

Université de Montréal

Les trains de banlieue et l'aménagement du
territoire dans la région de Montréal

Par

Étienne Quirion

Institut d'urbanisme
Faculté de l'aménagement

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures
en vue de l'obtention du grade de
Maître en urbanisme (M. Urb.)

Avril 2000

© Étienne Quirion, 2000



10/12/11

NA
9000
U54
2000
V.012

Université de Montréal

Les trains de banlieue et l'aménagement du territoire dans la région de Montréal

Éditions

Institut d'urbanisme
Projet de l'aménagement

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures
en vue de l'obtention du grade de
Maîtrise en urbanisme (M.É.U.)

Année



© Bibliothèque de l'Université de Montréal

Université de Montréal

Faculté des études supérieures

Ce mémoire intitulé :

**Les trains de banlieue et l'aménagement du territoire
dans la région de Montréal**

Présenté par :

Étienne Quirion

a été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

M. Michel Guenet, président-rapporteur

M. Paul Lewis, directeur de recherche

M. Robert Bessette, co-directeur de recherche

Mme Huguette Béland, membre du jury

Mémoire accepté le : _____

Sommaire

Ce mémoire aborde le thème de la relation entre transport et aménagement. De façon plus précise, trois questions sont examinées. D'abord, le certain engouement envers la mise en place trains de banlieue à Montréal, conjugué à un contexte de restrictions budgétaires et à la crainte d'encourager l'étalement urbain nous amènent vers une première question de recherche : Quel est l'impact d'une infrastructure de transport en site propre sur l'occupation du sol ? À ce sujet, nous émettons l'hypothèse que l'impact est faible, dans la mesure où plusieurs facteurs l'influencent. Pour définir clairement la question et la confronter à l'étude de cas retenue, nous avons réalisé une revue de la littérature qui nous révèle, dans un premier temps, que l'impact est souvent faible et limité. De plus, il semble que plusieurs facteurs conditionnent l'impact d'une infrastructure de transport sur son environnement :

- Présence de politiques locales d'affectation du sol
- Forces et tendances régionales de développement
- Espace disponible pour le développement
- Caractéristiques physiques de l'environnement
- Planification d'ensemble par un organisme
- Valorisation du lieu

Par la suite, nous avons examiné le cas de la modernisation de la ligne de train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes qui s'est terminée en 1995. Cette analyse de l'impact « visible » de la modernisation s'est traduite par des conclusions qui allaient dans le sens des aspects théoriques précédemment soulevés. En fait, nous avons déterminé que l'impact de la ligne à l'étude est faible et diffus.

Ces constats nous ont amenés à nous pencher sur la planification des transports en relation avec l'aménagement du territoire. La théorie nous rappelle les liens étroits entre le développement du territoire et celui des systèmes de transport. Or, il semble que l'histoire récente de la planification des transports à Montréal ne nous ait pas convaincus de l'intégration de cette idée dans les pratiques planificatrices. Ainsi, les

deux autres questions qui ont guidé notre recherche sont les suivantes : De quelle façon les trains de banlieue s'intègrent-ils dans la planification des transports et du territoire à Montréal ? Est-ce que le contexte institutionnel montréalais favorise une planification globale et intégrée des trains de banlieue ? Relativement à ces questions, nous avons émis deux hypothèses. La première veut que le gouvernement accorde effectivement une place assez importante au train de banlieue, dans sa planification, mais que la mise en œuvre de ses intentions est déficiente. En ce qui a trait à la dernière question, nous avons émis l'hypothèse que le contexte institutionnel montréalais, sectoriel et assez complexe, ne favorise pas une planification intégrée et globale des transports et des trains de banlieue.

L'examen du cas montréalais a confirmé les hypothèses soulevées. En effet, l'examen de l'évolution du référentiel des politiques de transport nous a révélé une complexification du processus et une multiplication de ses acteurs. Quant aux politiques émises par le gouvernement depuis 1979, celles-ci nous démontrent clairement la place de choix accordée aux systèmes de transport en commun en site propre. Toutefois, il semble que le problème de mise en œuvre des objectifs des politiques de transport réside en partie dans les restrictions financières, mais surtout dans l'incapacité institutionnelle d'opérer des changements significatifs dans le paysage des transports à Montréal. Enfin, il apparaît évident que l'absence d'une vision d'ensemble métropolitaine véhiculée par un leader (une personne ou un organisme) tend à accentuer cet état de fait.

Table des matières

Introduction	1
PARTIE I	6
1. Méthodologie	7
1.1 Éléments de problématique	7
1.2 L'objectif du mémoire	9
1.3 La recherche théorique	10
1.4 La recherche empirique	13
1.4.1 La stratégie de vérification des hypothèses et les sources d'information.....	14
1.4.1.1 La première hypothèse.....	14
1.4.1.2 La deuxième hypothèse	16
2. Le train de banlieue à Montréal	19
2.1 Repères historiques du développement du train de banlieue à Montréal.....	19
2.1.1 1847-1965 : Mise en place et consolidation.....	19
2.1.2 1965-1980 : Déclin	23
2.1.3 1980-2000 : Renouveau.....	24
2.2 Le réseau de train de banlieue de Montréal.....	28
2.3 Quelques enjeux liés au train de banlieue	30
2.3.1 Les coûts.....	31
2.3.2 L'étalement urbain.....	32
2.3.2.1 Essai de définition de l'étalement urbain	32
2.3.2.2 Les principales causes de l'étalement urbain	35
2.3.2.3 Les principales conséquences de l'étalement urbain.....	38
2.3.2.4 L'influence des transports en commun en site propre sur l'étalement urbain.....	41
2.3.3 Autres enjeux	43
2.4 Conclusion	46

PARTIE II	47
3. Les aspects théoriques des relations entre un système de transport en commun en site propre et l'occupation du sol.....	48
3.1 Les principaux facteurs de localisation des ménages	49
3.2 L'impact sur le territoire.....	51
3.2.1 Les politiques locales d'affectation du sol.....	55
3.2.2 Les forces et tendances régionales de développement.....	56
3.2.3 L'espace disponible pour le développement.....	57
3.2.4 Les caractéristiques physiques de l'environnement.....	58
3.2.5 La planification globale par un organisme	58
3.2.6 La valorisation du lieu.....	59
3.2.7 La classification des impacts.....	60
4. La modernisation du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes et ses impacts	63
4.1 Présentation de l'infrastructure.....	63
4.1.1 Description de l'infrastructure	64
4.1.2 Localisation de la ligne.....	65
4.1.3 Présentation de l'environnement des stations et de la clientèle du train	66
4.1.3.1 La station Canora.....	70
4.1.3.2 La station Mont-Royal	71
4.1.3.3 La station Montpellier	72
4.1.3.4 La station Du Ruisseau	74
4.1.3.5 La station Bois-Franc	75
4.1.3.6 La station Sunnybrooke.....	76
4.1.3.7 La station Roxboro-Pierrefonds.....	78
4.1.3.8 Les stations Île-Bigras et Sainte-Dorothée	79
4.1.3.9 La station Grand-Moulin	81
4.1.3.10 La station Deux-Montagnes.....	82
4.2 L'analyse de l'impact de la modernisation du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes	85
4.2.1 Les stations Canora et Mont-Royal	85
4.2.2 Les stations Montpellier, Du Ruisseau et Bois-Franc	88
4.2.3 Les stations Sunnybrooke et Roxboro-Pierrefonds.....	92
4.2.4 Les stations Île-Bigras et Sainte-Dorothée	95
4.2.5 La station Grand-Moulin	97
4.2.6 La station Deux-Montagnes	98
4.3 Conclusion	103

PARTIE III	109
5. La planification des transports et l'aménagement du territoire.....	110
5.1 Les modèles de planification.....	111
5.2 La planification et les politiques publiques	116
5.2.1 Les politiques publiques et les théories de la planification.....	117
5.2.2 Les politiques publiques	118
5.2.2.1 Les acteurs	119
5.2.2.2 Les médiateurs et le référentiel	120
5.2.2.3 Les principales étapes de l'élaboration des politiques publiques.....	121
6. La planification des transports à Montréal	123
6.1 Le référentiel et les politiques de transport de la région de Montréal	123
6.1.1 Le contexte des années 1960	124
6.1.2 Le contexte des années 1990	127
6.1.3 Les éléments qui ont influencé le référentiel.....	129
6.1.3.1 L'Option préférable d'aménagement.....	129
6.1.3.2 Changements d'ordre législatif	130
6.1.3.3 Groupes de pression.....	131
6.2 Les politiques de transports et les trains de banlieue à Montréal, 1977-2000	132
6.2.1 1977 : Le rapport du CTRM.....	132
6.2.2 1978 : Les études du COTREM	135
6.2.3 1979 : Le plan intégré de transport.....	139
6.2.4 1982 : Le mémoire sur la situation du transport en commun ...	141
6.2.5 1988 : Le plan d'action	142
6.2.6 1997 : Le plan stratégique de l'AMT	144
6.2.7 2000 : Le plan de gestion des déplacements	146
6.3 Conclusion	153

7.	Le contexte institutionnel montréalais.....	154
7.1	Les acteurs en présence.....	154
7.1.1	Le gouvernement du Canada.....	156
7.1.2	Le gouvernement du Québec et le ministère des Affaires municipales et de la Métropole.....	156
7.1.3	Les municipalités régionales de comté.....	157
7.1.4	L'Agence métropolitaine de transport.....	159
7.1.5	Le ministère des Transports du Québec	160
7.1.6	Les autorités organisatrices de transport en commun	162
7.1.7	Les groupes de pression.....	162
7.2	Conclusion	163
	Conclusion générale	165
	Sources documentaires	170
	Les ouvrages	170
	Les documents officiels.....	174
	Les sources tirées d'Internet.....	176
	Annexes.....	xii

Liste des tableaux

Tableau I – Investissements dans la modernisation de la ligne de train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes.....	26
Tableau II – Les parcs de stationnements incitatifs et la desserte en autobus des stations du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes	69
Tableau III – Synthèse des facteurs observés aux stations de train de banlieue.....	105
Tableau IV – Synthèse de l’impact du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes..	105

Liste des figures

Figure 1 – Évolution des transports en commun dans la région de Montréal	xiii
Figure 2 – Achalandage des lignes de trains de banlieue de l'ouest de Montréal, 1965-1999.....	xv
Figure 3 – Réseau de trains de banlieue de la région de Montréal, 2000	29
Figure 4 – Mécanisme d'effets structurants.....	61
Figure 5 – Facteurs influençant l'impact d'une infrastructure de transport	xii
Figure 6 – Évolution de l'achalandage annuel sur la ligne de train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes, 1983-1998.....	65
Figure 7 – Localisation de la ligne Montréal/Deux-Montagnes	xix
Figure 8 – Achalandage et mode d'accès au train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes, 1997.....	68
Figure 9 – Aperçu de l'environnement de la station Canora	71
Figure 10 – Aperçu de l'environnement de la station Mont-Royal	72
Figure 11 – Aperçu de l'environnement de la station Montpellier.....	74
Figure 12 – Aperçu de l'environnement de la station Du Ruisseau	75
Figure 13 – Aperçu de l'environnement de la station Bois-Franc.....	76
Figure 14 – Aperçu de l'environnement de la station Sunnybrooke	77
Figure 15 – Aperçu de l'environnement de la station Roxboro-Pierrefonds.....	78
Figure 16 – Aperçu de l'environnement de la station Île-Bigras.....	79
Figure 17 – Aperçu de l'environnement de la station Sainte-Dorothée	80
Figure 18 – Aperçu de l'environnement de la station Grand-Moulin.....	81
Figure 19 – Deux-Montagnes	82
Figure 20 – Aperçu de l'environnement de la station Deux-Montagnes.....	83

Figure 21 – Site Marconi	86
Figure 22 – Développement domiciliaire dans le projet Bois-Franc	90
Figure 23 – Développement immobilier récent à proximité de la station Roxboro-Pierrefonds	93
Figure 24 – Développement immobilier récent à proximité de la station Roxboro-Pierrefonds	93
Figure 25 – Constructions neuves près de la station Sainte-Dorothée	96
Figure 26 – Deux-Montagnes	99
Figure 27 – Deux-Montagnes	99
Figure 28 – Deux-Montagnes	100
Figure 29 – Nouveau pôle d’activités	102
Figure 30 – Nouveau pôle d’activités	102
Figure 31 – Cadre de planification des politiques de transport et d’utilisation du sol .	113
Figure 32 – Cadre de travail amélioré	114
Figure 33 – Cadre institutionnel de la planification des transports dans la région de Montréal, 2000	155

Liste des sigles et abréviations

AMT :	Agence métropolitaine de transport
BART :	<i>Bay Area Rapid Transit</i>
BTM :	Bureau de transport métropolitain
CDM :	Commission de développement de la métropole
CERTU :	Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
CIT :	Conseil intermunicipal de transport
CN :	Canadien national
CMTC :	Conseil métropolitain de transport en commun
COTREM :	Conseil des transports de la région de Montréal
CP :	Canadien Pacifique
CTRM :	Comité des transports de la région de Montréal
CUFM :	<i>California Urban Futures Model</i>
CUM :	Communauté urbaine de Montréal
GT :	Grand tronç
INRS :	Institut national de la recherche scientifique
LAU :	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
LPTA :	Loi sur la protection du territoire agricole
MAMM :	Ministère des Affaires municipales et de la Métropole
MRC :	Municipalité régionale de comté
MTQ :	Ministère des Transports du Québec
OMIT :	Organisme municipal et intermunicipal de transport
OPT :	Organisme public de transport en commun
REM :	Réseau express de Montréal
RMR :	Région métropolitaine de recensement
SCHL :	Société canadienne d'hypothèque et de logement
SLR :	Système léger sur rail
STCUM :	Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal
STL :	Société de transport de Laval
STRSM :	Société de transport de la rive sud de Montréal

Remerciements

Je tiens ici à exprimer ma gratitude aux personnes et aux organismes qui ont collaboré, de près ou de loin, à la réalisation de ce document.

D'abord, je tiens à souligner ma gratitude à Paul Lewis, professeur adjoint à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal et Robert Bessette, agent de recherche au ministère des Transports du Québec, pour leur patience, leur temps et leurs judicieux conseils. Ils sont respectivement directeur et co-directeur de ce mémoire.

Aussi, je remercie mesdames Christine Duby, chef de service et Sylvie Tanguay de même que messieurs Hubert Hardy, François Ducharme et Yvon Théberge pour leur soutien technique et professionnel au ministère des Transports du Québec (Service du plan et des affaires régionales, Direction générale de Montréal).

Je voudrais également remercier Carole Jutras, Richard Audette et Jacques Boivin de la Direction de l'aménagement et du développement local du ministère des Affaires municipales et de la Métropole pour leur soutien moral, technique et professionnel.

Enfin, je remercie l'AMT pour son aide, de même que mes parents, ami(e)s et collègues de l'Institut pour leur soutien.

Introduction

Au cours du XIX^e siècle, certains types de travailleurs et de ménages ont commencé à lorgner un meilleur cadre de vie et à vouloir s'éloigner des grands centres urbains, attisant du même coup le rêve de la banlieue. Des compagnies de chemin de fer se sont ainsi lancées dans les services de train de banlieue. Ce nouveau mode de transport a contribué à repousser les limites de l'urbanisation du territoire en développant la trame urbaine de façon discontinue, tout comme le font aujourd'hui les autoroutes.

Les trains de banlieue, originalement implantés dans la région de Montréal par le CN et le CP, font partie du paysage et ont longtemps été pris pour acquis. Or, les trains de banlieue ont presque disparu complètement du paysage montréalais à la fin des années 1970. Effectivement, suite à une période relativement faste pour les trains de banlieue, du début du XIX^e siècle au milieu des années 1960, la situation s'est graduellement détériorée. Suite à cela, une conjoncture de facteurs a contribué au déclin de ce mode de transport collectif. Entre autres, la généralisation de l'automobile et la déréglementation fédérale (qui a permis aux compagnies d'abandonner des lignes) ont provoqué une baisse soutenue de l'achalandage à partir de la fin des années 1960 et plusieurs lignes ont été abandonnées ou sérieusement menacées.

C'est alors que le gouvernement provincial décida d'intervenir, au début des années 1980, pour sauver certaines lignes existantes. Différentes propositions de réorganisation institutionnelle sont mises de l'avant mais on ne réussit qu'à sauver les lignes vers Rigaud et Deux-Montagnes lorsque le gouvernement s'entend avec la STCUM pour qu'elle prenne en charge les lignes. De son côté, le MTQ doit se charger d'éponger les déficits résiduels associés aux trains de banlieue et contribuer au financement des immobilisations.

Dans les années 1980, le gouvernement du Québec investit plus de 100 millions de dollars dans la modernisation de la ligne Montréal/Rigaud et au milieu des années 1990, il injecte au-delà de 300 millions de dollars sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes. En 1996, il crée l'Agence métropolitaine de transport (AMT) qui devient un acteur majeur en transport collectif puisqu'elle possède entre autres comme mandat de planifier, développer et exploiter les trains de banlieue. Peu après sa naissance, l'AMT met sur pied plusieurs mesures et infrastructures reliées au transport en commun (voies réservées, train de banlieue vers Blainville, etc.). L'importance accordée au train de banlieue a donc été variable dans l'histoire de la planification des transports à Montréal.

D'autre part, les investissements sont lourds en matière de trains de banlieue. Dans ce sens, les restrictions budgétaires dictent une meilleure utilisation des ressources et des équipements présents. Parallèlement, le nombre de déplacements en automobile augmente dans l'agglomération, ce qui entraîne une aggravation de la congestion routière, avec les conséquences que l'on connaît sur l'environnement, sur l'économie, sur la compétitivité de l'agglomération, etc. On cherche donc des solutions de rechange, notamment en diversifiant l'offre, en gérant la demande et en favorisant le transport en commun. Dans ce sens, les dernières années nous révèlent que plusieurs projets de transport en commun en site propre sont à l'étude : trains de banlieue, systèmes légers sur rail (SLR), monorails, nouvelles stations de métro, etc. Au moment d'écrire ces lignes, l'AMT rendait public des études concernant la construction de systèmes légers sur rails pour entre autres soulager les problèmes de congestion, notamment sur la rive sud du Saint-Laurent.

Dans ce contexte, une planification soignée est nécessaire. Il est généralement admis aujourd'hui que la planification des transports doit se faire de concert avec la gestion du développement urbain. Non seulement les planificateurs en transport doivent-ils tenir compte de la planification territoriale, mais ils doivent aussi considérer des aspects environnementaux, sociaux, démographiques, etc. Cette planification, dite intégrée et globale, ne va pas de soi. Dans la pratique, le cadre institutionnel en présence est souvent plus ou moins apte à engendrer une planification souhaitable.

Ces considérations, conjuguées avec l'engouement nouveau envers les transports en commun en site propre, soulèvent deux questions (dont une à deux volets) qui guideront notre recherche :

Question 1

- Quel est l'impact d'une infrastructure de type train de banlieue sur l'occupation du sol ?

Question 2 – volet A

- De quelle façon les trains de banlieue s'intègrent-ils dans la planification des transports et du territoire à Montréal ?

Question 2 – volet B

- Est-ce que le contexte institutionnel montréalais favorise une planification globale et intégrée des trains de banlieue ?

Ce mémoire sera donc l'occasion d'explorer le thème des relations entre le transport et l'aménagement du territoire, leur planification respective, l'occupation du sol, et ainsi répondre aux questions précédemment énoncées. La structure des chapitres de ce mémoire s'articule de façon à présenter d'abord un chapitre théorique, pour chacun des thèmes abordés, alors que la suite est consacrée à l'étude de cas.

Avant même d'aborder les thèmes retenus, nous présenterons de façon succincte le contexte des trains de banlieue à Montréal. Une fois que le train de banlieue sera placé dans son contexte montréalais et que nous aurons une meilleure idée des enjeux qui y sont rattachés, nous pourrons alors exposer les résultats de notre recherche, guidée par les questions précédemment établies.

Pour ce faire, une revue de la littérature nous apprendra les bases théoriques sur le sujet, notamment les écrits de Knight et Trygg (1977) ainsi que de Léveillé et Pouliot (1997).

Outre la littérature, un cas montréalais, à savoir la ligne de train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes, pourra nous éclairer sur ce point. Cette ligne existe depuis les années 1920 mais a fait l'objet d'une modernisation complète, entre 1993 et 1995, occasionnant une augmentation de la clientèle de l'ordre de 100%. L'impact sur le territoire de cette augmentation radicale de clientèle peut s'apparenter à la mise en service d'un nouveau train de banlieue. Nous allons donc examiner l'impact de la modernisation de la ligne sur l'occupation du sol.

Une fois que nous connaissons mieux l'impact d'une infrastructure de type train de banlieue sur le territoire, nous pourrions alors nous pencher sur sa planification. En fait, les principes généraux des modèles de planification des transports en relation avec le territoire nous amèneront à exposer certains éléments théoriques relatifs aux politiques publiques en général.

Nous poursuivrons ensuite notre étude de cas en faisant état du référentiel qui a influencé les politiques de transport à Montréal depuis les années 1960. Nous chercherons également à identifier les médiateurs de même que les éléments qui auraient pu influencer la modification du référentiel depuis cette époque.

Par la suite, nous tracerons l'évolution des différents documents de planification émis par le gouvernement ou ses mandataires concernant la planification du transport en commun, et plus particulièrement le train de banlieue, depuis 1977. Enfin, nous examinerons les acteurs actuels et le contexte institutionnel montréalais relativement à la planification des transports et du territoire.

De façon schématique, le mémoire sera structuré ainsi :

Thèmes	Chapitres correspondants
• Introduction	
PARTIE I	
• Problématique et méthodologie	1
• Contexte montréalais du train de banlieue	2
PARTIE II	
• Question 1	
• Théorie	3
• Étude de cas	4
PARTIE III	
• Question 2 – volet A	
• Théorie	5
• Étude de cas	6
• Question 2 – volet B	
• Étude de cas	7
• Conclusion	

Partie I

Problématique, méthodologie et mise en contexte

1. Méthodologie

Les résultats de recherche qui sont présentés dans les chapitres ultérieurs de ce mémoire sont le fruit d'un effort qui s'est voulu rigoureux et réfléchi. Les méthodes utilisées pour répondre aux questions de recherche ont été choisies en fonction de plusieurs critères dont la rigueur et le sérieux que commande un mémoire de maîtrise. Dans ce contexte, des sources à la fois variées et fiables sont des conditions nécessaires mais non suffisantes à la qualité des résultats. Ainsi, une dose d'instinct et surtout des conseils précieux de chercheurs aguerris sont des compléments indispensables.

Ce chapitre présente d'abord la problématique générale qui a mené au questionnement contenu dans ce mémoire ; nous y présentons des éléments de réflexion qui ont mené à la construction du projet de recherche. Nous exposerons les objectifs de la recherche et, par la suite, nous traiterons des aspects théoriques et empiriques abordés dans le mémoire en justifiant la stratégie de recherche utilisée pour confirmer ou infirmer les hypothèses relatives aux questions de recherche.

1.1 Éléments de problématique

Le réseau de trains de banlieue dans la région de Montréal existe depuis la moitié du XIX^e siècle. Toutefois, son importance s'est fortement modifiée au cours de son histoire. En fait, jusqu'au milieu des années 1960, le réseau s'est développé et a connu un certain succès.

Mais à partir de la fin des années 1960, son étendue s'est par contre atrophiée et son achalandage a fortement diminué et cela pour plusieurs raisons. Entre autres, le développement du réseau autoroutier, la généralisation de l'usage de l'automobile, la déréglementation et la baisse des subventions ont contribué à mettre en péril plusieurs lignes de train de banlieue. Trois ont survécu, soit les lignes reliant Montréal à Deux-Montagnes, à Rigaud et à Saint-Hilaire mais cette dernière a toutefois cessé ses

activités en 1988 principalement en raison de l'échec de la tentative d'intégration à la STCUM.

Malgré cela, à partir de 1980, le contexte montréalais des transports en commun en site propre, particulièrement des trains de banlieue, connaît un nouveau souffle. Les deux lignes de train de banlieue survivantes ont été intégrées à la STCUM, des investissements majeurs y ont été consacrés pour leur modernisation, la ligne vers Blainville a récemment été mise en fonction, celle de Saint-Hilaire devrait renaître de ses cendres en juin 2000, alors que d'autres projets sont à l'étude, que le nouveau plan de transport parle d'étendre le réseau de transport en commun en site propre avec différentes technologies, etc.

Or, la mise en place de services de transport en commun en site propre implique des enjeux majeurs. D'abord, il y a le coût ; un train de banlieue, par exemple, nécessite des investissements majeurs, notamment en immobilisations. Nous pouvons prendre pour exemple la modernisation complète de la ligne Montréal/Deux-Montagnes qui a coûté au-delà de 300 millions de dollars au début des années 1990. Par ailleurs, le débat entourant l'étalement urbain refait constamment surface en raison de la crainte que l'infrastructure ne l'accélère.

Parallèlement, des problèmes institutionnels sont également à considérer. D'abord, l'AMT, qui est responsable des trains de banlieue et du transport en commun métropolitain, a publié un plan stratégique sans que le MTQ n'ait, au préalable, terminé son plan de transport. Ce dernier, dans une vision plus globale, devait fournir un cadre de référence à l'AMT dans l'élaboration de son plan stratégique.

Puis, la Commission de développement de la Métropole (CDM), qui devait produire un plan de transport et un cadre d'aménagement, n'est qu'un projet mort-né alors qu'elle aurait pu être l'occasion de fournir à Montréal un véritable outil d'arrimage entre le transport et l'aménagement du territoire.

Enfin, les MRC se sont vu confié un rôle en matière de transport : « décrire et planifier l'organisation du transport terrestre (...) » (L.R.Q., c. A-19.1, a. 5, par. 7°). Il reste à savoir si elles se sont vraiment acquittées de leur tâche dans ce domaine.

Par ailleurs, le train de banlieue n'a pas que des avantages et n'est certes pas la panacée aux problèmes de transport d'une région. Aussi, des enjeux tels le choix de la technologie la plus appropriée, l'intégration au réseau existant, le zonage autour des gares, le contexte institutionnel – incluant la planification, la gestion et le financement du service – font qu'une décision en cette matière mérite une réflexion approfondie.

Par surcroît, l'impact du train de banlieue sur le territoire demeure assez mal connu. En effet, des travaux de plusieurs chercheurs se butent non seulement à des problèmes méthodologiques¹, mais également à des conclusions parfois contradictoires². Or, comme chaque cas est unique, il est d'autant plus intéressant de se pencher sur un cas montréalais.

Le cas que nous avons retenu n'a jamais fait l'objet d'une étude de son impact sur le territoire. Par ailleurs, nous sommes en l'absence d'une analyse de la planification des trains de banlieue montréalais en relation avec les politiques de transport et le contexte institutionnel. Cela nous motive donc à mener cette recherche à bien, question d'éclairer un tant soit peu les enjeux entourant ce type d'infrastructure. Ce sera également l'occasion de fournir d'autres pistes de recherche.

1.2 L'objectif du mémoire

Ainsi, ce mémoire sera l'occasion de mieux connaître les relations qui existent entre les transports et le territoire. De plus, il sera intéressant d'isoler les conditions qui peuvent influencer ces relations, particulièrement en ce qui a trait à l'impact du

¹ Soulignés entre autres par Knight et Trygg (1977 : 232), Cervero et Landis (1993 : 13-14), Vessali (1996 : 87), Cormier et al. (1996 : 11) et particulièrement Offner (1993).

² À titre d'exemple, le numéro 6 de la revue « Access » publiait un article de Genevieve Giuliano (1995) intitulé *The Weakening Transportation-Land Use Connection*, alors que dans le numéro suivant, Robert Cervero et John Landis (1995), signaient un article intitulé *The Transportation-Land Use Connection Still Matters*.

transport sur l'occupation du sol. L'objectif de ce mémoire sera donc de mieux connaître l'impact d'une infrastructure de transport en commun en site propre sur le territoire et de saisir les facteurs qui influencent cet impact.

Une base théorique inspirée de Knight et Trygg, de Léveillé et Pouliot, de l'expérience française et des théories de la planification (politiques publiques) nous permettront d'approfondir certains aspects du thème choisi. Entre autres, nous tenterons de cerner les enjeux qui entourent ce type d'infrastructure, les principaux facteurs de localisation des ménages ainsi que les facteurs qui influencent l'impact d'une infrastructure de transport.

Une fois que l'impact de l'infrastructure retenue sur le territoire sera connu, nous tenterons d'expliquer les raisons qui sous-tendent les résultats. Pour cela, deux aspects particuliers feront l'objet de notre attention, soit les principales caractéristiques des politiques publiques ainsi que le contexte institutionnel dans lequel elles se présentent.

Finalement, notre but ultime sera de savoir pourquoi il y a eu ou non un impact dans un cas précis de transport en commun en site propre de la région de Montréal.

1.3 La recherche théorique

Cet engouement pour le transport en commun en site propre n'est pas sans soulever un certain questionnement sur l'impact de ces infrastructures, leur rôle dans l'étalement urbain, la façon de les planifier en relation avec le reste du réseau de transport, etc. Dans ce contexte, notre question de recherche de départ sera la suivante :

- Quel est l'impact d'une infrastructure de transport de type train de banlieue sur l'occupation du sol ?

Nous avons donc débuté notre recherche théorique par une revue de la littérature au sujet de l'impact d'une infrastructure en commun en site propre sur le territoire. Les bases théoriques que nous pouvons en retirer proviennent d'études de cas. À titre d'exemple, Knight et Trygg (1977) ont eux-mêmes produit une revue des études de plusieurs cas pour en tirer certaines conclusions au sujet de l'impact. Leur article demeure aujourd'hui parmi les études les plus complètes dans le genre (Huang, 1996 : 21). Même s'il faut utiliser des études de cas étrangers avec circonspection, une des conclusions de Knight et Trygg nous révèle la présence de quatre conditions qui influencent l'impact d'une infrastructure de transport sur le territoire.

Ainsi, en procédant par induction, ils ont étudié des cas qui leur ont permis de dégager des éléments théoriques qui nous serviront dans notre propre étude de cas. Nous ajouterons une condition, grâce aux travaux de Léveillé et Pouliot (1997), soit la présence d'une planification globale par un organisme. Enfin, les conclusions de l'étude du CERTU et du Centre d'Études Techniques de l'Équipement Méditerranée (1997), ainsi que nos observations préliminaires dans le cas de Montréal, nous permettent d'ajouter un dernier élément au modèle de Knight et Trygg, soit la valorisation du lieu entourant l'infrastructure. Les six conditions de notre modèle « version améliorée » sont donc les suivantes :

- Présence de politiques locales d'affectation du sol
- Forces et tendances régionales de développement
- Espace disponible pour le développement
- Caractéristiques physiques de l'environnement
- Planification d'ensemble par un organisme
- Valorisation du lieu

L'impact d'une infrastructure de transport sur le territoire sera donc influencé par ces facteurs. Bien que chaque cas soit spécifique et unique, les différentes études de cas examinées démontrent tout de même que l'impact des transports sur le territoire, sans être nul, est généralement faible et difficilement isolable puisque relié à d'autres facteurs. Or, il sera intéressant de se servir du modèle de Knight et Trygg « version

améliorée » pour étudier un cas précis à Montréal et ensuite se questionner sur les causes de l'impact – fort ou faible – observé.

Dans le cadre de la section empirique de ce mémoire, nous nous pencherons sur le cas de Montréal, plus précisément sur le cas de la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes. Nous analyserons l'impact de la modernisation de ce service au début des années 1990 en relation avec les facteurs identifiés. Comme la littérature nous le suggère, il est fort possible que l'impact de celle-ci soit faible. Cela est d'autant plus probable que le cas choisi implique l'impact d'une modernisation, et non d'un nouveau service, donc davantage assimilable à une augmentation de la capacité – certes notable dans ce cas – d'une infrastructure existante. Nous pouvons alors formuler l'**hypothèse** suivante à la première question de recherche : L'impact du train de banlieue sur le territoire sera faible dans la mesure où plusieurs facteurs influencent cet impact et qu'il s'agit d'une augmentation de capacité d'un service.

De ce fait, l'étude approfondie de l'impact de la modernisation de la ligne Montréal/Deux-Montagnes, avec le biais d'une enquête de terrain fouillée sur les comportements ou sur les valeurs foncières serait inutile. En fait, le sujet central de notre mémoire s'est déplacé de « l'impact du train de banlieue sur le territoire » vers « les relations entre la planification des systèmes de transport en commun en site propre et l'aménagement du territoire ».

Dans la suite du mémoire, nous allons alors nous intéresser au facteur identifié par Léveillé et Pouliot, soit la planification d'ensemble par un organisme. Celui-ci nous apparaît fort important puisqu'il est englobant. Nous l'estimons nettement plus influent que les autres facteurs et susceptible d'expliquer les résultats de l'analyse de l'impact du cas retenu.

Nous examinerons d'abord les assises théoriques des modèles de planifications des transports suggérés par Landis (1994) et Rice (1996). Cela nous amènera à formuler plus clairement la façon dont les transports devraient être planifiés.

Par la suite, les ouvrages de Lemieux (1995) et Muller (1994), vont nous permettre d'examiner les bases théoriques relatives aux politiques publiques et leur élaboration, leur construction et les acteurs qui sont impliqués. Le cas de Montréal nous intéresse toujours, c'est pourquoi notre deuxième question de recherche portera sur la place du train de banlieue dans la planification des transports à Montréal. En fait, il s'agit d'une question à laquelle nous avons ajouté un deuxième volet puisque le travail de recherche et nos trouvailles nous y ont amené naturellement :

Volet - A

- De quelle façon les trains de banlieue s'intègrent-ils dans la planification de transports et du territoire à Montréal ?

Volet - B

- Est-ce que le contexte institutionnel montréalais favorise une planification globale et intégrée des trains de banlieue ?

La recherche empirique sur le cas de Montréal nous permettra de répondre à ces deux questions. Mais la prospection menée jusqu'à maintenant nous pousse à émettre une **hypothèse** relative aux deux volets de cette question : la planification des transports à Montréal, depuis 1979, accorde une certaine place au train de banlieue mais le contexte institutionnel montréalais empêche la mise en œuvre de tous les objectifs exprimés dans les politiques de transport.

1.4 La recherche empirique

Comme la recherche théorique nous a permis de formuler des questions de recherche précises et des hypothèses, la recherche empirique nous permettra, dans un deuxième temps, d'appliquer les connaissances théoriques et étudier des données empiriques

tirées d'une étude de cas. Nous exposons alors ici notre stratégie adoptée pour confirmer ou infirmer les hypothèses émises.

1.4.1 La stratégie de vérification des hypothèses et les sources d'information

La recherche empirique de notre mémoire repose sur une étude de cas. Pourquoi l'étude de cas ? Il s'agit de la stratégie de vérification d'hypothèse la plus appropriée dans la situation. Comme nous ne contrôlons pas les variables, dépendantes ou indépendantes, nous ne pouvons utiliser la stratégie expérimentale qui consiste à manipuler les facteurs d'intervention pour en déterminer les effets possibles (Mace, 1998 : 68). « In general, case studies are the preferred strategy when 'how' or 'why' questions are being posed, when the investigator has little control over events, and when the focus is on contemporary phenomenon within some real-life context » (Yin, 1989 : 13). L'enquête aurait pu être utilisée mais de sérieuses contraintes méthodologiques sont venues compromettre cette option. En fait, pour déterminer par enquête l'impact d'une infrastructure de transport sur l'occupation du sol, nous aurions dû nous livrer à des enquêtes de terrain fort poussées, variées et dont l'échantillon nécessaire aurait été considérable. Nous en avons d'ailleurs démontré l'inutilité pour le cas retenu. Nous avons plutôt concentré nos efforts à comprendre les raisons qui ont provoqué – ou pas – l'impact tel qu'analysé.

1.4.1.1 La première hypothèse

Dans la vérification de la première hypothèse, des problèmes méthodologiques se sont posés, tel que mentionné précédemment. Nous avons décidé de poursuivre en utilisant le modèle de Knight et Trygg « amélioré » afin de cerner l'impact qu'occasionne la modernisation du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes depuis 1995. Concrètement, nous voulons dans un premier temps vérifier la présence des facteurs suggérés par les auteurs pour ensuite se pencher sur l'impact observable.

Avant de traiter de la présence ou non des facteurs identifiés, nous présenterons brièvement chaque station et nous mettrons en lumière leurs particularités propres.

Nous mettrons l'accent sur l'achalandage des stations, ce qui nous donnera une idée de l'importance relative de chacune d'elles. De plus, il nous sera utile de connaître le mode d'accès des usagers à ces stations, compte tenu de l'impact différent d'une personne qui utilise l'un ou l'autre des modes qui s'offrent à elle. Dans ce contexte, nous n'avons d'autre choix que d'utiliser des données officielles fournies par les organismes concernés, soit l'AMT et le MTQ.

Pour analyser l'impact de la modernisation, nous proposons donc un examen des statistiques de la SCHL sur les mises en chantier. Ces statistiques, dans la mesure du possible, seront décomposées à l'échelle des municipalités ou des quartiers qui entourent immédiatement les stations et seront comparées aux tendances d'autres villes semblables et de la RMR. Comme les statistiques de la SCHL sont fournies à l'échelle des municipalités, nous n'avons pu obtenir de données suffisamment désagrégées pour chacun des environnements à l'étude. La ville de Laval a par contre été en mesure de nous fournir des données désagrégées à l'échelle de ses quartiers. Mais compte tenu de l'aire de desserte relativement grande des stations et de la popularité des stationnements incitatifs, nous pouvons croire que plusieurs stations ont une clientèle qui vient d'assez loin, et que les statistiques de mise en chantier désagrégées à l'échelle des quartiers ne sont pas indispensables.

Ajouté à cela, une analyse de photographies aériennes à différentes dates saura nous donner des indices quant aux récents développements urbains dans l'environnement immédiat des stations. Par contre, les plus récentes couvertures photographiques disponibles sont de 1990 et 1996, ce qui ne correspond pas exactement aux dates souhaitées que dictaient notre objet de recherche. De façon complémentaire, nous aurons recours à des observations sur le terrain, ce qui nous permettra d'apprécier les récents développements autour des stations de train de banlieue. Enfin, des entrevues informelles avec des urbanistes, des promoteurs et d'autres professionnels fourniront des informations précieuses qui, placées dans la perspective historique de l'implantation initiale de la ligne, pourront nous aider à cibler le type d'impact provoqué par la modernisation du service. Nous devons souligner les limites des entrevues informelles dans la mesure où les personnes rencontrées ou contactées n'ont

pas nécessairement eu le temps de se préparer adéquatement, d'effectuer des recherches nécessaires, de prendre du recul face à la situation, etc.

Nous tenterons par la suite de synthétiser ces résultats selon une typologie empruntée au CERTU et au Centre d'Études Techniques de l'Équipement Méditerranée (1997), ce qui nous donnera une idée de l'impact de la modernisation de la ligne de train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes depuis 1995. Nous devons toutefois demeurer conscients que ce service fut implanté au début du siècle, à un moment où les trains de banlieue avaient une influence beaucoup plus grande sur leur environnement qu'aujourd'hui.

1.4.1.2 La deuxième hypothèse

Suite aux recherches engendrées par la première question de recherche, nous connaissons davantage l'impact d'une infrastructure de transport en commun en site propre et que nous aurons eu l'occasion de souligner les liens entre transport et occupation du sol. Nous pourrions alors mieux comprendre l'importance d'une planification globale qui intègre transport et aménagement du territoire. C'est alors que nous devons aborder le deuxième aspect de notre sujet. Celui-ci correspond à notre deuxième question de recherche, où nous voulons savoir de quelle façon les trains de banlieue s'intègrent dans la planification des transports et du territoire à Montréal ainsi que le rôle du contexte institutionnel. En relation avec cette question, nous avons soumis l'hypothèse que le gouvernement accorde une place relativement grande au train de banlieue, dans ses politiques, alors que la mise en œuvre de celles-ci est souvent compromise par un cadre institutionnel mal adapté. Or, pour vérifier cette hypothèse, nous utiliserons une fois de plus l'étude de cas.

Nous utiliserons des éléments théoriques préalablement discutés pour se pencher sur le cas de Montréal. Nous commencerons par tracer l'évolution du référentiel des politiques de transport de la région de Montréal depuis les années 1960. Or, pour analyser l'évolution du référentiel, nous n'examinerons pas une politique de transport en tant que telle, mais le rapport annuel du MTQ de 1963, en relation avec le

« diagnostic » de 1995. Ceux-ci nous permettent d'apprécier, bien que partiellement, les éléments qui ont influencé le gouvernement dans son action en matière de transport. Nous devons également examiner des éléments externes qui ont pu influencer le référentiel au cours des 40 dernières années tels que les autres politiques sectorielles du gouvernement, les lois et les groupes de pression.

Par la suite, nous plongerons dans l'analyse même des politiques de transport. Pour ce faire, nous avons d'abord dû retrouver ces dites politiques, ce qui ne fut pas aussi aisé que prévu. En fait, il existe beaucoup de documents relatifs à la planification des transports à Montréal mais les véritables politiques officiellement adoptées par le gouvernement sont plutôt rares. En fait, une recherche au centre de documentation du MTQ nous a révélé que la première politique de transport officielle pour la région de Montréal fut adoptée en 1979. Puis, il y eut un plan d'action d'adopté en 1988, et enfin, nous venons tout juste d'assister à la publication du plan de gestion des déplacements de la région de Montréal. Parallèlement, l'AMT a émis son plan stratégique, qui constitue une politique sectorielle sur le transport en commun. Ces documents officiels constituent évidemment la principale source d'information pour cette section. Nous pourrions également examiner des documents annexes, comme les études sectorielles qui ont aidé à construire les politiques. Nous pourrions également utiliser ponctuellement des articles ou ouvrages de chercheurs qui s'intéressent à ce sujet.

Nous ne ferons pas l'analyse complète et exhaustive de ces documents, mais nous nous attarderons principalement sur la place accordée au train de banlieue ainsi qu'aux moyens de mise en œuvre de ces politiques. Nous pourrions alors dégager l'importance que le gouvernement a attribuée – et attribue toujours – au train de banlieue. Par ailleurs, nous serons en mesure d'apprécier l'effort mis par le gouvernement pour produire une planification globale et intégrée des transports, compte tenu des liens entre la présence – ou l'absence – d'infrastructure de transport et l'occupation du territoire qui auront préalablement été démontrés.

Le deuxième volet de notre question de recherche traite du contexte institutionnel montréalais et sa capacité à générer ou favoriser une planification globale et intégrée des trains de banlieue. L'hypothèse que nous avons soulevée, relativement à cette question, veut que la situation actuelle ne favorise pas une planification globale et intégrée.

Dans le cadre de ce volet, nous présenterons les acteurs en présence dans le contexte montréalais aujourd'hui. L'examen de ces acteurs, de leur rôle et de leur compétence nous fournira une assez bonne image du cadre institutionnel et nous permettra de vérifier la deuxième hypothèse. L'examen de documents officiels et l'observation de l'actualité nous guideront dans cette démarche.

Bien que les rôles et compétences de chacun des acteurs puissent sembler clairs sur papier, il se peut que la réalité quotidienne soit différente. Entre autres, même si des discussions et des partenariats entre ministères ou organismes sont prévus, il nous sera impossible, à partir des documents officiels, de prendre connaissance des conflits entre ceux-ci. Dans ce contexte, des discussions informelles avec des professionnels et spécialistes montréalais dans ce domaine pourront nous aider à lire entre les lignes.

2. Le train de banlieue à Montréal

2.1 Repères historiques du développement du train de banlieue à Montréal

Le train de banlieue constitue un mode de transport qui fait partie du paysage montréalais depuis plusieurs décennies. Ses débuts remontent au milieu du XIX^e siècle mais son importance dans les déplacements des Montréalais n'a pas toujours été constante.

En fait, on peut distinguer trois grandes périodes qui marquent l'histoire du train de banlieue; on note d'abord une mise en place du réseau ainsi que l'âge d'or de celui-ci, c'est-à-dire l'apogée du train de banlieue en ce qui a trait à l'achalandage. Puis, on assiste à un certain déclin du train de banlieue, résultat de plusieurs facteurs dont notamment la popularité croissante de l'automobile et de la déréglementation fédérale. Enfin, la dernière période couvre les deux dernières décennies où il semble s'opérer un certain renouveau envers le train de banlieue. Un schéma de Lussier et Saint-Jacques (*Cf.* figure 1 en annexe) nous présente une bonne illustration des deux premières périodes abordées, soit jusqu'à la fin des années 1970 (1981 : 112). Ce schéma illustre l'évolution des parts respectives du secteur privé et du secteur public dans l'exploitation du transport en commun.

2.1.1 1847-1965 : Mise en place et consolidation³

Dans la région montréalaise, les premières véritables traces d'étalement urbain commencent à apparaître à la fin XIX^e siècle avec l'arrivée des tramways. Ceux-ci constituent une solution exutoire partielle aux gens désireux de quitter les quartiers centraux plus ou moins salubres. « L'arrivée du tramway réduit considérablement les

³ La majeure partie des informations contenues dans cette section sont tirées de : HANNA, David B. (1993), *Transport des personnes et développement du territoire de l'agglomération montréalaise : un essai d'interprétation historique*, Montréal, UQAM, Département d'études urbaines et touristiques, 81p.

distances et, dans un contexte de forte croissance démographique et de hausse du niveau de vie, elle facilite l'expansion territoriale » (Bussière, 1989 : 159).

Parallèlement aux tramways, principalement destinés à desservir les quartiers centraux, un réseau de trains de banlieue se met en place dans la région de Montréal qui, permettant l'accès facile aux industries de la ville, favorise la classe moyenne ou riche à s'installer plus loin du centre. C'est au point de vue de la trame urbaine qui se développe que la différence entre le train de banlieue et le tramway se distingue.

La problématique des trains de banlieue, (...) est particulièrement intéressante car elle s'oppose à celle des tramways et autobus de ville. Alors que ces derniers sont les agents de l'expansion d'un tissu urbain continu et passablement dense, le train de banlieue est l'outil d'exportation de tissus urbains morcelés sur un fond spatial étendu. Par sa capacité enorme et sa configuration linéaire, le train de banlieue transporte littéralement des masses de population, et par conséquent l'urbanisation, au loin (Hanna, 1993 : 8).

L'éclatement et l'éparpillement du tissu urbain par le train de banlieue n'est pas sans rappeler ce que fait, depuis la Deuxième Guerre mondiale, l'autoroute.

Le premier train de banlieue de la région de Montréal apparaît en 1847 et relie Lachine à la gare Bonaventure (site occupé aujourd'hui par le Planétarium) et est prolongé en 1889 jusqu'à Dorval par le Grand Tronc (GT). Le *West Island* est desservi jusqu'à Dorion en 1889 (et même jusqu'à Rigaud et Pointe-Fortune en 1893) par le CP mais le GT exploite aussi un train de banlieue le long de ce corridor à partir du début du siècle. C'est à partir de ce moment que se développe de façon significative la banlieue du *West Island* (Hanna, 1993 : 9-10).

Le train de banlieue s'adresse à la clientèle travaillant au centre-ville et ayant un revenu et un horaire réguliers. Dans le cadre des mouvements romantique et hygiéniste du siècle dernier, et dans le désir de s'éloigner de la pollution, des épidémies et des inondations, les gens voient le rêve de la banlieue naître. Gr ce à la présence du train de banlieue, entre autres, la classe moyenne décide de quitter et

migrer notamment le long du lac Saint-Louis dans le *West Island*. Les municipalités s'érigent officiellement au fur et à mesure que les villages prennent forme : Montréal-Ouest (1897), Saint-Pierre (1894), Summerlea (1895), Dorval (1892), Beaconsfield (1910), Baie d'Urfé (1911), Senneville (1895), Dorion (1891). Des noyaux villageois déjà établis voient leur population augmenter et demandent conséquemment leur statut de ville : Pointe-Claire (1911) et Sainte-Anne-de-Bellevue (1895) (Hanna, 1993 : 14-15).

D'autres lignes de trains de banlieue ont vu le jour, comme celles reliant Montréal à Sainte-Thérèse (1882), à Huntingdon-Valleyfield-Châteauguay (1898) et quelques autres qui connurent un succès moins spectaculaire (Hanna, 1993 : 10-11). Mais une ligne nous intéresse particulièrement puisqu'elle est en partie l'objet de ce mémoire. Il s'agit de la ligne reliant la Gare centrale à Deux-Montagnes.

L'histoire de cette ligne est particulièrement intéressante, puisqu'elle est le résultat d'une opération foncière et technique remarquable. En 1910, la compagnie de chemin de fer Canadien Nord (*Canadian Northern Railway*) cherchait un terminus prestigieux au cœur de Montréal. La compagnie décida alors d'acheter en secret des propriétés le long de l'actuel boulevard René-Lévesque, non loin de la gare Windsor. Puis, avec 120 000 dollars comptants, elle acquiert en deux jours toutes les fermes qui occupaient alors le territoire actuel de la ville de Mont-Royal. Une fois ces opérations complétées, la compagnie annonce son projet de construire une gare (Gare centrale) et de percer le mont Royal pour faire un tunnel de cinq kilomètres. Ce tunnel déboucherait de l'autre côté de la montagne et la voie ferrée passerait au centre des fermes préalablement achetées. On y développerait ensuite une ville entièrement planifiée de type *Model City*, ville de banlieue planifiée selon le concept des cités-jardins de la Grande-Bretagne. Les coûts de construction du tunnel seraient financés à même le développement de cette ville (Hanna, 1993 : 11).

Un service de train de banlieue est offert jusqu'à l'ancienne station Val-Royal (aujourd'hui la station Bois-Franc) fut mis en opération en 1918 (Québec (Province), 1988 : 79). Toutefois, des problèmes financiers dus à la dépression économique

amorcée en 1916 ont raison de la compagnie Canadien Nord avant qu'elle ne termine l'ambitieux projet. Celle-ci est rachetée par le Canadien National (CN) qui complète les travaux et offre, en 1925, un service de train de banlieue pendulaire et ce jusqu'à Deux-Montagnes, permettant le développement de cet axe de banlieue (Hanna, 1993 : 12). La présence d'une voie de chemin de fer, dès 1913, a permis le développement des abords de la rivière des Prairies entre Saraguay et Pierrefonds de même qu'autour du lac des Deux-Montagnes. Ainsi, des villages s'érigent : Saraguay (1914), Roxboro (1914), Laval-sur-le-lac (1915) et Deux-Montagnes (1921) (Hanna, 1993 : 16-17).

L'axe de développement le long du chemin de fer conduisant à Deux-Montagnes se développe à l'image de la ligne conduisant à Rigaud. Toutefois, on constate alors une parité entre anglophones et francophones de même que des revenus plus modestes. Bien que la ville de Deux-Montagnes se développe, c'est surtout sur l'île de Montréal que se produit la majeure partie de la croissance banlieusarde (villes de Saint-Laurent et de Mont-Royal). La ville de Mont-Royal offre quant à elle un cadre de vie entièrement planifié, qui garantit la verdure, l'intimité, les services, la séparation des fonctions, le contrôle sur l'habitat et donc des valeurs foncières élevées (Hanna, 1993 : 17).

Ces constats démontrent l'étroite relation entre le développement du territoire et la présence de transport sur rail au début du XX^e siècle. En fait, il n'est pas exagéré de dire que l'accessibilité procurée par le train a offert aux territoires périphériques la possibilité de se développer. En matière de diffusion du tissu urbain, les trains de banlieue ont joué le rôle que jouent les autoroutes depuis la Seconde Guerre mondiale. « Mais même si le résultat évident du développement d'un système de trains et de tramways de banlieue est l'avènement de villes-dortoirs, il ne faut pas conclure que c'était l'unique résultat. Les axes ferroviaires, le canal et le rivage du fleuve Saint-Laurent amènent aussi un développement accéléré de l'industrialisation en périphérie » (Hanna, 1993 : 26-27). Ce sont là les premières traces d'étalement urbain dans la région de Montréal.

Donc le réseau de trains de banlieue de la région de Montréal s'est implanté au cours de la dernière portion du XIX^e siècle et il s'est consolidé tout au cours de la première moitié du XX^e siècle. En effet, les trains de banlieue ont connu un certain succès jusque dans les années 1960.

Si au début du siècle la présence d'un train de banlieue est un agent diffusant important du tissu urbain, il en est tout autrement aujourd'hui. Comme on le verra dans les chapitres ultérieurs, la relation entre la présence d'infrastructures de transport (train de banlieue ou même autoroute) et l'occupation et le développement du territoire est on ne peut plus équivoque.

2.1.2 1965-1980 : Déclin⁴

Cinq lignes de train de banlieue étaient en opération après la Deuxième Guerre mondiale et l'achalandage de celles-ci étaient en augmentation. Toutefois, suite à la généralisation de l'automobile, au développement du réseau autoroutier, au désengagement du gouvernement fédéral et à la déréglementation, l'achalandage n'a cessé de diminuer sur les deux lignes principales (Deux-Montagnes et Rigaud) à partir de la fin des années 1960 (*Cf.* figure 2 en annexe).

Les lignes de train de banlieue Deux-Montagnes et Rigaud ont connu, en 1966 et 1967 respectivement, des années records avec 8,9 et 4,2 millions de passagers. Suite à cela, et malgré une croissance considérable de la banlieue dans les décennies 1960 et 1970, la clientèle n'a cessé de diminuer jusqu'en 1981. Les compagnies de chemin de fer qui exploitaient ces lignes ont alors commencé à accuser des déficits.

Outre la croissance de la popularité de l'automobile, en 1967, le gouvernement fédéral adoptait une loi qui déréglementait en partie le domaine des chemins de fer et qui permettait aux compagnies d'abandonner des embranchements dans la mesure où ces abandons étaient justifiables et acceptables. Par ailleurs, les subventions fédérales

⁴ Source : MTQ, 1996.

dans ce domaine se faisaient de moins en moins généreuses. Dans ce contexte, le CN et le CP ont annoncé en 1976 un plan de désengagement progressif et total des services de trains de banlieue s'échelonnant jusqu'en 1980.

2.1.3 1980-2000 : Renouveau⁵

Dans ce contexte, le gouvernement du Québec formait, en 1976, le Comité sur les transports de la région de Montréal (CTRM) ayant le mandat de formuler des recommandations sur l'ensemble des transports de la région (*Cf.* section 6.2.1). Les recommandations du comité prônaient l'amélioration du réseau de trains de banlieue et la participation du gouvernement aux déficits d'exploitation. En même temps, le gouvernement du Québec octroyait des subventions au CN et au CP afin de retarder la mise en œuvre du plan de désengagement et d'attendre les recommandations du CTRM (*Cf.* section 6.2.1). Puis, le gouvernement a décidé d'investir dans les services de trains de banlieue en épongeant les déficits annuels d'exploitation et en octroyant d'autres subventions conditionnelles à la participation du fédéral, au gel des tarifs et au maintien du niveau de service.

Au tournant des années 1980, on constate donc une certaine volonté du gouvernement du Québec de maintenir un service de train de banlieue minimal à Montréal tout en modifiant les modalités de financement et le contexte institutionnel (*Cf.* section 6.2.).

Cependant, trois lignes de trains de banlieue seront tout de même abandonnées dans les années 1980, soit les lignes reliant Montréal à Farnham (1980), à Sainte-Thérèse (1980) et à Saint-Hilaire (1988). Ces lignes ne connaissaient pas un succès aussi grand que celles de Rigaud et de Deux-Montagnes⁶. Le gouvernement du Québec met donc l'accent sur les lignes desservant l'ouest de l'agglomération.

⁵ Idem.

⁶ En 1976, la ligne Montréal/Rigaud transportait en moyenne 16 000 voyageurs par jour, comparativement à 600 pour la ligne Montréal/Sainte-Thérèse et 540 pour la ligne Montréal/Farnham, selon la « Présentation au ministre des Transports du Québec au sujet des services de trains de banlieue, le 20 janvier 1976 », par le CP Rail.

En 1981, un décret du gouvernement provincial et une résolution de la CUM stipulaient que les services de trains de banlieue seraient intégrés au réseau de la STCUM qui aurait la charge de les exploiter. Cette entente permettait de conserver les lignes desservant l'ouest de l'agglomération, à condition que la CUM présente une structure tarifaire intermodale intégrée et unique pour tous les modes de transport. De plus, le gouvernement du Québec s'engageait à éponger le déficit résiduel (les six premiers millions de dollars devant être assumés par la CUM) et participer au financement des immobilisations à 100% au lieu de 60%. Une entente similaire était souhaitée avec la Société de transport de la rive sud de Montréal (STRSM) mais les discussions ont échoué et cela a contribué à l'abandon du service de train de banlieue sur la rive sud du Saint-Laurent.

Bien que l'entente entre le gouvernement et la STCUM ne fut pas totalement respectée, l'intégration des réseaux fut concrétisée en 1982, moyennant quelques conditions dont les détails sont plus ou moins pertinents ici. Le projet de restructuration institutionnelle et financière qui devait suivre le financement temporaire des services de trains de banlieue fut un échec. On prévoyait entre autres la création d'une instance régionale qui aurait la responsabilité des trains de banlieue et du métro et où on favoriserait son autonomie financière. La STCUM et le MTQ se partagent donc, à ce moment, la planification, le financement et une bonne partie de la gestion des services de trains de banlieue.

Au moment où son achalandage était au plus bas (environ 1,4 million de passagers en 1981, Cf. figure 2 en annexe), la ligne de train Montréal/Rigaud subit une modernisation en différentes phases, s'échelonnant de 1982 à 1988. Un total de 102,8 millions de dollars a été investi par le MTQ pour acquérir la ligne et la flotte de véhicules. On restaure en partie le matériel roulant, on modernise les stations et on ajoute une station intermodale au métro Vendôme. Depuis sa modernisation partielle, la ligne a vu son achalandage augmenter pour se stabiliser autour de trois millions de passagers annuellement au tournant des années 1990.

Quant à la ligne Montréal/Deux-Montagnes, on investit au-delà de 300 millions de dollars pour moderniser de fond en comble les installations. La modernisation s'est effectuée entre 1993 et 1995 et le service dû être interrompu momentanément pendant les étés 1993, 1994 et 1995; un système de transport par autobus prit alors la relève. Les équipements ont été complètement modernisés : la flotte de voitures et les voies ont été remplacées, les systèmes d'alimentation électrique, de communication et de signalisation ont subi une réfection majeure, des gares ont été modernisées (quatre ont été déplacées, deux ont été fermées et deux ont été ouvertes) et on a construit six stationnements incitatifs régionaux.

De façon plus précise, la modernisation de la ligne Montréal/Deux-Montagnes a coûté 303 millions de dollars qui se divisent comme suit :

Tableau I - Investissements dans la modernisation de la ligne de train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes

	En millions de dollars
• Matériel roulant et atelier d'entretien	126
• Infrastructure	131
• Réaménagement des stations	16
• Acquisition des terrains	14
• Plans, devis, gérance et surveillance des travaux	16
Total	303

À son niveau le plus bas, l'achalandage de la ligne Deux-Montagnes était de l'ordre d'environ deux millions⁷ de passagers en 1981, pour atteindre, en 1999, près de 6,8 millions⁸ de passagers (*Cf.* figure 2 en annexe).

Autre signe que le train de banlieue suscite un certain engouement, le CP, *via* une de ses filiales, présente en 1992 un projet de développement du réseau de trains de banlieue. On propose l'addition de quatre lignes reliant Montréal à Saint-Jérôme/Mascouche, à Repentigny, à Saint-Hilaire et à Châteauguay/Iberville en

⁷ Source : MTQ, 2000.

⁸ Source : AMT, 2000.

utilisant des infrastructures existantes. La même année, le CN présente son propre projet de trains dans les corridors Montréal/Repentigny et Montréal/Saint-Hilaire. Dans l'optique de mettre en service ces lignes, le gouvernement du Québec s'est porté acquéreur de 80 voitures de train usagées de la compagnie GO Transit qui exploite les trains de banlieue à Toronto.

Le Conseil ferroviaire des trains de banlieue du grand Montréal, regroupant le CN et le CP, possédait le mandat de « promouvoir le développement d'un réseau intégré de trains de banlieue dans l'agglomération montréalaise »⁹. En 1994, il soumet une proposition conjointe reprenant les grandes lignes des projets déjà présentés du CP et du CN. Le gouvernement, de son côté, débloque 1,35 million de dollars pour que le Conseil ferroviaire réalise une analyse technique. On y apprend que la concrétisation du projet coûterait 165,9 millions de dollars à réaliser, 70,6 à faire fonctionner annuellement pour des recettes de 32,02 millions de dollars. Le manque à gagner aurait été partagé entre les municipalités et l'exploitant.

Au point de vue institutionnel, on crée, le 1^{er} janvier 1996, l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Celle-ci possède comme mission de « soutenir, développer, coordonner et promouvoir le transport collectif, (...) d'améliorer les services de trains de banlieue » (L.R.Q., c. A-7.02., a. 21). À partir de ce moment, une agence réellement « métropolitaine » s'occupe de planifier et gérer le transport en commun en particulier le train de banlieue. Bien qu'il s'agisse d'un organisme sectoriel, la création de l'AMT représente une certaine amélioration du contexte de planification dans la mesure où elle englobe, dans son territoire, pratiquement l'ensemble de la région métropolitaine. Elle produit un plan stratégique à tous les dix ans, qui est ajusté annuellement et révisé à tous les cinq ans. De plus, son certain détachement du milieu politique lui procure une marge de manœuvre que la STCUM et le MTQ ne possèdent pas. Cela lui a entre autres permis de créer des voies réservées, des stationnements incitatifs, d'imposer une participation financière des municipalités hors-CUM, de négocier une surtaxe sur l'essence, etc.

⁹ Source : MTQ, 1996.

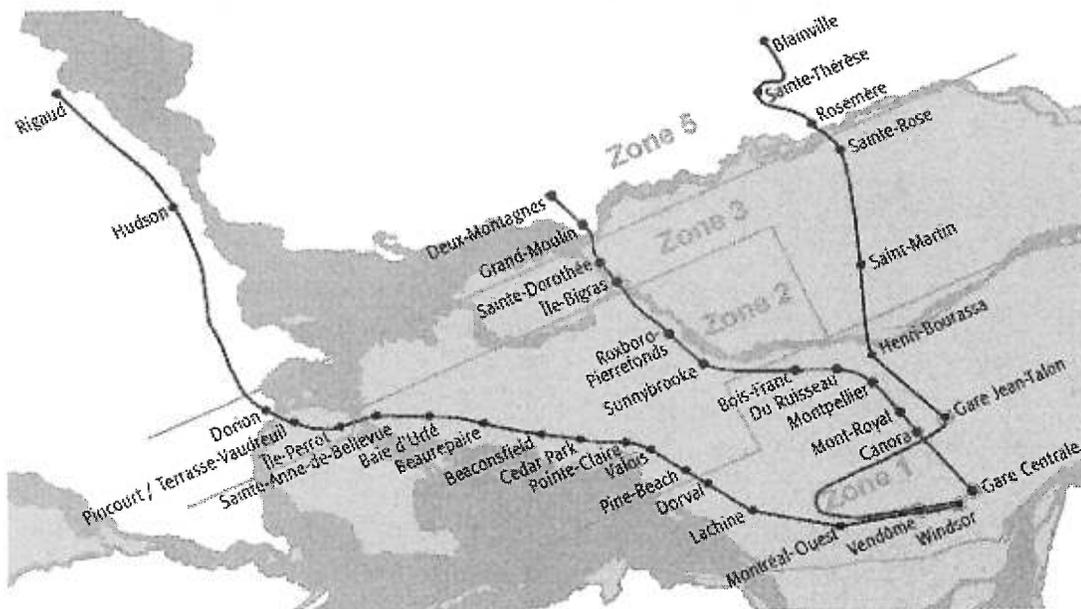
Outre les trains de banlieue proprement dits, plusieurs projets de service de transport en commun en site propre sont à l'étude dans la région de Montréal. À titre d'exemple, la ligne 2-est du métro de Montréal sera prolongée vers Laval. Des études sont également complétées ou en voie de l'être concernant des projets de systèmes légers sur rails (SLR) dans l'axe de certaines voies de circulation telles que l'avenue Du Parc, le boulevard Henri-Bourassa et la rue Papineau. D'autres projets de service de transport en commun en site propre (dont un monorail) sur l'estacade du pont Champlain font l'objet d'études.

Mais à Montréal, cet engouement pour le train de banlieue n'est pas sans soulever certaines questions. Bien sûr, il peut représenter une solution partielle à des problèmes croissants de congestion routière. Toutefois, nous sommes en droit de nous questionner la planification de ces projets de train de banlieue. Quel est l'impact de ces infrastructures? L'amélioration du service de transport aux banlieusards n'encourage-t-elle pas l'étalement urbain? Quelle est la place du train de banlieue dans la planification du territoire (et vice versa)? Est-ce que la planification de ces nouveaux projets se fait de façon intégrée?

2.2 Le réseau de train de banlieue de Montréal

Le réseau actuel, si on peut le qualifier de « réseau », comporte trois lignes de train de banlieue. Chacune d'elles relie le centre-ville de Montréal à une ville de la banlieue: Rigaud, Deux-Montagnes et Blainville (*Cf.* figure 3).

Figure 3 – Réseau de trains de banlieue de la région de Montréal, 2000



Source: Agence métropolitaine de transport, www.amt.qc.ca, 2000.

La ligne Montréal/Rigaud dessert l'ouest de l'île de Montréal, l'île Perrot et une partie de la MRC Vaudreuil-Soulanges. Une fois à proximité du centre-ville, cette ligne est reliée à la station de métro Vendôme et son terminus est situé directement à côté du Centre Molson, ce qui lui donne un accès intérieur à la station de métro Lucien-L'Allier.

La ligne Montréal/Blainville, de son côté, croise au passage le boulevard Henri-Bourassa où les passagers peuvent descendre et avoir accès aux lignes d'autobus qui se rabattent éventuellement au terminus Henri-Bourassa à proximité et à la station de métro du même nom. Plus loin, cette ligne passe près de la station de métro Parc, où les passagers ont le choix de descendre du train pour prendre un autobus « express » qui mène directement dans la partie est du centre-ville de Montréal. Sinon, ils peuvent continuer à bord du train qui les mènera aux stations Vendôme ou Lucien-L'Allier, dans la partie ouest du centre-ville.

Quant à la ligne reliant Montréal à Deux-Montagnes, celle-ci ne croise pas véritablement de nœuds où les passagers auraient accès à d'autres lignes de transport en commun. Plutôt, on observe un rabattement des lignes d'autobus à proximité, ce

qui permet d'alimenter en passagers la ligne à l'heure de pointe le matin et vice versa. Si on examine une carte du réseau de transport en commun, on peut apercevoir que la ligne de train Montréal/Deux-Montagnes croise la ligne bleue du métro à la hauteur de la station Édouard-Montpetit. Toutefois, il n'y a actuellement pas de correspondance possible entre les deux réseaux. En fait, à cet endroit, le train passe dans un tunnel et la différence de profondeur entre les deux lignes semble trop importante pour qu'un lien soit fait. Ainsi, cette ligne de train possède comme terminus la Gare centrale de Montréal, en plein cœur du centre-ville.

Au moment d'écrire ces lignes, nous apprenons que le gouvernement a officiellement annoncé la mise en place d'une ligne de train de banlieue reliant Mont-Saint-Hilaire, sur la rive sud du Saint-Laurent, à la Gare centrale au centre-ville de Montréal. Le détail du projet nous est encore inconnu, mais nous savons toutefois que le service devrait être mis en place au mois de juin.

2.3 Quelques enjeux liés au train de banlieue

Le réseau actuel de trains de banlieue de la région de Montréal occupe une part relativement faible des déplacements totaux quotidiens. En fait, selon l'enquête Origine-Destination de 1998, 4,2 % des déplacements en transport en commun dans la région de Montréal impliquent, à certain moment, le train de banlieue. De façon plus précise, sur 3 927 670 déplacements motorisés effectués chaque jour dans la région de Montréal, 609 434 sont faits en transport en commun (soit 15,5% des déplacements motorisés et 13,5% de tous les déplacements effectués). De ces 609 434 déplacements, 35 596 (4,2%) utilisent le train de banlieue à un moment ou à un autre, ce qui inclut les déplacements bi-modaux (par exemple : automobile/train de banlieue)¹⁰. Bien que 4,2% semble être une proportion relativement petite des déplacements, il faut tenir compte que la région de Montréal ne compte que trois lignes de train de banlieue, et que celui-ci possède une capacité limitée. De plus, soutenir un réseau de train de

¹⁰ Source : MTQ, 1996.

banlieue représente un choix politique, urbanistique et financier important. Plusieurs enjeux entourent un tel équipement et nous en présentons ici les principaux.

2.3.1 Les coûts

Outre la part de marché relativement faible du train de banlieue, l'un des premiers arguments invoqués pour s'opposer à l'implantation d'un service de train de banlieue est son coût. En effet, l'instauration d'un tel service requiert des investissements considérables. Bien sûr, on peut utiliser une emprise existante, construire des gares rudimentaires, utiliser de vieilles locomotives et de vieux wagons et ainsi offrir un service de base à des coûts relativement bas. Mais tôt ou tard, lorsque la demande augmentera, que les exigences de la clientèle se raffineront, il sera impérieux d'investir dans l'infrastructure et les coûts seront alors beaucoup plus élevés. Le coût par passager devient alors élevé comparativement à l'autoroute. On estime les coûts d'immobilisation par kilomètre de train de banlieue à 800 000\$¹¹. Toutefois, des expériences récentes nous portent à croire que les déboursés, afin d'avoir un service moderne et complet sont, nettement plus élevés.

À titre d'exemple nous pouvons souligner le cas de la modernisation de la ligne Montréal/Deux-Montagnes qui a coûté plus de 300 millions de dollars au début des années 1990 (Cf. section 2.1.3), ce qui porte la facture à près de 10 millions de dollars par kilomètre. Cette ligne n'avait jamais subi de réfection majeure depuis sa mise en service dans les années 1920. Il s'agit de locomotives alimentées par électricité, ce qui implique toutefois des dépenses difficilement comparables à d'autres lignes propulsées par des locomotives conventionnelles. Toutefois, la ligne dans son entier fut modernisée du matériel roulant aux gares en passant par le déménagement de certaines gares et l'agrandissement ou la création de stationnements incitatifs. On peut alors la comparer, dans une certaine mesure, à l'implantation d'un nouveau service,

¹¹ Source : CONSEIL FERROVIAIRE DES TRAINS DE BANLIEUE DU GRAND MONTRÉAL (1995), *Pour un service intégré de transport en commun axé sur le client, Rapport-synthèse, Projet de train régional*, p.42.

dans la région de Montréal, puisque les projets à l'étude sont situés dans des corridors où une emprise ferroviaire existe déjà.

À titre comparatif, on estime le coût approximatif de l'implantation d'un SLR à 30 millions de dollars par kilomètre alors que l'on calcule environ 80 millions de dollars par kilomètre pour un métro. Il faut bien sûr garder en tête les capacités fort différentes de ces infrastructures.

2.3.2 L'étalement urbain

Le train de banlieue, par définition, dessert les gens de la banlieue. En ce sens, certains peuvent y voir une incitation à développer les territoires périurbains devenus accessibles par la mise en place du service (crainte de l'étalement urbain). En fait, le train offre un moyen de transport efficace et rapide vers le centre-ville et cela peut encourager des ménages à s'installer plus loin du centre-ville. L'enjeu est donc de taille, compte tenu du débat entourant l'étalement urbain. Mais avant d'en arriver à ces conclusions, nous devons d'abord définir ce qu'est l'étalement urbain, phénomène qui est parfois mal compris.

2.3.2.1 Essai de définition de l'étalement urbain

Définir l'étalement urbain relève du défi, ne serait-ce qu'en considérant la multiplicité des angles avec lesquels on peut l'aborder. À ce propos, Guy Mercier *et al.* considèrent que « l'étalement urbain, parce qu'il relève d'une causalité multiple et génère des problèmes de différentes natures, est d'une complexité telle que la simple honnêteté intellectuelle exige que l'on accepte, pour l'étudier, le bien-fondé de la pluralité scientifique » (1994 : 254). Non seulement l'approche de l'étalement urbain est variable, mais sa définition est problématique : « l'étalement urbain est une notion si mal définie, ou a des définitions si multiples et contradictoires, que l'on peut à bon droit s'interroger sur l'efficacité des diverses mesures mises de l'avant pour le contrer, le canaliser, ou le gérer » (Barcelo dans Bussière et Bonnafous, 1992 : 300). Plusieurs

auteurs se sont penchés sur le sujet et il convient d'abord d'examiner leur définition du concept avant d'en dégager ses causes et ses conséquences.

La perception populaire du phénomène d'étalement urbain est souvent définie d'abord par la forme qu'il engendre. On s'entend généralement pour dire que l'étalement urbain, se manifestant surtout en milieu périphérique, produit des formes différentes de celles observées dans la ville centrale. En fait, la ville centrale regroupe généralement une grande diversité de fonctions et de population. Or, le développement urbain dans une forme étalée aura pour effet de disperser ces fonctions (déconcentration de l'emploi, des services, de la population...) en créant de grandes zones homogènes beaucoup moins denses assimilables au modèle de la banlieue classique¹². Bien que ces modèles semblent de moins en moins distincts, cette situation entraîne tout de même une série de conséquences qui seront traitées plus loin. Mais à ce chapitre, la ville de Québec offre une définition qui révèle bien le point de vue d'une ville-centre : « nous proposons la définition suivante : une action qui soutient, à l'échelle métropolitaine, l'éparpillement du tissu urbain [qui] suscite une demande de nouveaux services et qui entraîne une sous-utilisation de services ou d'infrastructures existantes » (Ville de Québec, 1992 : 1). Cette vision reflète le caractère pragmatique du point de vue municipal. Toutefois, l'étalement urbain ne se limite pas à ces seuls aspects. Pour Yves Bussière (1992 : 3), « l'étalement urbain représente non seulement une forme urbaine mais un style de vie ». Cette constatation est importante, car elle permet de mettre en évidence toute la complexité de cette notion. Des aspects historiques, économiques, culturels, démographiques et autres sont à considérer.

Michel Simard, de son côté, définit l'étalement urbain et du même coup son concept opposé, soit la consolidation urbaine, de la façon suivante :

À titre opérationnel, nous définirons l' 'étalement urbain' comme un processus d'urbanisation impliquant des territoires ruraux qui 'subiraient' un développement immobilier de faible densité, possiblement spatialement [*sic*] disjoint, générant des migrations alternantes importantes et, enfin, la construction de nouveaux

¹² Le banlieue classique est généralement caractérisée par une faible densité du bâti et par une ségrégation des fonctions.

équipements et infrastructures. En antonymie, nous définirons la 'consolidation urbaine' comme un processus d'urbanisation privilégiant la densité, la transformation et la connexité dans un objectif de limitation des besoins de nouveaux équipements, infrastructures et grandes migrations alternantes et de préservation des espaces ruraux et naturels (Simard, 1996a : 9).

Il se peut que l'étalement urbain, dans une région métropolitaine soit nécessaire et inévitable dans un contexte d'augmentation globale de la population et lorsque le mode de vie change, modifiant du même coup la structure et la taille des ménages (généralement à la baisse). Mais lorsque que cette expansion territoriale est conjuguée à une stagnation de la population globale de la région, cela devient problématique. On développe alors des terrains non viabilisés alors que des terrains vacants viabilisés ou facilement « viabilisables » sont laissés pour compte dans le noyau déjà urbanisé. C'est dans cette optique que Michel Barcelo parle d'une « urbanisation inutile ». Celui-ci spécifie aussi que l'étalement urbain ne se produit pas seulement en périphérie mais également dans les parties dites centrales de l'agglomération, à savoir l'île de Montréal (Barcelo dans Bussière et Bonnafous, 1992 : 303). Autrement dit, Barcelo nous apprend qu'un bungalow mal desservi sur l'île de Montréal (à Rivière-des-Prairies par exemple) sera vu comme une consolidation du noyau central alors que des maisons en rangée à Longueuil sont automatiquement perçues comme contribuant à l'étalement urbain, ce qui n'est pas nécessairement le cas.

En fait, l'enjeu ne réside pas dans la localisation précise du développement (centre *versus* périphérie) puisque le « centre » de l'agglomération est, à tort, considéré comme étant le territoire de la CUM. La forme ovale de la CUM représentant le soi-disant « centre » de l'agglomération devrait plutôt effectuer une rotation de 90° pour exclure les extrémités de l'île et ainsi inclure le cœur de Laval et une bonne partie de la MRC de Champlain.

Barcelo définit donc l'urbanisation inutile comme étant « toute action immobilière, tout autant au cœur de l'agglomération qu'à sa périphérie, qui n'a d'objet principal que de multiplier les territoires d'intervention en vue d'assurer le 'bon

fonctionnement' du marché immobilier, à l'exclusion de tout autre objet » (Barcelo dans Bussière et Bonnafous, 1992 : 303).

François Hulbert, de son côté, mentionne que « l'étalement urbain apparaît ainsi comme la conséquence d'une rivalité de la périphérie à l'égard du centre et d'où la périphérie sortirait gagnante » (1994 : 292). Celui-ci soulève alors la question des conflits et de la géopolitique urbaine opposant centre et périphérie, qui avaient été nuancés par Barcelo. Toutefois, Hulbert perçoit ces conflits du point de vue de la rivalité, dans la mesure où des villes (Québec, Sainte-Foy, Charlesbourg, Beauport...) font ou ont fait la course pour annexer des territoires périphériques afin d'obtenir leur part du développement de la banlieue.

La plupart des auteurs suggèrent leur propre définition de l'étalement urbain et celles-ci divergent parfois. Cela démontre la complexité du problème et qu'il n'est pas vu de la même façon par tous. Il serait inutile de poursuivre plus loin la discussion, dans la mesure où nous avons maintenant une meilleure idée du phénomène de l'étalement urbain. Malgré les différences entre les définitions, retenons quelques concepts clés qui seront considérés ici comme importants, à savoir « urbanisation inutile », « faible densité », « rivalité » et « style de vie ». Ceux-ci pourront nous aider à mieux saisir les nuances de l'impact des infrastructures de transport sur la forme et le développement urbains.

2.3.2.2 Les principales causes de l'étalement urbain

En effet, en comprenant mieux le phénomène de l'étalement urbain, nous serons en mesure de distinguer l'impact des transports en commun en site propre sur leur environnement.

Des facteurs historiques, sociaux, économiques, démographiques et culturels sont à prendre en compte lorsque l'on traite du phénomène d'étalement urbain. Jusqu'à récemment, le mode de vie banlieusard était considéré comme une amélioration souhaitable de la qualité de vie de la population. Particulièrement après la Deuxième

Guerre mondiale, plusieurs conditions se sont mises en place et ont grandement favorisé le développement de la banlieue et, conséquemment, l'étalement urbain. Parmi les principaux facteurs, notons l'amélioration de l'accès au crédit entre autres *via* les programmes de la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL) qui ont facilité l'accès à la propriété pour la classe moyenne, la modification des besoins (les besoins d'espaces augmentent, tant pour les entreprises que pour les ménages, hausse de la qualité de vie, modification des valeurs de la société...), la tertiarisation de l'économie, la modification de la structure des ménages, les subventions aux infrastructures des petites municipalités, le développement du système autoroutier et la généralisation de l'automobile. Sur ce dernier point, Bussière affirme notamment qu'il « existe un lien direct entre l'étalement et la motorisation » (1992 : 3).

Bien que ce ne soit pas le seul élément explicatif, il est clair que non seulement la motorisation mais aussi les infrastructures de transport constituent des facteurs de localisation importants, que ce soit pour les ménages ou pour les entreprises. Il faut toutefois distinguer motorisation et desserte en transport. La motorisation fait notamment référence à la proportion d'automobiles par personne. D'un autre côté, plusieurs auteurs soulignent l'absence de liens directs entre la présence d'une infrastructure de transport et le développement d'un secteur. Tout au plus, Offner parle d'une « amplification des tendances préexistantes » (1993 : 233). Ce rôle des transports dans l'occupation du sol sera repris plus abondamment dans une section ultérieure de ce mémoire (*Cf.* section 3).

Enfin, il ne faudrait pas oublier que l'un des facteurs – souvent négligé – lorsque l'on cherche les causes de l'étalement urbain est le manque de vision claire de la forme que devrait prendre le développement du territoire. Le manque de volonté politique pour élaborer une telle vision et le « sur-fractionnement » du territoire et des instances de planification du territoire ne sont certes pas étrangers à cela. Ce manque de volonté se traduit par des politiques gouvernementales souvent contradictoires qui défavorisent la consolidation des activités au centre de l'agglomération, dans la mesure où l'on considère l'étalement comme néfaste et que l'on tente de le freiner. À ce sujet, notons

l'absence de cadre institutionnel véritablement métropolitain ayant la compétence en matière d'aménagement du territoire¹³.

Ainsi, non seulement faut-il que le gouvernement, par le biais de ses subventions et de ses politiques, permette et encourage la consolidation des activités au centre. Il doit également fournir un cadre d'aménagement suffisamment strict qui imposera des contraintes sérieuses au développement urbain tous azimuts. Bien sûr certains diront qu'il s'agit là d'une des responsabilités confiées aux MRC.

Toutefois, il semble que la plupart d'entre elles aient défini un périmètre d'urbanisation nettement trop large, en particulier dans la région de Montréal, pour contenir de façon efficace l'étalement urbain ou « l'urbanisation inutile ». Ainsi, en raison de la faible densité du développement urbain, les instances municipales ont besoin de plus de temps pour rentabiliser et optimiser les investissements en infrastructures. Par ailleurs, le gouvernement doit supporter le développement de chaque municipalité en toute équité, ce qui nécessite des dépenses considérables, d'où l'intérêt de mettre en place un cadre d'aménagement restrictif. Un organisme supra-municipal englobant la totalité de l'agglomération montréalaise a maintes fois été proposé mais sans résultat jusqu'à maintenant. Ces considérations institutionnelles seront approfondies dans un chapitre ultérieur.

Des politiques visant à harmoniser l'action gouvernementale ont néanmoins déjà été exprimées. À la fin des années 1970, le gouvernement provincial énonce une 'Option préférable d'aménagement pour la région de Montréal' qui avait pour but de coordonner l'action de l'État sur le territoire montréalais avec deux préoccupations principales : l'étalement urbain et la qualité de vie en milieu urbanisé (Charbonneau, Hamel et Barcelo, 1991 : 10). Cette option fut en partie un échec. L'étalement urbain a substantiellement diminué mais

ce sont principalement les modifications survenues sur le plan démographique et sur le plan socio-économique qui ont réussi à ralentir l'étalement tel que nous l'avons observé. C'est donc dire

¹³ La CUM (1 776 000 habitants), qui a compétence en matière d'aménagement du territoire, regroupe 53,4% de la population de la RMR (3 327 000 habitants). Source : statistiques démographiques tirées de Statistique Canada sur le site internet de la ville de Montréal (www.ville.montreal.qc.ca).

que les mesures de redressement proposées par le gouvernement du Québec n'ont pas réussi à réorienter la logique du développement urbain comme il était projeté dans le discours politique de l' 'Option' (Charbonneau, Hamel et Barcelo, 1991 : 27).

2.3.2.3 Les principales conséquences de l'étalement urbain

Ce n'est pas tant l'étalement urbain – ou la croissance urbaine – qui pose problème mais c'est surtout le fait que cette expansion du milieu urbain se produise aujourd'hui dans un contexte de faible croissance de la population globale de l'agglomération. Dans ce cas, les gains de population en banlieue, conjugués à des problèmes de reconversion de zones industrielles centrales désuètes, ne peuvent se traduire qu'en pertes du côté de la ville-centre, produisant l'effet « trou de beigne ». Cependant, il est à noter que le centre ne se vide pas pour autant. En effet, la quantité de logements vacants n'est pas d'autant plus grande que la population diminue; c'est plutôt la composition des ménages qui se modifie. En fait, la banlieue attire généralement des ménages familiaux relativement aisés, alors que la ville centrale semble mieux adaptée pour les ménages non familiaux ou plus petits et parfois moins bien nantis¹⁴. Effectivement, la progression du nombre de ménages a été de deux fois supérieure à celle de la population entre 1981 et 1991 (Québec (Province), 1995 : 31). Conséquemment, la densité d'occupation du sol diminue et la croissance urbaine se fait donc sentir en périphérie plutôt qu'en zone centrale. « Dans la CUM Centre, par exemple, l'augmentation de 7% du nombre de ménages entre 1981 et 1991 s'est accompagnée d'une baisse de 2 % de la densité d'occupation du sol, en raison de la diminution du nombre de personnes par ménage » (Québec (Province), 1995a : 31). Ces pertes de population nettes au centre de l'agglomération entraînent tout de même une série de conséquences, souvent perçues comme néfastes à la ville centrale mais aussi à toute la communauté. Les principales conséquences généralement admises sont de trois ordres : économiques, sociales et environnementales.

¹⁴ « Les différences de revenu entre les secteurs doivent cependant être mises en relation avec la composition des ménages. En effet, les zones centrales comptent proportionnellement plus de ménages d'une seule personne et de couples sans enfant qu'en périphérie, de sorte que le revenu moyen des ménages n'est pas le meilleur indicateur de la situation financière relative des ménages. (...) Ces résultats cachent vraisemblablement des écarts de revenu considérables à l'intérieur de ces secteurs, écarts que sous-tendent non seulement le profil des ménages, mais aussi le parc immobilier (...) » (Québec (Province), 1995a : 34).

D'abord, le phénomène du trou de beigne s'accompagne d'une tendance des entreprises – et éventuellement des emplois – à se déplacer vers des terrains moins coûteux en banlieue. Cela provoque alors une baisse des valeurs foncières de la ville centrale et donc une baisse des revenus pour celle-ci. Parallèlement, la population plus faible en ville-centre entraînera une augmentation du coût moyen de certains services et infrastructures, affectant directement leur rentabilité. Puis, dans la banlieue, l'arrivée de nouvelles populations nécessitera la construction d'infrastructures neuves telles que des écoles, des hôpitaux, des réseaux d'aqueduc et d'égouts, des routes alors que leurs équivalentes en ville centrale deviennent sous-utilisées.

Les coûts sociaux, pour leur part, se traduisent par une modification de la structure démographique. En fait, si la population qui part de la ville centrale pour s'installer en banlieue est majoritairement constituée de jeunes ménages de la classe moyenne ou riche, cela veut nécessairement dire que la population restante est plus vieille et plus pauvre et donc captive des services offerts par les municipalités centrales.

Comme résultat de l'expansion de la banlieue, la population de la ville centrale présente, aujourd'hui, des signes de vieillissement plus importants que dans le reste de la région de Montréal. (...) En plus de montrer certains signes de vieillissement, la population de la ville centrale se compose d'une proportion plus importante de ménages non-familiaux et de personnes seules (...). Au problème de vieillissement s'additionne celui de l'appauvrissement de la population (Bussière, 1992 : 9).

Par ailleurs, suite au départ massif de la population vers la banlieue, une bonne partie de la population restante est constituée d'immigrants qui se retrouve alors avec une société d'accueil qui a quitté pour la périphérie. Une partie des problèmes d'intégration sociale pourraient s'expliquer par ce phénomène.

Mais c'est au point de vue environnemental que les conséquences sont souvent perçues comme étant les plus graves. Étant donné que les ménages s'éloignent du centre de l'agglomération et que ce centre regroupe encore une grande part des emplois – dans la région de Montréal du moins – la distance et le temps de déplacement moyen de la population sont d'autant plus grands, le réseau routier

devient davantage sollicité, le bruit augmente, la consommation énergétique s'accroît et, en bout de ligne, les émissions de polluants provenant des automobiles s'accroissent, ce qui détériore la qualité de l'air. Et lorsqu'il y a congestion, ces problèmes sont d'autant plus amplifiés. Aussi, « l'urbanisation inutile », de faible densité et souvent mal planifiée, consomme une très grande quantité d'excellentes terres agricoles et met en péril des écosystèmes importants.

Dans un article intitulé *Critiquing Sprawl's Critics*, Gordon et Richardson se concentrent à détruire les arguments de ceux qui prône le « nouvel urbanisme » (*new urbanism*) et le *smart growth*, principes qui tentent notamment de remédier à l'étalement urbain et ses conséquences négatives. Le principal point soulevé par les auteurs concerne la logique du marché. En fait, on dit que les promoteurs construisent ce que les gens veulent bien acheter et que cela représente la meilleure planification qu'on puisse faire : « Markets do a better job of discovering consumer preferences and providing desired goods and services than does smart-growth planning » (Gordon et Richardson, 2000 : 3). De plus, on mentionne que les bénéfices d'un mode de vie « banlieusard » sur les gens ont été nettement sous-estimés. Quoiqu'il en soit, d'autres de leurs arguments peuvent nous laisser songeurs : « traffic consequences of suburbanization are benign; new fuel mixes used in newer automobiles burn cleaner than previous mixes (...). Suburbanization does not lead to increases in commuting times (...). The productivity trends are so powerful that a land shortage is inconceivable (...) Even if shortage of farmland were to become a problem, land markets are always available to allocate land to its highest and best uses, even back to farmland if necessary. » (Gordon et Richardson, 2000 : 9-10). On peut certes noter l'influence du contexte américain dans la réflexion de l'auteur.

Pour un jeune célibataire sans enfant, il est facile de critiquer l'étalement urbain, de prôner un « retour en ville », de louer les quartiers centraux avec leur charme, leur patrimoine, leur diversité, leurs activités, leur commodité, leur mixité des fonctions, leur occupation optimale de l'espace, l'accessibilité à un système de transport en commun efficace, etc. Sauf que pour un ménage avec de jeunes enfants qui désire s'offrir une qualité de vie, un environnement sécuritaire, des services modernes, il

reste que l'accession à la propriété demeure importante. Celle-ci est possible en ville-centre mais à une échelle de coût nettement plus élevée. Les gens font le choix de la banlieue alors que celle-ci apparaît souvent comme un idéal de vie qui est trop rapidement condamné. Le danger réside plutôt dans la forme – souvent anarchique – que prend l'étalement urbain, sa mauvaise planification, le contexte de compétition entre les villes de banlieue et la qualité des nouvelles constructions. À ce sujet, on observe des jeunes ménages moins nantis qui veulent absolument concrétiser leur rêve d'accéder à la propriété en banlieue. Ils migrent alors dans la lointaine banlieue, parfois appelée la troisième couronne, où le sol est moins cher, où l'on retrouve des propriétés dont la qualité de construction est inquiétante et où les services municipaux sont réduits à leur plus simple expression, ce qui permet d'avoir, au début, un compte de taxe moins élevé.

2.3.2.4 L'influence des transports en commun en site propre sur l'étalement urbain

Est-ce qu'une infrastructure de transport en commun en site propre favorise l'étalement urbain? À ce moment-ci, nous avons vu que les causes de l'étalement urbain sont de différents ordres. Comme les politiques publiques, le mode de vie de la population, les prix des terrains et d'autres facteurs de localisation influencent le degré d'étalement urbain, il est possible de présumer que l'accessibilité à un mode de transport en sera d'autant atténué.

Le modèle de localisation résidentiel Alonso-Muth-Mills, assez répandu, place l'accessibilité à un marché central comme étant le principal facteur considéré par les ménages (Vessali, 1996 : 72). Selon cette théorie, « corridor-specific transportation improvements (such as highways or rail transit lines) decrease relative commute costs along the corridor, causing land in these areas to become, in effect, 'closer' to the central market, and thus, in greater demand and of greater value than land outside the corridor » (Vessali, 1996 : 72-3). D'autres variantes de ce modèle existe et démontrent l'effet d'étalement induit par les corridors de transport rapide. Toutefois, Vessali (1996 : 73) souligne les limites prédictives de ses modèles. On ne doit pas s'en servir

comme d'un outil de prédiction des impacts mais comme d'une façon de mieux comprendre les interactions.

L'auteur passe ensuite en revue plusieurs études sur les effets des transports en commun sur l'occupation du sol. Il note la variabilité des résultats et soutient que les corridors de transport en commun à grande capacité sont souvent situés dans des régions en développement, faussant les résultats. Par ailleurs, Vessali souligne entre autres, dans sa revue de la littérature, que certaines études démontraient que l'impact d'une infrastructure est plus faible dans un milieu à revenu élevé.

Quoiqu'il en soit, les infrastructures construites au début du siècle s'inscrivaient dans un contexte de faible accessibilité générale des régions, provoquant ainsi des améliorations considérables des systèmes de transport des villes de l'époque. Ainsi, Vessali conclut que les améliorations des systèmes de transport contemporains sont si marginales qu'elles n'affectent que de façon très limitée l'accessibilité globale d'une région, d'où le faible impact sur la structure urbaine (Vessali, 1996 : 98).

Toute amélioration du système de transport va nécessairement faciliter les déplacements, même de façon minime, et conséquemment permettre aux gens de s'installer plus loin de leur lieu de travail. Cela ne signifie pas que le gouvernement doive cesser d'investir en transport afin de stopper un étalement soi-disant néfaste. La solution à ce problème ne réside pas dans l'augmentation délibérée de la congestion routière avec comme but de décourager la population à s'installer en banlieue. L'étalement urbain est un mal nécessaire – ou plutôt incontournable – avec lequel il faut composer. Un manque de conscience collective face aux effets pervers d'un modèle de développement du territoire ne doit pas être imputé à ses bénéficiaires directs (les banlieusards) mais à un système qui n'a pas su être dissuasif (en leur faisant payer les vrais coûts sociaux, environnementaux, en infrastructures...) et en n'assurant pas une action cohérente du gouvernement sur ses leviers ayant un impact sur la forme urbaine (équipements, incitatifs fiscaux, subventions, programmes, etc.). On doit donc assumer ce choix et se concentrer à encadrer ce développement afin qu'il se fasse de façon plus harmonieuse, plus cohérente et mieux planifiée en

fonction des infrastructures en place ou à venir. Encore mieux, la planification du territoire et des transports doit se faire de façon simultanée, mais ce point sera discuté dans les chapitres ultérieurs.

Par ailleurs, le train de banlieue, s'il génère un impact sur la dynamique urbaine et facilite l'accès au centre d'une agglomération, cela ne se traduit pas nécessairement par de l'étalement urbain. À ce sujet, la section 3 de ce mémoire traitera d'une autre facette de la question en démontrant la multiplicité des facteurs influençant l'impact des transports sur l'occupation du sol. Nous y aborderons notamment d'autres facteurs identifiés par différents auteurs relativement à l'impact d'une infrastructure de transport en commun en site propre sur le territoire.

2.3.3 Autres enjeux

Le choix de la technologie utilisée pour desservir un secteur d'une agglomération peut se révéler un enjeu fort important. Différentes technologies possèdent des caractéristiques propres qui sauront répondre aux besoins spécifiques et qui s'adapteront à différents cadres urbains.

À titre d'exemple, plusieurs systèmes de transport en commun en site propre s'offrent aujourd'hui aux autorités organisatrices de transport en commun. Entre autres, nous retrouvons le métro souterrain, le système léger sur rail (SLR), le tramway et l'autobus urbain en site propre.

Chacune de ces technologies offre des avantages et des inconvénients qui leur sont propres. Sans entrer dans le détail technique de chacun de ces modes, nous pouvons résumer sommairement leurs principales caractéristiques et différences fondamentales.

Le métro souterrain, comme dans le cas de Montréal, est constitué d'une rame de wagons généralement alimentée par électricité et fonctionnant en tunnel, donc en site propre. Les stations sont habituellement distantes d'environ un kilomètre. Étant

donnée sa très grande capacité, il est particulièrement bien adapté aux zones urbaines centrales où la densité de population est suffisamment importante.

Le tramway moderne est formé d'une rame de wagons généralement alimentée par électricité. Il est traditionnellement situé dans des quartiers centraux à forte densité mais ne possède pas son site propre. Comme il fonctionne sur des rails implantés sur la route, il est tributaire de la circulation, bien que celui-ci ait normalement priorité sur les autres moyens de transport avec lesquels il partage la route. Il possède une capacité relativement élevée mais celle-ci demeure nettement moins grande qu'un métro.

Le principe de fonctionnement du SLR, de son côté, s'apparente au tramway. Il est constitué d'une rame de wagons, alimentée par électricité mais dont les rails sont généralement situés en site propre. Sa capacité est similaire au tramway.

L'autobus urbain en site propre consiste en une voie réservée, utilisée par des autobus, celle-ci étant entièrement indépendante du réseau routier municipal. À titre d'exemple, ce genre de voies existent à Ottawa (*Transit way*) et, dans le récent plan de gestion des déplacements de la région de Montréal (Québec (Province), 2000c), un tel projet est à l'étude. Celui-ci utiliserait en partie l'emprise ferroviaire existante reliant Montréal à Repentigny, donc une partie de la ligne serait en site propre. Ce mode de transport peut être adapté pour desservir une banlieue mais dont la demande ne justifierait pas un service de train de banlieue.

Comme ces différents modes de transport peuvent être utilisés pour desservir des cadres urbains différents, il peut arriver qu'une agglomération présente une gamme assez variée de modes de transport. Cette offre de services, de nature variée, devra se faire dans un contexte d'intégration. Effectivement, adapter les modes de transport aux différents cadres urbains implique que le client doit pouvoir effectuer un transfert modal (rupture de charge) avec facilité. Autrement, l'utilisateur risque de se décourager, préférer sa voiture et ainsi compromettre la rentabilité des services et l'efficacité des réseaux.

Au-delà du défi d'intégrer les réseaux de transport, nous sommes en droit de se questionner sur la présence d'une instance compétente pour veiller à cette intégration. Outre l'intégration des réseaux, l'instance pourra aussi posséder des pouvoirs en matière d'aménagement du territoire, question d'harmoniser l'impact voulu des infrastructures sur l'environnement urbain.

Enfin, pour revenir au train de banlieue, nous pouvons maintenant souligner que celui-ci possède des qualités indéniables mais recèle aussi des inconvénients notables. Au chapitre des avantages, on peut noter qu'il s'agit d'un moyen de transport efficace et rapide dans la mesure où il est fiable et indépendant du trafic routier puisqu'il circule en site propre¹⁵. Ses coûts d'opération sont relativement bas et il est souvent muni de stationnements incitatifs facilitant le transfert modal « automobile-train ». Par ailleurs, le train de banlieue bénéficie d'un préjugé favorable dans la population de banlieue, ce qui n'est pas le cas du métro et encore moins de l'autobus.

D'un autre côté, le train de banlieue n'est pas flexible. À Montréal, celui-ci ne dessert qu'une destination, soit le centre-ville. Dans la mesure où les activités (emplois, commerces...) sont encore relativement concentrées dans le centre de l'agglomération montréalaise, les conséquences ne sont pas trop importantes. Mais dans le cas où les tendances indiqueraient que les activités se décentralisent et la structure urbaine se complexifie, cela implique des problèmes de desserte des pôles, ceux-ci devenant plus nombreux et moins concentrés.

Parallèlement, le train de banlieue cible une clientèle très précise. En fait, dans le cas de Montréal, le train de banlieue s'adresse non seulement aux travailleurs du centre-ville mais à ceux qui ont un horaire régulier. Le train n'offre pas de départs aux cinq ou dix minutes dans les deux directions et ce toute la journée comme peut le faire un métro. En fait, plusieurs services de train de banlieue n'offrent que quelques départs à l'heure de pointe le matin en direction du centre-ville et l'inverse pour l'heure de

¹⁵ Site propre : on entend ici que le train de banlieue circule en site propre dans le sens où son réseau est complètement indépendant du réseau routier, il n'est donc pas soumis aux aléas du trafic routier. Toutefois, comme il emprunte souvent des voies de chemin de fer existantes, il doit parfois cohabiter avec des convois d'autres natures (trains de marchandise, de passagers interurbains, etc.), ce qui peut occasionner des conflits d'horaire ou limiter l'offre de service du train de banlieue.

pointe du soir. Dans ce sens, le train de banlieue répond à une demande somme toute ciblée et donc limitée.

Mais il n'y a pas que la demande qui soit limitée, l'offre du train de banlieue est également limitée, pour des raisons de rentabilité, mais aussi de logistique. Le train de banlieue utilise des infrastructures qui, dans le cas de Montréal du moins, sont aussi utilisées par des trains de marchandises. Or, il n'est pas possible d'offrir des départs sur une plage horaire infinie puisque le train de banlieue doit souvent céder la voie aux trains de marchandises.

2.4 Conclusion

Le train de banlieue n'a pas eu une place constante dans réseau de transport de la région de Montréal. Nous sommes maintenant dans une période où les systèmes de transport en commun en site propre font l'objet d'études, de projets d'extension ou d'implantation de nouvelles lignes. Or, cet engouement soulève des questions relatives à l'opportunité et à l'impact de ces infrastructures sur le territoire. Le MTQ vient notamment de publier son plan de gestion des déplacements où il accorde une place importante aux différents systèmes de transports en commun en site propre. La question de l'impact de ceux-ci et leur intégration dans la planification au sens large devient d'autant plus pertinente.

Les prochains chapitres de ce mémoire tenteront de cerner l'impact du train de banlieue sur le territoire, la place du train de banlieue dans la planification des transports et examiner le contexte institutionnel montréalais. Nous pourrions vérifier les hypothèses émises.

Partie II

Relations entre transport et territoire

3. Les aspects théoriques des relations entre un système de transport en commun en site propre et l'occupation du sol

Considérant les enjeux importants qui entourent l'implantation ou la modernisation à grands frais des infrastructures de transport en commun en site propre, il apparaît maintenant incontournable de se pencher sur leur impact sur le territoire. Que les enjeux soient d'ordres financiers, sociaux ou autre, le seul aspect de l'urbanisme mérite cet effort. Par ailleurs, même s'il est généralement admis dans la littérature que les transports jouent un rôle de moins en moins grand dans les choix de localisation des ménages et des entreprises, il reste que l'enjeu politique demeure omniprésent dans les projets retenus.

En effet, Offner (1993) nous rappelle que les effets structurants des infrastructures de transport sont de l'ordre du mythe et sont souvent nourris par des études plus ou moins sérieuses en matière de transport. Celui-ci rappelle que la recherche de « l'influence de la mise en service d'un équipement sur l'économie d'un territoire pose de redoutables problèmes méthodologiques. Les travaux empiriques rigoureux ne concluent, au mieux, qu'à une amplification et une accélération de tendances préexistantes » (Offner, 1993 : 233).

Ce chapitre porte sur les aspects théoriques des relations entre les infrastructures de transport en commun en site propre et le territoire. Il s'agit d'un thème central dans ce mémoire. Nous ne prétendons toutefois pas résoudre les problèmes méthodologiques généralement rencontrés par les chercheurs mais la prochaine section nous permettra d'aborder notre étude de cas avec de solides bases théoriques qui sauront mettre en perspectives les nuances qui doivent être faites. Ce chapitre devrait nous permettre de vérifier l'hypothèse soumise précédemment, à savoir que l'impact du train de banlieue sur le territoire est faible dans la mesure où il est tributaire de plusieurs facteurs.

Comme il est question d'impact sur le territoire, sur l'occupation du sol et conséquemment sur les choix de lieu de résidence de la population, nous allons débiter le chapitre par une revue des principaux facteurs de localisation des ménages. Les sections subséquentes traiteront de l'impact proprement dit d'une infrastructure de transport en commun en site propre sur le territoire en général mais surtout des facteurs qui l'influencent. Enfin, nous présenterons une classification des impacts possibles.

3.1 Les principaux facteurs de localisation des ménages

Qu'est-ce qui pousse un ménage à se localiser¹⁶ dans une municipalité plutôt que dans une autre? La question est simple mais la réponse l'est beaucoup moins. En effet, une quantité insoupçonnée de facteurs, plus ou moins rationnels, entrent en ligne de compte lors du choix de localisation du ménage. Il reste que la plupart des ménages prennent une décision éclairée et calculée. Toutefois, les critères sur lesquels la décision est basée varie passablement d'un ménage à un autre.

Notre expérience personnelle comme consommateur nous pousse à croire que le premier facteur est certainement le prix. Les ménages se fixent une échelle de prix dans laquelle doit se situer le coût du logement. Au-delà du prix, d'autres considérations monétaires sont importantes comme le taux de taxation de la municipalité (particulièrement dans le cas d'une propriété où les taxes municipales sont plus facilement visibles), la nécessité d'une deuxième automobile, etc. Puis, le niveau de services offert à l'intérieur de la municipalité sera un facteur décisif dans quelques cas. La proximité du lieu de travail, l'accessibilité aux infrastructures de transport, la fluidité de la circulation, seront aussi des critères pris en considération. Ces derniers ont une certaine importance mais il ne faut pas oublier que plusieurs

¹⁶ Location d'un appartement ou achat d'une propriété.

ménages seront prêts à faire des compromis sur le temps de déplacement au profit d'autres considérations.

Puis, nous pouvons spéculer sur des facteurs moins tangibles tels que le sentiment d'appartenance, la réputation d'une municipalité et la connaissance préalable des lieux qui peuvent être des facteurs marquants. À titre d'exemple, il est possible qu'une personne qui n'a vécu que dans l'est de l'agglomération montréalaise ne soit pas attirée à considérer habiter dans le secteur ouest, sans raison apparente autre que la méconnaissance du secteur. En effet, une personne qui connaît déjà un quartier pourra être influencé par un sentiment de sécurité qu'elle n'a pas dans un quartier qu'elle n'a jamais fréquenté mais qui présenterait des caractéristiques similaires.

Mais ce qui nous intéresse le plus dans le cadre de ce mémoire c'est l'importance accordée à l'accessibilité du lieu de travail et donc la proximité ou la possibilité d'utiliser une infrastructure de transport adéquate et efficace. Dans ce sens, nous pourrions avoir une meilleure idée si la modernisation du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes a eu des impacts significatifs sur la localisation des ménages en observant l'évolution de l'environnement des stations de la ligne en question (Cf. section 4.2).

Bussière (1992 : 9) nous apprend que « plusieurs études (...) constatent que, dans leur choix de localisation d'une résidence, les ménages, en particulier à haut revenu, sont sensibles aux taux de taxation moins élevés et à la localisation de l'emploi ». White (1988) abonde dans le même sens en démontrant que les choix de localisation vont varier selon le type de travailleur (*skilled* ou *unskilled*), du lieu d'emploi mais aussi selon la concentration de l'emploi dans l'agglomération.

high-income households whose workers work near the central business district (CBD) may choose residential locations near the CBD rather than in the suburbs if their workers have CBD job locations. In this case there will be a nonmonotonic relationship in the city between income level and residential distance from the CBD. Identical workers also are shown to choose different residential locations depending on their job locations (White, 1988 : 129).

De façon spéculative, nous voulons ici attirer l'attention sur le fait que le temps n'est peut-être pas si précieux que l'on a tendance à le croire. Les ménages vont souvent être prêts à faire un compromis en distance et en temps de déplacement automobile pour le travail afin de pouvoir s'offrir la maison de leur rêve, leur petit coin de gazon pour les enfants, la tranquillité et le confort de la banlieue. Par ailleurs, une discussion informelle avec un professeur de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal nous faisait prendre conscience que lorsqu'ils entrent dans leur automobile pour revenir du boulot, les gens ont l'impression de se sentir un peu « chez eux ». Leur automobile leur appartient, ils choisissent la température intérieure, la musique, la vitesse, leur itinéraire, bref ils sont en contrôle de la situation. En transport en commun, il n'y a pas cette sensation de contrôle qui permet aux gens de relaxer avant même d'arriver à la maison. D'un autre côté, nous pouvons mentionner que la conduite d'une automobile à l'heure de pointe peu représenter un stress chez certains individus qui pourraient préférer « se faire conduire » en transport en commun. Or, une infrastructure de transport en commun telle qu'un train de banlieue, même si elle présente plusieurs avantages, n'aura pas le même impact sur le choix de localisation des ménages qu'une autoroute.

Comme les choix de localisation des ménages dépendent de plusieurs facteurs, l'influence des transports en sera d'autant diminué. Toutefois, l'accessibilité au centre d'activité de la région demeure somme toute importante. De même, le train de banlieue, de par sa nature, offre un service qui s'adresse directement aux personnes qui fréquentent le centre-ville de l'agglomération.

3.2 L'impact sur le territoire

En raison de l'importance relativement grande de la distance du lieu de travail des ménages, on est en droit de s'attendre à ce que de nouvelles infrastructures de transport majeures, qui améliorent significativement les déplacements, aient un impact

important sur l'occupation du territoire. Si cette infrastructure facilite l'accès au centre de l'agglomération et par extension au noyau d'emploi principal, on peut prévoir une tendance des ménages à s'éloigner du centre et donc contribuer à l'étalement urbain. Ce n'est pourtant pas aussi évident. Des nuances importantes sont à considérer.

Une nouvelle infrastructure de transport, même à grande capacité comme une autoroute, n'aura probablement qu'un impact négligeable sur l'accessibilité générale dans une agglomération (Giuliano, 1995 : 6). Dans les études examinées, les conclusions sur les relations entre les infrastructures de transports en commun (de type train de banlieue) et le développement du territoire nous apprennent que les liens directs sont pratiquement impossibles à déterminer et que plusieurs facteurs doivent être pris en compte.

Dans une société d'après-guerre tournée vers l'automobile, on est en droit de s'attendre à ce que des infrastructures autoroutières aient nettement plus d'impact que des lignes de trains de banlieue. Néanmoins, il est tout de même difficile de déterminer l'impact économique, bien que différent de l'impact sur le territoire, entièrement dû à la construction d'une autoroute. « Determining the magnitude of even the direct (or nearby) economic impact has always been difficult, since it is hard to control for the *ceteris paribus* condition of what would have happened had the highway not been built » (Boarnet, 1996 : 19). Par ailleurs, le tracé de l'infrastructure de même que son accessibilité (*via* les échangeurs) sont importants quant à l'impact de celle-ci sur l'aménagement du territoire.

S'il est difficile d'isoler l'impact d'une autoroute, il est certes aussi pénible, sinon davantage, de le faire pour une ligne de train de banlieue. Dans notre cas, nous ne nous attarderons pas à l'aspect économique de la question mais plutôt au domaine urbanistique, à savoir les impacts de ces infrastructures sur la forme urbaine, sur la densité, sur les activités et sur l'étalement urbain.

Les effets attendus des infrastructures de transport peuvent être de deux ordres. Selon Rose et Truelove (1981 : 53), on peut effectivement s'attendre à des effets sur les

promoteurs dans leurs choix de localisation et à de véritables changements dans l'utilisation des bâtiments en raison des modifications des habitudes de déplacement. On anticipe également une augmentation de l'attractivité du centre-ville pour les promoteurs en raison de l'accessibilité qui est améliorée. Tout en indiquant leurs réserves quant à une généralisation à outrance des conclusions, les auteurs abordent le concept de **conditions** préalables au développement urbain en relation avec l'infrastructure de transport. « Clearly, in conditions of rapid urbanisation and population growth, the building of rapid transit lines had an enormous influence on the distribution of land values and on the form, use and intensity of land building, within and between cities » (Rose et Truelove, 1981 : 56). En plus des conditions préalables, nous croyons important l'utilisation de la notion d'**influence** au lieu d'**impact**. Cependant, les auteurs considèrent difficile de déterminer à qui profitera les bénéfices anticipés et d'établir des liens de cause à effet (Rose et Truelove, 1981 : 57).

Lichefield (1981 : 4-5) ajoute que la modélisation des impacts des transports est encore embryonnaire, en partie à cause des difficultés inhérentes à identifier les activités sensibles aux changements à l'offre de transport et à la difficulté de chiffrer, entre autres, les bénéfices sur la localisation des firmes.

Knight et Trygg ont eux-mêmes effectué une revue de la littérature concernant les impacts des infrastructures de transport en commun en site propre. Ils ont dégagé quelques questions pertinentes auxquelles ils tentent de répondre d'après leurs lectures. Quatre d'entre elles nous intéressent particulièrement :

- *Will a transit system promote attraction of wealth or population from other regions ?*
- *Can a region development be focused or its average density increased by transit ?*
- *Will declining CBD's be strengthened, or will suburbanization be speeded by a new transit system ? (1977 : 232).*
- *What different physical and policy settings have significant bearing on these impact ?*

D'entrée de jeu, comme le font plusieurs auteurs, Knight et Trygg font état des limites de leurs recherches en réitérant les problèmes méthodologiques et de disponibilité des données rattachées aux résultats désirés.

Comme hypothèse de départ, les auteurs soulignent d'abord que « from the experience in urban transit alternatives analyses we knew that modern urban transit system rarely, if ever, provide a major effective increase in accessibility, because the areas served tend to be already more accessible by auto » (1977 : 232). Ils ajoutent :

We felt, then, that the achievement of major land use 'impacts' around transit stations today must require the concerted action of other powerful forces in addition to transit-induced accessibility increases. (...) The relevance of some factors was obvious enough : accessibility as well as overall level of demand, land assembly risks, zoning incentives and constraints, size and other physical characteristics of the land available (1977 : 233).

En réponse à la première question soulevée précédemment par les auteurs, à savoir si un réseau de transport collectif va apporter de la richesse ou attirer de la population d'autres régions, ceux-ci considèrent cet espoir comme non fondé. Une des seules études à s'être penchée sur le sujet est celle du système *Bay Area Rapid Transit* (BART) dans la région de San Francisco et aucun effet de ce genre n'a été perçu. Dans le cas de Toronto, par exemple, une étude soutient que le métro est directement responsable des deux tiers de la hausse des valeurs foncières du corridor desservi mais Knight et Trygg y décèlent quelques sérieuses lacunes méthodologiques.

En ce qui a trait à leur deuxième interrogation, les auteurs ont trouvé peu de documentation sur l'étendue géographique des effets de l'infrastructure; on parle d'un corridor de 1 000 à 2 500 pieds (approximativement 300 à 750 mètres). Puis, on constate que dans certains cas, des études ont démontré des hausses, quoique légères, dans la valeur foncière des immeubles inclus dans le corridor des infrastructures de transport en commun.

Dans le cas de l'influence du système de transport sur l'étalement urbain, peu de preuves permettent de conclure qu'il y a un lien. En fait, il y a peu de preuves qui, de

l'autre côté, démontrent la concentration des activités au centre de l'agglomération. À ce sujet, les études méritent d'être approfondies.

Quant à la question relative aux facteurs physiques et aux politiques qui influencent le développement urbain, ces mêmes auteurs les ont regroupés en quatre catégories : « Local government land use policies, regional development trends and forces, availability of developable land, physical characteristics of the area » (Knight et Trygg, 1977 : 235). Ces éléments, ou ces facteurs, se révèlent très importants pour notre analyse et sont repris ici en détail.

3.2.1 Les politiques locales d'affectation du sol

Les différents paliers de gouvernement mais particulièrement le niveau local ont une position privilégiée pour influencer l'impact de l'infrastructure de transport en agissant au chapitre de l'affectation du sol. On remarque que, dans le cas de Toronto, si les valeurs foncières ont considérablement augmenté près du métro, on constatait notamment la présence de mesures telles que des campagnes de publicité agressives des droits aériens et la présence de parcelles de terrain non utilisées par la société de transport, la libéralisation des coefficients d'occupation du sol, l'encouragement à l'élaboration de projets intégrés (entrées du métro dans un bâtiment privé), des primes à la densité autour des stations et la modification de l'affectation des sols. Toutes ces mesures étaient nécessaires à la concrétisation du niveau de développement observé.

Dans les autres études de cas examinées, comme à San Francisco (BART), Washington et à Philadelphie, des situations similaires ont été observées ce qui amène les auteurs à conclure que

local government policies are important factors affecting development, with transit being an important but *not* sufficient condition for such development. For instance, policies such as allowance of liberal floor area ratios, density bonuses at designated locations, changes in zoning plans, marketing of air rights, sale of excess land parcels, and urban renewal – all implemented at strategic location near a transit station or along the corridor – may have a very significant impact on development (Knight et Trygg, 1977 : 237).

Ainsi, les municipalités locales ont un rôle important à jouer quant à l'impact et à l'influence de l'infrastructure sur son territoire. Non seulement peuvent-elles agir sur le zonage, mais elles peuvent également promouvoir les droits aériens, la vente de terrain excédentaire ou même en expropriant des propriétaires voisins.

3.2.2 Les forces et tendances régionales de développement

Une autre des conditions nécessaires pour qu'une infrastructure de transport en commun à grande capacité ait un impact significatif sur le développement urbain est la présence préalable de tendances et de forces qui vont dans ce sens. En fait, une économie florissante et un marché immobilier vigoureux vont certainement contribuer à créer les conditions propices à un développement autour des stations de train ou de métro. Mais avant d'affirmer que la présence de l'infrastructure génère du développement à l'échelle de l'agglomération, il faut être prudent.

Dans les cas de Toronto et de San Francisco, les deux villes connaissaient une croissance régionale forte avant et pendant le projet de construction de leur système de transport collectif. Leur statut de capitale économique régionale, voire nationale dans le cas de Toronto, et la croissance y étant associée ont contribué à réunir les conditions nécessaires au développement des environs des stations. Mais les différentes études consultées par Knight et Trygg sont unanimes en ce qui concerne la part jouée par la croissance régionale.

All of this evidence shows that there are economic and social factors which can affect growth and development and are at least in part independent of the presence or absence of a transit system. (...) This implies that transit may help to direct growth to one area rather than another (e.g., to attractive areas near transit stations rather somewhere else) even though it alone probably does not generate or create new regional growth (1977 : 239).

En effet, il se peut que les infrastructures de transport en commun en site propre ne fassent que canaliser le développement qui aurait eu lieu, probablement de manière diffuse, ailleurs dans l'agglomération. Cela ne signifie toutefois pas que l'impact du train de banlieue est faible, au contraire. Même s'il ne génère pas de croissance de

façon globale dans l'agglomération, le fait qu'il en influence la localisation constitue un impact notable en soi.

3.2.3 L'espace disponible pour le développement

Si l'on désire développer un site, il est nécessaire, de toute évidence, d'avoir l'espace pour le faire. Lorsqu'une ligne de train de banlieue passe dans un environnement déjà complètement développé, à moins de faire appel au pouvoir d'expropriation ou de revenir à un urbanisme de type *bulldozer*, l'effet sur le bâti sera nul ou du moins ne se fera sentir qu'à long terme. La configuration des lots peut aussi devenir un élément important, de même que leur accès et la possibilité de densifier, etc. Comme dans le cas de la station Deux-Montagnes de la ligne du même nom, dans la région de Montréal, la station de Fremont, en banlieue de San Francisco, possédait une grande quantité de terrains vacants dans son environnement immédiat. Toutefois, le développement des terrains entourant la station de Fremont s'est déroulé à un rythme lent, ce qui signifie, selon Knight et Trygg (1977 : 240) que la disponibilité de terrain est une condition nécessaire mais non suffisante au développement autour des stations.

En fait, certaines stations parfois stratégiquement situées dans le réseau ne se sont pas développées malgré la présence de terrains disponibles. À titre d'exemple, « In Toronto, at the intersection of Bloor and Yonge Streets where the two transit lines cross, no new development has yet occurred on two of the four abuttin blocks, some 23 years after the first line segment opened » (Knight et Trygg, 1977 : 241). Les agents immobiliers locaux expliquent en partie ce phénomène par la multiplicité de petits lots impliqués. Dans ce sens, il serait intéressant de chercher pourquoi le lot sur lequel est située la station de métro Saint-Laurent n'est toujours pas développé.

« It can be concluded that availability of suitable, assemblable land is a necessary prerequisite for development on any significant scale with or without the presence of a transit system. (...) Placement of a transit line through areas in which developable land is not readily available, then, is probably unlikely to lead to substantial land use intensification without at least a long delay » (Knight et Trygg, 1977 : 241).

3.2.4 Les caractéristiques physiques de l'environnement

Non seulement doit-il y avoir du terrain disponible mais les propriétés physiques et intrinsèques du terrain sont importantes. À titre d'exemple, les parcelles de terrain doivent être de dimensions suffisantes, la topographie et la qualité du sol doivent être convenables pour la construction et l'accès au terrain doit être facile. Ce sont là des caractéristiques de l'attractivité du terrain pour les promoteurs. Au-delà des considérations physiques proches de la station, il y a des éléments de localisation qui entrent en ligne de compte.

It may be concluded from these observations that physical characteristics of the area to be served are important factors in determining transit's potential land use impacts. (...) On the other hand, areas characterised by desirable attributes such as good location in terms of a large population served, the presence of compatible land uses or intense development, and/or close proximity or direction toward new development might well find further development noticeably encouraged by rapid transit construction (Knight et Trygg, 1977 : 242).

Nous avons donc précisé quatre facteurs qui influencent l'impact d'une infrastructure de transport en commun en site propre, tel que Knight et Trygg l'ont démontré suite à l'étude de plusieurs cas en Amérique du Nord. Celles-ci demeureront présentes tout au long de ce document étant donné leur justesse.

Dans une étude récente, Huang (1996 : 21-22) réitère les conditions identifiées par Knight et Trygg dans leur étude et qualifie celle-ci de «one of the most comprehensive studies on this topic to date» (Huang, 1996 : 21). Ainsi, il sera intéressant de retenir ces quatre **conditions** lors de notre étude du cas de la ligne Deux-Montagnes afin de vérifier le lien entre leur présence et l'observation d'un impact. Toutefois, d'autres facteurs que ceux de Knight et Trygg ont été identifiés dans la littérature.

3.2.5 La planification globale par un organisme

Léveillé et Pouliot (1997), en conclusion de leur étude, ajoutent l'élément institutionnel au modèle de Knight et Trygg. En fait, ils considèrent important la présence d'un organisme de planification qui saura intégrer l'infrastructure dans l'ensemble du développement urbain. « Une organisation ayant pour mandat, non seulement de planifier, mais aussi de développer les secteurs autour des stations, de concert avec le secteur privé, pourrait se révéler un élément déterminant pour faire émerger des effets structurants, tels qu'ils sont prévus ou même plus importants » (1997 : 25).

L'échelle de la planification globale semble avoir peu d'importance pour Léveillé et Pouliot. En fait, on parle des « secteurs autour des stations ». Or, un plan directeur pour un quartier, par un promoteur qui posséderait par exemple un grand terrain autour d'une gare, pourrait constituer un exemple de planification intégrée mais à échelle locale. Toutefois, nous aurions tendance à extrapoler cette notion pour l'étendre à l'ensemble du service en question. En effet, un organisme régional compétent en matière de planification du territoire au sens large (incluant le transport) introduirait une véritable planification globale à une échelle métropolitaine.

Le point soulevé par Léveillé et Pouliot est très important puisqu'il introduit l'élément institutionnel, jusqu'alors ignoré. Ainsi, comme les études présentées jusqu'ici nous laissent croire que les infrastructures de transport en commun en site propre ont peu d'impact et que celui-ci est tributaire de certains facteurs, c'est l'occasion pour nous d'approfondir l'un de ceux-là. Le cadre institutionnel montréalais sera intéressant dans la mesure où il pourra nous renseigner sur les raisons de l'impact éventuellement analysé.

3.2.6 La valorisation du lieu

Le sixième facteur qui influence l'impact d'une infrastructure de transport en commun en site propre sur le territoire est la valorisation du lieu. Cet élément a été observé lors

d'une analyse préliminaire de l'environnement des stations de la ligne Montréal/Deux-Montagnes, particulièrement dans la ville de Mont-Royal. En effet, nous avons réalisé que, par exemple, la ventes de projets de constructions semblent fortement influencés par la valorisation de l'environnement immédiat, amplifiant du même coup l'influence positive que pourrait avoir une infrastructure de transport majeure. Cet élément est évoqué par Knight et Trygg (1980) dans un schéma qui illustre les multiples composantes qui influencent le développement du territoire (Cf. figure 5, annexe 2). Le CERTU fait également référence à cette notion (1997). Ainsi, lorsque vient le temps de mesurer l'impact de la modernisation du train de banlieue, il faudra tenir compte de cet aspect intangible qu'est la valorisation d'un lieu. À l'inverse, un lieu répulsif, pour des raisons diverses, aura lui aussi toutes les chances d'influencer l'impact de l'infrastructure.

Si l'on récapitule les facteurs qui influencent l'impact d'une infrastructure de transport en commun en site propre abordés jusqu'ici, on en retrouve six :

- présence de politiques locales d'affectation du sol
- forces et tendances régionales de développement
- espace disponible pour le développement
- caractéristiques physiques de l'environnement
- planification d'ensemble par un organisme
- valorisation du lieu

3.2.7 La classification des impacts

En présumant qu'une infrastructure de transport ait un impact, il nous est possible de classer les différents aspects de ceux-ci. En effet, le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) et le Centre d'Études Techniques de l'Équipement Méditerranée (1997) résumant les effets des grandes infrastructures de transport en les insérant dans différentes catégories.

D'abord, on considère les effets directs et les effets indirects (ou induits). Les effets **directs** ont trait aux flux économiques créés par la construction de l'infrastructure et

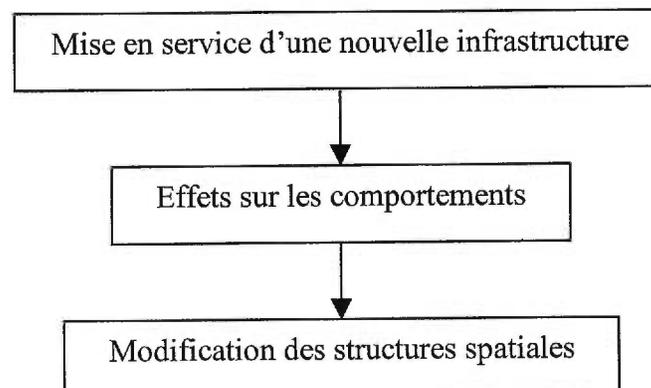
par son exploitation de même qu'à l'amélioration des conditions de transport (gains de productivité, sécurité, confort et niveau de service).

Les effets **indirects**, pour leur part, sont les « effets aval non pris en compte dans les deux catégories précédentes d'effets directs» (1997 : 17). Ils sont regroupés en quatre grandes familles :

- effets de **développement** (exploitation de nouvelles ressources, nouveaux débouchés pour les entreprises, possibilité d'expansion pour celles-ci, intensification de la concurrence);
- effets de **distribution** (modification des choix de localisation, spéculation);
- effets **externes** (effet de coupure physique de l'infrastructure, environnement et cadre de vie);
- effets de **valorisation et de dévalorisation d'espaces urbains** (prix des terrains, modification de la hiérarchie des sites, nuisances).

On distingue ensuite les effets **structurants** des grandes infrastructures de transport. Pour visualiser les effets structurants, les auteurs ont produit un diagramme (Cf. figure 4) mettant en évidence les effets sur les comportements.

Figure 4 – Mécanisme d'effets structurants



Source : CERTU et Centre d'Études Techniques de l'Équipement Méditerranée, 1997 : 18

Cette brève revue de la littérature nous démontre qu'une série de facteurs, plus ou moins complexes et interreliés contribuent à déterminer, à **influencer** l'impact d'une infrastructure de transport en commun en site propre sur l'occupation du territoire. On constate donc qu'il y a des conditions nécessaires mais non suffisantes pour qu'un impact soit observé. Cet impact est alors le résultat d'une quantité plus ou moins grande de facteurs et d'un agencement variable de ceux-ci d'une région à une autre. De plus, dans un contexte où les transports automobiles sont grandement facilités par la présence d'infrastructures dédiées aux véhicules privés, l'ajout d'une ligne de métro, d'un système léger sur rail (SLR) ou de train de banlieue ne vient améliorer que marginalement le système de transport d'une région, d'où l'impact faible et difficilement identifiable à l'échelle de l'agglomération.

À ce sujet, un schéma de Knight (1980), inspiré de Knight et Trygg (1977) illustre la complexité de la situation (*Cf.* figure 5 en annexe). Ce schéma est fort pertinent dans la mesure où il met en évidence la multiplicité des éléments qui influencent la décision de développer une parcelle de territoire et qui se traduira en impact.

4. La modernisation du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes et ses impacts

Maintenant que nous saisissons un peu mieux les aspects théoriques de l'impact des infrastructures de transport sur le territoire, ou du moins les facteurs qui les conditionnent et la façon de les catégoriser, il est maintenant possible de procéder à l'étude de cas retenu, soit la ligne de train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes.

Nous devons cependant garder en tête que les bases théoriques présentées ci-haut ont été tirées, pour la plupart, d'étude de cas où une nouvelle infrastructure de transport en commun en site propre a été implantée. Or, dans notre étude de cas, il s'agit d'une modernisation d'un service déjà existant. Cette modernisation a entraîné une augmentation de l'achalandage de l'ordre de 100%. La nouvelle capacité de l'infrastructure génère donc aujourd'hui près de deux fois plus d'achalandage et l'étude de cas se penchera donc sur l'impact de cette augmentation sur le territoire. De façon complémentaire au chapitre précédent, nous tenterons de vérifier l'hypothèse de départ.

4.1 Présentation de l'infrastructure

Avant de tenter de mesurer l'impact de la modernisation du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes, nous présentons ici une brève description de l'infrastructure en question, de sa localisation, de l'environnement des stations et de sa clientèle.

4.1.1 Description de l'infrastructure¹⁷

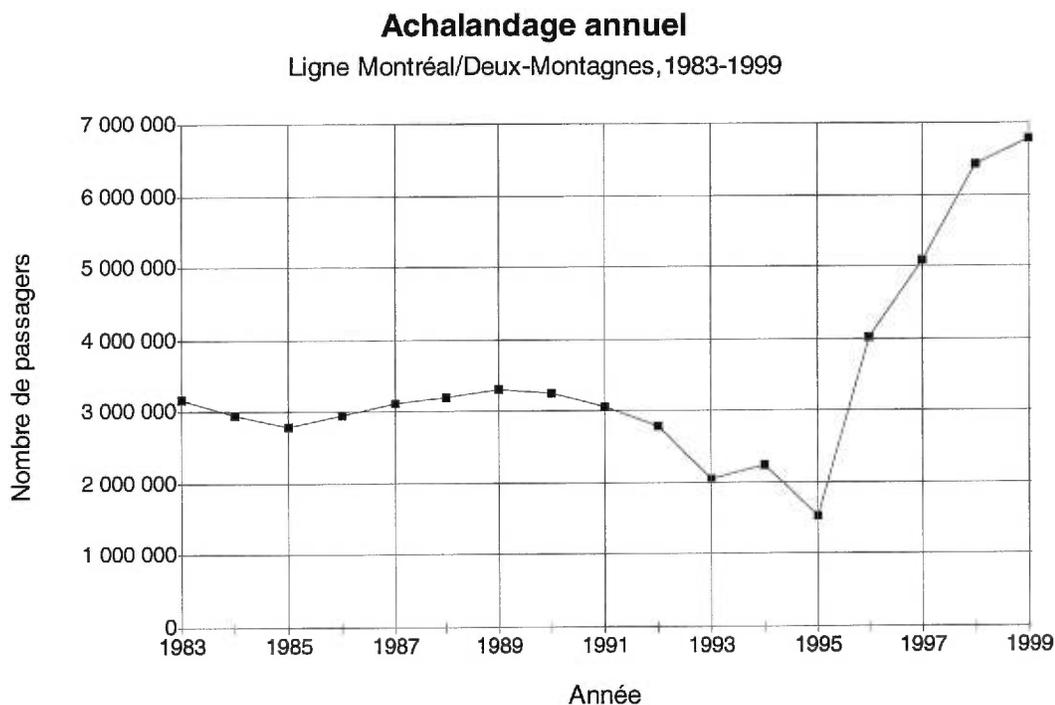
La ligne de train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes est alimentée par électricité, compte 33 kilomètres de long, 12 stations dont six sont munies d'un stationnement incitatif régional et deux d'un stationnement à vocation locale. Il dessert la partie nord-ouest de la CUM, de même que l'ouest de la ville de Laval ainsi que la municipalité de Deux-Montagnes.

La flotte est aujourd'hui composée de 58 voitures, soit 29 voitures motorisées et 29 voitures remorques fonctionnant deux par deux : une motrice et une remorque. Elles ont été fabriquées par la firme Bombardier en 1995 et elles ont une longueur de 85 pieds et quatre pouces (approximativement 26 mètres) contenant chacune de 80 à 92 sièges. Une rame peut contenir jusqu'à cinq paires de voitures.

Aujourd'hui, grâce à la modernisation de la ligne les résidents du nord-ouest de la région métropolitaine de Montréal ont droit à un service de train de banlieue de premier ordre, moderne, rapide, efficace et fiable comparativement au service qui était offert avant la modernisation. Il s'agit là d'une modification majeure qui, présumons-nous, a et aura des répercussions sur la forme et les activités urbaines. En effet, l'achalandage (*Cf.* figure 6) démontre une forte augmentation de la fréquentation du service de train de banlieue depuis la fin des travaux. Cela nous permettra de comparer en partie les effets structurants à ceux d'une nouvelle ligne. Il reste à préciser cet impact, actuel ou futur, de même que les facteurs contribuant à l'amplifier ou l'amenuiser.

¹⁷ Source : MTQ, 1998.

Figure 6



Source : AMT, 2000.

Traitement : Auteur.

4.1.2 Localisation de la ligne

Nous avons mentionné que la ligne de train de banlieue à l'étude dessert le nord-ouest de l'agglomération mais, géographiquement parlant, la voie de chemin de fer suit en fait un axe est-ouest (Cf. figure 7 en annexe). Le tracé est plus ou moins rectiligne et d'ailleurs cinq kilomètres se retrouvent en tunnel sous le mont Royal. Ce tunnel n'est pas ventilé et c'est la raison pour laquelle seuls des trains électriques peuvent circuler sur cette portion du tronçon. Une bonne partie de la ligne passe sur le territoire de la ville de Montréal, dans sa partie est, de même que sur le territoire de la ville de Mont-Royal. Puis, dans sa partie centrale, le tracé se situe périodiquement à cheval sur les limites municipales séparant Montréal et la ville de Saint-Laurent. Par la suite, la ligne traverse ou longe les municipalités de Pierrefonds, Dollard-des-Ormeaux et Roxboro. Le train quitte ensuite la CUM pour emprunter le territoire de Laval, soit l'île Bigras

et le quartier Laval-sur-le-lac. Enfin, à son extrême ouest, le service de train de banlieue se termine dans les limites de la municipalité de Deux-Montagnes.

Le territoire traversé par la ligne est très plat. Les seules contraintes physiques sont les rivières des Mille-îles et des Prairies. Enfin, n'oublions pas le mont Royal qui fut une contrainte majeure pour que cette ligne puisse atteindre le centre-ville de Montréal.

À l'époque de sa construction, la ligne de train de banlieue traversait des contrées agricoles ou boisées; il n'y avait donc pratiquement aucune contrainte de nature anthropique. Aujourd'hui, le corridor emprunté par le train est entièrement urbanisé. Seuls quelques terrains vacants demeurent, notamment à l'extrémité ouest de la ligne, à Deux-Montagnes. Quelques terrains non bâtis et de grandeur variable subsistent à ville Saint-Laurent, particulièrement grâce à la présence de l'ancien aéroport de Cartierville. Aujourd'hui, cet aéroport est fermé et les terrains servent à la construction d'un tout nouveau quartier entièrement planifié, le domaine Bois-Franc. Nous traiterons de ce cas particulier dans une autre section.

4.1.3 Présentation de l'environnement des stations et de la clientèle du train

Avant de décrire chaque station, il est d'abord important de situer de façon générale l'importance des stations les unes par rapport aux autres, en ce qui a trait à l'achalandage, puisqu'il est évident qu'une station qui accueille un très grand nombre de clients aura toutes les chances d'avoir plus d'impact sur son environnement. Non seulement est-il important de savoir combien de personnes fréquentent la station, il est également pertinent de savoir de quelle façon les gens se rendent à cette même station (*Cf.* figure 8). On peut en effet être tenté de croire qu'une personne qui se rend à la station à pied exercera un impact plus grand sur l'environnement puisqu'elle peut pratiquer des activités autour de la gare avant de rentrer à la maison. De plus, il y a davantage de chance que cette personne ait choisi son lieu de résidence en fonction de la présence du train comparativement à celle qui parcourt plusieurs kilomètres pour s'y rendre; cette dernière ayant probablement fait un compromis quant à sa distance de déplacement, par exemple pour se rendre au travail.

Bien que la personne qui choisit son lieu de domicile tout près de la station, qui s'y rend à pied et qui n'a peut-être pas besoin d'une deuxième voiture dans son ménage a probablement placé le facteur de localisation « transport » en haut de sa liste de priorités, l'inverse n'est probablement pas vrai. En fait, les stationnements incitatifs et la position stratégique de certaines stations (près d'autoroutes) facilitent le transfert modal « automobile-train ». Non seulement cela a comme conséquence de faciliter le transfert modal mais il permet d'étendre l'aire d'influence de certaines stations et donc d'attirer des clients habitant plus loin, soulevant du même coup la question de l'origine de la clientèle.

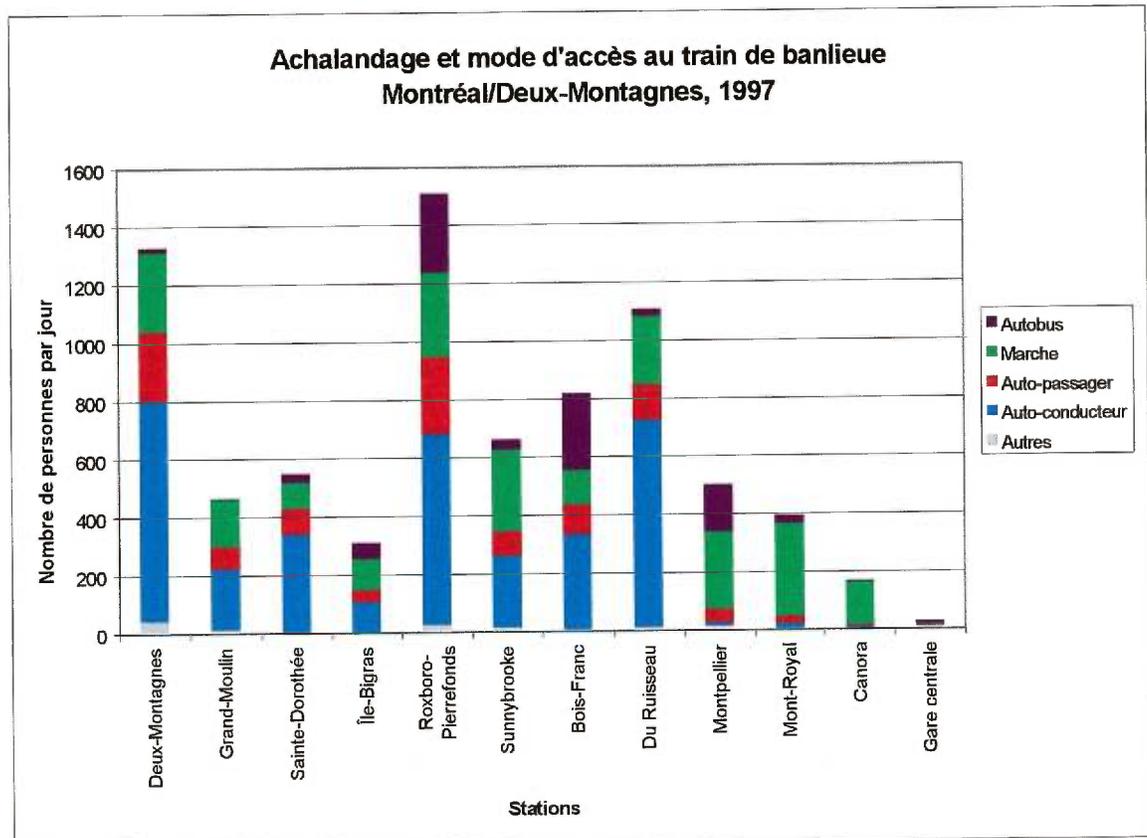
D'où viennent les gens qui utilisent le train de banlieue? Cette question, mais surtout sa réponse nous permettra de mieux connaître la clientèle du train. En sachant d'où vient la clientèle ainsi que son mode d'accès au train, en tenant compte du mode d'accès et de l'achalandage, il sera plus facile de déterminer l'aire de rayonnement de la station et conséquemment l'impact de sa présence sur la région environnante.

La figure 8 nous présente d'une part la quantité de personnes qui utilisent chaque station de la ligne de train de banlieue et, d'autre part, la proportion de personnes utilisant chacun des modes de transport retenus. Au premier coup d'œil, on constate que trois stations se démarquent quant à l'achalandage, soit Deux-Montagnes, Roxboro-Pierrefonds et Du Ruisseau. Celles-ci, de par leur localisation et la présence de stationnements incitatifs importants (Cf. tableau II), montrent un achalandage substantiel mais aussi une forte proportion de clients qui s'y rendent en automobile.

On peut donc croire que l'aire de rayonnement de ces stations dépasse le simple quartier. Cependant, on constate qu'un bon nombre et une bonne proportion de personnes se rendent à ces stations, de même qu'aux stations Sunnybrooke, Montpellier, Mont-Royal et Canora, en marchant. Cela implique d'une part que la densité de population autour de la station est suffisante et que l'achalandage aura un certain impact sur l'environnement immédiat de la station. Toutefois, notons que

l'absence de parcs de stationnements incitatifs aux stations Montpellier, Mont-Royal et Canora expliquent en grande partie la forte proportion de clients qui s'y rendent à pied.

Figure 8



Source : Agence métropolitaine de transport et ministère des Transports du Québec, 1998

L'autobus devient un mode d'accès privilégié pour trois stations, à savoir Roxboro-Pierrefonds, Bois-Franc et Montpellier. La présence d'axes de transports en commun efficaces n'est certes pas étranger à ce phénomène. Dans le cas de la station Montpellier, encore une fois, l'absence de stationnement explique le mode d'accès qui se fait en grande majorité par la marche et par l'autobus.

Tableau II – Les parcs de stationnements incitatifs et la desserte en autobus des stations du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes

Stations	Nombre de places de stationnement	Circuits d'autobus desservant la station*
Deux-Montagnes	1100	3B (un passage aux heures)
Grand-Moulin	220	3B (un passage aux heures)
Sainte-Dorothée	640	44, 72, 144
Île-Bigras	80	-
Roxboro-Pierrefonds	630	68, 205, 206, 208, (209) et (213)
Sunnybrooke	420	68, 208, (213) et 268
Bois-Franc	720	64, 164, 170 et 215 (STCUM) 44, 46, 55, 57, 144 et 151 (STL)
Du Ruisseau	1075	117
Montpellier	0	121, 128 et 171
Mont-Royal	0	16, 119, 165 et (535)
Canora	0	92
Total	4885	

*: Les circuits entre parenthèses fonctionnent aux heures de pointe seulement.

Source : Agence métropolitaine de transport (<http://www.amt.qc.ca>), 2000 et Commission intermunicipale de transport de Deux-Montagnes, 1999.

La station Roxboro-Pierrefonds représente la plus importante station pour ce qui est de l'achalandage. Sa situation privilégiée, au croisement des boulevards Pierrefonds, Gouin et Des Sources, au cœur d'un milieu complètement urbanisé, fait de la station Roxboro-Pierrefonds la plus populaire du réseau. Un réseau d'autobus qui dessert la station (Cf. tableau II) contribue à apporter quelque 250 clients par jour, ce qui représente une part modale relativement importante comparativement aux autres modes d'accès. Un stationnement incitatif de 630 places contribue également à attirer des automobilistes qui effectuent un transfert modal vers le train.

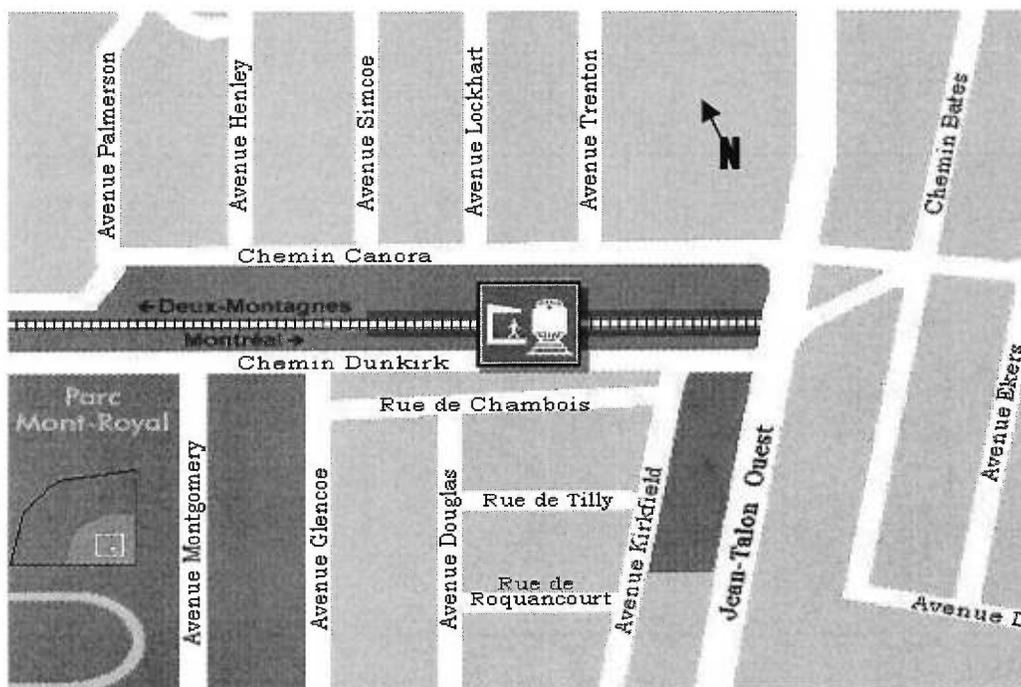
Nous connaissons maintenant le mode d'accès des clients aux stations mais nous n'avons toujours pas répondu à la question « d'où vient la clientèle des stations de

train? ». Pour chaque station, il est possible de connaître les principales municipalités d'origine de la clientèle en consultant l'annexe 3. Nous en présenterons les grandes lignes lors de l'analyse de chacune des stations ci-après. De plus, nous déterminerons qualitativement le potentiel de développement de chacune des stations. Mais nous commencerons par présenter l'environnement de chacune des stations.

4.1.3.1 La station Canora

En direction ouest, la première station de la ligne, hormis la Gare centrale, est la station Canora. Son nom est tiré de l'acronyme du nom de la compagnie de chemin de fer qui a conçu et réalisé partiellement ce projet de train, tel qu'évoqué dans l'historique, soit *Canadian Northern Railway*. Cette station est située à l'intérieur des limites de la ville de Montréal mais l'environnement s'apparente à celui de la ville de Mont-Royal. L'espace est pratiquement complètement construit d'immeubles à appartements, entre autres, mais surtout de maisons unifamiliales isolées. Toutefois, il reste qu'on assiste à un important projet réaménagement de l'usine Marconi, tout près de la station Canora, de même que des stationnements adjacents. Le site est bordé par le chemin Canora, l'avenue Trenton, la rue Jean-Talon Ouest et le chemin Aberdare (*Cf.* figure 9). En fait, l'ancienne usine a été démolie et tout le site est recyclé par la construction de maisons unifamiliales, de maisons de ville et de condominiums. Au sud de la station, la rue Jean-Talon Ouest agit comme limite entre l'environnement de type Mont-Royal et le quartier Côte-des-Neiges avec son cadre bâti plutôt dense. En effet, au-delà de la rue Jean-Talon, on retrouve un environnement urbain tout à fait différent composé de commerces mais surtout d'immeubles à appartements.

Figure 9 – Aperçu de l’environnement de la station Canora



Source : Agence métropolitaine de transport, <http://www.amt.qc.ca>, 1999.

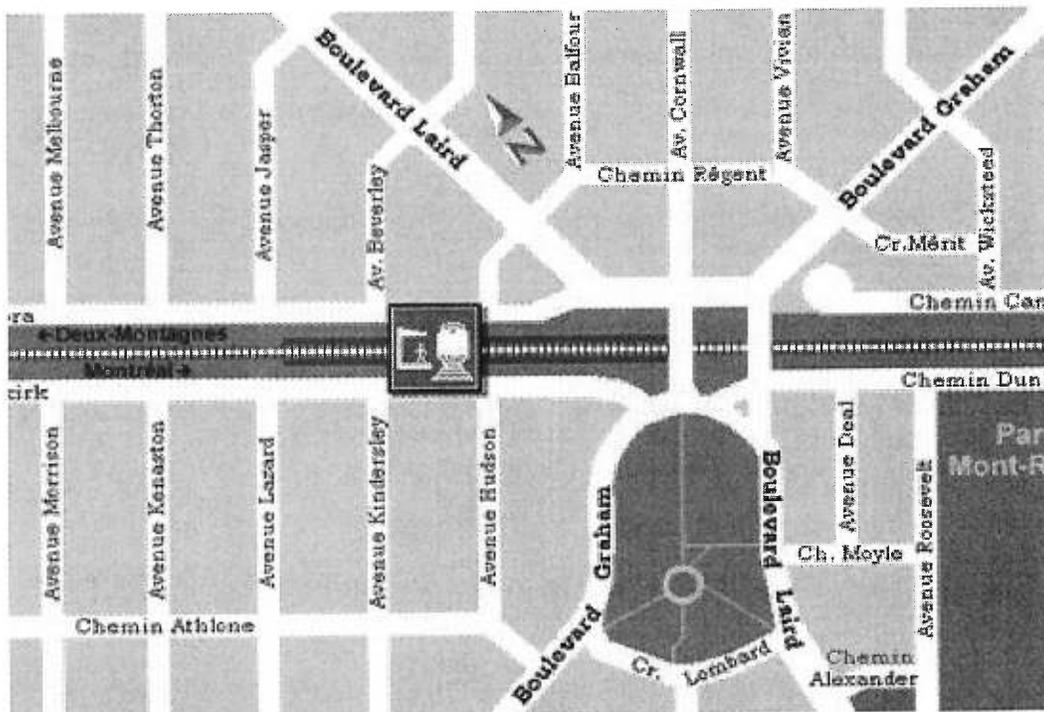
L’origine de la clientèle de la station Canora est relativement homogène. Près de 95 % des personnes viennent soit de Montréal ou de Mont-Royal, en parts presque égales, alors que le reste provient de la clientèle d’Outremont. Notons que la presque totalité de ceux-ci se déplacent à pied, ce qui n’est pas surprenant étant donné la mauvaise desserte en transport en commun, en routes et l’absence de stationnement. Le même phénomène est observable pour la station Mont-Royal.

4.1.3.2 La station Mont-Royal

La station Mont-Royal se situe dans un environnement particulier : une ville planifiée et complètement différente de ce qui l’entoure. Or, la station de train se trouve au cœur de la ville, au centre du noyau institutionnel (écoles, bibliothèque, infrastructures de loisir, bureau de poste, églises...) (Cf. figure 10). Elle est entourée de plusieurs immeubles à appartements mais l’environnement général de la municipalité est dominé par des maisons unifamiliales isolées. Il n’y a pratiquement aucune possibilité de construction neuve, étant donnée l’absence de terrain vacant.

À cette station, 94 % de la clientèle habite de la ville de Mont-Royal, alors que moins de deux pour cent vient de Montréal et moins de quatre pour cent provient d'autres municipalités. Comme pour la station Canora, la grande majorité de cette clientèle se déplace à pied pour s'y rendre. Ces deux stations, mais particulièrement la station Mont-Royal, ont un rayonnement très limité et circonscrit dans l'espace.

Figure 10 – Aperçu de l'environnement de la station Mont-Royal



Source : Agence métropolitaine de transport, <http://www.amt.qc.ca>, 1999.

Il ne faut pas oublier le caractère particulier de la ville de Mont-Royal. Cette ville constitue un lieu de résidence très recherché où la valeur des terrains et des bâtiments est élevée. Ainsi, le sixième facteur identifié (valorisation du lieu) représente un élément important à considérer.

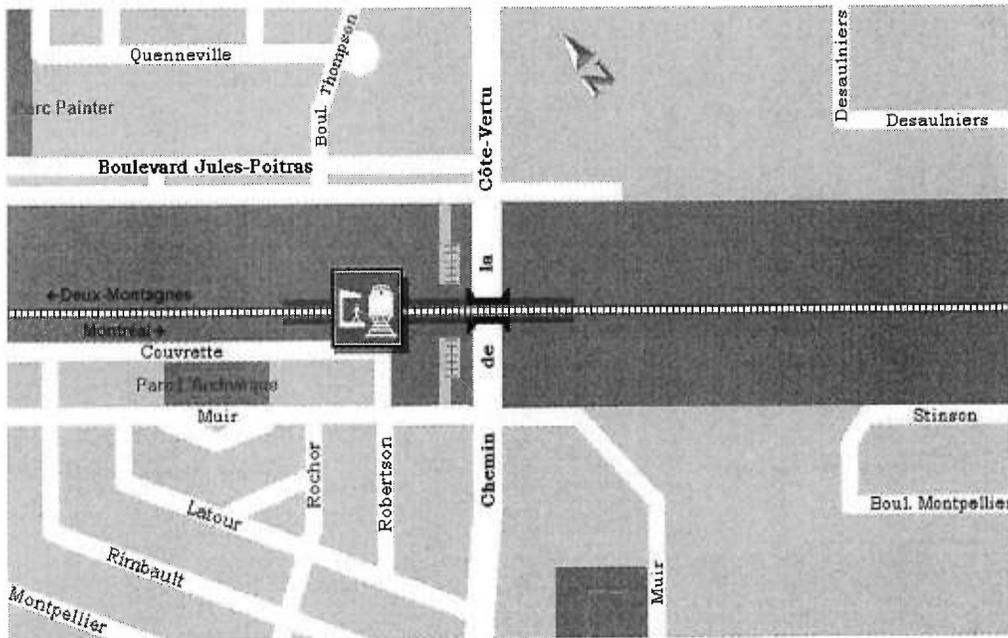
4.1.3.3 La station Montpellier

Un peu plus au nord-ouest, sur le boulevard Côte-Vertu, on rencontre la station Montpellier (Cf. figure 11). Cette dernière est sise au cœur d'un croisement de zones

où l'utilisation du sol varie beaucoup. Au nord-ouest et au sud-ouest de la station, on retrouve une zone résidentielle plutôt hétérogène d'immeubles multifamiliaux. Immédiatement au nord-est, on retrouve une zone industrielle légère puis un quartier d'immeubles à appartements relativement homogène. Dans l'environnement du boulevard Côte-Vertu, la mixité s'accroît avec la présence de tours d'habitations, dont certaines récentes, de commerces, alors que plus au sud, de l'autre côté d'une autre voie ferrée perpendiculaire, on retrouve une vaste zone industrielle et de commerces de gros.

Même si elle est située le long d'un axe de circulation majeur, à savoir le boulevard Côte-Vertu, la station Montpellier ne figure pas parmi les stations les plus populaires en raison de l'absence de stationnement. Cela explique que la très forte majorité de sa clientèle s'y rend à pied ou en autobus. D'ailleurs, plus de 85 % des passagers du train à cette station sont originaires de la ville de Saint-Laurent, 10 % de Montréal et quatre pour cent d'autres municipalités. On constate donc le rayonnement relativement limité de cette station.

Figure 11 – Aperçu de l’environnement de la station Montpellier

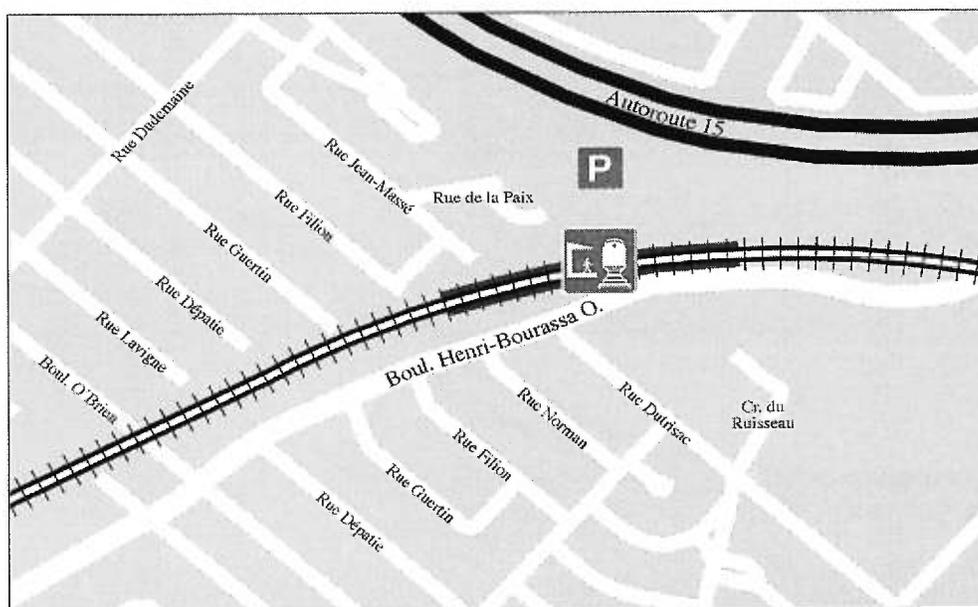


Source : Agence métropolitaine de transport, <http://www.amt.qc.ca>, 1999.

4.1.3.4 La station Du Ruisseau

La station Du Ruisseau (Cf. figure 12) jouxte l’autoroute 15 et le boulevard Henri-Bourassa. L’environnement immédiat de la station est largement dominé par le multifamilial, quoiqu’en s’éloignant un peu, on remarque une forte présence de maisons unifamiliales isolées. Quelques petites zones commerciales et une zone industrielle légère sont observables mais ne constituent pas une présence majeure dans l’environnement immédiat de la station. Cette station représente un maillon important dans l’intermodalité du réseau de transport puisque la proximité de l’autoroute 15 favorise le transfert modal des automobilistes de même que la présence d’un important parc de stationnement incitatif.

Figure 12 – Aperçu de l'environnement de la station Du Ruisseau



Source : MTQ, 1999

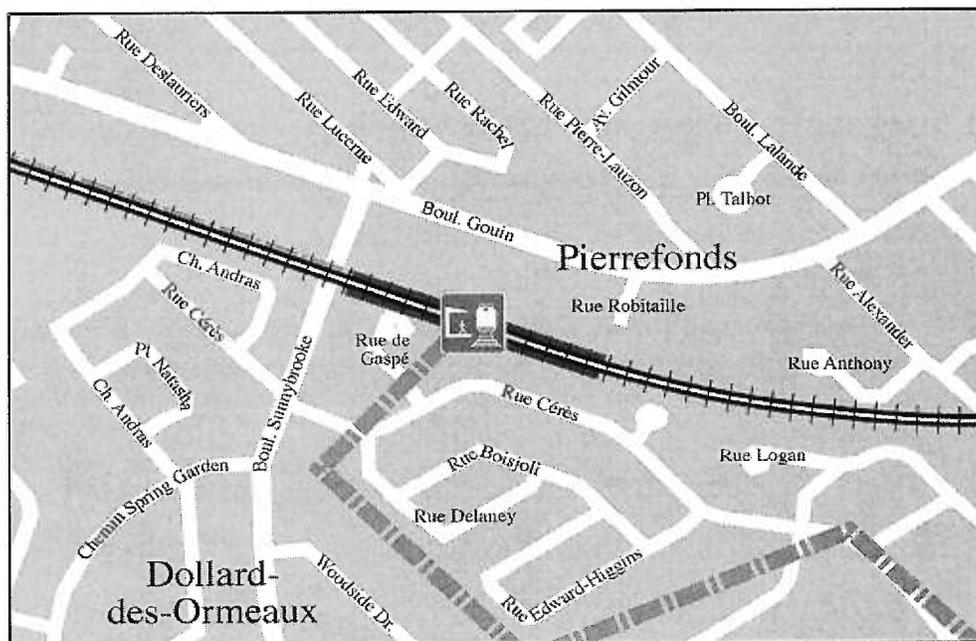
La station Du Ruisseau se trouve parmi les stations ayant le plus grand rayonnement. Non seulement attire-t-elle beaucoup de passagers mais une grande partie de ceux-ci s'y rendent en automobile ou en autobus. Par ailleurs, on constate que l'origine des clients est passablement variée. Le tiers vient de Laval, près du quart vient de Montréal alors que 18 % vient de Saint-Laurent et presque tout le reste provient du reste de la rive nord.

4.1.3.5 La station Bois-Franc

Non loin de la station Du Ruisseau, on retrouve la station Bois-Franc (Cf. figure 13). Celle-ci est située au cœur d'une zone dominée par des immeubles à appartements et de maisons jumelées ou en rangée. On constate la présence d'industries et de commerces, particulièrement près des boulevards Laurentien (Marcel-Laurin) et Henri-Bourassa. Ceux-ci sont les deux principaux axes de circulation desservant la station. L'autoroute 15 est à peine un kilomètre à l'est de la station Bois-Franc. Toutefois, immédiatement au sud de la station, on note une vaste zone non bâtie. Cette zone regroupe la presque totalité des terrains encore vacants du quartier et constitue l'ancien terrain de l'aéroport de Cartierville. Ce vaste terrain, qui appartient à la

peine deux kilomètres à l'est et au sud respectivement. On retrouve, à quelques centaines de mètres au sud-est de la station, le parc régional du Bois-de-Liesse. On note la présence sporadique de quelques terrains vacants mais en quantité très limitée.

Figure 14 – Aperçu de l'environnement de la station Sunnybrooke



Source : MTQ, 1999

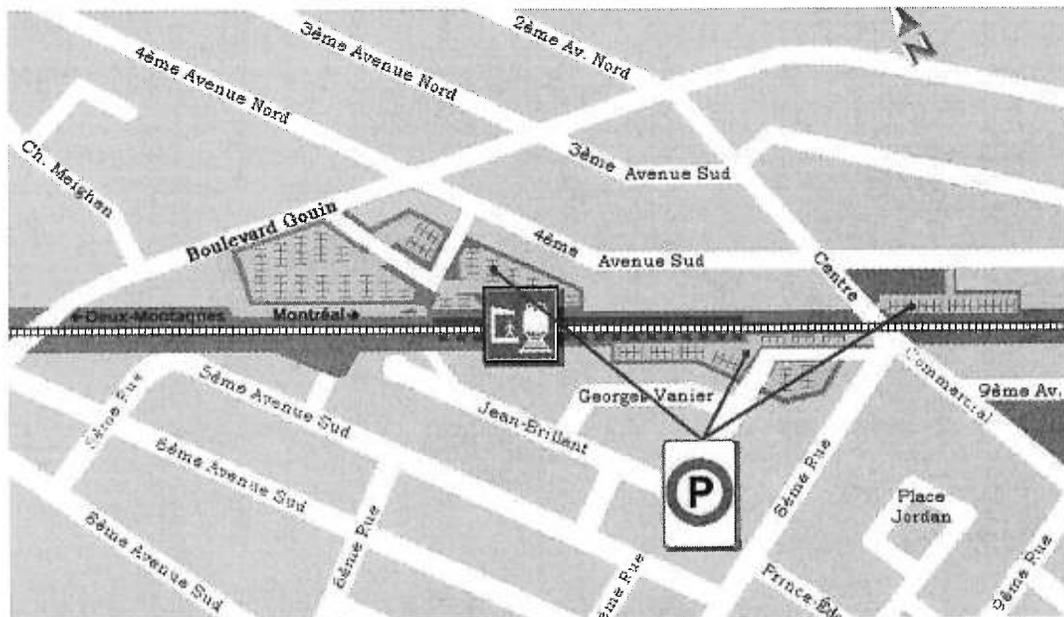
Le rayonnement de la station Sunnybrooke semble plus restreint que la station précédente. En plus d'attirer un moins grand nombre de passagers, presque la moitié de ceux-ci se rendent à la station à pied. De plus, près de 90 % des clients résident dans l'une ou l'autre des municipalités adjacentes à la station soit Pierrefonds et Dollard-des-Ormeaux. Malgré la proximité de l'autoroute 13, peu de clients (2,6 %) proviennent de Laval. Tout cela s'explique en grande partie en raison de l'absence de stationnement incitatif de grande taille (336 places) mais surtout du relatif isolement de la station parce qu'en fait, le seul axe routier « majeur » qui dessert la station est le boulevard Gouin et celui-ci n'est pas facilement et directement accessible pour les automobilistes circulant sur l'autoroute 13 en direction sud. De plus, les résidents de l'ouest de Laval qui désirent utiliser le train peuvent se rendre à la station Sainte-Dorothée, ce qui leur évite de franchir un pont. Mentionnons toutefois que les plans initiaux de modernisation de la ligne de train Montréal/Deux-Montagnes prévoyaient la construction d'une station à la jonction de l'autoroute 13, ce qui permettrait le

rabattement facile de la clientèle de Laval. Ce projet n'est toujours pas exclu comme en témoigne le plus récent plan triennal d'investissement de l'AMT.

4.1.3.7 La station Roxboro-Pierrefonds

La station Roxboro-Pierrefonds possède quelques points en commun avec la précédente. Comme son nom l'indique, elle est située à cheval sur la limite municipale séparant les deux municipalités (Cf. figure 15). Cette station se situe dans un milieu urbain caractérisé par la dominance de maisons unifamiliales isolées mais on note tout de même la présence d'immeubles à appartements et de commerces, particulièrement près de l'intersection des boulevards majeurs que sont Gouin, des Sources et Pierrefonds. L'autoroute 13 est à près de cinq kilomètres de la station alors que l'autoroute 40 est à quelque quatre kilomètres de cette même gare. Celle-ci est somme toute relativement bien desservie en ce qui a trait aux axes de circulation intermunicipaux grâce aux boulevards mentionnés ci-haut. Les espaces vacants sont plutôt rares dans les environs. En fait, mis à part la rive de la rivière des Prairies, il reste peu d'espace pour le développement résidentiel ou commercial.

Figure 15 – Aperçu de l'environnement de la station Roxboro-Pierrefonds



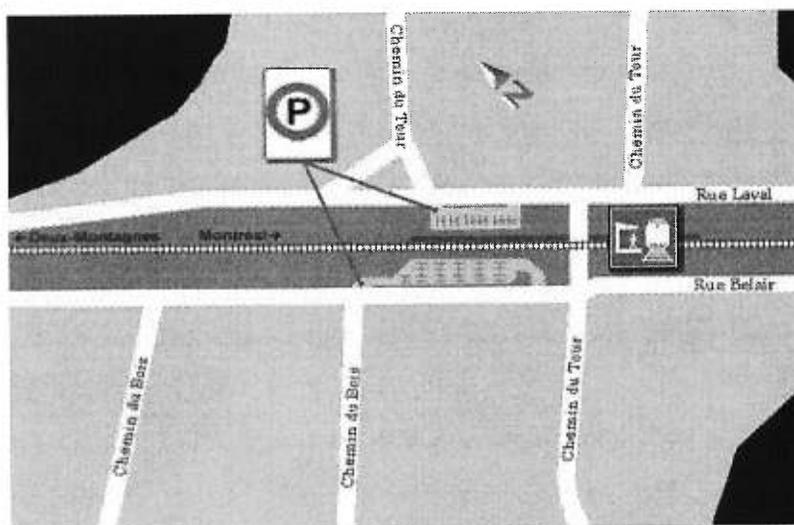
Source : Agence métropolitaine de transport, <http://www.amt.qc.ca>, 1999.

Chevauchant la limite municipale qui sépare les villes de Pierrefonds et de Roxboro, il n'est pas surprenant que les trois quarts des clients de la station Roxboro-Pierrefonds y habitent. On aurait pu croire que l'accessibilité, le vaste parc de stationnements incitatif (630 places) et le transport en commun qui se rabat sur la station fassent en sorte que la clientèle vienne de loin, mais ce n'est pas le cas. Une bonne part du reste de la clientèle provient de Dollard-des-Ormeaux et de Saint-Raphaël-de-l'île-Bizard. Il faut quand même noter que les villes de Pierrefonds et de Dollard-des-Ormeaux couvrent une grande superficie. À elles seules, ces deux villes font un total de 39.44 km² et regroupent 100 812 habitants¹⁸. En fait, l'absence de liens directs avec Laval et la rive nord fait en sorte que la station, de même que la clientèle, se trouvent confinées à l'extrémité nord-ouest de la CUM.

4.1.3.8 Les stations Île-Bigras et Sainte-Dorothée

La station Île-Bigras jouit d'une situation particulière (Cf. figure 16). Elle est très rapprochée de la station Sainte-Dorothée et repose sur l'une des îles d'un petit archipel, à la source de la rivière des Prairies et dont l'espace pour quelconque développement est nul. Son seul accès se fait par un pont vers l'île Jésus.

Figure 16 – Aperçu de l'environnement de la station Île-Bigras



Source : Agence métropolitaine de transport, <http://www.amt.qc.ca>, 1999.

¹⁸ Source : Statistique Canada, recensement de 1996.



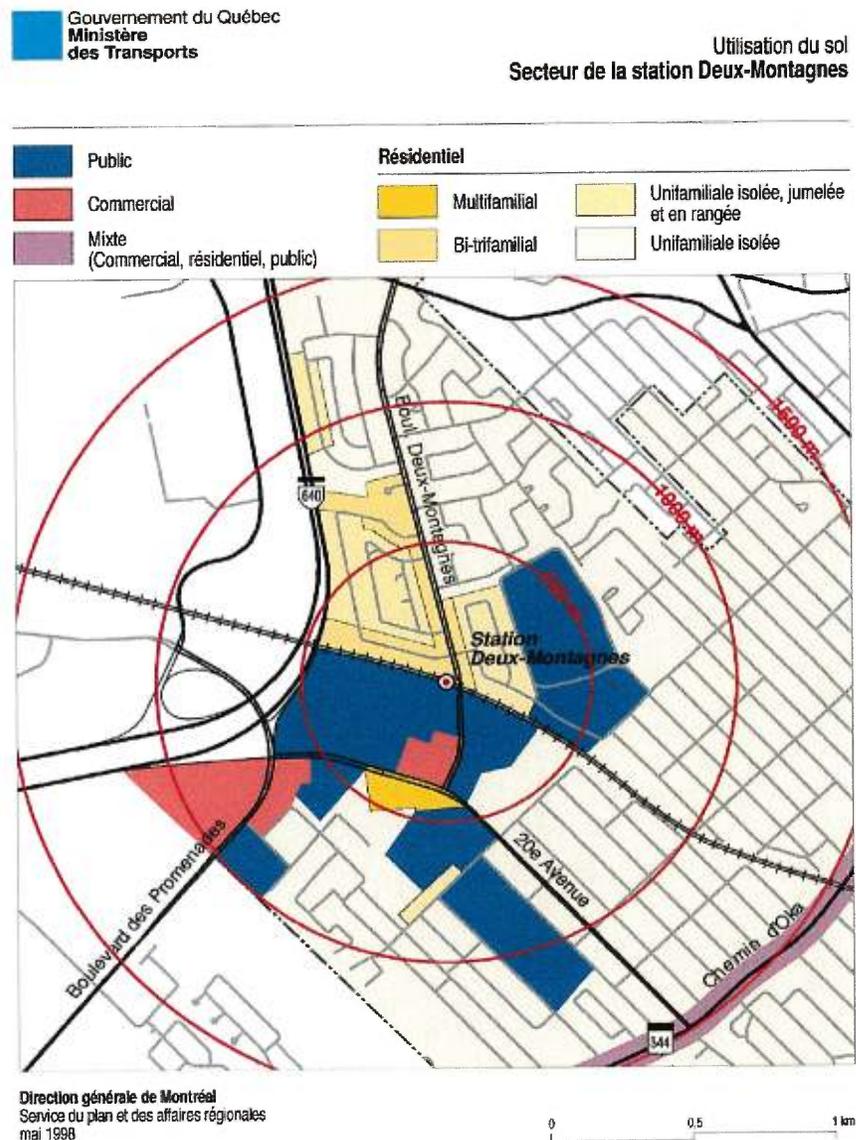
Figure 19 – Deux-Montagnes. Aperçu de l'hétérogénéité du bâti dans la vieille partie de Deux-Montagnes. Photo : Étienne Quirion, MTQ, 1999.

La station Grand-Moulin attire une clientèle majoritairement constituée d'habitants de Deux-Montagnes. Son rayonnement est donc nettement moins étendu que la station précédente. De plus, près de la moitié de la clientèle s'y rend à pied.

4.1.3.10 La station Deux-Montagnes

La station Deux-Montagnes, tel que nous l'avons déjà mentionné, se situe tout près de l'autoroute 640 (Cf. figure 20). Cette dernière constitue une autoroute de ceinture qui, bien qu'incomplète, draine la circulation vers les autoroutes 13, 15 et 25. Celles-ci donnent ensuite un accès direct à Laval et au cœur de l'agglomération montréalaise. Au moment de la construction de la station, en 1995, il n'y avait que peu d'habitations de construites dans un rayon de 500 mètres; la station était en fait située à mi-chemin entre le noyau bâti de Deux-Montagnes et l'autoroute 640 au nord.

Figure 20 – Aperçu de l'environnement de la station Deux-Montagnes



On observe que la station Deux-Montagnes draine une clientèle à l'échelle de la rive nord au complet. Or, on note que les trois quarts des clients proviennent soit de Deux-Montagnes ou des municipalités limitrophes, soit Saint-Eustache, Sainte-Marthe-sur-le-lac et Saint-Joseph-du-lac (limitrophe à Sainte-Marthe-sur-le-lac). Néanmoins, on peut considérer la station Deux-Montagnes comme étant une station à grand

rayonnement puisqu'en fait, en plus d'être la deuxième station la plus fréquentée, près des deux tiers des passagers proviennent d'une municipalité autre que Deux-Montagnes et que ceux-ci s'y rendent en grande majorité à bord d'un véhicule motorisé. Il n'est donc pas surprenant de constater que le parc de stationnement incitatif ait été considérablement agrandi depuis son ouverture en 1995.

Enfin, nous pouvons regrouper les stations en trois catégories selon l'importance de leur rayonnement. Les critères retenus pour les classer sont de quatre ordres : la part relative de la clientèle du total de la ligne, l'origine de la clientèle, le mode d'accès à la station par la clientèle et la taille du stationnement incitatif. Ces critères, mis en relations les uns avec les autres, nous ont permis de regrouper les stations ainsi :

Stations à rayonnement local :

- Canora
- Mont-Royal
- Île-Bigras
- Grand-Moulin

Stations intermédiaires :

- Montpellier
- Sunnybrooke

Stations à rayonnement régional :

- Du Ruisseau
- Bois-Franc
- Roxboro-Pierrefonds
- Sainte-Dorothée (duo avec la station Île-Bigras)
- Deux-Montagnes

La classe de stations à rayonnement régional nous amène à introduire la notion d'impact diffus. En effet, si une station est située près d'une autoroute, qu'elle est entourée de stationnements incitatifs, qu'elle attire une clientèle qui accède au train surtout en automobile, il y aura de fortes chances que l'impact d'une augmentation de la clientèle soit diffus et donc difficile à saisir. Au contraire, si une station est bien intégrée dans le tissu urbain, qu'elle fait partie du quartier et que la majorité des

clients s'y rendent à pied, il a davantage de probabilité qu'une augmentation de capacité du service ait des répercussions sur l'environnement immédiat de la station et qu'elles soient plus facilement identifiables.

4.2 L'analyse de l'impact de la modernisation du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes

Afin d'analyser le développement et les activités autour des stations, nous déterminerons d'abord sur la présence ou l'absence des six facteurs précédemment identifiés en analysant des plans d'urbanisme, des schémas d'aménagement, en observant la réalité et en interviewant des urbanistes, des professionnels et des promoteurs. Par la suite, nous apprécierons le développement « visible » dans le sens où nous analyserons des données de construction, des photographies aériennes et nous consulterons des statistiques de construction. Nous avons regroupé les différentes stations qui présentent des caractéristiques similaires quant au milieu bâti environnant, d'accessibilité et de potentiel de développement.

4.2.1 Les stations Canora et Mont-Royal

Nous débutons l'examen de l'évolution du milieu par les stations Canora et Mont-Royal. Ces stations comportent des caractéristiques, comme nous l'avons vu, tout à fait semblables en ce qui a trait à l'environnement urbain et sont très rapprochées l'une de l'autre.

La construction neuve dans les environs des stations présentement à l'étude est pratiquement nulle. Si l'on se fie aux statistiques de mises en chantier de la ville de Mont-Royal, puisque nous n'avons pas les données désagrégées pour le quartier de Montréal qui entoure la station Canora, on constate que très peu de constructions neuves ont vu le jour au cours de la dernière décennie. Effectivement, seulement sept maisons unifamiliales isolées, quatre jumelées ainsi que 51 en rangée ont été

construites au cours de la dernière décennie¹⁹. Ces dernières ont été majoritairement construites dans le cadre du recyclage de l'usine Marconi et des terrains adjacents (Cf. figure 21). Les terrains de cette ancienne usine sont situés en partie à Montréal et en partie à l'intérieur de la ville de Mont-Royal. L'usine en tant que telle a été détruite alors que l'ensemble du site (terrain de l'ancienne usine et ancien stationnement de celle-ci) a été recyclé avec la construction de maisons de ville, de condominiums et de maisons unifamiliales. Ce projet est intimement lié à la présence de la station Canora par sa proximité, mais aussi dans la promotion du projet.



Figure 21 – Site Marconi. Construction neuve sur le site de l'ancienne usine Marconi. Photo : Étienne Quirion, MTQ, 1999.

L'examen des photographies aériennes de 1990 et 1996 de la région immédiate des stations n'a pas révélé de changement notable dans la forme urbaine. Si ce n'était du projet de l'usine Marconi, la modernisation du train de banlieue n'a eu aucun impact visible sur la forme urbaine à proximité des stations Canora et Mont-Royal.

Quant aux conditions nécessaires au développement, identifiées dans les chapitres précédents, voyons si elles sont présentes. D'abord, le zonage, les politiques publiques et un plan d'ensemble qui tiennent compte de la présence du train sont particuliers pour ces stations. En fait, la ville de Mont-Royal, tel que nous l'avons déjà souligné

¹⁹ Source : Société canadienne d'hypothèque et de logement

(Cf. section 2.1.1), doit son existence à ce train. La compagnie qui a construit la ligne de train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes a elle-même acheté les terrains qui forment aujourd'hui la ville de Mont-Royal afin de développer un concept de ville-modèle. C'est donc grâce à un plan d'ensemble et à une politique de développement entièrement axé sur la présence de la ligne de train que la ville s'est développée au cours des décennies. Une planification intégrée a donc été présente, à une échelle locale, pour la ville de Mont-Royal au début du siècle. C'est aussi pour cette raison qu'il s'agit de la ville la mieux intégrée au train mais, en contrepartie, la moins bien intégrée aux villes avoisinantes de même qu'aux axes de circulation métropolitains. L'impact du train dans ce secteur a donc été très fort, au début du siècle, alors que le cas de l'usine Marconi témoigne de l'effet de consolidation et de densification du train aujourd'hui.

Dans le plan d'urbanisme de la ville de Mont-Royal actuellement en vigueur, quelques lignes du texte concernent le train de banlieue. Effectivement, en 1991 la ville insérait dans ses objectifs « le rabattement des circuits de transport en commun vers les stations de métro et de train (...) le maintien et la modernisation du réseau de train de banlieue (...) recouvrir la section en tranchée du train »²⁰.

La modernisation récente du train n'a et n'aura probablement pas d'effet direct dans le futur étant donné que l'espace est déjà complètement occupé. Il demeure néanmoins que cette ville, telle qu'elle existe aujourd'hui, doit son existence même à ce train; elle a été pensée et construite en fonction de celui-ci. Ce cas particulier ne peut donc pas nous aider à cerner les véritables impacts de la modernisation ou même de la présence d'un train de banlieue et les impacts de ce genre d'infrastructure aujourd'hui.

En plus, nous avons déjà mentionné le fait que la ville de Mont-Royal soit un lieu de résidence très prisé. Ainsi, tout projet de construction, étant donné le statut économique élevé de sa clientèle potentielle, a de fortes chances de trouver preneur rapidement. Il est alors d'autant plus difficile de lier la vente rapide de nouvelles

²⁰ VILLE MONT-ROYAL, *Plan d'urbanisme*, 1991.

habitations à la présence d'un train de banlieue moderne et efficace vers le centre-ville.

4.2.2 Les stations Montpellier, Du Ruisseau et Bois-Franc

Afin de poursuivre l'analyse, nous avons regroupé les stations Montpellier, Du Ruisseau et Bois-Franc en raison de leur proximité et du fait que leur environnement immédiat est comparable. De plus, les statistiques de mises en chantier n'étant disponibles qu'à l'échelle d'une municipalité, dans ce secteur, nous avons dû nous servir des données pour la ville de Saint-Laurent – qui a de toute façon probablement regroupé la plus grande partie de la croissance à proximité de la station – en les comparant avec des municipalités semblables. Dans l'annexe 6, nous avons comparé les tendances de l'industrie de la construction pour différentes catégories d'habitation à Saint-Laurent avec d'autres municipalités que nous considérons comparables surtout en ce qui a trait à la distance du centre-ville et aux caractéristiques générales du cadre bâti et que nous regroupons sous le vocable « première couronne » : Anjou, Côte-Saint-Luc, Lachine, LaSalle, Montréal-Nord, Saint-Léonard, Greenfield Park, Longueuil et Saint-Lambert. L'annexe 4 présente également les tendances de mises en chantier pour la région métropolitaine de recensement de Montréal (RMR), ce qui permet de mettre les mises en chantier de Saint-Laurent et de la « première couronne » en relation avec ce qui se produit à l'échelle métropolitaine.

Suite à l'examen des données de mises en chantier, il ressort que la ville de Saint-Laurent ne connaît pas d'expansion massive et exceptionnelle lorsque comparée à ses pairs et même à la RMR. Les tendances générales suivent celles des autres villes ce qui peut nous laisser croire, au premier coup d'œil, que le train de banlieue n'a pas provoqué un accroissement exceptionnel de la construction neuve. Toutefois, d'autres éléments se doivent d'être examinés afin de cerner l'impact qu'a ou qu'aura le train de banlieue modernisé.

À ce titre, on ne peut passer sous silence le projet Bois-Franc. Ce projet résulte de l'abandon de l'aéroport de Cartierville par Bombardier et du désir de cette compagnie,

étant propriétaire de l'ensemble du terrain de quelque 500 acres, de se faire promoteur d'un projet d'ensemble. Le concept a été élaboré par la firme Daniel Arbour & associés qui, en résumé, prévoit la construction d'un vaste quartier regroupant des habitations de taille et de prix variables. Le projet semble avoir des standards de qualité élevés, en exigeant un revêtement extérieur de brique, en prévoyant des espaces verts, des étendues d'eau, aucun commerce et une hiérarchie des voies de circulation.

Le soin apporté à l'architecture est indiscutablement ce qui fait la marque du projet Bois-Franc. (...) la brique est reine, les garages sont discrets, les fils sont enfouis (...) et les plans d'eau et espaces verts occupent respectivement 5 % et 12 % du territoire. Bien évidemment, l'omniprésence de la brique, la monotonie des pignons suscitent parfois une réminiscence des coronas évoqués plus haut, mais la diversité des produits dont les prix varient de 79 000\$ à 340 000\$ (...) estompent l'impression de déjà vu sans affecter l'unité architecturale (Gerbier, 1998 : K1-K2).

Ce projet s'apparente à une planification intégrée de l'environnement, par un promoteur, mais il s'agit d'une planification à l'échelle locale. Le site du projet est situé immédiatement au sud du boulevard Henri-Bourassa et de la station Bois-Franc mais la construction des premières habitations a débuté au sud du site, soit relativement loin de la station (*Cf.* figure 22); il n'y a d'ailleurs toujours pas de liens directs entre ceux-ci, sauf *via* le boulevard Marcel-Laurin. Il se peut donc qu'une bonne partie des mises en chantier récentes de Saint-Laurent soient issues de ce projet. Par ailleurs, suite à l'examen du document directeur du projet, il semble y avoir que peu d'effort mis sur l'intégration et les liens avec la station de train.



Figure 22 – Développement domiciliaire dans le projet Bois-Franc. La station de train de banlieue Bois-Franc se situe légèrement à l'est, à l'extrémité du prolongement imaginaire de boulevard Alexis-Nihon (en premier plan) et à environ un kilomètre de l'endroit où a été prise la photo. Photo : Étienne Quirion, MTQ, 1999.

Lors d'un entretien avec un responsable du Service d'urbanisme de la ville de Saint-Laurent, celui-ci nous a d'abord indiqué que la ville de Saint-Laurent est presque entièrement construite et qu'il y a donc peu de place pour l'impact visible du train. Il ne reste que les secteurs Bois-Franc et Nouveau Saint-Laurent qui sont en expansion. D'après celui-ci, la présence du train ne fut pas un facteur important dans la planification du projet. Le train compte comme un des facteurs de localisation des nouveaux résidants mais il ne faut pas le surestimer. L'urbaniste nous a également souligné qu'un réseau cyclable a été prévu dans le projet Bois-Franc qui devrait relier celui de Montréal et par le fait même desservir la station de train Bois-Franc.

Près de la station Montpellier, un projet domiciliaire, beaucoup plus modeste cette fois, de type maisons de ville est en voie de réalisation. Toujours selon l'urbaniste de Saint-Laurent, il s'agit du seul projet où le train, à distance de marche, a constitué un facteur déterminant dans sa planification. Deux tours de condominiums luxueux d'une dizaine d'étage se situe également près de la gare Montpellier mais, compte tenu du type de clientèle, l'urbaniste considère que la présence du train est négligeable. L'effet du train de banlieue est donc très peu visible sur le territoire de la ville de Saint-Laurent. Cependant, selon l'urbaniste en question, il semble que le train peut

cependant avoir un effet sur les valeurs foncières. Effectivement, les immeubles conservent probablement une partie de leur valeur en raison de la présence d'un lien désormais efficace vers le centre-ville. Toutefois, on ne doit pas exagérer son influence en raison de la présence du métro et de la qualité des services offerts par la municipalité qui, toujours selon l'urbaniste, ont eu des effets de revitalisation nettement plus clairs.

Nous avons déjà mentionné l'importance du zonage et des politiques publiques qui favorisent le développement ou le réaménagement de l'environnement immédiat d'une infrastructure de transport comme un train de banlieue. Pour la ville de Saint-Laurent, il semble que des efforts ont été faits en ce sens. L'urbaniste rencontré nous a fait part des actions et des intentions de la municipalité dans cette optique. La ville a prévu une « zone d'affaires » autour de la station Bois-Franc où les densités permises seront plus grandes. Cette zone est prévue dans l'éventualité d'un prolongement du métro jusqu'à la station Bois-Franc (et peut-être Laval), ce qui créera une gare intermodale. De plus, la ville prévoit relier cette nouvelle gare à un système de transport en commun rapide avec le technoparc, *via* le boulevard Henri-Bourassa et éventuellement l'aéroport international de Montréal (Dorval) en faisant un circuit qui relierait aussi le centre-ville de Saint-Laurent, *via* le boulevard Côte-Vertu. Pourtant, nous avons retrouvé, dans le plan d'urbanisme, qu'un court passage où il est à peine question du train de banlieue sans qu'il y ait d'objectif particulier²¹.

Quant à la valorisation de l'environnement des gares étudiées, il semble qu'elle soit plus ou moins présente. En fait, le quartier Bois-Franc semble créer un endroit attirant mais il est mal intégré, du moins jusqu'à présent, avec la station du même nom. Pour les stations Montpellier et Du Ruisseau, la valorisation de l'environnement immédiat est plutôt variable, compte tenu de l'hétérogénéité de la qualité du cadre bâti, de la présence d'infrastructures routières importantes, d'industries, etc.

On réalise donc que l'impact du train de banlieue, dans le secteur des trois gares présentement à l'étude, se fera surtout sentir à long terme. Certes, on peut entrevoir un

²¹ VILLE DE SAINT-LAURENT, *Plan d'urbanisme, Annexe 1 au règlement du plan d'urbanisme*, p.51.

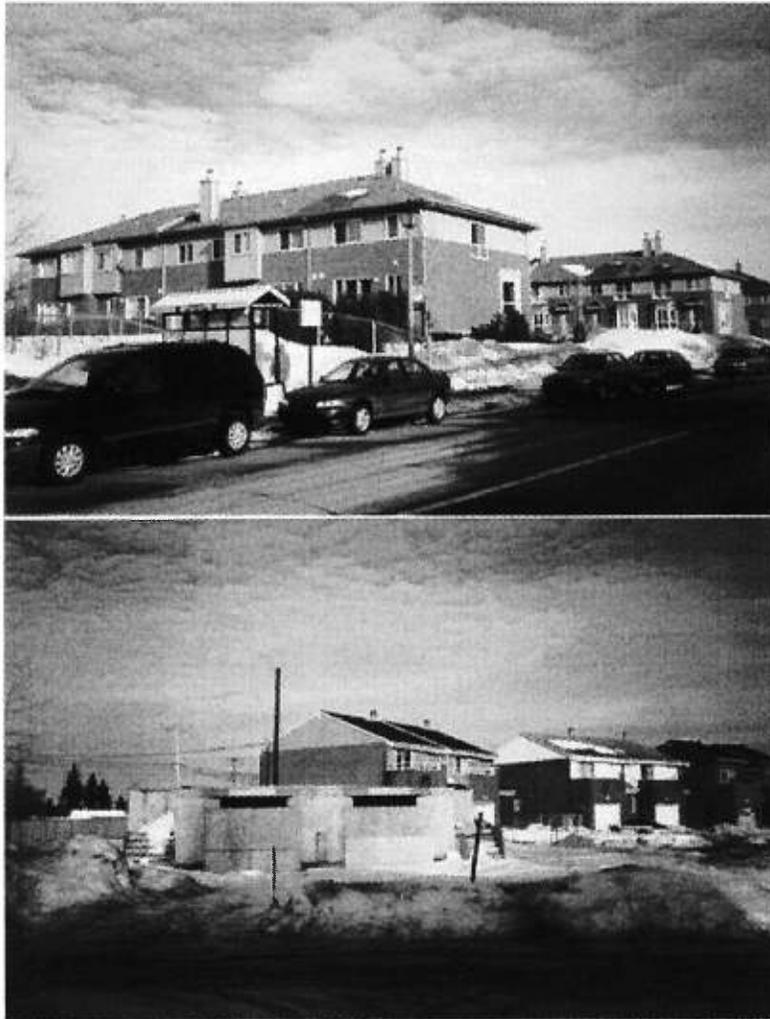
impact immédiat mais celui-ci demeure encore limité. La volonté de la municipalité d'intégrer le train de banlieue avec ses axes de transport et ses pôles dénote l'importance accordée à cette infrastructure et la conscience de son potentiel. C'est donc à long terme que le train de banlieue risque d'avoir plus d'impact sur ce secteur de Saint-Laurent.

4.2.3 Les stations Sunnybrooke et Roxboro-Pierrefonds

Il est difficile d'examiner les données de mises en chantier pour ces deux stations. La Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL) ne nous fournit que des données à l'échelle des municipalités. Étant donné que la municipalité de Roxboro est presque entièrement construite, à peine plus d'une dizaine de maisons unifamiliales isolées ont été construites depuis une décennie et aucun autre type d'immeuble résidentiel²². Pour ce qui est des autres municipalités contiguës aux stations, soit Pierrefonds et Dollard-des-Ormeaux, la plus grande partie de leur croissance s'est produite à l'extrême ouest des municipalités concernées. Or, à ces endroits, l'autoroute 40, voire le train de banlieue Montréal/Rigaud dans le cas de Pierrefonds, ont probablement eu plus d'influence sur le développement immobilier récent.

L'analyse de photographies aériennes de 1990 et de 1996 de même que des visites sur le terrain ont permis de déceler quelques développements domiciliaires. Effectivement, quelques immeubles à appartement ont été construits durant cette période ainsi que plusieurs maisons jumelées ou en rangée, comme en témoignent les figures 23 et 24.

²² Source : Société canadienne d'hypothèque et de logement, 1998.



Figures 23 (haut) et 24 (bas) – Développement immobilier récent à proximité de la station Roxboro-Pierrefonds. À noter : l'accès au train de banlieue en premier plan de la figure 23 et les caténaies de la ligne de train à l'arrière plan de la figure 24. Photos : Étienne Quirion, MTQ, 1999.

Suite à une entrevue avec un urbaniste à la ville de Pierrefonds, celui-ci mentionne que l'impact de la modernisation du train de banlieue est faible. Certes, le boulevard Gouin a été réaménagé mais la modernisation du train aurait eu peu d'influence sur ce projet. Le fait que la ville de Pierrefonds soit presque entièrement développée, près des stations de train sur son territoire, a comme conséquence que peu de nouvelles maisons sont apparues dans ces secteurs. Toujours selon l'urbaniste municipal, la ville prévoit adopter des mesures de densification près des stations de trains dans son prochain plan d'urbanisme. Toutefois, les secteurs à proximité des gares sont déjà plus denses que le reste du territoire. L'urbaniste nous souligne enfin que deux projets immobiliers majeurs près de la station Roxboro-Pierrefonds et de la rivière des

Prairies sont en planification et que les promoteurs misent sur la présence du train pour mousser leurs ventes.

Suite à cet entretien, on constate l'absence de volonté, de mesures de zonage, de politiques publiques et de concertation du milieu en ce qui concerne le train de banlieue, ce qui contribue à amenuiser l'impact potentiel du train de banlieue dans ce secteur. Pourtant, le plan d'urbanisme de 1989 a noté que :

le potentiel du train de banlieue de Deux-Montagnes est actuellement sous-exploité, en raison de la faiblesse des lignes d'autobus qui desservent le territoire (fréquence des parcours 68 et 201). (...) Le projet de modernisation (...) aura des impacts majeurs sur la ville. L'augmentation de la fréquence des trains aura un impact majeur sur le passage à niveau du boulevard Gouin et aucun étagement n'est prévu dans le plan de transport déposé par le ministère des Transports en août 1988. On note que la localisation proposée de la station Roxboro ne correspond pas aux besoins de Pierrefonds en ce qui a trait à l'accessibilité : le site proposé sur la 11^e avenue à Roxboro ne présente pas les caractéristiques nécessaires pour des rabattements d'autobus fonctionnels et pour un stationnement d'envergure intermunicipal²³.

Le cadre de vie entourant les deux stations est plutôt attractif. Il s'agit d'un milieu de type banlieusard majoritairement anglophone relativement recherché. En fait, c'est surtout le manque d'espace qui pose une contrainte. Peu de terrains libres subsistent pour de nouveaux développements et des contraintes physiques viennent limiter les possibilités d'expansion du tissu urbain, notamment près du rivage de la rivière des Prairies. La protection des berges, l'accès difficile et des mesures de sécurité publique représentent, au nord de la station Roxboro-Pierrefonds, une contrainte majeure au développement.

Dans le plan d'urbanisme de la ville de Dollard-des-Ormeaux, on ne fait qu'une courte mention de la ligne de train de banlieue et il concerne la localisation des anciennes stations Roxboro et À-Ma-Baie²⁴.

²³ VILLE DE PIERREFONDS, *Plan d'urbanisme*, SOMER, 1989, p.22-21.

²⁴ VILLE DE DOLLARD-DES-ORMEAUX, *Plan d'urbanisme*, Eva Caragianis, urbaniste-conseil, 1989, p.35-36.

4.2.4 Les stations Île-Bigras et Sainte-Dorothée

Il nous a été possible, pour la ville de Laval, d'obtenir les données de mises en chantier désagrégées à l'échelle des quartiers et ce pour les années 1992 à 1997 (Cf. annexe 7), grâce à la collaboration de la municipalité. Nous avons donc considéré les mises en chantier pour les quartiers entourant les stations Île-Bigras et Sainte-Dorothée, soit Fabreville, Laval-Ouest, Laval-sur-le-lac et Sainte-Dorothée. Depuis la modernisation du train de banlieue, les mises en chantier résidentielles sont généralement en baisse dans ce secteur, sauf pour l'unifamilial isolé qui est en légère hausse. Il devient alors inutile de comparer ces résultats avec des municipalités ou des quartiers comparables. Il est davantage pertinent d'examiner la localisation des mises en chantier de même que de questionner les promoteurs des nouveaux développements.

Le service d'urbanisme de la ville de Laval nous a fourni des cartes localisant les mises en chantier pour les années 1992 à 1997. Nous reprenons de façon approximative ces sites sur une carte dans l'annexe 8. On constate alors que la plupart des mises en chantier récentes dans l'ouest de Laval sont situées près de l'autoroute 13, particulièrement dans le quartier Sainte-Dorothée. Il y en a tout de même quelques-unes qui se retrouvent à proximité des stations de train de banlieue.

À la suite d'un entretien avec un des promoteurs immobiliers du secteur, il semble que le train de banlieue constitue un atout de plus pour le quartier et que plusieurs des nouveaux ménages qui se sont installés près du train l'utilisent pour certains de leurs déplacements. Par ailleurs, la présence d'un train de banlieue récemment modernisé a aidé à mousser les ventes des entrepreneurs en construction. Lors d'une entrevue avec un employé du service d'urbanisme de Laval, celui-ci nous mentionne qu'il croit que le train modernisé a un impact significatif sur le territoire. Il estime que la plupart des développements domiciliaires sont tributaires de la présence et de la modernisation du train, bien que ceux-ci aient une faible densité.

Suite à l'examen des photographies aériennes de 1990 et de 1996, nous avons décelé peu de changements majeurs. Quelques maisons unifamiliales isolées se sont rajoutées mais, compte tenu du type de quartier, c'est-à-dire un quartier relativement cossu de maisons unifamiliales isolées et où des terrains de golf limitent considérablement l'expansion, on peut affirmer que les stations n'ont eu qu'un très faible impact sur le quartier immédiat. Par ailleurs, nous avons déjà déterminé que ce duo de stations a un rayonnement large donc un impact diffus.

Des visites sur le terrain ont tout de même permis d'identifier des constructions récentes près de la gare Sainte-Dorothée. La figure 25 illustre le type dominant observé (jumelé). Le peu d'espace disponible pour le développement, dû au confinement créé par les terrains de golf à proximité, laisse toutefois peu de place pour davantage de construction.



Figure 25 – Constructions neuves près de la station Sainte-Dorothée. Photo : Étienne Quirion, MTQ, 1999.

Quant aux dispositions du plan d'urbanisme ou du schéma d'aménagement qui concernent le train de banlieue, elles se font rares. En fait, le schéma d'aménagement fait référence au fait que les accès au train de banlieue doivent être améliorés. De plus, un marché immobilier à la baisse dans le secteur, un zonage qui ne prévoit aucune mesure de densification ou autres et un environnement bâti mal adapté ne contribuent pas à catalyser ou favoriser l'impact réel des stations de train Île-Bigras et Sainte-Dorothée. L'impact de ces stations est alors diffus, sans toutefois être absent.

4.2.5 La station Grand-Moulin

La station Grand-Moulin est située au cœur du noyau original de la ville de Deux-Montagnes. Le secteur est presque complètement construit et c'est pourquoi la quantité de nouvelles constructions est très faible. En fait, suite à l'examen de photographies aériennes de 1990 et de 1996, aucun changement significatif n'a été remarqué dans les environs de la station.

Dans une entrevue accordée par un employé du service des communications de la municipalité de Deux-Montagnes, celui-ci abonde dans le même sens en affirmant que la modernisation du train de banlieue n'a eu aucun effet visible et direct sur le vieux noyau de la municipalité. Tout au plus, il estime que le train freine la chute des valeurs foncières. Le trafic y est néanmoins plus dense autour de la station, étant donnée l'achalandage accru depuis la modernisation.

Dans une entrevue accordée par un employé du service de la gestion du territoire de la municipalité de Deux-Montagnes, nous apprenions que lors d'une éventuelle révision du plan d'urbanisme, la municipalité se devrait de considérer l'adoption d'objectifs de rénovation et de réaménagement du secteur de la gare Grand-Moulin puisque celle-ci comporte plusieurs vieilles maisons, autrefois des chalets de villégiature, et qui sont en plus ou moins bon état. En fait, on devrait, selon les deux employés consultés, profiter du remembrement de ces propriétés ou de leur démolition pour densifier le secteur mais ils doutent que la population soit d'accord avec cet objectif.

Le vieux secteur de Deux-Montagnes ne semble donc pas trop subir les conséquences, positives ou négatives, de la modernisation du train de banlieue. Toutefois, des visites sur le terrain nous ont permis de remarquer que le stationnement de la gare déborde sur les rues avoisinantes, ce qui risque d'avoir des répercussions négatives sur les habitants du secteur. Cependant, il ne faut pas oublier que la présence même du noyau ancien de Deux-Montagnes, un peu comme la ville de Mont-Royal, est entièrement attribuable au train de banlieue. La construction de cette ligne, au début du siècle, a

permis l'émergence de ce village à vocation de villégiature au départ. Il est donc difficile de se servir de cette station pour mesurer l'impact de la modernisation de la ligne.

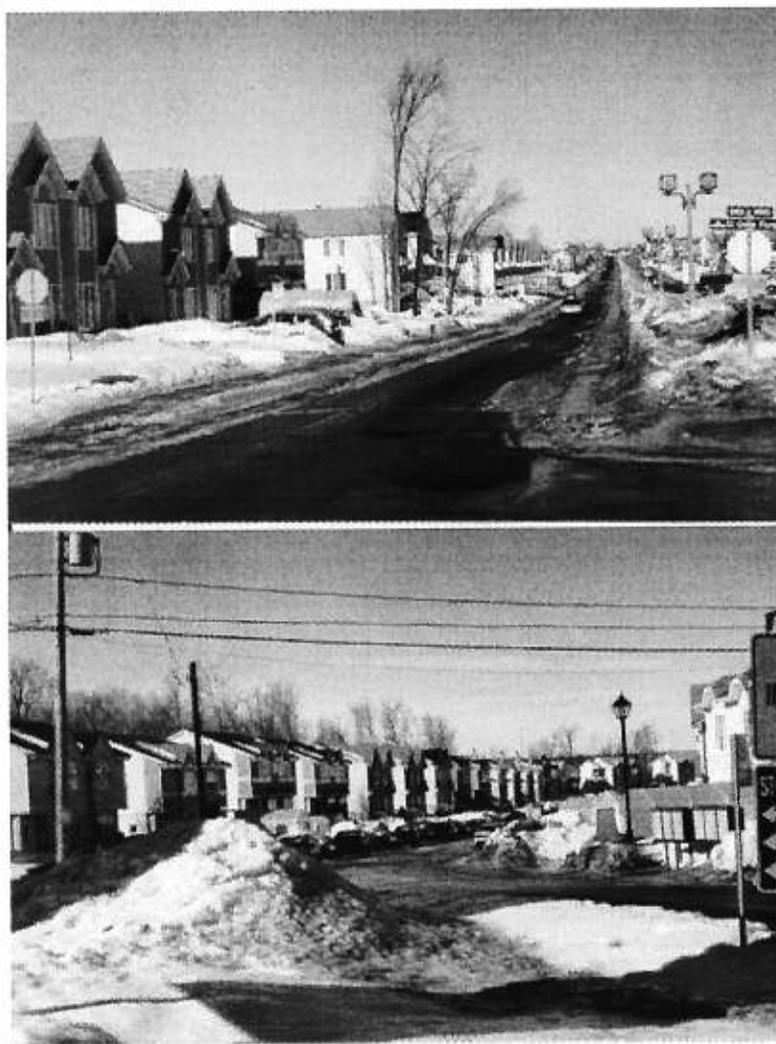
4.2.6 La station Deux-Montagnes

Les statistiques de mises en chantier pour la municipalité de Deux-Montagnes sont significatives. D'abord, même si les données représentent toutes les mises en chantier de la ville, la presque totalité celles-ci se sont matérialisées autour de la station Deux-Montagnes puisqu'il s'agit du seul secteur de la municipalité qui n'était pas développé. Reprenons les mêmes comparaisons que pour le cas de la ville de Saint-Laurent (*Cf.* annexe 9). Pour les besoins de la cause, nous comparons donc les tendances de mises en chantier de Deux-Montagnes avec d'autres municipalités comparables de la « couronne nord », à savoir Saint-Eustache, Sainte-Marthe-sur-le-lac, Boisbriand, Sainte-Thérèse, Rosemère, Lorraine, Bois-des-Filion, Terrebonne, Lachenaie et Repentigny. Puis, nous avons ajouté à titre indicatif les données de la RMR au complet.

Au cours des dernières années, nous constatons que l'évolution des tendances de mises en chantier de la ville de Deux-Montagnes a suivi celle de la couronne nord, qui elle-même suit les tendances de la RMR. L'employé du service de la gestion du territoire de la municipalité nous a mentionné que la ville avait imposé un « moratoire » sur la construction d'immeubles à appartements en raison du mécontentement de la population, ce qui peut expliquer que la courbe des mises en chantier des logements multifamiliaux est la seule à ne pas dépasser la tendance de la couronne nord. En fait, concernant l'augmentation de la construction de maisons unifamiliales isolées, jumelées ou en rangée, la ville de Deux-Montagnes surclasse nettement ses pairs depuis quelques années. L'engouement des nouveaux ménages pour Deux-Montagnes peut s'expliquer en partie par l'ajout d'une nouvelle station de train au nord de la municipalité. En effet, malgré la présence de l'autoroute 640 depuis 1963 à Saint-Eustache et depuis 1976 à Deux-Montagnes, le secteur « du Coteau » (près de la gare et de l'autoroute) ne s'était jamais développé de façon substantielle.

En fait, à la fin des années 1980 on a assisté à un développement du nord-est de la municipalité mais ce secteur s'apparentait davantage à une extension du bâti de la municipalité adjacente (Saint-Eustache). De l'avis des personnes consultées ainsi que d'un constructeur de longue date à Deux-Montagnes, la présence du service de train de banlieue a été le moteur du développement observé dans les environs.

On note près de la gare une typologie de bâtiments différente de la banlieue classique construite de bungalows individuels au profit des maisons jumelées ou en rangée (Cf. figures 26, 27 et 28).





Figures 26 (haut), 27 (centre) et 28 (bas) – Deux-Montagnes. Aperçu du boulevard Deux-Montagnes (figures 26 et 27) et de la rue Ovila-Forget (figure 28), à moins de 200 mètres de la gare. Photos : Étienne Quirion, MTQ, 1999.

Si l'on observe une réelle augmentation de la proportion de ce type de maison, on pourrait être tenté de croire que la présence du train de banlieue implique une densification du bâti. Toutefois, il semble plutôt que le ralentissement du marché immobilier au milieu des années 1990 a forcé les constructeurs à se tourner vers les maisons jumelées ou en rangée, plus économiques et davantage attrayantes pour les premiers acheteurs. Les nouveaux ménages, qui accèdent dorénavant plus facilement à la propriété (grâce entre autres à la mise de fond minimale de cinq pour cent au lieu de 10 % sur un prêt garanti par la SCHL), expriment le besoin d'acquérir des maisons moins chères. On assiste alors à la prolifération des rues où un modèle de maisons, jumelées ou en rangée, est reproduit plusieurs fois. À la lumière des contacts avec des entrepreneurs en construction, particulièrement avec un qui construit depuis longtemps à Deux-Montagnes, il apparaît exagéré d'imputer à la présence d'un train de banlieue le changement dans la typologie du bâti. C'est plutôt la demande du marché et le souci de rentabiliser les terrains, de la part des promoteurs, qui amènent ce changement.

Or, la densité voulue d'un secteur ou la densification d'un secteur déjà construit nécessite un zonage approprié donc une volonté de la ville. L'une des conditions que nous avons identifiées afin qu'une infrastructure ait un impact sur son environnement est que l'autorité locale prenne des mesures appropriées *via* son règlement de zonage.

Mais dans le cas d'une zone vierge, l'impact du train, s'il y en a un, se fera sentir selon les modalités prévues par la municipalité. Or, Deux-Montagnes semble n'avoir prévu qu'une petite zone de densité légèrement supérieure tout près de la gare. Au-delà de quelques centaines de mètres, on ne rencontre que des maisons individuelles à faible densité.

Il reste que l'on assiste à Deux-Montagnes à un phénomène commun pour plusieurs municipalités au Québec : le centre de gravité de la municipalité se déplace vers un nouvel axe de transport. Plusieurs municipalités ont connu ce phénomène lors de la construction, par exemple, d'une voie de contournement ou du passage d'une autoroute légèrement en dehors du noyau urbanisé et Deux-Montagnes n'y échappe pas. On semble effectivement assister à un déplacement vers le nord du pôle d'activités de la municipalité. En effet, une visite sur le terrain nous a permis de constater divers symptômes classiques qui ne mentent pas : les commerces sur la rue principale traditionnelle (Chemin d'Oka) semblent peu dynamiques, des institutions et des équipements publics s'installent près du nouveau centre d'activités, la construction domiciliaire s'accélère à cet endroit, le tout initié par l'établissement d'un centre commercial. Ce nouveau pôle d'activité se situe entre l'autoroute 640 et le boulevard Deux-Montagnes, le long de la 20^e avenue. Alors que l'hôtel de ville est demeuré sur le chemin d'Oka, les Services de gestion du territoire et de police viennent d'aménager dans des nouveaux locaux dans le secteur identifié, la patinoire municipale, les locaux de la MRC Deux-Montagnes, la nouvelle gare y ont entre autres élu domicile (*Cf.* figures 29 et 30). Cette nouvelle gare constitue donc un des éléments moteurs du nouveau pôle d'activités qui émerge à cet endroit. L'achalandage suscité par le train contribuera certainement à créer la demande pour divers services (commerces...) ou infrastructures (nouvelles voies de circulation...).



Figure 29 – Nouveau pôle d’activités. Bâtiments municipaux récents (garage municipal, station de police, aréna : Olympia) près de l’intersection de la 20^e avenue et du boulevard Deux-Montagnes.



Figure 30 – Nouveau pôle d’activités. Futur centre de soins de longue durée près de l’intersection de la 20^e avenue et du boulevard Deux-Montagnes. Photos : Étienne Quirion, MTQ, 1999.

Sans être d’une taille démesurée ce n’est pas l’espace qui faisait défaut, dans la partie nord de Deux-Montagnes, lors de la construction de la gare. En effet, la gare de train de banlieue récemment ouverte se situait dans un environnement très peu construit, ce qui laisse donc toute la latitude nécessaire pour les constructions et les aménagements nécessités par son impact, bien que l’autoroute 640 agisse comme une barrière physique et psychologique importante. De plus, les tendances déjà présentes en ce qui concerne les choix de localisation (en banlieue) des nouveaux ménages et la demande accrue pour les maisons dites « économiques » permettront à la nouvelle station de train de canaliser ces forces.

En ce qui a trait au facteur qui implique la présence de forces et tendances régionales de développement, nous pouvons présumer qu'elles sont présentes. En fait, l'agglomération montréalaise jouit d'une augmentation globale de population²⁵. Non seulement sa population globale augmente, mais des facteurs sociologiques et économiques font que la structure des ménages se modifie. En fait, le nombre moyen de personnes par ménages diminue (Québec (Province), 1995a : 31), ce qui provoque une augmentation du nombre de logements et donc une tendance au développement immobilier. Hormis ces facteurs, la publication récente du plan de transport (*Cf.* section 6.2.7) où les contraintes budgétaires semblent peu présentes, fait que la région se situe dans un contexte favorable à l'investissement, particulièrement en matière de transport.

4.3 Conclusion

Le développement urbain est fortement relié à plusieurs facteurs dont l'accessibilité du territoire en question. Ainsi, de nouvelles infrastructures de transport peuvent améliorer cette accessibilité et, aux dires de certains, favoriser l'étalement urbain.

À première vue, le train de banlieue peut sembler être un agent diffuseur, mais constitue en fait un élément qui canalise les forces et les tendances observées le long de son corridor. Les gens qui désirent réellement s'installer en banlieue le feront, train ou pas. Celui-ci pourra toutefois permettre de regrouper cet étalement urbain et de le structurer. En fait, plusieurs exemples de consolidation ont été observés le long de la ligne de train Montréal/Deux-Montagnes. Il convient donc de parler de « consolidation de corridor » plutôt que de consolidation du centre-ville ou d'étalement urbain. Il semble par contre qu'aux endroits où il y a avait de l'espace disponible pour le développement et où les tendances de construction sont à la faible densité, le train n'a pas su densifier le tissu.

²⁵ La population de la RMR de Montréal a augmenté de 3,7% entre 1991 et 1996 (Source : Statistique Canada, recensement de 1996, ville de Montréal, www.ville.montreal.qc.ca).

Nous voyons donc que le train de banlieue n'est pas sans effet sur le territoire. Le cas de la ligne Montréal/Deux-Montagnes, bien que récent, nous a démontré que lorsque des conditions nécessaires sont réunies, on observe un impact notable. Toutefois, rappelons qu'il est difficile d'attribuer au seul train de banlieue l'impact observé. Au contraire, lorsque certains facteurs sont absents, l'impact du train est limité ou diffus. Nous avons vu que ces conditions ne sont pas toujours présentes simultanément dans l'environnement du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes et c'est pourquoi l'impact de celui-ci se fait sentir de façon très variable. Nous pouvons résumer les résultats obtenus dans les tableaux qui suivent.

Tableau III – Synthèse des facteurs observés aux stations de train de banlieue

Stations	Politiques locales – affectation du sol	Forces et tendances Régionales	Espace disponible pour le développement	Caractéristiques physiques de l'environnement	Organisme de planification d'ensemble	Valorisation du lieu
Canora	Non	Oui	Limité	Adéquates	Non*	++
Mont-Royal	Non	Oui	Nul	Adéquates	Non*	++
Montpellier	Non	Oui	Limité	Adéquates	Non	+/-
Du Ruisseau	Non	Oui	Limité	Adéquates	Non	-
Bois-Franc	Oui	Oui	Grand	Adéquates	Non**	+/-
Sunnybrooke	Non	Oui	Très faible	Adéquates	Non	+
Roxboro-Pierrefonds	Non	Oui	Très faible	Partiellement adéquates	Non	+
Île-Bigras	Non	Oui	Nul	Adéquates	Non	++
Sainte-Dorothée	Non	Oui	Faible	Adéquates	Non	++
Grand-Moulin	Oui	Oui	Nul	Adéquates	Non	+/-
Deux-Montagnes	Oui	Oui	Grand	Adéquates	Non	+

- : lieu répulsif

+/- : mélange d'éléments répulsifs et attractifs

+ : lieu attractif

++ : lieu fortement attractif

* : la planification d'ensemble à échelle locale a eu lieu au début du siècle. (Cf. section 2.1.1)

** : il y a toutefois une planification intégrée de l'environnement immédiat (échelle locale) de la station par un promoteur (Cf. section 4.2.2)

Tableau IV – Synthèse de l'impact du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes

Stations	Rayonnement de la station	Aspect qualitatif de l'impact « visible »	Forme du développement observé
Canora	Local	Faible	Dense (consolidation)
Mont-Royal	Local	Nul	N/A
Montpellier	Intermédiaire	Faible	Dense (consolidation)
Du Ruisseau	Régional	Faible (diffus)	Dense (consolidation)
Bois-Franc	Régional	Faible	Dense (consolidation)
Sunnybrooke	Intermédiaire	Faible	Dense (consolidation)
Roxboro-Pierrefonds	Régional	Faible	Dense (consolidation)
Île-Bigras	Local	Nul	N/A
Sainte-Dorothée	Régional (duo avec l'Île-Bigras)	Faible	Étalée
Grand-Moulin	Local	Nul	N/A
Deux-Montagnes	Régional	Assez important	Étalée

Il se dégage de ces tableaux que, même si les caractéristiques physiques de l'environnement sont pratiquement idéales tout le long du corridor et que les forces et les tendances régionales de développement sont présentes, l'espace disponible pour le développement et la planification d'ensemble font cruellement défaut le long de la ligne Montréal/Deux-Montagnes. En outre, le zonage n'est généralement pas propice à une synergie adéquate entre le développement urbain et le train de banlieue. Cela se traduit par un impact faible sur l'environnement immédiat mais suppose que l'augmentation de l'achalandage, combiné à l'absence de certains facteurs et à un transfert modal important a provoqué un impact diffus sur le territoire.

Dans le cas de la station Bois-Franc, il est intéressant de noter que presque toutes les conditions favorables sont présentes alors que l'impact observé est faible. Cela est dû au fait que l'espace disponible pour le développement est occupé par le projet Bois-Franc, planifié par un promoteur et qu'il est faiblement intégré à la station. Il apparaît évident que le développement du projet ne se fait pas dans l'optique d'une intégration – immédiate du moins – avec la station Bois-Franc. Par ailleurs, comme nous l'avons vu, il ne semble pas y avoir de lien de cause à effet entre le développement urbain de ce secteur et la station de train. Dans ce cas, la planification d'ensemble produite par un promoteur privé ne poursuit probablement pas les mêmes intérêts que si elle avait été faite par un organisme public métropolitain.

Si l'on se réfère à la section 2.1.6 (Classification des impacts) de ce mémoire, nous pouvons classer l'impact – les effets – de la modernisation de la ligne de train Montréal/Deux-Montagnes. Au chapitre des effets directs, nous pouvons aisément en identifier. Ainsi, au-delà des retombées économiques ponctuelles des travaux de construction et de modernisation, la modernisation a permis d'offrir un service de train de banlieue nettement plus efficace, confortable et fiable.

Ce qui nous intéresse davantage, par contre, ce sont les effets indirects et structurants. Les effets de développement, tels qu'identifiés dans la section 2.2.6 sont

probablement absents du cas qui nous intéresse, bien que nous n'ayons pas exploré cet aspect de l'impact dans ce mémoire. Quant aux effets externes, ceux-ci ne peuvent être considérés puisqu'il s'agit d'une modernisation, donc l'infrastructure était déjà présente et ce avant même que les secteurs limitrophes ne soient développés. Les effets de distribution, de valorisation ou dévalorisation de l'espace, ainsi que les effets structurants sont, à notre avis, interreliés dans la mesure où si la modernisation a eu un effet sur les choix de localisation des ménages (effet de distribution), cela entraînera un impact sur la valorisation de l'espace. Parallèlement, les comportements pourront être modifiés et cela pourra influencer les structures spatiales.

Dans le cas de la ligne de train de banlieue qui nous intéresse, nous pouvons difficilement nous prononcer sur la modification des choix de localisation et sur la valorisation des terrains. Dans le cadre de ce mémoire, nous n'avons pas examiné les valeurs foncières et la valorisation des lieux puisque l'analyse de l'impact que nous avons effectuée nous renseigne que celui-ci est faible et diffus. Cela est suffisant pour dire qu'une analyse plus approfondie des effets structurants aurait été inutile dans la mesure où les effets structurants, le cas échéant, auraient été concrétisés par un impact nettement plus important que ce qui a été observé.

Une distinction importante doit cependant être rappelée. En effet, si l'étude du cas de la modernisation de la ligne Montréal/Deux-Montagnes nous a révélé un impact faible et diffus, notons que nous avons examiné l'impact de la modernisation. Il s'agit d'une infrastructure qui s'est implantée au début du siècle à un moment où les trains de banlieue avaient une influence nettement plus grande sur leur environnement qu'aujourd'hui. Donc, l'impact le plus important s'est fait sentir au début du siècle. Lors de la modernisation récente de ce train de banlieue, le corridor emprunté par le train était presque complètement construit, réduisant du même coup la possibilité d'observer un impact immédiat autour des stations. Ce qui ne veut pas dire que le train de banlieue en lui-même n'ait pas d'impact, au contraire. La présence d'un train de banlieue génère nécessairement un impact, mais dans le cas qui nous concerne, l'impact visible est atténué par l'absence de certains facteurs. Ajouté à cela, l'important transfert modal et le fait qu'il s'agisse de la **modernisation** d'une

infrastructure située dans un corridor déjà presque entièrement construit résulte en un impact au caractère spatialement diffus.

Ainsi, ces conclusions nous amènent à confirmer l'hypothèse de départ qui voulait que le train de banlieue ait un impact faible dans la mesure où il est influencé par plusieurs autres facteurs. À cela, nous avons ajouté que l'impact est à la fois faible et diffus, compte tenu du rayonnement régional du service de train de banlieue et de la facilité accrue du transfert modal « automobile-train ».

Y aurait-il moyen d'influencer cet impact? Pourrions-nous l'accentuer, si tel était notre désir ou, au contraire, pourrions-nous limiter cet impact? La réponse est positive. Certains des facteurs qui influencent l'impact du train, que nous avons identifiés, peuvent être modifiés selon les besoins, en supposant qu'il y ait une volonté dans ce sens mais encore faudrait-il se pencher sur la pertinence de l'option qui serait retenue. Le plus important de ceux-là, à notre avis, est la planification globale par un organisme. Dans ce contexte, le prochain chapitre sera l'occasion d'explorer la planification des transports, de façon théorique d'abord, puis nous poursuivrons l'étude de cas de Montréal. Nous tenterons de cerner la place du train de banlieue dans les politiques de transport depuis 1979 pour ensuite se pencher sur le contexte institutionnel afin d'évaluer sa capacité à produire une planification globale et intégrée des trains de banlieue dans la région de Montréal.

Partie III

Transport, planification et institutions

5. La planification des transports et l'aménagement du territoire

Ce chapitre porte sur les aspects théoriques de la planification des transports en relation avec l'aménagement du territoire. Il s'insère dans le prolongement des chapitres précédents dans la mesure où nous avons déterminé que le facteur qui pouvait influencer le plus l'impact du transport sur le territoire est justement l'arrimage de la planification de ces deux aspects.

Dans un contexte où le gouvernement exprime le désir de consolider les activités au centre de l'agglomération et où certains craignent un étalement urbain – ou une urbanisation inutile –, la prise en compte des facteurs influençant l'impact d'une infrastructure de transport en commun prend toute son importance. Rappelons que les facteurs que nous avons identifiés sont les suivants :

- Politiques locales d'affectation du sol
- Forces et tendances régionales de développement
- Espace disponible pour le développement
- Caractéristiques physiques de l'environnement
- Planification d'ensemble par un organisme
- Valorisation du lieu

Effectivement, si l'on implante une nouvelle infrastructure de transport en commun en site propre, on pourra agir sur certains facteurs selon notre volonté d'obtenir ou non un impact sur le territoire. Par contre, il sera difficile d'intervenir sur les forces et tendances régionales de développement et sur la valorisation du lieu, bien que des projets de revitalisation puissent avoir un impact sur ce dernier facteur. Donc, selon l'impact souhaité de l'infrastructure, il faudra contrôler différemment certains des facteurs comme en modifiant le zonage local, en gérant de l'espace disponible pour le développement (expropriation, remembrement des lots, etc.), en inscrivant la station dans un programme de revalorisation du quartier mais surtout en confiant la

planification du projet à un organisme régional et ayant compétence sur l'aménagement du territoire au sens large.

Il est nécessaire que les projets de train de banlieue fassent l'objet d'une planification qui est en lien étroit avec l'aménagement du territoire. Un objectif de consolidation du centre de l'agglomération n'est pas compromis dans la mesure où des actions concrètes sont posées avant la réalisation du corridor. Ces actions éventuelles se traduisent dans ce document sous l'angle de facteurs à considérer et contribuant à amplifier ou diminuer l'impact du train de banlieue. Ainsi, dans la planification de futures infrastructures, les éléments identifiés pourront être utilisés comme des outils pour arriver aux fins désirées. Mais, dans un contexte plus générale, examinons d'abord les modèles de planification qui guident généralement l'action des pouvoirs publics. Par la suite, nous pourrons examiner les bases théoriques des politiques publiques. Nous pourrons ensuite mieux apprécier la planification des transports à Montréal depuis les années 1970 et examiner le contexte institutionnel en présence aujourd'hui. Cela nous permettra enfin de vérifier notre seconde hypothèse de recherche.

5.1 Les modèles de planification

Aujourd'hui, il semble relativement évident que la planification des transports doit se faire en étroite relation avec l'aménagement du territoire étant donné leur influence mutuelle. Il n'en a pas toujours été ainsi :

Initially, transportation planners would take as inputs in their modelling the proposed land use and then derive the traffic flows which would be generated, thus tending to overlook the interaction between the land-use potential and transportation capability mentioned above. (...) the aim is that both transport and land-use strategies and policies should be evolved together, and their mutual interaction bore in mind (Lichfield, 1981 : 4).

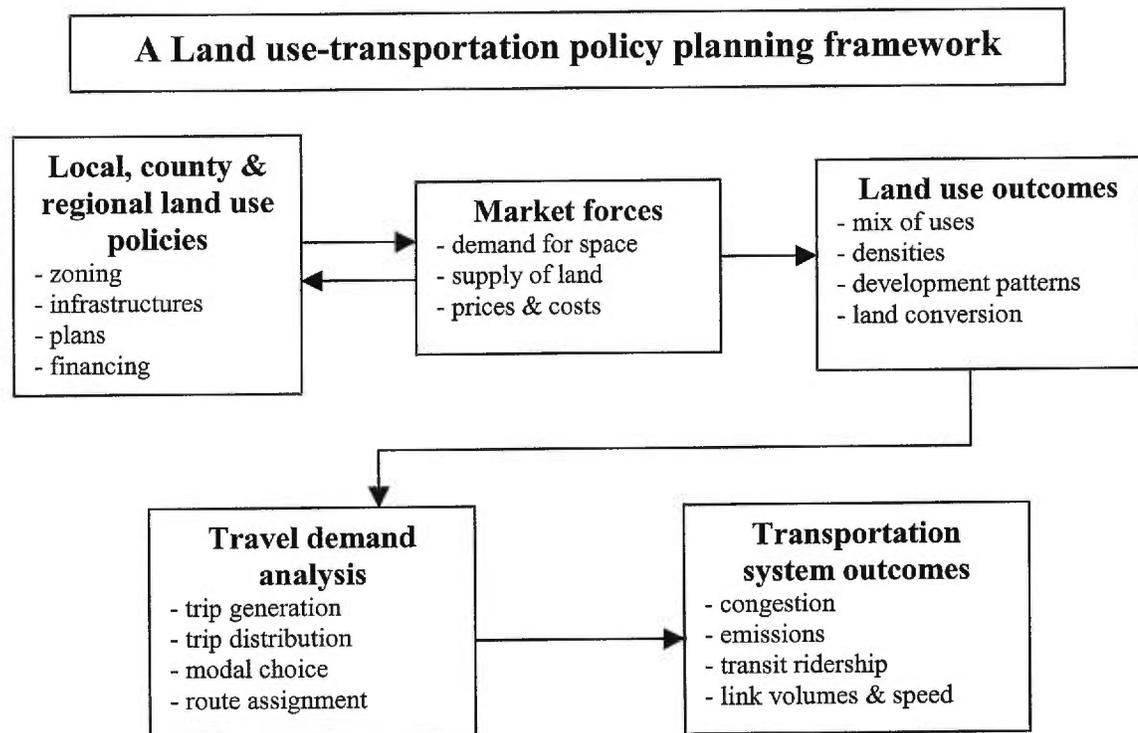
Pourquoi cette vision a-t-elle changé? Quels sont les éléments qui ont contribué à modifier la façon de planifier les transports? Les prochaines sections de ce mémoire

pourront y apporter un éclairage dans la mesure où le référentiel conduisant à l'élaboration des politiques publiques en matière de transport a subi des transformations.

Toujours est-il que nous réalisons désormais l'importance, dans un processus de planification et d'aménagement du territoire de la prise en compte de tous les facteurs et les aspects reliés, de près ou de loin, à l'aménagement. À ce sujet, les transports doivent être considérés, au même titre que l'environnement, le patrimoine, la population..., au cœur des décisions de planification qui ont un impact sur le territoire. À l'inverse, si l'on planifie les transports, il est également important de tenir compte de l'utilisation du sol et d'autres composantes de la dynamique urbaine.

John Landis (1994 : 16) propose un schéma (Cf. figure 31) illustrant un cadre de travail dans la planification des transports et de l'utilisation du sol. En plus de considérer le processus traditionnel de planification des transports (partie du bas), il ajoute le *California Urban Futures Model* (CUFM) (partie du haut) qui prévoit les effets économiques de l'évolution du marché immobilier en fonction de plusieurs variables (*profitability*, caractéristiques physiques du site, tendances démographiques, programmes gouvernementaux...) et qui prévoit divers scénarios. Le modèle peut être utilisé pour vérifier l'impact de l'utilisation du sol sur les déplacements ou, à l'inverse, les effets d'un investissement en transport sur la densité et la forme de développement urbain.

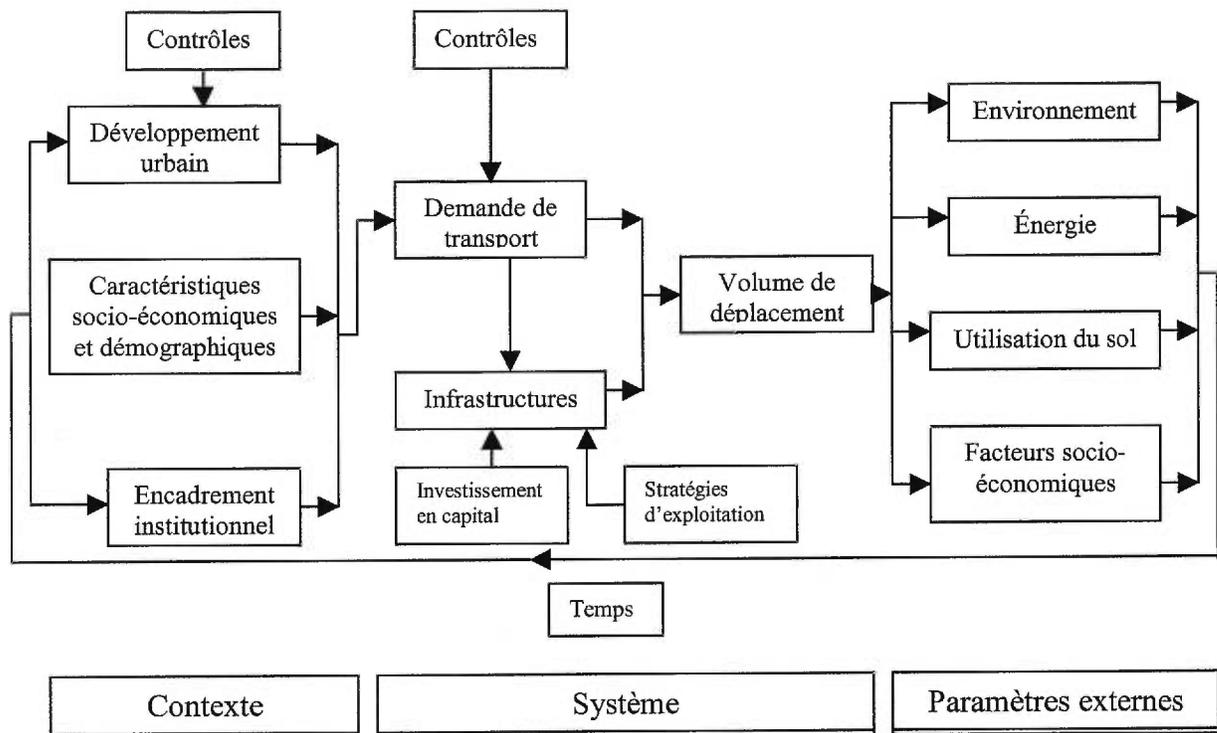
Figure 31 – Cadre de planification des politiques de transport et d'utilisation du sol



Source : Landis, 1994 : 16

D'un autre côté, R. G. Rice (1996) présente un schéma amélioré qui regroupe les éléments et les acteurs sur lesquels nous avons ou non un contrôle, direct ou indirect (Cf. figure 32). Celui-ci rappelle l'importance des interrelations entre planification du territoire et transport de même que la complexité du système. « À l'inverse des années 1950 et 1960, le développement urbain ne dépend plus de la planification des transports. Celle-ci doit faire partie d'une planification et d'une structure institutionnelle beaucoup plus vaste, dotées d'un éventail important de contrôles et de méthodes de financement où des indicateurs urbains précis permettent un suivi de plus en plus précis et étroit » (Rice, 1996 : 21).

Figure 32 – Cadre de travail amélioré



Source : Rice, 1996 : 18

Odile Simard va encore plus loin en introduisant la théorie du chaos, inspirée de T.J. Cartwright et de son article « Planning and Chaos Theory » publié dans l'*APA Journal*. Ainsi, elle affirme que « plusieurs systèmes physiques et sociaux peuvent être compris mais ne peuvent être prévisibles. (...) La théorie du chaos implique que la planification, basée sur des prévisions, n'est pas seulement infaisable dans certains cas, mais logiquement impossible » (Simard, 1996b : 26).

Dans un article intitulé « The Weakening Transportation-Land Use Connection » paru dans la revue *Access*, Genevieve Giuliano (1995) analyse certaines données qui la mènent à conclure que les infrastructures de transports ont de moins en moins d'impacts sur la forme et les densités urbaines. En fait, elle affirme que les liens sont de plus en plus complexes et qu'ils sont difficiles à cerner et à isoler. Giuliano conclut que les politiques visant à réduire les effets négatifs des déplacements automobiles sont voués à l'échec, de même que celles ayant pour but la modification des paysages

urbains en investissant dans le transport, particulièrement le transport sur rail. Elle considère qu'une politique basée sur les prix et sur les lois du marché est plus appropriée.

Robert Cervero et John Landis (1995), dans le numéro suivant de la revue *Access*, répondent à Giuliano par le biais de l'article «The Transportation-Land Use Connection Still Matters». Ils sont généralement d'accord avec son argumentation mais expriment des doutes relativement à ses conclusions. En fait, ils rejettent l'idée d'abandonner la planification coordonnée de l'aménagement du territoire et des transports.

Investments in transportation systems still strongly affect land use patterns, urban densities, and housing prices. Although new transportation investments no longer shape urban form *by themselves*, they still play an important role in channeling growth and determining the spatial extent of metropolitan regions by acting *in combination* with policies such as supportive zoning and government-assisted land assembly (Cervero et Landis, 1995 : 3).

Certes, toute planification devient de plus en plus multidisciplinaire et par le fait même complexe. La planification des infrastructures de transport ne peut se faire en vase clos alors que la planification territoriale doit se faire en relation avec les transports mais aussi avec l'environnement, les données socio-économiques, le patrimoine, etc. Mais les liens directs ou indirects entre une infrastructure de transport et l'occupation du sol ne seront probablement jamais clairs, encore moins lorsqu'il s'agit d'une infrastructure de transport en commun, même en site propre et avec une grande capacité.

Ce faisant, il est apparu qu'il y avait de gros obstacles d'ordre méthodologique à vouloir continuer de poser la question en ces termes : quels sont les effets induits... (...) La seconde réponse, qui est plutôt celle des 'urbanistes-aménageurs', consiste à dire qu'il n'existe pas d'effets en soi, que la question est mal posée, mais que l'objet technique qu'est la nouvelle infrastructure devient le support du jeu des acteurs. Il s'agit alors d'organiser ce jeu d'acteurs dans le cadre d'un projet territorial (ou urbain) global, incluant l'infrastructure comme élément du projet, mais élément seulement (CERTU et Centre d'Études Techniques de l'Équipement Méditerranée, 1997 : 33).

5.2 La planification et les politiques publiques

En produisant un plan de gestion des déplacements, le gouvernement se dote d'une « politique » en matière de transport. Or, cette section se voudra un examen du contexte théorique entourant les politiques publiques en mettant l'accent sur les acteurs, le référentiel et les médiateurs. Ce n'est que dans le prochain chapitre que nous pourrons poursuivre notre étude de cas en abordant les politiques de transport à Montréal et de leur évolution depuis les années 1970 et en examinant le contexte institutionnel actuel.

Historiquement, au Québec, la planification territoriale s'est pratiquée de façon sporadique²⁶ et s'est petit à petit étendue dans toutes les échelles de la territorialité, où son paroxysme fut atteint avec l'adoption de la loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) en 1979 (L.R.Q., c. A-19.1). Depuis ce temps, toutes les municipalités (locales ou régionales) doivent se soumettre à un exercice de planification territoriale.

Qu'est-ce que la planification territoriale? Plusieurs définitions fort diverses nous sont soumises par les auteurs mais retenons que la planification « a pour mission de contrôler le déploiement dans l'espace d'activités – espaces occupés et canaux de communication – en vue d'y atteindre les orientations d'une collectivité » (Barcelo, 1998 : 45). L'expression « dans l'espace » exprime le caractère territorial de cette planification. Il n'y a toutefois pas que la planification dite territoriale. Il existe de la planification – et donc des planificateurs – dans tous les domaines de la société. Entre autres, l'État compte plusieurs planificateurs qui aident à l'élaboration des politiques publiques et les entreprises privées font aussi appel à des planificateurs.

²⁶ Par exemple, la construction de l'aéroport de Mirabel et le Bureau d'aménagement de l'est du Québec (BAEQ).

Il n'y a pas qu'un type de planification. En fait, les différents processus empruntés par les planificateurs proviennent d'autant de théories qui prétendent détenir la clé de la planification ou à tout le moins améliorer une théorie insatisfaisante.

Ces théories de la planification, selon Friedman (1996), tirent leur origine du libéralisme du XVIII^e siècle où la raison et la démocratie font leur apparition en Occident. D'autres font apparaître la planification à partir des rêves utopistes des architectes, des architectes de paysage et des ingénieurs civils tels que Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier, etc. (Alexander, 1986 : 4-5). Quoiqu'il en soit, les théories de la planification sont un ensemble de méthodes, reliées ou non au modèle dominant (*rational comprehensive*) et qui donnent une sorte de « légitimité scientifique » à l'acte de planification. Ces théories ne s'attardent généralement qu'au processus abstrait qui mène à la planification et l'objet n'a pas d'importance. Elles élaborent donc sur le terrain procédural. Le substantif, c'est-à-dire le contenu ou l'objet de la planification, est rarement pris en compte, sauf dans le cas des politiques publiques.

5.2.1 Les politiques publiques et les théories de la planification

Sans être une théorie de la planification en tant que telle, l'étude et l'analyse des politiques publiques font partie du champ des théories de la planification, à la limite entre le procédural et le substantif. Pour les chercheurs qui se penchent sur les politiques publiques, on dénote deux grandes approches. La première est « l'étude » des politiques publiques et la seconde est « l'évaluation » des politiques publiques. Là-dessus, Lemieux (1995) mentionne que l'évaluation et l'analyse des politiques sont davantage tournées vers l'action alors que la recherche sur les politiques publiques a plutôt trait à l'avancement des connaissances.

Dans le premier cas, l'étude des politiques publiques se limite à déterminer le processus d'élaboration de celles-ci, en s'attardant aux acteurs, au référentiel. On ne s'attarde pas aux finalités des politiques elles-mêmes ni à leur performance, mais plutôt à leur construction.

D'un autre côté, l'évaluation des politiques publiques se penche sur leur mise en œuvre et leur performance, donc à l'objet de la politique, d'où le glissement vers le substantif. Dans ce contexte, Lemieux (1995 : 173) nous rappelle la définition du mot évaluation : « processus qui consiste à juger les processus d'émergence, de formulation ou de mise en œuvre selon les finalités ». C'est la dernière partie de la définition (« juger (...) selon les finalités ») qui révèle le déplacement sur le terrain substantif dans l'évaluation des politiques publiques. L'évaluation peut donc s'effectuer sur n'importe quelle étape de la mise en place des politiques publiques (élaboration, mise en œuvre...).

C'est alors qu'apparaît une troisième voie : l'analyse des politiques publiques. Celle-ci semble inclure l'étude et l'évaluation. Les propos des auteurs ne sont pas identiques quant à ces définitions, mais l'analyse semble en fait se pencher tant sur le processus de formation des politiques (étude) que sur leur performance (évaluation) (Nioche, 1982). Toutefois, d'autres auteurs ont une vision différente de l'analyse des politiques publiques, comme le souligne Nagel (1988 : 3) : « Public policy analysis can be defined as the process of determining which of various alternative public or governmental policies will most achieve a given set of goals in light of the relations between the policies and the goals ». Il semble alors que Nagel place l'analyse des politiques publiques en amont du processus.

5.2.2 Les politiques publiques

Les politiques sont nées du passage d'une société territoriale à une société sectorielle et où les solidarités sociales se sont effritées. L'État a donc dû mettre en place des mécanismes d'aide et de régulation; c'est l'État-providence. Au Québec, par exemple, l'État-providence s'est véritablement mis en place dans les années d'après-guerre, particulièrement lors de la « Révolution tranquille ». À ce moment, l'État a sensiblement augmenté son champ d'intervention et conséquemment sa taille. Les planificateurs qui ont aidé à mettre en place tout le système de politiques publiques

jouissaient alors d'une notoriété, ou du moins une légitimité qui n'était pas remise en doute, ce qui est différent aujourd'hui.

En présence de problèmes, l'État doit donc décider d'intervenir ou non. Et ce n'est pas parce qu'il n'intervient pas qu'il n'y a pas de politique. La non-intervention constitue en soi une politique. À titre d'exemple, le courant néo-libéral peut inciter l'État à ne plus intervenir et donc déréglementer le secteur de la production laitière, alors qu'il avait autrefois une politique de protectionnisme. Cela ne veut pas dire que l'État n'aurait plus de politique en matière de production laitière mais qu'il pratique plutôt une politique non-interventionniste ou libérale.

Les problèmes qui font l'objet de politiques publiques ne sont pas seulement des problèmes concrets et qui touchent directement les acteurs d'un secteur d'activités. En fait, il se peut qu'une politique vise à améliorer les liens entre des secteurs de la société. Ainsi, Muller (1994 : 24) nous informe qu'une politique publique est un « processus de médiation sociale, dans la mesure où l'objet de chaque politique publique est de prendre en charge les désajustements qui peuvent intervenir entre un secteur et d'autres secteurs, ou encore un secteur et la société globale ». La définition de Muller est importante car elle introduit le rapport global/sectoriel. Muller considère que ce rapport est l'objet même des politiques publiques. Ainsi, lorsqu'il y a des décalages ou des désajustements entre des secteurs de la société ou entre un secteur et le reste de la société, l'État peut alors décider de mettre en place une politique ou de modifier celle déjà présente.

5.2.2.1 Les acteurs

Qui est responsable de l'élaboration des politiques? Quels sont les acteurs qui participent à l'élaboration des politiques publiques? Il y a différentes façons de classer ceux-ci. Lemieux les classe en quatre catégories :

- les responsables (élus), leurs associés et leurs entourages;
- les agents de l'organisation administrative centrale et des organismes autonomes;

- les intéressés, dont les spécialistes et les médias;
- les particuliers, électeurs ou administrés (Lemieux, 1995 : 35-36).

Muller (1994 : 72-73), de son côté, identifie quatre « cercles de décision ». Le premier est celui par lequel transitent toutes les décisions, composé par (dans le cas de la France) le Président de la République, son entourage, son cabinet, le Premier ministre et son cabinet. Le deuxième cercle est constitué de l'ensemble des administrations sectorielles, donc des ministères et des organismes publics et parapublics. Le troisième cercle concerne les partenaires de l'État, comme les syndicats, les organisations professionnelles, etc. Finalement, Muller identifie un quatrième cercle formé d'organes politiques et juridictionnels, tels que le Parlement et différents tribunaux, mais leur rôle est plutôt limité.

5.2.2.2 Les médiateurs et le référentiel

Un autre type d'acteur est identifié par Muller : le médiateur. Celui-ci joue un rôle tout à fait crucial dans le processus de formation des politiques publiques. Le médiateur se charge de la construction ou de la transformation du référentiel d'une politique publique. Mais qu'est-ce qu'un référentiel? Il consiste en un « ensemble de normes prescriptives qui donnent un sens à un programme politique en définissant des critères de choix et des modes de désignation des objectifs. (...) il s'agit donc d'un processus cognitif dont la fonction sera de comprendre le réel en limitant sa complexité. » (Muller, 1994 : 43). Ce référentiel agit donc un peu comme d'une « référence » servant à la légitimation d'une politique. Il représente donc un élément très important dans l'élaboration des politiques publiques puisqu'il en influence directement le contenu (objectifs, moyens de mise en œuvre...). Ainsi, ceux qui ont une influence sur le référentiel, c'est-à-dire les médiateurs, possèdent un certain pouvoir sur l'avenir de la société, du moins sur un secteur de celle-ci.

Ces médiateurs peuvent donc être des planificateurs, des spécialistes, des professeurs d'université, des professionnels, des hauts fonctionnaires, etc. Bref, il s'agit de tous ceux qui peuvent avoir un accès direct ou une influence sur les cercles de décision et sur l'idée que l'on se fait d'un phénomène. Il est toutefois possible que les médiateurs

soient difficilement identifiables lorsque, par exemple, on tente de connaître les raisons qui ont mené à la modification progressive d'un référentiel sectoriel et donc des politiques publiques qui s'y rattachent. Il est possible qu'une soudaine découverte vienne éclairer un problème et que le référentiel change rapidement; les médiateurs seront alors aisément isolés. Mais lorsqu'un référentiel se modifie lentement, au fil des recherches ou qu'il subit l'effet de mode, les médiateurs responsables de ce changement sont alors difficilement identifiables.

5.2.2.3 Les principales étapes de l'élaboration des politiques publiques

On distingue généralement cinq grandes étapes dans l'élaboration des politiques publiques (Jones, 1984).

- D'abord, on note l'**existence d'un problème**. Comme nous l'avons dit, le décalage entre des secteurs de la société, ou entre un secteur et la place de celui-ci dans la société globale, constitue le principal problème faisant l'objet de politiques publiques.
- Une fois le problème identifié, on élabore un **programme** qui s'attaquera à celui-ci. On détermine alors les méthodes les mieux disposées à résoudre le problème. Puis, on procède à des consultations publiques afin d'obtenir une certaine légitimité dans l'action.
- Ensuite, vient le temps de **mettre en œuvre la politique** élaborée. On met en œuvre les décisions prises en organisant les moyens disponibles, on interprète et on applique les directives gouvernementales.
- Vient ensuite l'**évaluation des actions** prises. On détermine les critères à prendre en compte, on recueille les données, on les analyse et on formule des recommandations.
- Enfin, on termine le programme en mettant **fin aux actions**, ce qui suppose la résolution du problème.

Le présent chapitre nous a exposé de façon succincte les bases théoriques de ce que devrait être la planification des transports et l'élaboration d'une politique en la matière. Dans la suite de ce mémoire, nous allons vérifier l'hypothèse soulevée

relativement aux deux volets de notre seconde question de recherche en poursuivant notre étude du cas de Montréal.

6. La planification des transports à Montréal

Comme nous avons présenté les principaux éléments théoriques de la planification des transports et des politiques publiques, nous allons maintenant poursuivre notre étude du cas retenu, soit celui de Montréal. Ce chapitre sera consacré à l'étude des politiques publiques en matière de transport à Montréal depuis 1979. En fait, nous tenterons de vérifier l'hypothèse rattachée au premier volet de notre question de recherche relative à la place du train de banlieue à Montréal, soit « de quelle façon les trains de banlieue s'intègrent-ils dans la planification de transports et du territoire à Montréal? »

Nous allons donc débiter par identifier les principaux éléments qui ont influencé le référentiel dans la planification des transports à Montréal depuis les années 1960. Par la suite, nous examinerons les politiques publiques en matière de transport à Montréal depuis la première en 1979 jusqu'à la toute dernière publiée en avril 2000. Ces analyses permettront, dans la mesure du possible, de répondre aux questions précédemment soulevées.

6.1 Le référentiel et les politiques de transport de la région de Montréal

Dans les années 1960, il n'existait pas de véritables politiques de transport à Montréal. La planification se faisait à la pièce et selon des modèles qui sont aujourd'hui fort différents. Nous avons examiné le Rapport d'exercice clos le 31 mars, publié en 1963 par le ministère de la Voirie. Ce document ne constitue pas une politique en soi, mais il pourra toutefois nous donner des indices quant à la planification des transports à l'époque.

6.1.1 Le contexte des années 1960

En observant la façon dont les infrastructures ont été planifiées, dans les années 1960, il semble que les pratiques se soient considérablement modifiées au cours des trente dernières années. En fait, les grands projets de rénovation urbaine se sont déroulés dans un contexte où, d'une part, les ressources financières des gouvernements étaient plus abondantes et, d'autre part, on se sentait obligé de rattraper le temps perdu et ainsi se doter d'infrastructures modernes et fonctionnelles.

Une partie de l'héritage de cette époque est parfois qualifiée de regrettable mais il faut se souvenir qu'à l'époque, la plupart des grands projets urbains étaient vus comme une amélioration de cadre de vie. On peut présumer que l'urbanisme que l'on qualifie aujourd'hui de « sauvage » était vu comme nécessaire et positif dans le contexte de l'époque.

La construction d'infrastructures modernes gigantesques et qui se réalisait généralement en rasant des quartiers, le plus souvent défavorisés ou à haute valeur historique, n'était pas seulement l'apanage des promoteurs immobiliers. Les infrastructures de transports, réalisées par le secteur public, se sont elles aussi développées avec ce même courant de pensée moderniste.

Il faut comprendre que l'abondance des ressources financières, la croissance démographique exceptionnelle, la faible préoccupation populaire des francophones face à l'aménagement urbain soigné, le sentiment de désuétude face aux infrastructures anciennes issues d'une époque où l'automobile était encore un luxe et le début de la Révolution tranquille, font que toute cette philosophie était compréhensible.

Par ailleurs, le fait que le métier d'ingénieur soit plus ancien que celui de planificateur urbain ou d'urbaniste, la plupart des grands travaux urbains issus de cette période ont été planifiés et conçus par des ingénieurs. Leurs préoccupations étant tournées vers d'autres intérêts que ceux des urbanistes, ils ont donc conçu ces infrastructures selon

des normes et des valeurs qu'ils ont eux-mêmes établies et qui étaient acceptées par la plupart des gens de l'époque. On peut donc dire que les médiateurs qui ont forgé le référentiel des années 1960 étaient des ingénieurs.

À ce sujet, le « Rapport de l'exercice clos le 31 mars » (1963), du ministère de la Voirie, est très révélateur. En fait, l'organigramme du ministère nous apprend que presque tous ceux qui occupent des postes haut placés et qui ont un lien avec la planification ou la conception d'infrastructures sont des ingénieurs. Le sous-ministre est un ingénieur et directement sous ce dernier, on retrouve « l'ingénieur en chef ». Celui-ci se retrouve à la tête d'un directeur des travaux (ingénieur), d'une unité d'assistants et de conseillers techniques (six ingénieurs) et d'un service de « Planification et services techniques », dirigé par un ingénieur. Sous ce dernier, le directeur du service « Projets spéciaux » est également un ingénieur et les directeurs de services tels que « Tracés, projets et plans parcellaires », « Circulation Québec & Montréal », etc., vous l'aurez deviné, tous sont des ingénieurs. Enfin, tous ceux qui sont à la tête des districts régionaux sont, sans exception, des ingénieurs.

D'autres extraits du Rapport en question sont intéressants. Entre autres, dans le rapport signé par le chef du service de la planification, Monsieur Philippe Bureau (ingénieur), on note les passages suivants :

(...) la diversité des besoins et l'envergure des projets ont imposé de nouvelles disciplines au ministère et mis en évidence la nécessité d'une planification. Bien que le mot « PLANIFICATION » soit assez difficile à cerner, le ministère de la Voirie a reconnu que l'idée était excellente et il en a consacré le principe le 1er novembre 1962 en instituant la fonction de directeur de la Planification. (...) Une planification routière ordonnée doit posséder au départ toutes les données de base: étendue et qualité du réseau existant, recensement de circulation, information sur les sols, inventaires des ressources, répartition et tendances démographiques, critères économiques, programmes gouvernementaux, etc... (...) L'idée [de planification] n'est pas nouvelle, mais le mot lui-même est neuf et il a fait beaucoup pour faire prendre conscience à chacun de la contribution qu'il peut apporter à l'édification d'un plan d'ensemble raisonné et méthodique (Québec (Province), 1963 : 15-19).

Ces extraits démontrent que même si on introduit la notion de planification au sein du ministère de la Voirie, ce n'est pas tant pour prendre en compte de nouvelles considérations urbanistiques, comme le patrimoine, l'environnement ou le paysage. Elle sert plutôt à mettre fin à la planification ponctuelle et à court terme. Au sujet de l'environnement et du paysage, il est intéressant de citer deux passages du rapport du chef de service des Tracées, projets & plans parcellaires : « La photogrammétrie permettait aux ingénieurs dans leurs bureaux de bien voir la topographie détaillée des terrains à traverser. (...) Pour éviter un marais ou un autre obstacle (...) » (Québec (Province), 1963 : 27). Ce court extrait permet de comprendre comment étaient traités les paysages, c'est-à-dire de l'intérieur d'un bureau et comment on percevait les éléments de l'environnement, c'est-à-dire comme des obstacles et non comme des éléments à protéger.

Dans une réflexion sur la planification des transports, LaFontaine, un ingénieur, confirme nos observations : « (...) la période antérieure aux années '60 est délibérément laissée sous silence puisque à cette époque, les études avaient surtout un caractère local et ponctuel. On ne pouvait donc, à proprement parler, y voir de véritable planification. » (1978 : 91). Compte tenu de l'année où LaFontaine a écrit son article, il est fort intéressant de noter ses observations. Il ajoute :

En somme, le processus [de planification] devra être de nature plus globale et prendre en compte non seulement l'ensemble des phénomènes internes (transport des personnes et des marchandises, offre et demande, etc.) mais également tous les phénomènes périphériques tels l'aménagement du territoire, le bruit, la pollution de l'air ou l'énergie pour ne nommer que ceux-là (LaFontaine, 1978 : 91).

Les acteurs de l'époque, dans la planification des transports, semblent s'être limités aux professionnels (ingénieurs) du MTQ. Ainsi, ces ingénieurs constituaient l'essentiel des médiateurs des années 1960. Conséquemment, le référentiel de la politique de transport de ces années était donc surtout constitué de normes et de valeurs établies par des ingénieurs, et visait surtout la fonctionnalité et la modernisation de la province. Les éléments urbanistiques tels que la protection de

l'environnement, du patrimoine, la considération des résidants et de leurs intérêts à court et à long terme, l'habitation, la démographie, l'économie, la gestion de la demande de transport, semblent avoir été complètement absents du référentiel des années 1960.

Il nous est maintenant permis de présumer que le référentiel mis en place par des ingénieurs dans les années 1960, concernant la planification des politiques de transport, a changé et a donc contribué à modifier la façon dont s'élaborent les politiques de transport actuelles.

6.1.2 Le contexte des années 1990

Effectivement, dans le document intitulé « Vers un plan de transport pour la région de Montréal, phase 1: choisir, diagnostic et orientations, document de référence », publié en 1995 par le ministère des Transports du Québec, l'introduction nous illustre déjà l'élargissement de la vision de planification du ministère.

Cette démarche a pour but de planifier de façon intégrée et optimale les systèmes et les infrastructures de transport des personnes et des marchandises, en fonction des besoins et rôles particuliers de la région de Montréal et des orientations d'aménagement, de développement économique et de qualité de vie. (...) Dans un premier temps, le Ministère a préféré procéder à sa propre analyse de la situation des transports dans la région de Montréal, qu'il compte partager et bonifier avec les décideurs de la région. Pour poser un diagnostic, établir des orientations et identifier, des mesures et des stratégies d'action qui s'appuient sur une vision de l'avenir, il faut comprendre dans quel contexte évolue le transport et comment les différents facteurs interagissent entre eux. Aussi, le présent document de référence dresse-t-il un portrait de la situation actuelle et prévisible en matière de transport des personnes et des marchandises, assorti des considérations qui lui sont liées en matière de socio-démographie, d'activité économique, d'aménagement et d'environnement (p.2).

On note donc que la planification des transports ne relève plus exclusivement du ministère des Transports. Ce dernier réalise des études sur diverses facettes de la

société (habitat, environnement, aménagement...), il consulte d'autres ministères et des intervenants du milieu. D'un autre côté, on met sur pied des comités sectoriels, on organise un symposium sur l'aménagement du territoire de la Métropole, on institue des tables de concertation, on examine les recommandations du Groupe de travail sur Montréal et sa région, on consulte des partenaires (MRC, CUM, municipalités, organismes publics et privés de transport, milieu socio-économique), etc. Bref, les intervenants se multiplient. Même si la réalité nous suggère des nuances, il reste que les grands principes d'une planification multidisciplinaire, globale et intégrée est dorénavant prise en compte par les pouvoirs publics.

Le ministère des Transports du Québec, qui demeure l'acteur principal dans la réalisation de la politique, a lui aussi subi des transformations internes notables. Entre autres, on note que l'équipe de planification en présence n'est plus constituée que d'ingénieurs. Sans pour autant être absents, ils sont accompagnés de sociologues, de géographes, d'économistes, d'urbanistes, etc.

D'un autre côté, les acteurs externes au ministère des Transports proviennent de milieux encore plus divers. Qu'ils soient chefs d'entreprise, professionnels, aménagistes, gens d'affaires, universitaires, élus, ils apportent un éclairage nouveau et certes positif sur la planification et l'élaboration de politiques de transport.

On s'aperçoit donc qu'au cours des années 1960 les préoccupations étaient fort différentes de celles d'aujourd'hui en matière de planification des transports. Ces changements ne se sont pas produits du jour au lendemain. Graduellement, les normes et les valeurs qui composent le référentiel se sont modifiées au fil du changement de mentalité mais aussi du remplacement progressif des ingénieurs par des sociologues, des économistes, des planificateurs urbains, des urbanistes, des spécialistes de l'environnement, etc. En fait, c'est la « multidisciplinarité » de la planification qui caractérise le mieux l'état actuel du référentiel notamment dans le domaine des transports.

6.1.3 Les éléments qui ont influencé le référentiel

Le référentiel relatif aux politiques de transport ne s'est pas modifié soudainement, suite à une éclatante découverte scientifique dans le domaine. Il a plutôt subi une lente transformation au fil des trente dernières années. Nous pouvons aujourd'hui cerner quelques éléments qui ont contribué à la modification de ce référentiel.

6.1.3.1 L'Option préférable d'aménagement

En 1978, le gouvernement énonce « l'Option préférable d'aménagement pour la région de Montréal ». Il s'agit d'une politique devant impliquer les ministères qui avaient une incidence quelconque sur l'aménagement du territoire. L'Option prônait la consolidation des zones urbaines existantes et donnait la priorité à la revitalisation des centres-villes et des quartiers anciens. Effectivement, « En mettant de l'avant à partir de 1978 une politique contraignante qui vise à faire échec au processus d'étalement, le gouvernement provincial s'engage dans une démarche qui rompt avec ses choix antérieurs, du moins en apparence » (Charbonneau, Hamel et Barcelo, 1991: 2). Il s'agit donc d'une date importante en ce qui a trait à l'attitude du gouvernement envers l'aménagement du territoire et conséquemment sur la planification des infrastructures de transport, puisqu'il reconnaît les liens entre ceux-ci.

Le discours entourant l'Option est noble mais ses répercussions au sein des décisions du gouvernement, donc des politiques publiques, se feront attendre. Certaines mesures et règlements ont été adoptés dans ce sens mais la coordination des ministères visés n'a pas été claire. De plus, les acteurs publics à l'intérieur du gouvernement et au niveau municipal n'ont pas immédiatement adhéré à la philosophie de l'Option. Même après avoir réitéré et clarifié l'Option en 1984, celle-ci demeure peu coercitive et se révèle somme toute un échec (Charbonneau, Hamel et Barcelo, 1991).

Ce n'est pas tant la rencontre des objectifs de l'Option qui est important. En fait, c'est plutôt la prise en compte, au sein du gouvernement, du problème de l'étalement urbain et de son lien avec les infrastructures de transport, l'habitat, l'environnement, les

politiques locales d'utilisation du sol, etc. De ce fait, le gouvernement réalise les interrelations entre l'aménagement du territoire et certains autres secteurs de l'administration publique. Cette nouvelle attitude contribue à redéfinir le référentiel qui servira à justifier les choix dans les éventuelles politiques publiques.

Il reste que l'échec de l'Option est symptomatique de la difficulté à arrimer la planification du territoire avec celle des transports entre autres, et met en évidence un problème institutionnel.

6.1.3.2 Les changements d'ordre législatif

D'autres éléments sont venus modifier le référentiel. Deux lois importantes ont été adoptées à la fin des années 1970, à savoir la LPTA (Loi sur la protection du territoire agricole, L.R.Q., c. P-41.1) et la LAU (Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, L.R.Q., c. A-19.1).

Le but ultime de la LPTA vise à protéger de façon permanente une zone agricole jugée de bonne qualité. Étant donné que les meilleures terres agricoles sont situées autour de Montréal, un effet indirect de la loi fut de contrôler quelque peu l'étalement urbain.

Parmi les mesures instituées par la LAU, on note la création des MRC. Par le fait même, cette loi imposait à ces mêmes MRC la réalisation d'un schéma d'aménagement et aux municipalités locales la réalisation d'un plan d'urbanisme conforme aux orientations de ce schéma. Elle donne également de nouveaux pouvoirs aux municipalités locales en matière d'aménagement entre autres. Notons au passage qu'en 1993, des changements à la LAU ont aussi forcé les MRC à inclure un volet « transport » dans leur schéma d'aménagement révisé.

Donc, la fin des années 1970 a été marquée de trois éléments nouveaux dans le paysage politique et législatif de la planification (l'Option, la LPTA et la LAU). Nous croyons que cela a eu pour conséquence de faire entrer, petit à petit, une certaine

mentalité d'aménagement, d'urbanisme et de vision globale dans les pratiques professionnelles des décideurs et des autres intervenants.

6.1.3.3 Les groupes de pression

À peu près à la même époque, des groupes de citoyens ont commencé à se mobiliser de façon sérieuse contre l'urbanisme « bulldozer » qui était pratiqué jusqu'à ce moment. À Québec, des projets comme le Complexe G et l'autoroute Dufferin-Montmorency, qui ont nécessité la destruction de quartiers entiers (souvent à haute valeur patrimoniale), ont provoqué la mise sur pied de regroupements de citoyens qui voulaient mettre fin à ces méga-projets destructeurs. Le même phénomène s'est produit à Montréal. À titre d'exemple, le cas du réaménagement de l'avenue McGill College a entraîné de fortes réactions notamment de la part de gens d'affaires. Ces mouvements populaires face à des méthodes de planification douteuses, particulièrement en ce qui concerne les infrastructures routières ont également contribué à refaçonner le référentiel qui entre dans la construction des politiques publiques.

Enfin, on ne pourrait passer sous silence la sensibilisation grandissante face à la protection de l'environnement et du patrimoine. Par ailleurs, la crise de légitimité des professionnels a également contribué à développer les mécanismes de consultation publique. Ainsi, la population s'est trouvée de plus en plus impliquée dans les processus de décision. Du fait, elle influence le cours d'élaboration des politiques publiques.

Il n'y a donc pas seulement l'Option qui a influencé le référentiel servant à l'élaboration de la politique de transport. En fait, plusieurs groupes aux intérêts divers l'ont influencé à leur manière. C'est pourquoi il est aujourd'hui difficile de cerner précisément les médiateurs. Ces médiateurs sont différents des planificateurs. Ces derniers aident ceux qui prennent les décisions en fonction du référentiel. Ce référentiel est construit ou influencé par des médiateurs, qui sont généralement des

personnes autres que les planificateurs impliqués directement dans l'élaboration des politiques de transport.

Même si nous pouvons difficilement identifier les médiateurs qui en sont responsables, nous constatons que le référentiel s'est modifié au cours des 40 dernières années. Il s'est complexifié alors que les acteurs se sont multipliés. Cette situation a affecté la façon dont se sont élaborées les politiques de transports. Nous allons donc maintenant nous pencher sur les politiques de transport à Montréal, depuis la fin des années 1970, en mettant l'accent sur la place accordée au train de banlieue.

6.2 Les politiques de transports et les trains de banlieue à Montréal, 1977-2000

Les trains de banlieue, ou à tout le moins les transports en commun en site propre, constituent la partie centrale de notre sujet. Ces infrastructures s'intègrent dans des processus de planification et, dans le cas de Montréal, il faut remonter jusqu'aux années 1970 pour trouver les premiers documents publics qui traitent des trains de banlieue.

6.2.1 1977 : Le rapport du CTRM

En 1976, le MTQ se voyait prié, par le Conseil exécutif, d'accélérer « la préparation de l'Énoncé de politique gouvernementale sur le transport des personnes » (CTRM – Rapport d'étape : annexe 1, décembre 1976). Peu après la même année, le MTQ annonce la création du Comité des transport de la région de Montréal (CTRM) et chargeait ce dernier d'élaborer « un document de travail qui permette au gouvernement du Québec d'énoncer une politique en matière de transport des personnes (...) ». Ce document devait entre autres « proposer les lignes directrices d'une action concertée de tous les organismes intéressés quant à la planification des réseaux, à la coordination des programmes (...) » (CTRM – Rapport d'étape : annexe

4, décembre 1976). Fait intéressant, on note dans l'avant-propos du rapport final du CTRM (« Le transport des personnes ») le désir d'intégrer les aspects urbanistiques d'une planification des transports au sens large : « Dans l'esprit du Comité, les mandats confiés respectivement au ministre des Affaires municipales [présenter les éléments clefs d'une politique générale d'aménagement urbain pour la région de Montréal] et au ministre des Transports [produire un plan de transport] étaient indissociables, le Comité ne pouvant imaginer une politique de transport des personnes sans une politique cohérente d'aménagement urbain » (Québec (Province), 1977). Outre la consultation et l'implication des organismes intéressés inclus dans son mandat, le CTRM a procédé à une consultation publique où les citoyens pouvaient faire entendre leurs revendications, leurs besoins et leurs problèmes.

Parmi les recommandations du CTRM, on peut en noter ici quelques-unes qui nous intéressent particulièrement. Au point de vue organisationnel, on émet d'abord quelques constats en soulignant d'abord que les trois commissions de transport sont plutôt efficaces. Toutefois, on constate le faible niveau et la piètre qualité des services offerts ainsi que le manque de concertation entre les organismes. Pour remédier à cela, le CTRM ne souhaite pas la création d'un « omnipuissante régie d'état » ou une fusion des organismes de transport. Il propose plutôt la création du COTREM (Conseil des transports de la région de Montréal) qui aurait comme mandat la planification, la coordination et l'intégration des éléments du réseau de transport à vocation régionale ou à caractère interzonal ou intermodal. Ainsi, les commissions de transport demeureraient responsables de la planification, de l'exploitation et de la tarification de leur réseau respectif. De plus, on suggère que le gouvernement entame des négociations avec les transporteurs ferroviaires afin d'assurer le maintien ou l'amélioration des services jugés nécessaires.

En ce qui a trait à la construction d'infrastructures proprement dites, le rapport du CTRM en propose quelques-unes. Ainsi, dans le prolongement de la ligne de métro 2-est, on projette la construction d'une station intermodale à Bois-Franc, en lien avec le train de banlieue Deux-Montagnes. On propose également la prévision, dans les travaux de la station du Parc de la ligne de métro 4, d'une possible correspondance

entre le métro et une éventuelle station du REM (Réseau express de Montréal). Le projet de REM constitue en fait un réseau de trains de banlieue et d'autres modes de transport similaires, existant et projetés, pour desservir des zones périphériques. Ainsi, le rapport suggère la modernisation du « REM » Deux-Montagnes, de maintenir le service sur la ligne de Rigaud et d'entreprendre les démarches nécessaires à la phase 1 du REM de Beloeil et de Sainte-Thérèse (et reliant éventuellement l'aéroport de Mirabel). Aussi, on veut desservir Repentigny et Châteauguay par une liaison express par autobus, et doter Rivière-des-Prairies d'un système de transport léger sur rail intégré au réseau de métro.

Au sujet de l'impact du train de banlieue sur l'occupation du territoire, le rapport nous informe que

même si, à l'origine, ils ont contribué au développement des municipalités qu'ils traversaient, les trains de banlieue n'ont pas eu un effet aussi déterminant que les autoroutes sur l'urbanisation de la région. Cela s'explique en partie du fait que le train de banlieue est captif d'un parcours spécifique et qu'il ne répond pas en plus à tous les besoins en déplacement en raison d'horaires fixes et d'un faible niveau de service. Il n'offre pas la même mobilité non plus, que le même niveau de confort que la voiture particulière (Québec (Province), 1977 : 41).

Le rapport proposé par le CTRM accorde donc une place importante au train de banlieue. En fait, on y fait état que l'ensemble de l'Amérique du Nord est aux prises avec un problème de déclin des systèmes de trains de banlieue. Toutefois, on soutient également l'importance du réseau montréalais dans le système de transport malgré le fait qu'ils soient déficitaires. Dans ce sens, on recommande au gouvernement de participer aux déficits et de négocier des ententes en ce sens. On réitère également le besoin de consolider les acquis en investissant dans la modernisation des lignes et en favorisant l'augmentation de l'achalandage sur les trois lignes alors en service à l'époque. Enfin, notons les efforts envers l'intégration des réseaux de trains de banlieue, de métro et d'autobus express *via* le projet de REM.

6.2.2 1978 : Les études du COTREM

À la suite du rapport du CTRM, le gouvernement a créé le Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM) ancêtre lointain de l'actuelle AMT et qui relevait directement du ministre des Transports. Celui-ci est à l'origine de la publication d'une série d'études sectorielles préalables à la publication d'un premier véritable plan de transport pour la région de Montréal. Deux d'entre elles nous intéressent : « Les trains de banlieue : l'état de la situation » et « Effets des moyens de transport sur l'urbanisation ».

L'étude sur les trains de banlieue traite de la problématique en y présentant la position des différents intervenants (les compagnies ferroviaires, les commissions de transport, les gouvernements provincial et fédéral ainsi que le COTREM). Par la suite, l'étude présente une analyse et une description de trois lignes de train de banlieue (Deux-Montagnes, Dorion et Beloeil).

Nous apprenons donc qu'à la fin des années 1970, le CN et le CP souhaitent maintenir le service de train de banlieue mais ne peuvent consentir à continuer d'assumer les déficits encourus. Ils proposent donc au gouvernement de subventionner le service ou de proposer toute autre solution au problème de rentabilité.

Quant à la CUM, elle propose le maintien des services de train de Deux-Montagnes et de Rigaud en procédant à quelques modifications (service limité aux heures de pointe, du lundi au vendredi). On prévoit aussi que le terminus de la ligne Rigaud sera situé à la station de métro Vendôme et qu'il y ait correspondance de la ligne de Deux-Montagnes avec le métro, à l'éventuelle station Salaberry de la ligne 2-ouest. On prévoit également l'intégration tarifaire avec celui de la CTCUM (aujourd'hui la STCUM).

La CTL (aujourd'hui la STL) prône quant à elle le maintien de la ligne Deux-Montagnes mais souhaite d'autant plus l'utilisation de l'emprise du CP pour offrir un service de train de banlieue vers Mirabel et ainsi rabattre ses autobus vers cette ligne au lieu de la station de métro Henri-Bourassa.

Le gouvernement du Québec, de son côté, désire procéder à l'amélioration des services de train de banlieue à conditions que les municipalités assument leur part du déficit que le gouvernement fédéral investisse aussi. Or, le fédéral refuse de négocier en ce qui concerne des trains de banlieue soutenant qu'il s'agit là d'une compétence provinciale.

Enfin, le COTREM croit que les services de train de banlieue ont trop longtemps été négligés et qu'ils constituent une solution logique aux problèmes de la mobilité des personnes dans la région. En outre, il soutient que « toute autre solution s'avérerait anti-économique, anti-sociale et se réaliserait au détriment de l'utilisation intelligente des espaces où nous vivons ainsi que des ressources énergétiques » (Québec (Province), 1978a : 7). Le COTREM constate que la région de Montréal a la chance de compter sur un réseau ferroviaire bien développé. Il suggère donc la mise en place d'un véritable réseau de train de banlieue en utilisant les emprises existantes.

Une deuxième étude sectorielle du COTREM est pertinente dans le cadre de ce mémoire et elle concerne les effets des moyens de transport sur l'urbanisation (Québec (Province), 1978b). La plupart des constats et des conclusions de l'étude vont dans le même sens que ce que nous avons discuté dans les premières sections de ce mémoire. En fait, le COTREM réitère la relation étroite entre transport et aménagement, et dans le contexte où le gouvernement venait d'énoncer l'Option préférable d'aménagement pour la région de Montréal, il devenait d'autant plus pertinent d'examiner l'impact des infrastructures de transport sur l'urbanisation.

L'étude soutient entre autres que le métro a contribué à structurer le centre-ville mais que l'impact de celui-ci était largement limité aux environs immédiats des stations. Par ailleurs, on y souligne un facteur externe qui a contribué à moduler l'impact du métro, à savoir la vitalité économique de l'époque.

On peut toutefois conclure que le métro a de façon décisive modifié l'importance relative du centre-ville dans la région; de façon générale, hormis des impacts ponctuels sur l'utilisation des espaces adjacents à quelques stations, le métro n'aura pas eu d'impact

majeur sur la structure urbaine et l'orientation de sa croissance (Québec (Province), 1978b : 8-9).

Les trains de banlieue, de leur côté, représentent un plus grand défi lorsque vient le temps d'analyser son impact, particulièrement dans le cas de Montréal. L'étude du COTREM nous rappelle que l'ouest de l'agglomération de Montréal jouit d'un net avantage en ce qui a trait à la desserte en transport (autoroutes et trains de banlieue) mais n'a pas connu des taux de croissance plus élevés que les autres zones de la banlieue et que sa densité demeure très faible.

À cela, nous pourrions spéculer sur des éléments non urbanistiques pour expliquer en partie ce phénomène, comme par exemple le fait qu'il s'agisse d'une région majoritairement peuplée d'anglophones, historiquement plus riche. Non seulement les riches tendent à occuper le sol de façon moins dense, mais les anglophones ont, pour des raisons historiques et culturelles, eu accès à la richesse plus tôt. C'est pourquoi les quartiers à forte prédominance anglophone se sont développés plus tôt dans l'histoire de Montréal. Aussi, la fin des années 1970 présentait un contexte politique qui a favorisé l'exode d'une partie de la population anglophone vers l'extérieur du Québec. Tout cela peut contribuer à expliquer le fait que la banlieue du *West Island* se soit développée plus tôt et qu'au moment de l'étude du COTREM, elle connaissait un essor moins rapide que la banlieue à majorité francophone.

Pour revenir à l'impact du train de banlieue, l'étude du COTREM fait référence au *BART* de San Francisco qui n'a pas eu les effets structurants et polarisants escomptés. Bien que l'histoire du *BART* soit récente (dans le contexte de l'étude), on pense « qu'il est tout aussi probable et possible qu'un système comme celui-là contribue à l'étalement sub-urbain qu'à une concentration de développement et à un usage plus intensif sur des sites choisis » (Québec (Province), 1978b : 10). Pourrait-on parler ici de consolidation de corridor?

Le COTREM conclut son étude en soulignant des éléments fort importants et justes qui concernent directement notre sujet.

Il semble donc que la mise en place des grandes infrastructures de transport en commun régional, puisse avoir finalement un impact relativement neutre sur l'aménagement. Au-delà d'impacts localisés aux environs même des gares, il semble difficile, à la lumière des quelques expériences, connues (*sic*) de soutenir la thèse voulant qu'elles soient à ce point déterminantes sur l'orientation et la forme du développement urbain. Quant à la question de l'étalement de la banlieue, il apparaît assez clairement que des services de banlieue pourront tout aussi bien contribuer à l'extension désordonnée du périmètre urbain qu'à une politique de contrôle de ce développement.

En définitive, il serait peu réaliste de croire que c'est au premier chef par le biais du transport que l'on provoquera et réalisera une planification de la croissance urbaine. De la même façon et peut-être encore davantage, ce n'est pas par le biais du transport que l'on contiendra ou empêchera une croissance urbaine désordonnée ou 'non-souhaitée'.

C'est par des interventions directes, comme le zonage ou le contrôle de l'extension des réseaux d'aqueduc et d'égout que l'on pourra le plus efficacement contenir la croissance et contrôler la consommation de nouveaux espaces aux fins d'urbanisation.

C'est par des initiatives encore plus directes de l'État (achat de terrains, subventions à l'entreprise, etc.) que l'on pourra diriger cette croissance et réaliser une véritable intégration entre la mise en place d'un équipement de transport et des objectifs d'aménagement (Québec (Province), 1978b :11-12).

Ces éléments sont très pertinents dans le cadre de ce mémoire puisqu'ils énoncent clairement la faiblesse de l'impact d'une infrastructure de transport sur le territoire. Par ailleurs, on souligne que la gestion de l'offre de transport seule ne saura contrôler efficacement le développement du territoire. Les liens entre transport et aménagement du territoire sont alors pris en compte et la nécessité d'une planification intégrée de ceux-ci est nettement mis en évidence.

C'est donc dans ce contexte que le gouvernement du Québec doit élaborer un plan de transport. Il s'agira de la première véritable politique officielle en matière de transport émise par le MTQ.

6.2.3 1979 : Le plan intégré de transport

C'est donc suite aux travaux du CTRM et du COTREM que le ministère des Transports du Québec publie, en 1979, un « Plan de transport intégré de la région de Montréal ». Ce plan constitue le premier véritable plan intégré en la matière, comme le soulignent Lussier et Saint-Jacques (1981 : 110) :

À Montréal, il était de pratique courante que les divers intervenants du domaine des transports planifient, développent et gèrent de façon autonome le secteur ou le réseau relevant de leur juridiction. (...) [les investissements prévus dans le plan] vont dorénavant tenir compte du contexte plus large d'un plan régional intégré de transport. (...) Le réseau est à l'échelle de la région.

Cela démontre que la culture de planification globale et intégrée est désormais assimilée par les planificateurs de l'État, ce qui n'implique pas nécessairement la mise en œuvre immédiate et complète de cette philosophie dans les pratiques du gouvernement.

Déjà, le plan parle d'utilisation plus efficace des infrastructures existantes au profit de la construction d'autres autoroutes. Ce plan est également intéressant dans la mesure où il souhaite intégrer les différents modes de transport, notamment les transports en commun. Pour ce faire, on projette l'implantation d'un véritable réseau de transport en commun en site propre. On soutient alors que le métro urbain se révèle efficace quant à ses contraintes minimales sur l'environnement qu'il dessert et lorsque le volume de voyageurs à transporter le justifie. On constate donc qu'il est bien adapté pour la partie centrale alors qu'il perd de l'efficacité et de la rentabilité au fur et à mesure qu'on s'éloigne du centre et que la densité de population diminue. C'est alors que l'on mentionne que des technologies différentes sont souhaitables pour différents types d'environnements urbains.

De ce fait, le gouvernement propose un réseau de métro régional, à mi-chemin entre le métro urbain et le train de banlieue, desservant les milieux de moyenne densité.

En ce sens, l'utilisation nouvelle du réseau ferroviaire se présente comme une option plus économique et plus efficace que le

prolongement du métro au-delà d'un seuil où l'achalandage est insuffisant, les temps de parcours trop longs, les coûts d'investissement et d'exploitation trop élevés (Québec (Province), 1979 : 13).

L'idée d'un réseau de transport intégré dans la région de Montréal semble bien ancrée dans l'esprit des planificateurs de l'époque, du moins en ce qui a trait aux différents modes et au territoire.

Aussi, le réseau de la région de Montréal doit-il dorénavant être considéré comme un tout au sein duquel les commissions de transport et les autres transporteurs ne sont pas en concurrence. Au contraire, chaque transporteur devra apporter son support à la mise en place du réseau intégré de façon à abaisser les coûts pour l'ensemble de la collectivité, tout en offrant le meilleur service à la population (Québec (Province), 1979 : 17).

Même si le plan propose d'inclure la grande région de Montréal dans la planification des transports en commun, d'intégrer les différents modes, on propose de construire un réseau de transport en commun en site propre complet. On augmente donc toujours l'offre en transport, alors que l'aspect de la gestion de la demande est encore ignoré.

Cette offre accrue en transport en commun se serait donc matérialisée par des travaux pour compléter le métro urbain (ligne 5 de Snowdon à Anjou, prolonger la ligne 2-ouest vers le nord en considérant l'éventuelle modernisation de la ligne Montréal/Deux-Montagnes et la conversion de l'aéroport de Cartierville²⁷). Par ailleurs, on proposait le maintien du service sur les lignes reliant Montréal à Beloeil et à Rigaud (modernisation prévue, évitant ainsi la nécessité de prolonger la ligne 5 vers l'ouest).

Parallèlement, le ministère proposait de créer un métro régional qui se distingue par le type de service offert et sa technologie, de même que par son intégration au reste du réseau de transport en commun (Québec (Province), 1979 : 29). En fait, la technologie décrite dans le document s'apparente à celle utilisée sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes, qui constitue l'une des lignes proposées. Une autre aurait relié Montréal à

Laval *via* l'emprise du CP et pouvant être prolongée jusqu'à Mirabel selon les besoins. Enfin, l'autre ligne concernait le lien entre la Gare centrale et Repentigny, utilisant l'emprise du CN, son tunnel sous le mont Royal et desservant aussi la population de Ahuntsic, de Montréal-Nord et de Rivière-des-Prairies. On prévoyait aussi un lien avec la station Sauvé du métro urbain.

Le plan de transport de 1979 offre donc une place de choix au transport en commun et particulièrement à celui en site propre. On constate l'intention ferme du gouvernement de doter Montréal et sa région d'un véritable réseau de transport collectif desservant les différentes couronnes et ce au moyen de technologies adaptées au cadre urbain en présence.

6.2.4 1982 : Le mémoire sur la situation du transport en commun

En février 1982, le MTQ transmet un mémoire au comité ministériel sur les orientations du transport en commun dans la région de Montréal (Québec (Province), 1982). Le plan de transport de 1979 n'a pu être totalement mis en œuvre et une nouvelle conjoncture s'est développée. Le MTQ a alors jugé approprié d'apporter des modifications à ses orientations. Le mémoire souligne les différents problèmes qui ont contribué à rendre impossible la réalisation de l'ensemble des projets et des politiques contenus dans le plan de 1979, comme « l'incapacité des structures administratives et institutionnelles existantes à réaliser les projets mis de l'avant et les contraintes financières énormes qu'exerce sur le gouvernement la politique d'aide au transport en commun (...), le manque d'intégration des services et la concurrence entre les modes » (Québec (Province), 1982a : 1). On souligne également le manque de consensus entre les orientations gouvernementales et municipales en matière de transport en commun qui contribue à « entretenir une certaine inertie au plan décisionnel et la confusion dans la population sur le partage des responsabilités » (Québec (Province), 1982a : 1).

²⁷ À ce sujet, voir les sections 4.1.3.5 et 4.2.2.

Ces dernières interventions [CTRM, COTREM, plan de transport de 1979] consacrent le rôle important qu'entend jouer le gouvernement dans la planification et le financement des infrastructures à moyenne et à haute capacité, tels que le métro souterrain et le métro de surface ainsi que les trains de banlieue, tout en espérant respecter le principe de responsabilité locale (Québec (Province), 1982a : 3).

Même avec les meilleures intentions du monde, nous constatons donc que le MTQ n'a pu mettre en œuvre de façon efficace son plan de transport intégré de 1979. Il semble que le principal problème réside dans le contexte organisationnel de la région de Montréal. La réalisation du plan se voulait en étroite collaboration avec les différents intervenants mais il semble que ce ne fut pas le cas. « Ainsi, le plan de transport intégré a été préparé sans implication des autorités municipales et avec peu de collaboration interministérielle. Cette démarche est sans doute un des principaux facteurs du piétinement actuel dans sa réalisation » (Québec (Province), 1982a : 33).

Quelques mois plus tard, le MTQ publie une proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal. Celui-ci reprend sensiblement les mêmes problématiques que le mémoire traité précédemment, et propose principalement une réforme du financement du transport en commun ainsi que la création d'un organisme administratif régional doté de pouvoirs décisionnels, qui serait constitué des effectifs de deux organismes existants, soit le Bureau de transport métropolitain (BTM) et le Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM) (Québec (Province), 1982b : 15).

6.2.5 1988 : Le plan d'action

En 1988, le MTQ émet un plan d'action en matière de transport pour la région de Montréal (Québec (Province), 1988). La synthèse du plan nous présente des constats en matière de transport collectif.

Au chapitre du contexte organisationnel, le plan d'action de 1988 fait encore les mêmes constats que les précédents documents examinés. On rappelle la multiplicité

des intervenants, des centres décisionnels et de leurs objectifs respectifs, ce qui rend difficile l'émergence d'une vision d'ensemble.

Le plan d'action nous révèle les intentions concrètes du MTQ. Au sujet de la ligne de train de banlieue Montréal/Rigaud, le plan ne fait que constater sa modernisation en cours alors qu'il souligne notamment l'urgence de moderniser la ligne Montréal/Deux-Montagnes, en raison de ses nombreux problèmes de fiabilité, de sécurité, de confort et d'efficacité. Comme la ligne Montréal/Saint-Hilaire était toujours en opération, le plan de transport mentionne que sa survie dépend de son intégration aux réseaux de transport existants et projetés, de même qu'à des investissements majeurs pour rénover le matériel roulant et les stations.

En ce qui a trait aux solutions relatives au transport collectif, la synthèse du plan propose une conservation des équipements, l'amélioration du réseau et le développement de celui-ci. Pour conserver les acquis, le plan suggère la modernisation – de toute urgence – de la ligne Montréal/Deux-Montagnes et la réparation de la première génération de voitures du métro. Dans le but d'améliorer le réseau, on parle de certaines améliorations techniques du système du métro, du réaménagement de la station de métro Longueuil et ses environs, de même que d'un terminus d'autobus à Rosemère. Quant au développement du réseau, on soutient le désir de prolonger de la ligne 5 du métro (cinq stations de plus vers Montréal-Nord), de la ligne 2-ouest vers Bois-Franc (éventuelle intégration au train de banlieue) et même vers Laval. Aussi, on traite d'une récente étude technique démontrant la possibilité d'établir un service de train de banlieue vers Châteauguay. Par ailleurs, on suggère l'utilisation de l'estacade pour remplacer la voie réservée sur le pont Champlain.

Ce document représente, à notre avis, un recul par rapport au plan précédent de 1979. Ce dernier semblait en mesure de proposer un véritable réseau intégré de transport en commun en site propre. On peut toutefois mentionner, à la décharge du MTQ, les restrictions budgétaires contraignantes qui viennent rabattre les rêves d'un beau et grand système de transport collectif. En outre, il semble que le MTQ s'est peu soucié

de ses partenaires dans l'élaboration du plan de transport. « C'est ainsi que la démarche du MTQ [dans l'élaboration du diagnostic, en 1995, en vue de l'actuel plan de transport] est centrée sur une large consultation des intervenants en transport (...) contrairement à ce qu'on avait pu observer lors de l'élaboration du précédent plan [de 1988] » (Lewis, 1997 : 287).

Le document du MTQ de 1988 révèle donc un caractère plus réaliste. « (...) les interventions gouvernementales porteront prioritairement sur la conservation des acquis et sur l'amélioration des infrastructures des réseaux notamment sur certaines infrastructures en transport collectif (...). Le plan d'action gouvernementale s'inscrit donc à l'intérieur des objectifs de l'option préférable d'aménagement » (Québec (Province), 1988 : 119). Ce plan d'action s'apparente davantage une liste d'épicerie qu'à un véritable plan intégré et global, d'où son titre. À ce chapitre, il semble que le plan de 1979 possédait des intentions plus nobles.

6.2.6 1997 : Le plan stratégique de l'AMT

Le MTQ a le mandat de produire un plan de transport pour la région de Montréal et bien que celui-ci tiennent les cordons de la bourse en matière d'investissements en transport, un joueur majeur a été créé en 1996 avec des pouvoirs clairs et des moyens financiers relativement importants, il s'agit de l'AMT²⁸. Nous présentons ici le plan stratégique de l'AMT (AMT, 1997), puisqu'il s'agit d'une politique de transport en commun. Toutefois, dans un monde idéal, l'AMT aurait dû attendre la publication du plan de transport du MTQ avant de produire son plan stratégique. Sans qu'il ne soit mentionné quoi que ce soit à ce sujet dans la loi, le plan de transport du MTQ, de par sa nature globale en matière de transport, devrait poser les grandes orientations des transports à Montréal. Puis, l'AMT devrait normalement produire son plan stratégique qui, lui, détaillerait la planification générale du MTQ en matière de transport collectif, particulièrement de train de banlieue.

²⁸ La prochaine section nous présentera de façon plus détaillée chacun des acteurs principaux impliqués dans la planification des transports dans la région montréalaise, dont l'AMT.

L'AMT possède comme mandat de soutenir, développer, coordonner et promouvoir le transport collectif, de même que d'améliorer les services de trains de banlieue (Cf. section 7.1.4). Or, non seulement son plan stratégique sera fort révélateur sur la place accordée au train de banlieue dans la planification des transports à Montréal, mais l'existence même de l'AMT suggère que le gouvernement accorde une place de choix au train de banlieue.

Effectivement, la création de l'AMT, son mandat, ses pouvoirs et ses privilèges font en sorte que le gouvernement lance un message clair concernant la place qu'il désire accorder au transport collectif. L'AMT possède effectivement une certaine marge de manœuvre politique et financière qui lui confère un rôle de premier plan dans la planification des transports collectifs, particulièrement des trains de banlieue.

Dans son plan stratégique, adopté en 1997, l'AMT nous fait part de ses buts et des moyens qu'elle entend prendre pour les rencontrer. Comme l'AMT ne possède pas le statut d'un ministère, encore moins celui d'un gouvernement, elle n'est donc pas en mesure de suggérer ni de mettre en œuvre une réorganisation des instances organisatrices et planificatrices de transport. Ses intentions sont d'autant plus pragmatiques.

Les principaux buts fixés par l'AMT, qui nous concernent du moins, sont d'augmenter les déplacements en transport en commun à l'heure de pointe, de stabiliser la part de marché du transport en commun et d'optimiser les services et l'utilisation des infrastructures existantes. En ce qui a trait aux moyens pour rencontrer ces objectifs, l'AMT projette d'harmoniser les services de transport en commun, de produire des plans de desserte (réseau) intégrée, d'instaurer une politique tarifaire métropolitaine ainsi que d'intégrer des services, des modes de transport et de coordination des réseaux (AMT, 1997 : i-vi).

L'AMT prévoit dans son plan stratégique l'extension du réseau de métro, notamment le prolongement de la ligne 2-ouest vers Laval, de la ligne 5-est vers le boulevard Pie-IX et éventuellement vers Montréal-Nord. L'estacade près du pont Champlain fait

aussi l'objet d'une réflexion en ce qui concerne l'implantation d'une voie réservée pour autobus ou d'un système léger sur rail.

Plus spécifiquement au train de banlieue, l'AMT prévoit évaluer la permanence de la ligne Montréal/Blainville et mener une étude de faisabilité d'un service vers Saint-Hilaire. On prévoit également augmenter la qualité du service et la capacité sur les lignes vers Rigaud et Deux-Montagnes. Comment financer de tels projets? L'AMT prévoit faire appel au MTQ, à ses fonds d'immobilisation, à une association avec le privé, au programme d'infrastructures fédéral-provincial et aux automobilistes.

En somme, l'AMT accorde une grande importance, dans sa planification stratégique, au train de banlieue. Toutefois, il s'agit là de la mission même de l'AMT, en ce sens que la loi créant l'AMT intègre les principes voulant qu'elle doive promouvoir, coordonner, développer le transport en commun et améliorer les services de train de banlieue. Son travail demeure donc très sectoriel et on pourrait croire, en examinant les documents de planification des différents acteurs (particulièrement ceux du MTQ), qu'il existe un certain chevauchement dans leurs compétences respectives.

6.2.7 2000 : Le plan de gestion des déplacements

En 1995, le MTQ a publié un document de référence, de diagnostic et d'orientation (Québec (Province), 1995a), qui se voulait une phase préparatoire à l'actuel plan de gestion des déplacements (Québec (Province), 2000a). Le document de diagnostic en question se divise en quatre parties : facteurs exogènes au transport qui l'influence, portrait de l'évolution de la demande de transport des personnes, portrait de l'évolution de la demande de transport des marchandises et perspectives d'avenir (Québec (Province), 1995a). Il s'agit donc d'un document que le MTQ entend par la suite

partager et bonifier avec les décideurs de la région. (...) Aussi, le présent document de référence dresse-t-il un portrait de la situation actuelle et prévisible en matière de transport des personnes et des marchandises, assorti des considérations qui lui sont liées en

matière de socio-démographie, d'activité économique, d'aménagement et d'environnement (Québec (Province), 1995a : 2).

Dans ce sens, le MTQ semble désormais assumer le rôle intégrateur d'un plan de transport et l'importance de consulter ses « partenaires », à savoir les différents intervenants en matière de transport. Parallèlement, bien que le mandat principal du MTQ soit d'assurer la circulation des personnes et des marchandises, celui-ci demeure conscient de l'impact de ses interventions sur les autres domaines d'activité.

Conformément à sa mission, le Ministère [des Transports du Québec] s'intéresse aussi bien à ses champs de compétences propres qu'à ceux où il exerce une influence. Aussi, dans le plan de transport, la réflexion s'étend à l'ensemble des activités de transport qui ont des impacts importants pour la région. (...) Par sa portée, le plan de transport précisera les orientations en matière d'aménagement du territoire, de développement économique, de qualité de vie et d'équité sur lesquelles s'appuieront les priorités et les stratégies d'intervention qui seront établies par le Ministère en collaboration avec le milieu (Québec (Province), 1995a : 8).

Ainsi, l'intégration des considérations urbanistiques liées aux transports semble désormais faire partie de l'esprit de planification du MTQ.

Le projet de plan de transport pour la région de Montréal est également marqué par la recherche de la cohérence entre la planification des transports et l'aménagement du territoire. (...) Avec le plan de transport de 1995, c'est la première fois, cependant, que le développement des réseaux de transport est aussi clairement lié à la problématique d'aménagement du territoire (Lewis, 1997 : 287).

Le document en question traite aussi d'un thème qui nous est désormais bien connu, à savoir le grand nombre d'intervenants qui planifient, financent, exploitent et gèrent des services de transport et qui nécessite une concertation. De plus, on mentionne les difficultés reliées à l'organisation et à la tarification des services de transport en commun, de même qu'au contexte institutionnel. On déplore également l'absence d'un cadre général d'aménagement et de priorités régionales en matière d'occupation du sol, ce qui complique la tâche des planificateurs en transport.

Sans être un plan de transport, le document de 1995 émet certaines recommandations ou orientations. Entre autres, le document examiné nous renseigne sur la volonté du MTQ de conserver les actifs en matière de transport en commun. Aussi, le MTQ considère inévitable la révision du cadre institutionnel et financier du transport en commun (Québec (Province), 1995a : 438 et 269).

Or, différents arguments nous sont servis pour justifier une refonte du cadre institutionnel. On mentionne entre autres le cas du Conseil métropolitain de transport en commun (CMTC). Créé en 1990 par le gouvernement, il a reçu comme mandat de « favoriser le transport en commun régional en veillant à la coordination des services de transport et en décidant de la planification et de la réalisation des infrastructures et des équipements de transports en commun régionaux » (Québec (Province), 1995a : 269). Toutefois, le CMTC n'a pas réussi à faire émerger une vision commune et partagée du transport en commun et la fin prochaine de ses subventions impose, selon le MTQ, une révision de l'encadrement institutionnel et financier du transport collectif. Cela permettrait par le fait même de doter la région d'un cadre qui offrirait la possibilité de gérer et de planifier les systèmes de transports dans une perspective régionale et d'établir une équité plus grande dans le financement (Québec (Province), 1995a : 270).

Le document ne va pas plus loin quant à la place du train de banlieue dans les transports en commun. Il s'agit d'un document certes étoffé, mais dont l'objectif demeure d'établir un portrait, un diagnostic de la situation des transports sous toutes ses formes à Montréal.

Dans cette foulée, le MTQ en est venu à une proposition de réforme du cadre institutionnel et financier des transports (Québec (Province), 1995b). On y propose la création d'un nouvel organisme régional, en remplacement du CMTC, qui posséderait des pouvoirs plus étendus. Notamment, on suggère une première option prônant la fusion de toutes les autorités organisatrices de transport en commun de la région, réduisant le nombre de centres de décision de vingt à un. L'organisme s'occuperait de la planification, de la gestion, de la tarification et du financement de l'ensemble du

transport collectif montréalais. La deuxième alternative propose le remplacement du CMTC par un organisme ayant des pouvoirs plus étendus, notamment en ce qui a trait aux trains de banlieue alors que les différentes autorités organisatrices de transport en commun poursuivraient leurs activités d'organisation et de financement de leur réseau respectif. L'année 1996 nous a révélé la préférence du gouvernement envers la deuxième option, ce qui nous a amenés à la création de l'AMT.

Le plan de gestion des déplacements a été publié en avril 2000, soit cinq ans après la sortie du diagnostic. Celui-ci reprend brièvement les éléments de problématique soulevés lors du diagnostic et propose, en deux temps, des solutions aux problèmes de congestion du réseau routier métropolitain. Dans un premier temps, on propose des interventions prioritaires alors qu'en deuxième lieu, le MTQ suggère d'autres projets en consultation mais dont la décision finale n'est pas arrêtée.

Ces interventions proposées se basent donc sur l'objectif de favoriser la compétitivité de l'économie du Québec tout entier et du centre de l'agglomération (Québec (Province), 2000a : 37-38). Comme le transport des marchandises s'effectue de plus en plus par le camionnage (Québec (Province), 2000a : 23), il semble que le plan vise d'abord à faciliter celui-ci. C'est donc sous le prétexte de développer le réseau de transport en commun – objectif noble en soi – que le gouvernement investit dans ce domaine mais il semble que l'objectif ultime soit de faciliter le déplacement des camions. En fait, aucune des quatre orientations ne concerne directement le transport en commun (Québec (Province), 2000a : 37-41).

Dans le chapitre consacré à ses orientations, le MTQ soulève une problématique fort importante dans le cadre de ce mémoire :

Le développement des réseaux de transport routier et de transport en commun agit comme un catalyseur du développement urbain dans les villes de banlieue de la région métropolitaine. Ces facteurs, qui ont provoqué l'étalement urbain qu'on a connu ces dernières années, sont à la fois variés et complexes. Ils sont le produit d'une conjoncture socio-économique, démographique et politique particulière qui évolue sans cesse depuis la fin des

années quarante, et qui influe sur les transports autant que ceux-ci l'influencent. La planification et la gestion du développement urbain par ailleurs, relèvent de l'aménagement du territoire et celui-ci est planifié et géré localement et régionalement par les plans et la réglementation d'urbanisme des municipalités ainsi que pas les schémas d'aménagement des MRC et de la CUM. La planification de l'aménagement du territoire dans la région de Montréal a besoin d'un encadrement à l'échelle métropolitaine, qui définisse des lignes directrices qui orienteront le développement urbain futur. (...) Pour l'ensemble des acteurs de la région et en particulier pour le ministère des Transports, la mise en place d'un cadre d'aménagement faciliterait le choix des interventions à privilégier en fonction des priorités de développement qui y auront été établies (...) (Québec (Province), 2000a : 40-41).

Le MTQ réitère ici un problème structurel qui nuit, depuis fort longtemps, à l'émergence d'une vision métropolitaine de l'aménagement du territoire conjuguée à une planification globale et intégrée des transports. Il semble que seul un organisme véritablement métropolitain et ayant des pouvoirs dans ces champs de compétence, puisse répondre à un besoin qui se fait sentir depuis plusieurs années.

Parmi les quatre objectifs qu'il s'est fixés comme guide dans le choix de ses interventions, le MTQ souhaite « augmenter l'utilisation du transport en commun » et « gérer la demande plutôt qu'y réagir ». Ces deux objectifs nous interpellent directement. Le premier nous intéresse dû au fait qu'il entend donner une certaine importance au transport en commun. On souhaite notamment l'amélioration de la desserte des divers pôle d'emplois. « La diminution du nombre de personnes se déplaçant en voiture ne peut se traduire que par des effets bénéfiques sur la fluidité du réseau routier, lequel est nécessaire au transport des marchandises » (Québec (Province), 2000a : 42). Or, il semble qu'une fois de plus, l'effort mis sur le transport en commun l'est un peu par défaut, et que l'objectif ultime est de faciliter la circulation des camions.

Parallèlement, le MTQ est conscient qu'un objectif visant l'augmentation de l'achalandage en transport en commun, nécessite que celui-ci représente une alternative « efficace, attrayante et accessible » à l'automobile (Québec (Province),

2000a : 42). Dans ce sens, le MTQ s'engage à mettre sur pied des mesures de gestion de la demande – telles que des programmes-employeurs – dont la performance sera « tributaire de la présence et de la qualité de services de transport en commun » (Québec (Province), 2000a : 42). Cet aspect de la gestion de la demande se révèle une innovation par rapport aux plans précédents.

En matière de transport en commun en site propre, les faits saillants du plan nous apprennent donc que le MTQ s'apprête à investir massivement. D'abord, on annonce quelques prolongements de métro, soit ceux de la ligne 2-est vers Laval, la ligne 5 vers Anjou et la ligne 4 à Longueuil. On souligne que le prolongement du métro vers Anjou s'insère dans une stratégie d'amélioration de la desserte générale en transport de l'est de l'agglomération. Celle-ci sera conjuguée à l'implantation d'un métrobus entre le centre-ville et Repentigny, à un métrobus dans l'axe du boulevard Henri-Bourassa, aux investissements sur la rue Notre-Dame, au prolongement de l'autoroute 25 et à des programmes-employeurs, etc. (Québec (Province), 2000a : 49-51).

Le MTQ propose également d'autres investissements en transport collectif. Dans ce sens, il suggère entre autres de développer le métro et l'intermodalité en implantant des terminus intermodaux à des stations stratégiques. Il propose également l'aménagement de l'estacade du pont Champlain pour mettre en place une voie réservée au transport en commun, l'optimisation des lignes de train de banlieue vers Rigaud et Deux-Montagnes, des investissements supplémentaires pour rendre permanent le train de banlieue vers Blainville et l'appui à la mise en place de celui vers Mont-Saint-Hilaire (Québec (Province), 2000a : 52-55).

À plus long terme, le MTQ soutient la pertinence de prendre des décisions, notamment sur certains projets de transport en commun comme le prolongement de la ligne 2-ouest vers une éventuelle station-terminus intermodale près de la station de train de banlieue Bois-Franc. On mentionne également un service de train de banlieue vers Delson/Saint-Constant ainsi que vers Mascouche. Enfin, on propose l'étude d'une desserte ferroviaire de l'aéroport de Dorval, d'un système de transport en commun vers le parc des Îles, de systèmes légers sur rail (SLR) dans l'axe de l'avenue

du Parc et du boulevard Roland-Therrien sur la Rive-Sud (Québec (Province), 2000a : 73-75).

Enfin, le plan de transport fait certes une place importante au train de banlieue et au transport en commun en site propre, mais il en fait autant à d'autres modes de transport. Notamment, plusieurs projets d'autoroutes sont annoncés dans le plan. Ainsi, le MTQ ne fait pas de véritable choix, en ce sens qu'il semble désormais jouir d'une plus grande marge de manœuvre financière et qu'il peut se permettre un peu tout. Il ne prend pas de décision qui l'engage vers une voie en particulier, mais agit sur tous les fronts en saupoudrant des investissements tous azimuts. En fait, si le MTQ prend une direction, c'est plutôt celle de faciliter le déplacement des camions, dans le but d'accroître la compétitivité de l'économie du Québec.

Or, la présence croissante des camions sur les routes n'a pas que des effets bénéfiques, contrairement à ce qu'on laisse croire. Bien sûr, ils permettent aux entreprises de livrer leur marchandise « juste à temps » mais, en contrepartie, le Québec se retrouve avec un réseau routier surchargé, ce qui accélère de façon importante la détérioration des routes et augmente les risques d'accidents. De plus, il semble que la tendance européenne, notamment en France²⁹, en matière de transport de marchandise se dirige vers le rail, alors que le territoire y est nettement plus densément peuplé que celui de l'Amérique du Nord et que le rail constitue un avantage d'autant plus grand que les distances parcourues sont grandes. Le sujet mérite d'être approfondi et il ne s'agit pas là du propos de ce mémoire, mais il appert que l'impact concret du camionnage sur les routes semble occulté par les bénéfices économiques et que le choix du plan de gestion des déplacements se soit dirigé vers le camion et non vers l'individu.

²⁹ « De 1981 à 1997, le fret ferroviaire a chuté de 12%, mais cette tendance globale recouvre une forte baisse jusqu'en 1993, et une reprise depuis. (...) Le transport combiné, qui progresse chaque année, représente maintenant 26% du fret ferroviaire. » (Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, France, www.transports.equipement.gouv.fr).

6.3 Conclusion

Le référentiel servant à la construction des politiques publiques s'est modifié depuis les années 1960. À cette époque, les principaux acteurs en charge de l'élaboration des politiques de transport étaient des ingénieurs. Puis, certains éléments sont venus le modifier (Option préférable d'aménagement, nouvelles lois l'aménagement du territoire, groupes de pression...) et, bien qu'il soit difficile d'identifier clairement le ou les médiateurs (en charge de la construction du référentiel), nous sommes en présence d'un nouveau référentiel. Cela nous confirme que la planification des transports est dorénavant une tâche multidisciplinaire. Elle incorpore maintenant des aspects de l'aménagement du territoire, ce qui en fait une planification globale et intégrée. Ainsi, les acteurs sont désormais de toutes sortes : autres ministères, intervenants, comités, partenaires, ingénieurs, sociologues, géographes, urbanistes, économistes, universitaires, gens d'affaires, etc. Comme les pratiques de planification se sont modifiées, nous avons donc poursuivi l'analyse en examinant les politiques de transport de la région de Montréal.

Et comme le réseau de trains de banlieue a connu d'importants bouleversements durant cette période, l'analyse des plans de transport nous a permis d'apprécier l'importance accordée au train de banlieue dans la planification gouvernementale depuis 1977. Il semble que, depuis le tout premier plan de transport en 1979, le gouvernement ait accordé une place tout à fait importante au train de banlieue, du moins dans ses intentions. À ce sujet, la politique de 1979 présentait un projet intégré et global de transport en commun, assorti d'un plan d'expansion des services de trains de banlieue et de refonte des institutions impliquées dans la planification des transports. Depuis ce temps, les constats se sont répétés (problèmes de coordination, d'intégration, de planification reliés au cadre institutionnel en présence). La mise en œuvre des intentions s'est également révélée être un problème majeur. Cette carence apparente nous conduit au deuxième volet de notre seconde question de recherche portant sur la capacité du cadre institutionnel montréalais à produire une planification globale et intégrée, notamment en ce qui a trait aux trains de banlieue.

7. Le contexte institutionnel montréalais

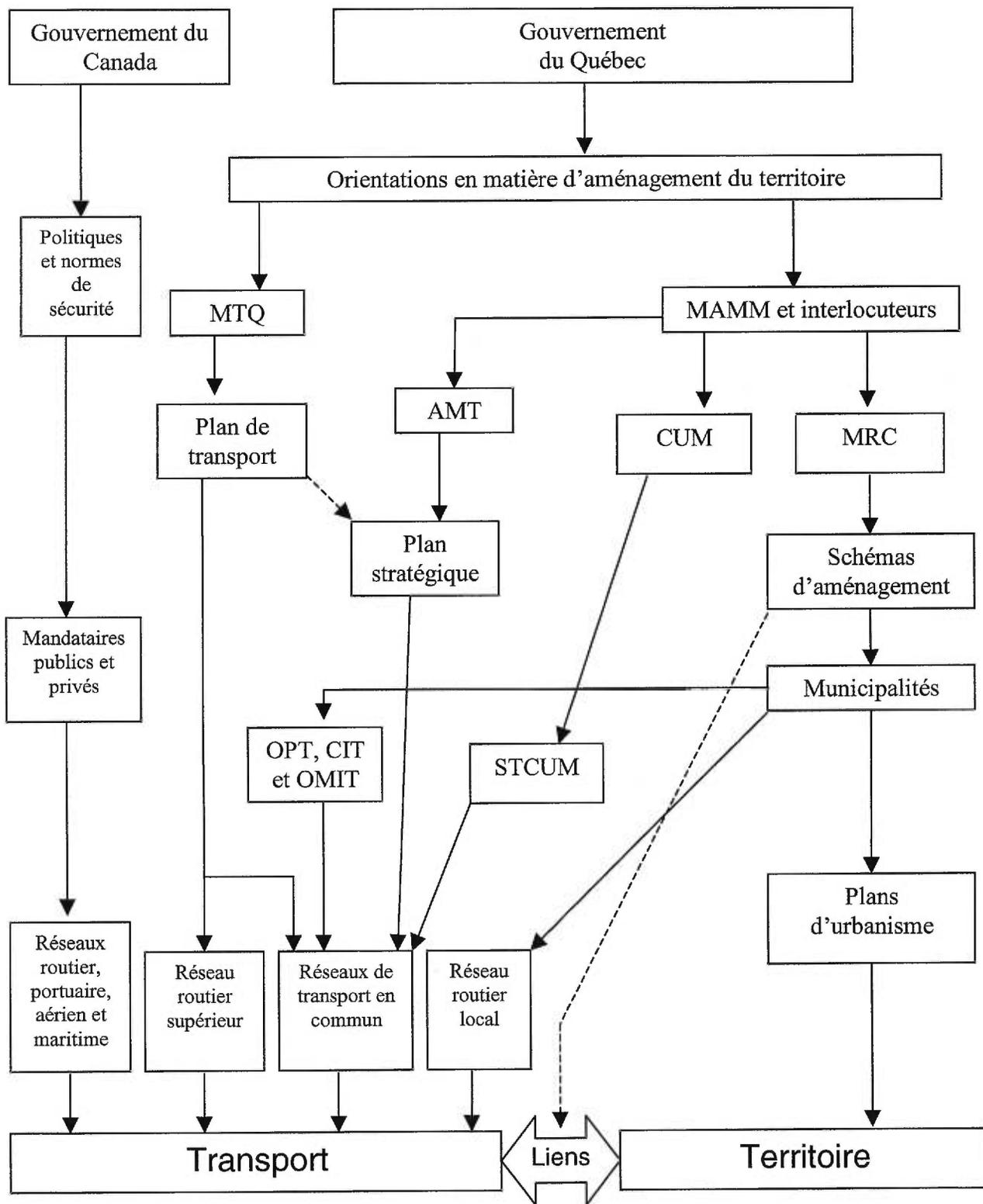
« Les réseaux de transport constituent des éléments structurants de l'aménagement du territoire et, à l'inverse, l'aménagement du territoire influence de manière déterminante la demande de transport » (Lewis, 1997 : 291). Ce constat n'est plus à démontrer mais entre la théorie et la réalité, il y a parfois un monde. Or, dans la région de Montréal nous avons démontré que non seulement le gouvernement accorde une place importante au train de banlieue mais qu'il réalise pleinement les relations qui existent entre transport et territoire. L'examen des politiques de transport a effectivement révélé la présence de ce constat mais le problème semble résider dans la mise en œuvre des politiques, qui semble principalement dû à un contexte institutionnel mal adapté.

Nous allons maintenant examiner les acteurs (et leur rôle respectif) du cadre institutionnel actuel de planification des transports à Montréal. Cela nous permettra d'évaluer sa capacité à produire une planification globale, intégrée et marier la planification des trains de banlieue avec celle du territoire pour ainsi mettre en œuvre les objectifs souhaités. Cela nous permettra également de vérifier l'hypothèse reliée au deuxième volet de notre seconde question de recherche.

7.1 Les acteurs en présence

Nous avons produit un schéma (figure 33) qui illustre, de façon simplifiée, le contexte institutionnel de la planification des transports à Montréal. Ce schéma présente les principaux acteurs en présence de même que leur influence, leurs liens et leur domaine d'intervention.

Figure 33 – Contexte institutionnel de la planification des transports dans la région de Montréal, 2000



Construit par l'auteur à partir de données provenant de l'AMT, du MTQ, du MAMM, de Transport Canada et de documents officiels.

- Arrimer aux objectifs d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement la planification des infrastructures et des équipements à caractère public et assurer leur viabilité;
- Préserver les infrastructures de transport, maintenir un service adéquat à l'utilisateur et soutenir le développement socio-économique des différentes régions du Québec en optimisant les acquis des différents modes de transport;

Dans le document complémentaire concernant les orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire (1995c : 30-31), l'État souhaite que les récentes modifications à la LAU favorisent un meilleur arrimage entre la planification territoriale des schémas d'aménagement et les plans de transport. En fait, on espère que la révision des schémas sera l'occasion concrétiser l'approche intégrée choisie par le MTQ et de mettre en œuvre une démarche complémentaire avec celle des MRC.

La création du ministère de la Métropole en 1996, aujourd'hui fusionné avec le ministère des Affaires municipales, avait pour but de coordonner l'action gouvernementale dans la région de Montréal. Les orientations s'adressent à tous les ministères et les organismes qui y sont rattachés mais particulièrement aux municipalités régionales (MRC et communautés urbaines). Ce sont ces orientations qui dirigent le ministère des Affaires municipales et de la Métropole (MAMM) et ses interlocuteurs³¹ dans l'acceptation ou le refus des schémas d'aménagement révisés. Et comme la nouvelle génération de schémas d'aménagement des MRC doit comporter un volet transport, le rôle du MAMM nous intéresse donc davantage.

7.1.3 Les municipalités régionales de comté

Depuis 1993, les MRC ont reçu des responsabilités en matière de transport, en vertu de l'article 5 de la LAU. Le volet transport des MRC demeure tout de même limité :

les pouvoirs qui leur sont conférés en matière de transport sont reliés à la planification et s'exercent notamment par la concertation

³¹ Interlocuteurs : autres ministères et organismes gouvernementaux, susceptibles d'être intéressés à des éléments traités par les schémas d'aménagement, qui émettent un avis concernant les schémas d'aménagement révisés avant qu'il ne mis en vigueur par le Gouvernement. À titre d'exemple, on peut retrouver les ministères suivants : Transports, Environnement, Tourisme, Industrie et Commerce, etc.

des acteurs concernés lors de la révision de leur schéma d'aménagement. Toutefois, les MRC ne disposent pas de pouvoir relatifs à la construction et à l'exploitation d'infrastructures et d'équipement de transport (Québec (Province), 1994b : 1-4).

En fait, les nouvelles dispositions de la LAU (a. 5) prévoient que « les schémas d'aménagement révisés doivent désormais décrire les infrastructures et équipements existants et projetés de transport terrestre (ex. routes, voies ferrées, gares), évaluer les besoins futurs, et proposer, s'il y a lieu, des modifications à l'organisation du transport terrestre (...) » (Québec (Province), 1994b, 2-2).

En vertu du principe de conformité des plans d'urbanisme au schéma d'aménagement auquel il se réfère, la MRC possède donc un certain pouvoir sur l'aménagement du territoire des municipalités et conséquemment sur l'utilisation et l'efficacité des réseaux de transport.

Quant à la réussite de ce mécanisme, cela reste à démontrer. En fait, il semble que les responsabilités des MRC soient limitées dans le sens où leur rôle se borne à identifier des besoins et à assurer la concertation entre les acteurs de la MRC. Or, comme l'échelle de la planification des transports dépasse souvent le territoire d'une MRC, il semble que l'opération soit déjà sérieusement compromise. L'examen de quelques schémas d'aménagement de la région de Montréal nous a démontré que la dimension « transport » mais surtout l'arrimage de celle-ci avec le territoire fait défaut. En fait, les MRC qui traitait des transports le faisaient surtout dans le but de justifier un prolongement d'autoroute sur leur territoire³². En somme, les MRC ne sont pas aptes à produire une planification entièrement intégrée et globale du territoire. Encore faudrait-il qu'elles aient les ressources nécessaires à leur mandat de plus en plus lourd.

³² À titre d'exemple, la MRC Les Moulins (1996).

7.1.1 Le gouvernement du Canada

Le gouvernement fédéral, *via* son ministère des Transports, constitue un acteur non négligeable à Montréal. Sans entrer dans les dédales du principe de la séparation des pouvoirs de la Constitution canadienne, nous sommes en mesure de mentionner que celui-ci possède comme champ d'intervention les équipements à vocation nationale. En fait, le ministère des Transports du Canada, ou ses mandataires publics et privés, sont en charge d'équipements tels que les chemins de fer, la voie maritime du Saint-Laurent, certains ponts traversant cette même voie maritime, les aéroports, le port de Montréal, etc.³⁰

Ces équipements lourds ont des répercussions importantes sur le réseau de transport métropolitain, ce qui fait du ministère des Transports du Canada un acteur incontournable dans la planification régionale.

7.1.2 Le gouvernement du Québec et le ministère des Affaires municipales et de la Métropole

Le gouvernement du Québec, *via* le ministère des Affaires municipales, a émis des orientations en matière d'aménagement du territoire (1994a). Ces orientations doivent guider et diriger le gouvernement dans ses actions. Certaines d'entre elles concernent directement ou indirectement les transports :

- Privilégier la consolidation des zones urbaines existantes et prioriser (*sic*) la revitalisation des centres-villes et des secteurs anciens;
- Favoriser une approche intégrée du développement pour l'ensemble d'une agglomération urbaine;
- Maintenir et améliorer les équipements et les services collectifs en maximisant leurs retombées sur le milieu urbanisé;

³⁰ Source : Ministère des Transports du Canada, www.tc.gc.ca.

7.1.4 L'Agence métropolitaine de transport

L'AMT possède l'intéressante caractéristique d'avoir un territoire d'intervention qui recouvre, à quelques détails près, le territoire de la RMR de Montréal. Par ailleurs, l'AMT jouit d'une marge de manœuvre unique dans la mesure où la loi qui l'a créée lui procure des pouvoirs clairs (L.R.Q., c. A-7.02.). À l'article 21, on décrit son rôle ainsi : « L'Agence a pour mission de soutenir, développer, coordonner et promouvoir le transport collectif, (...) d'améliorer les services de trains de banlieue, d'en assurer le développement, de favoriser l'intégration des services entre les différents modes de transport et d'augmenter l'efficacité des corridors routiers ». L'AMT possède la compétence exclusive sur le transport en commun par train de banlieue et peut étendre son réseau en dehors de son territoire (a. 22 et 23). Elle peut également se voir confier certains types de mandats, elle peut déléguer ou contracter des personnes ou organismes pour l'exécution de certaines tâches (a. 21.1). Aussi, l'AMT a compétence sur tout prolongement de métro, sur son financement et sur son exploitation (a. 27). Elle doit également identifier les « corridors routiers de nature métropolitaine et déterminer ceux sur lesquels des voies de circulation réservées doivent être établies pour promouvoir le transport collectif » (a. 51).

L'AMT possède donc un mandat clair quant au transport en commun, particulièrement concernant les trains de banlieue. De plus, son certain détachement du monde politique en fait un organisme dynamique muni de moyens financiers relativement importants : taxe de 1,5¢ sur chaque litre d'essence, 30\$ sur les frais d'immatriculation automobile et 1¢ pour chaque tranche de 100\$ d'évaluation foncière et ce pour l'ensemble des citoyens de la région montréalaise (Buzzetti (1999) : p.B-2). Elle produit sa propre planification *via* un plan stratégique et sa présidente, Mme Florence Junca-Adenot, est visible et sait transmettre un message clair et percutant. Toutefois, le caractère sectoriel de l'organisme peut poser certaines difficultés en ce qui concerne l'intégration, la concertation et la « globalité » (*comprehensiveness*) de la planification effectuée. De plus, on pourrait certes présumer

que l'AMT entretient des liens étroits avec le MTQ, qui planifie également les transports à l'échelle métropolitaine, ce qui ne semble toutefois pas être le cas.

Tel que mentionné dans la loi sur l'AMT (L.R.Q., c. A-7.02, a. 77), celle-ci doit soumettre son plan stratégique au ministre des Affaires municipales et de la Métropole pour approbation. Or, au moment d'écrire ces lignes, le dernier plan stratégique de l'AMT n'a toujours pas été approuvé par la ministre, il n'est donc théoriquement pas en vigueur. Toutefois, son plan triennal d'immobilisation (PTI), produit à chaque année, est à chaque fois approuvé par la ministre (AMT, 2000). « Le plan [stratégique de l'AMT] n'a pas fait l'objet d'une approbation 'globale' et officielle. Cependant, ce plan est confirmé dans son contenu à chaque années par l'approbation ministérielle du programme triennal d'immobilisation de l'AMT qui concrétise les projets contenus dans le plan stratégique » (AMT, 2000). De plus, le plan stratégique a été soumis à une vaste consultation des différents intervenants ou décideurs dans la région de Montréal lors de son élaboration. Les commentaires soulevés lors de cette consultation ont été intégrés dans sa version finale, ce qui appuie sa légitimité (AMT, 2000). Aussi, comme le MTQ finance à 75% les projets de l'AMT, celui-ci jouit conséquemment d'un droit de regard sur ses projets.

La création de l'AMT a certes été un geste positif pour l'avenir des trains de banlieue. Le gouvernement a ainsi démontré l'importance accordée au train de banlieue en créant un organisme métropolitain presque entièrement dédié au transport en commun. Toutefois, il s'agit d'un organisme sectoriel dont le mandat ne lui permet pas un arrimage avec la planification territoriale.

7.1.5 Le ministère des Transports du Québec

La loi sur le ministère des Transports, adoptée en 1972, prévoit pour le Ministre des fonctions qui l'engagent à élaborer et à proposer au gouvernement des politiques relatives aux transports et à la voirie pour le Québec, de mettre en œuvre ces politiques, d'en surveiller l'application et d'en coordonner l'exécution (L.R.Q., c. M-28, c. 54, a. 2.).

De plus, selon le plan stratégique du MTQ pour 1998-2001, celui-ci a comme mission d'assurer la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement ainsi que l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport intégrés, fiables et sécuritaires, et qui contribuent au développement économique et social du Québec et de ses régions. Il réalise sa mission avec un souci constant de l'impact de ses interventions sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement. Le plan stratégique tient compte de plus d'une trentaine de préoccupations, mais en retenant les plus pertinentes et en faisant abstraction des préoccupations à caractère environnementales, nous pouvons en souligner quelques-unes³³ :

- Soutenir le développement économique du Québec, de sa métropole et de ses régions en ayant le souci de l'environnement.
- Améliorer la position concurrentielle des entreprises ainsi que l'accès aux ressources et aux marchés.
- Réduire, d'ici 2001, la réglementation à caractère économique dans le domaine des transports.
- Améliorer les caractéristiques fonctionnelles du réseau routier stratégique (confort, sécurité et capacité) ainsi que l'accès aux régions ressources.
- Soutenir les entreprises et les organismes dans la promotion du savoir-faire du Québec en matière de transport sur les marchés extérieurs.
- Optimiser l'utilisation des réseaux.
- Améliorer et promouvoir l'intégration des systèmes de transport.
- Réduire, d'ici 2003, la congestion sur le réseau routier stratégique de l'agglomération de Montréal.
- Accroître l'offre de produits de transport touristiques, notamment la Route verte.
- Améliorer la qualité des infrastructures et des équipements.
- Soutenir la mise en place d'infrastructures et d'équipements de transport en commun efficaces et de qualité.

³³ Source : MTQ, 1998.

Le MTQ possède donc un mandat nettement plus large que l'AMT et donc, *via* son plan de transport et ses actions, il influe directement et massivement sur le transport dans la région de Montréal. Notons qu'en élaborant son plan de transport, selon ses objectifs, le MTQ est également soumis aux grandes orientations du gouvernement provincial.

Parallèlement, le gouvernement provincial, *via* le ministère des Transports, octroie des subventions aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT) et aux organismes publics de transport en commun (OPT), respectivement sous la forme de financement de leurs immobilisations et des coûts d'exploitation.

7.1.6 Les autorités organisatrices de transport en commun

Dans la région de Montréal, nous sommes en présence de trois types d'autorités organisatrices de transport en commun. Les plus importantes, en ce qui a trait à la taille, sont les organismes publics de transport en commun (OPT), ou sociétés de transport telles que la STCUM, la STL et la STRSM. Il existe aussi, dans la région de Montréal, 12 conseils intermunicipaux de transport (CIT), comme par exemple le CIT des Moulins, le CIT Deux-Montagnes, etc. Enfin, on retrouve quelques municipalités qui, en vertu des pouvoirs conférés par la « Loi sur les cités et villes » (L.R.Q., c. C-19) et par le « Code municipal » (L.R.Q., c. C-27.1), organisent leur propre service de transport en commun, comme Saint-Eustache et Sainte-Julie (Québec (Province), 1995a : 268).

7.1.7 Les groupes de pression

Le principal groupe de pression en matière de transport en commun est Transport 2000 Canada, qui possède une division au Québec. Cet organisme à but non lucratif « tente de promouvoir et de défendre les droits des consommateurs au niveau fédéral,

provincial et municipal et s'occupe des plaintes des consommateurs vis-à-vis des sociétés de transport »³⁴.

Son implication couvre plusieurs enjeux tels que le développement de services ferroviaires pour passagers, les systèmes de transport en commun urbain et de banlieue, la promotion de liens intermodaux, l'amélioration de l'accessibilité et de l'efficience des transports publics³⁵.

7.2 Conclusion

C'est à la vue du schéma en annexe (figure 33), qui nous illustre la multiplicité des acteurs qui interviennent – directement ou indirectement – sur les transports dans la région de Montréal, que l'on saisit l'importance du problème institutionnel des transports. En le comparant au mécanisme de planification du territoire et son principe de conformité, on réalise que ce dernier est nettement plus clair et les compétences sont mieux définies. On constate donc la complexité du cadre institutionnel présent. On peut ainsi facilement imaginer la difficulté de concilier et de concerter la gamme d'acteurs en présence et conséquemment de produire une véritable planification globale et intégrée. Par ailleurs, la zone obscure relative à la planification des trains de banlieue n'est rien pour améliorer la situation.

De nos jours Montréal a perdu le sens d'une planification intégrée des transports en commun qui pourrait favoriser également la complémentarité avec le train de banlieue et pourquoi pas d'autres technologies alternatives. Ceci reflète bien les contradictions de forces en présence, au sein même du transporteur STCUM, ainsi que le Groupe de travail sur Montréal et sa région les ont mises en évidence [Pichette et al., 1993] (Léveillé et Pouliot, 1997 : 21).

Non seulement les rôles, les compétences et les documents de planification en matière de transport se chevauchent, on note l'absence d'une véritable vision métropolitaine de l'aménagement du territoire au sens large – qui inclut le transport – et auquel tous les intervenants et la population pourraient se référer. Mais pour que l'arrimage

³⁴ Source : Transport 2000 Canada, www.transport2000.ca.

³⁵ Idem.

transport-territoire et la vision métropolitaine naissent, il doit y avoir un organisme prévu à cet effet, et dont le territoire correspondrait à la région de Montréal. Or, cet organisme a vu le jour sous le nom de « Commission de développement de la Métropole » mais elle n'a jamais été réellement activée. Une fois de plus, l'échec d'une réforme institutionnelle majeure à Montréal compromet la mise en œuvre du plan de gestion des déplacements récemment publié. Nous pouvons donc conclure que le cadre institutionnel montréalais n'est pas en mesure de produire une planification globale et intégrée des trains de banlieue à Montréal.

Conclusion générale

La démarche poursuivie jusqu'à maintenant nous a amené des éléments de réponse aux questions soulevées au début de ce mémoire. En fait, les deux questions de départ, qui ont servi de guide à notre recherche, possèdent un ordre logique qui nous a permis de suivre un cheminement et certaines conclusions peuvent maintenant être tirées. Rappelons ces questions :

Question 1

- Quel est l'impact d'une infrastructure de type train de banlieue sur l'occupation du sol ?

Question 2

Volet - A

- De quelle façon les trains de banlieue s'intègrent-ils dans la planification de transports et du territoire à Montréal ?

Volet - B

- Est-ce que le contexte institutionnel montréalais favorise une planification globale et intégrée des trains de banlieue?

L'examen de l'impact d'une infrastructure de transport sur son environnement s'est déroulée en deux temps. D'abord, nous avons examiné ce que nous apprenait la littérature à ce propos. Puis, nous nous sommes penchés sur un cas montréalais, celui de la modernisation de la ligne de train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes. Celle-ci a entraîné une hausse considérable de l'achalandage et nous étions donc en mesure de présumer un certain impact.

Or, les résultats de ces deux démarches nous montrent que les infrastructures de transports ont un impact de moins en moins grand sur le territoire dans la mesure où chaque construction ou modernisation d'un service, prise individuellement, a un

impact marginal sur l'efficacité du système de transport en entier. En ce qui concerne les trains de banlieue, l'intermodalité, la multiplication des origines, des destinations et des pôles d'activités, la multitude de facteurs de localisation des ménages et la diversité des conditions qui influencent l'impact d'une infrastructure font que cet impact sera – sans être absent – diffus. Toutefois, le gouvernement est tout à fait conscient qu'il a la possibilité d'utiliser des leviers dans le but de contrôler et d'influencer cet impact.

Voilà une lueur d'espoir pour ceux qui craignent qu'un nouveau service de train de banlieue ne vienne favoriser l'étalement urbain. Toutefois, il faut qu'il y ait une volonté ferme de le faire, ce qui ne va pas de soi. Et, il va s'en dire, l'implantation d'un nouveau système de transport, dans la mesure où il modifie quelque peu les habitudes et donc les déplacements, aura un effet sur l'occupation du sol. Dans ce sens, leur planification doit demeurer fortement liée à l'aménagement du territoire, ne serait-ce que pour des raisons de rentabilité, d'harmonisation et de cohérence.

C'est alors qu'apparaît la pertinence de l'autre question de recherche relative à la place accordée au train de banlieue dans la région de Montréal. Nous avons d'abord examiné le cadre d'élaboration des politiques de transport et son évolution récente. Le processus de planification s'est complexifié, résultat d'une multiplication des acteurs, des mécanismes et des autorités compétentes. Parallèlement, depuis 1979, le gouvernement provincial accorde une grande importance à la création d'un véritable réseau intégré de transport collectif et ce à l'échelle de la région. De plus, les planificateurs semblent en mesure de prendre en compte les interrelations entre les transports et les autres secteurs de la vie urbaine.

Quant à la place accordée au train de banlieue, celle-ci ne fait aucun doute, du moins dans les documents de planification examinés. Le gouvernement considère effectivement le train de banlieue comme faisant partie intégrante d'un système de transport efficace et complet. Les documents analysés nous démontrent toutefois que le gouvernement est conscient de l'incapacité du cadre institutionnel en présence à concrétiser les propositions mises de l'avant, d'où l'importance du deuxième volet de

notre dernière question de recherche sur la possibilité de ce cadre à produire une planification globale et intégrée des trains de banlieue.

Les « réformattes » (gestes ponctuels, réformes partielles ou grandes réformes qui n'ont pas été menées à terme) mises de l'avant au fil des ans (COTREM, CMTC, ministère de la Métropole, AMT, CDM...) n'ont pas su concrétiser les visées – non pas utopiques – mais réalistes et sensées présentées dans les divers énoncés de politique. Il va s'en dire que, bien que la création de l'AMT soit un pas dans la bonne direction, la planification des transports dans la région de Montréal demeure trop sectorielle. De plus, les multiples autorités concernées, aux champs de compétences souvent imprécis, laissent perplexe quant à la possibilité de voir une planification satisfaisante émaner du cadre actuel.

L'arrimage entre transport et aménagement du territoire est loin d'être acquis dans la région de Montréal; sa réalisation demeure en fait improbable, dans le contexte actuel. Aucun mécanisme n'est prévu dans le projet de plan de transport pour en assurer la coordination. Le problème de l'arrimage est d'autant plus grand que la responsabilité des transports est elle-même partagée entre de multiples intervenants, tant du secteur public que du secteur privé (...) La principale contrainte à un meilleur arrimage entre transport et aménagement du territoire réside toutefois dans l'absence d'une vision globale de l'aménagement du territoire de la région métropolitaine de Montréal, parce que la gestion du territoire ne dépasse jamais l'échelle de la MRC (Lewis, 1997 : 292).

Quelle est la cause profonde de ce marasme, de cette inertie? La réponse n'est pas simple et le but de ce mémoire n'est certes pas de jeter un blâme sur qui que ce soit. Toutefois, nous ne pourrions passer sous silence le manque de volonté politique de créer, à Montréal, un véritable « sentiment d'agglomération », qui pousserait les décideurs et planificateurs à penser à l'avenir de la région métropolitaine avant celui de leur patelin. Ce sentiment d'agglomération, qu'il passe par la création – ou plutôt par l'activation – de la Commission de développement de la métropole (CDM) ou par un autre moyen, ne doit pas tarder; le *statu quo* ne peut être une solution. La région de Montréal a besoin d'un leader (sous la forme d'une personne ou d'un organisme fort) qui saura lui inculquer une véritable vision d'ensemble, tant au sujet de la

planification des transports, de l'aménagement du territoire que de la promotion économique ou d'autres domaines. En ayant une vision claire du développement de la région, le train de banlieue pourrait alors anticiper la croissance au lieu d'y réagir.

À ce moment, nous pouvons également suggérer de meilleurs liens entre les ministères concernés par l'aménagement du territoire au sens large : les ministères des Transports, des Affaires municipales, de l'Environnement, du Tourisme, des Richesses naturelles, de l'Agriculture, de la Sécurité publique, de l'Industrie et du Commerce ainsi que de ministères « équipeurs » : Santé et Éducation. Une véritable planification intégrée et globale se doit d'impliquer tous les ministères concernés, en plus des différents organismes sectoriels publics et parapublics, de l'entreprise privée, sans oublier les principaux intéressés, les citoyens.

Le rôle de leader en matière d'aménagement du territoire et des transports pourrait venir d'une instance telle que la CDM. Toutefois, au lieu d'imposer une solution par le haut, celle-ci pourrait également émaner de la base. En fait, une sensibilisation et une implication accrue de la population, des organismes locaux et sectoriels aux enjeux qui entourent la situation traitée dans ce mémoire pourra à tout le moins préparer le terrain à une réforme.

Le Livre blanc récemment déposée par la ministre des Affaires municipales et de la Métropole propose une réforme institutionnelle, notamment à Montréal. On identifie les problèmes de sur-fractionnement des compétences et des problèmes d'étalement urbain, de même que les problèmes institutionnels vécus depuis quelques décennies (Québec (Province), 2000d : 38-42). On y suggère la création d'une « communauté métropolitaine », mais dont les compétences ne semblent pas tout à fait arrêtées.

Toutefois, le problème de l'arrimage entre la planification des transports et celle du territoire semble oublié puisque la nouvelle structure n'y propose aucun remède. En fait, l'éventuelle communauté métropolitaine sera responsable « de planifier le transport en commun, de le coordonner et d'en financer les aspects ayant une portée métropolitaine, en tenant compte des orientations gouvernementales en matière de

transport. (...) Dans le cas de Montréal (...) l'Agence [métropolitaine de transport] sera l'outil par lequel la Communauté métropolitaine de Montréal coordonnera le transport en commun (...) » (Québec (Province), 2000d : 81).

L'appréciation de l'impact d'une infrastructure sur le territoire, l'analyse de l'évolution des pratiques de planification dans le domaine des transports et l'examen du contexte institutionnel montréalais nous aura permis de prendre acte de certaines lacunes. Dans un autre temps, il pourrait être intéressant d'élargir le cadre de la recherche en examinant d'autres avenues. Notamment, on pourrait évaluer des mesures de gestions de la demande, des ajustements de l'offre de transport en commun en site propre aux nouvelles réalités de la structure urbaine (comme la faible densité des nouveaux quartiers et la multiplication des pôles d'activités à desservir), un nouveau cadre financier et fiscal, des regroupements de services, etc.

Sources documentaires

Les ouvrages

- ALEXANDER, Ernest R. (1986), *Approaches to planning, Introducing Current Planning Theories, Concepts, and Issues*, Department of Urban Planning, University of Wisconsin-Milwaukee, Gordon and Breach Science Publishers.
- ALLEN, John G. (1986), *Public-private Joint Development at Rapid Transit Stations*, dans *Transportation Quarterly*, 40, 3 : 317-331.
- BARCELO, Michel (1998), *Planifications territoriales, méthodes de planification en aménagement et urbanisme*, Notes de cours, URB-6282, Université de Montréal.
- BEAUDET, Gérard (1997), *Domaines « vides » et structuration morphologique de l'agglomération montréalaise*, dans *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 14, no. 112, avril 1997 : 7-29.
- BOARNET, Marlon G. (1996), *The Direct and Indirect Economic Effects of Transportation Infrastructure*, University of California Transportation Center working paper number 340, Berkeley, California : UCTC.
- BUSSIÈRE, Yves (1989), *L'automobile et l'expansion urbaine des banlieues : le cas de Montréal, 1901-2001*, dans *Revue d'histoire urbaine*, vol. XVIII, no. 2, octobre 1989, p.159-165.
- BUSSIÈRE, Yves (1992), *Conséquences des politiques de transport sur l'étalement urbain*, Communication présentée dans le cadre du colloque « L'étalement urbain, phénomène en évolution » à l'occasion de l'Assemblée générale annuelle de la Corporation professionnelle des urbanistes du Québec, Montréal, le 22 mai 1992, 6p.
- BUSSIÈRE, Yves et Alain BONNAFOUS (1992), *Transport et étalement urbain : les enjeux*, Actes du colloque tenu à Montréal, Éditions du Programme Pluriannuel en Sciences Humaines Rhône-Alpes, 345p.
- BUSSIÈRE, Yves avec la collab. de C. E. BOUCLEY (1992), *Étalement urbain et demande de transport dans la région métropolitaine de Montréal. Éléments de prospective*, Montréal, INRS-Urbanisation, Rapport réalisé pour la ville de Montréal, 146p.
- BUZZETTI, Hélène (1999), *La voie réservée à l'Agence métropolitaine de transport*, dans *Le Devoir*, 1^{er} septembre 1999, p.B-2.

CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONTRUCTIONS PUBLIQUES et CENTRE D'ÉTUDES TECHNIQUES DE L'ÉQUIPEMENT MÉDITERRANÉ (1997), *Effets induits des grandes infrastructures. Synthèse de l'analyse bibliographique*, rapport d'étude.

CERVERO, Robert (1984), *Light Rail Transit and Urban Development*, dans Journal of the American Planning Association, 50, 2 : 133-147.

CERVERO, Robert, Carlos CASTELLANOS, Wicaksono SAROSA et Kenneth RICH (1995), *BART@20 : Land Use and Development Impacts*, University of California Transportation Center working paper number 308, Berkeley, California : UCTC.

CERVERO, Robert et John LANDIS (1993), *Assessing the Impacts of Urban Rail Transit on Local Real Estate Markets Using Quasi-Experimental Comparisons*, dans Transportation Research-A, 27A, 1 : 13-22.

CERVERO, Robert (1994), *Rail Transit and Joint Development : Land-market Impacts in Washington D.C. and Atlanta*, dans Journal of the American Planning Association, 60, 1 : 83-94.

CERVERO, Robert et John LANDIS (1995), *The Transportation-Land Use Connection Still Matters*, dans Access, no.7, Fall 1995.

CHARBONNEAU, François, Pierre HAMEL et Michel BARCELO (1991), *L'étalement urbain dans la région montréalaise : politiques et tendances*, Notes de recherche, Institut d'urbanisme, Université de Montréal, 35p.

CLOUTIER, Laurier (1999), *Les chantiers de construction résidentielle se multiplient*, dans La Presse, 19 mars 1999 : C1.

CONSEIL FERROVIAIRE DES TRAINS DE BANLIEUE DU GRAND MONTRÉAL (1995), *Pour un service intégré de transport en commun axé sur le client, Rapport-synthèse, Projet de train régional*.

CORMIER, Olivier, CENTRE D'ÉTUDES TECHNIQUES DE L'ÉQUIPEMENT NORD-PICARDIE et CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONTRUCTIONS PUBLIQUES (1996), *Évaluation des transports en commun en site propre. Synthèse d'études réalisées en France dans le domaine de l'urbanisme*, rapport d'étude.

DESGAGNÉS, Pierre (1996), *Planification des transports, prévisions et étalement urbain*, dans Routes et transports, vol.26, no.4, p.27-34.

FRIEDMANN, John (1996), *Two Centuries of Planning Theory : An Overview*, dans MANDLEBAUM, S. J., L. MAZZA et R. W. BURCHELL (dir.), *Explorations in Planning Theory*, New Brunswick, NJ, Center for Urban Policy Research, Rutgers, The State University of New Jersey, pp. 65-83.

GARIÉPY, Michel et Michel MARIÉ (sous la direction de) (1997) *Ces réseaux qui nous gouvernent?*, L'Harmattan Inc., Montréal.

GERBIER, Alain (1998), *Bois-Franc. Bombardier maintient son plan de vol*, dans La Presse, 14 nov. 1998 : K1-K4.

GIULIANO, Genevieve (1995), *The Weakening Transportation-Land Use Connection*, dans Acces, no.6, Spring 1995.

GOMEZ-IBANEZ, Jose A. (1985), *A Dark Side to Light Rail? The Experience of three new Rail Transit Systems*, dans Journal of the American Planning Association, 51, 3, p.416-420.

GORDON, Peter et Harry W. RICHARDSON (2000), *Critiquing Sprawl's Critics*, dans Policy Analysis, no. 365, January 24 2000.

HANNA, David B. (1993), *Transport des personnes et développement du territoire de l'agglomération montréalaise : un essai d'interprétation historique*, Montréal, UQAM, Département d'études urbaines et touristiques, 81p.

HUANG, William S. (1995), *BART@20 : Transit and Regional Economic Growth : A Review of the Literature*, University of California Transportation Center working paper number 310, Berkeley, California : UCTC.

HUANG, Herman (1996), *The Land-Use Impacts of Urban Rail Transit System*, dans Journal of Planning Literature, vol.11, no.1 (August 1996), p.17-30.

HULBERT, François (1994), *L'étalement de l'agglomération de Québec : bilan démographique, rapports de forces et blocage géopolitique*, dans Cahiers de géographie du Québec, vol.38, no.105, décembre 1994 : 284-300.

JONES, Chalres O. (1984), *An introduction to the Study of Public Policy*, Third Edition, Brooks/Cole Publishing International City Management Association, Washington, D. C.

KNIGHT, Robert et Lisa TRYGG (1977), *Evidence of Land Use Impacts of Rapid Transit Systems*, dans Transportation, 6 : 231-247.

KNIGHT, Robert L. (1980), *The impact of Rail Transit on Land Use : Evidence and a change of perspective*, dans Transportation, 9 : 3-16.

LAFONTAINE, Pierre (1978) *La planification des transports: une philosophie à repenser*, dans Routes et transports, octobre 1978, no.21, p.89-95.

LANDIS, John D. (1994), *A new Tool for Land Use and Transportation Planning*, dans Access, no.5, Fall 1994.

- LEMIEUX, Vincent (1995) *L'étude des politiques publiques. Les acteurs et leur pouvoir*, Les Presses de l'Université Laval, Sainte-Foy.
- LÉVEILLÉ, J. A. et M. POULIOT (1997), *Infrastructures lourdes de transport public et développement urbain. Expériences contrastées en Amérique du nord*, dans *Recherche transports sécurité*, no.55 : 15-27.
- LEWIS, Paul (1997), *La planification des transports dans la région de Montréal : la recherche de la cohérence*, dans GARIÉPY, Michel et Michel MARIÉ (sous la direction de) (1997), *Ces réseaux qui nous gouvernent?*, Éditions L'Harmattan Inc., p.285-304
- LICHFIELD, Nathaniel (1981), *Transportation and Land-Use Planning*, pp.1-13, dans *Traffic, Transportation and Urban Planning*, International Forum Series, Volume 1, Hutchinson Ross, Stroudsburg PA, USA, 245p.
- LUSSIER, Gilles et Paul SAINT-JACQUES (1981), *Les transports urbains à Montréal*, dans *Métropolis*, vol. VI, no. 48/49, p.106-112.
- MACE, Gordon (1998), *Guide d'élaboration d'un projet de recherche*, Les Presses de l'Université Laval, Québec.
- MERCIER, Guy, Gilles SÉNÉCAL et Pierre ANDRÉ (1994), *L'étalement urbain : les marges de Babel*, dans *Cahiers de géographie du Québec*, vol.38, no.105, p.253-260.
- MULLER, Pierre (1994) *Les politiques publiques, Que sais-je?*, PUF.
- NAGEL, Stuart S. (1988) *Policy Studies. Integration and Evaluation*, Contribution in Political Science, Number 216, Greenwood Press, New York.
- NIOCHE, Jean-Pierre (1982) *De l'évaluation à l'analyse des politiques publiques*, dans *Revue française de science politique*, vol.32, no.1, février 1982, p.32-61.
- OFFNER, Jean-Marc (1993), *Les effets structurants des transports : mythe politique, mystification scientifique*, dans *L'espace géographique*, no.3 : 233-242.
- RICE, R. G. (1996), *Les nouvelles dimensions et perspectives d'avenir de la planification des transports*, dans *Routes et transports*, vol.26, no.1, p.17-21.
- ROSE, E. A. et P. TRUELOVE (1981), *Social Impact and Transport Technology : Some Policy Considerations*, pp.47-58, dans *Traffic, Transportation and Urban Planning*, International Forum Series, Volume 1, Hutchinson Ross, Stroudsburg PA, USA, 245p.
- SIMARD, Michel (1996a), *L'étalement urbain : un choix de société*, dans *Routes et transports*, vol.26, no.4, p.7-15.

SIMARD, Odile (1996b), *La planification des transports : une pratique réductrice et limitée*, dans Routes et transports, vol.26, no.1, p.22-27.

VESSALI, Kaveh V. (1996), *Land Use Impacts of Rapid Transit, A Review of the Empirical Literature*, dans Berkeley Planning Journal, 11 (1996), p.71-105.

WEBBER, Melvin M. (1976), *The BART Experience – What have we Learned?* dans The Public Interest, Fall 1976 : 79-108.

WHITE, Michelle J. (1988), *Location Choice and Commuting Behavior in Cities with Decentralized Employment*, dans Journal of Urban Economics, 24 : 129-152.

YIN, Robert K. (1989), *Case Study Research, Design and Methods*, Applied Social Research Methods Series Volume 5, Sage Publications, Newbury Park.

Les documents officiels

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (1997), *Plan stratégique de développement du transport métropolitain*, 7 novembre 1997.

COMITÉ DES TRANSPORTS DE LA RÉGION DE MONTRÉAL (1977), *Rapport d'étape : annexe 1*.

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ LES MOULINS (1996), *Projet de schéma d'aménagement révisé*.

QUÉBEC (Province), *Code municipal*, L.R.Q., c. C-27.1.

QUÉBEC (Province), *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*, L.R.Q. c. A-7.02.

QUÉBEC (Province), *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, L.R.Q. c. A-19.1.

QUÉBEC (Province), *Loi sur le ministère des Transports*, L.R.Q., c. M-28.

QUÉBEC (Province), *Loi sur les cités et villes*, L.R.Q., c. C-19.

QUÉBEC (Province), *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, L.R.Q. c. P-41.1.

QUÉBEC (Province) (1963), *Rapport de l'exercice clos le 31 mars*, ministère de la Voirie.

QUÉBEC (Province) (1977), *Le transport des personnes, Rapport du comité des transports de la région de Montréal*, septembre 1977, Comité des transports de la région de Montréal (CTRM), 1977.

QUÉBEC (Province) (1978a), *Les trains de banlieue : L'état de la situation*, Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM), 1978.

QUÉBEC (Province) (1978b), *Effets des moyens de transport sur l'urbanisation*, Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM), 1978.

QUÉBEC (Province) (1979), *Plan de transport intégré de la région de Montréal*, Denis de Belleval, ministère des Transports, décembre 1979.

QUÉBEC (Province) (1982a), *Document de travail soumis au Comité ministériel sur les orientations du transport en commun dans la région de Montréal*, ministère des Transports, 1982.

QUÉBEC (Province) (1982b), *Le transport en commun, un choix régional*, ministère des Transports, 1982.

QUÉBEC (Province) (1988), *Le transport dans la région de Montréal, Plan d'action : 1988-1998, Synthèse*, ministère des Transports, 1988.

QUÉBEC (Province) (1994a), *Orientations du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire*, ministère des Affaires municipales, 1994.

QUÉBEC (Province) (1994b), *Planification des transports et révision des schémas d'aménagement, Guide à l'intention des MRC*, ministère des Transports, 1994.

QUÉBEC (Province) (1995a), *Vers un plan de transport pour la région de Montréal. Phase I: choisir, diagnostic et orientations, document de référence*, ministère des Transports, 1995.

QUÉBEC (Province) (1995b), *Vers un plan de transport pour la région de Montréal, Cadre institutionnel et financier du transport des personnes, proposition ministérielle*, ministère des Transports, 1995.

QUÉBEC (Province) (1995c), *Orientations du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire*, document complémentaire, ministère des Affaires municipales, 1995.

QUÉBEC (Province) (2000a), *Plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal, pour une décongestion durable*, ministère des Transports, avril 2000.

QUÉBEC (Province) (2000b), *Plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal, stratégie d'intervention durable*, ministère des Transports, avril 2000.

QUÉBEC (Province) (2000c), *Plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal, fiches techniques et cartographiques*, ministère des Transports, avril 2000.

QUÉBEC (Province) (2000d), *Livre blanc : La réorganisation municipale, changer les façons de faire, pour mieux servir les citoyens*, ministère des Affaires municipales et de la Métropole, avril 2000.

VILLE DE DOLLARD-DES-ORMEAUX, *Plan d'urbanisme*, Eva Caragianis, urbaniste-conseil, 1989.

VILLE DE MONT-ROYAL, *Plan d'urbanisme*, 1991.

VILLE DE PIERREFONDS, *Plan d'urbanisme*, SOMER, 1989.

VILLE DE QUÉBEC (1992), *L'étalement urbain*, Ville de Québec, Service de la planification.

VILLE DE SAINT-LAURENT, *Plan d'urbanisme, Annexe 1 au règlement du plan d'urbanisme*.

Les sources tirées d'Internet

Agence métropolitaine de transport :
<http://www.amt.qc.ca>

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, France :
<http://www.transports.equipement.gouv.fr>

Ministère des Transport du Canada :
<http://www.tc.gc.ca>

Ministère des Transports du Québec :
<http://www.mtq.gouv.qc.ca>

Transport 2000 Canada :
<http://www.transport2000.ca>

University of California Transportation Center :
<http://socrates.berkeley.edu/~uctc/>

Ville de Montréal :
<http://www.ville.montreal.qc.ca>

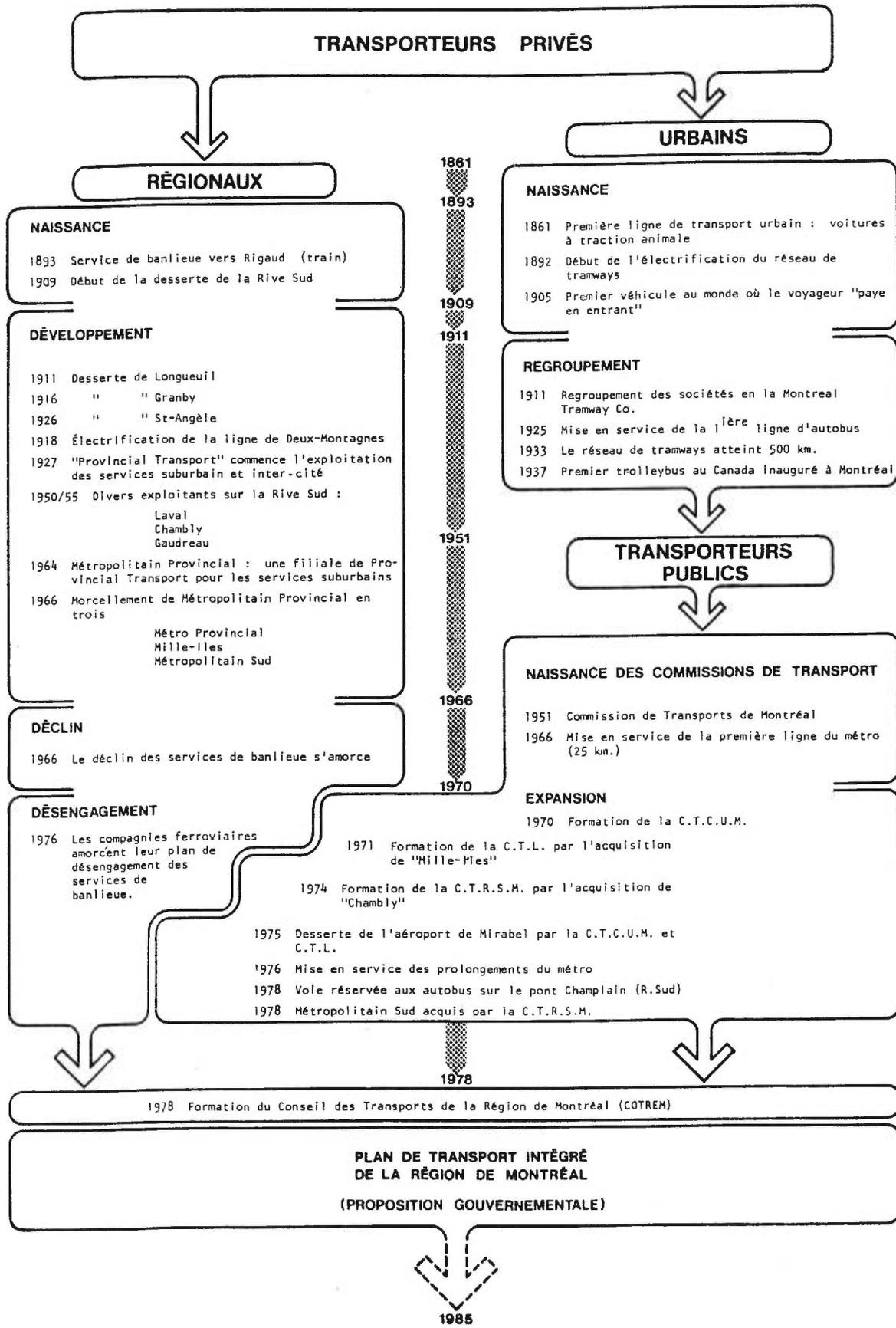
Annexes

Annexe 1

Figure 1

***Évolution des transports en
commun dans la région de
Montréal***

Figure 1
ÉVOLUTION DES TRANSPORTS EN COMMUN
DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL



Annexe 2

Figure 2

***Achalandage des lignes de trains
de banlieue Montréal/Deux-
Montagnes, et Montréal/Rigaud,
1965-1999***

Annexe 3

Figure 5

***Facteurs influençant l'impact
d'une infrastructure de transport***

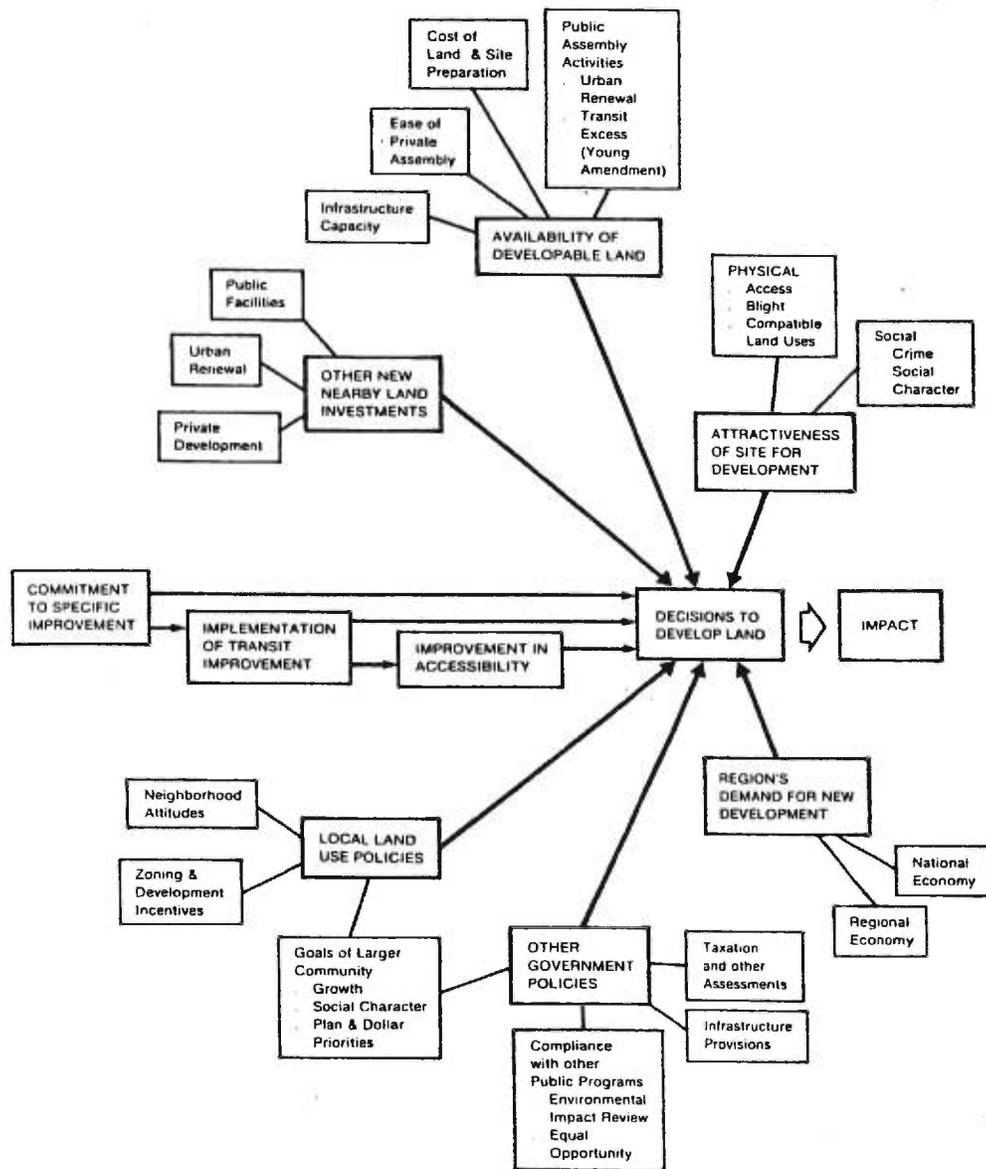


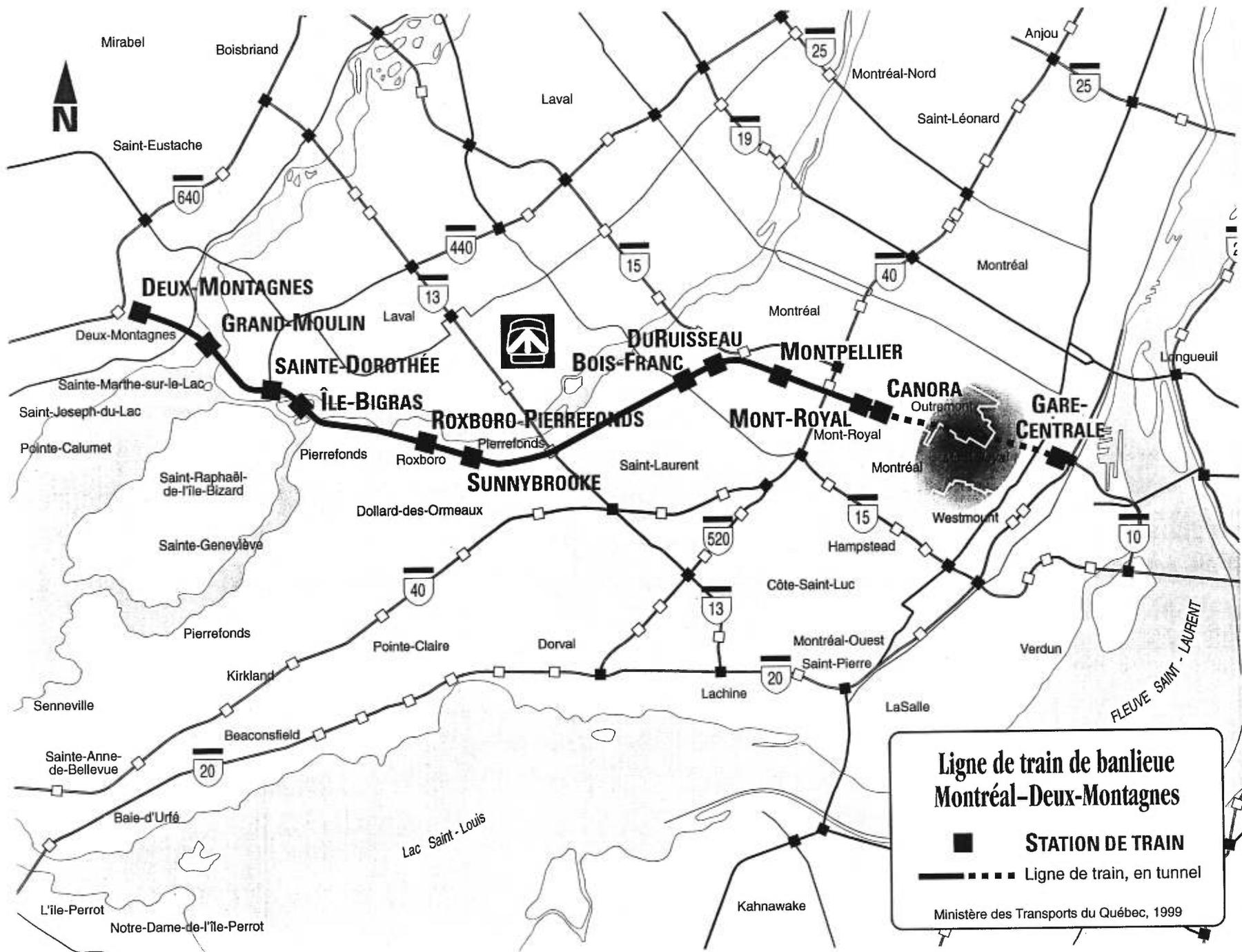
Fig. 1. Factors influencing land use impacts (Knight and Trigg, 1977).

Tiré de : Knight (1980)

Annexe 4

Figure 9

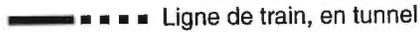
***Carte de localisation de la ligne
de train de banlieue
Montréal/Deux-Montagnes***



**Ligne de train de banlieue
Montréal-Deux-Montagnes**



STATION DE TRAIN



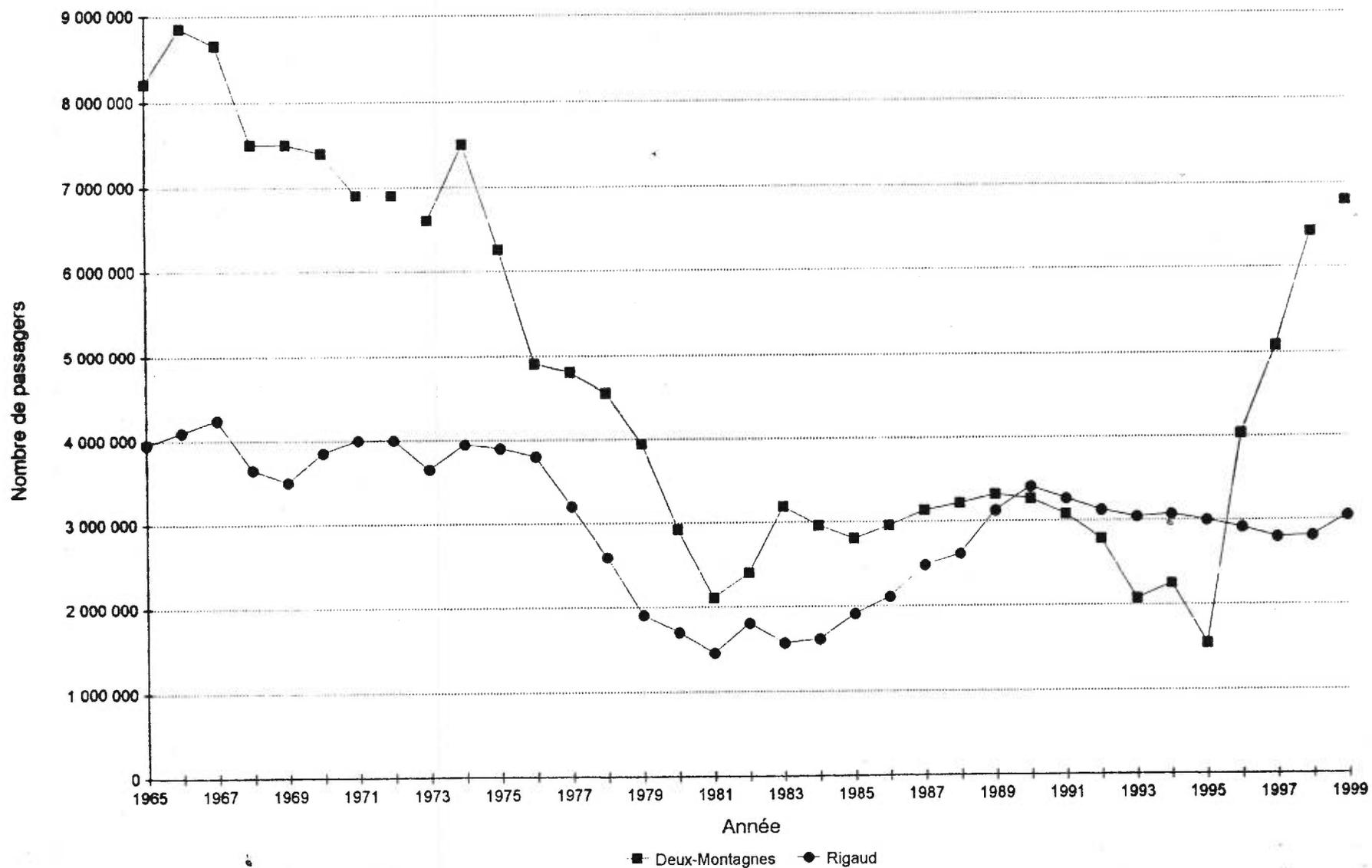
Ligne de train, en tunnel

Ministère des Transports du Québec, 1999

Annexe 5

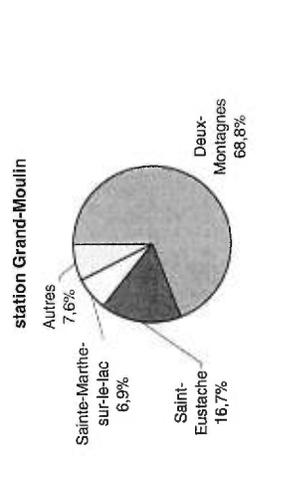
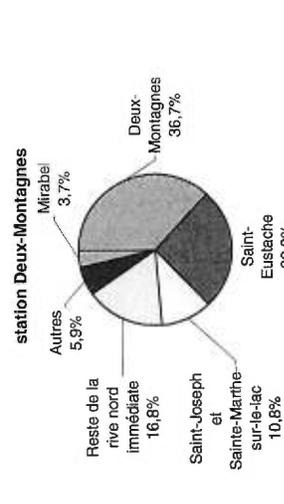
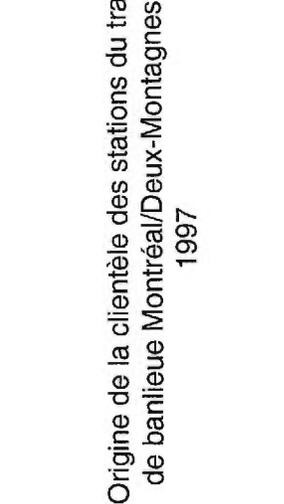
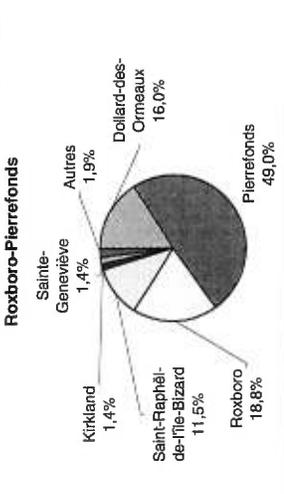
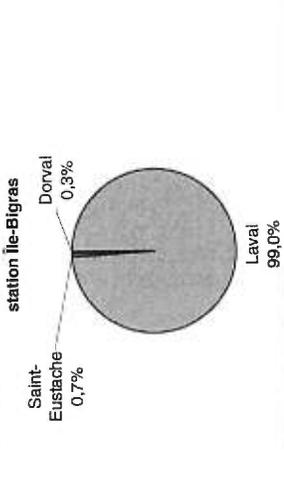
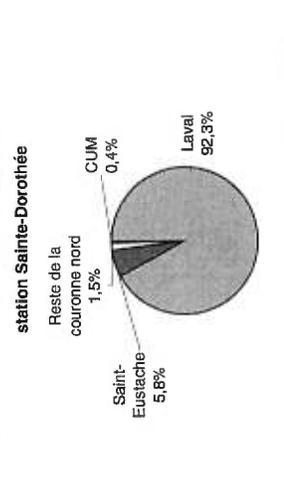
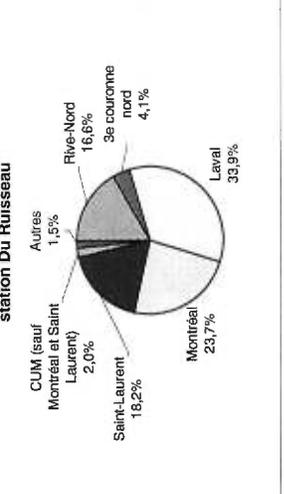
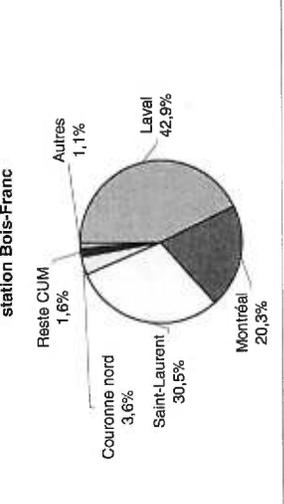
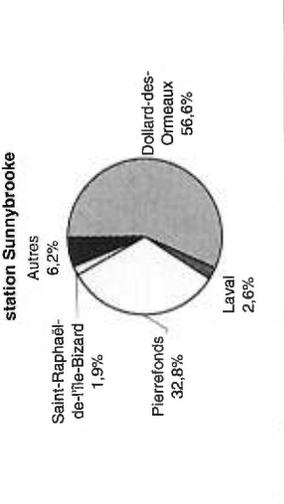
*Graphiques des origines de la
clientèle des stations*

Achalandage annuel, trains de banlieue 1965-1999



Sources : MTQ, 1996 et AMT, 2000.
Traitement : Auteur

Origine de la clientèle des stations du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes, 1997

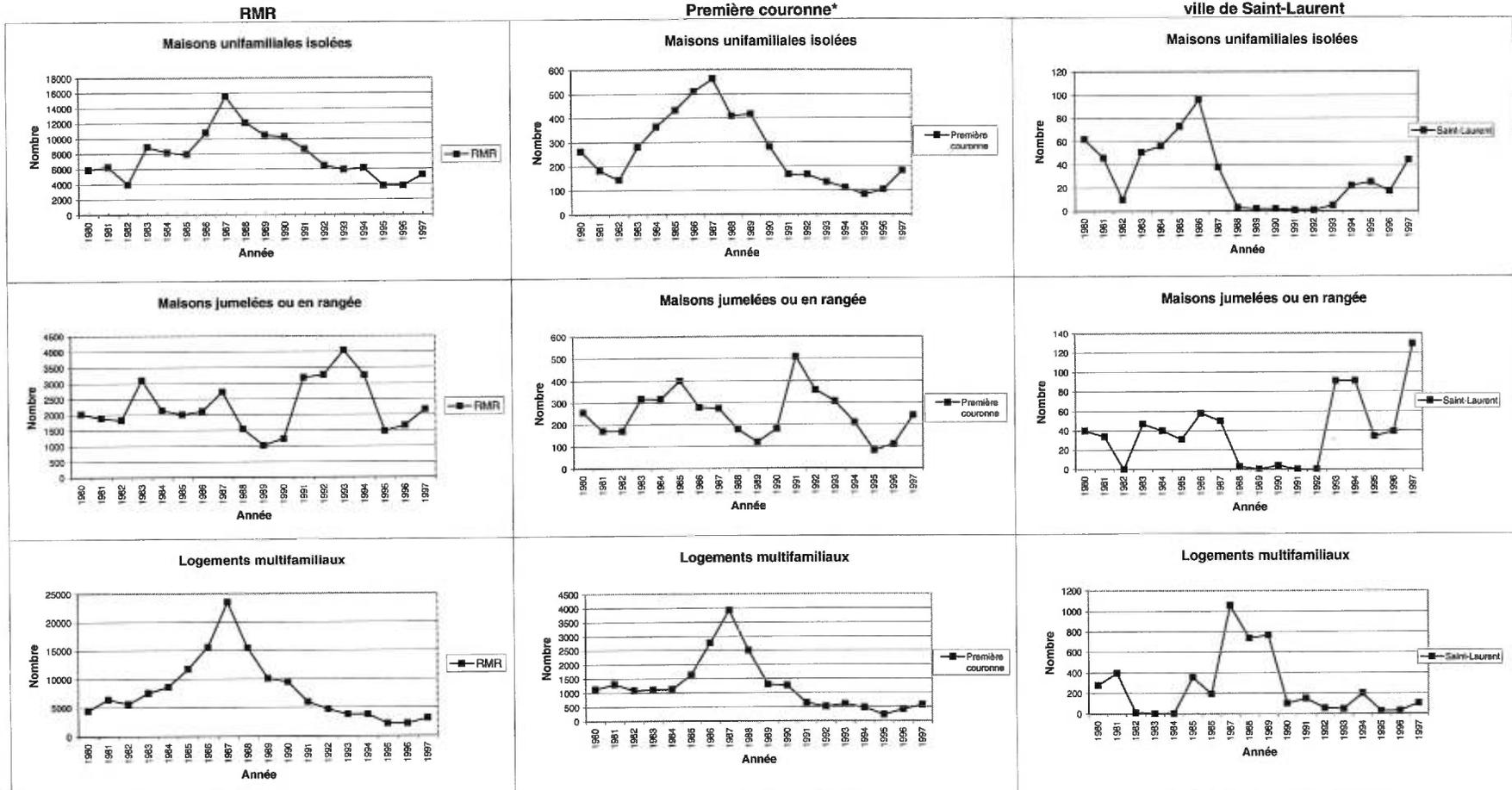
<p>station Deux-Montagnes</p>  <p>Autres 5,9%</p> <p>Mirabel 3,7%</p> <p>Deux-Montagnes 36,7%</p> <p>Reste de la rive nord immédiate 16,8%</p> <p>Saint-Eustache 26,2%</p> <p>Saint-Joseph et Sainte-Marthe-sur-le-lac 10,8%</p>	<p>station Grand-Moulin</p>  <p>Autres 7,6%</p> <p>Sainte-Marthe-sur-le-lac 6,9%</p> <p>Saint-Eustache 16,7%</p> <p>Deux-Montagnes 68,8%</p>
<p>station Sainte-Dorothée</p>  <p>Reste de la couronne nord 1,5%</p> <p>Saint-Eustache 5,8%</p> <p>CUM 0,4%</p> <p>Laval 92,3%</p>	<p>Roxboro-Pierrefonds</p>  <p>Kirkland 1,4%</p> <p>Saint-Raphaël-de-l'Île-Bizard 11,5%</p> <p>Roxboro 18,8%</p> <p>Pierrefonds 49,0%</p> <p>Dollard-des-Ormeaux 16,0%</p> <p>Sainte-Genève 1,4%</p> <p>Autres 1,9%</p>
<p>station Sunnybrooke</p>  <p>Autres 6,2%</p> <p>Saint-Raphaël-de-l'Île-Bizard 1,9%</p> <p>Pierrefonds 32,8%</p> <p>Dollard-des-Ormeaux 56,6%</p> <p>Laval 2,6%</p>	<p>station Île-Beaugrand</p>  <p>Saint-Eustache 0,7%</p> <p>Dorval 0,3%</p> <p>Laval 99,0%</p>
<p>station Bois-Franc</p>  <p>Reste CUM 1,6%</p> <p>Couronne nord 3,6%</p> <p>Saint-Laurent 30,5%</p> <p>Laval 42,9%</p> <p>Autres 1,1%</p>	<p>station Du Ruisseau</p>  <p>CUM (sauf Montréal et Saint-Laurent) 2,0%</p> <p>Rive-Nord 16,6%</p> <p>3e couronne nord 4,1%</p> <p>Montréal 23,7%</p> <p>Saint-Laurent 18,2%</p> <p>Laval 33,9%</p>
<p>station Montpellier</p>  <p>Autres 4,0%</p> <p>Montréal 10,1%</p> <p>Saint-Laurent 85,8%</p>	<p>station Canora</p>  <p>Outremont 5,1%</p> <p>Autres 0,6%</p> <p>Montréal 48,1%</p> <p>Mont-Royal 46,2%</p>
<p>station Mont-Royal</p>  <p>Autres 4,2%</p> <p>Montréal 1,8%</p> <p>Mont-Royal 94,0%</p>	<p>station Du Ruisseau</p>  <p>CUM (sauf Montréal et Saint-Laurent) 2,0%</p> <p>Rive-Nord 16,6%</p> <p>3e couronne nord 4,1%</p> <p>Montréal 23,7%</p> <p>Saint-Laurent 18,2%</p> <p>Laval 33,9%</p>

Source: Ministère des Transports, 1998

Annexe 6

*Mises en chantier,
ville de Saint-Laurent*

Mises en chantier, 1980-1997



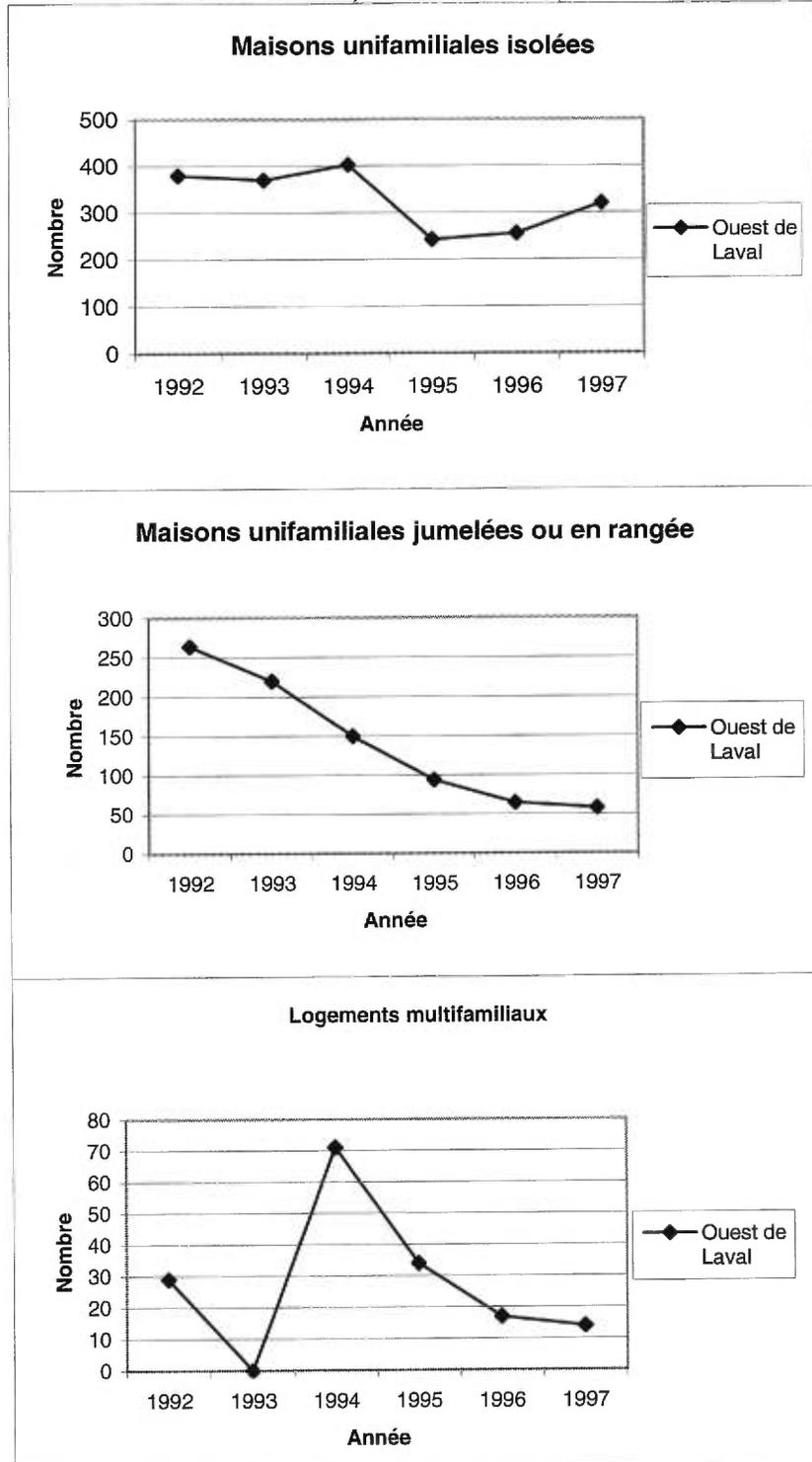
Source: Société canadienne d'hypothèque et de logement, 1998

*: Première couronne = Anjou, Côte-Saint-Luc, Lachine, LaSalle, Montréal-Nord, Saint-Léonard, Greenfield Park, Longueuil et Saint-Lambert.

Annexe 7

*Mises en chantier,
ville de Laval*

Mises en chantier, ouest de Laval*, 1992-1997

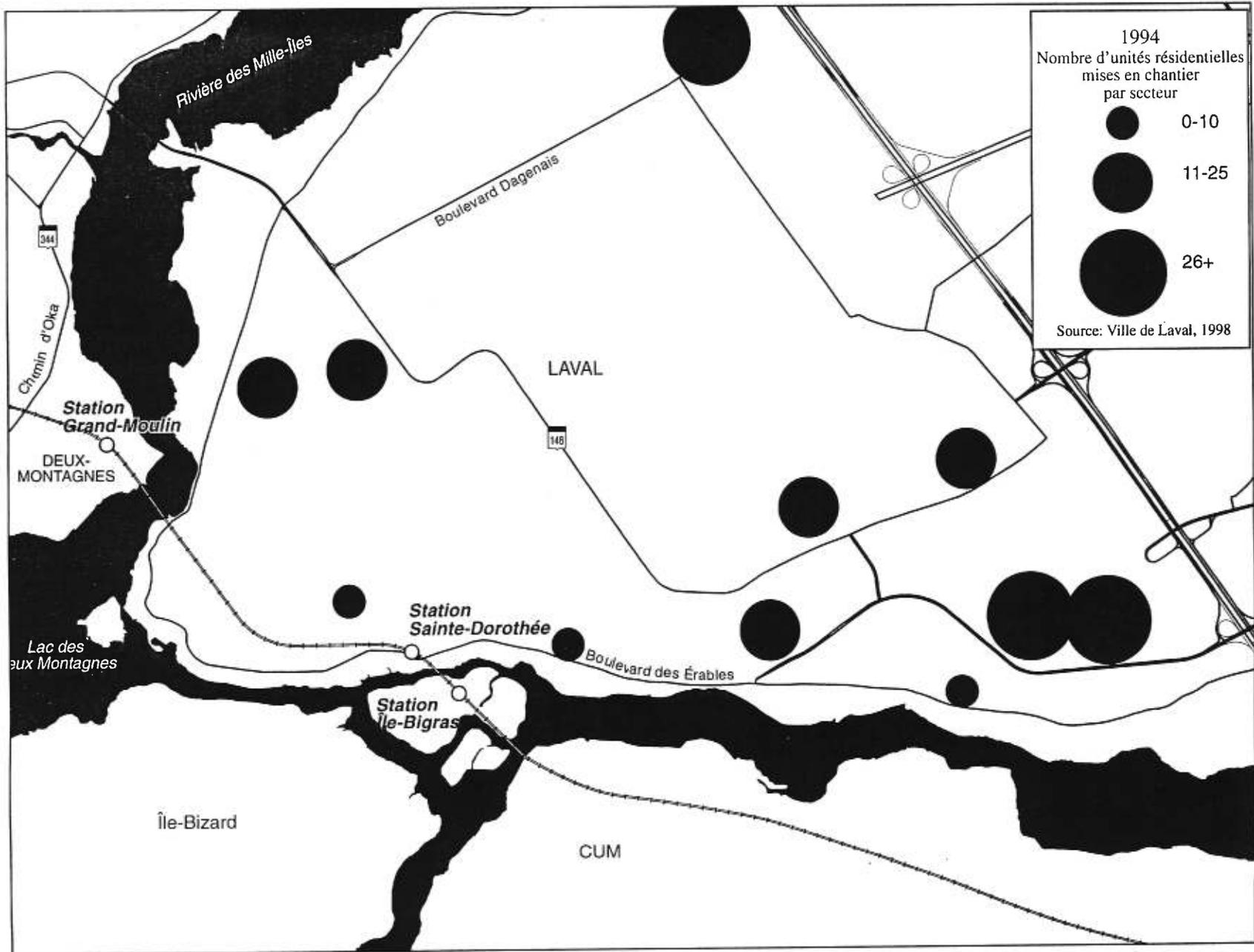


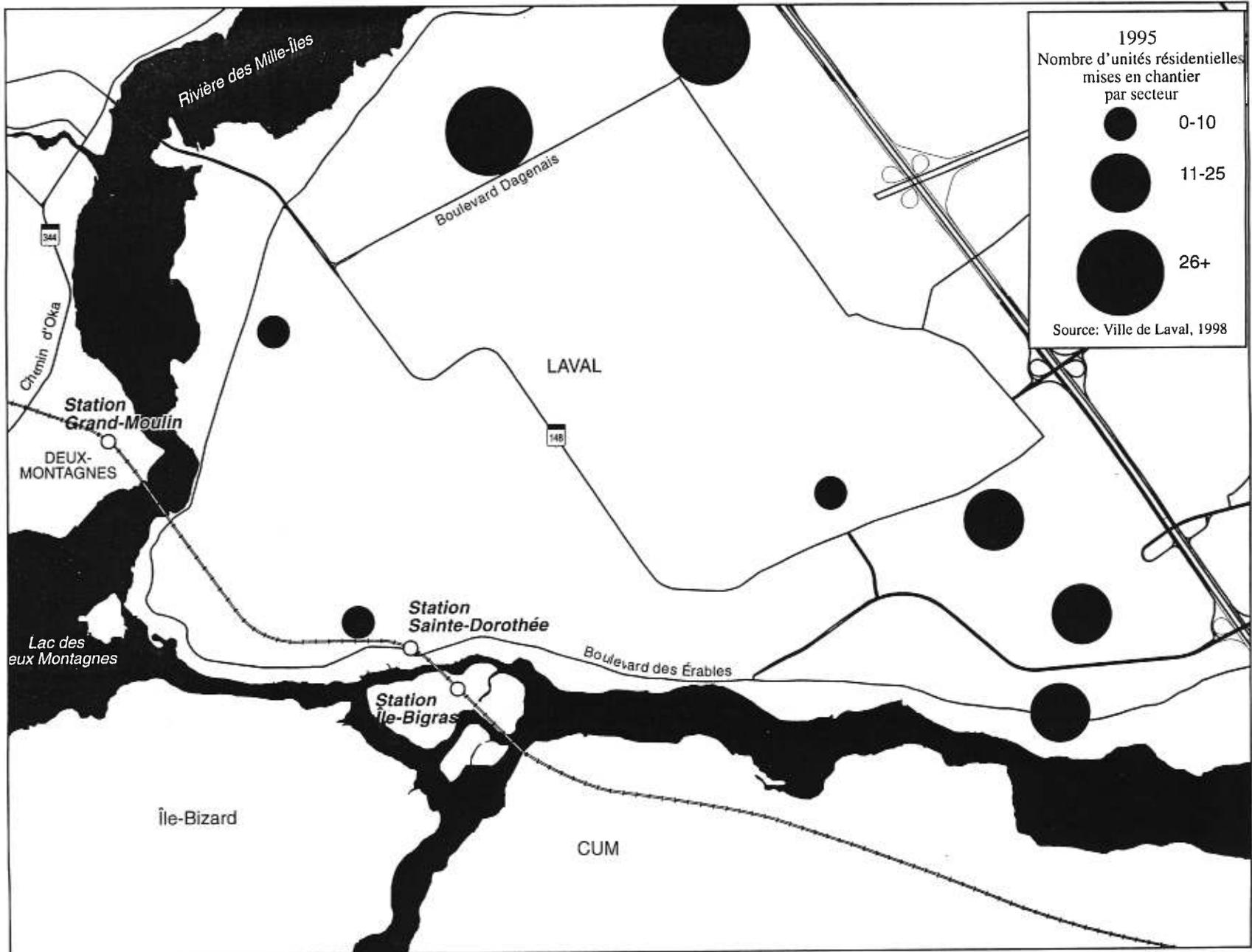
Source: ville de Laval, service de l'urbanisme, 1998.

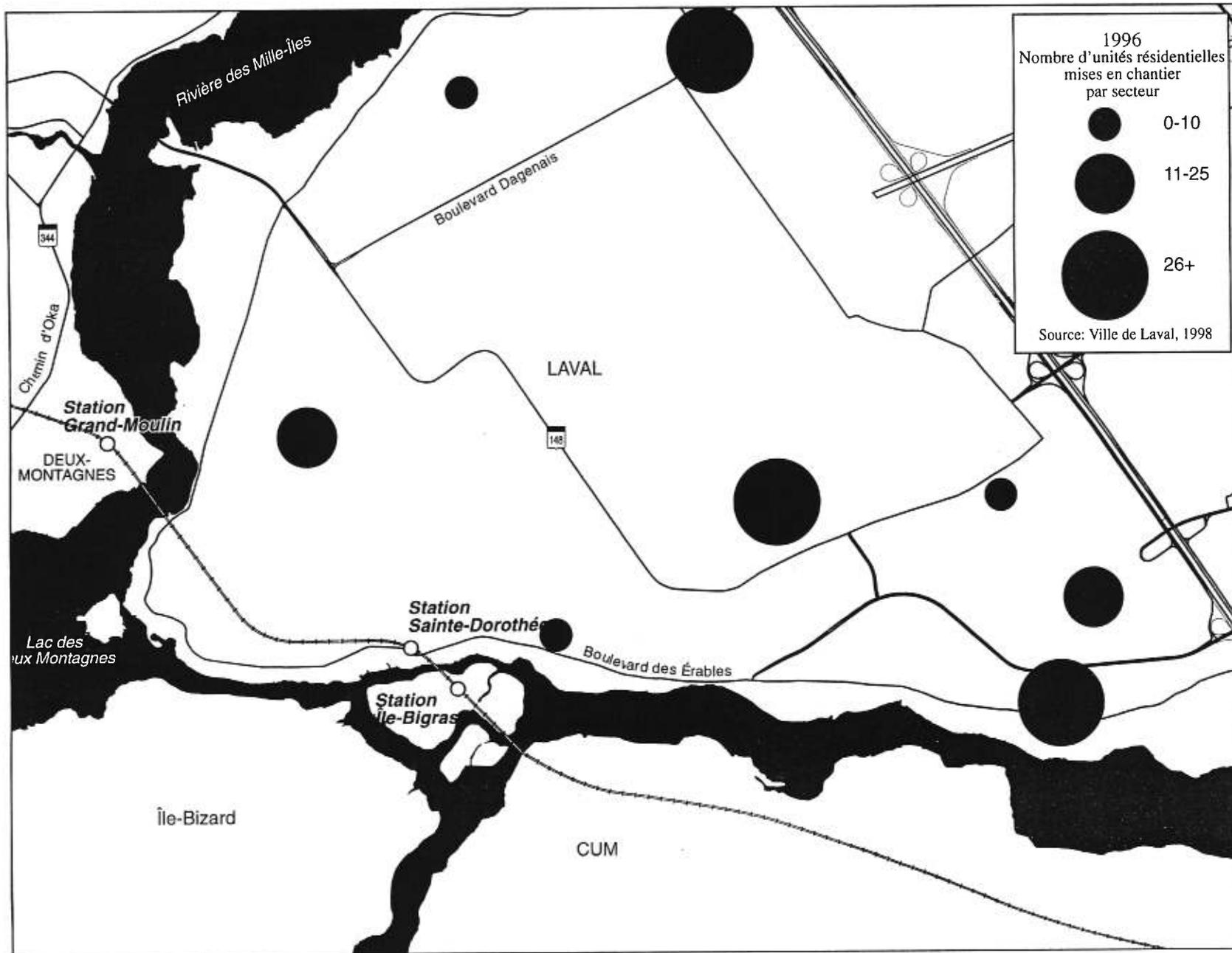
*: ouest de Laval = quartiers Fabreville, Laval-Ouest, Laval-sur-le-lac et Sainte-Dorothée

Annexe 8

*Carte des mises en chantier,
ville de Laval*







Rivière des Mille-Îles

Boulevard Dagenais

344
 Chemin d'Oka

Station
 Grand-Moulin

DEUX-
 MONTAGNES

LAVAL

148

Lac des
 Deux Montagnes

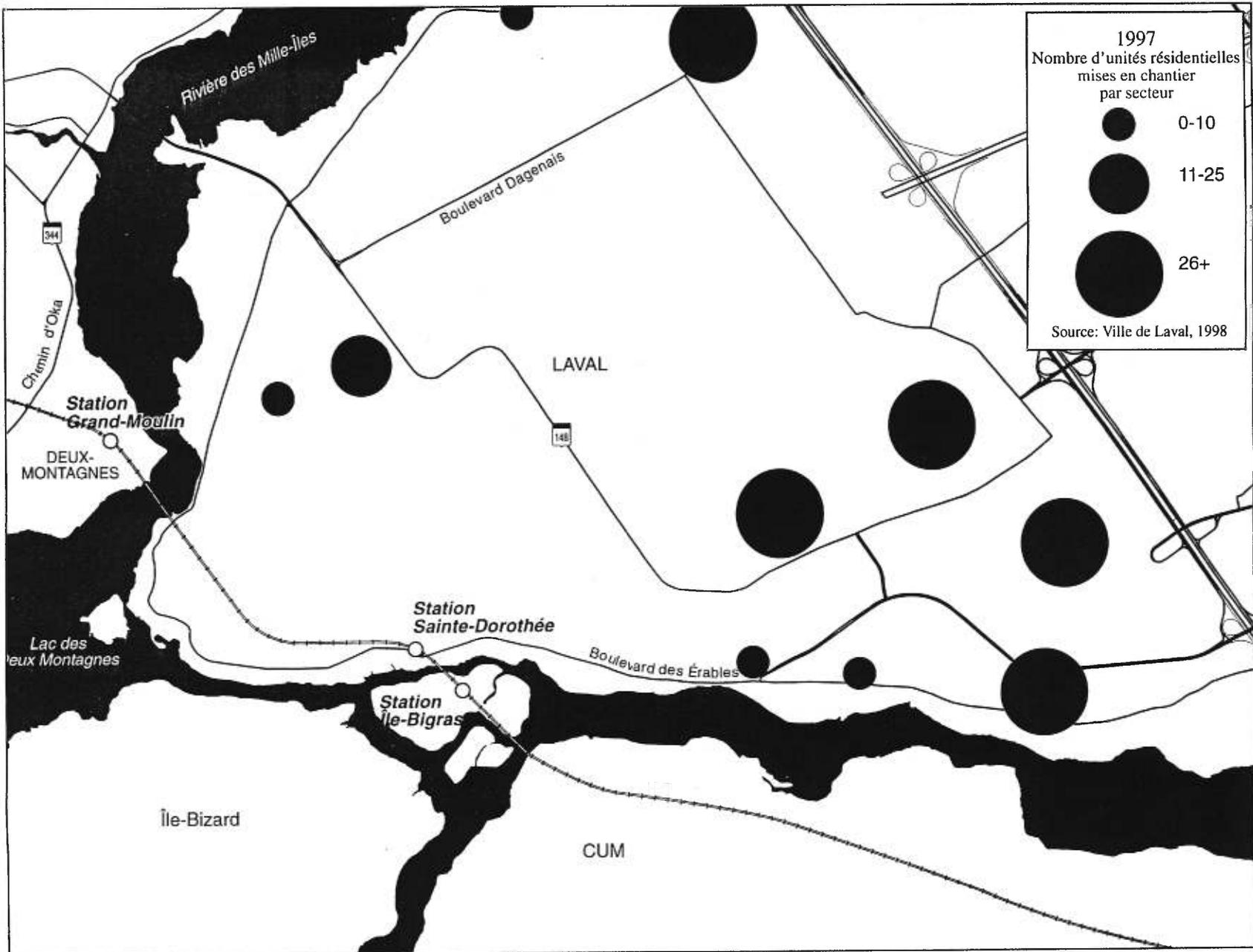
Station
 Sainte-Dorothée

Boulevard des Érables

Station
 Île-Bigras

Île-Bizard

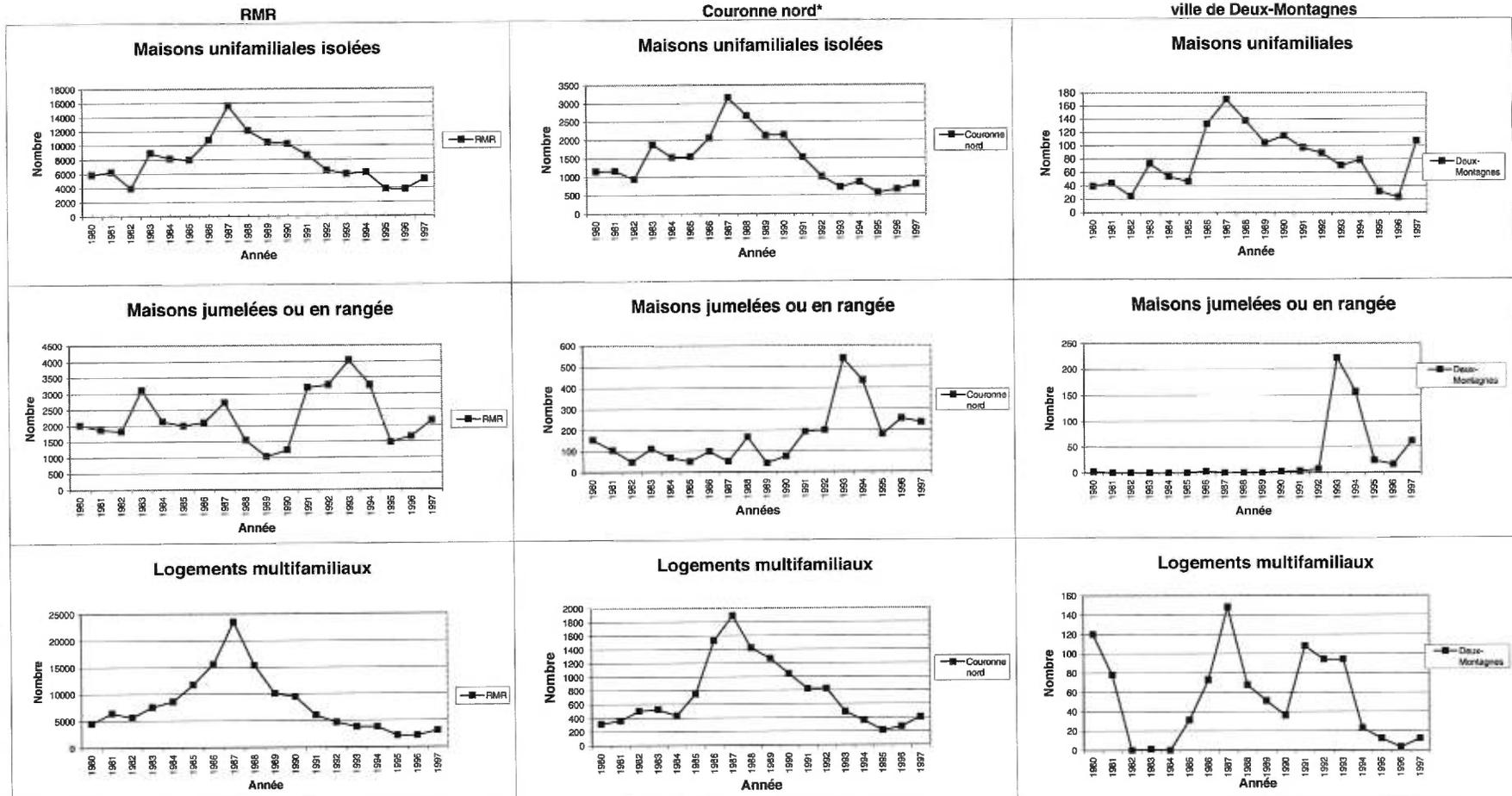
CUM



Annexe 9

*Mises en chantier,
ville de Deux-Montagnes*

Mises en chantier, 1980-1997



Source: Société canadienne d'hypothèque et de logement, 1998

*: Couronne nord = Saint-Eustache, Sainte-Marthe-sur-le-lac, Boisbriand, Saint-Thérèse, Rosemère, Lorraine, Bois-des-Filion, Terrebonne, Lachenaie et Repentigny.