

CONGRÈS INFRA 2012

SÉANCE : DENSIFICATION URBAINE FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF INFRASTRUCTURES MUNICIPALES - CERIU -

Le transport durable : Densification, projets et financement

David B. Hanna
Département d'études urbaines et touristiques
Écoles des sciences de la gestion
Université du Québec à Montréal
19 novembre 2012

**CMM: COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL
FINI LA FUITE EN AVANT
C'EST LE TEMPS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE**

Le PMAD adopté le 12 mars 2012
mandate une nouvelle forme urbaine
et une nouvelle formule de mobilité



Densification
par T-O-D
(Transit-oriented-development)



Financement
des
transports collectifs

LES CHOIX DU PASSÉ

LE MILIEU DE VIE - LE RÉSIDENTIEL

Maison rêve autonome et tranquille mais grevée de lourdes conséquences :

Aucun service local; même pas un dépanneur.

Aucun trottoir pour marcher et jouer; aucune destination marchable non plus.

Vaste superficie asphaltée à déneiger et entretenir; coûteux et inutile.

Vaste superficie gazonnée à entretenir; bruyant et temps perdu.

Faible densité (6 à 18 logements/hectare) donc impossible à rejoindre par transport collectif.

Dépendance totale de l'automobile; voire plusieurs autos; très coûteux.



LAVAL 1977

D. HANNA

OÙ SONT LES HUMAINS?

PEUT-ON PROPOSER MIEUX EN 2012?

LES CHOIX DU PASSÉ

LE MILIEU DE VIE – LE COMMERCE



D. HANNA PLACE GREENFIELD PARK 2012

Axe commerçant classique conçu pour l'automobile, mais grevé de lourdes conséquences:

- Centres d'achats et bandes commerciales espacés les uns par rapport aux autres pour rendre la marche quasi impossible
- Vastes boulevards à 6 ou 8 voies et vastes stationnements de chaque bord rendent le magasinage transversal quasi impossible tant pour l'automobiliste que le piéton
- Piétonnage, cyclisme, transport collectif presque impossibles



OÙ SONT LES HUMAINS?

BOUL. TACHÉ 2012

D. HANNA

PEUT-ON PROPOSER MIEUX EN 2012?

CMM

LE GRAND MONTRÉAL A QUAND MÊME DES LIGNES DE FORCE INCOMPARABLES EN AMÉRIQUE

- La métropole la plus dense de l'Amérique du nord
28 personne à l'hectare
- La métropole a l'un des systèmes de transport collectif les plus performants en Amérique du nord
Prix 2010 « meilleur réseau en Amérique du nord » décerné à la STM
Part modal métropolitain: 16.6% en transport collectif en 2008
- Un des centre-ville les plus multifonctionnel et dynamique de l'Amérique, championne avec New-York sur le plan habitation au centre-ville (autour de 3%, de loin supérieur aux autres villes)
- Le réseau de ville souterraine le plus vaste avec 43 km de couloirs commercialisés accueillant 500 000 personnes en hiver par jour
- Le métro sur pneus avec une architecture et un art distinct par station lié à la ville souterraine

LES NON-CHOIX DU PASSÉ ET LES COÛTS ÉNORMES À LA SOCIÉTÉ



Les photos parlent d'elles-mêmes
Frustration - stress - mauvais air
Camionnage bloqué dans le trafic
Perte de compétitivité
Fuite d'emplois vers d'autres métropoles
offrant une meilleure qualité de vie.

Perte économique incomparable: 1.4 à
1.9 MM\$ en frais annuels de congestion
selon calculs MTQ et Transport Canada



Sources: Montréal, une ville un blog et urb_mtl sur flickr.com

NOUS N'AVONS PLUS LE CHOIX QUE DE FAIRE MIEUX EN 2012

PRIORITÉ POUR MONTRÉAL DÉGAGER LES AUTOROUTES AVEC DU TRANSPORT COLLECTIF PERFORMANT



- Interstate 405 à Portland en plein centre-ville, jour de semaine
Fluidité restaurée grâce aux transports collectifs
- Les coûts de congestion à Montréal totalisent entre 1.4 et 1.9 MM\$ chaque année (MTQ, Transports Canada)
- Cet argent disparu sans aucun gain économique nous dérobe de notre dynamisme face à nos compétiteurs
- L'industrie nous exige du *Just-in-time* alors que Montréal livre du *Toujours – trop-tard*

CEUX QUI ONT FAIT LE CHOIX DURABLE

Quelques extraits de ma présentation aux municipalités « Comment faire un T-O-D »

QU'EST-CE QU'UN T-O-D (Transit-Oriented-Development)?

1. Un T-O-D est un aménagement global intégré du développement qui place les besoins humains au centre des préoccupations plutôt que ceux de l'automobile : QUALITÉ DE VIE. On parle de H-O-D (Human-Oriented-Development).
2. Un T-O-D est centré sur le piéton (et le cycliste) en privilégiant la densité et la convivialité, puis la mixité fonctionnelle, socio-économique et démographique, dans un développement intégré ayant typiquement 1 km de rayon: RENTABILITÉ.
3. La circulation automobile se fait lentement sur un réseau secondaire à celui du piéton ou du cycliste; le stationnement est donc très limité et généralement caché dans les bâtiments: SOCIABILITÉ, CONVIVIALITÉ.
4. Le T-O-D est structuré autour d'un axe de transport important : train, métro, rail léger (SLR), corridor d'autobus (SRB); le concept T-O-D offre une qualité de vie jusqu'alors introuvable en banlieue grâce à la proximité des services locaux, la diversité sociale et le sentiment de sécurité que ça dégage, l'offre incomparable de transport collectif, le design urbain stimulant : EFFICACITÉ, SÉCURITÉ.

CEUX QUI ONT FAIT LE CHOIX DURABLE LEUR MODE DE VIE

T-O-D CONCEPTUEL : Le cœur du projet à San Jose, CA 1991



Peter Katz
The New Urbanism

- Un square public en face de la gare entouré de condos sur commerces de proximité, cafés, magasins de gourmandises, etc...
- Le piéton est roi ici et les projets résidentiels sont avoisinants; densité et convivialité étant les mots d'ordre. C'est la point de référence central.

CEUX QUI ONT FAIT LE CHOIX DURABLE LEUR MODE DE VIE

PORTLAND : BEAVERTON : GARE SLR BEAVERTON CENTRAL
NOUVEAU DÉVELOPPEMENT T-O-D À 22KM DE LA VILLE
(Ste-Rose est à 22km et St-Basile à 24km du centre-ville de Montréal par train)



Projet T-O-D The Crescent : Condos de luxe sur café-terrasses et restaurants; Antrem College en face de l'autre côté de la gare SLR puis bureaux hors vue à droite. C'est le concept de T-O-D à fonctions mixtes par excellence; le projet est toujours en construction (2010-2015).

CEUX QUI ONT FAIT LE CHOIX DURABLE

LEUR MODE DE VIE

PORTLAND : BEAVERTON : GARE SLR ELMONICO ET 170^E
NOUVEAU DÉVELOPPEMENT À 29KM DE LA VILLE
(Ste-Thérèse et Candiac sont à 26km du centre-ville de Montréal par train)



40 logements à l'hectare

Projet Cromwell Park : Le nouveau modèle d'unifamiliales en rangée donnant sur trottoir et jardin seulement, maximisant la sociabilité avec les voisins d'en face et de côté, avec stationnements discrets en arrière.

CEUX QUI ONT FAIT LE CHOIX DURABLE LEUR MODE DE VIE

PORTLAND : ORENCO : GARE SLR QUATAMA ET 205^E
NOUVEAU DÉVELOPPEMENT T-O-D À 35 KM DE LA VILLE
(Blainville et St-Hilaire sont à 32km du centre-ville par train)



D. HANNA



David B. Hanna

53 logements à l'hectare

Projet Arbor Way Crossing : Voie piétonne Arbor Way avec clôture esthétique, lampadaires et bancs pour s'asseoir, parmi les condos en 6-plex, menant à la gare SLR.

CEUX QUI ONT FAIT LE CHOIX DURABLE LEUR MODE DE VIE

PORTLAND : BEAVERTON : GARE SLR BEAVERTON CREEK
NOUVEAU DÉVELOPPEMENT T-O-D À 26KM DE LA VILLE
(*Ste-Thérèse et Candiac sont à 26km du centre-ville de Montréal par train*)



137 logements
à l'hectare

Projet Beaverton Creek : 4 blocs de 12 appartements chacun destinés aux bas revenus, dans ce cas-ci aux nouveaux immigrants africains, avec accès incomparable aux emplois métropolitains.

CEUX QUI ONT FAIT LE CHOIX DURABLE LEUR MODE DE VIE

SLR à Portland



D. HANNA

127 véhicules couplés en double
332 personnes confortables par train
660 autobus en plus
325,000 personnes par jour
1.8M population totale

Adapté pour
bicyclettes



Adapté aux handicapés : pousser sur gros boutons jaunes et la rampe sort

QUELQUES PROJETS DURABLES STRATÉGIQUES

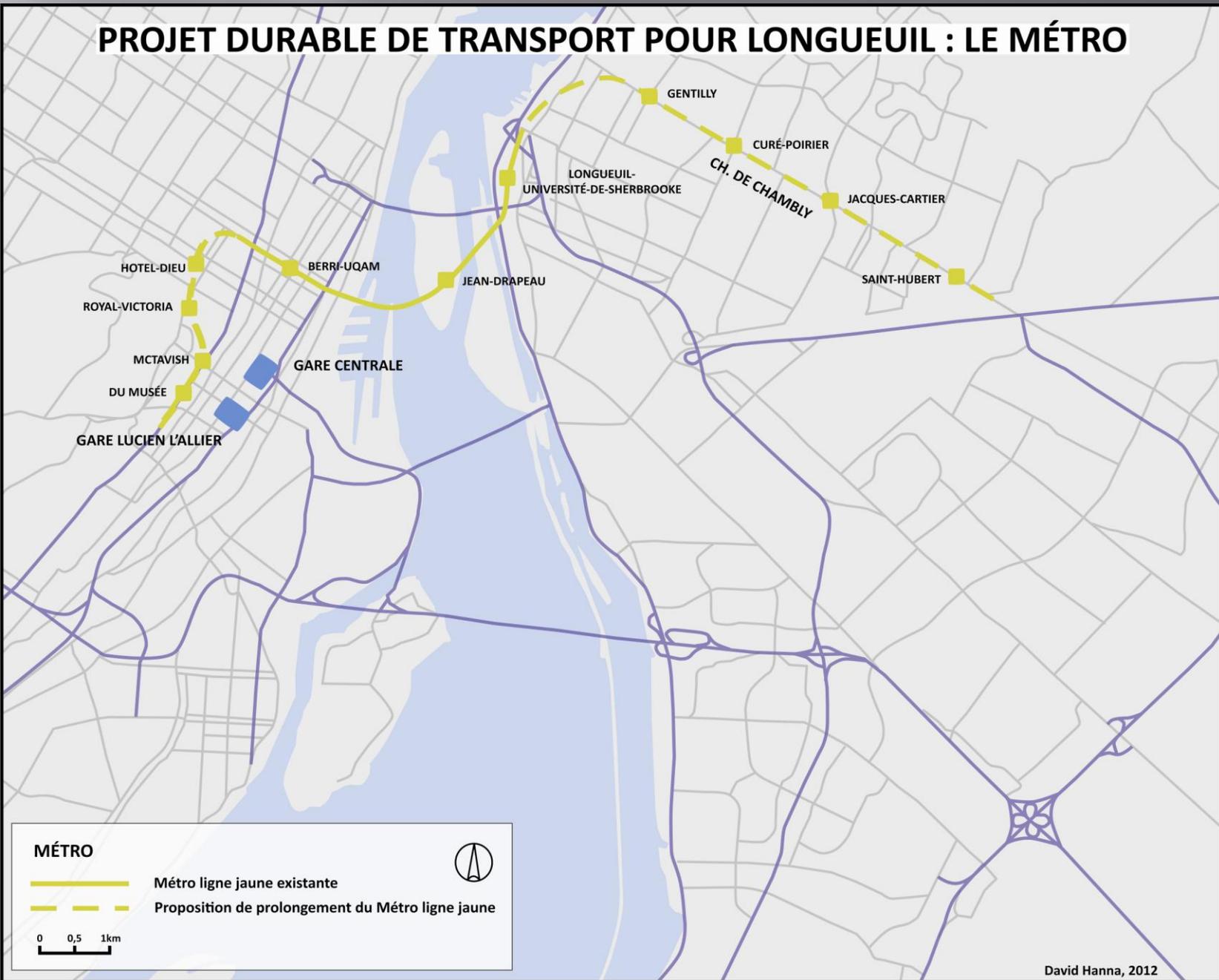
TERRITOIRE SÉLECTIONNÉ:

L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

EXEMPLE DE PROJETS STRUCTURANTS DURABLES À ENTREPRENDRE PAR CMM + AMT + STM + RTL + MONTRÉAL + LONGUEUIL

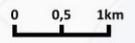
1. Le prolongement du **métro ligne jaune** dans les deux sens avec T-O-D au terminus.
2. La remise en place du **SLR Pont Victoria** à Montréal avec T-O-D linéaire sur le boulevard Taschereau
3. La remise en place de la mesure d'urgence de 1991 de **deux trains de banlieue** par période de pointe depuis le stationnement Chevrier à la gare Centrale

PROJET DURABLE DE TRANSPORT POUR LONGUEUIL : LE MÉTRO



MÉTRO

-  Métro ligne jaune existante
-  Proposition de prolongement du Métro ligne jaune



PROJET PRIORITAIRE 1: PROLONGER LE MÉTRO LIGNE JAUNE DANS LES DEUX SENS

Partenaires: Québec, Montréal, Longueuil, STM

JUSTIFICATIF DURABLE QUI PERMET DE LA PRIORISER SUR TOUT AUTRE PROJET

- Le plus couteux du réseau, le tunnel sous le fleuve St-Laurent avec les deux terminus, a été ouvert en 1967.
- Mais cette ligne va nulle part, contrairement à toute autre ligne de métro au monde.
- La ligne est tellement courte qu'il faut conduire les métros en manuel limité à 5 trains maximum.
- C'est comme un pont d'autoroute qu'on peut traverser mais qui n'est rattaché à aucune autoroute.

BONUS 2012

Avec la lumière actuelle sur la corruption, ces prolongements de métro ne couleraient, pas si cher qu'à Laval où les contracteurs et le régime municipal Vaillancourt ont sans doute empochés des pourcentages énormes, expliquant les dépassements de coûts exorbitants.

PROJET PRIORITAIRE 1: PROLONGER LE MÉTRO LIGNE JAUNE DANS LES DEUX SENS

LOGIQUE DE PROLONGEMENT DANS LONGUEUIL:

- S'enligner sur l'axe de densité, le chemin de Chambly
- Ouvrir trois stations au carrefours stratégiques: GENTILLY, CURÉ-POIRIER, JACQUES-CARTIER
- Terminus dans le futur T-O-D St-Hubert, qui devra être très dense, avec rabattement sur la ligne AMT St-Hilaire afin de maximiser l'offre de transport

LOGIQUE DE PROLONGEMENT DANS MONTRÉAL:

- Le tunnel actuel se terminant au Carré St-Louis, la ligne devrait se diriger là où les gens veulent aller: le centre-ville
- En exploitant d'abord l'axe Des Pins, on ouvre deux stations hospitalier et universitaire: Hôtel Dieu et Royal Victoria
- En descendant sur l'axe Sherbrooke, on ouvre deux stations centre-ville des affaires, universitaire et culturel: Mc Tavish et du Musée

BONUS PATRIMOINE

Les quatre stations portent des noms historiques incontestables