplacements en pointe matinale dans la région métropolitaine (avec retour).

L'analyse à territoire comparable montre que le travail et les rendez-vous d'affaires ont connu une croissance similaire à celle du volume global des déplacements (+12%).

Les déplacements qui ont le plus augmenté au cours de la période sont ceux destinés à « reconduire ou chercher quelqu'un » (+34%). Cet accroissement se vérifie aussi au cours de la période 2008-2013 (+46%).

En revanche les déplacements pour étude n'ont connu une croissance que de +6% au cours de la période 2008-2018, avec une concentration entre 2008 et 2013 (+5%).

TABLEAU 17

Motifs de déplacements en pointe matinale en région métropolitaine (tous motifs), 1998-2018

	Tous	Travail et rendez-vous d'affaires	Études	Reconduire ou chercher quelqu'un	Autres (incluant retour)
Territoire complet					
2018	2 497 000	1 270 000	695 000	239 000	293 000
	100%	51%	28%	10%	12%
Territoire comparable					
2018C	2 334 000	1 187 000	651 000	227 000	269 000
	100%	51%	28%	10%	12%
2013C	2 310 000	1 141 000	645 000	248 000	276 000
	100%	49%	28%	11%	12%
2008C	2 083 000	1 059 000	617 000	170 000	237 000
	100%	51%	30%	8%	11%
Variation - Territoire comparable					
2008/2018	+251 000 (+12%)	+128 000 (+12%)	+34 000 (+6%)	+57 000 (+34%)	+32 000 (+14%)
2018/2013	+24 000 (+1%)	+46 000 (+4%)	+6 000 (+1%)	-21 000 (-8%)	-7 000 (-3%)
2013/2008	+227 000 (+11%)	+82 000 (+8%)	+28 000 (+5%)	+78 000 (+46%)	+39 000 (+16%)
C : territoire d'enquête comparable à celui de l'enquête Origine Destination de 1998.					

3.3.3 Les motifs de déplacements dans la couronne Nord

Une analyse similaire à celle présentée pour la région métropolitaine de Montréal dans les faits saillants de l'enquête Origine Destination en 2018 a été menée pour la couronne Nord.

Les données sont présentées pour les territoires réels de l'enquête Origine Destination de 2008, 2013 et 2018. Aussi, ce sont les données démographiques des territoires réels d'enquête qui seront utilisées. Aux fins de la comparaison, les retours au domicile ont été inclus.

L'analyse montre que, en 2018, le travail représente 53% des déplacements de la couronne Nord en pointe matinale et que les études en représentent 28%. Ces proportions sont similaires à celle de la région métropolitaine de Montréal.

Le volume des déplacements pour le travail a connu un fort accroissement, de l'ordre de +63% entre 2008 et 2018, bien supérieur à celui de la croissance démographique (+28% pour la population et +35% pour les ménages).

Cet accroissement s'est concentré entre 2008 et 2013, période au cours de laquelle les déplacements pour le travail ont augmenté de +46%. L'augmentation est aussi supérieure à celle de la croissance démographique des territoires réels d'enquête entre 2008 et 2013, de l'ordre de +22% pour la population et de +26% pour les ménages au cours de la même période.

Les études ont aussi connu un fort accroissement entre 2008 et 2018, de l'ordre de +21%. Cette croissance s'est

concentrée entre 2008 et 2013, période au cours de laquelle les déplacements pour les études ont crû de +17%.

Les motifs « Autres » (incluant le magasinage, les loisirs et reconduire ou aller chercher quelqu'un) ont aussi connu une croissance, de +49% entre 2008 et 2013.

La croissance des déplacements a connu un ralentissement entre 2013 et 2018. Cependant, les déplacements pour le travail ont continué à augmenter plus vite que la progression démographique (+5% pour la population et +7% pour les ménages).

L'analyse des motifs de déplacements dans la couronne Nord en pointe matinale par type de déplacements (entrants, sortants, internes) met en évidence les points suivants :

■ Le travail et les études représentent, respectivement, 93% des déplacements sortants et 77% des déplacements entrants en 2018. La part de ces motifs est restée stable ;

■ Les déplacements autres (incluant les loisirs, le magasinage et reconduire ou chercher quelqu'un) représentent environ 20% des déplacements internes, alors qu'ils représentent entre 7 et 15% des déplacements entrants et sortants sur l'ensemble de la période;

■ Les déplacements internes pour le travail sont passés de 86 195 à 141 000 entre 2008 et 2018 alors que les déplacements sortants pour le travail sont passés de 71 928 à 117 000.

TABLEAU 18

Motifs de déplacements en pointe matinale en couronne Nord (tous motifs), 2008-2018

	Travail	Études	Autres	Retour	Total
2018	281 000	148 000	88 000	17 000	534 000
%2018	53%	28%	16%	3%	100%
2013	252 463	143 099	90 145	19 514	505 221
%2013	50%	28%	18%	4%	100%
2008	172 438	122 633	60 580	12 748	368 399
%2008	47%	33%	16%	3%	100%
%2008-2018	+108 562 (+63%)	+25 367 (+21%)	+27 420 (+45%)	+4 252 (+33%)	+ 165 601 (+45%)
%2013-2018	+28 537 (+11%)	+4 901 (+3%)	-2 145 (-2%)	-2 514 (-13%)	+28 779 (+6%)
%2008-2013	+80 025 (+46%)	+20 466 (+17%)	+29 565 (+49%)	+6 766 (+53%)	+ 136 822 (+37%)

TABLEAU 19

Motifs de déplacements en pointe matinale par type de déplacement (entrant, sortant, interne) en couronne Nord (tous motifs), 2008-2018

Entrant	2018	2018%	2013	2013%	2008	2008%
Travail	23 000	68%	18 991	70%	14 315	65%
Études	3 000	9%	1 966	7%	2 651	12%
Autres	5 000	15%	3 591	13%	3 068	14%
Retour	3 000	9%	2 624	10%	2 008	9%
Total	34 000	100%	27 172	100%	22 042	100%
Sortant	2018	2018%	2013	2013%	2008	2008%
Travail	117 000	81%	106 965	81%	71 928	78%
Études	17 000	12%	15 033	11%	13 346	14%
Autres	11 000	8%	9 348	7%	6 706	7%
Retour	0	0%	454	0%	611	1%
Total	145 000	100%	131 800	100%	92 591	100%
Interne	2018	2018%	2013	2013%	2008	2008%
Travail	141 000	40%	126 507	37%	86 195	34%
Études	128 000	36%	126 100	36%	106 636	42%
Autres	72 000	20%	77 206	22%	50 806	20%
Retour	14 000	4%	16 436	5%	10 128	4%
Total	355 000	100%	346 249	100%	253 765	100%

3.3.4 La distribution des déplacements pour le travail dans la région métropolitaine

Le travail représente le motif pour lequel les déplacements sont les plus importants dans la région métropolitaine. Aussi convient-il d'analyser leur distribution en pointe matinale.

L'analyse de la distribution des déplacements pour le travail en pointe matinale dans la région métropolitaine permet de comprendre le poids respectif de chacune des sous-régions dans les déplacements. Cependant, cela ne permet pas de savoir la provenance ou la destination des déplacements.

L'analyse est effectuée à territoires d'enquête réels. Les faits saillants de l'enquête Origine Destination de 2018 ne fournissent pas ces données, lesquels sont disponibles dans les résultats détaillés par sous-région.

L'analyse montre que, en 2018, l'agglomération de Montréal représente 78% des déplacements entrants de la région métropolitaine de Montréal. Le centre-ville attire 36% des déplacements totaux effectués pour le travail en pointe matinale. Au total, l'agglomération de Montréal re-

présente 55% des déplacements pour le travail en pointe matinale, la moitié de cette part étant concentrée par Montréal Centre.

La couronne Nord représente 3% des déplacements entrants effectués pour le travail en pointe matinale, un taux comparable à celui de la couronne Sud. Elle représente 17% des déplacements sortants, destinés à un autre secteur, pour le travail, lors de la pointe du matin. Cette proportion est comparable à celle de la couronne Sud également (16%).

En revanche, en proportion, la couronne Nord représente 26% des déplacements internes réalisés à cette fin. Cette proportion est comparable à celle de la section « Montréal – Centre », laquelle est autant un milieu de vie qu'un milieu de travail (22%).

Au total, la couronne Nord représente 14% des déplacements réalisés en pointe matinale pour le travail dans la région métropolitaine. Cette part est la plus importante après l'agglomération de Montréal. La couronne Nord devance la couronne Sud en termes de nombre de déplacements. La couronne Sud représente 13% des déplacements pour le travail en pointe matinale.

TABLEAU 20

Distribution des déplacements en pointe matinale en région métropolitaine (travail), 2018

	Montréal Ouest	Montréal Centre	Montréal Centre ville	Montréal Est	Agglo. Montréal	Longueuil	Laval	Couronne Nord	Couronne Sud	Total
Sortants	75 000	180 000	14 000	58 000	327 000	72 000	83 000	117 000	124 000	723 000
%Sortants	10%	25%	2%	8%	45%	10%	11%	16%	17%	100%
Entrants	102 000	145 000	249 000	44 000	540 000	56 000	49 000	23 000	20 000	688 000
%Entrants	15%	21%	36%	6%	78%	8%	7%	3%	3%	100%
Internes	61 000	120 000	13 000	22 000	216 000	46 000	40 000	141 000	104 000	547 000
%Internes	11%	22%	2%	4%	39%	8%	7%	26%	17%	100%
Total	238 000	445 000	276 000	124 000	1 083 000	174 000	172 000	281 000	248 000	1 958 000
%Total	12%	23%	14%	6%	55%	9%	9%	14%	13%	100%

L'analyse de l'évolution du nombre de déplacements pour le travail dans les différentes sections de la région métropolitaine de Montréal montre que la couronne Nord a connu la plus forte augmentation.

Entre 2008 et 2018, le nombre de déplacements pour le travail en pointe matinale émis ou reçus par la couronne Nord a augmenté de +63%, une proportion deux fois supérieure à l'accroissement démographique dans la sous-région lors de la même période. Cet accroissement s'est concentré entre 2008 et 2013 (+45%).

Entre 2008 et 2018, l'ensemble de la région métropolitaine n'a connu un accroissement que de +28% de ses déplacements pour le travail en pointe matinale. Cet accroissement s'est aussi concentré au cours de la période 2008-13, avec +21% enregistrés au cours de cette période.

L'agglomération de Montréal connaît un accroissement moindre (+19%) entre 2008 et 2018. Cependant, le nombre total de déplacements qu'elle a générés est plus important (+170 349, contre +108 562 dans la couronne Nord). La couronne Nord reste toutefois le territoire dans lequel l'accroissement des déplacements pour le travail en pointe matinale (chiffres absolus) est le deuxième plus important de la région métropolitaine.

Entre 2013 et 2018, l'ensemble de la région métropolitaine a connu un accroissement modéré de ses déplacements. Pour la couronne Nord, cet accroissement, de +13%, dépasse néanmoins la croissance démographique. Il dépasse aussi l'accroissement des déplacements dans les autres sous-régions, lequel est compris entre -1% et +9% entre 2013 et 2018. Par ailleurs, avec 28 737 déplacements supplémentaires, la couronne Nord reste en tête des déplacements engendrés à la pointe matinale pour le travail.

TABLEAU 21

Distribution des déplacements en pointe matinale en région métropolitaine (travail), 2008-2018

	Montréal Ouest	Montréal Centre	Montréal Centre ville	Montréal Est	Agglo. Montréal	Longueuil	Laval	Couronne Nord	Couronne Sud	Total
2018	238 000	445 000	276 000	124 000	1 083 000	174 000	172 000	281 000	248 000	1 958 000
%2018	12%	23%	14%	6%	55%	9%	9%	14%	13%	100%
2013	240 275	433 184	259 332	123 387	1 056 177	164 912	163 099	252 463	224 285	1 860 937
%2013	13%	23%	14%	7%	57%	9%	9%	14%	12%	100%
2008	217 415	360 834	228 951	105 451	912 651	144 886	131 778	172 438	170 868	1 532 753
%2008	16%	24%	15%	7%	60%	9%	9%	11%	11%	100%
2008-2018	+20 585 (+9%)	+84 166 (+23%)	+47 049 (+21%)	+18 549 (+18%)	+170 349 (+19%)	+29 114 (+20%)	+40 222 (+31%)	+108 562 (+63%)	+77 132 (+45%)	+425 247 (+28%)
2008-2013	+22 860 (+11%)	+72 350 (+20%)	+30 381 (+13%)	+17 936 (+17%)	+143 527 (+16%)	+20 026 (+14%)	+31 321 (+24%)	+80 025 (+46%)	+53 417 (+31%)	+328 184 (+21%)
2013-2018	-2 275 (-1%)	+11 816 (+3%)	+16 668 (+6%)	+613 (+0%)	+26 823 (+3%)	+9 088 (+6%)	+8 901 (+5%)	+28 537 (+13%)	+23 175 (+9%)	+97 063 (+5%)

Comment cette évolution des déplacements pour le travail en pointe matinale s'est-elle distribuée entre les déplacements entrants, sortants et internes ?

La couronne Nord a enregistré l'augmentation du nombre de déplacements pour le travail en pointe matinale la plus élevée dans chacun des types de déplacements entre 2008 et 2018. Elle n'est dépassée qu'entre 2013 et 2018 par la couronne Sud, pour les déplacements sortants. À ce moment, la couronne Nord connaît un accroissement de

+9% de ses déplacements sortants alors que la couronne Sud connaît un accroissement de +13%.

La part des déplacements internes dans la couronne Nord est celle qui a connu la plus forte augmentation entre 2008 et 2018 (+64%). Cet accroissement s'est concentré entre 2008 et 2013, la part des déplacements internes augmentant de +47%, soit à peine 2 points de moins que l'accroissement enregistré pour les déplacements sortants (+49%).

TABLEAU 22

Distribution des déplacements en pointe matinale par type de déplacement (entrant, sortant, interne) en région métropolitaine (travail), 2008-2018

2008-2018	Montréal Ouest	Montréal Centre	Montréal Centre ville	Montréal Est	Agglo. Montréal	Longueuil	Laval	Couronne Nord	Couronne Sud	Total
Sortants	5%	27%	41%	18%	20%	16%	31%	63%	47%	31%
Entrants	17%	24%	20%	22%	20%	40%	37%	61%	34%	24%
Internes	3%	18%	23%	10%	13%	8%	22%	64%	45%	29%

2008-2018	Montréal Ouest	Montréal Centre	Montréal Centre ville	Montréal Est	Agglo. Montréal	Longueuil	Laval	Couronne Nord	Couronne Sud	Total
Sortants	-2%	20%	9%	10%	12%	12%	22%	49%	30%	21%
Entrants	24%	23%	13%	26%	19%	24%	36%	33%	19%	21%
Internes	5%	16%	23%	18%	13%	7%	14%	47%	35%	23%

2008-2018	Montréal Ouest	Montréal Centre	Montréal Centre ville	Montréal Est	Agglo. Montréal	Longueuil	Laval	Couronne Nord	Couronne Sud	Total
Sortants	7%	6%	30%	7%	7%	3%	8%	9%	13%	8%
Entrants	-6%	0%	6%	-3%	1%	13%	1%	21%	12%	3%
Internes	-2%	1%	0%	-7%	-1%	1%	7%	11%	7%	4%

L'examen de l'évolution du poids relatif de la couronne Nord dans les déplacements (variation de la part des déplacements) confirme l'importance de ce secteur. La part de la couronne Nord dans les déplacements sortants a augmenté de +25% et celle des déplacements internes et entrants a connu une évolution plus marquée encore, de, respectivement, +27% et +29%. À dynamique démographique égale, la couronne Sud a connu une évolution beaucoup plus modérée, située entre +8% et +13%.

Les faits saillants de l'Enquête Origine Destination de 2018 indique que les déplacements effectués en période de pointe matinale pour le travail à destination des couronnes ont augmenté de 12% entre 2013 et 2018. Cette augmenta-

tion a été largement le fait de la couronne Nord et de son attractivité.

La part des déplacements pour le travail dans la couronne Nord remporte la plus forte variation positive des secteurs de la région métropolitaine (+23% pour les déplacements sortants, mais aussi +10% pour les déplacements entrants et +19% pour les déplacements internes) entre 2008 et 2013.

L'accroissement de la couronne Nord est plus faible entre 2013 et 2018. Cependant, la part des déplacements entrants (+18%) et des déplacements internes (+6%) augmente le plus dans la région métropolitaine.

TABLEAU 23

Évolution de la part des déplacements pour le travail en pointe matinale en région métropolitaine, 2008-2018

	Montréal Ouest	Montréal Centre	Montréal Centre ville	Montréal Est	Laval	Longueuil	Couronne Nord	Couronne Sud	Total
Sortants	-19%	-3%	8%	-10%	0%	-11%	13%	25%	N/A
Entrants	-6%	-1%	-4%	-2%	10%	13%	8%	29%	N/A
Internes	-20%	-8%	-4%	-14%	-5%	-16%	13%	27%	N/A

3.3.5 Profil des déplacements pour le travail dans la région métropolitaine

L'analyse du profil des déplacements pour le travail dans chaque secteur de la région métropolitaine lors de la pointe du matin en 2008, 2013 et 2018 permet d'affiner l'observation effectuée dans la section précédente (1.2.2. L'évolution des déplacements dans les sous-régions métropolitaines, 2008-2018).

Les déplacements entrants et sortants de la région métropolitaine représentent plus des deux tiers du total. Les déplacements internes représentent environ 28% des déplacements effectués pour le travail en pointe matinale.

Toutefois, la situation par secteur est hétérogène. Dans la couronne Nord, les déplacements internes représentent plus de la moitié du total des déplacements pour le travail en pointe matinale, cette tendance s'accroissant très modérément, passant de 50% en 2008 à 50,2% en 2018. Il s'agit de la région dans laquelle les déplacements internes pour le travail en pointe matinale représentent la part la plus élevée par rapport aux autres régions.

À titre de comparaison, dans la couronne Sud, les déplacements sortants dominent le profil du secteur (passant de 49,2% en 2008 à 50% en 2018).

TABLEAU 24

Profil des déplacements pour le travail, pointe matinale en région métropolitaine, 2018

	Montréal Ouest	Montréal Centre	Montréal Centre ville	Montréal Est	Agglo. Montréal	Longueuil	Laval	Couronne Nord	Couronne Sud	Total
Sortants	31,5%	40,4%	5,1%	46,8%	30%	41,4%	48,3%	41,6%	50,0%	36,9%
Entrants	42,9%	32,6%	90,2%	35,5%	50%	32,2%	28,5%	8,2%	8,1%	35,1%
Internes	25,6%	27,0%	4,7%	17,7%	20%	26,4%	23,3%	50,2%	41,9%	27,9%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

3.3.6 Provenance et origine des déplacements (tous motifs confondus)

Au moment où la présente note technique est rédigée, il n'existe pas encore d'information concernant la provenance ou l'origine des déplacements dans les secteurs de la région métropolitaine pour 2018. En revanche, les données sont disponibles pour les enquêtes de 2008 et de 2013.

L'agglomération de Montréal produit 47% des déplacements en pointe matinale (sauf retour) à destination de la région métropolitaine de Montréal en 2008. La tendance enregistrée entre 2008 et 2013 est à la diminution (44% en 2013). L'agglomération de Montréal reçoit 59% des déplacements en provenance de la région métropolitaine en 2008, avec une tendance à l'augmentation (68% en 2013).

La part relative de la couronne Nord dans les déplacements à destination de la région métropolitaine est de 13%

en 2008 et de 14% en 2013. Sa part dans les déplacements en provenance de la région est de 14% en 2008 et de 18% en 2013, avec un accroissement plus marqué.

L'analyse des déplacements à destination de la couronne Nord montre la forte représentation des déplacements internes dont la part passe de 92% à 93% entre 2008 et 2013 (+1%, tableau suivant). L'analyse des déplacements en provenance de la couronne Nord montre aussi que la part des déplacements internes a tendance à diminuer, passant de 73% à 72% entre 2008 et 2013 (-1%).

Les autres régions fortement émettrices ou réceptrices des déplacements vers et depuis la couronne Nord sont les régions de Montréal (3% des déplacements entrants ; plus de 19% des déplacements sortants) et Laval (3% des déplacements entrants ; 8% des déplacements sortants).

TABLEAU 25

Évolution des déplacements depuis et vers la couronne Nord (sauf retour) en pointe matinale, 2008-2013

		Agglo. Montréal	Longueuil	Laval	Couronne Nord	Couronne Sud	Total
2013	À destination de la couronne Nord	3%	0,2%	3%	93%	0,5%	100,0%
	En provenance de la couronne Nord	20%	0,6%	8%	72%	0,3%	100,0%
2008	À destination de la couronne Nord	3%	0,3%	3%	92%	0,7%	100,0%
	En provenance de la couronne Nord	19%	0,5%	7%	73%	0,5%	100,0%
2008-2013	À destination de la couronne Nord	-10%	-26%	-6%	1%	-26%	N/A
	En provenance de la couronne Nord	8%	7%	6%	-1%	-32%	N/A

3.4 ANALYSE DES DÉPLACEMENTS AU NIVEAU DES MRC

L'analyse des données des enquêtes Origine Destination de 2008 et de 2013 permet d'offrir un portrait plus fin de la mobilité quotidienne pour les cinq MRC à l'étude dans la couronne Nord. Notamment, il a été possible d'évaluer les déplacements provenant d'une MRC et ayant comme destination une autre MRC de la Couronne Nord. En raison de l'absence de données équivalentes pour 2018, cette analyse n'a pu être réalisée que pour la période 2008-2013. En comparant les résultats de cette analyse avec les déplacements des MRC vers l'agglomération de Montréal, on peut mesurer et visualiser l'ampleur de ces déplacements.

3.4.1 Déplacements tous modes et tous motifs (24 heures)

Le tableau suivant montre qu'en 2008, 101 470 des déplacements ayant pour origine les cinq MRC de la cou-

ronne Nord avaient pour destination les autres MRC du même territoire. Lors de la même enquête (2008), les déplacements qui provenaient des MRC et qui avaient pour destination l'agglomération de Montréal atteignaient le nombre de 118 665. En d'autres termes, les déplacements intra-couronne Nord équivalaient à environ 86 % des déplacements à destination l'agglomération de Montréal. C'est considérable.

L'analyse détaillée par MRC permet de constater que ce pourcentage varie de façon significative par MRC. Il est de 40 % pour la MRC de L'Assomption, mais il atteint près de 300 % en ce qui a trait à la MRC de Mirabel. En d'autres termes, on recensait en 2008 environ trois fois plus de déplacements provenant de Mirabel et ayant pour destination les autres MRC de la couronne Nord que de déplacements provenant de Mirabel et se dirigeant vers l'agglomération de Montréal.

TABLEAU 26

Déplacements intra-couronne Nord par MRC et en direction de l'agglomération de Montréal, 2008. 24 heures, tous modes, tous motifs

MRC (provenance)	(A)En direction des autres MRC de la couronne Nord	(B)En direction de l'agglomération de Montréal	(A)/(B)
Deux-Montagnes	16 405	18 804	87,2%
Mirabel	15 239	5 086	299,6%
Thérèse-de Blainville	32 268	31 896	101,2%
Les Moulins	24 568	30 311	81,1%
L'Assomption	12 990	32 567	39,9%
Total	101 470	118 665	85,5%

Le tableau suivant présente les mêmes informations pour l'année 2013. On constate à la lecture du tableau que les déplacements intra-couronne Nord et les déplacements vers l'agglomération de Montréal sont en hausse. Cependant, les déplacements intra-couronne Nord ont augmen-

té plus rapidement. En 2013, le nombre de déplacements intra-couronne Nord représentait 93,5% du nombre de déplacements vers l'agglomération de Montréal (en augmentation de près de 8 points de pourcentage).

TABLEAU 27

Déplacements intra-couronne Nord par MRC et en direction de l'agglomération de Montréal, 2013. 24 heures, tous modes, tous motifs

MRC (provenance)	(A)En direction des autres MRC de la couronne Nord	(B)En direction de l'agglomération de Montréal	(A)/(B)
Deux-Montagnes	20 871	21 801	95,7%
Mirabel	17 653	7 041	250,7%
Thérèse-de Blainville	39 191	31 026	126,3%
Les Moulins	31 154	37 322	83,5%
L'Assomption	16 117	36 537	44,1%
Total	124 985	133 736	93,5%

En fait, en données absolues, et pour l'analyse sur 24 heures, le nombre de déplacements intra-couronne Nord a augmenté de 23 515 entre 2008 et 2013. Au cours de la

même période, le nombre de déplacements à destination de l'agglomération de Montréal augmenté de seulement 15 071.

TABLEAU 28

Évolution des déplacements intra-couronne Nord par MRC et en direction de l'agglomération de Montréal, 2008-2013 (données absolues). 24 heures, tous modes, tous motifs

MRC (provenance)	(A)En direction des autres MRC de la couronne Nord	(B)En direction de l'agglomération de Montréal
Deux-Montagnes	4 465	3 006
Mirabel	2 414	1 954
Thérèse-de Blainville	6 923	-870
Les Moulins	6 586	7 011
L'Assomption	3 127	3 970
Total	23 515	15 071

Le tableau suivant présente les taux de croissance des déplacements. On constate que les déplacements intra-couronne Nord, tous modes et tous motifs par période de 24

heures, ont augmenté près de deux fois plus que les déplacements à destination de l'agglomération de Montréal (+23,2 % contre +12,7 %).

TABLEAU 29

Évolution des déplacements intra-couronne Nord par MRC et en direction de l'agglomération de Montréal, 2008-2013 (en %). 24 heures, tous modes, tous motifs

MRC (provenance)	(A)En direction des autres MRC de la couronne Nord	(B)En direction de l'agglomération de Montréal
Deux-Montagnes	27,2%	16,0%
Mirabel	15,8%	38,4%
Thérèse-de Blainville	21,5%	-2,7%
Les Moulins	26,8%	23,1%
L'Assomption	24,1%	12,2%
Total	23,2%	12,7%

3.4.2 Déplacements tous modes et tous motifs (pointe matinale)

Le même exercice a été effectué pour les déplacements à l'heure de pointe pour tous les modes (sauf retour). Les deux tableaux suivants présentent les données de base pour les années 2008 et 2013. On constate qu'en 2008, plus de 25 200 déplacements provenant des MRC avaient

pour destination une autre MRC de la couronne Nord.

Les déplacements en provenance des cinq MRC et dirigés vers l'agglomération de Montréal en pointe matinale étaient de l'ordre de 56 800. En d'autres termes, les déplacements intra-couronne Nord équivalaient à environ 44,4 % du volume des déplacements orientés vers l'agglomération de Montréal. En 2013, ce pourcentage atteignait 51,7 %.

TABLEAU 30

Déplacements intra-couronne Nord par MRC et en direction de l'agglomération de Montréal, 2008. Pointe matinale, tous modes, tous motifs (sauf retour)

MRC (provenance)	(A) En direction des autres MRC de la couronne Nord	(B) En direction de l'agglomération de Montréal	(A)/(B)
Deux-Montagnes	4 060	9 322	43,5%
Mirabel	4 659	1 729	269,4%
Thérèse-de Blainville	6 689	16 118	41,5%
Les Moulins	6 789	13 849	49,0%
L'Assomption	3 047	15 816	19,3%
Total	25 244	56 835	44,4%

TABLEAU 31

Déplacements intra-couronne Nord par MRC et vers l'agglomération de Montréal, 2013. Pointe matinale, tous modes, tous motifs (sauf retour)

MRC (provenance)	(A) En direction des autres MRC de la couronne Nord	(B) En direction de l'agglomération de Montréal	(A)/(B)
Deux-Montagnes	5 207	10 768	48,4%
Mirabel	5 362	2 051	261,4%
Thérèse-de Blainville	7 814	14 331	54,5%
Les Moulins	8 349	15 561	53,7%
L'Assomption	4 130	16 996	24,3%
Total	30 863	59 708	51,7%

Les déplacements intra-couronne Nord ont augmenté de 5 619 déplacements entre 2008 et 2013 en période de pointe en considérant tous les modes (sauf le retour au domicile). Au cours de la même période, une hausse de seulement 2 873 déplacements en direction de l'agglomération de Montréal a été observée. La variation des déplacements a donc été deux fois plus importante pour les déplacements intra-couronne Nord que pour les déplacements à destination l'agglomération de Montréal.

TABLEAU 32

Évolution des déplacements intra-couronne Nord par MRC et en direction de l'agglomération de Montréal, 2008-2013 (données absolues). Pointe matinale, tous modes, tous motifs (sauf retour)

MRC (provenance)	(A)En direction des autres MRC de la couronne Nord	(B)En direction de l'agglomération de Montréal
Deux-Montagnes	1 147	1 446
Mirabel	703	321
Thérèse-de Blainville	1 125	-1 787
Les Moulins	1 560	1 712
L'Assomption	1 084	1 180
Total	5 619	2 873

Le dernier tableau présente l'analyse de l'évolution des déplacements à l'heure de pointe, mais cette fois en taux de croissance. Ainsi, entre 2008 et 2013, les déplacements intra-couronne Nord ont augmenté de +22,3 %. Les déplacements provenant de la couronne Nord et à destination de l'agglomération de Montréal ont augmenté de seulement +5,1 %.

TABLEAU 33

Évolution des déplacements intra-couronne Nord par MRC et en direction de l'agglomération de Montréal, 2008-2013 (en %). Pointe matinale, tous modes, tous motifs (sauf retour)

MRC (provenance)	(A)En direction des autres MRC de la couronne Nord	(B)En direction de l'agglomération de Montréal
Deux-Montagnes	28,3%	15,5%
Mirabel	15,1%	18,6%
Thérèse-de Blainville	16,8%	-11,1%
Les Moulins	23,0%	12,4%
L'Assomption	35,6%	7,5%
Total	22,3%	5,1%

FAITS SAILLANTS – MOTIFS DES DÉPLACEMENTS

Le travail représente 51% de tous déplacements matinaux dans la région métropolitaine de Montréal en 2018 et les études, 28%. La croissance du nombre de déplacements pour le travail a connu une croissance similaire à celle du volume global des déplacements (+12%), un peu supérieure à la croissance démographique. En revanche les déplacements pour les études n'ont connu une croissance que de +6% au cours de la période 2008-2018, avec une concentration entre 2008 et 2013 (+5%).

Dans la couronne Nord aussi, le travail représente 53% des déplacements de la couronne Nord en pointe matinale et les études, 28%. Le volume des déplacements pour le travail a connu un fort accroissement, de +63% entre 2008 et 2018, supérieur à celui de la croissance démographique (+28% pour la population). Cet accroissement s'est concentré entre 2008 et 2013 : les déplacements pour le travail ont crû de +46%.

Dans la couronne Nord, les déplacements pour les études ont aussi connu un fort accroissement entre 2008 et 2018, de l'ordre de +21%. Les motifs « Autres » (incluant le magasinage, les loisirs et reconduire ou aller chercher quelqu'un) ont également augmenté fortement, de +49% entre 2008 et 2013.

À l'échelle métropolitaine, en 2018, l'agglomération de Montréal représente 78% des déplacements entrants de la région métropolitaine de Montréal, pour le travail, en pointe matinale.

La couronne Nord représente 3% des déplacements entrants pour le travail en pointe matinale, un taux compa-

nable à celui de la couronne Sud. Elle représente 17% des déplacements sortants, destinés à un autre secteur, pour le travail le matin. La couronne Nord représente donc 14% des déplacements matinaux pour le travail en région métropolitaine. Cette part est la plus importante après l'agglomération de Montréal.

Par rapport aux autres sous-régions métropolitaines, la couronne Nord a enregistré l'augmentation du nombre de déplacements pour le travail en pointe matinale la plus élevée dans chacun des types de déplacements (entrant, sortant, interne) entre 2008 et 2018. La part des déplacements internes dans la couronne Nord est aussi celle qui a connu la plus forte augmentation entre 2008 et 2018 (+64%). Cet accroissement s'est concentré entre 2008 et 2013.

Dans la couronne Nord, les déplacements internes représentent plus de la moitié du total des déplacements pour le travail en pointe matinale. Il s'agit de la région dans laquelle les déplacements internes pour le travail en pointe matinale représentent la part la plus élevée par rapport aux autres régions.

Les sous-régions fortement émettrices ou réceptrices des déplacements vers et depuis la couronne Nord sont les régions de Montréal et Laval.

Toutefois, en 2008 comme en 2013, le nombre de déplacements intra-couronne Nord représente une part considérable des déplacements orientés de la couronne Nord vers l'agglomération de Montréal. Par ailleurs, entre 2008 et 2013, le nombre de déplacements intra-couronne Nord augmente davantage que celui des déplacements de la couronne Nord vers l'agglomération de Montréal.

3.5 TAUX DE MOTORISATION ET PART MODALE

L'enquête Origine Destination de 2018 permet d'apprécier l'évolution du taux de motorisation dans la région métropolitaine de Montréal, de 1998 à 2018, et ce à territoire comparable. Dans la région métropolitaine, le parc automobile augmente de 5% du parc automobile entre 2013 et 2018.

Dans la couronne Nord, le taux de motorisation reste stable, avec 1,78 auto par ménage depuis 2008. Le taux de motorisation de la couronne Nord est supérieur à celui de la région d'enquête (1,38). De fait, il s'agit du taux de motorisation le plus élevé de tous les secteurs de la région d'enquête. Cependant, il est similaire à celui de la couronne Sud.

TABLEAU 34

Taux de motorisation dans les secteurs de la région métropolitaine de Montréal, 2008-2018

	Région	Montréal	Longueuil	Laval	Couronne Nord	Couronne Sud
Territoire complet						
2018	1,38	1,01	1,43	1,62	1,78	1,79
Territoire comparable						
2018C	1,35	1,01	1,43	1,62	1,79	1,79
2013C	1,33	1	1,44	1,58	1,77	1,78
2008C	1,26	0,96	1,38	1,49	1,7	1,7

L'analyse du nombre de véhicules par ménage dans la couronne Nord montre qu'entre 2008 et 2018, la part des ménages ayant 3 ou 4 automobiles ou plus a augmenté de, respectivement, 16% et 45%. La part des ménages n'ayant aucune automobile a, quant à elle, diminué. Cette évolution s'est concentrée durant la période 2008-2013.

TABLEAU 35

Nombre d'automobiles par ménage en couronne Nord, 2008-2018

Nombre de véhicules	% ménages (2018)	% ménages (2013)	%ménages (2008)	Variation 2008-2018	Variation 2008-2013	Variation 2013-2018
Aucune automobile	5%	6%	6,0%	-15%	0,0%	-15%
1 automobile	37%	37%	37,1%	0%	-1,6%	2%
2 automobiles	41%	41%	43,2%	-5%	-4,2%	-1%
3 automobiles	11%	11%	9,9%	16%	12,1%	4%
4 automobiles et plus	5%	5%	3,7%	45%	32,4%	9%
Total	100%	100%	100,0%	0%	0,0%	0%

L'analyse de la part modale des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal met en évidence que l'augmentation du nombre de transports motorisés est équivalente à celle de l'augmentation du nombre de déplacements en pointe matinale entre 2008 et 2018 (+12%).

La part de chacun des modes de transport motorisés est restée stable, avec une faible décroissance de la part de l'auto (de 69% à 63% à territoire comparable de 1998).

L'usage de la voiture a diminué de manière très modérée entre 2013 et 2018 (-1%) mais il a augmenté plus vite que

le nombre de déplacements motorisés entre 2008 et 2013 (+15%).

L'usage du transport collectif a connu une légère hausse de +4% entre 2008 et 2018. Cette hausse est deux fois moins importante que celle enregistrée entre 2008 et 2013 (+8%). Toutefois, au cours de la période 2008-2013, le transport collectif augmente moins rapidement que les déplacements motorisés. Enfin, l'usage combiné des modes de transport (bimode : auto + transport collectif – métro, train, bus) a connu la plus forte croissance, de l'ordre de +22% entre 2008 et 2013 et de +7% entre 2013 et 2018.

TABLEAU 36

Déplacements en pointe matinale en région métropolitaine (tous modes), 1998-2018

	Tous motorisés	Auto	Transport collectif	Bimode	Autres modes collectifs	Autres
Territoire complet						
2018	2 446 000	1 550 000	417 000	80 000	191 000	9 000
2018%	100%	63%	17%	3%	8%	0%
Territoire comparable						
2018C	2 089 000	1 421 000	416 000	78 000	166 000	8 000
%2018C	100%	68%	20%	4%	8%	0%
2013C	2 071 000	1 436 000	401 000	73 000	157 000	4 000
%2013C	100%	69%	19%	4%	8%	0%
2008C	1 864 000	1 248 000	372 000	60 000	181 000	4 000
%2008C	100%	67%	20%	3%	10%	0%
Variation - Territoire comparable						
2018/2013	+18 000 (+1%)	-15 000 (-1%)	+15 000 (+4%)	+5 000 (+7%)	+9 000 (+6%)	+4 000 (+100%)
2013/2008	+207 000 (+11%)	+188 000 (+15%)	+29 000 (+8%)	+13 000 (+22%)	-24 000 (-13%)	+0 (+0%)

C : territoire d'enquête comparable à celui de l'enquête Origine Destination de 1998.

L'analyse de la part modale dans la couronne Nord est effectuée à partir des faits saillants de l'enquête de 2018, des résultats détaillés par région et des résultats des autres enquêtes (2008, 2013).

La couronne Nord représente environ 24% des déplacements en auto en pointe matinale dans la région métropolitaine de Montréal. Cette proportion est plus élevée que celle de sa population dans la région métropolitaine (environ 15%). À territoire comparable de 1998, cette part a eu tendance à s'accroître, passant de 17% à 21% entre 1998 et 2018. Cet accroissement est plus important que celui enregistré par la couronne Sud au cours de la même période. On peut supposer que la croissance de l'utilisation de l'auto est liée à l'augmentation des déplacements internes dans la couronne Nord et l'absence de réseau de transport en commun structurant (voir « 5. Réseau de transport en commun »).

Parallèlement, la part de Montréal dans les déplacements en auto en pointe matinale diminue, passant de 43% à 37% entre 1998 et 2018 (à territoire comparable de 1998). En 2018, l'agglomération de Montréal représente environ 43% de la population et des ménages de la région métropolitaine. Le nombre de déplacements en auto est donc plus faible que le poids de sa population.

Le tableau ci-dessous montre que la couronne Nord a connu un accroissement de +18% du nombre des déplacements en auto entre 2008 et 2013. Durant cette période, seule la région de Laval a dépassé la couronne Nord en proportion (+20%). Cette évolution est similaire à celle de la couronne Sud, pour laquelle on enregistre un accroissement comparable de la population et des déplacements en auto.

TABLEAU 37

Déplacements en pointe matinale en région métropolitaine (auto), 1998-2018

	Région	Montréal	Longueuil	Laval	Couronne Nord	Couronne Sud
Territoire complet						
2018	1 550 000	529 000	147 000	167 000	378 000	329 000
	100%	34%	9%	11%	24%	21%
Territoire comparable						
2018C	1 421 000	529 000	146 520*	167 000	293 000	286 000
	100%	37%	10%	12%	21%	20%
2013C	1 436 000	550 000	148 000	166 000	290 000	282 000
	100%	38%	10%	12%	20%	20%
2008C	1 248 000	492 000	131 000	138 000	245 000	242 000
	100%	39%	10%	11%	20%	19%
2003C	1 263 000	529 000	136 000	144 000	229 000	225 000
	100%	42%	11%	11%	18%	18%
1998	1 184 000	505 000	132 000	133 000	206 000	207 000
	100%	43%	11%	11%	17%	17%
Variation - Territoire comparable						
2018/2013	-15 000 (-1%)	-21 000 (-4%)	-1 000 (-1%)	+1 000 (+1%)	+1 000 (+3%)	+4 000 (+1%)
2013/2008	+188 000 (+15%)	+58 000 (+12%)	+17 000 (+3%)	+28 000 (+20%)	+45 000 (+18%)	+40 000 (+17%)
2008/2003	-15 000 (-1%)	-37 000 (-7%)	-5 000 (-4%)	-6 000 (-4%)	+16 000 (+7%)	+17 000 (8%)
2003/1998	+79 000 (+7%)	+24 000 (+5%)	+4 000 (+3%)	+11 000 (+8%)	+23 000 (+11%)	+18 000 (+9%)

L'analyse de l'évolution du transport collectif dans la couronne Nord montre que le transport collectif ou bimode (tableau suivant) a connu une augmentation modérée, de +3% entre 2013 et 2018. Cette augmentation est plus modérée que celle de la région métropolitaine.

Pourtant, à territoire comparable de 1998, ce mode a augmenté de +33% entre 2008 et 2013 et de +50% entre 2003 et 2008. Il s'agit, pour 2008-2013, de la plus forte augmentation enregistrée au cours de la période, toutes régions d'analyse confondues. Cette forte augmentation a été enregistrée, dans une moindre proportion dans le territoire comparable de la couronne Sud.

Dans l'ensemble, la part de Montréal dans le transport collectif ou le bimode tend à diminuer au profit des banlieues proches (Laval, Longueuil) ou lointaines (couronnes Nord et Sud).

Cet accroissement de l'utilisation du transport collectif suggère que les résidents de la couronne Nord sont prêts à utiliser des infrastructures, tant est-il qu'elles sont performantes (rapidité, fréquence, amplitude) et efficaces (organisation des réseaux en fonction des pôles d'emploi), et qu'elles leur permettent de se déplacer principalement en pointe matinale (entre 5h et 8h59) ainsi qu'en fin d'après-midi et le soir.

TABLEAU 38

Déplacements en pointe matinale en région métropolitaine (transport collectif ou bimode), 1998-2018

	Région d'enquête	Montréal	Longueuil	Laval	Couronne Nord	Couronne Sud
Territoire complet						
2018	497 000	327 000	52 000	46 000	35 000	37 000
	100%	66%	10%	9%	7%	7%
Territoire comparable						
2018C	493 000	327 000	52 000	46 000	33 000	35 000
	100%	66%	11%	9%	7%	7%
2013C	474 000	313 000	50 000	46 000	32 000	33 000
	100%	66%	11%	10%	7%	7%
2008C	431 000	296 000	48 000	36 000	24 000	27 000
	100%	69%	11%	8%	6%	6%
2003C	369 000	268 000	40 000	27 000	16 000	17 000
	100%	73%	11%	7%	4%	5%
1998	340 000	252 000	39 000	24 000	12 000	13 000
	100%	74%	11%	7%	4%	4%
Variation - Territoire comparable						
2018/2013	+19 000 (+4%)	+14 000 (+4%)	+2 000 (+4%)	+0 (+0%)	+1 000 (+3%)	+2 000 (+6%)
2013/2008	+43 000 (+10%)	+17 000 (+6%)	+2 000 (+4%)	+10 000 (+28%)	+8 000 (+33%)	+6 000 (+22%)
2008/2003	+62 000 (+17%)	+28 000 (+10%)	+8 000 (+20%)	+9 000 (+33%)	+8 000 (+50%)	+10 000 (+59%)
2003/1998	+29 000 (+9%)	+16 000 (+6%)	+1 000 (+3%)	+3 000 (+13%)	+4 000 (+33%)	+4 000 (+31%)

3.5.1 Part modale des déplacements dans la couronne Nord

L'analyse des données sur la part modale des déplacements en pointe du matin dans la couronne Nord permet d'affiner cette analyse et de la comparer avec les chiffres de la région métropolitaine.

Sur le plan méthodologique, les informations disponibles dans les résultats détaillés et dans les faits saillants de l'enquête Origine Destination de 2018 présentent un écart de plusieurs milliers à plusieurs dizaines de milliers de déplacements. Cet écart est lié au fait que le bimode et le transport collectif sont colligés ensemble dans le tableau précédent. Ce choix a un impact sur la comparabilité des données du transport collectif, du bimode et de l'auto. Ainsi, le transport en commun varie entre 19 000 (résultats détaillés de la couronne Nord dans l'enquête Origine Destination 2018) et 35 000 (faits saillants de l'enquête Origine Destination 2018). Le nombre de déplacements en auto varie entre 403 000 (résultats détaillés de la couronne Nord) et 378 000 (faits saillants de l'enquête Origine Destination 2018).

Le tableau par mode et le tableau de la part modale dans la couronne Nord en pointe matinale mettent néanmoins en évidence que la part de l'auto est bien plus élevée que

dans la région métropolitaine de Montréal. Elle s'élève à environ 80% pour la période 2008-2018, avec une très faible variation.

Malgré les écarts, les données de 2008 et de 2013 semblent avoir été collectées suivant une méthodologie similaire. Aussi, l'accroissement observé entre ces deux dates reflète une forte hausse de l'auto (similaire à la hausse des déplacements pour l'emploi. Cependant, les transports en commun, avec +52% représentent la part modale qui connaît le plus fort accroissement entre 2008 et 2013.

La part modale par type de déplacement (entrant, sortant, interne) en couronne Nord montre que :

■ La part du transport en commun est beaucoup plus élevée dans les déplacements sortants que pour les autres types de déplacements. Elle atteint 20% en 2013 (8% en 2018) ;

■ La part de l'auto est la plus élevée des déplacements entrants (plus de 90% pour 2008 et 2013);

■ Les déplacements internes se font à plus de 80% en voiture.

TABLEAU 39

Déplacements en pointe matinale en couronne Nord (mode), 2008-2013

Mode de déplacement	2018	2013	2008
Automobile	403 000	395 313	270 253
Transport en commun	19 000	33 803	22 280
Bimode	17 000	15 989	10 663
Autres	66 000	0	0
Total modes motorisés	505 000	475 211	341 808

TABLEAU 40

Déplacements en pointe matinale en couronne Nord (part modale), 2008-2018

Mode de déplacement	2018%	2013%	2008%
Automobile	80%	83%	79%
Transport en commun	4%	7%	7%
Bimode	3%	3%	3%
Autres	13%	0%	0%
Total modes motorisés	100%	100%	100%

TABLEAU 41

Déplacements en pointe matinale en couronne Nord (variation de la part modale), 2008-2018

Mode de déplacement	%2008-2018	%2008-2013	%2013-2018
Automobile	49%	46%	2%
Transport en commun	-15%	52%	-44%
Bimode	59%	50%	6%
Autres			
Total modes motorisés	48%	39%	6%

3.6 PROFIL DES NAVETTEURS DANS UNE SÉLECTION DE MRC

L'étude régionale sur le navettage dans la région de Lanaudière, et plus spécifiquement dans la MRC de L'Assomption, réalisée par la firme Léger Marketing au début de l'année 2020⁸ permet d'apporter des éléments complémentaires qui documentent le profil des navetteurs dans la région.

Cette enquête est importante pour la MRC et pour la région. En effet, dans une perspective de développement local et de contribution au rayonnement régional, les niveaux décisionnels ont cherché à mieux connaître le profil, le comportement et les valeurs de ces personnes, qui comptent pour 37% de la main-d'œuvre lanaudoise. Il s'agissait notamment d'identifier s'il était possible d'influencer leur choix en accroissant les facteurs de rétention dans la région et la MRC.

Cette MRC de plus de 125 000 habitants est la deuxième plus importante dans Lanaudière en nombre de travailleurs et de navetteurs (45%). La majeure partie des navetteurs de Lanaudière travaillent à Montréal. Dans la MRC L'Assomption, les navetteurs qui sortent du territoire se dirigent à 82% vers Montréal. Ils se dirigent ensuite principalement vers Laval (7%) et les Laurentides (5%).

Selon l'enquête, cette situation s'explique entre autres par le fait que 61% des navetteurs de la MRC L'Assomption sont originaires de Montréal. La majorité d'entre eux, qui travaille à Montréal sur une base stable (pour 53% : plus de dix ans) a effectué un choix résidentiel dans la MRC en raison du prix moins élevé des résidences et de la qualité du cadre de vie. Néanmoins, ils sont satisfaits de leur travail à Montréal.

La très grande majorité d'entre eux (79%) se déplace en auto solo, passe 88 minutes par jour à effectuer la navette entre la résidence et le lieu de travail puis à revenir. Les déplacements sont directs et incluent peu d'activités autres (courses, visites à des proches et des amis). 16% des navetteurs ne voient aucun inconvénient associé à ce mode de vie (stress, dépenses, durée, etc.).

Le gain de temps de qualité serait un argument qui les convaincrerait davantage d'accepter un emploi dans Lanaudière (premier choix de 16% après les salaires et les avantages sociaux similaires).

Les faits saillants du marché du travail dans les Laurentides, et notamment le volet consacré à la MRC de Deux-Montagnes montrent une situation proche de celle observée dans Lanaudière (MRC de L'Assomption). Les résultats de ce document datent de 2011 et se concentrent sur le profil professionnel des navetteurs.

Un peu plus du tiers des travailleurs de la MRC travaillent sur le territoire alors que plus de la moitié (55,1%) travaillent à l'extérieur. Les régions de destination sont principalement Montréal (52%), Laval (25%) puis la région des Laurentides (18%) et enfin Lanaudière (4%). La population de la MRC en emploi devant se rendre sur l'île de Montréal, ou à Laval, se trouve principalement au sein des secteurs suivants : services financiers et immobiliers (59,5 %), transport et entreposage (56,6 %) et administrations publiques (54,9 %).⁹

⁸ Léger Marketing (2020). Étude régionale sur le navettage – volet quantitatif MRC L'Assomption. 36 pages.

⁹ Emploi Québec Laurentides (2015). Faits saillants et caractéristiques du marché du travail de la MRC de Deux-Montagnes. Rapport final, 52 pages.

FAITS SAILLANTS – PART MODALE DES DÉPLACEMENTS

Dans la région métropolitaine de Montréal l'augmentation du transport motorisé est équivalente à l'augmentation du nombre de déplacements en pointe matinale entre 2008 et 2018 (+12%).

L'usage de la voiture a diminué de manière très modérée entre 2013 et 2018 (-1%) mais il a augmenté plus vite que le nombre de déplacements motorisés entre 2008 et 2013 (+15%).

L'usage du transport collectif a connu une légère hausse de +4% entre 2008 et 2018. Cette hausse est deux fois moins importante que celle enregistrée entre 2008 et 2013 (+8%). Toutefois, au cours de la période 2008-2013, le transport collectif augmente moins rapidement que les déplacements motorisés.

La couronne Nord représente environ 24% des déplacements en auto en pointe matinale dans la région métropolitaine de Montréal. Cette proportion est plus élevée que celle de sa population (environ 15%). Cette part a eu tendance à s'accroître, plus vite que celle de la couronne Sud entre 1998 et 2018. Parallèlement, la part de Montréal dans les déplacements en auto en pointe matinale diminue, passant de 43% à 37% entre 1998 et 2018.

La couronne Nord a connu un accroissement de +18% du nombre des déplacements en auto entre 2008 et 2013. Durant cette période, seule la région de Laval a dépassé la couronne Nord en proportion (+20%).

Dans la couronne Nord le transport collectif ou bimode a connu une augmentation modérée, de +3% entre 2013 et 2018. Pourtant, à territoire comparable de 1998, ce mode

a augmenté de +33% entre 2008 et 2013 et de +50% entre 2003 et 2008. Il s'agit, pour 2008-2013, de la plus forte augmentation enregistrée au cours de la période, toutes régions d'analyse confondues.

L'accroissement de l'utilisation du transport collectif suggère que les résidents de la couronne Nord sont prêts à utiliser des infrastructures, tant est-il qu'elles sont performantes (rapidité, fréquence, amplitude), efficaces (organisation des réseaux en fonction des pôles d'activité : emploi, études) et qu'elles leur permettent de se déplacer notamment en pointe matinale (entre 5h et 8h59) ainsi que le soir.

L'analyse de la part modale dans la couronne Nord en pointe matinale confirme que la part de l'auto est plus élevée que dans la région métropolitaine de Montréal. Elle s'élève à 80% pour la période 2008-2018.

Cependant, entre 2008 et 2013, les transports en commun, avec +52% représentent la part modale qui connaît le plus fort accroissement entre 2008 et 2013.

De manière générale, dans la couronne Nord :

■ La part du transport en commun est beaucoup plus élevée dans les déplacements sortants que pour les autres types de déplacements. Elle atteint 20% en 2013 (8% en 2018) ;

■ La part de l'auto est la plus élevée dans les déplacements entrants (90% en 2008 et 2013) ;

■ Les déplacements internes se font à plus de 80% en voiture, faute d'offre de transport en commun efficace.

4. LE DÉVELOPPEMENT ACTUEL ET PROJETÉ

Le développement actuel et projeté de la couronne Nord permet d'examiner la structure de l'usage du territoire et de mieux comprendre dans quels secteurs l'essor économique et résidentiel aura lieu au cours des prochaines années.

La présente section présente une double analyse :

■ Elle décrit sommairement les principales caractéristiques des affectations du territoire dans les MRC de la couronne Nord, en accordant un intérêt particulier aux terrains vacants, à leur vocation et à leur localisation. En effet, c'est probablement dans ces terrains que se développeront les projets à venir en couronne Nord ;

■ Elle décrit la situation et les perspectives de développement des aires TOD. La CMM, au travers du PMAD, prévoyait en 2012 que ces aires concentreraient 40% de la croissance des ménages prévue jusqu'en 2031. Aussi, ces aires apparaissent comme des territoires stratégiques en couronne Nord.

4.1 LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DANS LES MRC

L'analyse des schémas d'aménagement et de développement des MRC de la couronne Nord comprises dans la présente étude permet de mieux comprendre la localisation des projets de développement en cours ou futurs. Elle permet notamment d'identifier dans quels secteurs seront orientés les projets urbains, résidentiels, commerciaux et mixtes à venir, en fonction de l'affectation du territoire, de la localisation des terrains vacants ainsi que des contraintes existantes (zone agricole permanente ; corridors de biodiversité, etc.).

La présente analyse met en évidence des caractéristiques communes à l'ensemble du territoire couvert par les cinq

MRC de la couronne Nord. Elle relève aussi certaines spécificités à une échelle plus fine, de manière à souligner le potentiel de développement de certains secteurs.

L'ensemble du territoire à l'étude est marqué par la prépondérance de la zone agricole permanente. La part occupée par la zone agricole varie entre 50% (MRC Thérèse-de-Blainville) et 87% (MRC de Mirabel). La zone agricole est soumise à une forte pression foncière dans la mesure où il reste peu d'espaces développables à l'intérieur des périmètres urbains de chacune des MRC.

Par ailleurs, les cinq MRC de la couronne Nord sont aussi marquées par la présence d'affectations contraignantes, comme le sont les emprises réservées à la conservation et à la récréation (corridor de biodiversité de la MRC Les Moulins, bois et corridors forestiers de la MRC de Mirabel, parc national d'Oka).

La majorité du développement urbain, résidentiel, industriel, commercial de la couronne Nord se concentre donc dans un corridor situé de part et d'autre de l'autoroute 640, et principalement entre cet équipement de transport et la rivière des Mille-Îles. Ce secteur accueille les espaces les plus densément occupés ainsi que les principaux pôles d'emploi, de services et d'équipement. Les carrefours avec les autoroutes 13 et 15, l'autoroute 25 et l'autoroute 40 constituent des pôles structurants pour le développement commercial et industriel de la région. L'autoroute 15 joue aussi un rôle structurant dans la mesure où les principaux pôles de développement multifonctionnels, industriels, commerciaux et résidentiels de la MRC de Mirabel se localisent le long de cet axe orienté nord-sud. Enfin, le territoire développé est, en partie, discontinu dans l'est de la couronne Nord, au centre de la MRC Les Moulins.

L'analyse des grands projets en cours met en évidence que le développement résidentiel occupe une place prépondérante dans l'essor économique de la couronne Nord. Les projets sont de taille variable, et conditionnés par l'occupation du périmètre urbain, la disponibilité des terrains vacants et les affectations :

■ Dans l'ouest de la couronne Nord, les plus grands projets résidentiels se concentrent dans les espaces d'affectation urbaine restants à Sainte-Marthe sur le Lac, Saint-Joseph du Lac et Saint-Eustache. La MRC de Deux-Montagnes rassemble environ 18% des terrains vacants de la couronne Nord. À Sainte-Marthe et Saint-Joseph, plus de 80% des terrains vacants sont situés dans un rayon d'un kilomètre autour de l'autoroute 640, une localisation avantageuse exploitée par les développeurs immobiliers. Le projet Albatros à Saint-Eustache (700 unités), le Faubourg Sainte-Marthe, les Rives du Ruisseau ainsi que les Condos du Ruisseau (entre 150 et 200 unités chacun) à Sainte-Marthe proposent des formules diversifiées d'habitation (maisons unifamiliales, en rangée, maison de ville, condos).

■ Au centre de la couronne Nord, dans les MRC de Mirabel et de Thérèse-de Blainville, la disponibilité des terrains représente, respectivement, 17 et 15% des terrains vacants développables, avec des affectations diversifiées (multifonctionnelle, résidentielle, urbaine, commerciale et de services, industrielle) et une distribution plus fragmentaire. Une moindre proportion de ces terrains se concentre à proximité de l'autoroute 640. Celle-ci continue toutefois de jouer un rôle structurant dans les projets en cours, notamment sur le plan résidentiel. Des projets d'une ampleur variable (entre moins de 100 unités et 3 000 unités) sont développés, parmi lesquels le Chambéry à Blainville. Environ un quart des terrains vacants sur la MRC de Mirabel pourraient répondre à la fonction logistique, laquelle valorise l'infrastructure de l'aéroport, excentrée par rapport

à la 640. Toutefois, le maillage autoroutier du territoire constitue un argument important pour le développement de cette spécialisation.

■ À l'est, le plus grand potentiel de développement a été enregistré. La MRC Les Moulins concentre 44% des terrains vacants développables dans la couronne Nord. De fait, c'est aussi dans cette MRC que le plus grand projet de développement résidentiel, Urbanova, est présentement en cours de développement. Ce projet devrait accueillir à son terme 12 000 unités d'habitation et 35 000 habitants. Il tire parti de la proximité avec l'autoroute 640 tout en proposant le développement d'un nouveau pôle résidentiel en couronne Nord. Enfin, dans la MRC L'Assomption, les projets de développement sont de moindre envergure en raison du moindre potentiel des terrains vacants (5% de la superficie des terrains vacants développables de la couronne Nord). Cependant, la MRC envisage un vaste projet de redéveloppement de superficies en affectation industrielle pour développer l'ambitieux projet d'AgTech, un pôle de technologies agricoles.

Le tableau suivant présente les superficies totales vacantes et développables par MRC en couronne Nord. Leur localisation dans un rayon d'un kilomètre autour de l'autoroute 640 a également été analysée, afin de comprendre la structure des opportunités de développement.

L'affectation urbaine et l'affectation résidentielle sont dominantes. Sur 2 648 hectares développables, 634 se localisent dans un rayon d'un kilomètre autour de l'autoroute 640. Cette superficie se concentre principalement dans les MRC de Deux-Montagnes, Les Moulins et Thérèse-de Blainville. La localisation de la MRC de Mirabel fait que plus de 400 hectares se localisent de manière préférentielle à proximité de l'autoroute 15.

TABLEAU 42

Terrains vacants développables en couronne Nord¹⁰

	Corridor 640 (1 km) (hectares)	Reste du territoire (hectares)	Total (hectares)
MRC Thérèse-de Blainville	71	391	462
Commerciale et de services	2	11	14
Multifonctionnelle	14	43	57
Résidentielle	54	338	392
MRC L'Assomption	15	119	134
Urbaine	15	119	134
MRC Deux-Montagnes	243	232	475
Urbaine	243	232	475
MRC de Mirabel		403	403
Commerciale artérielle	0	20	20
Commerciale lourde	0	31	31
Commerciale régionale	0	40	40
Multifonctionnelle TOD	0	28	28
Urbaine	0	267	267
Villageoise	0	17	17
MRC Les Moulins	305	868	1 173
Total	634	2 014	2 648

¹⁰ La nomenclature des affectations fait référence à celle contenue dans les données fournies par chacune des MRC.

Le tableau suivant présente la part des terrains vacants développables qui se concentre dans un rayon d'un kilomètre autour de l'autoroute 640. Au total, 24% des superficies développables se concentrent à proximité de la 640 alors que 76% se situe en dehors du périmètre identifié.

Cependant, pour la MRC de Deux-Montagnes, la proximité avec l'axe de transport routier concerne plus de la moitié des terrains développables. Dans la MRC Thérèse-de-Blainville le quart des terrains vacants affectés « multifonctionnels » se localisent dans ce corridor également. Dans la MRC Les Moulins, 85% des terrains multifonctionnels se situent dans la proximité immédiate de l'autoroute 640.

TABLEAU 43

Terrains vacants développables en couronne Nord (%)

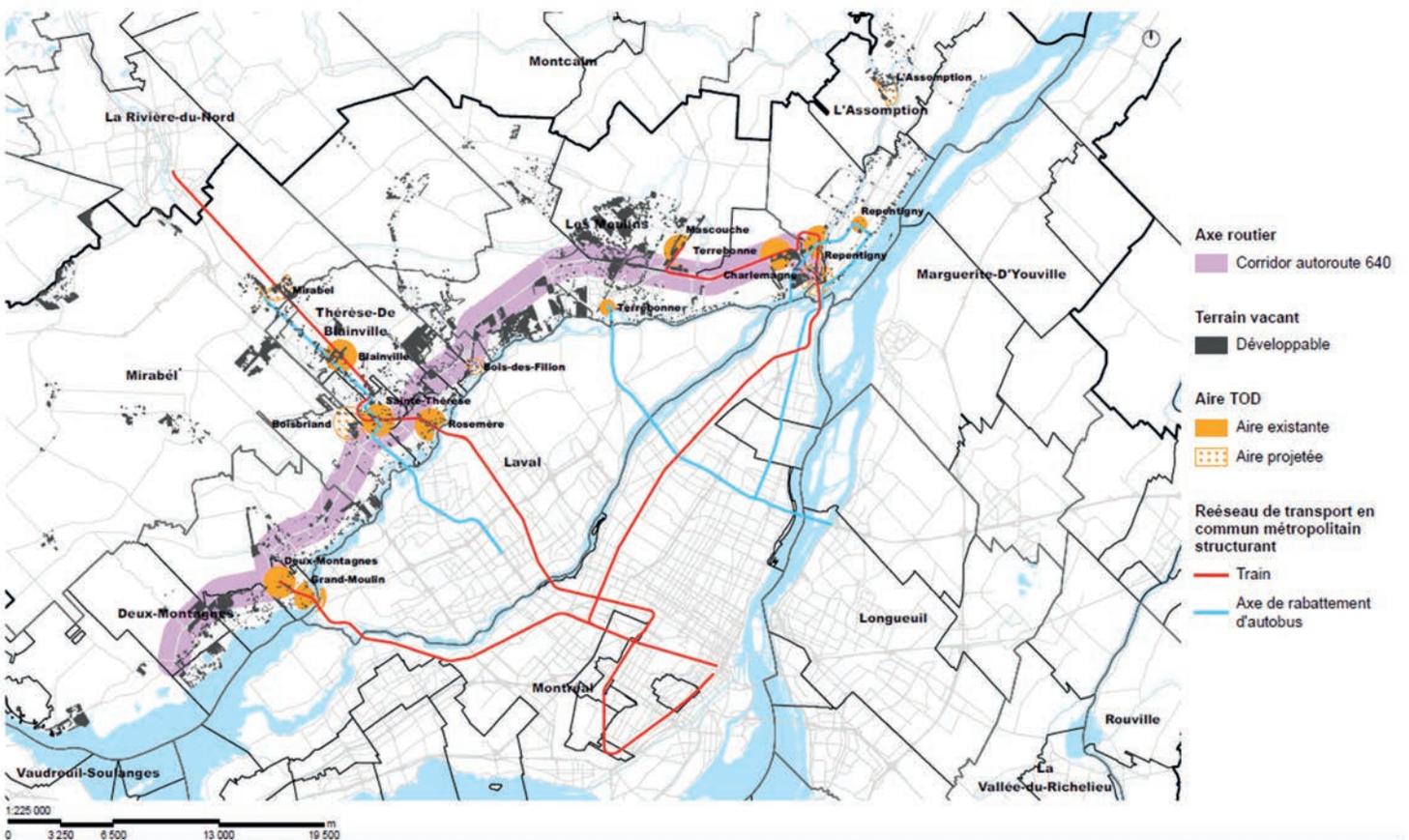
	Corridor 640 (1 km) (%)	Autre (%)
MRC Thérèse-de Blainville	15%	85%
Commerciale et de services	18%	82%
Multifonctionnelle	25%	75%
Résidentielle	14%	86%
MRC L'Assomption	12%	88%
Urbaine	12%	88%
MRC Deux-Montagnes	51%	49%
Urbaine	51%	49%
MRC de Mirabel	0%	100%
Commerciale artérielle	0%	100%
Commerciale lourde	0%	100%
Commerciale régionale	0%	100%
Multifonctionnelle TOD	0%	100%
Urbaine	0%	100%
Villageoise	0%	100%
MRC Les Moulins	42%	58%
Multifonctionnelle	85%	15%
Multifonctionnelle TOD	46%	54%
Urbaine	11%	89%
Périurbaine	25%	75%
Périurbaine à développement champêtre	0%	100%
Industrielle	24%	76%
Pôles d'emploi mixtes	100%	0%
Total	24%	76%

La carte suivante présente la répartition de ces terrains vacants sur le territoire de la couronne Nord. L'analyse met en évidence que les terrains qui ne se situent pas dans le corridor d'un kilomètre de rayon autour de l'autoroute se localisent néanmoins dans un rayon de quelques kilomètres autour de cet axe.

Il est fort probable que l'axe de l'autoroute 640 jouera toutefois un rôle déterminant dans leur développement. Ceci est d'autant plus probable que les terrains vacants ne se situent pas non plus dans la proximité immédiate ou à l'intérieur des aires TOD définies autour des axes de transport structurants radiaux de la couronne Nord (sauf pour la MRC L'Assomption).

FIGURE 9

Terrains vacants développables de la couronne Nord et aires TOD (existantes et projetées)



4.2 LES AIRES TOD EXISTANTES ET PROJETÉES

La CMM a encouragé les villes et municipalités de la couronne Nord à développer des aires TOD (Transit Oriented Development) dans une perspective de durabilité urbaine. Dans son PMAD de 2012, la CMM entend orienter le développement futur autour des points d'accès aux équipements de transport collectif.

En effet, les aires TOD doivent permettre d'orienter l'urbanisation projetée dans un rayon d'un kilomètre autour des stations, actuelles et projetées, de métro, de train de banlieue, de service léger sur rail (SLR) et de services rapides par autobus. Il s'agit d'augmenter le nombre de résidents dans un secteur à proximité d'un service de transport afin d'en favoriser l'utilisation. Pour ce faire, une densification du cadre bâti est favorisée sur les terrains vacants ou à redévelopper. Elle fixe des objectifs en termes de seuils minimaux de densité résidentiels et de captation de la croissance démographique. D'ici 2031, 40% de la croissance des ménages devrait se localiser dans les 155 aires de la CMM.

Cette section analyse donc le développement urbain spécifique des aires TOD autour des pôles intermodaux du transport en commun de la couronne Nord, sur la base des Programmes Particuliers d'Urbanisme (PPU) développés par les villes, municipalités et MRC comprises dans le territoire à l'étude.

4.2.1 Les aires TOD en couronne Nord

Un total de dix aires TOD est présent sur le territoire de la couronne Nord. Ces aires TOD s'étendent dans un rayon d'un kilomètre autour des gares de train et un rayon de 500 mètres autour des aires de stationnement incitatif (voir carte précédente).

■ Aire TOD de la Gare de Deux-Montagnes et gare du REM projetée;

■ Aire TOD de la Gare Grand-Moulin et gare du REM projetée;

■ Aire TOD de la Gare de Rosemère;

■ Aire TOD de la Gare de Sainte-Thérèse;

■ Aire TOD de la Gare de Blainville;

■ Aire TOD de la Gare de Mascouche;

■ Aire TOD de la Gare de Terrebonne;

■ Aire TOD de la Gare de Repentigny;

■ Aire TOD du Terminus de Terrebonne;

■ Aire TOD du Terminus de Repentigny.

Par ailleurs, cinq aires TOD projetées étaient également identifiées au PMAD. Ces aires TOD ne sont pas encore concrétisées puisque les projets sont encore à l'étude. C'est le cas des aires TOD suivantes :

■ Aire TOD de la gare projetée de Mirabel – localisation précise à déterminer

■ Aire TOD de la gare projetée de Boisbriand.

■ Aire TOD du stationnement projeté de Bois-des-Filion;

■ Aire TOD de la gare projetée de Charlemagne;

■ Aire TOD de la gare projetée de L'Assomption.

4.2.2 Le développement existant et futur des aires TOD

L'analyse des aires TOD de la couronne Nord a été réalisée à partir des fiches produites par la CMM en 2015 (extraits des fiches disponibles en annexes). Lorsque de l'information actualisée a pu être obtenue auprès des villes et des MRC, les données ont été ajustées.¹¹ Les données compilées ci-dessous permettent d'observer que les aires TOD de la couronne Nord contribuent faiblement à remplir les objectifs de densité, d'attraction des nouveaux ménages et d'utilisation du transport en commun visé par le PMAD :

- Les aires TOD présentent une faible densité résidentielle;
- Les possibilités de développement ou de redéveloppement sont limitées par la disponibilité foncière;
- Le profil des déplacements des résidents montre que l'auto reste le mode de transport prédominant.

Avec un total de 50 606 résidents, les aires TOD existantes et projetées représentaient moins de 10% de la population des cinq MRC à l'étude dans la présente note technique. Par ailleurs, l'analyse de la densité résidentielle des aires TOD montrait que ces dernières se situaient bien en deçà des seuils visés par la CMM.

Seule l'aire TOD de la Gare de Sainte-Thérèse se rapproche du seuil minimal visé pour les aires TOD autour des gares de train de banlieue, avec 38 logements par hectare (seuil de 40 à 110 logements par hectare). L'aire TOD du terminus de Repentigny se situe correctement par rapport aux objectifs visés pour les axes de rabattement (entre 30 et 80 logements par hectare). L'aire TOD de la gare projetée de Boisbriand atteint des seuils de densité plus importants que toutes les autres (91 logements par hectare).

TABLEAU 44

Population et densité résidentielle des aires TOD existantes en couronne Nord

Aire TOD	Population	Densité résidentielle moyenne (logements/hectare)
Aire TOD de la Gare de Deux-Montagnes/gare REM projetée	7 495	20
Aire TOD de la Gare Grand-Moulin/gare REM projetée	5 395	15
Aire TOD de la Gare de Rosemère	3 610	7
Aire TOD de la Gare de Sainte-Thérèse	8 575	38
Aire TOD de la Gare de Blainville	5 460	18
Aire TOD de la Gare de Mascouche	2 370	21
Aire TOD de la Gare de Terrebonne	2 490	16
Aire TOD de la Gare de Repentigny	2 400	17
Aire TOD du Terminus de Terrebonne	1 420	19
Aire TOD du Terminus de Repentigny	1 485	49
Total	40 700	22

¹¹ Dans ce cas, un astérisque (*) a été indiqué à côté des données concernées.

TABLEAU 45

Population et densité résidentielle des aires TOD projetées en couronne Nord

Aire TOD	Population	Densité résidentielle moyenne (logements/hectare)
Aire TOD de la gare projetée de Boisbriand*	2 851*	91*
Aire TOD de la gare projetée de Bois-des-Filion	1 680	19
Aire TOD de la gare projetée de Charlemagne	3 430	28
Aire TOD de la gare projetée de l'Assomption	1 945	17
Total	9 906	38,7

* Les données de densité résidentielle moyenne actuelles pour la gare projetée de Boisbriand ont été actualisées en fonction des données transmises par la Ville de Boisbriand en juin 2020. Celle-ci évalue que 1 296 logements sont actuellement construits sur le territoire de l'aire TOD de la gare projetée de Boisbriand. La CMM utilise un nombre moyen de personnes par logement de l'ordre de 2,2. Ce ration de référence permet d'estimer que la population actuelle de l'aire TOD est de 2 851 personnes environ.

Quelles sont les possibilités pour les aires TOD d'attirer 40% de la croissance des ménages de la CMM d'ici 2031 ? L'évaluation de cette possibilité repose sur l'analyse du potentiel de développement et de redéveloppement en termes d'usages résidentiel et mixte pour chacune des aires TOD à l'étude.

L'examen des terrains ouverts au développement ou au redéveloppement met en évidence que 179 hectares environ pourraient supporter la construction de nouveaux logements. Il a été évalué, en fonction des densités résidentielles projetées, que 4 977 nouveaux logements pourraient être construits d'ici 2031 dans les aires TOD existantes et projetées. Par ailleurs, certaines aires TOD, comme celle de la gare de Terrebonne présentent d'importantes contraintes au développement (46% de l'aire est composée de terres agricoles) ou alors elles présentent une faible variété d'usages susceptibles d'attirer de nouveaux résidents. Pour cette aire, 1% de la superficie est dédiée à l'usage commercial, 3% est réservé à l'usage

institutionnel et aucun espace n'est dédié au bureau ou à l'industrie.

Ce potentiel total apparaît très limité, notamment au vu de la croissance attendue des ménages dans la CMM. Selon les prévisions de l'Institut de la Statistique du Québec, la couronne Nord devrait accueillir 59 980 nouveaux ménages entre 2016 et 2041. Le bulletin Perspective Grand Montréal de la CMM en novembre 2015 signalait que l'essentiel de cette augmentation se produirait entre 2016 et 2031 (47 600 nouveaux ménages).¹²

Dans les deux cas, le potentiel de développement et de redéveloppement des aires TOD de la couronne Nord (en termes de logements) ne permettrait d'accueillir que 8% de la croissance prévue entre 2016 et 2041, et à peine plus de 10% de la croissance prévue entre 2016 et 2031. Ce pourcentage est bien inférieur à l'objectif de 40 % ciblé dans le PMAD.

¹² Communauté métropolitaine de Montréal (2015). « Projections démographiques. 221 000 nouveaux ménages attendus dans le grand Montréal pour la période 2016-2031 ». Perspective Grand Montréal, Novembre, 8 pages. En ligne : https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/02/29_Perspective.pdf, consulté le 1er mai 2020.

Les aires TOD existantes pour lesquelles le potentiel de développement ou de redéveloppement est le plus élevé sont celles de Sainte-Thérèse, Blainville, Mascouche et Terrebonne. Ces trois aires concentrent 94% du potentiel de logements dans les aires TOD de la couronne Nord. Les six autres aires TOD disposent d'une capacité extrêmement limitée à accueillir de nouveaux projets résidentiels. Cette situation est d'autant plus problématique que deux de ces aires (Deux-Montagnes, Grand-Moulin) devraient aussi bénéficier prochainement d'un regain d'intérêt, en raison de l'arrivée planifiée du REM. Quatre des cinq aires

TOD projetées disposent aussi d'une capacité allant de 202 (L'Assomption) à 690 logements (Charlemagne).

On peut en conclure que le futur développement résidentiel et mixte de la couronne Nord ne se concentrera pas de manière prioritaire autour des gares de transport en commun structurant ni des terminus d'autobus. Il ciblera des espaces où la capacité en termes de nombre de logements est plus importante.

TABLEAU 46

Potentiel de développement et de redéveloppement dans les aires TOD existantes et projetées en couronne Nord

Aire TOD	Potentiel développement (hectares)	Potentiel redéveloppement (hectares)	Potentiel de logements (nombre)
Aire TOD de la Gare de Deux-Montagnes/gare REM projetée	1	0	20
Aire TOD de la Gare Grand-Moulin/gare REM projetée	2	2	83
Aire TOD de la Gare de Rosemère	0	2	38
Aire TOD de la Gare de Sainte-Thérèse	2	21	467
Aire TOD de la Gare de Blainville	10	3	296
Aire TOD de la Gare de Mascouche	13	48	1 923
Aire TOD de la Gare de Terrebonne	8	0	284
Aire TOD de la Gare de Repentigny	0	1	26
Aire TOD du Terminus de Terrebonne	0	0	5
Aire TOD du Terminus de Repentigny	0	1	15
Total	36	78	3 157
Aire TOD de la gare projetée de Mirabel	17	0	612
Aire TOD de la gare projetée de Boisbriand*	3,3*	0	278*
Aire TOD de la gare projetée de Bois-des-Filion	0	2	38
Aire TOD de la gare projetée de Charlemagne	5	29	690
Aire TOD de la gare projetée de L'Assomption	7	2	202
Total	32,3	33	1 820

* Le potentiel de développement et le potentiel de logement de la Ville de Boisbriand correspondent aux données transmises en juin 2020 à propos des projets en cours de développement dans l'aire TOD de la gare projetée.

Il convient finalement de s'interroger sur la capacité des aires TOD à remplir la mission de rapprocher les résidents de la couronne Nord de pratiques de mobilité davantage tournées vers le transport collectif. L'analyse de la part modale des déplacements des résidents des aires TOD de la couronne Nord permet de conclure que leur profil ressemble à celui identifié pour l'ensemble des résidents de la couronne Nord.

L'usage de l'auto reste prédominant, à 82%. Cette part est faiblement inférieure dans les aires TOD projetées, avec 78%. En pointe matinale, à l'échelle de la couronne Nord, la part modale des déplacements avait montré que plus de 80% de ceux-ci se faisaient en voiture. Les pratiques des résidents des aires TOD ne sont donc pas différentes de celles des autres résidents de la couronne Nord.

Il existe des variations entre les aires TOD. Celles localisées autour des gares de train de banlieue des lignes Deux-Montagnes et Saint-Jérôme présentent de plus faibles parts modales pour l'auto et une utilisation plus importante du transport en commun.

TABLEAU 47

La part modale du transport dans les aires TOD

	Taux de motorisation	Auto (%)	Autres (%)	Transport en commun (%)
Aire TOD de la Gare de Deux-Montagnes/gare REM projetée	1,6	70%	12%	10%
Aire TOD de la Gare Grand-Moulin/gare REM projetée	1,5	70%	8%	12%
Aire TOD de la Gare de Rosemère	1,8	70%	14%	5%
Aire TOD de la Gare de Sainte-Thérèse	1,1	76%	5%	11%
Aire TOD de la Gare de Blainville	1,6	88%	5%	3%
Aire TOD de la Gare de Mascouche	1,9	86%	3%	2%
Aire TOD de la Gare de Terrebonne	2,3	90%	6%	2%
Aire TOD de la Gare de Repentigny	1,7	88%	5%	3%
Aire TOD du Terminus de Terrebonne	1,6	90%	0%	6%
Aire TOD du Terminus de Repentigny	1,2	94%	1%	2%
Total	1,6	82%	6%	6%
Aire TOD de la gare projetée de Mirabel	1,9	73%	8%	2%
Aire TOD de la gare projetée de Boisbriand	1,8	93%	1%	2%
Aire TOD de la gare projetée de Bois-des-Filion	1,4	71%	9%	13%
Aire TOD de la gare projetée de Charlemagne	1,3	78%	5%	5%
Aire TOD de la gare projetée de L'Assomption	1,7	77%	20%	0%
Total	1,6	78%	9%	4%

Cependant, la part modale du transport en commun ne dépasse pas 12% et sa moyenne s'établit à 6% pour les aires TOD existantes. Elle s'établit à 4% pour les aires TOD projetées. Les grands utilisateurs du transport en commun sont les étudiants de tous niveaux. Le transport actif (marche, vélo) est de nature résiduelle, sauf dans l'aire TOD de la gare projetée de Mirabel, où 17% des déplacements se font selon ce mode.

Les formes urbaines des aires TOD devraient pourtant inciter la population à utiliser davantage le transport en commun. Le déficit d'utilisation et la prédominance de l'automobile signalent une faible réussite de cette stratégie en couronne Nord. Cette situation est d'autant plus visible dans les aires TOD qui ne sont pas reliées à des infrastructures de transport en commun structurantes, comme le train.

La comparaison de ces données avec les grandes dynamiques des déplacements observées dans les enquêtes Origine Destination invite à s'interroger sur l'adéquation entre l'organisation des réseaux de transport en commun en couronne Nord et les activités des résidents.

FAITS SAILLANTS – LE DÉVELOPPEMENT ACTUEL ET PROJETÉ

L'analyse du développement des territoires des cinq MRC de la couronne Nord a permis de mettre en évidence la relative saturation du périmètre urbain existant, la pression foncière sur la zone agricole et la concentration du développement dans la bande de territoire située de part et d'autre de l'autoroute 640 ainsi qu'entre cet axe et la rivière des Mille-Îles.

L'analyse de la localisation des principaux projets de développement résidentiel, commercial (logistique) et industriel (agro-technologique) a permis de souligner le caractère structurant de l'autoroute 640 pour ces différentes entreprises. Notamment, l'axe autoroutier apparaît comme un atout déterminant dans la mise en valeur de vastes territoires, à l'ouest dans la MRC de Deux-Montagnes et à l'est dans la MRC Les Moulins. Dans la MRC de Mirabel, le développement tire parti de l'autoroute 15, mais la connectivité avec la 640 est un atout essentiel également.

Enfin, l'analyse de la distribution des terrains vacants montre qu'un quart environ de ces derniers se localise dans un rayon d'un kilomètre autour de la 640. Cette proportion est variable selon les MRC. Toutefois, les terrains vacants développables qui ne se situent pas dans ce périmètre se localisent dans un rayon de quelques kilomètres à peine autour de cet équipement de transport. Il est fort probable que cet axe continue de jouer un rôle majeur dans la mesure où une infime partie de ces terrains se situe dans les aires TOD, pourtant ciblées pour le développement durable par le PMAD.

Bien que le projet de REM prévoie une connexion à deux stations de trains existantes sur le territoire de la couronne Nord, soit les Gares Grand Moulin et Deux-Montagnes, il n'en reste pas moins que les municipalités de la couronne Nord ne comptent aucun réseau de transport structurant

permettant de se déplacer sur l'ensemble de son territoire, et ce principalement dans l'axe est-ouest.

Il est particulièrement éloquent que, dans les aires TOD de la couronne Nord analysées ci-dessus, environ 90% des déplacements se réalisent en auto. Les aires TOD sont pourtant prévues pour favoriser les liens fonctionnels entre la fonction résidentielle et commerciale ainsi que le transport en commun. Or, les réseaux existants ne satisfont pas la demande.

Au cours des prochaines années, la population dans les secteurs des TOD devrait augmenter. Selon les fiches préparées par la CMM en 2015, les aires TOD sur la couronne Nord pourraient accueillir physiquement 4 940 nouveaux ménages. Cette capacité d'accueil représente donc environ 8 % de l'ensemble des nouveaux ménages attendus au cours de la période 2016 – 2041 (59 980 ménages). Ce pourcentage est relativement différent du 40 % identifié dans le PMAD.

Considérant qu'il y a un manque évident en termes de réseau de transport en commun structurant, que les impacts de l'ajout d'un réseau de transport sur la croissance du marché immobilier dans les secteurs avoisinants les stations sont connues et que la CMM souhaite augmenter la densité minimale dans les aires TOD, il est évident que le développement d'un tel réseau est nécessaire et favoriserait aussi le soutien à la croissance économique dans la couronne Nord.

En termes prospectifs, l'impact de la COVID-19 (télétravail, études à distance) pourrait se traduire par un accroissement de la demande résidentielle et par un creusement du déficit en transport collectif. En septembre 2020, une enquête conjoncturelle sur le marché immobilier de la région de Montréal signalait que des municipalités et villes localisées à environ une heure de Montréal, notamment en couronne Nord, avaient connu une explosion des transactions, de l'ordre de +27% à +56%.¹³

¹³ La Presse Canadienne (2020). L'exode des Montréalais vers les banlieues s'accélère et fait bondir les prix. Radio Canada, 4 septembre. En ligne : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1731472/montreal-exode-banlieue-immobilier-covid-apciq>, consulté le 7 octobre 2020.

5. RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN

L'analyse de l'emploi et des déplacements a permis de mettre en évidence que la couronne Nord faisait face à une diversification de sa structure économique, à un essor du nombre d'emplois ainsi qu'à une augmentation globale de la rétention des travailleurs sur son territoire.

Les déplacements pour études ont aussi connu un accroissement notoire, lié au développement récent de pôles d'instruction postsecondaire et universitaire sur le territoire à l'étude ou à proximité. Pourtant, le maintien de la part de l'auto dans les déplacements motorisés suggère que les résidents de la couronne Nord ne disposent pas des moyens de se déplacer en transports en commun pour se rendre sur les lieux de leurs activités.

Le fort accroissement de la part du transport en commun durant la période 2008-2013, laquelle était aussi marquée par un nombre de déplacements importants en provenance de la couronne Nord et vers le centre-ville de Montréal signalait pourtant que les résidents étaient prêts à remplacer l'usage de l'auto par le transport collectif dès lors que les réseaux existants leur permettaient de se déplacer de manière efficace et logique vers leur lieu d'activité.

Le constat mitigé sur le développement existant et futur dans les aires TOD, la faible capacité de ces formes urbaines existantes et projetées à stimuler la mobilité en transport en commun en couronne Nord ainsi que l'identification de pôles de développement futurs situés hors de ces aires, à proximité des axes autoroutiers existants (640, principalement) permet d'interroger l'organisation actuelle des transports en commun en couronne Nord.

À cette fin, la présente section analyse, à l'aide de cartes de synthèse :

- L'organisation des principaux réseaux de transport en commun existants dans la couronne Nord, et ce sur la base des données fournies par l'ARTM et exo;

- Les projets de transport en commun actuellement développés par différents territoires de la CMM.

La section s'achève sur une présentation du maillage autoroutier, notamment en couronne Nord, l'autoroute 640 restant le principal axe de déplacements (auto) dans une direction est-ouest, à défaut d'alternatives efficaces en matière de transport en commun.

5.1 LES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN EXISTANTS

Les réseaux de transport en commun existants en couronne Nord sont les suivants :

- Les lignes de train de banlieue (Deux-Montagnes, Saint-Jérôme, Mascouche) et leurs gares respectives;

- Les lignes d'autobus, les voies réservées et leurs terminus, ainsi que des services spécifiques (navettes expresses, taxibus).

Les deux sections suivantes présentent une brève description de l'organisation de chacun de ces réseaux ainsi qu'une analyse de leur organisation, de leur fréquence et de leur pertinence au vu des dynamiques de déplacements et de développement présentées précédemment.

5.1.1 Trains de banlieue

Les cinq MRC comprises dans la couronne Nord de la CMM sont desservies, à des niveaux variés, par le réseau de train de banlieue grâce aux lignes Deux-Montagnes, Saint-Jérôme et Mascouche.

Les lignes de trains de banlieue proposent des connexion nord-sud, en structure radiale reliant les périphéries au centre de Montréal. Aucune ne propose de connexion est-ouest :

■ La ligne de Deux-Montagnes est située à l'ouest de la couronne Nord et relie la Gare Centrale de Montréal à la Ville de Deux-Montagnes. Construite en 1918, il s'agit de la plus ancienne ligne ferroviaire électrifiée du Grand Montréal. Elle comprend deux gares sur le territoire de la couronne Nord, soit la Gare de Deux-Montagnes et la Gare de Grand-Moulin. Selon le rapport annuel d'exo daté de 2018, la ligne de Deux-Montagnes est la ligne de train la plus achalandée avec un total de 7 284 100 passagers au courant de l'année. La ligne de Deux-Montagnes offre le plus grand nombre de départs quotidiens en direction de Montréal avec un total de 17 départs. Cependant aucun service n'est offert la fin de semaine ni les jours fériés.

■ La ligne Saint-Jérôme connecte la Gare Lucien-l'Allier à la Gare de Saint-Jérôme. Cette ligne était initialement un projet temporaire, ouvert en 1997 pour soulager temporairement les enjeux de congestion liés aux travaux effectués sur le pont Marius-Dufresne entre Rosemère et Laval. La ligne a été consolidée en raison de son succès. La ligne comprend trois gares sur le territoire de la couronne Nord soit la Gare de Sainte-Thérèse, la Gare de Rosemère et la Gare de Blainville. La ligne de Saint-Jérôme est la troisième ligne de train la plus achalandée avec un total de 3 261 600 passagers au courant de l'année 2018. La ligne de Saint-Jérôme offre un total de 14 départs par jour, en semaine, en direction de Montréal. Aucun service n'est offert durant la fin de semaine ni les jours fériés.

■ La ligne Mascouche connecte la Gare Centrale de Montréal à la Gare de Mascouche. Ouverte en 2014, il s'agit de la ligne de train de banlieue la plus récente en

couronne Nord. La ligne comprend trois gares sur le territoire de la couronne Nord soit la Gare de Mascouche, la Gare de Terrebonne et la Gare de Repentigny. Cette ligne représente la cinquième la plus achalandée avec un total de 1 852 300 passagers en 2018. La ligne de Mascouche propose 8 départs en semaine en direction de Montréal et aucun service la fin de semaine et les jours fériés.

Les gares de train situées sur le territoire de la couronne Nord sont au nombre de huit. Toutes disposent d'infrastructures de stationnement incitatif, de stationnement de covoiturage et de stationnement pour vélo. Le tableau et la carte suivante présentent ces équipements ainsi que la distribution des lignes de train de banlieue et de leurs gares sur le territoire de la couronne Nord.

Une brève analyse met en évidence que ce réseau de transport structurant présente un maillage incomplet du territoire sur la couronne Nord. Malgré la présence de trois lignes de trains et de huit gares sur le territoire de la couronne Nord, aucune ligne de transport structurant ne permet de connexion est-ouest dans la région. Par ailleurs, le nombre de départs offert varie entre 8 et 17 par jour, durant la semaine, à une cadence qui varie entre 30 minutes et 1 heure aux heures de pointe. Aucun service n'est offert la fin de semaine ou durant les jours fériés.

Ce service déjà limité doit aussi faire face à de nombreux problèmes de ponctualité ce qui rend la fiabilité du réseau peu enviable. En effet, les voies ferrées utilisées par les trains de banlieue appartiennent à des compagnies ferroviaires de marchandises soit le Canadien Pacifique (CP) et le Canadien National (CN).

La priorité est donnée aux trains de marchandises et non aux trains de passagers. Avec l'augmentation de l'achalandage des réseaux de transport structurant et de l'offre, la cohabitation des services ferroviaires devient de plus en plus difficile, notamment aux heures de pointe. Il est ardu d'inciter les résidents de la couronne Nord à utiliser le transport en commun et de les fidéliser si le service offert ne présente pas beaucoup d'options et de flexibilité dans les horaires et si, en plus, le service n'est pas fiable.

TABLEAU 48

Équipements des gares de train de banlieue en couronne Nord

Ligne	Gare	Durée du trajet jusqu'à la gare centrale	Places de stationnement Incitatif	Places de stationnement covoiturage	Places de stationnement Vélo
Exo 6 Deux-Montagnes	Deux-Montagnes	40 minutes	1256	123	247
	Grand-Moulin	37 minutes	304	33	44
Exo 2 Saint-Jérôme	Blainville	75 minutes	576	4	36
	Rosemère	75 minutes	680	10	82
	Sainte-Thérèse	55 minutes	382	7	64
Exo 5 Mascouche	Mascouche	65 minutes	680	2	24
	Terrebonne	60 minutes	726	9	75
	Repentigny	55 minutes	587	2	47

Source : exo, 2018.

5.1.2 Lignes d'autobus

L'organisme de transport en commun exo divise le territoire de la couronne Nord en trois secteurs :

- Le secteur des Laurentides ;
- Le secteur Terrebonne-Mascouche;
- Le secteur L'Assomption.

Chacun de ces secteurs offre une gamme de services de transport en commun par autobus qui inclue des itinéraires locaux, des itinéraires offrant une connexion avec une station de métro ou un pôle intermodal et des itinéraires est-ouest sur la couronne Nord

Les itinéraires des lignes analysées tout comme les pôles intermodaux (connexion de différents modes de transport en commun) sont présentés sur les cartes suivantes.

Le secteur des Laurentides comprend 34 lignes d'autobus (sans les lignes desservant la Ville de Saint-Jérôme) :

- 24 des circuits d'autobus sont internes et permettent aux résidents d'accéder aux gares de train, aux bâtiments institutionnels et aux secteurs commerciaux et résidentiels;
- 7 circuits d'autobus localisés sur le territoire du secteur des Laurentides offrent une connexion avec une station de métro. Quatre lignes connectent l'ouest de la couronne Nord avec la station de métro Montmorency. Une ligne connecte directement Deux-Montagnes au centre-ville de Montréal. Deux autres lignes relient l'est de la couronne Nord avec la station de métro Cartier;

■ 3 circuits offrent des connexions est-ouest (Terrebonne et Rosemère ; Saint-Eustache et Sainte-Thérèse), avec des pôles intermodaux sur l'axe radial de la ligne de train de Saint-Jérôme.

La desserte du secteur Terrebonne-Mascouche fonctionne avec 35 lignes sur un principe similaire :

■ 23 circuits d'autobus internes permettent d'accéder à des points d'intérêts tels que les Cégeps de Terrebonne et de Lionel-Groulx, les bâtiments institutionnels, la Cité du sport, les Gares de Mascouche et de Terrebonne et les secteurs résidentiels;

■ 8 circuits offrent une connexion avec une station de métro (2 avec Montmorency ; 2 avec le boulevard Henri-Bourassa ; 4 avec le terminus Radisson);

■ 4 circuits d'autobus connectent avec une autre MRC de la couronne Nord (Thérèse-de Blainville).

Enfin, dans le secteur de L'Assomption, 12 lignes d'autobus offrent des options semblables :

■ 7 circuits d'autobus internes permettent d'accéder au Cégep de L'Assomption, aux galeries Rive Nord, au CLSC, au CHSLD multi-vocationnel, au terminus d'autobus, à la Gare de Repentigny et aux secteurs résidentiels;

■ 4 circuits externes permettant d'accéder à une station de métro (Radisson);

■ Un circuit d'autobus offre une connexion avec une autre MRC de la couronne Nord (Terrebonne).

Enfin, deux terminus d'autobus de grande envergure appartenant à l'ARTM sont présents sur le territoire de couronne Nord. Les terminus de Repentigny et de Terrebonne offrent une plate-forme intermodale (autobus) pour, respectivement, les lignes des secteurs de L'Assomption et de Terrebonne-Mascouche. Chacun offre des places de stationnement incitatif (respectivement : 291 et 850 places).

Enfin, des services spécifiques sont aussi offerts selon un horaire préétabli ou sur réservation :

■ Navettes expresses entre Mascouche, Terrebonne, Repentigny et le métro Radisson ;

■ Taxis collectifs desservant les secteurs à plus faible densité résidentielle (les 3 secteurs).

Dans une perspective d'analyse, on constate que la majorité des réseaux sont d'ordre local. Lorsqu'ils se connectent à d'autres réseaux de transport en commun, ils fonctionnent dans une perspective de rabattement des usagers vers les gares de train et les terminus d'autobus, c'est-à-dire vers les réseaux de transport en commun structurants radiaux, qui amènent au centre de l'agglomération de Montréal.

Par ailleurs, sur le plan de la distribution géographique, les lignes de transport en commun se concentrent principalement entre l'autoroute 640 (nord) et la rivière des Mille-Îles (sud), soit dans le secteur le plus densément peuplé et développé de la couronne Nord.

La couronne Nord propose dix-neuf circuits d'autobus permettant aux usagers de rejoindre une station de métro ou un débarcadère situé sur le territoire de la Ville de Laval ou de la Ville de Montréal. Ces trajets focalisent sur un déplacement radial des usagers, du nord vers le sud, de la couronne Nord vers le centre.

En comparaison, seuls huit circuits d'autobus offrent des connexions transversales orientées est-ouest. Celles-ci sont aussi organisées de manière à assurer l'intermodalité avec des modes de transport en commun radiaux comme la ligne de train de banlieue de Saint-Jérôme et l'autoroute 15.

Enfin, quelques lignes proposent la desserte directe entre la couronne Nord et le centre de Montréal, dans une perspective centre-périphérie.

Les déplacements en autobus ne bénéficient pas encore d'un aménagement favorisant la fluidité des circuits en période de congestion routière. Seules deux voies réservées d'une longueur modérée à très faible ont été identifiées (autoroute 25 vers l'autoroute 440 ; pont Le Gardeur entre Repentigny et l'île Bourdon).

FAITS SAILLANTS

Malgré la présence de trois lignes de train et de huit gares sur le territoire de la couronne Nord, aucune ligne de transport structurant ne permet de connexion est-ouest dans la région. Le nombre de départs offert varie entre 8 et 17 par jour, durant la semaine, à une cadence qui varie entre 30 minutes et 1 heure aux heures de pointe. De plus, aucun service n'est offert la fin de semaine ou durant les jours fériés.

Ce service déjà limité doit également faire face à de nombreux problèmes de ponctualité ce qui rend la fiabilité du réseau peu enviable. Une des raisons qui explique les problèmes de ponctualité réside dans le fait que les voies ferrées utilisées par les trains de banlieue appartiennent à des compagnies ferroviaires de marchandises soit le Canadien Pacifique (CP) et le Canadien National (CN).

La priorité est donnée aux trains de marchandises et non aux trains de passagers. Avec l'augmentation de l'achalandage et de l'offre, la cohabitation devient de plus en plus difficile, notamment aux heures de pointe. Il devient de plus en plus ardu d'inciter les gens à utiliser le transport en commun et de les fidéliser si le service offert ne présente pas beaucoup d'options et de flexibilité dans les horaires et si en plus le service n'est pas fiable.

19 lignes d'autobus de la couronne Nord, ce qui représente près du quart de la totalité des circuits offerts, offrent une connexion de la couronne à une station de métro. À titre comparatif, seulement 8 circuits d'autobus relient une MRC à une autre sur le territoire de la couronne Nord.

Il est également important de noter qu'aucune de ces lignes d'autobus ne permet de connexion est-ouest complète sur le territoire.

Les lignes d'autobus qui rabattent les usagers vers les stations de métro (Laval) peinent aussi à offrir un horaire fiable, principalement en raison de la congestion routière. La quasi-absence de voies réservées sur le territoire amplifie le problème : seules deux voies réservées sont proposées, sur de très courtes distances, sur une partie de l'autoroute 25 et sur le pont Le Gardeur.

La distribution géographique des circuits d'autobus se concentre de part et d'autre de l'autoroute 640 et au sud de celle-ci, jusqu'à la rivière des Mille-Îles. Cette multiplication des circuits dans ce secteur du territoire indique une concentration de population et d'activités qui justifierait la diversification de l'offre de transport en commun.

Pour le moment, les propositions existantes sont donc très limitées et ne représentent pas un réel incitatif à l'utilisation du transport en commun pour se déplacer. Il n'est donc pas étonnant que les résidents utilisent principalement leur véhicule pour se déplacer.

Le réseau qui a été mis en place, et qui – en partie – répond à une organisation historique (ligne ferroviaire Deux-Montagnes), ne correspond plus à l'importance démographique ni aux activités économiques de la couronne Nord. La desserte est organisée sur un plan radial, en direction nord-sud, vers Montréal, sans tenir compte de l'essor des activités suivant l'axe est-ouest.

FIGURE 11

Réseaux de transports en commun existants et projetés sur le territoire de la CMM

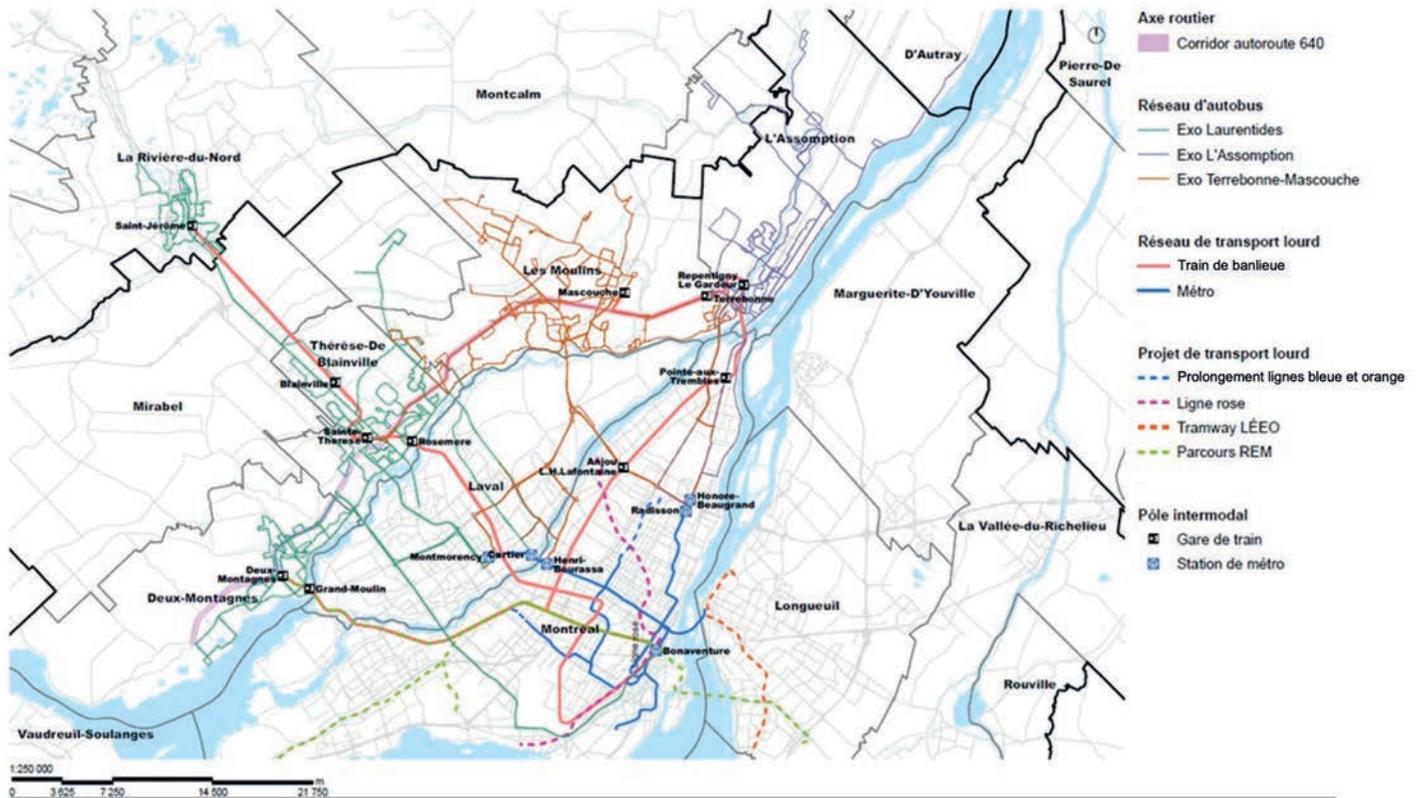
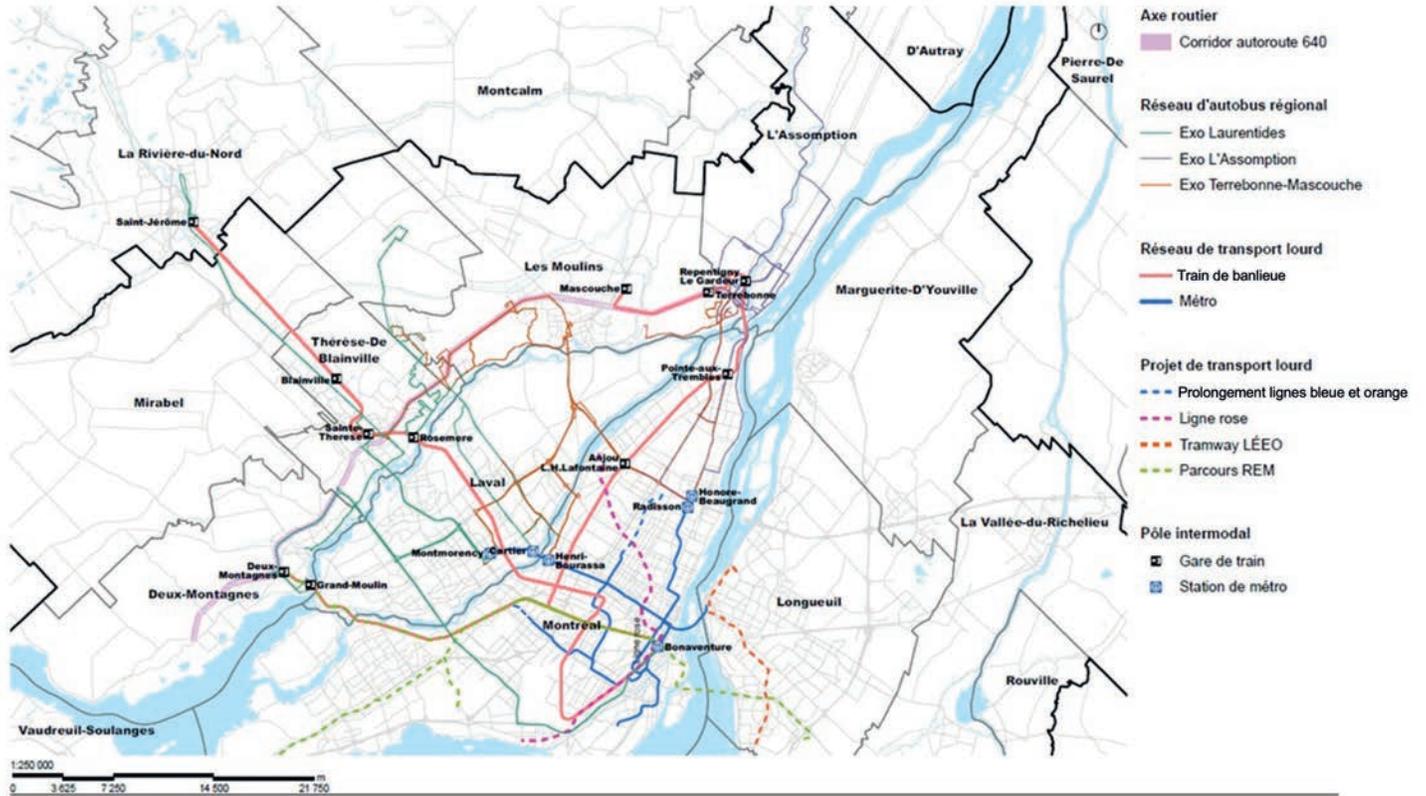


FIGURE 12

Circuits d'autobus connectant à une station de métro ou connectant à une autre MRC de la couronne Nord



5.2 LES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN EN PROJET

La CMM accueille aussi sur son territoire plusieurs projets de réseaux ou d'extension de réseaux de transport de commun qui permettraient de consolider les réseaux existants et d'en développer de nouveaux. Il est maintenant compris que si l'offre de transport en commun ne répond pas aux besoins des citoyens en termes de circuit offert, d'horaire et de tarif, ceux-ci ne l'utiliseront pas.

Or, l'analyse de ces projets permet surtout de continuer à mettre en évidence qu'il existe un découplage entre les dynamiques démographiques, de l'emploi, des déplacements, des activités économiques et du développement sur la couronne Nord d'une part, et les perspectives d'équipement du territoire en réseaux de transport structurants destinés, à moyen terme, à accompagner et consolider cet essor, d'autre part.

L'analyse porte sur les quatre services de transport suivants :

- Train : Réseau express métropolitain (REM);
- Bus : Service Rapide par Bus Pie-IX (SRB);
- Métro : prolongement des lignes bleue et orange et création de la ligne rose (métro sur l'île de Montréal);
- Tramway : projet de tramway LÉEO de la Ville de Longueuil.

5.2.1 RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN (REM)

Le REM devrait offrir un service de transport en commun rapide, fréquent et performant dans la région métropolitaine de Montréal. Actuellement en cours de construction, ce projet de grande envergure devrait s'étendre sur une longueur de 67 kilomètres. Le renforcement de l'intermodalité avec les réseaux de transport existants est aussi prévu : ainsi, le REM devrait assurer des connexions plus nombreuses au réseau de métro, de trains de banlieue et d'autobus.

À l'échelle de la couronne Nord ce projet aura probablement un retentissement très limité en matière de desserte supplémentaire. Construit sur le tracé des voies ferroviaires existantes (ligne Deux-Montagnes), le REM desservira les deux Gares de train existantes de Grand-Moulin et de Deux-Montagnes, situées à Deux-Montagnes. Ainsi, une seule municipalité de la couronne Nord, située à l'ouest du territoire, sera connectée à ce réseau structurant et aucune nouvelle station de train ne desservira ce territoire.

La création du REM avait pour principal objectif de desservir la couronne Sud et l'ouest de Montréal en plus de permettre une connexion à l'aéroport Pierre-Élliott-Trudeau. Le trajet proposé relie des points d'intérêts critiques sur le territoire de la CMM, ce qui permet d'offrir un réseau de transport complet et structurant. L'arrivée du REM a comme conséquence de créer un intérêt marqué pour les terrains adjacents aux stations annoncées, ce qui a déjà entraîné un redéveloppement et une densification de ces secteurs.

Pour la couronne Nord, le projet continue de s'inscrire dans une perspective de déplacements radiaux, orientés des banlieues vers le centre de Montréal. Il pourrait assurer une plus grande fluidité des déplacements entre l'ouest de l'île de Montréal et la couronne Sud de la région métropolitaine. Cependant, l'analyse des déplacements a aussi mis en évidence que ces deux secteurs occupaient une place limitée dans l'orientation des déplacements en provenance de la couronne Nord. Par ailleurs, l'analyse des aires TOD a aussi montré que celles ciblées par le REM (Grand-Moulin et Deux-Montagnes) figuraient au nombre de celles dont la capacité de développement ou de redéveloppement était parmi les plus limitées.

La conjoncture actuelle des travaux du REM a un impact important pour les usagers de la couronne Nord. Les travaux augmentent la durée des trajets pour les utilisateurs en direction et en provenance de la Gare Centrale, notamment sur les lignes en provenance de Repentigny (105 minutes au lieu de 60 minutes) et de Deux-Montagnes (75 minutes au lieu de 40 minutes). Le projet occasionnera un arrêt complet du service pendant 2 ans pour les usagers de la ligne Deux-Montagnes.

FIGURE 13

Trajet projeté du REM



Source : CDPQ INFRA, 2020

5.2.2 SERVICE RAPIDE PAR BUS PIE-IX

Le projet intégré du Service Rapide par Bus Pie-IX, actuellement en cours de construction, n'est pas situé sur le territoire de la couronne Nord. Cependant, il devrait proposer deux stations sur le territoire de la Ville de Laval et 18 stations sur l'île de Montréal. À ce titre, les possibilités de connexion avec les réseaux d'autobus existants en couronne Nord, et orientés vers le territoire de la Ville de Laval offrent un potentiel intéressant pour les résidents du territoire à l'étude.

Ce projet propose un trajet de près de 13 kilomètres en voie réservée le long du boulevard Pie-IX, entre le boulevard Saint-Martin à Laval et la rue Notre-Dame à Montréal. Ce projet offrira une connexion nord-sud rapide et efficace dont les résidents de la couronne Nord pourraient profiter afin de se déplacer vers Montréal.

FIGURE 14

Trajet projeté du SRB Pie-IX



Source : Société de transport de Montréal, 2020

5.2.3 PROLONGEMENT DES LIGNES BLEUE ET ORANGE ET CRÉATION DE LA LIGNE ROSE (MÉTRO)

La Société de Transport de Montréal (STM) travaille actuellement à l'expansion du métro de Montréal, et ce dans la perspective d'accroître les possibilités, pour les résidents, de se déplacer de manière efficace en transport en commun :

■ Le prolongement des lignes bleue et orange du métro de Montréal : le prolongement de la ligne bleue comprend l'ajout de cinq stations en direction de l'est et la prolongation de la ligne existante de 5,8 kilomètres. Deux terminus d'autobus et un stationnement incitatif d'environ 1 200 places sont également prévus. Ce nouveau trajet connecterait la station de métro Saint-Michel existante à la future station Anjou située à proximité des Galeries d'Anjou et de l'autoroute 25. Selon l'échéancier préliminaire, le nouveau tronçon devrait être inauguré en 2026. Le prolongement de la ligne orange devrait relier le métro Côte-Vertu à la future gare de REM Bois-Franc, avec l'ajout de deux stations. Les études concernant le prolongement devraient débuter entre 2021 et 2030.

■ La création de la ligne rose : ce projet a été mis de l'avant par Projet Montréal et Valérie Plante lors de la campagne électorale municipale de 2017. La ligne rose est un projet divisé en deux phases. La première phase prévoit un tunnel d'environ 20 kilomètres et 18 stations entre

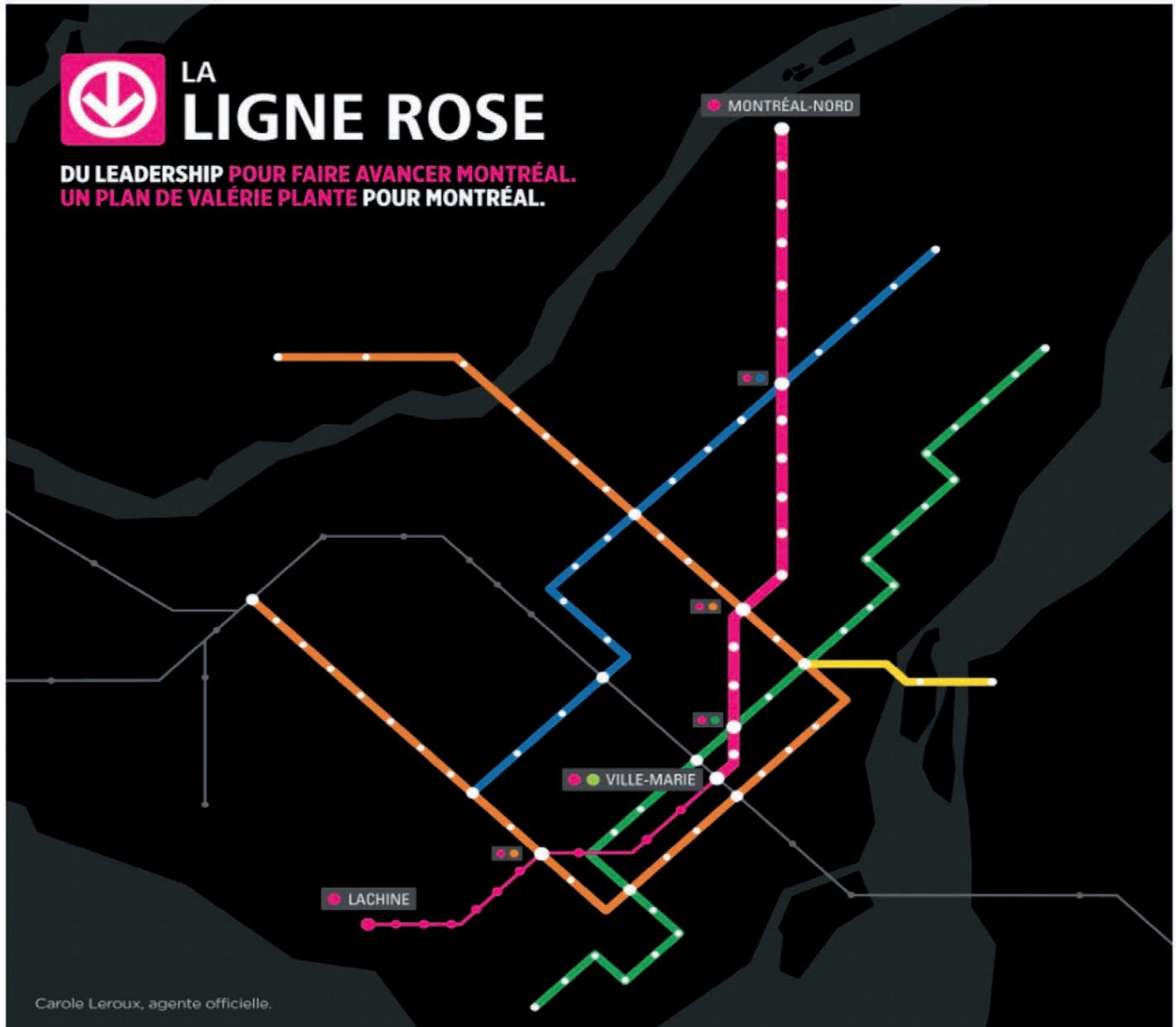
Montréal-Nord et le centre-ville de Montréal. La deuxième phase prévoit un trajet de surface d'une distance d'environ 10 kilomètres, et 11 stations reliant le centre-ville au secteur de Lachine. Le tracé proposé permettait de relier des secteurs de Montréal dont les connexions au transport en commun sont déficientes. Le projet permettrait aussi de désengorger une partie de la ligne orange située au centre-ville de Montréal. L'ARTM a complété une fiche d'avant-projet mais aucune décision n'a encore été prise.

Le projet de la ligne bleue offre des possibilités additionnelles de connexion avec la couronne Nord (via l'A-40, tel que demandé par la CN et même via l'A-25, pour le secteur de Terrebonne). Un rabattement des lignes de la CN vers le terminus Radisson est par ailleurs prévu. Le projet de prolongation de la ligne orange offre, quant à elle, la possibilité d'une prolongation en transport structurant vers Laval.

Néanmoins, les points d'entrée au métro de Montréal pour les résidents de la couronne Nord qui utilisent les services de transport en commun restent les stations localisées à Laval et reliées aux lignes de train de banlieue ainsi qu'aux autobus et aux services express (Cartier, Montmorency, Radisson). Le désengorgement de la ligne orange pourrait toutefois apporter un confort supplémentaire à ceux des usagers qui ont recours à cet itinéraire lors de leurs déplacements intermodaux depuis et vers la couronne Nord.

FIGURE 16

Trajet projeté de la ligne rose du métro de Montréal



Source: Projet Montréal, 2020.

5.2.4 PROJET DE TRAMWAY LÉEO DE LA VILLE DE LONGUEUIL

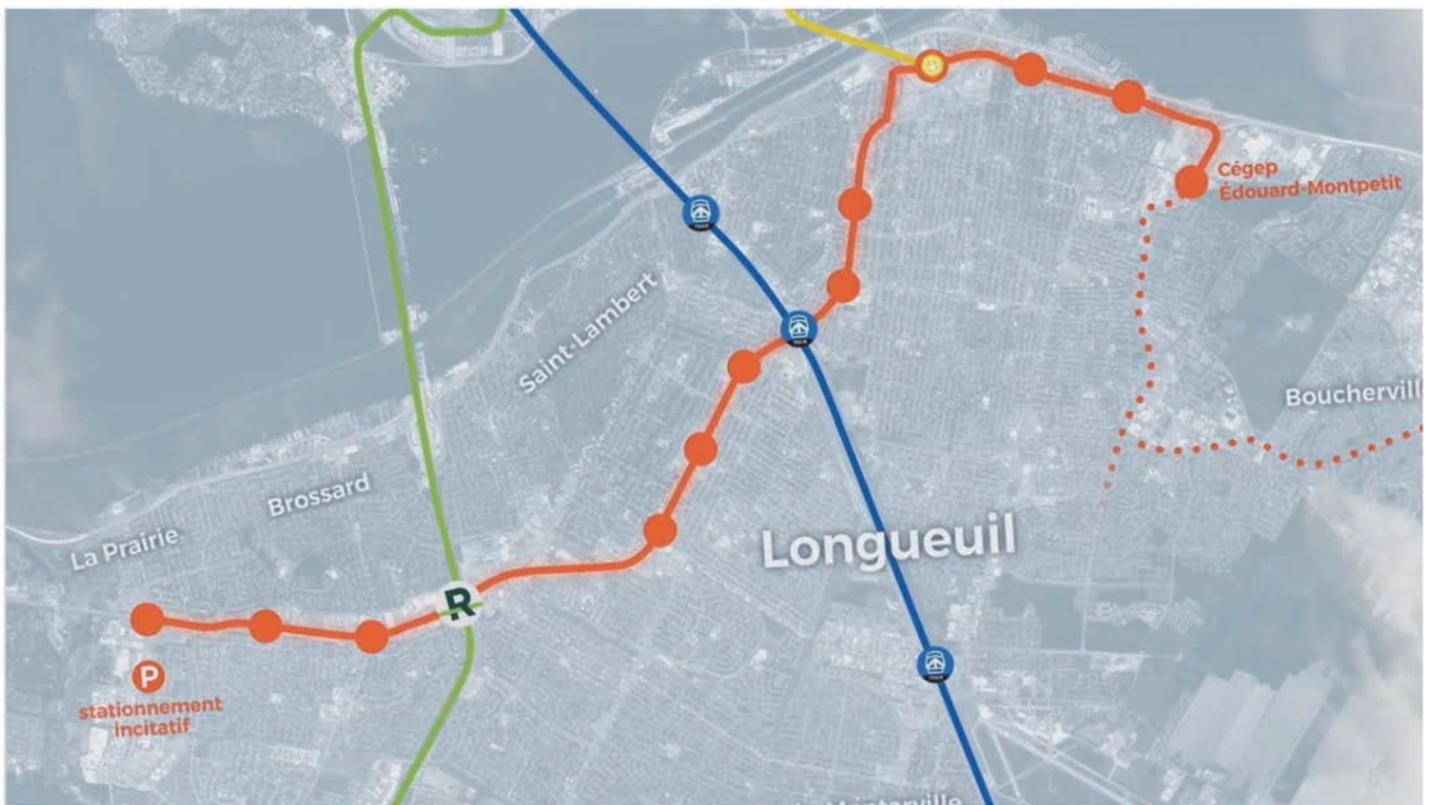
La Ville de Longueuil a fait part, en 2020, de son intention de créer une ligne de tramway LÉEO (lien électrique est-ouest) qui permettrait de relier le Cégep Édouard-Montpetit, le centre-ville de Longueuil la station de métro Longueuil et la future station Panama du REM. La majorité du trajet serait implantée le long du boulevard Taschereau ce qui permettrait de densifier, de verdier et de revitaliser cette artère. Il est souhaité que ce projet soit mis en service dans les dix à quinze prochaines années.

Le développement d'un réseau de transport structurant comme le tramway sur le territoire de la Ville de Longueuil met en évidence que les territoires métropolitains tentent d'offrir à leurs résidents des options robustes et efficaces pour accroître l'utilisation du transport en commun.

Le projet LÉEO s'inscrit dans un plan organisé en vue de soutenir la mobilité et le développement urbains. La Ville de Longueuil considère l'important potentiel de développement résidentiel associé à ce projet, tout comme les effets bénéfiques sur la décongestion de la région métropolitaine.¹⁴

FIGURE 17

Trajet projeté du tramway LÉEO de Longueuil



Source: Ville de Longueuil, 2020.

¹⁴ Lévesque, K. (2010). « LÉEO sur la Rive-Sud: un tramway pour la mobilité et le développement urbain ». La Presse +, 27 février. En ligne : <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/202002/27/01-5262648-leeo-sur-la-rive-sud-un-tramway-pour-la-mobilite-et-le-developpement-urbain.php>, consulté le 14 mai 2020.

5.3 RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR EXISTANT

Le PMAD de la CMM identifie, sur la carte 17, le réseau routier métropolitain. Cette carte permet de visualiser les principaux axes routiers nord-sud et est-ouest établis sur la couronne Nord.

Les autoroutes 13, 15 et 25 sont les liens routiers nord-sud les plus importants donnant un accès direct aux villes de Laval et de Montréal. La route 117, de moins grande envergure, reste tout de même un lien routier nord-sud important sur le territoire.

Les autoroutes 50, 640 et 40 sont les liens routiers permettant d'accéder aux portions est et ouest de la couronne Nord. L'autoroute 640 représente cependant le lien est-ouest central du territoire puisqu'elle couvre une vaste portion du territoire et qu'elle permet une connexion directe à l'autoroute 40.

Cette carte, en comparaison avec les analyses précédentes, met surtout en évidence que l'autoroute 640 reste l'axe de transport le plus structurant en couronne Nord, et ce à défaut d'infrastructures de transport en commun offrant des choix durables alternatifs à l'usage de l'auto en couronne Nord.

Selon une enquête publiée par l'observatoire du Grand Montréal en décembre 2019, les réseaux routiers atteignent presque le niveau de saturation. Selon Statistique Canada, le nombre de travailleurs se rendant au travail chaque matin en automobile en tant que conducteurs a augmenté de 140 000 de 2001 à 2016 sur le territoire du Grand Montréal, faisant ainsi augmenter la pression sur les réseaux routiers.

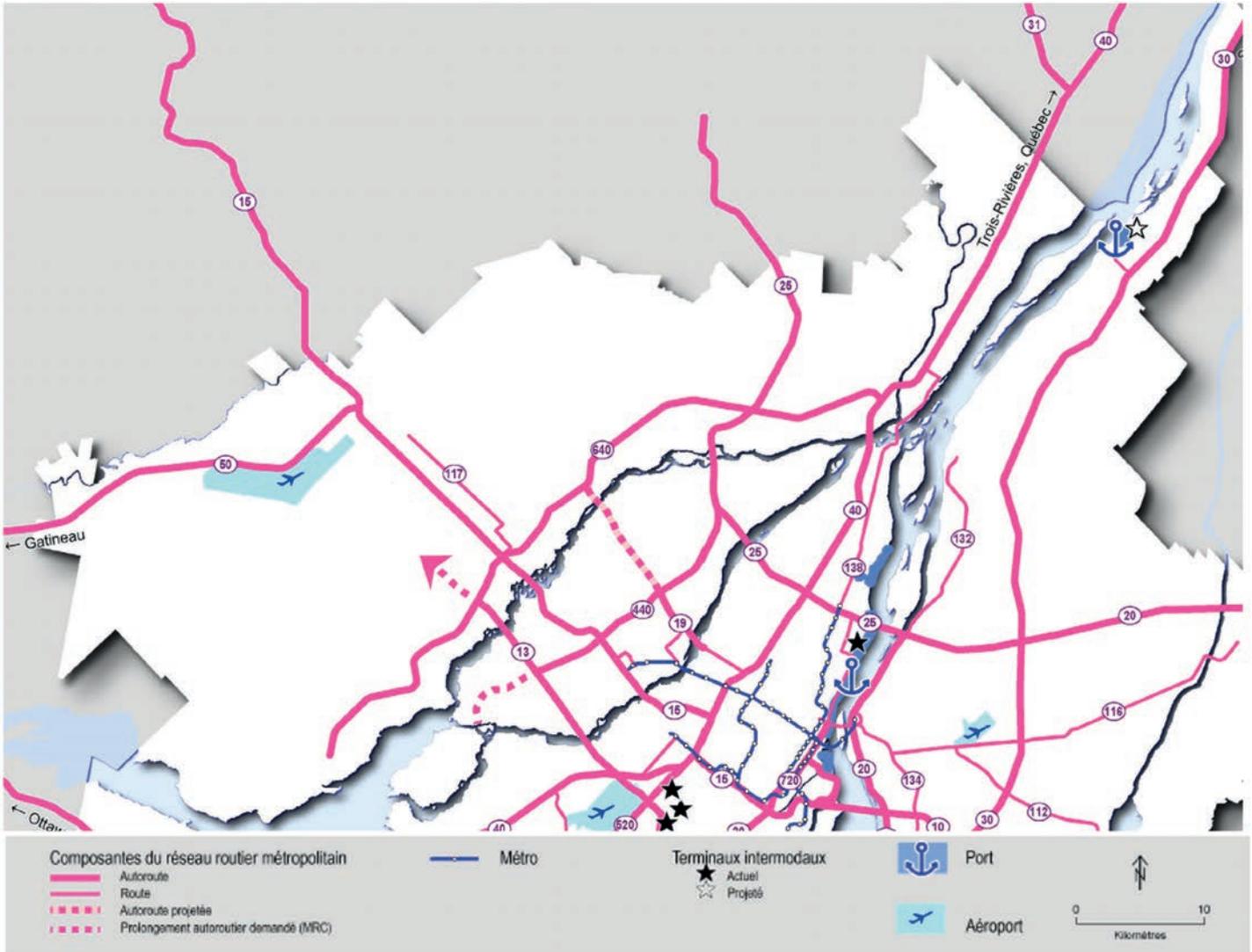
Parallèlement, le taux d'occupation des véhicules continue à diminuer. En 2018, le Grand Montréal se classait par ailleurs au 11^e rang des régions métropolitaines nord-américaines où les automobilistes perdent le plus de temps dans la congestion routière en heure de pointe les jours de semaine.¹⁵

À l'échelle de la couronne Nord, la part modale des déplacements en auto, la localisation des activités (emploi, éducation) et l'accroissement du nombre de déplacements met en évidence que les préoccupations sur l'état du réseau routier observées dans le Grand Montréal sont tout aussi pertinentes pour l'autoroute 640.

¹⁵ Communauté métropolitaine de Montréal (2018). « Suivi du PMAD 2012-2018 ». Cahiers Métropolitains, Septembre. En ligne : https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/02/cahiersMetropolitains_no07.pdf, consulté le 14 mai 2020.

FIGURE 18

Carte 17 du PMAD – Réseau routier métropolitain



FAITS SAILLANTS – RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN

Plusieurs régions de la CMM proposent, depuis plusieurs années, des projets de réseau de transport en commun structurants qui permettraient de consolider les réseaux existants et d'en développer des nouveaux. Il est maintenant compris que si l'offre de transport en commun ne répond pas aux besoins des citoyens en termes de circuit offert, d'horaire et de tarif, ceux-ci ne l'utiliseront pas.

Afin d'augmenter le pourcentage de la population qui utilise le transport en commun, il faut absolument offrir des options et des circuits qui répondent aux besoins des citoyens. La création du REM avait pour principal objectif de desservir les gens de la couronne Sud et ceux de l'ouest de Montréal en plus de permettre une connexion à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau.

Le trajet proposé permet de relier des points d'intérêts critiques sur le territoire de la CMM, ce qui permet d'offrir un réseau de transport complet et structurant. L'arrivée du REM a comme conséquence de créer un intérêt marqué pour les terrains adjacents aux stations annoncées ce qui a entraîné un redéveloppement et une densification de ces secteurs.

L'ajout de ce réseau de transport a pour conséquence une hausse de la croissance du marché immobilier dans les secteurs avoisinant les stations projetées. Ces effets sont documentés et anticipés depuis plusieurs années et l'arrivée du REM est venue confirmer ces projections.

Afin de mieux desservir sa population en termes de transport en commun, la Ville de Montréal pousse depuis longtemps pour le prolongement des lignes bleue et orange du métro de Montréal et des actions concrètes sont présentement prises pour faire avancer ces projets. Par ailleurs, dans l'objectif de désengorger la ligne orange qui est saturée et pour mieux desservir certains secteurs laissés pour compte, la Ville de Montréal propose également la création de la ligne rose qui permettrait de mieux connecter le nord-est et le sud-ouest de l'île de Montréal.

La Ville de Longueuil n'est pas en reste puisqu'elle a annoncé récemment son intention d'implanter une ligne de tramway LÉEO située principalement le long du boulevard Taschereau en ayant comme objectif d'entraîner une densification, une revitalisation et un verdissement des secteurs longeant cette artère.

L'analyse de ces différentes options montre que plusieurs territoires de la CMM œuvrent pour accompagner les tendances observées en matière de démographie, d'emploi et de développement urbain dans une perspective de durabilité.

L'axe est-ouest en couronne Nord constitue un chaînon encore manquant dans les projets de maillage du territoire par le transport en commun et de mise à la disposition des usagers d'options performantes en alternative à l'auto.

6. MISE EN PLACE D'UN RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF INTÉGRÉ

L'analyse du positionnement de la couronne Nord dans la CMM en termes démographique, social, économique, des infrastructures et du service de transport en commun, de la congestion routière ainsi que des déplacements de sa population ne laisse aucun doute. La couronne Nord est aux prises avec de graves lacunes en ce qui concerne son réseau transport collectif et actif, lequel représente un frein à son développement. Si son réseau de transport en commun répondait en partie aux besoins locaux et surtout aux besoins de déplacement vers l'île de Montréal des années 1970 et 1980, il apparaît de plus en plus en porte-à-faux par rapport aux nouveaux statut et rôle de la couronne Nord à l'intérieur de la CMM.

La couronne Nord a besoin, pour maintenir son apport de plus en plus significatif à la vitalité économique, sociale et culturelle de la Communauté et la soutenir dans sa volonté d'accroître son attractivité et sa compétitivité à l'échelle nord-américaine, que les lacunes de son réseau de transport collectif soient corrigées à court terme.

La couronne Nord a également besoin, à moyen terme, qu'une véritable infrastructure de transport collectif structurant, qui deviendra la colonne vertébrale de son développement urbain et son interface directe avec les autres secteurs de la CMM, soit mise en place. Cette infrastructure devra permettre la substitution des modes de transports actuels, largement déficients, vers des modes plus en cohérence avec les défis environnementaux et technologiques auxquels la CMM est confrontée et auxquels elle répond progressivement avec des projets comme le REM, le métro et éventuellement des tramways.

C'est uniquement par ces interventions urgentes et transformations au réseau de transport collectif que la couronne Nord pourra contribuer pleinement à l'atteinte des objectifs promus par la politique de mobilité durable adoptée par le gouvernement du Québec en mars 2018 et repris par le PSD. C'est également grâce à ces interventions que l'ARTM peut espérer accroître de manière significative l'offre de transport en commun et surtout le transfert modal vers le transport collectif. La couronne Nord n'est-elle pas l'un des plus importants utilisateurs de l'automobile dans ses déplacements, malgré une démonstration très nette de son ouverture à adopter le transport collectif lorsque celui-ci lui est offert ?

6.1 LE NÉCESSAIRE RATTRAPAGE

Il est urgent de corriger les nombreuses lacunes du réseau dont souffrent les quatre MRC de la couronne Nord. L'ARTM et la CMM ont elles-mêmes reconnues l'urgence et la pertinence d'intervenir dans le cadre du plan d'actions priorisées en transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, entre autres sur le territoire de la couronne Nord :

« Les projets et les interventions proposées par l'ARTM, dans le contexte d'un plan de relance économique, visent à déployer le transport collectif en tant qu'élément de solution incontournable afin de stimuler l'économie, réduire l'émission des GES et la congestion routière, consolider le territoire métropolitain et participer à l'amélioration de la santé publique et de la qualité de vie des citoyens. Ils respectent également les orientations gouvernementales en matière de mobilité durable et la vision métropolitaine d'aménagement soutenue par la CMM. »¹⁶

¹⁶ ARTM (2020). Plan de relance économique. Le transport collectif, vecteur de relance économique du Québec. Communiqué, 4 mai.

Les correctifs suivants, portant sur les infrastructures de transport collectif, doivent être réalisés à court terme :

MRC DE DEUX-MONTAGNES

■ Réaménagement des points d'accès au REM dans le but d'améliorer les interconnexions avec le réseau routier incluant les aires de stationnement incitatif, les réseaux de transports collectifs et ceux réservés à la mobilité active;

■ Mise en place de mesures de mitigation performantes dans le but de soutenir la demande de transport collectif durant la construction du REM;

■ Prolongement de l'autoroute 13 en direction de la zone aéroportuaire de Mirabel, le tout accompagné de mesures capables de soutenir la mise en place d'un réseau de transport collectif et de covoiturage efficaces;

■ Stationnement incitatif permanent A13/R344 sur un terrain appartenant au MTQ;

■ Mise en place sur le réseau autoroutier existant (A-13, A-15, A-640) de mesures permettant de réduire la congestion routière et de soutenir le développement du transport collectif par l'aménagement de voies réservées et de stationnements incitatifs (certaines des mesures préférentielles pour bus déjà intégrées aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030);

■ Amélioration de la desserte en transport collectif aux différents pôles récréotouristiques et agrotouristiques de la MRC;

■ Réorganisation des circuits de transport collectif de la MRC afin d'encourager un rabattement efficace et efficient :

■ Aux différentes portes d'entrée sur le REM;

■ Sur le réseau du métro de Montréal;

■ Vers les différents pôles économiques de la couronne Nord dans l'axe est-ouest.

VILLE DE MIRABEL

■ Mettre en place une voie réservée au transport en commun sur l'autoroute 13 existante et sur son prolongement jusqu'au site aéroportuaire ;

■ Mettre en place une voie réservée au transport en commun sur l'autoroute 15 (déjà intégré aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030 du PSD);

■ Prolonger le REM projeté jusqu'à la zone aéroportuaire (incluant les corrections);

■ Augmenter la desserte en transport collectif afin de desservir les secteurs d'emploi situés sur le territoire de Mirabel.

MRC THÉRÈSE-DE BLAINVILLE

■ L'implantation d'une voie réservée sur l'autoroute 15 avec stationnements incitatifs le long du parcours (mesure préférentielle pour bus déjà intégrée aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030);

■ Le parachèvement de l'autoroute 19 avec aménagement de voies réservées pour autobus et covoiturage (mesure préférentielle pour bus déjà intégrée aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030 entre l'A-640 et le boulevard Saint-Martin);

■ Prolongement de l'autoroute 13 avec aménagement favorable au transport collectif;

■ L'aménagement d'un stationnement incitatif dans le secteur de Bois-des-Filion;

■ Implantation d'une desserte autobus est/ouest le long de l'autoroute 640 (mesure préférentielle pour bus déjà intégrée aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030 entre l'A-40 et la gare du REM de Deux-Montagnes);

■ Aménagement d'une gare de train de banlieue à Boisbriand sur la ligne du Canadien Pacifique;

■ Élargissement du pont Gédéon-Ouimet;

■ Prolongement du REM de Laval (Dagenais – A15) jusqu'à Boisbriand (R344/A15);

■ Stationnement incitatif permanent A13/R344 sur un terrain appartenant au MTQ;

■ Amélioration de la desserte d'autobus dans les secteurs hors TOD, et notamment dans les pôles d'emplois;

■ Électrification du parc d'autobus afin de réduire les GES, avec notamment la mise en place d'une navette électrique pour les pôles de densité (Boisbriand);

■ Amélioration de l'accessibilité universelle sur l'ensemble du réseau.

MRC LES MOULINS

■ Le prolongement de l'autoroute 19 munie de voies réservées pour les autobus et le covoiturage (mesure préférentielle pour bus déjà intégrée aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030 entre l'A-640 et le boulevard Saint-Martin);

■ L'aménagement d'un stationnement incitatif dans le secteur Urbanova en lien avec l'aménagement de l'échangeur Urbanova sur l'autoroute 640;

■ L'élargissement des ponts Mathieu et Lepage à Terrebonne pour permettre la construction de voies réservées pour les autobus et le covoiturage sur l'autoroute 25 entre l'autoroute 640 et l'île Saint-Jean;

■ La mise en place d'un service d'express métropolitain par autobus desservant les terminus de la gare de Mascouche et celui du centre-ville de Terrebonne, et se rabattant à la future station de métro à Anjou;

■ L'élargissement du pont Charles-de-Gaulle pour permettre la construction de voies réservées pour autobus sur l'autoroute 40 sur le territoire des villes de Terrebonne (secteur de Lachenaie), Repentigny et Charlemagne et la mise en place d'un service d'express métropolitain par autobus vers la future station de métro à Anjou;

■ La bonification de l'offre de services sur le réseau du Train de l'Est : il s'agirait notamment d'évaluer les possibilités d'y implanter un mode compatible avec le REM;

■ L'élargissement de la route 337 entre les rues Rodrigue et Guillemette à Terrebonne (secteur La Plaine);

■ La revalorisation de la gare Lachenaie comme point de rabattement des services d'autobus du sud de la région de Lanaudière;

■ L'engagement du gouvernement à limiter les contributions financières des villes impactées négativement (rupture de charge de la clientèle de Montréal) par la mise en place du REM.

MRC DE L'ASSOMPTION

■ L'acquisition des voies ferrées supportant les trains de banlieue par l'ARTM pour assurer une desserte optimale en termes d'amplitude, de fréquence, de rapidité, de sécurité et de fiabilité;

■ Prolonger le projet de tramway prévu dans l'axe de la rue Notre-Dame entre le centre-ville et l'est de Montréal jusqu'à Repentigny, incluant l'aménagement d'un stationnement incitatif (mesure à l'étude dans les interventions prioritaires pour la période 2021-2030);

■ Complétion de la navette fluviale existante et l'inscrire dans le réseau de transport structurant;

■ Élargissement du pont Benjamin-Moreau sur la rivière L'Assomption;

■ Mettre en place des voies réservées pour les autobus, le covoiturage et les taxis sur les autoroutes 40 et 640 vers les stations du métro de Montréal (mesure préférentielle pour bus déjà intégrée aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030);

■ Relocaliser le terminus d'autobus de Repentigny vers l'échangeur autoroutier du boulevard Larochelle ou transformer en étagement l'aire existante (mesure préférentielle pour bus déjà intégrée aux interventions prioritaires pour la période 2020-2023);

■ Bonifier le niveau de desserte actuel par autobus des circuits internes et externes, notamment vers la ligne bleue du métro de Montréal;

■ Bonifier l'offre de services sur le réseau du Train de l'Est : il s'agirait notamment d'évaluer les possibilités d'y implanter un mode compatible avec le REM;

■ Augmenter le service du Train de l'Est : fréquence des départs en semaine et fin de semaine et bonification des aires de stationnement;

■ Implanter une gare du Train de l'Est à L'Assomption et un quai d'embarquement au sein de l'aire TOD de Charlemagne;

■ Ajouter des services favorisant les déplacements est-ouest sur l'ensemble de la couronne Nord;

■ Et, de manière générale, favoriser le transfert des droits aériens au-dessus des stationnements incitatifs aux municipalités pour aider le financement du transport en commun.

Par ailleurs, et au vu de la situation actuelle, il semble aussi essentiel de prioriser certains travaux de nature routière. En effet, ceux-ci faciliteront le désengorgement de la congestion routière et, ultimement, l'utilisation du transport en commun ainsi que la réduction des gaz à effet de serre.

Ces correctifs sont les suivants :

■ Élargir et réaménager, dans l'axe de la route 341, l'accès au pont de la rivière L'Assomption et aménager un nouvel accès au carrefour de l'autoroute 40 (MRC L'Assomption);

■ Prolonger le tracé de l'autoroute 13 jusqu'à la zone aéroportuaire en y incluant une voie réservée pour le transport en commun (MRC Thérèse-de Blainville et MRC de Mirabel) (mesure préférentielle pour bus déjà intégrée aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030 du PSD, entre l'A-640 et le boulevard Saint-Martin);

■ Prolonger l'autoroute 50 sous forme de boulevard urbain à l'est de l'A-15, jusqu'à la route 335 à Sainte-Anne-des-Plaines; (MRC de Mirabel);

■ Réaménagement de certains échangeurs routiers et autoroutiers avec différents pôles de développement économique (MRC de Deux-Montagnes);

■ Amélioration de la fonctionnalité de la R-148 au nord de l'autoroute 640 (MRC de Deux-Montagnes).

Dans tous les cas, la démarche devrait aussi s'accompagner de la réalisation des études pertinentes pour la mise en place d'un réseau de transport collectif structurant dans l'axe est-ouest de la couronne Nord.

6.2 L'ARTICULATION AU RÉSEAU MÉTROPOLITAIN

Comme il a été démontré dans les sections précédentes, la couronne Nord n'est pas une juxtaposition de municipalités de banlieues. Elle est devenue une région à part entière grâce à son poids démographique (deuxième sous-région métropolitaine la plus peuplée), sa croissance, sa structure économique en effervescence (croissance de l'emploi de 20% entre 2006 et 2016), sa structure commerciale auto-suffisante, son réseau d'éducation incluant cégeps et antennes universitaires, son réseau de santé et son réseau culturel de plus en plus élaborés.

Toutefois, son réseau de transport collectif est en fait une mosaïque de réseaux locaux visant prioritairement à amener une clientèle à travailler et étudier à Montréal. Les trois lignes de train de banlieue visent le même objectif et sont grevées d'une foule de contraintes liées, entre autres, au fait qu'elles utilisent des voies ferrées dédiées prioritairement aux trains de marchandises. On ne retrouve aucun lien est-ouest. Bref, cette structuration est déficiente et anachronique, comme présenté en « 5. Réseaux de transport en commun ».

La couronne Nord doit pouvoir compter sur un véritable réseau de transport en commun structurant. Ce réseau

doit jouer un double rôle : devenir l'épine dorsale de la structure régionale et simultanément, assurer l'intégration aux réseaux structurants de Laval et de l'île de Montréal qui, eux-mêmes, font le lien avec Longueuil et la couronne Sud grâce au métro et au REM.

Il faut mettre en place un véritable bouclage métropolitain qui assurera le lien est-ouest à l'intérieur de la couronne Nord en interface avec les axes nord-sud. L'axe de l'A-640 doit être privilégié.

À l'image du projet LÉEO à Longueuil, une ligne de tramway électrique le long de l'A-640 devrait constituer l'assise du réseau métropolitain de la couronne Nord. Elle devrait relier les principaux pôles de développement de la couronne Nord, les trois lignes de train et leurs gares, le REM et l'axe Notre-Dame. L'emprise de l'A-640 devrait être revue pour faciliter également les déplacements en mode actif et une meilleure intégration urbaine.

Ce projet devrait être inscrit à la liste des projets à l'étude de l'ARTM et au PQI 2020-2030 du MTQ pour une mise en œuvre en 2030.

LE RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF DE LA COURONNE NORD, OU LA NÉCESSAIRE INTÉGRATION AU RÉSEAU MÉTROPOLITAIN DANS UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

La présente analyse technique confirme de manière objective et indiscutable que le niveau de desserte en transport collectif sur la couronne Nord est devenu un frein à son développement et que, en conséquence, il nuit à l'objectif d'améliorer la compétitivité et l'attractivité de la CMM.

Comme il a été démontré, la couronne Nord joue un rôle de plus en plus important, voire même structurant, dans la CMM autant en termes de croissance démographique que d'essor économique et social. Le réseau de transport collectif conçu à l'époque révolue où l'on dormait en couronne Nord tout en travaillant, en étudiant et en se récréant au centre-ville de Montréal, est désormais obsolète.

La couronne Nord est devenue une région à part entière, dotée d'une offre d'emploi abondante et diversifiée, d'un cadre de vie agréable et de formules de développement adaptées aux principes de la durabilité recommandée par la CMM.

L'analyse montre que la couronne Nord a connu une phase de structuration importante de la démographie, de l'emploi et des déplacements entre 2006 et 2013. Cette structuration se traduit par un accroissement et une diversification de l'emploi, une augmentation de la rétention des déplacements dans la couronne Nord mais aussi par un maintien et un accroissement du recours à l'auto pour ces déplacements.

L'analyse de l'emploi a mis en évidence que la couronne Nord s'affirme progressivement comme un pôle d'emploi avec une structure économique diversifiée, des secteurs de spécialisation et un nombre absolu d'emplois en augmentation :

Entre 2006 et 2016, le nombre d'emplois dans la couronne Nord a augmenté de +20% alors que, au cours de la même période, il a crû de +6% dans le territoire de la CMM. La couronne Nord représente environ 10% de l'emploi, une part en légère augmentation depuis 2006.

Dans toutes les MRC de la couronne Nord, l'augmentation du nombre d'emplois a été supérieure à celle enregistrée dans la CMM. La MRC de Mirabel a connu la plus forte augmentation (+39%) entre 2006 et 2016, passant de 15 460 emplois à 21 500 emplois. L'emploi dans la MRC Les Moulins a augmenté de +26%. Dans les deux MRC, l'emploi a surtout augmenté entre 2006 et 2011. La MRC de L'Assomption a connu la moins forte augmentation (+8%) entre 2006 et 2016.

La structure économique de la couronne Nord par grand secteur économique est relativement stable entre 2006 et 2016, avec une croissance de la part des secteurs tertiaires marchand et non-marchand (+4% et +38% entre 2006 et 2016). Notamment, les services de santé, d'éducation, d'administration connaissent une explosion entre 2011 et 2016 (+184%). Le secteur primaire recule, notamment dans la MRC de Mirabel (-38%) et dans la MRC L'Assomption (-47%) entre 2006 et 2016.

Les MRC Thérèse-de Blainville et Les Moulins représentent les plus importants pôles d'emploi avec, respectivement, 31% et 25% de l'emploi en couronne Nord en 2016. Mirabel en représente 12%. La MRC de Mirabel s'affirme comme pôle d'emploi dans le secteur secondaire (38% de l'emploi en 2016).

Sur le plan des déplacements, l'analyse des tendances entre 2008 et 2018 met en évidence que la couronne Nord exerce une rétention importante :

■ La croissance du nombre de déplacements dans la couronne Nord a connu une tendance similaire à celle enregistrée pour la région métropolitaine de Montréal. Entre 2008 et 2018, l'accroissement du nombre de déplacements a été de +43% (+29% pour la population). La période 2008-2013 a été marquée par la plus forte augmentation des déplacements, de +37%.

■ Lors de la pointe du matin, la majorité des déplacements de la couronne Nord sont internes (66% en 2018) même si, entre 2008 et 2018, la part des déplacements sortants a connu la plus forte augmentation (+62%). Entre 2008 et 2013, le nombre de déplacements internes augmente le plus après le nombre des déplacements sortants (+35%).

Cette tendance a été enregistrée dans tous les motifs de déplacements, et notamment pour le travail. La couronne Nord représente le deuxième pôle de déplacements pour le travail en région métropolitaine de Montréal (14%, après l'agglomération de Montréal), et la part des déplacements internes est remarquable :

■ Le travail représente 51% de tous déplacements matinaux dans la région métropolitaine de Montréal et dans la couronne Nord. En couronne Nord, les déplacements pour le travail ont connu un fort accroissement, de +63% entre 2008 et 2018, supérieur à la croissance démographique (+28%), et concentré entre 2008 et 2013.

■ La part des déplacements internes dans la couronne Nord a connu la plus forte augmentation entre 2008 et 2018 (+64%). Cet accroissement s'est concentré entre 2008 et 2013. Les déplacements internes dans la couronne Nord représentent plus de la moitié des déplacements pour le travail en pointe matinale. Il s'agit de la part la plus élevée par rapport aux autres secteurs de la CMM.

L'analyse de la part modale montre deux tendances cruciales. Entre 2008 et 2013, la part des déplacements en transports en commun augmente fortement, notamment dans les déplacements à destination du centre-ville. Malgré tout, la part modale de l'auto reste prééminente à l'échelle de la région métropolitaine :

■ La couronne Nord représente environ 24% des déplacements en auto en pointe matinale dans la région métropolitaine de Montréal. Cette proportion est plus élevée que celle de sa population (environ 15%). Cette part a augmenté, plus vite que celle de la couronne Sud entre 1998 et 2018.

■ Par ailleurs, la couronne Nord a connu un accroissement de +18% du nombre des déplacements en auto entre 2008 et 2013. Seul l'accroissement enregistré à Laval a dépassé la couronne Nord (+20%). Dans la couronne Nord le transport collectif ou bimode a connu une augmentation modérée, de +3% entre 2013 et 2018. Pourtant, ce mode a augmenté de +33% entre 2008 et 2013. Il s'agit de la plus forte augmentation enregistrée au cours de la période, toutes régions d'analyse confondues.

L'accroissement de l'utilisation du transport collectif suggère que les résidents de la couronne Nord sont prêts à utiliser des infrastructures, tant est-il qu'elles soient performantes (rapidité, fréquence) et efficaces (organisation des réseaux en fonction des pôles d'activité : emploi, études).

La confrontation de l'analyse de l'évolution de l'emploi et des déplacements dans la couronne Nord avec le développement actuel du territoire et les projets existants met en évidence que la tendance identifiée précédemment a de fortes chances de s'accroître :

■ L'analyse du développement des territoires des cinq MRC de la couronne Nord a permis de mettre en évidence la relative saturation du périmètre urbain existant, la pression foncière sur la zone agricole et la concentration du développement dans la bande de territoire située de part et d'autre de l'autoroute 640 ainsi qu'entre cet axe et la rivière des Mille-Îles.

■ L'analyse de la localisation des principaux projets de développement résidentiel, commercial (logistique) et industriel (agro-technologique) a permis de souligner le caractère structurant de l'autoroute 640 pour ces différentes entreprises. Notamment, l'axe autoroutier apparaît comme un atout déterminant dans la mise en valeur de vastes territoires, à l'ouest dans la MRC de Deux-Montagnes et à l'est dans la MRC Les Moulins. Dans la MRC de Mirabel, le développement tire parti de l'autoroute 15, mais la connectivité avec la 640 est un atout essentiel également.

■ Enfin, l'analyse de la distribution des terrains vacants montre qu'un quart environ de ces derniers se localise dans un rayon d'un kilomètre autour de la 640. Cette proportion est variable selon les MRC. Toutefois, les terrains vacants développables qui ne se situent pas dans ce périmètre se localisent dans un rayon de quelques kilomètres à peine autour de cet équipement de transport. Il est fort probable que cet axe continue de jouer un rôle majeur dans la mesure ou une infime partie de ces terrains se situe dans les aires TOD, pourtant ciblées pour le développement durable par le PMAD.

■ Bien que le projet de REM prévoie une connexion à deux stations de trains existantes sur le territoire de la couronne Nord, soit les gares Grand-Moulin et Deux-Montagnes, il n'en reste pas moins que les municipalités de la

couronne Nord ne comptent aucun réseau de transport structurant permettant de se déplacer sur l'ensemble de son territoire, et ce principalement dans l'axe est-ouest.

■ Il est particulièrement éloquent que, dans les aires TOD de la couronne Nord analysées ci-dessus, environ 90% des déplacements se réalisent en auto. Les aires TOD sont pourtant prévues pour favoriser les liens fonctionnels entre la fonction résidentielle et commerciale et le transport en commun. Or, les réseaux existants ne satisfont pas la demande et le potentiel de développement de ces aires est extrêmement limité par rapport à la croissance des ménages attendue d'ici 2031. La capacité de développement des aires TOD permettrait d'accueillir environ 10% des ménages supplémentaires attendus en couronne Nord, au lieu des 40% préconisés par le PMAD.

■ La conjoncture actuelle de la COVID-19 pourrait accroître encore davantage les besoins en transports collectifs en raison des changements dans les habitudes de travail et d'études (télétravail, études à distance) et de résidence (mobilité résidentielle vers les villes à environ 1 heure de Montréal).

L'examen de la structuration des transports en commun (autobus, train, métro) sur le territoire à l'étude met en évidence un déficit important en matière de desserte, lequel contribue à expliquer les constats effectués précédemment et accentuera les tendances observées ci-dessus :

■ Malgré la présence de trois lignes de trains et huit gares sur le territoire de la couronne Nord, aucune ligne ne permet une connexion est-ouest dans la région. Le nombre de départs offert varie entre 8 et 17 par jour, durant la semaine, à une cadence qui varie entre 30 minutes et 1 heure aux heures de pointe. De plus, aucun service n'est offert la fin de semaine ou durant les jours fériés.

■ L'analyse fine des lignes d'autobus confirme cette situation. 19 lignes d'autobus de la couronne Nord (le quart du total des circuits offerts), se connectent à un secteur disposant d'une station de métro. En revanche, seuls 8 circuits d'autobus permettent de connecter une MRC à une autre sur le territoire de la couronne Nord. Il est également important de souligner qu'aucune de ces lignes d'autobus ne permet une connexion est-ouest complète sur le territoire.

■ De plus, la distribution des réseaux est hétérogène sur le territoire. Les circuits d'autobus se concentrent de part et d'autre de l'autoroute 640 et au sud de celle-ci jusqu'à la rivière des Mille-Îles, dans des secteurs déjà fortement peuplés.

■ Ce service limité est aussi confronté à des enjeux de ponctualité, liés au fait que les voies ferrées utilisées par les trains de banlieue appartiennent à des compagnies ferroviaires de marchandises soit le Canadien Pacifique (CP) et le Canadien National (CN).

Avec une offre si peu diversifiée et mal adaptée aux activités des résidents, il n'est pas étonnant que la part modale de l'auto soit aussi prééminente dans les déplacements en couronne Nord. Plusieurs régions de la CMM proposent, depuis plusieurs années, des projets de réseau de transport en commun structurant qui permettraient de consolider les réseaux existants et d'en développer de nouveaux. Il est maintenant compris que si l'offre de transport en commun ne répond pas aux besoins des citoyens en termes de circuit offert, d'horaire et de tarif, ceux-ci ne l'utiliseront pas.

Considérant qu'il y a un manque évident en termes de réseau de transport en commun structurant, que les impacts positifs sur la croissance du marché immobilier dans les secteurs avoisinants les stations sont connus et que la CMM souhaite augmenter la densité minimale dans les aires TOD, il est évident que le développement d'un tel réseau favoriserait la croissance économique en couronne Nord.

Le PSD de l'ARTM vise à établir des stratégies de mobilité durables appuyées sur la politique de mobilité durable – 2030 du ministère des Transports du Québec (MTQ), du PMAD de la CMM et du Schéma d'aménagement et de développement de la MRC Rivière-du-Nord.

Afin d'accompagner au mieux le renforcement de la structure économique des territoires métropolitains et ce jusqu'en 2050, le PSD devrait intégrer à sa planification des services et des infrastructures de transport en commun un projet structurant de transport en commun orienté est-ouest, bouclant avec les axes stratégiques nord-sud, et destiné à soutenir l'essor de la couronne Nord.

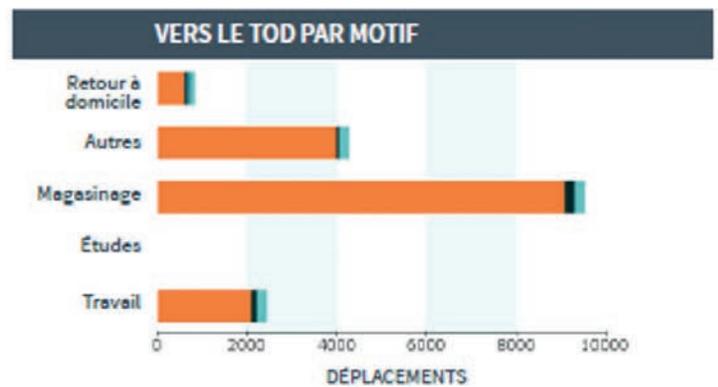
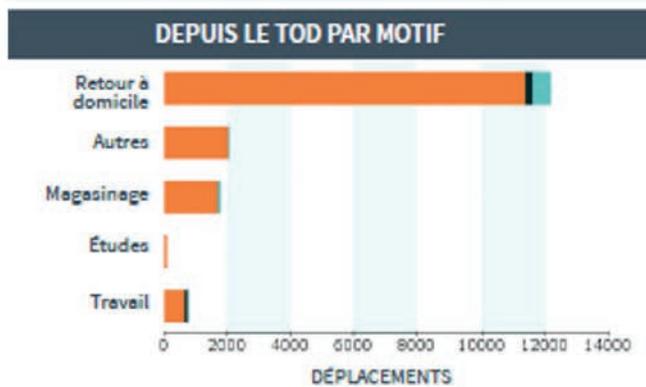
ANNEXE 1

EXTRAIT DE LA FICHE AIRE TOD DEUX-MONTAGNES – FICHE EXISTANTE

Population totale	1 485	Densité résidentielle observée	49 log/ha
Nombre total de ménages	860	Seuil minimal de densité (PMAD)	40 log/ha
Logement social et abordable	11	Densité d'activité humaine	58 (pop+emp)/ha
Nombre d'emplois	3 105		
Taux d'activité	58 %	Espaces résidentiels vacants	0 ha
Taux d'emploi	53 %	Espaces résidentiels mixtes à redévelopper	1 ha
Taux de chômage	9 %	Capacité d'accueil résidentielle (estimation CMM)	15 log

Nombre de places de stationnement incitatif	291
Taux de motorisation (auto/ménage)	1.16
Déplacements totaux 5 ans et + tous motifs, sauf retour à domicile	19 700
Déplacements totaux depuis le TOD	16 858
Déplacements totaux vers le TOD	16 990

PART MODALE (%)	DEPUIS	VERS
Auto	94 %	93 %
Transport en commun	2 %	2 %
Autres modes motorisés	0 %	1 %
Modes actifs	4 %	4 %



Source : CMM, 2015

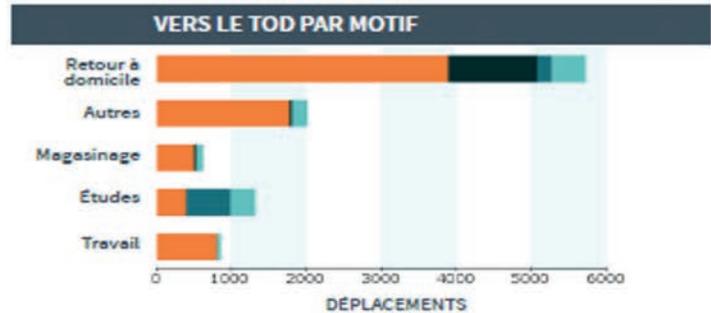
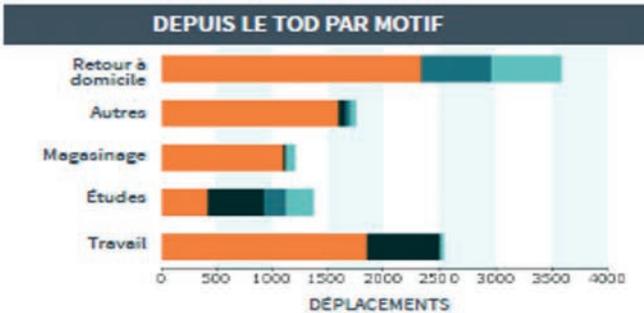
ANNEXE 2

EXTRAIT DE LA FICHE – GRAND-MOULIN - GARE EXISTANTE

Population totale	5 395	Densité résidentielle observée	15 log/ha
Nombre total de ménages	2 350	Seuil minimal de densité (PMAD)	40 log/ha
Logement social et abordable	163	Densité d'activité humaine	30 (pop+emp)/ha
Nombre d'emplois	1 025		
Taux d'activité	65 %	Espaces résidentiels vacants	2 ha
Taux d'emploi	59 %	Espaces résidentiels mixtes à redévelopper	2 ha
Taux de chômage	9 %	Capacité d'accueil résidentielle (estimation CMM)	83 log

Nombre de places de stationnement incitatif	304
Taux de motorisation (auto/ménage)	1.51
Déplacements totaux 5 ans et + tous motifs, sauf retour à domicile	10 600
Déplacements totaux depuis le TOD	10 430
Déplacements totaux vers le TOD	10 465

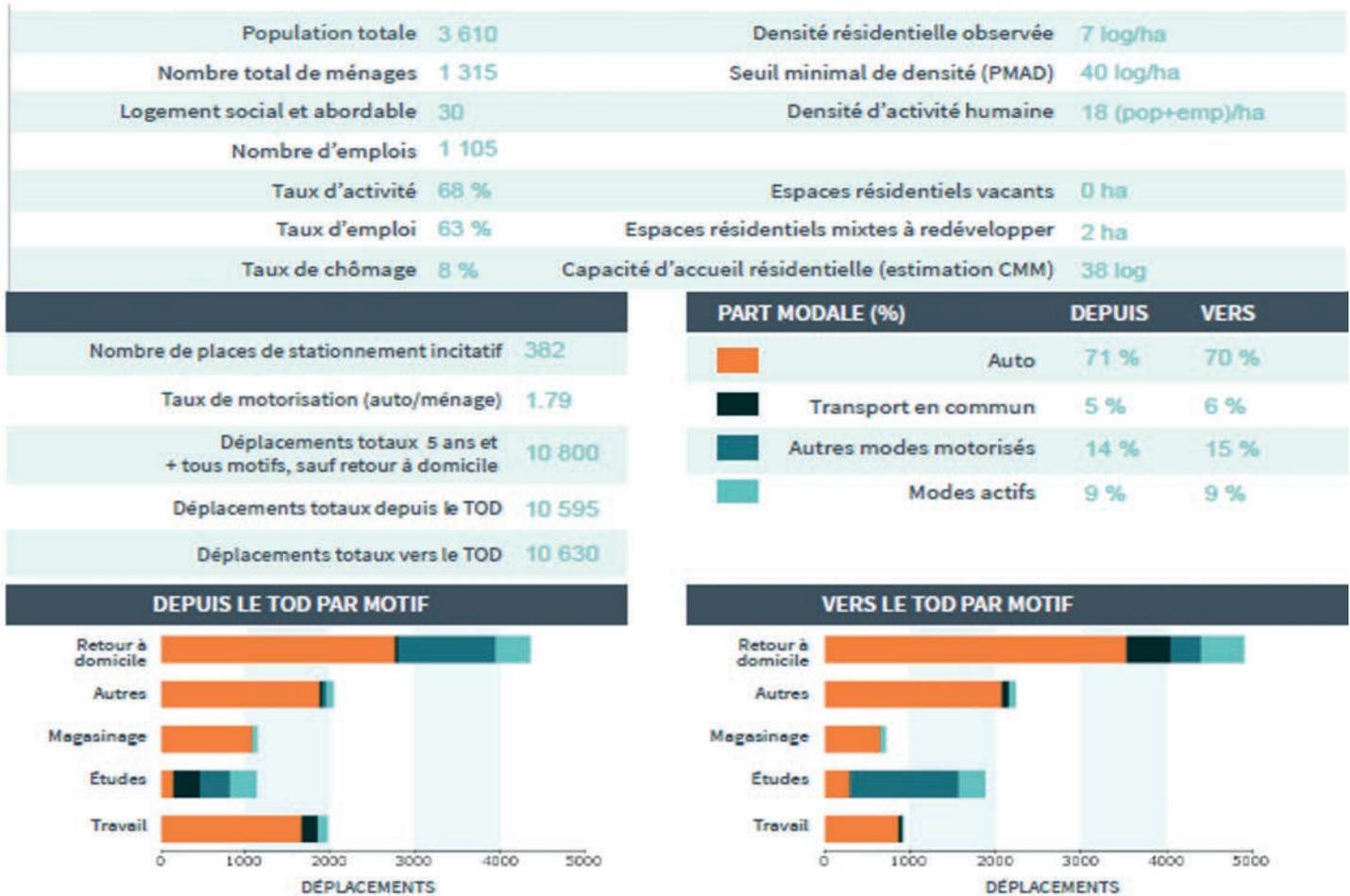
PART MODALE (%)	DEPUIS	VERS
Auto	70 %	70 %
Transport en commun	12 %	12 %
Autres modes motorisés	8 %	8 %
Modes actifs	10 %	10 %



Source : CMM, 2015

ANNEXE 3

EXTRAIT DE LA FICHE – ROSEMÈRE - GARE EXISTANTE



Source : CMM, 2015

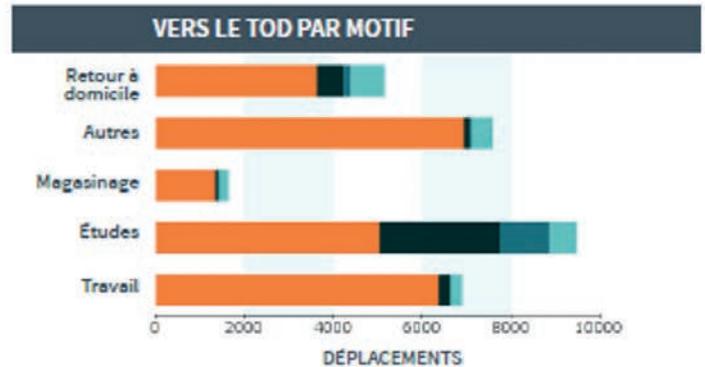
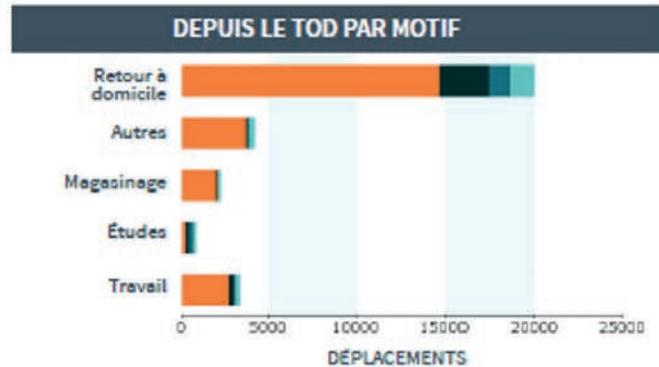
ANNEXE 4

EXTRAIT DE LA FICHE – SAINTE-THÉRÈSE – GARE EXISTANTE

Population totale	8 575	Densité résidentielle observée	38 log/ha
Nombre total de ménages	4 200	Seuil minimal de densité (PMAD)	40 log/ha
Logement social et abordable	167	Densité d'activité humaine	49 (pop+emp)/ha
Nombre d'emplois	6 810		
Taux d'activité	62 %	Espaces résidentiels vacants	2 ha
Taux d'emploi	57 %	Espaces résidentiels mixtes à redévelopper	21 ha
Taux de chômage	8 %	Capacité d'accueil résidentielle (estimation CMM)	467 log

Nombre de places de stationnement incitatif	680
Taux de motorisation (auto/ménage)	1.07
Déplacements totaux 5 ans et + tous motifs, sauf retour à domicile	33 700
Déplacements totaux depuis le TOD	30 324
Déplacements totaux vers le TOD	30 677

PART MODALE (%)	DEPUIS	VERS
Auto	76 %	76 %
Transport en commun	11 %	12 %
Autres modes motorisés	5 %	4 %
Modes actifs	7 %	8 %



Source : CMM, 2015

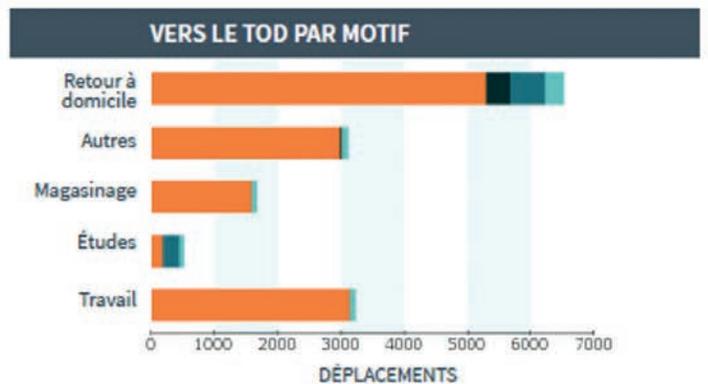
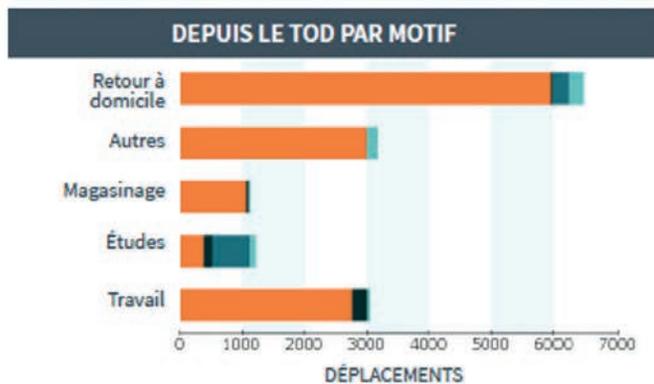
ANNEXE 5

EXTRAIT DE LA FICHE – BLAINVILLE – GARE EXISTANTE

Population totale	5 460	Densité résidentielle observée	18 log/ha
Nombre total de ménages	2 160	Seuil minimal de densité (PMAD)	40 log/ha
Logement social et abordable	6	Densité d'activité humaine	28 (pop+emp)/ha
Nombre d'emplois	3 250		
Taux d'activité	74 %	Espaces résidentiels vacants	10 ha
Taux d'emploi	70 %	Espaces résidentiels mixtes à redévelopper	3 ha
Taux de chômage	6 %	Capacité d'accueil résidentielle (estimation CMM)	296 log

Nombre de places de stationnement incitatif	576
Taux de motorisation (auto/ménage)	1.64
Déplacements totaux 5 ans et + tous motifs, sauf retour à domicile	15 500
Déplacements totaux depuis le TOD	14 951
Déplacements totaux vers le TOD	14 952

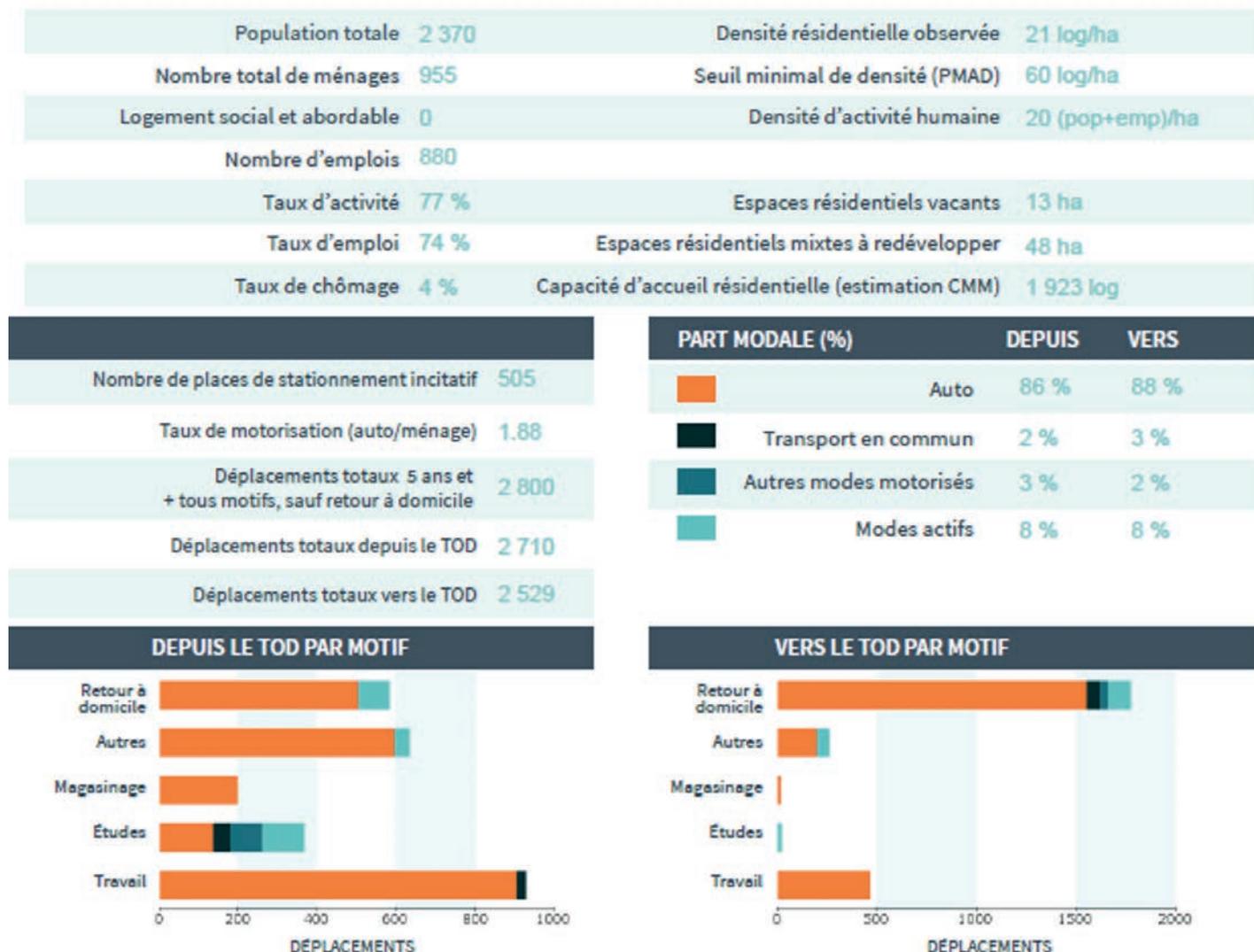
PART MODALE (%)	DEPUIS	VERS
Auto	88 %	88 %
Transport en commun	3 %	3 %
Autres modes motorisés	5 %	5 %
Modes actifs	4 %	4 %



Source : CMM, 2015

ANNEXE 6

EXTRAIT DE LA FICHE – MASCOUCHE – GARE EXISTANTE



Source : CMM, 2015

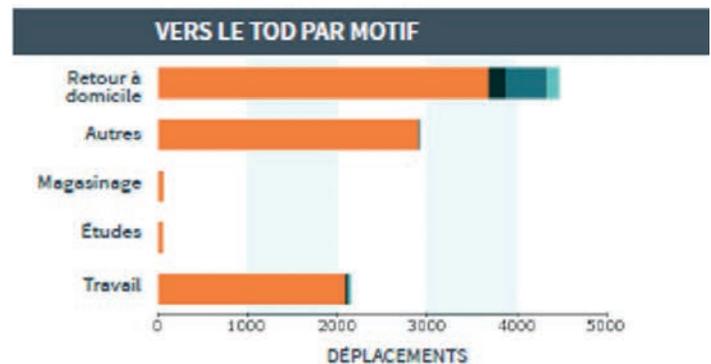
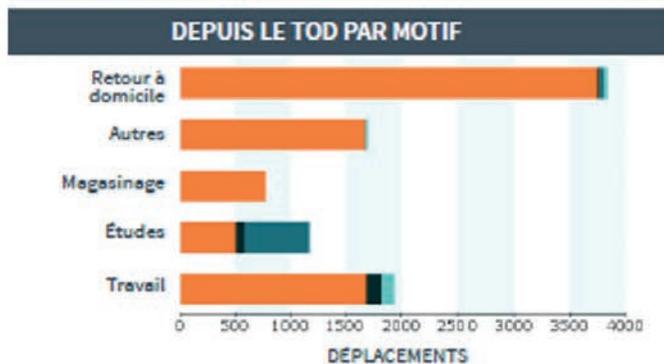
ANNEXE 7

EXTRAIT DE LA FICHE – TERREBONNE – GARE EXISTANTE

Population totale	2 490	Densité résidentielle observée	16 log/ha
Nombre total de ménages	725	Seuil minimal de densité (PMAD)	60 log/ha
Logement social et abordable	0	Densité d'activité humaine	10 (pop+emp)/ha
Nombre d'emplois	320		
Taux d'activité	83 %	Espaces résidentiels vacants	8 ha
Taux d'emploi	81 %	Espaces résidentiels mixtes à redévelopper	0 ha
Taux de chômage	2 %	Capacité d'accueil résidentielle (estimation CMM)	284 log

Nombre de places de stationnement incitatif	726
Taux de motorisation (auto/ménage)	2.31
Déplacements totaux 5 ans et + tous motifs, sauf retour à domicile	10 400
Déplacements totaux depuis le TOD	9 360
Déplacements totaux vers le TOD	9 616

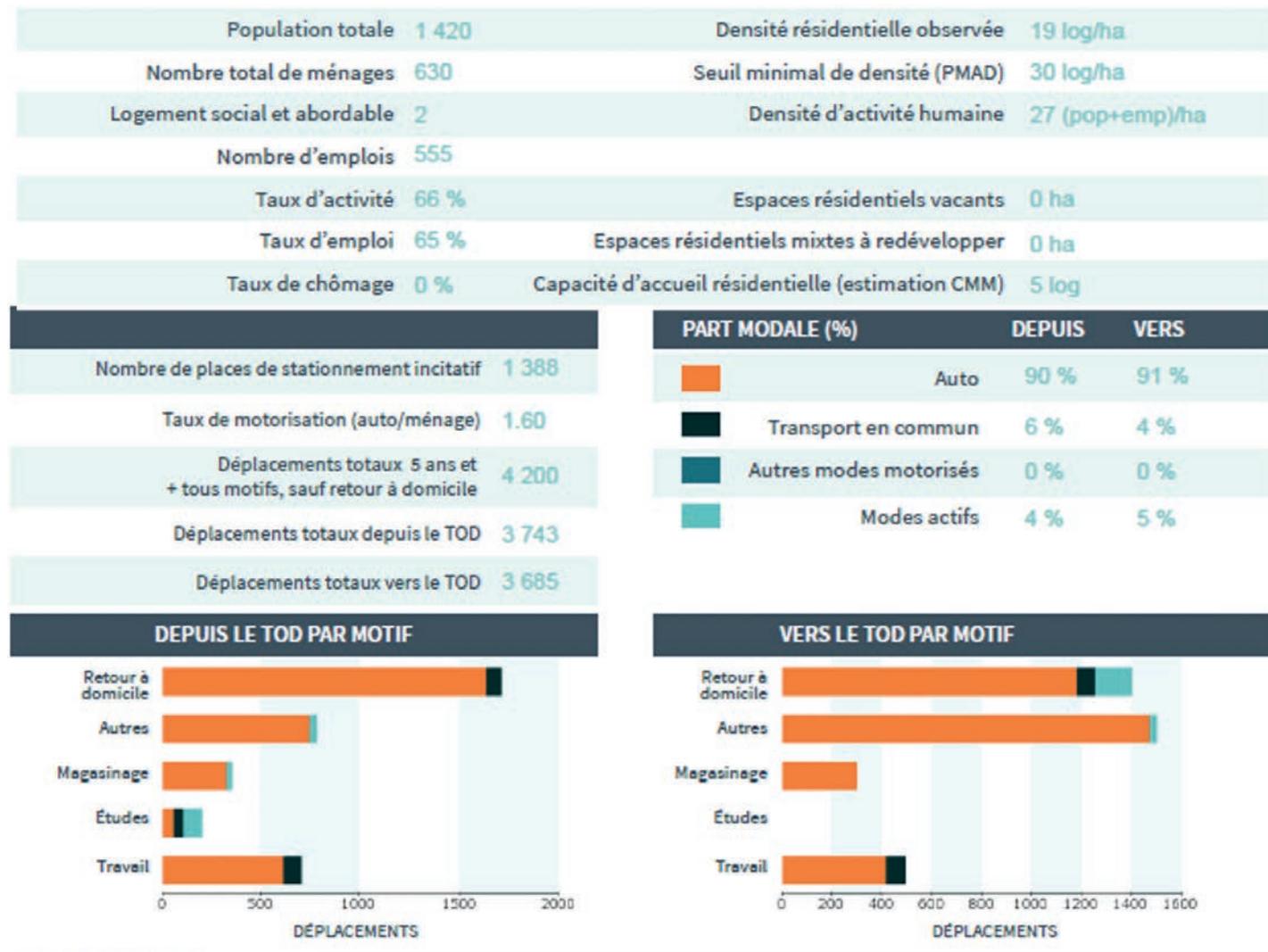
PART MODALE (%)	DEPUIS	VERS
Auto	89 %	91 %
Transport en commun	2 %	2 %
Autres modes motorisés	7 %	5 %
Modes actifs	2 %	2 %



Source : CMM, 2015

ANNEXE 8

EXTRAIT DE LA FICHE – TERMINUS TERREBONNE – TERMINUS EXISTANT



Source : CMM, 2015

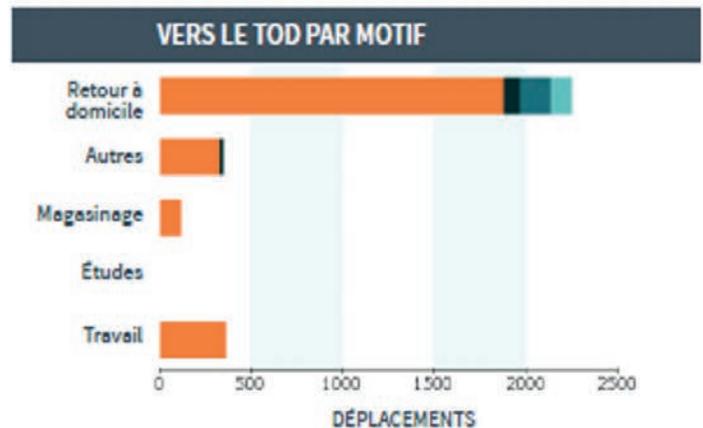
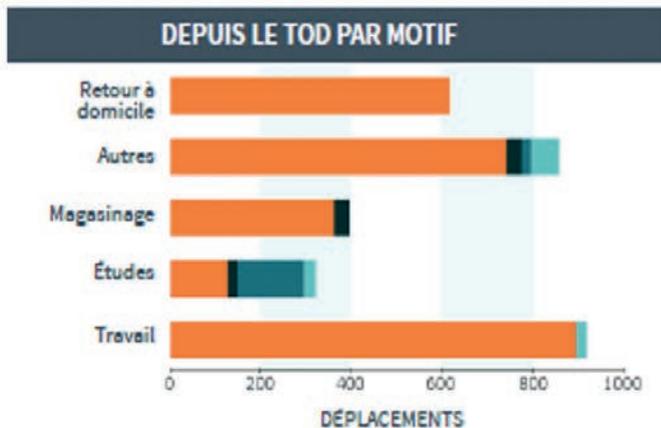
ANNEXE 9

EXTRAIT DE LA FICHE – REPENTIGNY – GARE EXISTANTE

Population totale	2 400	Densité résidentielle observée	17 log/ha
Nombre total de ménages	1 035	Seuil minimal de densité (PMAD)	40 log/ha
Logement social et abordable	0	Densité d'activité humaine	13 (pop+emp)/ha
Nombre d'emplois	315		
Taux d'activité	58 %	Espaces résidentiels vacants	0 ha
Taux d'emploi	51 %	Espaces résidentiels mixtes à redévelopper	1 ha
Taux de chômage	11 %	Capacité d'accueil résidentielle (estimation CMM)	26 log

Nombre de places de stationnement incitatif	596
Taux de motorisation (auto/ménage)	1.69
Déplacements totaux 5 ans et + tous motifs, sauf retour à domicile	3 300
Déplacements totaux depuis le TOD	3 100
Déplacements totaux vers le TOD	3 058

PART MODALE (%)	DEPUIS	VERS
Auto	88 %	88 %
Transport en commun	3 %	4 %
Autres modes motorisés	5 %	5 %
Modes actifs	3 %	4 %



Source : CMM, 2015

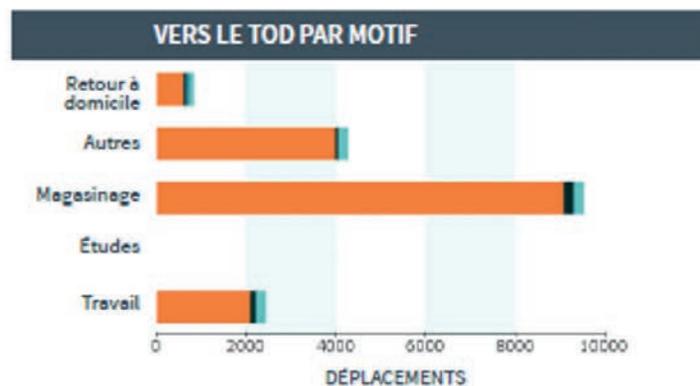
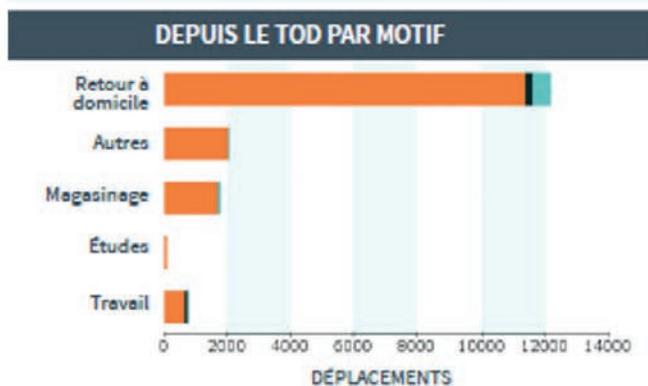
ANNEXE 10

EXTRAIT DE LA FICHE – TERMINUS REPENTIGNY – TERMINUS EXISTANT

Population totale	1 485	Densité résidentielle observée	49 log/ha
Nombre total de ménages	860	Seuil minimal de densité (PMAD)	40 log/ha
Logement social et abordable	11	Densité d'activité humaine	58 (pop+emp)/ha
Nombre d'emplois	3 105		
Taux d'activité	58 %	Espaces résidentiels vacants	0 ha
Taux d'emploi	53 %	Espaces résidentiels mixtes à redévelopper	1 ha
Taux de chômage	9 %	Capacité d'accueil résidentielle (estimation CMM)	15 log

Nombre de places de stationnement incitatif	291
Taux de motorisation (auto/ménage)	1.16
Déplacements totaux 5 ans et + tous motifs, sauf retour à domicile	19 700
Déplacements totaux depuis le TOD	16 858
Déplacements totaux vers le TOD	16 990

PART MODALE (%)	DEPUIS	VERS
Auto	94 %	93 %
Transport en commun	2 %	2 %
Autres modes motorisés	0 %	1 %
Modes actifs	4 %	4 %



Source : CMM, 2015

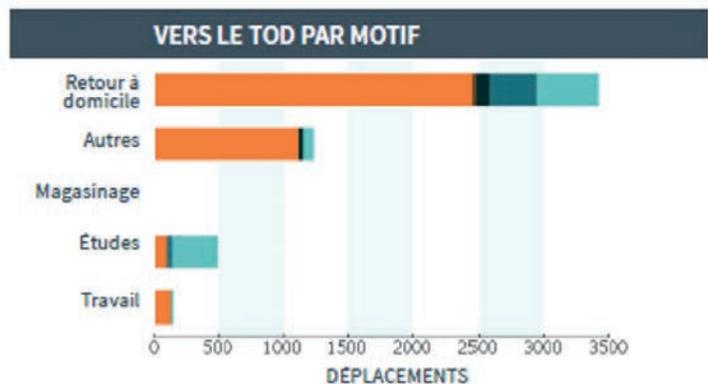
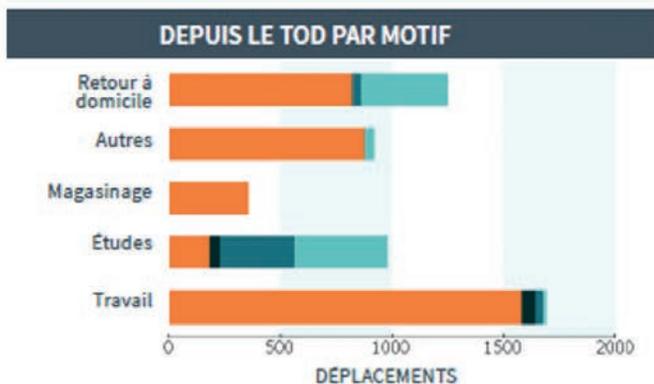
ANNEXE 11

EXTRAIT DE LA FICHE – MIRABEL – GARE PROJÉTÉE

Population totale	3 490	Densité résidentielle observée	15 log/ha
Nombre total de ménages	1 435	Seuil minimal de densité (PMAD)	60 log/ha
Logement social et abordable	20	Densité d'activité humaine	23 (pop+emp)/ha
Nombre d'emplois	185		
Taux d'activité	74 %	Espaces résidentiels vacants	17 ha
Taux d'emploi	71 %	Espaces résidentiels mixtes à redévelopper	0 ha
Taux de chômage	4 %	Capacité d'accueil résidentielle (estimation CMM)	612 log

Nombre de places de stationnement incitatif	0
Taux de motorisation (auto/ménage)	1.85
Déplacements totaux 5 ans et + tous motifs, sauf retour à domicile	5 300
Déplacements totaux depuis le TOD	5 177
Déplacements totaux vers le TOD	5 258

PART MODALE (%)	DEPUIS	VERS
Auto	73 %	72 %
Transport en commun	2 %	3 %
Autres modes motorisés	8 %	8 %
Modes actifs	17 %	18 %



Source : CMM, 2015

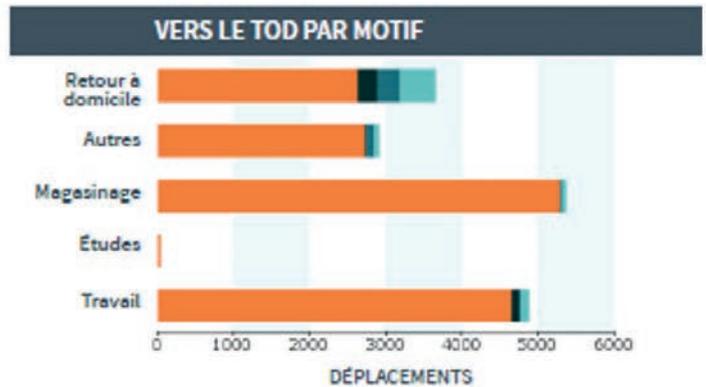
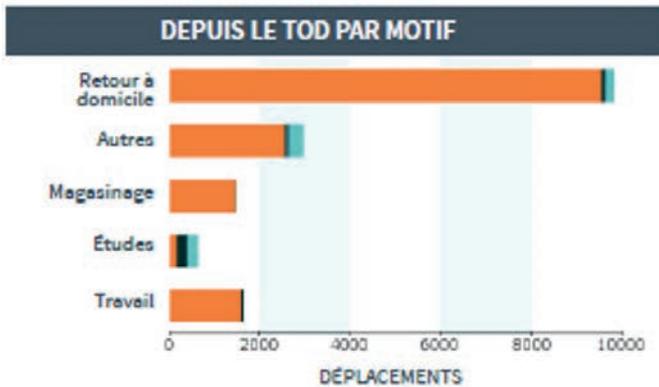
ANNEXE 12

EXTRAIT DE LA FICHE – BOISBRIAND – GARE PROJÉTÉE

Population totale	3 890	Densité résidentielle observée	29 log/ha
Nombre total de ménages	1 750	Seuil minimal de densité (PMAD)	40 log/ha
Logement social et abordable	13	Densité d'activité humaine	29 (pop+emp)/ha
Nombre d'emplois	5 305		
Taux d'activité	67 %	Espaces résidentiels vacants	10 ha
Taux d'emploi	64 %	Espaces résidentiels mixtes à redévelopper	0 ha
Taux de chômage	5 %	Capacité d'accueil résidentielle (estimation CMM)	241 log

Nombre de places de stationnement incitatif	0
Taux de motorisation (auto/ménage)	1.78
Déplacements totaux 5 ans et + tous motifs, sauf retour à domicile	19 200
Déplacements totaux depuis le TOD	16 799
Déplacements totaux vers le TOD	16 808

PART MODALE (%)	DEPUIS	VERS
Auto	93 %	91 %
Transport en commun	2 %	2 %
Autres modes motorisés	1 %	3 %
Modes actifs	4 %	4 %



Source : CMM, 2015

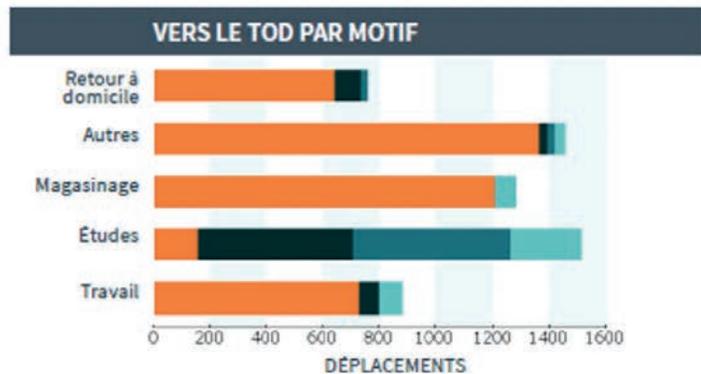
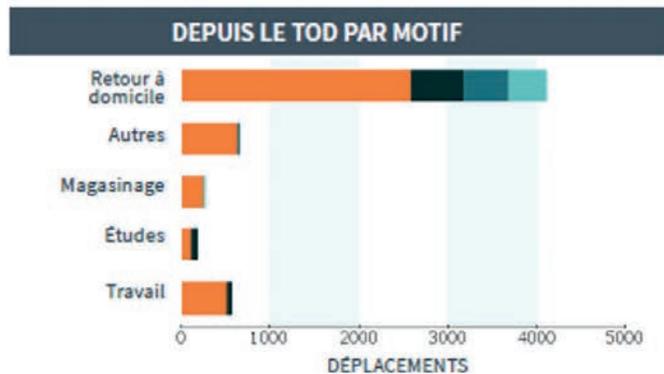
ANNEXE 13

EXTRAIT DE LA FICHE – BOIS-DES-FILION – TERMINUS PROJETÉ

Population totale	1 680	Densité résidentielle observée	19 log/ha
Nombre total de ménages	785	Seuil minimal de densité (PMAD)	40 log/ha
Logement social et abordable	41	Densité d'activité humaine	32 (pop+emp)/ha
Nombre d'emplois	850		
Taux d'activité	68 %	Espaces résidentiels vacants	0 ha
Taux d'emploi	65 %	Espaces résidentiels mixtes à redévelopper	2 ha
Taux de chômage	5 %	Capacité d'accueil résidentielle (estimation CMM)	38 log

Nombre de places de stationnement incitatif	0
Taux de motorisation (auto/ménage)	1.43
Déplacements totaux 5 ans et + tous motifs, sauf retour à domicile	6 300
Déplacements totaux depuis le TOD	5 782
Déplacements totaux vers le TOD	5 879

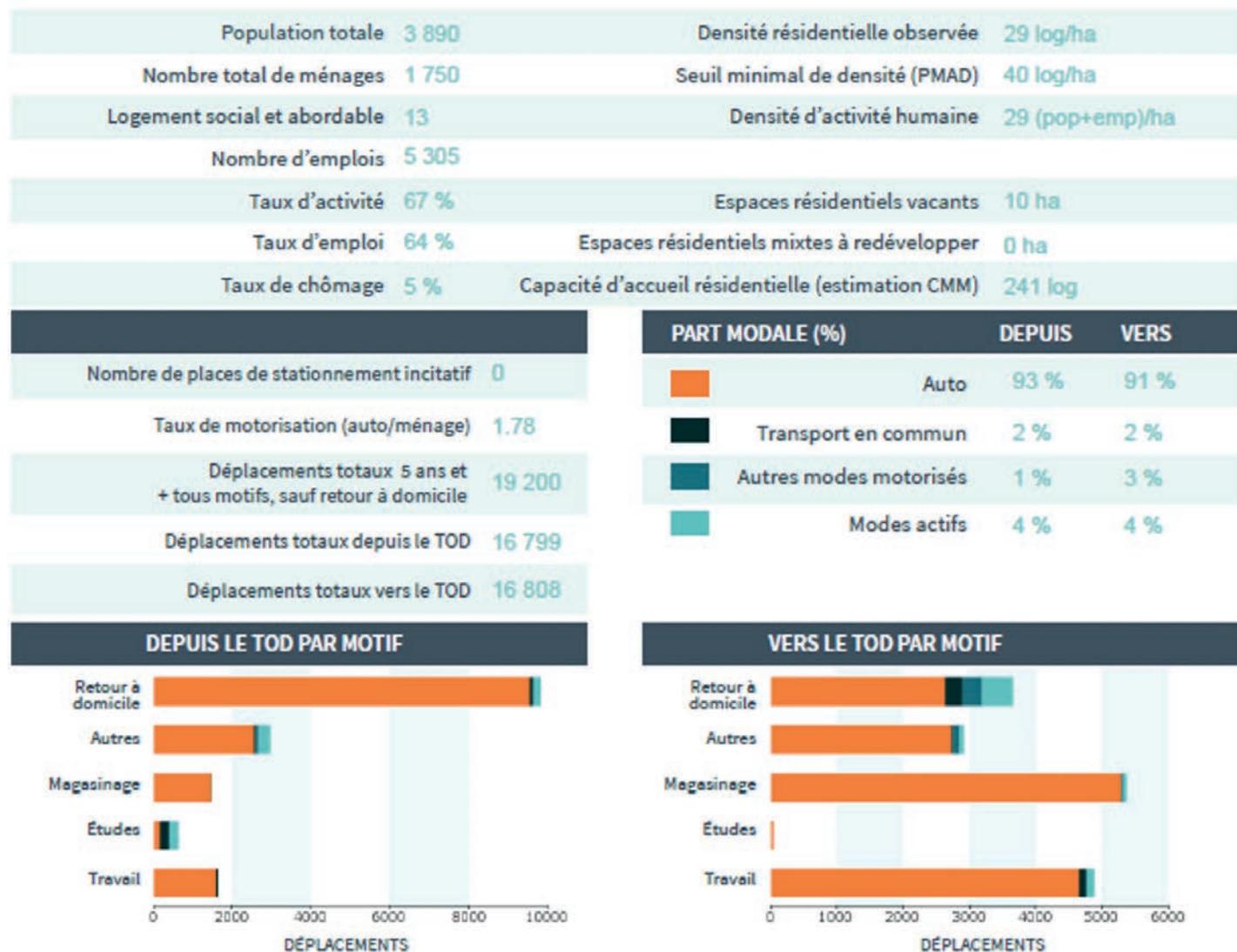
PART MODALE (%)	DEPUIS	VERS
Auto	71 %	70 %
Transport en commun	13 %	13 %
Autres modes motorisés	9 %	10 %
Modes actifs	8 %	8 %



Source : CMM, 2015

ANNEXE 14

EXTRAIT DE LA FICHE – CHARLEMAGNE – GARE PROJÉTÉE



Source : CMM, 2015

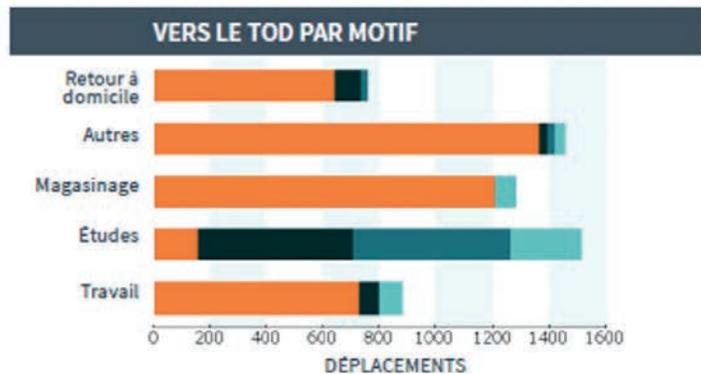
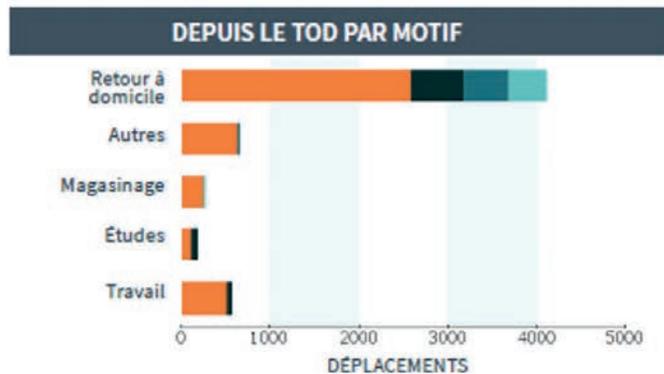
ANNEXE 15

EXTRAIT DE LA FICHE – ASSOMPTION – GARE PROJÉTÉE

Population totale	1 680	Densité résidentielle observée	19 log/ha
Nombre total de ménages	785	Seuil minimal de densité (PMAD)	40 log/ha
Logement social et abordable	41	Densité d'activité humaine	32 (pop+emp)/ha
Nombre d'emplois	850		
Taux d'activité	68 %	Espaces résidentiels vacants	0 ha
Taux d'emploi	65 %	Espaces résidentiels mixtes à redévelopper	2 ha
Taux de chômage	5 %	Capacité d'accueil résidentielle (estimation CMM)	38 log

Nombre de places de stationnement incitatif	0
Taux de motorisation (auto/ménage)	1.43
Déplacements totaux 5 ans et + tous motifs, sauf retour à domicile	6 300
Déplacements totaux depuis le TOD	5 782
Déplacements totaux vers le TOD	5 879

PART MODALE (%)	DEPUIS	VERS
Auto	71 %	70 %
Transport en commun	13 %	13 %
Autres modes motorisés	9 %	10 %
Modes actifs	8 %	8 %



Source : CMM, 2015

À PROPOS DE LA TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD

La Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPÉCN) est un espace animé d'un esprit de solidarité et de réciprocité. Elle est une assemblée de cinq municipalités régionales de comté (MRC), de vingt villes et municipalités, représentant 610 000 habitants. Les buts de cette Table sont d'étudier, d'échanger, d'harmoniser leurs prises de position et leurs interventions auprès de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), du Réseau de transport métropolitain (exo), ainsi que d'autres organismes métropolitains et gouvernementaux dans les principaux champs de compétence suivants : **l'aménagement du territoire, le transport, l'environnement, le développement économique et le logement social.**

