

Québec, le 30 août 2007

Madame Christiane Bolduc  
Service des affaires corporatives  
Direction du greffe  
Division des commissions et du suivi  
275, rue Notre-Dame Est, bureau R-134  
Montréal (Québec)  
H2Y 1C6

Madame,

C'est avec plaisir que nous vous faisons parvenir, au nom M. Paul A. Pelletier, président-directeur général de CAA-Québec, le mémoire que nous désirons soumettre à la Ville de Montréal dans le cadre de la consultation publique qui a présentement lieu sur le projet de Plan de transport récemment soumis à la population.

Recevez, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Sophie Gagnon, directrice  
Relations publiques et gouvernementales



**CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE PLAN DE TRANSPORT DE  
MONTRÉAL**

**RÉINVENTER MONTRÉAL**

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR CAA-QUÉBEC**

**MONTRÉAL, LE 29 AOÛT 2007**



## TABLE DES MATIÈRES

LE PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL : UNE CONSULTATION IMPORTANTE ET BIENVENUE .....	5
PREMIÈRE PARTIE : UNE RÉFLEXION BIEN ENTAMÉE, MAIS À PRÉCISER À CERTAINS ÉGARDS - COMMENTAIRES GÉNÉRAUX.....	6
· CAA-Québec se réjouit.....	6
<i>Un plan très vert</i> .....	6
<i>Un plan intégré</i> .....	6
· CAA-Québec s'inquiète.....	6
<i>L'automobile au banc des accusés</i> .....	6
<i>Les couronnes nord et sud exclues</i> .....	7
<i>La priorisation absente</i> .....	7
· CAA-Québec suggère .....	7
<i>Les conducteurs vieillissants</i> .....	7
· Conclusion.....	8
DEUXIÈME PARTIE : LE PLAN DE TRANSPORT ET LES MEMBRES DE CAA-QUÉBEC .....	9
· La parole aux principaux intéressés (sondage) .....	9
· Les membres sont favorables à...	
<i>Le prolongement du métro</i> .....	11
<i>Le train de banlieue avant le prolongement</i> .....	11
<i>La pratique du covoiturage</i> .....	12
<i>Les stationnements incitatifs</i> .....	14
<i>La piétonnisation au centre-ville</i> .....	15
<i>L'interdiction du cellulaire au volant</i> .....	16
· Les membres disent « attention à »...	
<i>La confiance face au respect du cadre financier</i> .....	17
<i>Le projet du tramway</i> .....	17
<i>Le navette ferroviaire centre-ville/aéroport Montréal-Trudeau</i> .....	18
<i>La vitesse réduite de 50 à 40 km/h</i> .....	19
<i>La priorité par rapport à certains chantiers</i> .....	20
· Les membres disent non à...	
<i>Le péage et d'autres mesures financières</i> .....	21

· CAA-Québec et les autres chantiers .....	25
· Conclusion.....	25
<b>TROISIÈME PARTIE : AU CŒUR DU SUCCÈS DU PLAN, LE FINANCEMENT .....</b>	<b>27</b>
· <b>Tout prévoir dès maintenant .....</b>	<b>27</b>
· <b>L'appui de CAA-Québec au transport collectif.....</b>	<b>27</b>
· <b>CAA-Québec et les différentes avenues de financement.....</b>	<b>29</b>
· <b>Conclusion.....</b>	<b>32</b>
<b>RECOMMANDATIONS .....</b>	<b>33</b>
<b>ANNEXES</b>	
➤ Annexe 1 : Une année à CAA-Québec, les chiffres 2006	
➤ Annexe 2 : Sondage de CAA-Québec sur le Plan de transport 2007 de la Ville de Montréal	
➤ Annexe 3 : Consultation CAA-Québec, données sur l'utilisation du véhicule et les déplacements	
➤ Annexe 4 : Éditorial de M. Paul A. Pelletier, président-directeur général de CAA-Québec, magazine <i>Touring</i> , printemps 2001 ( <i>Modérons nos transports!</i> )	
➤ Annexe 5 : Taxes versées par les automobilistes au gouvernement du Québec, année financière 2007-2008	

## LE PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL : UNE CONSULTATION IMPORTANTE ET BIENVENUE

Parce que 438 162 de ses 914 154 membres<sup>1</sup> (48 %) sont citoyens de la grande région de Montréal, parce que la mobilité de ses membres, leur sécurité, la qualité de l'environnement dans lequel ils évoluent sont autant de questions au centre des enjeux que sous-tend la vaste réflexion que fait présentement la Ville de Montréal au nom du mieux-être de ses citoyens, CAA-Québec désire exprimer ses vues sur ce premier Plan de transport.

Organisme à but non lucratif destiné à assurer des services de qualité à ses membres<sup>2</sup>, CAA-Québec est d'abord et avant tout un regroupement qui, depuis 1904, se veut à l'écoute de ses adhérents. Et c'est principalement l'opinion de ses membres qu'il souhaite faire connaître aux autorités publiques responsables du Plan, conformément à l'objectif premier de cette consultation, soit de reconnaître le point de vue des citoyens. Il ne s'agit donc pas ici d'en présenter une analyse exhaustive, CAA-Québec ne pouvant se prétendre à ce point expert en transport.

Répartition des membres de CAA-Québec dans la région métropolitaine
47 % résident sur l'île de Montréal
27 % résident sur sa couronne nord
26 % résident sur sa couronne sud

Voilà pourquoi, après un survol des commentaires généraux de CAA-Québec sur le Plan, ce mémoire présente les résultats d'un sondage qu'a fait l'organisme auprès de ses membres de la grande région de Montréal portant sur certains chantiers et les solutions de financement proposées. Ce dernier sujet étant capital dans le succès du Plan, une partie du présent mémoire lui est spécifiquement consacrée.

---

<sup>1</sup> Au 14 août 2007

<sup>2</sup> Voir annexe 1 : *Une année à CAA-Québec, les chiffres 2006.*

## PREMIÈRE PARTIE

### UNE RÉFLEXION BIEN ENTAMÉE, MAIS À PRÉCISER À CERTAINS ÉGARDS COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

La plupart des grandes villes du monde ont un plan de transport. L'exercice que vient de réaliser la Ville de Montréal est certes pertinent afin d'apporter notamment des solutions aux sérieux problèmes de congestion routière qui touchent les artères de la métropole et de sa région. CAA-Québec voit donc d'un bon œil la démarche derrière ce plan conçu en fonction d'un horizon de 5 à 20 ans.

#### CAA-Québec se réjouit...

##### *Un plan très vert*

CAA-Québec salue l'étendue des mesures à court, moyen et long termes et la diversité des modes de transport visés. L'ampleur des projets est ambitieuse, allant par exemple de la réduction du trafic lourd dans les quartiers résidentiels au parachèvement de plusieurs grandes artères pour désengorger les petites rues ou, encore, de l'augmentation du nombre de pistes cyclables à l'accès hivernal de celles-ci. On perçoit un réel désir de la Ville d'améliorer la qualité de l'environnement de la métropole, objectif auquel adhère CAA-Québec.

##### *Un plan intégré*

On ne s'est pas contenté de la seule question du transport collectif, même si celle-ci s'avère fondamentale. Tout ce qui a rapport au transport a été couvert, que ce soit celui des personnes ou celui des marchandises. Tous les moyens de se déplacer ont été considérés. L'environnement routier ainsi que la sécurité comptent parmi les enjeux abordés. Chacun des chantiers présentés dans le Plan s'avère bien documenté et on a pris soin, la plupart du temps, de chiffrer les efforts financiers nécessaires. Manifestement, il y a eu concertation entre les différents secteurs d'activité de Montréal pour l'élaboration de ce plan. Et cela est de bon augure bien puisque certains des projets envisagés devront trouver écho dans d'autres plans d'action de la Ville. Autrement dit, cela devrait mener à une meilleure mobilisation.

#### CAA-Québec s'inquiète...

##### *L'automobile au banc des accusés*

Si CAA-Québec adhère à la stratégie principale du Plan de réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs, il croit cependant que, pour plusieurs, l'automobile demeure encore le seul moyen de transport possible. La solution n'est pas de « diaboliser » en quelque sorte l'automobile. D'autant plus que le parc automobile lui-même profitera d'ici quelques années de raffinements technologiques accrus qui contribueront à en diminuer les répercussions environnementales. Cela dit, CAA-Québec reconnaît que ces améliorations sont une chose, mais que la congestion routière en est une autre.

Quoi qu'il en soit, le Plan se doit d'être réaliste et doit composer avec la situation actuelle de la majorité. Il en va de l'adhésion populaire aux améliorations souhaitées. Les mesures incitatives et l'amélioration des services devront primer sur les mesures punitives.

### *Les couronnes nord et sud exclues*

De prime abord, il est pour le moins surprenant de constater que ce Plan, pourtant très large, n'englobe pas l'incontournable question du transport à l'extérieur de l'île de Montréal. Après tout, la Ville n'a-t-elle pas un rôle de chef de file à assumer en la matière, elle qui reçoit chaque jour des dizaines de milliers de gens habitant la banlieue et qui viennent y travailler? Il est encore plus paradoxal d'en constater l'absence, alors que les solutions de rechange à « l'auto solo » sont surtout offertes aux résidents de l'île, tandis que les péages menacent davantage les citoyens des couronnes. Quoiqu'on puisse comprendre que Montréal devait présenter le fruit de sa réflexion alors que toute la question de la gouvernance du transport en commun est toujours au cœur des débats impliquant la grande région montréalaise, il n'en demeure pas moins que le plan témoigne tout de même d'un « vide » quant à une vision d'ensemble, et ce, en dépit de quelques projets d'envergure régionale (service rapide par bus, corridor pont Champlain-Bonaventure, projets de l'AMT, etc.).

### *La priorisation absente*

Le projet de plan témoigne d'une ampleur sans précédent. Les principales préoccupations des citoyens en matière de transport y trouvent écho. Mais devant un plan d'une telle envergure, on ne peut s'empêcher de se demander par quoi on va commencer, alors que les enjeux financiers sont énormes, et que tout est loin d'être déterminé à ce chapitre. En dépit du fait que des phases successives aient été identifiées dans le cadre de certains chantiers ou parties de chantier bien précis, c'est plutôt une volonté de simultanéité dans la réalisation des 21 chantiers qu'évoque d'entrée de jeu la Ville dans les premières pages de son plan<sup>3</sup>. Or, une priorisation générale apparaît essentielle devant un tel menu afin de rendre la démarche crédible et plus réaliste. L'adhésion des citoyens au Plan en dépend en grande partie et est garante de son succès.

### **CAA-Québec suggère...**

#### *Les conducteurs vieillissants*

Le Plan aborde la question de la population vieillissante, en proposant par exemple une offre axée sur la santé en facilitant le transport « résidences pour personnes âgées/CLSC ». CAA-Québec pense que Montréal pourrait aussi, de concert avec des partenaires telle la Société de l'assurance automobile du Québec, tenir compte de façon spécifique des besoins propres aux conducteurs vieillissants. En effet, il s'agit d'un phénomène social appelé à prendre de l'ampleur au cours des prochaines décennies puisque, selon l'Association canadienne des automobilistes (CAA), un conducteur sur cinq aura plus de 65 ans d'ici 2026. À l'instar des autres pistes d'amélioration en sécurité routière intégrées au Plan, comment

---

<sup>3</sup> Plan de transport, page 13

Montréal pourrait-elle offrir un environnement routier tenant compte simultanément de cette réalité et des services facilitant la décision de devoir un jour renoncer à la conduite? Voilà un défi intéressant qui pourrait même permettre à Montréal de se positionner en tant que chef de file en la matière.

### **Conclusion de la première partie**

CAA-Québec ne peut que saluer la vision à long terme de Montréal et sa volonté d'améliorer et de diversifier son offre de transports collectifs de façon à répondre aux besoins de mobilité des citoyens ayant à se déplacer sur son territoire. Quel que soit le plan d'action détaillé qu'on élaborera pour chacun des chantiers présentés, la diversité sans précédent des projets de toute nature inhérente à ce Plan commande une priorisation qu'on ne sent malheureusement pas pour le moment dans sa version actuelle. Comme la facture est importante et que le financement ne peut s'orchestrer totalement dans le contexte budgétaire actuel, CAA-Québec estime qu'il serait plus réaliste d'y aller méthodiquement et par étapes.

## DEUXIÈME PARTIE

### LE PLAN DE TRANSPORT ET LES MEMBRES DE CAA-QUÉBEC

#### La parole aux principaux intéressés!

*Montréal est déjà un lieu exceptionnel à bien des égards. Nous proposons un projet ambitieux, stimulant et qui se veut rassembleur : celui de réinventer notre avenir, en misant encore plus sur le développement durable et la qualité de vie! Nous espérons que tous les citoyens vont s'y reconnaître!*

André Lavallée, membre du comité exécutif de Montréal et responsable du transport collectif et de l'aménagement urbain<sup>4</sup>

Dans le cadre de la présente consultation, le devoir de CAA-Québec est d'abord et avant tout de faire connaître l'opinion des gens qu'il représente. Voilà pourquoi il a décidé de sonder l'avis de ses membres directement concernés par ce Plan. Autrement dit, il a voulu savoir si ses membres citoyens de Montréal et de sa région immédiate se reconnaissent dans ce Plan.

Les répondants au sondage de CAA-Québec					
Quelques données					
<b>Hommes</b>	61,0 %				
<b>Femmes</b>	39,0 %				
<b>Lieu de résidence</b>					
Île de Montréal	48,9 %	Couronne nord	26,1 %	Couronne sud	25,0 %
<b>Lieu d'emploi</b>					
Île de Montréal	70,1 %	Couronne nord	13,4 %	Couronne sud	16,5 %
<b>Raison d'utilisation de l'automobile</b>					
Travail/études	9,0 %	Besoins autres	37,4 %	Les deux	52,6 %
<b>Mode de transport pour le travail si n'utilisent pas de véhicule personnel</b>					
Transports en commun	48,7 %	Marche	15,7 %		
Vélo	14,7 %	Covoiturage	9,9 %	Taxi	5,2 %

Plus précisément, parce qu'il estime que le projet de Plan s'adresse autant à ses membres résidant sur l'île qu'à ceux qui habitent les couronnes nord et sud, il a jugé important d'établir des échantillons de répondants distincts pour Montréal, Laval et la couronne nord, ainsi que Longueuil et la couronne sud, pour ensuite en comparer les résultats.

<sup>4</sup> Citation tirée du document de consultation sur le Plan de transport 2007 de la Ville de Montréal

Comme il était impossible de les sonder sur l'ensemble des chantiers du Plan, CAA-Québec a dû cibler ses questions. On peut consulter en annexe<sup>5</sup> le questionnaire qu'il a soumis, en juillet dernier, à un échantillonnage représentatif<sup>6</sup> de la portion de ses membres habitant la grande région de Montréal. Parmi les objectifs visés se trouvaient notamment ceux-ci :

- vérifier jusqu'à quel point, en tant qu'automobilistes, ils pouvaient se montrer concernés par les efforts de la Ville de Montréal quant à certains des grands projets identifiés;
- obtenir de leur part une priorisation parmi un choix de divers chantiers particulièrement importants;
- voir dans quelle mesure et dans quel contexte ils peuvent encore être convaincus d'utiliser davantage le transport collectif;
- connaître leur évaluation de diverses mesures de financement dans un contexte bien déterminé;
- recueillir des commentaires permettant de témoigner de la grande sensibilité des citoyens à toutes ces questions. Certains ont été intégrés aux pages qui suivent.

Ce sondage a également permis à CAA-Québec de mesurer du coup quelle est la place qu'occupe l'automobile dans leurs besoins de déplacements, et ce, en fonction de leur lieu de travail ou de résidence. Pour avoir un portrait général des déplacements des membres CAA-Québec qui ont répondu au sondage, on peut consulter l'annexe 3, intitulée *Consultation CAA-Québec, données sur l'utilisation du véhicule et les déplacements*.

Les résultats obtenus ont été regroupés en fonction du niveau d'adhésion démontré par les membres face aux diverses questions pour lesquelles ils ont été consultés. Trois sous-sections suivent donc :

- les membres de CAA-Québec sont favorables à...
- les membres de CAA-Québec disent « attention à »...
- les membres de CAA-Québec disent non à...

---

<sup>5</sup> Voir Annexe 2 : *Sondage de CAA-Québec sur le Plan de transport 2007 de la Ville de Montréal*

<sup>6</sup> Dans le cadre de ce sondage, 374 personnes ont accepté de livrer leurs vues. La marge d'erreur est de plus ou moins 5 %, 19 fois sur 20 (soit à un niveau de confiance de 95 %).

## Les membres de CAA-Québec sont favorables à...

Certains projets ou certaines des réflexions soumises aux membres se sont avérés particulièrement bien perçus. La section que voici les présente.

### *Le prolongement du métro*

CAA-Québec a voulu savoir ce que pensent ses membres d'un des projets majeurs du Plan, c'est-à-dire le prolongement du métro vers l'est et aussi au centre-ouest.

**Au total, 82,2 % des répondants se sont montrés plutôt ou entièrement en accord avec cette idée. La proposition plaît particulièrement aux résidents de l'île, puisque cette proportion passe dans leur cas à 85,4 %, contre 81,6 % pour les résidents de la couronne nord et 77,6 % pour ceux de la couronne sud.**

Quarante ans après sa mise en place, le métro est plus que jamais au cœur des déplacements de la population. Il n'est donc pas étonnant de constater un tel appui général en faveur de son prolongement, d'autant plus que ce dernier ne couvre pas encore tous les secteurs de l'île de Montréal. Le prolonger autant dans sa partie est ainsi que dans sa partie ouest contribuerait indéniablement à convaincre davantage les automobilistes de délaisser leur véhicule, compte tenu du fait que 75 % des véhicules en circulation sur l'île viennent de... l'île elle-même! Par ailleurs, la volonté de Montréal de voir rapidement à la modernisation du métro permettra de consolider les acquis et de fidéliser les nouveaux adhérents, entre autres les automobilistes de Laval et de la couronne nord, ayant opté depuis juin pour ce mode de transport nouvellement accessible pour eux.

Les nombreux commentaires de ses membres confirment à CAA-Québec que le métro gagnerait encore plus d'adeptes si on en améliorait la « convivialité », comme souhaite s'y attaquer Montréal au fil des propositions de son chantier numéro 5. À titre d'exemples, outre les questions de fréquence et de capacité, on mentionne l'ajout d'ascenseurs et de commodités de confort, dont la climatisation en été.

#### **Parmi les commentaires reçus...**

À mon avis un plus vaste réseau de métro serait la clé. (...)

Instaurez des ascenseurs dans les stations de métro.

(...) *The metro H-Bourassa to downtown is full... and not frequent enough.*

### ***L'implantation du train de banlieue vers l'est avant de prolonger le métro dans cette direction***

Comme le gouvernement du Québec a déjà autorisé la réalisation d'un train de banlieue vers l'est, et comme la présentation de l'ensemble des projets du plan dégage un net caractère de simultanéité d'exécution, CAA-Québec a voulu savoir si ses membres pouvaient estimer préférable d'attendre de connaître les répercussions réelles du futur train de l'Est avant d'entreprendre le prolongement du métro.

Au total, 78,1 % des répondants se sont dits plutôt ou entièrement en accord avec cette idée. Si l'on tient compte du lieu de résidence des répondants, ce pourcentage varie comme suit :

- 73,2 % pour les résidents de l'île de Montréal;
- 77,3 % pour ceux de la couronne nord;
- 88,3 % pour ceux de la couronne sud.

Il est clair que le projet de train de l'Est, d'envergure régionale, n'a pas à être mis en compétition avec le prolongement du métro à Montréal, et que les deux présentent un potentiel important dans l'atteinte de l'objectif de réduire le nombre de véhicules en circulation, particulièrement en période de pointe. On constate que l'idée de lier de cette façon les deux projets ne ferait probablement pas l'objet de critiques de la part du public, surtout si on considère les enjeux financiers qui sont liés à ces projets et à ceux, de façon générale, de l'ensemble du Plan.

Globalement, les commentaires reçus lors du sondage confirment que le train constitue un moyen de transport apprécié et plusieurs verraient d'un bon œil que le réseau qu'il couvre soit plus étendu. Dans de nombreux secteurs d'ailleurs, des rails sont déjà en place. En attendant, on souhaite bien sûr certaines améliorations telles une fréquence plus élevée et une offre en dehors des heures de pointe. Enfin, des membres suggèrent aussi des « trains express » qui ne s'immobiliseraient qu'aux arrêts majeurs aux heures de pointe. Moderniser ainsi la structure existante permettrait de faire déjà des gains en faveur d'un transfert de mode de transport par les automobilistes.

#### Parmi les commentaires reçus...

*The metro system should be more like the New York system with Express trains that only stop at major stops on the line and regular trains that stop at every stop. (...)*

Les structures d'un train de banlieue coûtent sûrement moins cher que celles du métro. Voyons d'abord si les gens utilisent le train avant de s'endetter davantage pour prolonger le métro.

Instaurer des trains « express » pour les trains de banlieue, car, pour le moment, lorsqu'on habite au bout d'une ligne, il est plus rapide de se rendre en ville avec sa voiture, et ce, malgré le trafic. (...)

### *La pratique du covoiturage*

CAA-Québec a jugé important de sonder ses membres pour connaître leurs habitudes par rapport au covoiturage et pour voir aussi dans quelle mesure un incitatif telles des voies réservées les amènerait à opter davantage pour cette pratique.

**Si 50,8 % des répondants ne font jamais de covoiturage, 38,6 % y ont tout de même recours à l'occasion, tandis que 10,5 % l'utilisent fréquemment. Voilà qui est déjà un bon début et qui témoigne d'un intérêt certain pour cette solution de rechange à « l'auto solo ».**

**Mais quand on constate que 35,3 % de ceux qui ont déclaré faire du covoiturage à l'occasion ou jamais seraient plus enclins à y adhérer s'il y avait un réseau de voies réservées (24,9 % d'indécis), voilà un potentiel qu'on ne peut ignorer et qui tend à démontrer l'effet incitatif qu'auraient ces dernières.**

En croisant entre elles certaines questions du sondage, CAA-Québec a pu par ailleurs établir que 30,3 % des répondants qui utilisent leur véhicule pour se rendre au travail (ou à leur lieu d'études) pourraient se laisser convaincre par le covoiturage s'il y avait un réseau de voies réservées.

Il est indéniable que l'« auto solo » constitue un des grands défis à relever si l'on veut diminuer la congestion routière qui prévaut sur l'île de Montréal. Dans un tel contexte, la pratique du covoiturage constitue une solution de choix, mais pour inciter les citoyens à l'adopter, il faut rendre le tout attrayant et avantageux.

Il est donc d'autant plus surprenant de constater que le chantier relatif à cette question (chantier 6) n'a fait l'objet d'aucune évaluation en termes d'efforts financiers de la part de Montréal.

Le plan identifie pourtant les deux causes majeures du peu de succès que connaît jusqu'à maintenant le covoiturage, c'est-à-dire l'absence d'un véritable réseau de voies réservées et le manque de stationnements dédiés. Or, contrairement aux autres chantiers, le Plan ne propose pas de mesures véritables : tout au plus mentionne-t-on une « possibilité de favoriser » le covoiturage dans les axes de transport en commun avec mesures préférentielles, par exemple sur les autoroutes de la région. Certains craignent de favoriser la solution du covoiturage au détriment de l'efficacité du transport collectif en nuisant à une autre en termes d'efficacité (autobus). D'autres villes ont pourtant essayé la formule avec succès (qu'on pense à San Francisco et à San Diego aux États-Unis ou à Auckland en Nouvelle-Zélande). Certaines évoquent le contrôle de la fréquentation de ces voies réservées. Comme on annonce dans le Plan vouloir augmenter les effectifs policiers, il y a là possibilité de déployer ceux-ci de façon à s'assurer d'une fréquentation conforme aux normes établies.

#### Parmi les commentaires reçus...

Je trouve aberrant le nombre d'usagers seuls en voiture qui traversent les ponts vers Montréal. Plutôt que d'imposer des péages qui vont ralentir la circulation et provoquer davantage d'émissions néfastes, je crois qu'on devrait encourager le covoiturage le plus possible.

Plus de voies réservées au covoiturage.

En plus de l'infrastructure de circulation, il reste aussi toute la question de la promotion et de l'organisation du covoiturage. Même si l'Agence métropolitaine de transport (AMT) dispose de budgets à ce chapitre, Montréal devrait y joindre ses propres ressources et y consacrer des efforts accrus.

De plus, comme le taux d'occupation moyen des véhicules qui se rendent à Montréal le matin n'est encore que de 1,27 personne, le temps n'est-il pas venu, en collaboration avec les utilisateurs, de faire le bilan des efforts réalisés au cours des dix dernières années en matière de covoiturage? Malheureusement, le Plan ne le fait ni ne le prévoit. Par exemple, si on doit logiquement viser les grandes entreprises, pourquoi ne pas aussi cibler les « grands immeubles » abritant tout un ensemble d'employeurs de petite ou moyenne taille? Les initiatives individuelles des citoyens à l'égard du covoiturage sont-elles aussi favorisées et prises en charge?

Comment Montréal peut-elle soutenir d'autres initiatives valables dans le but de favoriser le covoiturage? Ce ne sont pas les possibilités qui manquent, telles que :

- permettre le covoiturage dans les voies réservées actuelles;
- revoir l'accès et la tarification du stationnement incitatif;
- augmenter le nombre de points de rencontre actuels (autant en fonction du lieu d'origine des navetteurs qu'en fonction d'un lieu de destination commun);
- accorder, conjointement avec le secteur privé, des espaces de stationnement prioritaires et mieux situés pour les véhicules des covoitureurs;
- etc.

En conclusion, le grand potentiel du covoiturage conjugué aux investissements relativement modestes que ce mode de transport collectif implique militent en faveur d'une priorisation du développement de cette pratique. En effet, il faut faire le plein de ces gains potentiels le plus rapidement possible.

### *Les stationnements incitatifs*

CAA-Québec a également voulu connaître l'impact que pourrait avoir sur l'utilisation du transport en commun la création de nouveaux stationnements incitatifs sur les rives sud et nord, de même que sur l'île de Montréal.

#### a) Stationnements gratuits

**Globalement, 65,2 % des répondants seraient beaucoup plus ou assez tentés d'utiliser davantage le transport en commun si de nouveaux stationnements incitatifs étaient aménagés sur la rive sud, sur la rive nord, de même que sur l'île de Montréal.**

Fait important à noter, 28,8 % des répondants ont indiqué que l'ajout de stationnements incitatifs gratuits ne modifierait pas leur habitude de se rendre en voiture au travail ou aux études. Il faut prendre note ici du fait que, pour plusieurs, augmenter l'offre de stationnement ne sert à rien si aucune mesure n'est prise pour améliorer la qualité du service offert par le transport en commun. Pour d'autres, il ne faut pas perdre de vue que la seule avenue possible demeure encore l'automobile.

#### b) Stationnements payants

**C'est sans surprise qu'on constate ici une baisse indéniable : seulement 14,8 % des répondants seraient encore beaucoup plus ou assez tentés d'utiliser davantage le transport en commun si de nouveaux stationnement incitatifs payants étaient aménagés.**

Pour inciter les gens à utiliser les transports en commun, il est clair que de nouveaux stationnements incitatifs doivent être aménagés. S'ils devraient préférablement être gratuits, on peut comprendre que des coûts peuvent y être associés, auquel cas on devrait prévoir une tarification avantageuse pour l'utilisateur du transport en commun, assortie par exemple d'avantages financiers ou même fiscaux en collaboration avec la Ville et les sociétés de transport. Ces aménagements satisferont la clientèle déjà convaincue mais qui renonce au transport en commun par manque de service à cet égard, en plus de convaincre des gens au transfert modal.

**Parmi les commentaires reçus...**

Il n'y a pas de stationnement incitatif gratuit au métro Longueuil (...). Le coût du stationnement a de plus été augmenté considérablement. Pour plusieurs, il est plus avantageux de se rendre à Montréal avec sa voiture (tout en évitant les désagréments du métro : wagons mal aérés et bondés!)(...)

Si les stationnements incitatifs sont très utiles, je suis un peu inquiet à propos de leur sécurité.

Enfin, CAA-Québec estime qu'une surveillance accrue de ces stationnements incitatifs pourrait aussi avoir un rôle favorable pour ceux qui craignent par exemple le vol ou le bris de leur véhicule, de même que pour leur sécurité personnelle.

### *La piétonnisation au centre-ville*

CAA-Québec a également voulu connaître les vues de ses membres automobilistes quant à la piétonnisation de certaines rues, particulièrement au centre-ville.

**Dans le cadre de ce sondage, 75,5 % des répondants se sont dits en accord avec le fait de réserver certaines rues du centre-ville aux piétons. Si cette proportion ne varie pas énormément en fonction du lieu de résidence (île : 77,1 %, couronne nord : 73,3 %, couronne sud : 72,8 %), elle monte à 83,8 % chez ceux qui utilisent le transport en commun pour se rendre au travail ou à leur lieu d'études et même à 96,7 % pour ceux qui font ce trajet en vélo. Par ailleurs, ceux qui ont besoin de leur véhicule pour leur travail et les obligations familiales et les loisirs sont aussi favorables à 72,6 %.**

Même si on considère l'utilisation qui est faite du véhicule, on s'aperçoit que la piétonnisation de certaines rues du centre-ville reçoit le même genre d'accueil favorable. Ceux qui utilisent leur voiture pour se rendre au travail ou à leur lieu d'études sont en effet favorables à 84 %<sup>7</sup>.

Les automobilistes membres de CAA-Québec sont donc loin d'être réfractaires à cette idée. Une telle adhésion n'est pas étonnante puisque la mesure est présentée du point de vue de la qualité de vie des résidents, de la sécurité des déplacements en même temps que de la dépendance à l'automobile...

<sup>7</sup> Ceux qui s'en servent davantage pour les besoins familiaux et pour les loisirs le sont à 76,9 % tandis que ceux qui font un « mélange travail/études-famille/loisirs » le sont à 72,6 %.

Si on parle de conférer un caractère piétonnier permanent à des rues ou des sections de rues, il faudra alors prévoir de la signalisation et des solutions de rechange à l'avance, en plus de bien les identifier. Une attention particulière devrait être également accordée au choix de ces rues afin d'en maximiser les bénéfices sans aggraver le problème de la congestion dans les autres artères du centre-ville.

Enfin, toujours en relation avec le dossier piétons, sécuriser pour ceux-ci les intersections du centre-ville permettrait non seulement d'assurer leur sécurité, mais aussi d'assurer plus de fluidité aux déplacements automobiles.

### *L'interdiction du cellulaire au volant*

Parler au téléphone et conduire à Montréal, est-ce un mélange à proscrire du point de vue des membres de CAA-Québec?

**C'est dans une proportion de 81,3 % que les répondants se sont déclarés en faveur d'une interdiction de l'usage du cellulaire au volant sur le territoire de la Ville de Montréal.**

Cette mesure de sécurité a actuellement la faveur populaire. La ministre des Transports annonçait récemment l'intention du gouvernement du Québec d'interdire l'utilisation du téléphone cellulaire traditionnel au volant partout au Québec. Cette mesure devrait être adoptée l'automne prochain. Est-ce que la Ville de Montréal ira plus loin que le gouvernement en interdisant en plus l'utilisation du téléphone mains libres au volant, pratique présentant le même niveau de danger? Par ailleurs, le Plan fait état de plusieurs autres mesures liées à la circulation, comme les caméras aux feux rouges, mesure appuyée par 82 % des membres ayant répondu à un sondage effectué sur la question en mars 2007.

### **Bureau sur la sécurité des déplacements**

Puisqu'il est particulièrement question de sécurité routière dans les lignes qui précèdent, CAA-Québec en profite pour saluer les efforts déployés par Montréal dans ce dossier sur son territoire, efforts très à propos en cette année officiellement consacrée à la sécurité routière. Sa proposition de créer un bureau sur la sécurité des déplacements témoigne de cette préoccupation. On devra cependant s'assurer ici de ne recréer aucune responsabilité ou tâche, ni de dédoubler aucun des domaines d'expertise déjà dévolus aux structures publiques actuelles que sont Transports Québec et la Société de l'assurance automobile du Québec.

### Les membres de CAA-Québec disent « attention à »...

Cette section regroupe des sujets qui n'ont pas suscité d'emblée l'adhésion des membres de CAA-Québec.

#### *Le degré de confiance des répondants quant au respect du cadre financier du projet de prolongement du métro*

D'importantes sommes sont en jeu derrière la réalisation du Plan. Même s'il ne constitue pas le chantier le plus coûteux, le prolongement du métro vers l'est est tout de même estimé à 170 millions de dollars. Compte tenu des dépassements de coûts qui ont récemment prévalu dans le cas de la réalisation du métro vers Laval, CAA-Québec a voulu connaître le degré de confiance de ses membres quant au respect du cadre financier de ce projet précis.

**Les résultats du sondage démontrent que 37,1 % des répondants ont un faible degré de confiance quant au respect du cadre financier d'un éventuel projet de prolongement de métro<sup>8</sup>.**

La Ville devra donc prendre soin de démontrer la plus grande des transparences dans l'ensemble des dépenses liées non seulement au projet de prolongement du métro, mais à l'ensemble des chantiers. Le Plan devra être assorti de suivis financiers réguliers auprès de toute la population.

#### *Le projet de tramway*

L'implantation d'un réseau de tramway d'une vingtaine de kilomètres au centre de l'agglomération constitue le deuxième investissement le plus important en termes d'immobilisations pour les 10 prochaines années (985 millions de dollars). À lui seul, il représente pratiquement les sommes liées à la modernisation du matériel roulant et des équipements du métro de Montréal (1,14 milliard de dollars). CAA-Québec a voulu savoir ce que pensent ses membres de ce projet d'investissement.

**De façon générale, 58,7 % des répondants se sont montrés plutôt en désaccord ou entièrement en désaccord avec la réalisation d'un réseau de tramway. La répartition selon le lieu de résidence fait varier la proportion à 62,3 % pour les résidents de l'île, à 59,7 % pour ceux de la couronne nord ainsi qu'à 54 % pour ceux de la couronne sud.**

---

<sup>8</sup> Si l'on décortique les résultats en fonction du lieu de résidence, on note également un faible degré de confiance chez les résidents de l'île (40,7 %) et chez ceux de la couronne sud (40,2 %). Pour ce qui est des résidents de la couronne nord, ils affirment même n'avoir aucune confiance, et ce, à 28,9 %. Ce dernier résultat s'explique sans doute par les dépassements de coûts qui ont eu lieu dans le cas du métro de Laval.

Si près de 60 % des répondants ont ici manifesté un désaccord, c'est à dessein que nous classons néanmoins ce résultat dans la catégorie des éléments du plan sur lesquels on doit porter une attention spéciale, et non dans celle où les membres disent non à une mesure. CAA-Québec n'a pas en effet à intervenir pour demander d'emblée qu'on écarte des projets de transport collectif.

Il ne s'agit pas ici de se déclarer pour ou contre un projet de tramway, mais plutôt de suggérer que ce projet soit mieux expliqué à la population, et ce, en tenant compte de tous les coûts liés à sa réalisation. En effet, plus un projet implique des investissements importants, plus la responsabilité des autorités d'en démontrer hors de tout doute la nécessité est grande. L'exercice demeure on ne peut plus pertinent au moment où on en est à revoir l'ensemble des structures routières, routes, ponts et viaducs, tant au niveau municipal que provincial, et que des investissements massifs sont à prévoir au seul chapitre de leur remise à niveau. Il ne faut jamais perdre de vue qu'en définitive, l'argent provient toujours de ces mêmes citoyens.

Si on peut affirmer que le tramway est un moyen de transport rapide, régulier et de surcroît non polluant, il faut tout de même considérer le fait qu'il s'agit aussi d'un tout nouveau type de transport à construire et à développer dans son entier. Cela veut dire qu'il faudra prévoir non seulement ses coûts de construction, mais aussi les sommes nécessaires à son entretien. Au moment où les autres réseaux de transport requièrent d'importantes sommes pour leur modernisation et leur entretien, l'ajout d'un tramway semble une option suscitant de prime abord moins d'enthousiasme que d'autres comme nous le verrons plus loin.

Il est vrai que l'implantation d'un réseau de tramway se traduira possiblement par une diminution des voies de circulation, ce qui n'est pas sans conséquences.

De façon générale, l'entretien et l'amélioration des infrastructures et des services existants ne devraient-ils pas primer sur le développement de nouveaux modes? Il est clair que dans ce contexte, il peut être légitime à tout le moins de se poser la question.

**Parmi les commentaires reçus...**

Revoir ses priorités quant aux projets grandioses (tramway).

Retourner au tramway est ridicule, ce n'est pas une solution, c'est seulement retourner en arrière avec un moyen de transport désuet et seulement pour attirer l'attention sur la ville.

Les transports non polluants doivent à tout prix être valorisés.

***La navette ferroviaire centre-ville/aéroport Montréal-Trudeau***

CAA-Québec a voulu savoir si ce projet de navette ferroviaire suscite l'intérêt de ses membres en termes d'utilisation potentielle.

**Globalement, 51,1 % des répondants ont déclaré qu'ils n'utiliseraient pas la navette alors que 33,0 % ont dit vouloir s'en servir. On note cependant un pourcentage élevé d'indécis de 15,9 %. Lorsqu'on tient compte du lieu de résidence, on constate alors que 46,0 % des résidents de l'île ne prévoient pas s'en servir, proportion passant à 49,7 % pour ceux de la couronne sud et à 64,3 %, pour ceux de la couronne nord.**

Même si cette navette a pour buts premiers de favoriser la mobilité des touristes et de desservir l'aéroport, on la présente aussi comme une occasion d'améliorer le service de train entre le centre-ville et l'ouest de l'île. On constate qu'elle intéresserait à cet effet une certaine proportion de résidents. On sent toutefois qu'on est partagé sur cette question et que le projet, on peut s'y attendre, reçoit davantage l'aval des résidents de l'île.

**Parmi les commentaires reçus...**

*A monorail to the airport at almost a billion \$, (...) how many people would use it? Very poor use of public funds.*

***La réduction de la vitesse maximale de 50 km/h à 40 km/h sur l'ensemble des rues locales***

CAA-Québec a voulu mesurer la perception des membres sur l'effet de cette mesure de réduction sur la sécurité.

**De façon générale, 72,0 % des répondants estiment que la réduction de la vitesse maximale de 50 km/h à 40 km/h sur l'ensemble des rues locales ne rendrait pas les rues de Montréal plus sécuritaires pour l'ensemble des utilisateurs du réseau routier montréalais. Étonnamment, 64,4 % des répondants qui marchent pour aller au travail sont aussi de cet avis.**

Cette mesure aurait donc l'effet inverse de celle du téléphone cellulaire en termes d'adhésion populaire. Sans se prononcer contre, les membres disent ne pas croire aux bénéfices escomptés.

La Table québécoise de la sécurité routière a récemment repris publiquement les conclusions d'une étude<sup>9</sup> où on affirmait que chaque diminution de 1 km/h de la vitesse moyenne pratiquée sur les routes entraîne une diminution d'environ 3 % des accidents avec dommages corporels.

Nul doute que la Table québécoise de la sécurité routière ainsi que le ministère des Transports du Québec auront de nombreux efforts de sensibilisation et d'éducation à faire de ce côté. Mais peu importe que la limite change ou non, c'est la perception du risque de se faire prendre qui agit sur l'automobiliste. Depuis l'an dernier, le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) compte 133 nouveaux policiers affectés à la sécurité routière au sein de son effectif. Ces derniers sont notamment là pour faire respecter le Code de la sécurité routière. Les répondants ont peut-être eu l'impression qu'ils avaient actuellement du mal à faire respecter la limite existante et que la situation serait la même si la limite de vitesse était abaissée.

Il y aurait peut-être lieu, en même temps qu'on améliore la surveillance policière, d'envisager des aménagements empêchant la circulation routière à plus de 40 km/h, du type de ceux déployés par l'arrondissement d'Outremont sur ses rues locales.

<sup>9</sup> Ranta, S. et Kallberg, V.P. (1996) *Analysis of Statistical Studies of The Effects of Speed on Safety, Finnish National Road Administration*, Helsinki, Finland, 91 p.

### *La priorité accordée à certains des chantiers prévus*

CAA-Québec a voulu connaître quel ordre de priorité accordaient ses membres à certains des chantiers proposés dans le Plan. Dans la liste suggérée, il a inclus la réalisation du train de l'est, projet déjà autorisé. Il a cependant mis de côté la modernisation du métro et l'amélioration de ses services, éléments jugés essentiels à sa survie. Le tableau ci-dessous présente les résultats obtenus.

Niveau de priorité accordé sur une échelle de 0 à 5 (5 étant le plus urgent)	Résultats
Entretien et achèvement des travaux du réseau routier de l'île	4,22
Implantation d'un réseau de transport rapide par autobus	3,87
Implantation des mesures prioritaires pour autobus (voies réservées, feux de circulation, etc.)	3,77
Mise en place d'une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor pont Champlain/Bonaventure	3,49
Réalisation du train de l'Est	3,45
Soutien au covoiturage	3,33
Prolongement du métro vers l'est	3,10
Réalisation d'une navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau	2,56
Implantation d'un réseau de tramway au centre de l'agglomération	1,73

Le piètre état du réseau routier de l'île et la congestion routière qui le caractérise ne sont sans doute pas étrangers au fait que ce chantier se retrouve au sommet des priorités des répondants. Et puis, la performance de tout système de transport collectif ne repose-t-elle pas sur un réseau routier en bon état et performant? La réponse est sûrement affirmative pour la Ville de Montréal, puisqu'elle a choisi de dédier un chantier à l'entretien et la complétion du réseau routier de l'île... Pour CAA-Québec, s'il faut donner la priorité à cet objectif incontournable qu'est la réalisation d'un réseau routier fiable, c'est davantage en parallèle qu'il voit la réalisation de l'ensemble des autres chantiers de transport collectif. Ainsi, toute la question des travaux reliés au réseau routier devrait être séparée du reste du Plan de transport. Son financement devrait par ailleurs témoigner de la même importance que celle accordée par Montréal au dossier de l'eau et faire l'objet du même mode de financement, soit un fonds spécial dédié géré séparément de l'ensemble des autres postes budgétaires de la Ville.

#### **Parmi les commentaires reçus...**

Bien qu'il soit important d'ajuster tout le système de transport en général puisque la population est trop nombreuse pour les systèmes en place, il est tout aussi important de voir à la réparation de ce qui est déjà établi! Les routes sont dans un état pitoyable, il faut en tenir compte au même titre!

**Les membres de CAA-Québec disent non à...**

Cette section s'attarde aux avenues de financement pour lesquelles on note une nette réticence de la part des répondants.

*L'adhésion au péage et autres mesures financières*

CAA-Québec a d'abord voulu savoir dans quelles conditions ses membres manifesteraient de l'ouverture à l'égard de l'établissement d'un péage.

Implantation d'un péage à Montréal	Résultats
Seulement aux abords des ponts permettant l'accès à l'île	22,7 %
Seulement sur le réseau autoroutier de l'île	6,6 %
À la fois à proximité des ponts donnant accès à l'île et sur le réseau autoroutier de l'île	11,8 %
La Ville de Montréal ne devrait en aucun temps avoir recours au péage	49,8 %
Ne sais pas	9,0 %

Comme on le verra au fil de cette section, les résultats obtenus dans le présent sondage sur la question du financement du Plan témoignent d'une nette préoccupation des membres quant aux problèmes de congestion et des efforts à faire pour y remédier. Par exemple, notons ici que l'ensemble des répondants ne se montrent pas, de prime abord, unanimement opposés au péage à Montréal. Quand on les interroge d'entrée de jeu sur la question et qu'on leur demande où Montréal pourrait implanter éventuellement un tel outil, 41,1 % se positionnent entre les diverses possibilités évoquées dans le Plan. Il faut toutefois considérer que la moitié d'entre eux, soit précisément 49,8%, s'opposent carrément à un péage. Le taux élevé de « ne sais pas » doit également être pris en considération. Et comme on peut s'y attendre, les chiffres diffèrent en fonction du lieu de résidence. Ainsi, les résidents de l'île sont contre à 44,5 %, mais les résidents des couronnes se sentant plus directement concernés sont donc plus fortement opposés (couronne sud : 49,2 %, couronne nord : 61,8 %). Les citoyens montréalais peuvent ainsi sembler penser que ceux de la banlieue doivent payer plus. Quoi qu'il en soit, l'importance de s'assurer d'une cohésion sociale à l'échelle régionale doit faire partie des défis à relever pour garantir le succès d'un projet d'envergure comme le Plan de transport.

**Parmi les commentaires reçus...**

Je fais du covoiturage et en venant travailler à Montréal, j'ai beaucoup contribué à l'économie de la Ville notamment en dépensant dans les restos (dîners personnels et d'affaires), les magasins (vêtements, chaussures), les cinémas, les stationnements, l'essence, les taxis, le métro, les salons de coiffure, etc. Si je travaillais dans une autre ville, tous les frais cités précédemment, je les aurais dépensés dans cette autre ville et non à Montréal. En conséquence, Montréal devrait arrêter de taxer (péages, majoration de taxes...) les non-résidents sous prétexte qu'ils viennent profiter de Montréal. Ils ne viennent pas profiter, au contraire, ils contribuent largement au développement économique de la Ville!!!

Lorsqu'on demande ensuite de donner leur opinion quant à des sources supplémentaires de financement que Montréal pourrait envisager, mais uniquement après que les paliers de gouvernement aient fait leur part (des avenues en ce sens ont été clairement identifiées et encouragées, voir la troisième partie de ce mémoire), les résultats changent quelque peu.

Un péage aux abords des ponts d'accès à l'île
<ul style="list-style-type: none"> <li>• D'accord : 41,8 %</li> <li>• En désaccord : 55,3 %</li> <li>• Pas de réponse : 2,9 %</li> </ul>

Un péage pour les déplacements en voiture sur le réseau autoroutier de l'île de Montréal
<ul style="list-style-type: none"> <li>• D'accord : 25,2 %</li> <li>• En désaccord : 71,6 %</li> <li>• Pas de réponse : 3,2 %</li> </ul>

Les tableaux ci-dessus permettent de constater ici une évolution dans le degré d'opposition. Ainsi, on peut déduire que la population souhaite prioritairement une meilleure répartition des sommes déjà perçues par les différents gouvernements avant de penser à percevoir de nouvelles contributions. Le péage aux abords des ponts récolte 55,3 % d'opposition<sup>10</sup>. Le péage autoroutier récolte de son côté une opposition de 71,6 %<sup>11</sup>.

À noter que les résidents de Montréal, dans le cas du péage autoroutier, manifestent davantage d'opposition, étant cette fois plus concernés. Enfin, la majorité de ceux qui ne savaient que répondre à la question précédente se sont positionnés.

### Le péage comme « incitatif »

CAA-Québec a aussi voulu savoir si ses membres seraient incités à utiliser davantage le transport en commun si un péage à proximité des ponts était exigé lors d'une entrée sur l'île.

**Pour 64,8 % des répondants, l'implantation d'un tel péage ne les inciterait pas à utiliser le transport en commun. La proportion monte à 69,3 % pour les résidents de la couronne nord, mais baisse à 61,4 % chez les résidents de la couronne sud. Il est intéressant de noter que, pour les répondants devant utiliser leur véhicule pour se rendre au travail ou aux études, ce pourcentage s'élève à 74,8 %.**

#### Parmi les commentaires reçus...

Le Plan est beau, mais non réaliste. La STM ne cesse de couper dans tous les postes ce qui entraîne une dégradation à tous les niveaux. Prendre le transport en commun... c'est avoir beaucoup de temps à perdre à attendre. L'auto est plus rapide et beaucoup plus confortable : métro trop chaud, autobus non climatisé, clientèle tassée comme des sardines aux heures de pointe, sans parler du manque de considération de certains chauffeurs qui conduisent comme si nous étions de la marchandise.

<sup>10</sup> Les résultats diffèrent toujours selon le lieu de résidence : 48,3 % sont contre à Montréal, 57,3 % dans la couronne sud et 68,6 % dans la couronne nord.

<sup>11</sup> Montréal : 72,8 %, couronne sud : 68,6 %, couronne nord : 71,7 %

Il est important de noter le taux élevé de 12,5 % de ceux qui ont répondu *Ne sais pas* à cette question. Cependant, on peut aussi retenir que 22,7 % des répondants ont indiqué qu'ils songeraient à effectuer un changement. N'y aurait-il pas lieu alors de consacrer des efforts à les convaincre d'une manière réellement incitative, au lieu d'avoir recours à cet « incitatif forcé » qu'est le péage, lequel punirait en quelque sorte ceux qui ne peuvent faire la transition?

### **Les raisons qui jouent en faveur de l'utilisation d'un véhicule même si un péage est en vigueur**

CAA-Québec a voulu compléter la question précédente en tenant compte des facteurs qui motiveraient ces répondants, non incités à opter pour le transport en commun, à continuer d'utiliser leur véhicule malgré la mise en place d'un péage.

**Les raisons les plus invoquées (les répondants pouvaient en indiquer plusieurs) ont été respectivement le cadre du travail (44,0 %), les obligations familiales (36,7 %), l'horaire de travail ou des études non compatible avec celui du transport en commun (30,5 %). On constate que ce sont donc des raisons plutôt liées avec leur mode de vie.**

On l'a vu plus haut, quelque 65 % des répondants ne seraient pas incités, malgré le caractère coercitif de cette mesure, à changer leurs habitudes de transport. On est donc loin de l'adhésion sociale recherchée. Quant aux raisons invoquées, on le voit maintenant clairement, elles sont multiples. Il faut se rendre à l'évidence : des gens auront toujours besoin de leur véhicule et on ne doit pas perdre cela de vue.

### **Autres mesures financières**

Toujours dans l'optique où les gouvernements ont fait toute leur part, d'autres mesures financières ont été évaluées par les membres.

<b>Une taxe sur le stationnement hors rue de longue durée</b>
· <b>D'accord : 42,6 %</b>
· <b>En désaccord : 49,4 %</b>
· <b>Pas de réponse : 8,0 %</b>

Il est à noter ici que les résidents de Montréal se sont montrés, eux, en désaccord à 53 %. Le taux élevé de non-réponse que l'on remarque ici pourrait être attribué au fait que les consommateurs ne perçoivent pas d'impact direct les concernant.

<b>L'indexation du montant versé aux sociétés de transport en commun (30 \$) payé lors de l'immatriculation</b>
---

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>· <b>D'accord : 43,6 %</b></li><li>· <b>En désaccord : 50,8 %</b></li><li>· <b>Pas de réponse : 5,7 %</b></li></ul> |
|---|

Les gens ici semblent assez partagés quant à cette source de financement. Cependant, les hausses des frais d'immatriculation annoncées l'an dernier par la Société de l'assurance automobile du Québec seront effectives dès janvier prochain. Cela aura un impact certain sur la perception du public quant à de nouvelles augmentations sur l'immatriculation.

<b>La majoration de la taxe spéciale sur l'essence</b>
--

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>· <b>D'accord : 18,5 %</b></li><li>· <b>En désaccord : 78,8 %</b></li><li>· <b>Pas de réponse : 2,7 %</b></li></ul> |
|---|

Il semble clair que cette mesure est loin de susciter l'intérêt des consommateurs. Cette question sera abordée de façon plus détaillée dans la troisième partie de ce mémoire, section consacrée entièrement au financement du plan.

### **CAA-Québec et les autres chantiers**

S'il lui apparaissait difficile d'inclure dans le sondage soumis à ses membres tous les chantiers décrits dans le Plan de transport de la Ville de Montréal, CAA-Québec désire néanmoins commenter ici certains d'entre eux.

#### **Chantier 7 : bonifier la capacité de transport en commun dans le corridor pont Champlain-Bonaventure**

Il faudrait s'assurer d'une plus grande capacité d'accueil dans les stationnements incitatifs de la rive sud près du pont Champlain, car ces stationnements, comme ceux qui se trouvent sur l'île de Montréal, sont déjà remplis à capacité. Si CAA-Québec se réjouit de voir que le Plan entend accorder de l'importance à cette question pour Montréal, il souhaite cependant qu'on regarde le tout dans une perspective régionale. Toute la grande région de Montréal bénéficiera ainsi des solutions trouvées.

#### **Chantier 10 : instaurer des plans de gestion de déplacements**

CAA-Québec considère d'emblée que c'est une excellente initiative que celle d'inscrire la gestion des déplacements au centre des préoccupations des planificateurs et promoteurs industriels. Par contre, plutôt que de créer plusieurs petites structures sectorielles de gestion de déplacements, peut-être plus ou moins viables à long terme, pourquoi ne pas envisager une structure centrale couvrant toute la région de Montréal? Cela pourrait, par exemple, faire converger l'offre et la demande de covoiturage tant du côté des entreprises que de celui des citoyens, soit en tenant compte non seulement des points de destination, mais aussi des points d'origine.

CAA-Québec se demande par ailleurs si l'on pourrait aussi offrir des mesures, fiscales ou autres, pour inciter les grandes institutions et entreprises à adopter ces plans plutôt que d'exiger des élus des lois imposant l'obligation de le faire.

#### **Chantier 13 : doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans**

CAA-Québec ne peut qu'applaudir cette initiative. En effet, au-delà du simple fait de valoriser le transport actif, ce chantier trouve même des répercussions non négligeables sur le plan de la santé publique, sur l'attrait touristique additionnel que cela procure à Montréal, etc. Cela dit, CAA-Québec rappelle que ce projet comporte aussi la « retombée » d'attirer plus de cyclistes sur les rues pour se rendre à ces pistes, ce qui augmente d'autant les risques d'accidents. Une présence policière accrue et des efforts de sensibilisation seront donc nécessaires.

## **Chantier 14 : mettre en œuvre la Charte du piéton**

CAA-Québec trouve primordial d'intégrer le piéton au Plan de transport afin de lui donner des outils lui permettant d'assurer sa sécurité. Rappelons en effet que, particulièrement en cette Année de la sécurité routière, il faut viser un partage de la route respectueux entre toutes les catégories d'usagers. À ce titre, il faudra non seulement protéger les piétons, mais les inciter aussi à adopter des comportements sécuritaires. Là encore, la surveillance policière devra être en conséquence...

### **Conclusion de la deuxième partie**

Parce qu'ils sont automobilistes, utilisateurs des transports collectifs, mais d'abord et avant tout parce qu'ils sont des citoyens payeurs d'impôts et de taxes, les membres de CAA-Québec se sentent très concernés par la question du transport à Montréal. Ils démontrent une ouverture générale envers les projets de transports collectifs tout en se montrant hautement préoccupés par toute la question de l'entretien du réseau routier. Si certains déclarent avoir l'intention d'utiliser davantage le transport en commun dans la mesure où les incitatifs sont au rendez-vous, il ne faut pas négliger le fait que d'autres ne pourront carrément pas y recourir, même en dépit de mesures punitives comme le péage.

## TROISIÈME PARTIE

### AU CŒUR DU SUCCÈS DU PLAN : LE FINANCEMENT

Le Plan de transport que propose la Ville de Montréal est très ambitieux et il comprend une multitude de volets différents, visant autant la modernisation que le développement. Les investissements nécessaires sont majeurs. Si les besoins actuels au chapitre de l'entretien et de l'amélioration des structures existantes devraient logiquement primer sur le développement de nouveaux modes, il est tout aussi vrai que la réalisation de nouveaux projets d'infrastructures aussi imposants va commander par la suite des sommes très importantes au seul chapitre de leur entretien et remise à niveau, et ce, de façon récurrente.

#### **Tout prévoir dès maintenant**

La question du financement est donc un point crucial dans le succès du Plan. Il est d'autant plus important d'être conscient qu'il se trouvera sans doute d'autres projets ou occasions qui vont inévitablement se présenter, lesquels nécessiteront la réévaluation et une nouvelle planification de l'ensemble des travaux. Mieux vaut donc prévoir dès maintenant tout ce qui peut l'être. À titre d'exemple, citons le chantier 7 où on souligne que les interventions destinées à augmenter la capacité du transport en commun dans le corridor pont Champlain-Bonaventure ne devraient pas compromettre à plus long terme un futur projet de système léger sur rail centre-ville/rive sud. Pourquoi ce projet ne figure-t-il pas au Plan dans une section à venir, avec déjà une projection de ses coûts et un horizon de date de réalisation?

De leur côté, les coûts récurrents à l'entretien, au fil des prochaines décennies, ont-ils été intégrés aux prévisions des différents projets des chantiers qui en comportent? Il y a sans doute ici du travail à faire puisque certains des chantiers (6, 10, 16, 19 et 20), dont celui, majeur, de collaborer au développement d'un réseau de voies réservées et de mesures préférentielles pour favoriser le covoiturage, n'ont pas fait l'objet d'une telle évaluation.

#### **L'appui de CAA-Québec au transport collectif**

##### *Complémentarité des modes de transports*

Pour CAA-Québec, le transport collectif est au cœur des solutions mises de l'avant dans le Plan de transport. Pour lui cependant, le réalisme commande de miser aussi sur sa complémentarité avec les autres moyens de transport, incluant l'automobile.

Ce point de vue n'est pas nouveau. L'annexe 4<sup>12</sup> présente d'ailleurs ces positions dans un éditorial paru en 2001 dans le magazine *Touring*. Il a également défendu ses vues en 2002, lors de la révision du cadre financier du transport en commun, à la demande du ministre des Transports. En 2004, il est même revenu à la charge publiquement dans un autre mémoire présenté lors des consultations prébudgétaires du gouvernement du Québec. Notre message?

---

<sup>12</sup> Éditorial de M. Paul A. Pelletier, président-directeur général de CAA-Québec, magazine *Touring*, printemps 2001 (*Modérons nos transports!*)

Pour l'environnement, pour les économies d'énergie, le transport collectif doit être une priorité et une solution de rechange séduisante à « l'auto solo » chaque fois que possible.

### *Les défis*

Pour CAA-Québec, deux défis majeurs restent à relever. Le premier consiste à convaincre ceux à qui ce type de transport peut convenir sans chercher à pénaliser qui que ce soit. Le second, et non le moindre, c'est de garder en tête que, comme le nom l'indique, le transport collectif est avant tout un bien... collectif, c'est-à-dire essentiel à l'ensemble de la société. Ce n'est pas aux seuls automobilistes à en assumer l'essor, contrairement à ce que trop d'élus ont semblé décider jusqu'à maintenant. Il importe de rappeler que plus de 100 millions de dollars sont prélevés chaque année auprès des automobilistes de la grande région de Montréal et que l'introduction de ces mesures a malheureusement donné lieu chaque fois à un désengagement à cet égard du gouvernement du Québec depuis une quinzaine d'années.<sup>13</sup> Il est maintenant bien légitime de s'attendre à un investissement massif de la part de ce dernier. Ce juste retour d'ascenseur ainsi que le retour des sommes encaissées par le fédéral au chapitre de la taxe d'accise s'imposent.

Le transport collectif doit être vu comme un service public sous la responsabilité ultime du gouvernement. Il procure des bénéfices à toute la société et non seulement à ses bénéficiaires directs que sont les usagers et, par ricochet, les bénéficiaires indirects que sont les automobilistes qui ne peuvent faire autrement que d'utiliser leur automobile.

### *Un mythe à défaire*

Taxer indûment les automobilistes en supposant que ces derniers ont la capacité de payer est un mythe. Statistique Canada révélait en effet en 2004 que 8 ménages sur 10 parmi ceux disposant d'un revenu total moyen avant impôt de 30 000 dollars possèdent ou louent à long terme au moins un véhicule automobile. Il s'agit plutôt, dans une majorité des cas, d'un bien de première nécessité qui découle de l'organisation traditionnelle que l'on a faite du développement de notre société : un vaste territoire avec une faible densité de population.

### *Incitatifs efficaces*

Les solutions les plus prometteuses se trouvent peut-être ici vers la recherche d'incitatifs efficaces. À ce chapitre, tous les efforts de modernisation et d'amélioration dans les services offerts, prévus au Plan, devraient déjà sûrement y contribuer. Y a-t-il lieu, en plus, d'évaluer la possibilité de mesures fiscales municipales incitatives de la part de Montréal qui viseraient directement les automobilistes ou même les entreprises dans le but d'inciter le plus grand nombre possible de gens au transfert modal? Et si on montrait encore plus de détermination à augmenter l'utilisation du covoiturage?

---

<sup>13</sup> En 2006, la taxe spéciale de 1,5 ¢/L sur l'essence a généré 51,3 millions de dollars et la contribution au transport en commun perçue sur les droits d'immatriculation, 49,4 millions de dollars, pour des revenus totaux de 100,7 millions. (Source : Rapport d'activités 2006 de l'AMT)

## CAA-Québec et les différentes avenues de financement

Plusieurs avenues de financement ont été avancées. CAA-Québec s'en réjouit : toutes les sources potentielles sont interpellées, dans la mesure où celles-ci reposent sur un postulat plus original et moins injuste que celui d'en demander plus aux automobilistes. Montréal doit d'abord et avant tout s'assurer de l'effort financier des gouvernements fédéral et provincial. La demande devrait même venir de la grande région de Montréal, justement parce qu'une approche globale assure de meilleures chances au succès du Plan.

CAA-Québec repasse et commente, dans les lignes qui suivent, les diverses possibilités à ce chapitre.

### *On a oublié les PPP*

A-t-on considéré la possibilité d'avoir recours aux ententes de partenariats public-privé (PPP) pour la réalisation de certains des chantiers proposés, par exemple pour la construction, l'exploitation ou l'entretien de certains équipements ou infrastructures? « Vers un transport en commun plus compétitif pour la région de Montréal », étude d'opportunité réalisée par la firme Samson Bélair/Deloitte & Touche rendue publique par l'Association des propriétaires d'autobus du Québec en avril 2000, a permis de démontrer des expériences concluantes de PPP dans d'autres grandes villes du monde. En fait, on estime que les économies engendrées par un concept de « mise en concurrence progressive » des services de transport en commun dans la région de Montréal pourraient diminuer de façon importante les besoins de financement futurs tout en améliorant le niveau de service aux usagers.

### *Le gouvernement fédéral doit faire plus...*

Grand absent dans le financement des structures de transport collectif et faible participant dans la construction et l'entretien des routes dans les provinces, le palier de gouvernement fédéral doit accroître sa participation actuelle. Il doit également augmenter le niveau de sa contribution, c'est-à-dire la portion (actuellement de 5 cents) de la taxe d'accise de 10 cents perçue sur chaque litre d'essence auprès des automobilistes et retourner le tout dans le financement des infrastructures locales. Il doit par ailleurs doter ce programme d'un caractère permanent. Rappelons que le programme s'étend présentement sur une période de 5 ans, de 2005 à 2010. Enfin, les efforts effectués par les municipalités pour récupérer un point de pourcentage de la TPS récoltée par le fédéral ne peuvent qu'être bienvenus et appuyés.

### *... le gouvernement provincial aussi*

Le Québec a réduit considérablement ses engagements financiers dans le transport en commun au cours des dernières années. Le gouvernement du Québec doit le reconnaître et démontrer qu'il fait partie intégrante des solutions de financement que propose le Plan. Rappelons qu'en plus des 120 millions de dollars versés au total chaque année par les automobilistes pour le transport en commun au Québec, les automobilistes paient plusieurs centaines de millions de dollars en taxes routières dédiées au transport. Depuis des années, il

y a un déficit d'investissement dans les infrastructures et les services en transport puisque ce ne sont vraiment pas toutes ces sommes qui sont utilisées à cette fin (voir annexe 5<sup>14</sup>).

### ***La SOFIL également***

C'est avec raison que Montréal doit se tourner vers la Société de financement des infrastructures locales (SOFIL) créée pour les besoins des municipalités. CAA-Québec en profite pour rappeler que la priorisation des projets financés dans le cadre de la SOFIL devrait être revue pour permettre plus de flexibilité aux municipalités dans l'utilisation des sommes octroyées. Ainsi, plus d'argent pourrait être investi non seulement pour le transport collectif, mais aussi pour les infrastructures routières.

### ***Le Plan vert***

Montréal prévoit toucher une somme importante provenant du Plan vert du Québec en termes d'aide au transport collectif, ce qui est en soi une excellente nouvelle. Il faut cependant rappeler que ce plan sera financé en très large partie par une redevance verte imposée aux pétrolières, lesquelles ont déjà manifesté leur intention de refilet le tout à la pompe... Les Montréalais, tout comme l'ensemble des Québécois, seront donc vraisemblablement mis à contribution pour quelque 120 millions de dollars par année, selon les estimations du ministère de l'Environnement. Négliger de tenir compte de cette contribution supplémentaire possible des automobilistes serait injuste pour ces derniers.

### ***Attention à la diversification des sources de revenus***

Montréal veut obtenir de nouveaux pouvoirs habilitants lui permettant éventuellement de diversifier ses sources de revenus et d'aller chercher des sommes supplémentaires. On comprend qu'on veuille éviter l'impact de charges financières accrues sur la population. Or, dans le choix qu'on fera de toute nouvelle source, n'oublions pas que l'automobiliste que l'on voudrait taxer davantage est aussi le citoyen payeur de taxes foncières que l'on veut épargner...

### ***La taxe sur le stationnement hors rue de longue durée***

À ce sujet, une étude de l'INRS Urbanisation, Culture et Société<sup>15</sup>, réalisée pour le Conseil régional de l'environnement de Montréal, démontre qu'une taxe sur le stationnement ne contribuerait pas substantiellement à l'utilisation accrue du transport en commun.

Par ailleurs, toujours dans le dossier du stationnement, il faut rappeler que les tarifs des parcomètres ont triplé en deux ans à Montréal, et que leur nombre a considérablement augmenté. Montréal a haussé ses revenus provenant de cette source de près de 60 % entre 2005 et 2006. En 2006, l'ajout de 160 nouvelles bornes et l'augmentation des plages de tarification (heures et journées) vont permettre dès 2007 d'aller chercher quelque 40 millions de dollars supplémentaires.

---

<sup>14</sup> Annexe 5 : Taxes et droits versés par les automobilistes par rapport aux investissements routiers

<sup>15</sup> *Calcul de l'impact sur la circulation automobile d'une taxe sur le stationnement dans la grande région de Montréal*, par André Lemelin, INRS Urbanisation, Culture et Société, novembre 2001

### *La taxe sur l'essence et les frais d'immatriculation*

Le litre d'essence et l'immatriculation ne sont pas des solutions universelles. Il est aussi temps de prendre en considération que le fait de cibler continuellement le litre d'essence ou les frais d'immatriculation (qui s'apprêtent par ailleurs à faire un bond substantiel dès 2008 en raison de l'imprévoyance du gouvernement dans sa gestion de la contribution d'assurance automobile versée à la Société de l'assurance automobile du Québec) comme solution à toute une série de problèmes ou de défis sociaux, constitue une mesure injuste pour bien des Québécoises et des Québécois. Car peu importe les choix de transport offerts, il y aura toujours des gens qui devront se déplacer, mais qui ne pourront utiliser les transports en commun, en raison de contraintes de toutes sortes. D'ailleurs, les résultats de notre sondage le démontrent.

### *Montréal est déjà plus taxée que Vancouver*

Les automobilistes québécois constituent déjà une exception au Canada pour ce qui est de leurs contributions au transport en commun et sont les plus taxés à cet effet. Le Québec est même la seule province canadienne où la contribution des automobilistes au financement du transport en commun est double (surtaxe sur l'essence de 1,5 cent le litre et surprime de 30 dollars sur l'immatriculation).

Il est vrai que la Colombie-Britannique est la seule autre province à avoir imposé une taxe spécifique sur l'essence. Les résidents de Vancouver paient une taxe dédiée au transport en commun de 12 cents le litre, mais ils ne paient que 8,5 cents en taxe spécifique sur le carburant par rapport aux Montréalais qui en paient 15,2 cents, et ils ne paient aucune taxe de vente provinciale sur le litre d'essence par rapport aux Montréalais qui en paient actuellement environ 8 cents. Bref, au total, les automobilistes montréalais paient 21 % de plus en taxes provinciales que ceux de Vancouver. Il est donc faux de prétendre qu'il y a encore de l'espace pour taxer davantage l'essence à Montréal. Faut-il rappeler que le Québec est malheureusement la province où le taux de taxation d'un litre d'essence est le plus élevé au Canada?

### *Le cas du péage*

Au-delà des considérations qui précèdent, CAA-Québec voit d'un mauvais œil l'intention de Montréal de recueillir, avec l'instauration du péage sur son territoire aux accès à l'île, 300 millions de dollars par année.

Instaurer un tel péage viendrait en quelque sorte imposer aux résidents des couronnes une partie du financement du transport collectif. Ces gens, dont plusieurs ont pourtant été invités à s'installer en région avec toutes sortes d'incitatifs, devraient maintenant payer à eux seuls pour des services offerts essentiellement à l'intérieur de l'île.

L'iniquité de cette mesure toucherait même, à la limite, certains résidents des couronnes sud et nord par rapport à ceux de l'île de Montréal. Ces derniers n'assureraient en effet aucun paiement même si, pour plusieurs, la distance à parcourir est plus grande que certains automobilistes des municipalités de l'extérieur immédiat de l'île.

Le péage est avant tout une mesure punitive. Certains automobilistes n'ont pas le choix de franchir les ponts en voiture. Par ailleurs, les stationnements incitatifs près de ponts sont déjà surchargés et le Plan ne prévoit pas de solutions en partenariat avec les villes de l'extérieur de l'île à ce chapitre. De plus, il n'y aurait aucune « route de rechange » pour les automobilistes qui n'ont pas nécessairement les moyens d'envisager les péages à plein temps.

Le péage a de plus l'inconvénient d'entraîner des répercussions sur le plan économique. L'industrie du camionnage refilera très certainement la facture des péages aux consommateurs, les sièges sociaux seront d'autant plus tentés de s'installer à l'extérieur de Montréal et les commerces perdront alors une part de leur clientèle. Il faut également considérer que l'implantation d'un système de péage a ses coûts et que, malgré les raffinements technologiques aujourd'hui accessibles, il s'agit de postes de péage physiques qui peuvent entraîner de la congestion.

Par ailleurs, puisque le pont de la 25 en PPP serait en grande partie financé par le péage, cela voudrait-il dire que le droit de passage serait encore plus élevé à cet endroit? Rappelons que CAA-Québec a toujours dit que la seule condition à laquelle il appuyait le péage était pour la mise en place de nouvelles structures visant à réduire la congestion routière, à la condition expresse que des alternatives gratuites et bien entretenues continuent d'être offertes.

### **Conclusion de la troisième partie**

Montréal devra déterminer à la fin de l'année 2007 à quelle source ou à quelle combinaison de sources de revenus elle aura recours pour le financement de son Plan de transport. Si la Ville veut gagner son pari de réduire la dépendance à l'automobile et, du coup, la congestion routière en misant sur un transfert modal permanent, elle a intérêt à privilégier d'autres sources qu'une hausse des droits d'immatriculation, de la taxe sur l'essence ou le péage pour toute entrée sur l'île. Ces mesures ciblées qui ont un caractère punitif et qui ne constituent qu'un fardeau fiscal supplémentaire ne représentent pas un incitatif à adhérer à un plan de société.

## RECOMMANDATIONS

Considérant l'importance des enjeux liés au transport pour le développement et la qualité de vie des citoyens qui y vivent, y travaillent ou y transitent, de même que l'envergure de l'ensemble des chantiers identifiés;

Considérant également les points de vue recueillis auprès de ses membres;

Considérant enfin l'ampleur de toute la dimension financière sur laquelle repose la réalisation du Plan de transport soumis au public par la Ville de Montréal;

CAA-Québec recommande donc de...

### **Recommandation 1 : priorité à la modernisation des infrastructures existantes**

Prioriser la modernisation des infrastructures existantes avant de mettre en place de nouveaux projets, et ce, tout en faisant ressortir de façon claire l'évaluation financière des besoins récurrents en entretien pour tous les nouveaux projets.

### **Recommandation 2 : maximisation des efforts financiers des gouvernements fédéral et provincial**

Prioriser, dans la recherche de solutions de financement, les efforts auprès des gouvernements fédéral et provincial, et ce, comme suit :

- récupérer un point de pourcentage de la TPS;
- s'assurer de la pérennité de la redistribution aux municipalités de la portion de la taxe d'accise sur l'essence (5 cents sur 10 cents par litre) et même considérer une augmentation de cette remise;
- veiller au réengagement du gouvernement du Québec dans le transport collectif par des contributions à la hauteur des besoins.

### **Recommandation 3 : traitement séparé des travaux liés au réseau routier du reste des chantiers**

Détacher de l'ensemble des autres chantiers du Plan les travaux liés au réseau routier et prévoir un fonds spécifique pour leur financement, lequel pourrait s'apparenter au fonds créé pour l'eau (le réseau artériel local étant un bien collectif essentiel au même titre que les infrastructures d'aqueduc ou d'égout).

### **Recommandation 4 : transparence en matière de financement**

Démontrer la plus grande transparence possible en faisant des suivis financiers réguliers auprès de la population pour chacun des chantiers du Plan au fur et à mesure de l'évolution des travaux.

### **Recommandation 5 : pertinence d'une formule de partenariat public-privé**

Étudier la pertinence d'avoir recours à une formule de partenariat public-privé pour un ou plusieurs chantiers liés au transport collectif.

### **Recommandation 6 : des mesures incitatives plutôt que punitives**

Opter pour la promotion de mesures incitatives (stationnements incitatifs, voies réservées, promotion du covoiturage, amélioration des services existants, etc.) au lieu de miser sur les mesures punitives, telles celles liées au péage, aux taxes sur l'essence ou l'immatriculation pour opérer un véritable transfert modal permanent.

### **Recommandation 7 : un bilan pour le covoiturage**

Faire le bilan, en collaboration avec l'Agence métropolitaine de transport, des efforts des dernières années dans le dossier du covoiturage et prévoir aussi un budget spécifique pour ce chantier.

## UNE ANNÉE À CAA-QUÉBEC : LES CHIFFRES 2006

Service routier d'urgence.....	554 828 interventions
Services-conseils en consommation automobile .....	76 440 appels
Vérifications techniques réalisées dans les trois centres de vérification.....	19 271
Transactions d'immatriculation de véhicules automobiles et de permis de conduire .....	761 569
Centre de contacts.....	1 381 000 appels traités
Services-conseils en habitation.....	19 600 appels
Tracés routiers (TripTiks <sup>®</sup> ) préparés.....	80 193
Commandes de documents touristiques.....	139 724
Agence de voyages .....	54 860 transactions
Réservations d'hôtels/autos .....	9 611
Réservations de forfaits CAA-Québec (Canada/États-Unis).....	5 958
Permis de conduire internationaux.....	28 429
Photos de passeport.....	64 717
Chèques de voyage.....	18 059 clients
Assurances voyage .....	48 744 polices vendues
Service boutique .....	107 700 produits vendus
Interventions médiatiques (entrevues, articles).....	1 275
Nouveaux conducteurs formés dans les écoles recommandées CAA-Québec ...	21 022
Brigadiers scolaires « juniors » membres de la Brigade scolaire CAA-Québec....	30 839
Écoles de conduite recommandées .....	123
Garages recommandés .....	440
Fournisseurs recommandés en habitation.....	610

---



**SONDAGE DE CAA-QUÉBEC SUR LE PLAN DE TRANSPORT 2007  
DE LA VILLE DE MONTRÉAL**

CONTEXTE

Depuis plusieurs années, la Ville de Montréal connaît de sérieux problèmes de congestion routière. Le 17 mai 2007, tout comme l'avaient préalablement fait plusieurs autres grandes villes du monde, la Ville de Montréal présentait son Plan de transport 2007, proposant 21 chantiers échelonnés sur les 20 prochaines années. Ces 21 chantiers sont essentiellement axés sur l'amélioration des transports en commun et des modes de transport actifs (marche et vélo) et sur la diminution du nombre d'automobiles circulant sur le réseau routier de l'île.

**Question 1.**

Êtes-vous membre de CAA-Québec?

RÉSEAU DE MÉTRO ET RÉSEAU DE TRAMWAY

**Question 2.**

Un des projets majeurs du Plan de transport est d'étendre le réseau de métro. Le coût estimé de ce projet est de 1 285 millions de dollars. Jusqu'à quel point êtes-vous en accord avec une décision éventuelle du gouvernement du Québec de financer en totalité ou en partie la continuation du métro vers l'est et vers le centre-ouest de l'île?

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Entièrement en accord | <input type="checkbox"/> Entièrement en désaccord |
| <input type="checkbox"/> Plutôt en accord      | <input type="checkbox"/> Je ne sais pas           |
| <input type="checkbox"/> Plutôt en désaccord   |   |

**Question 3.**

Tenant compte des dépassements de coûts liés au récent prolongement du métro vers Laval, quel est votre degré de confiance quant au respect du cadre financier d'un éventuel projet de prolongement du métro?

- |                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Très grand | <input type="checkbox"/> Faible         |
| <input type="checkbox"/> Grand      | <input type="checkbox"/> Aucun          |
| <input type="checkbox"/> Moyen      | <input type="checkbox"/> Je ne sais pas |

**Question 4.**

Le gouvernement a déjà autorisé la réalisation, au coût estimé de 300 millions de dollars, du train de banlieue de l'Est qui reliera le centre-ville aux arrondissements de Ahuntsic-Cartierville, Montréal-Nord, Saint-Léonard, Anjou et Pointe-aux-Trembles/Rivière-des-Prairies, ainsi que les villes de Repentigny et Mascouche. Avant

d'envisager le prolongement du métro vers l'est, jusqu'à quel point êtes-vous en accord avec le fait que la Ville de Montréal attende de connaître les répercussions réelles de la mise en service du train de banlieue de l'Est sur l'achalandage et la circulation?

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Entièrement en accord | <input type="checkbox"/> Entièrement en désaccord |
| <input type="checkbox"/> Plutôt en accord      | <input type="checkbox"/> Je ne sais pas           |
| <input type="checkbox"/> Plutôt en désaccord   |   |

### Question 5.

La réalisation d'un réseau de tramways au cœur de l'île de Montréal est le second projet le plus coûteux du Plan de transport. Une telle réalisation est actuellement estimée à 985 millions de dollars pour une vingtaine de kilomètres. Jusqu'à quel point êtes-vous en accord avec ce nouvel investissement?

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Entièrement en accord | <input type="checkbox"/> Entièrement en désaccord |
| <input type="checkbox"/> Plutôt en accord      | <input type="checkbox"/> Je ne sais pas           |
| <input type="checkbox"/> Plutôt en désaccord   |   |

### NAVETTE FERROVIAIRE ENTRE LE CENTRE-VILLE ET L'AÉROPORT MONTRÉAL-TRUDEAU

### Question 6.

Si une navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau était réalisée, tel que le prévoit le Plan de transport, à un coût estimé de 475 à 575 millions de dollars, est-ce que vous l'utiliseriez?

- |                              |   |
|------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Oui | <input type="checkbox"/> Je ne sais pas |
| <input type="checkbox"/> Non |   |

### COVOITURAGE

### Question 7.

Présentement, faites-vous du covoiturage lors de vos déplacements?

- |                                   |                                       |
|-----------------------------------|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Toujours | <input type="checkbox"/> À l'occasion |
| <input type="checkbox"/> Souvent  | <input type="checkbox"/> Jamais       |

### Question 8.

Si vous avez répondu *À l'occasion* ou *Jamais* à la question précédente, seriez-vous plus enclin à pratiquer le covoiturage si Montréal développait, sur les autoroutes de l'île et aux approches de l'île, un réseau de voies réservées au covoiturage, comme celle que l'on retrouve en direction nord sur l'autoroute 15?

- |                              |   |
|------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Oui | <input type="checkbox"/> Je ne sais pas |
| <input type="checkbox"/> Non |   |

## STATIONNEMENTS INCITATIFS

**Question 9.**

Est-ce que l'aménagement de nouveaux stationnements incitatifs sur la rive sud et sur la rive nord, de même que sur l'île de Montréal, vous inciterait à utiliser davantage les transports en commun (train de banlieue, métro, autobus) :

a) s'ils sont gratuits?

- |                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Beaucoup | <input type="checkbox"/> Pas du tout    |
| <input type="checkbox"/> Assez    | <input type="checkbox"/> Je ne sais pas |
| <input type="checkbox"/> Peu      |   |

b) s'ils sont payants?

- |                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Beaucoup | <input type="checkbox"/> Pas du tout    |
| <input type="checkbox"/> Assez    | <input type="checkbox"/> Je ne sais pas |
| <input type="checkbox"/> Peu      |   |

## CENTRE-VILLE PIÉTONNIER

**Question 10.**

Le Plan de transport prévoit réserver certaines rues du centre-ville de Montréal aux piétons afin d'améliorer la qualité de vie des résidents et la sécurité des déplacements à pied et à vélo, tout en diminuant la dépendance à l'automobile. Jusqu'à quel point favorisez-vous cette mesure?

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Entièrement en accord | <input type="checkbox"/> Entièrement en désaccord |
| <input type="checkbox"/> Plutôt en accord      | <input type="checkbox"/> Je ne sais pas           |
| <input type="checkbox"/> Plutôt en désaccord   |   |

## CHANTIERS À PRIORISER

**Question 11.**

Quel niveau de priorité accordez-vous aux chantiers suivants tirés du Plan de transport de la Ville de Montréal, sur une échelle de 0 à 5 où 0 signifie pas du tout prioritaire et 5, tout à fait prioritaire?

- Implanter un réseau de tramways au centre de l'agglomération
- Réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau
- Prolonger le métro vers l'est
- Favoriser le covoiturage
- Installer une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor Pont-Champlain-Bonaventure
- Implanter un réseau de transport rapide par autobus

- Implanter des mesures prioritaires pour autobus (voies réservées, feux de circulation, etc.)
- Réaliser le train de l'Est
- Entretien et compléter le réseau routier de l'île

SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS
---------------------------

**Question 12.**

Jusqu'à quel point êtes-vous d'accord pour que la Ville de Montréal interdise l'usage du téléphone cellulaire au volant sur son territoire?

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Entièrement en accord | <input type="checkbox"/> Entièrement en désaccord |
| <input type="checkbox"/> Plutôt en accord      | <input type="checkbox"/> Je ne sais pas           |
| <input type="checkbox"/> Plutôt en désaccord   |   |

**Question 13.**

La Ville de Montréal voudrait réduire la vitesse maximale de 50 km/h à 40 km/h sur l'ensemble des rues locales. Croyez-vous que cette mesure rendra les rues de Montréal plus sécuritaires pour l'ensemble des utilisateurs du réseau routier montréalais?

- |                              |   |
|------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Oui | <input type="checkbox"/> Je ne sais pas |
| <input type="checkbox"/> Non |   |

FINANCEMENT
-------------

**Question 14.**

L'implantation de péages à un coût estimé de 1 \$ à 3 \$ par entrée à proximité des ponts ceinturant l'île de Montréal vous inciterait-elle à utiliser les transports en commun?

- |                              |   |
|------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Oui | <input type="checkbox"/> Je ne sais pas |
| <input type="checkbox"/> Non |   |

**Question 15.**

Quelle(s) raison(s) vous motiverait(aient) à continuer d'utiliser votre véhicule? (Plusieurs réponses possibles)

- Vous avez besoin de votre véhicule dans le cadre de votre travail
- Vous avez besoin de votre véhicule pour répondre à des obligations familiales
- Votre horaire de travail/d'études n'est pas compatible avec le transport en commun
- Le montant envisagé n'est pas assez élevé pour vous convaincre d'utiliser le transport en commun
- Autres (préciser)

**Question 16.**

Selon vous, la Ville de Montréal pourrait implanter le péage pour les déplacements en voiture... (une seule réponse possible)

- Seulement aux abords des ponts permettant d'accéder à l'île de Montréal
- Seulement sur le réseau autoroutier de l'île de Montréal
- À la fois à proximité des ponts ceinturant l'île de Montréal et sur le réseau autoroutier de l'île de Montréal
- La Ville de Montréal ne devrait en aucun temps avoir recours au péage
- Ne sais pas

**Question 17.**

Au Québec, le taux de taxation sur un litre d'essence s'élève à 39 %, alors que le taux moyen de taxation dans toutes les provinces canadiennes sur un même litre d'essence se situe à 34 %. Le Plan de transport de la Ville de Montréal envisage de faire passer de 1,5 cent/litre à 10 cents/litre la taxe perçue par le gouvernement du Québec et remise à l'Agence métropolitaine de transport (AMT) comme contribution au transport en commun. Jusqu'à quel point êtes-vous d'accord avec cette mesure?

- Entièrement en accord  Entièrement en désaccord
- Plutôt en accord  Je ne sais pas
- Plutôt en désaccord

**Question 18.**

Advenant le cas où des sommes supplémentaires seront toujours nécessaires après que les différents paliers de gouvernement auront contribué à la hauteur de leur capacité au financement des transports collectifs, jusqu'à quel point êtes-vous d'accord avec les solutions de financement suivantes tirées du Plan de transport de la Ville de Montréal?

- a) Taxe sur le stationnement hors rue de longue durée
- Entièrement en accord  Entièrement en désaccord
- Plutôt en accord  Je ne sais pas
- Plutôt en désaccord
- b) Péage aux abords des ponts ceinturant l'île de Montréal
- Entièrement en accord  Entièrement en désaccord
- Plutôt en accord  Je ne sais pas
- Plutôt en désaccord
- c) Péage pour les déplacements en voiture sur le réseau autoroutier de l'île de Montréal
- Entièrement en accord  Entièrement en désaccord
- Plutôt en accord  Je ne sais pas
- Plutôt en désaccord

d) Indexation du montant versé aux sociétés de transport en commun (30 \$) payé lors de l'immatriculation

Entièrement en accord

Plutôt en accord

Plutôt en désaccord

Entièrement en désaccord

Je ne sais pas

e) Majoration de la taxe spéciale sur l'essence

Entièrement en accord

Plutôt en accord

Plutôt en désaccord

Entièrement en désaccord

Je ne sais pas

### Question 19.

Avez-vous d'autres commentaires ou suggestions concernant le Plan de transport 2007 de la Ville de Montréal?

---

---

---

---

### Question 20.

Vous utilisez votre véhicule pour :

Vous rendre au travail/études

Vous déplacer pour des besoins autres (ex. : famille, loisirs, etc.)

Les deux choix précédents

Vous ne possédez pas de véhicule

### Question 21.

Si vous n'utilisez pas de véhicule personnel pour vous rendre au travail/études, quel est votre moyen de transport?

Covoiturage

Marche

Taxi

Transports en commun (métro, train, autobus)

Vélo

Ne s'applique pas

**Question 22.**

Si vous occupez un emploi, où est-il situé?

- Sur l'île de Montréal
- Laval et couronne nord
- Longueuil et couronne sud

Merci d'avoir pris ces quelques minutes pour nous faire connaître votre opinion.

Pour en savoir plus sur le Plan de transport 2007 de la Ville de Montréal, nous vous invitons à prendre connaissance du document de consultation qui se trouve à l'adresse suivante :

[http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=65,38111&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=65,38111&_dad=portal&_schema=PORTAL).

Juillet 2007



**TABLEAU A**

**TYPE D'UTILISATION DU VÉHICULE PERSONNEL EN FONCTION DU LIEU DE RÉSIDENCE  
 ET DU LIEU D'EMPLOI DES RÉPONDANTS**

<b>Utilisation du véhicule personnel</b>				
	Se rendre au travail/études seulement*	Autres besoins seulement (famille, loisirs, etc.)	Les deux choix précédents*	Ne possède pas de véhicule ou pas de réponse
<b>Ensemble des répondants</b>	9,0 %	37,4 %	52,6 %	1,1 %
<b>Lieu de résidence</b>				
• Montréal	7,4 %	40,2 %	50,7 %	1,7 %
• Laval et couronne nord	11,3 %	31,4 %	57,3 %	0,0 %
• Longueuil et couronne sud	11,7 %	36,9 %	50,4 %	1,1 %
<b>Lieu d'emploi</b>				
• Montréal	9,0 %	25,8 %	63,9 %	1,4 %
• Laval et couronne nord	7,9 %	12,3 %	79,8 %	0,0 %
• Longueuil et couronne sud	21,2 %	21,6 %	57,3 %	0,0 %

\* 61,6 % des répondants disent donc utiliser leur véhicule personnel pour se rendre au travail/études.

Juillet 2007

**TABLEAU B**

**TYPE DE MODE DE TRANSPORT UTILISÉ POUR SE RENDRE AU TRAVAIL  
 POUR CEUX QUI N'UTILISENT PAS DE VÉHICULE PERSONNEL, EN FONCTION DE LEUR  
 LIEU DE RÉSIDENCE ET DE LEUR LIEU D'EMPLOI**

<b>Moyen de transport utilisé pour se rendre au travail/études</b>						
	Covoiturage	Marche	Taxi	Transport en commun	Vélo	Pas de réponse
<b>Ensemble des répondants</b>	9,9 %	15,7 %	5,2 %	48,7 %	14,7 %	5,8 %
<b>Lieu de résidence</b>						
· Montréal	5,5 %	21,1 %	5,6 %	49,5 %	12,8 %	5,5 %
· Laval et couronne nord	8,8 %	5,9 %	5,9 %	55,9 %	11,8 %	11,7 %
· Longueuil et couronne sud	20,5 %	10,3 %	5,1 %	41,0 %	17,9 %	5,2 %
<b>Lieu d'emploi</b>						
· Montréal	8,9 %	15,3 %	5,6 %	56,5 %	12,9 %	0,8 %
· Laval et couronne nord	0,0 %	9,0 %	0,0 %	54,6 %	36,4 %	0,0 %
· Longueuil et couronne sud	22,3 %	14,8 %	3,7 %	33,3 %	22,2 %	3,7 %

## ÉDITORIAL

MODÉRONS  
NOS TRANSPORTS!

«L'Agence métropolitaine de transport (AMT) serait victime de son succès», pouvait-on lire à la fin de l'an 2000 dans les journaux. En effet, selon le dernier rapport annuel de l'AMT, le transport en commun a connu une remarquable croissance dans la région de Montréal. Depuis 1995, l'achalandage n'a pas cessé de

croître, l'augmentation de cette année se révélant la plus forte en vingt ans. La situation s'avère particulièrement bonne du côté des trains de banlieue, avec des augmentations substantielles. Voilà pour la bonne nouvelle. Là où les choses se gâtent, c'est que, pour poursuivre son développement, l'AMT doit trouver de nouvelles sources de revenus.

Hausse des taxes sur l'essence, des droits d'immatriculation... l'AMT propose encore une fois que les automobilistes fassent les frais de son manque à gagner! Pourtant, au Québec, ils font déjà largement leur part par le paiement de lourdes taxes routières totalisant plus de deux milliards de dollars par année; ils assument même depuis des années une surtaxe sur l'essence de 1,5 cent du litre exclusivement consacrée au transport en commun à Montréal, ainsi qu'une surprime obligatoire de 30 \$, payée annuellement à même l'immatriculation et déposée dans le Fonds de contribution des automobilistes au transport en commun.

Cela dit, CAA-Québec ne s'oppose pas au transport en commun, au contraire. Les problèmes de congestion, spécifiquement dans la région de Montréal, sont bel et bien réels et ne se résoudre pas d'eux-mêmes. Plus les gens utiliseront le transport en commun, plus il y aura de la place pour ceux qui sont contraints de prendre leur auto pour accéder à la métropole et y circuler. Le transport en commun et l'automobile ne sont pas des concurrents: ce sont des modes complémentaires de transport. Il s'agit de convaincre ceux à qui cette solution peut convenir. À cet effet, l'adoption de mesures incitatives favorisant le transfert modal, au niveau fiscal par exemple, serait bienvenue. Par ailleurs, comme l'ont déjà fait conjointement

CAA-Québec et certaines sociétés de transport en commun, mettre les automobilistes en face de la coûteuse réalité de posséder une voiture – et surtout d'en acquérir une seconde – compte aussi parmi les solutions.

L'AMT sait qu'elle ne pourra augmenter ni fidéliser sa clientèle à moins d'offrir un service extrêmement adapté à ses besoins. Dans cette optique, le confort, la fréquence, le respect des horaires, la vitesse (sur certains trains) et l'accès au service constitueront toujours des points critiques. Par exemple, le fait que les terrains de stationnement incitatifs soient souvent complets décourage plusieurs personnes «convaincues», qui reprennent leur voiture. Retour à la case départ!

On doit vraiment tenter de trouver d'autres solutions que les sempiternelles taxes à l'automobiliste. D'ailleurs, l'AMT risquerait aussi d'en faire les frais: si l'organisme gagne d'une main en réussissant à convaincre plus d'automobilistes d'utiliser le transport en commun, elle perdrait du même coup la récolte des taxes supplémentaires qu'elle réclame... D'où un manque à gagner chronique qui se ferait encore sur le dos d'automobilistes n'ayant d'autre choix que d'utiliser leur véhicule. Et la roue tourne...

Le transport en commun est avant tout un bien collectif. Le gouvernement lui-même, alors qu'il s'est désengagé financièrement, le reconnaît: à preuve, lorsqu'un conflit perturbe sérieusement le service aux usagers, il intervient par l'imposition de services essentiels. Réalisons une fois pour toutes que tout le monde profite du transport en commun, en ce sens que moins de voitures sur les routes les libéreront pour permettre la «libre circulation» des services d'urgence, des services publics, du transport d'écoliers, des biens et services à livrer, etc.

Ne nous y trompons pas: aujourd'hui, posséder une auto n'est plus un signe de richesse. Modérons nos transports à l'égard des automobilistes!

Paul A. Pelletier, président-directeur général

# Touring



Touring, printemps 2001

Volume LXXIX, n° 1

RÉDACTION

Éditrice :

Francine Tremblay

Directrice de la publication :

Michèle Dubreuil

Directrice artistique :

Micheline Charest

Collaborateurs : Normand Cazalais, Nicole Charest, Gary Lawrence, Éric LeFrançois,

André Quenneville, Pierre Thisdale

Illustrateur : Daniel Dumont, Marie Lessard

PRODUCTION

Préresse : Services Graphiques Multi-Média

Impression : Transcontinental

Directeur de la production : Pierre Leduc

PUBLICITÉ

Direction des ventes : Ginette St-Pierre

(514) 334-5912

COORDINATION

Nicole Malouin

(418) 624-2424

TOURING est publié 4 fois l'an par CAA-Québec.

Gestion Éditions : Les Éditions du Feu Vert et Consultants CGE1 inc., 3281, av. Jean-Béraud, Chomedey (Laval) H7T 2L2 ; (514) 334-5912, télécopieur (450) 688-6269.

Administration:

Guy Frenette

Gervais Fournier

Dépôt légal - Bibliothèque nationale du Québec \*

Envoi de publication - Convention n° 1388169. Tirage combiné payé pour le dernier numéro : français - 421 719, anglais - 75 245 ; total : 493 964.

Touring est membre de CCAB, de Print Measurement Bureau (PMB) et de l'Association québécoise des éditeurs de magazines (AQEM).

Avis : Les annonces contenues dans le magazine répondent à certains critères exigés par CAA-Québec. Sauf dans les cas où il en est expressément fait mention, la publicité dans ces pages ne constitue pas une approbation. De plus, la direction se réserve le droit de refuser toute publicité sans explication.

Tous droits de reproduction, d'adaptation ou de traduction réservés.

CHANGEMENT D'ADRESSE

Par téléphone

Montréal métro

(514) 861-7575

Ailleurs au Québec

1 800 686-9243

Par télécopieur

Québec (418) 624-8659

Montréal (514) 861-8697

Par Internet

www.caaquebec.com



Contient de 10 % à 50 % de fibres recyclées. Imprimé avec des encres végétales. Papier recyclable.



<b>TAXES VERSÉES PAR LES AUTOMOBILISTES AU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (*) ANNÉE FINANCIÈRE 2007-2008</b>	
Taxe du Québec sur les carburants (excluant la TVQ de 135 M \$ perçue sur cette taxe spécifique sur les carburants)	1 701 M \$
Droits perçus sur l'immatriculation et sur le permis de conduire	758 M \$
Société de financement des infrastructures locales du Québec (droits d'immatriculation additionnels sur les véhicules d'une cylindrée de 4 litres et plus)	50 M \$
<b>TOTAL 2007-2008</b>	<b>2 509 M \$</b>

<b>INVESTISSEMENTS ROUTIERS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC EN 2007-2008</b>	
Fonds spécial d'amélioration et de conservation du réseau routier (routes dont la gestion incombe au Ministère des Transports)	1 700 M \$
Entretien des infrastructures de transport et aide au réseau routier local (inclus au budget de dépenses du MTQ)	513 M \$
<b>TOTAL 2007-2008</b>	<b>2 213 M \$</b>
<b>Proportion des taxes routières consacrées aux réseau routier : 88 %</b>	

- \* Ne tient pas compte des deux autres taxes directes imposées sur l'immatriculation et l'essence pour financer le transport en commun au Québec :
- Fonds de contribution des automobilistes au transport en commun : 70 M \$ par année;
  - Financement de l'Agence métropolitaine de transport (1,5 cent du litre d'essence, grande région de Montréal) : 51 M \$ par année.
- \* Ne comprend pas les autres droits et primes payés par les automobilistes, mais non versés au Fonds consolidé :
- Prime d'assurance automobile et frais administratifs versés chaque année à la Société de l'assurance automobile du Québec pour couvrir les soins de santé et indemnités;
  - Droit environnemental perçu sur les pneus neufs et versé à Recyc-Québec;
  - Taxe d'accise sur les climatiseurs automobiles;
  - Taxe spéciale sur les véhicules classés «de luxe» de plus de 40 000 \$;
  - Toutes les taxes de vente ou autres taxes spécifiques perçues sur ces montants.

