

Longueuil, le 21 novembre 2025

Marie-Michèle Cauchy  
Directrice des milieux de vie durables et prospères  
Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

**Objet : Questions non répondues à la soirée d'information du 19 novembre -  
démarche participative sur la mobilité durable**

Bonjour,

Nous vous remercions encore une fois d'avoir participé à notre soirée d'information du 19 novembre 2025 dans le cadre de la démarche participative sur la mobilité durable et sécuritaire.

Comme convenu, plusieurs questions étant restées sans réponses par manque de temps, les voici. Nous aimerions une réponse écrite d'ici le mercredi 26 novembre.

1. L'urbanisation, le zonage et la planification du territoire ne devraient-ils pas être les premiers éléments à prendre en compte afin de s'assurer d'un développement, où l'on puisse vivre, travailler et magasiner à proximité de notre résidence ?

*En effet, ce sont des leviers fondamentaux afin de créer des quartiers à échelle humaine visés au Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé. La planification du territoire doit également tenir compte de la mobilité durable. Lorsque cette dernière est réfléchi au même moment, l'impact pour le développement est plus important. La planification du territoire et le transport contribuent tous deux à la qualité de vie de la population, à l'environnement, et ont un impact sur le développement de l'économie locale d'une région en dynamisant une rue, un secteur.<sup>1</sup>*

2. Est-ce que la CMM planifie une plus grande utilisation du fleuve St-Laurent et de ses affluents pour le transport en commun ?

*La planification et la coordination du transport collectif sont sous la responsabilité de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM). Cette dernière organise un service de navette fluviale depuis 2022.<sup>2</sup>*

---

<sup>1</sup> Cette section est la réponse de Marie-Michèle Cauchy, de la CMM

<sup>2</sup> Cette section est la réponse de Marie-Michèle Cauchy, de la CMM



3. Est-ce que le transport en commun devrait être financé à 100% par les impôts (un peu comme les routes) ?

*3 principaux contributeurs participent au financement du transport collectif : les usagers avec la tarification des titres de transport, les municipalités par la RFU et les quotes-parts et les gouvernements par des subventions. Il est possible de constater qu'au budget du gouvernement du Québec, le ratio d'investissement entre le transport routier et le transport collectif est nettement à l'avantage du transport routier. Le Grand Montréal réclame depuis plusieurs années plus d'équité et de prévisibilité pour le financement du transport collectif.<sup>3</sup>*

4. Croyez-vous qu'il soit possible de « réduire » dans un système qui exige toujours une croissance économique ?

*L'un des principaux objectifs du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) révisé vise à réduire la dépendance à l'automobile et plus particulièrement à l'auto solo. La CMM via son PMADR adhère aux principes de l'approche RTA soit :*  
***R**éduire les déplacements motorisés ou les distances à parcourir;*  
***T**ransférer vers des moyens de transport moins énergivores;*  
***A**méliorer l'efficacité des véhicules en réduisant leur empreinte carbone.*  
*De plus, le PMADR vise à ce que 70% des nouveaux logements soient situés dans un secteur accessible au transport collectif d'ici 2046, ce qui permettrait un transfert modal de l'auto vers des modes plus durables et de réduire ainsi les déplacements automobiles.<sup>4</sup>*

Merci pour votre précieuse collaboration  
En vous transmettant mes salutations les plus distinguées,  
Léopold Lehmann – Stagiaire en participation publique

---

<sup>3</sup> Cette section est la réponse de Marie-Michèle Cauchy, de la CMM

<sup>4</sup> Cette section est la réponse de Marie-Michèle Cauchy, de la CMM