



**Conseil régional
de l'environnement
de Montréal**

**MEMOIRE DU CONSEIL REGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTREAL DANS LE CADRE
DE LA CONSULTATION SUR**

PLAN DE TRANSPORT DE MONTREAL PORTRAIT ET DIAGNOSTIC

**Commission sur le transport, la gestion des
infrastructures et l'environnement**

18 Août 2005

Recherche et rédaction : André Porlier

Conseil régional de l'environnement de Montréal

454, avenue Laurier Est
Montréal (Québec)
H2J 1E7

(514) 842-2890
cremtl@cam.org

©2005

Le **Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal)**, organisme à but non lucratif, se préoccupe des enjeux environnementaux de l'île de Montréal depuis 1996. Fort de sa centaine de membres corporatifs et de son expérience en concertation, le CRE-Montréal possède l'expertise du travail en collaboration avec plusieurs partenaires sur de nombreux dossiers environnementaux, touchant les secteurs du transport, de l'aménagement, des matières résiduelles, des espaces verts, de l'eau et de l'air. Par ailleurs, le CRE-Montréal est actuellement impliqué très activement dans la démarche enclenchée par la Ville de Montréal visant la mise en oeuvre d'un Plan stratégique de développement durable pour la métropole.

Introduction

Avant même de détailler nos commentaires sur les éléments du portrait et diagnostic du Plan de transport de Montréal, nous tenons à exprimer notre appui à la démarche de la Ville de Montréal visant l'élaboration et la mise en œuvre d'un Plan de transport. Nous appuyons également la volonté de la Ville de Montréal, exprimée à travers la vision du plan de transport, de « réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs ». Sur le portrait et diagnostic du plan de transport, le CRE-Montréal considère que, dans l'ensemble, le document reflète bien la situation du transport à Montréal. Toutefois, nous croyons que certaines modifications à la version préliminaire du portrait et diagnostic du plan de transport sont souhaitables.

À cet égard, le CRE-Montréal et ses partenaires souhaitent transmettre cinq grandes préoccupations à l'égard du portrait et diagnostic du plan de transport soit :

- 1- L'absence de bilan des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports**
- 2- L'absence d'enquête origine-destination sur le transport des marchandises**
- 3- L'absence d'un inventaire sur le stationnement**
- 4- L'absence d'analyse concernant l'évolution des tarifs de transport en commun**
- 5- L'absence d'analyse des expériences de modération de la circulation**

Comme vous le constaterez, le CRE-Montréal a élaboré son mémoire sur la base d'une prémisse essentielle : le Plan de transport que la Ville de Montréal adoptera devra conduire à la mise en œuvre d'actions concrètes en faveur de l'amélioration de l'environnement et donc du milieu de vie montréalais.

Protocole de Kyoto

*« Une étude canadienne comparant l'évolution des émissions de GES attribuables au transport des personnes dans les trois plus grandes villes canadiennes (Vancouver, Toronto, Montréal) **conclut qu'au rythme ou les émissions progressent, il faudra en 2010 un objectif de réduction de 17 % dans la RMRM pour atteindre l'objectif de Kyoto** ». (Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, juin 2001, page 57)*

Toujours selon le Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, le secteur du transport est responsable de près de 45 % des émissions de gaz à effet de serre.

À la lecture du portrait et diagnostic du Plan de transport, nous avons été surpris de constater l'absence complète d'information concernant les engagements de la Ville de Montréal à l'égard du Protocole de Kyoto mais également l'absence de données concernant le bilan des émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des transports à Montréal.

Rappelons que la Ville de Montréal s'est engagée à contribuer à l'atteinte des objectifs du Protocole de Kyoto visant à réduire de 6 % les émissions de gaz à effet de serre (GES) par rapport au niveau où elles étaient en 1990, et ce, d'ici 2012. Cet engagement est d'ailleurs rappelé dans le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal : « En souscrivant au protocole de Kyoto, la Ville de Montréal a formulé l'engagement ferme de participer à la réduction des gaz à effet de serre ».

L'absence d'information concernant les émissions de GES dans le secteur des transports est d'autant plus surprenante que le secteur du transport est responsable, selon le cadre d'aménagement de la RMRM, de 45 % des émissions de gaz à effet de serre et que les tendances indiquent une importante augmentation des émissions de GES au cours des dernières années. **Or, si la Ville de Montréal est sérieuse dans sa volonté d'atteindre les objectifs de Kyoto, elle doit réaliser le plus rapidement possible un bilan des émissions de GES dans le secteur des transports, mais surtout procéder à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de transport basé sur des mesures concrètes pour réduire les émissions de GES dans le secteur du transport.**

Transport des marchandises

« En l'absence de données sur le volume de marchandises expédiées ou livrées, la seule image des pôles générateurs de transport de marchandises provient des emplois du secteur manufacturier, du commerce du gros et de détails » Plan de transport, portrait et diagnostic, page 16.

« Le portrait du camionnage à Montréal n'existe pas » Plan de transport, portrait et diagnostic, page 24.

« Une étude CUM/MTQ estimait à 110 000 le nombre de déplacements quotidiens de camions en 1993 dans la région métropolitaine de Montréal » Plan de transport, portrait et diagnostic, page 24.

À la lumière de ces extraits du plan de transport, nous sommes particulièrement inquiets de constater l'absence d'information ou la désuétude de l'information (1993) concernant les déplacements de marchandises sur le territoire de l'île de Montréal et de la grande région de Montréal. Cette absence d'information est d'autant plus inquiétante que plusieurs projets routiers et autoroutiers, comme la modernisation de la rue Notre-Dame et le prolongement de l'autoroute 25 sont justifiés, aux dires de ses promoteurs, par les besoins en transport des marchandises alors que très peu d'information sinon aucune information n'est disponible sur les déplacements des camions dans ces secteurs. Il est donc surprenant de constater que le MTQ justifie la nécessité de prolonger l'autoroute 25 vers Laval pour des besoins de transport des marchandises alors le MTQ a reconnu lors des audiences publiques du BAPE ne pas avoir de données concernant les déplacements des camions dans cet axe.

De même, dans le plan d'urbanisme, « La Ville préconise des interventions à la fois sur le réseau routier municipal et national de manière à consolider les secteurs d'emplois et à régénérer les grands sites sous-utilisés, notamment les secteurs faisant l'objet d'une planification détaillée »

- *Réfection et optimisation de l'autoroute Métropolitaine.*
- *Modernisation de la rue Notre-Dame Est.*
- *Réaménagement des échangeurs Dorval et Turcot.*
- *Réaménagement des voies de service de l'autoroute 40, incluant le réaménagement de l'échangeur de l'autoroute 40 et du boulevard Morgan.*
- *Réaménagement potentiel du chemin De La Côte-de-Liesse en boulevard urbain, de l'échangeur Dorval à l'échangeur Décarie.*
- *Parachèvement des boulevards Marien et Maurice-Duplessis.*
- *Ajout d'une voie de service de l'autoroute 15 dans l'axe de la rue Jean-Pratt.*
- *Prolongement du boulevard Cavendish (tracé à préciser).*
- *Prolongement du boulevard Rodolphe-Forget (tracé à préciser)*
- *Prolongement à l'étude de l'autoroute 25. » (page 67)*

À notre avis, le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal en proposant uniquement des mesures favorisant le camionnage sans avoir de véritable portrait du transport des marchandises ne fera que favoriser l'augmentation du nombre de déplacements de véhicules lourds sur l'île de Montréal. Le plan de transport se doit donc d'être plus cohérent avec ses objectifs en matière de qualité de vie, d'environnement et de transport en

favorisant des mesures permettant de réduire le nombre de déplacements de véhicules lourds et leurs impacts sur l'île de Montréal (ferroviaire, maritime, gestion des déplacements...).

Le CRE-Montréal s'interroge également sur la volonté de faire de l'île de Montréal la plaque tournante du transport des marchandises de l'Amérique du Nord. **À notre avis, en l'absence de données concernant les déplacements des marchandises, il est hasardeux de vouloir favoriser le déplacement des marchandises sur l'île de Montréal sans savoir si des mesures, tels que des centres de transbordement de marchandises à l'extérieur de l'île, ne pourrait pas réduire la quantité et la dimension des véhicules lourds circulant sur le réseau montréalais.** À long terme, certaines activités génératrices de déplacements de véhicules lourds n'ayant pas pour origine ou destination l'île de Montréal devraient être déplacées à l'extérieur de l'île de Montréal pour éviter tous déplacements inutiles pour l'économie de Montréal. De même, les centres générateurs de déplacements de marchandises dangereuses devraient être localisés dans des secteurs réduisant les risques et les impacts de leurs activités pour la population montréalaise.

Tarifification du transport en commun

À Montréal, les usagers du transport en commun ont subi en janvier 2005 une quatrième hausse de tarifs en 18 mois. Des hausses représentant une augmentation cumulative de 22 %, bien au-delà de l'augmentation du coût de la vie. D'autre part, l'offre de transport en commun a connu une baisse de 760 000 heures de service entre 1995 et 1999 soit une baisse de 15,6 % au cours de cette période.

Malheureusement, le portrait et diagnostic du Plan de transport ne présente aucune statistique concernant l'évolution de la tarification du transport en commun mais se contente tout au plus de dire que : « Les tarifs de la STM sont moins élevés que ceux des trois sociétés de transport de la région de Montréal. Ses tarifs mensuels comptent parmi les moins élevés en Amérique du Nord ». Or, le revenu des ménages montréalais figurent également parmi les plus bas en Amérique du Nord. La Ville de Montréal doit reconnaître dans son plan de transport que les usagers du transport en commun ont connu des augmentations cumulatives de 22 % en 18 mois et que la réalité socio-économique des Montréalais fait en sorte que bien que les tarifs de la STM soit encore parmi les plus bas, les augmentations de tarifs de 2003 ont entraîné la perte de près de 4 000 usagers selon la STM alors que la vision du plan de transport de la ville de Montréal vise « à réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun... »

Évolution des tarifs à la STM (CAM)

En date du	Titre	Tarifs	Variation annuelle
1er janvier 2002	CAM	50,00 \$	-
1er janv. 2003	CAM	52,00 \$	+4%
1er juillet 2003	CAM	54,00 \$	+3,8%
1er janv. 2004	CAM	59,00 \$	+9,3%
1er janvier 2005	CAM	61,00 \$	+3,4%
Total :		11,00 \$	+22%

Dans l'éventualité de nouvelles hausses de tarifs et d'une poursuite de la dégradation des services de transport en commun, ce sont plusieurs dizaines de milliers d'usagers du transport en commun qui délaisseront le transport collectif pour engorger davantage le réseau routier et ainsi aggraver notre bilan énergétique. La Ville de Montréal doit donc reconnaître que les usagers du transport en commun contribuent lourdement au financement du transport en commun et que de nouvelles sources de financement, comme une taxe sur le stationnement, doivent être mises en place pour améliorer les services de transport en commun.

Stationnement

Avant de vous transmettre nos commentaires concernant le portrait du stationnement, nous tenons à saluer la volonté de la Ville de Montréal de réduire l'offre de stationnement à Montréal. En effet, la plupart des intervenants s'entendent maintenant pour dire que le stationnement influence de façon significative le choix des modes de transport des individus. Il est démontré que la disponibilité d'un espace de stationnement sur le lieu de travail ainsi que l'absence ou le faible coût qui y est souvent associé favorisent grandement l'utilisation de l'automobile¹

À cet égard, une enquête Franco-Suisse, réalisée en 1996 dans six agglomérations européennes (Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne) a démontré qu'entre 90 et 99% des personnes disposant d'une voiture l'utilisent lorsque le stationnement est assuré à proximité du lieu de travail. Lorsque le stationnement n'est pas assuré, le taux d'utilisation de l'automobile chute considérablement en faveur du transport en commun.

Pour être efficace, une politique de stationnement doit reposer sur une analyse exhaustive de l'offre de stationnement et des modes d'exploitation des stationnements. Or, le portrait du stationnement dans le plan de transport repose

¹ Ministère des Transports du Québec, *Plan de gestion des déplacements*, Québec, 2000, page 48.

sur une enquête de 1998 du MTQ sur les stationnements hors-rue de 25 places et plus uniquement.

« Signalons que le relevé le plus récent, effectué en 1998 a permis d'évaluer le nombre de places dans les stationnements hors rue stationnements de 25 places et plus sur l'île de Montréal » page 36.

« Cette évaluation est bien sûr une sous-estimation de l'offre totale qui ne nous permet pas de la comparer à la demande totale » page 36.

À notre avis, si la Ville de Montréal veut véritablement réduire l'offre de stationnement, elle doit procéder le plus rapidement possible à une enquête non seulement sur l'offre de stationnement à Montréal (hors-rue et sur rue) mais également sur l'exploitation de ces stationnements.

Selon le rapport d'orientation en matière de stationnement du service d'urbanisme de la ville de Montréal (1997) il y a une absence de gestion de l'offre de stationnements dans la région de Montréal. Or, cette attitude de laisser-faire a entraîné la prolifération des nouveaux stationnements, la surexploitation des sites de stationnement et la multiplication des stationnements illégaux à Montréal. Entre 1994 et 2000, plus de 5 000 places supplémentaires de stationnement ont été créées dans le centre-ville alors que l'orientation municipale en matière de stationnement visait une réduction de 3 000 places pour cette période.² De plus, le nombre de stationnements continue d'augmenter puisque des milliers de nouvelles places de stationnement sont prévues dans les nombreux projets en cours dans la région de Montréal (Palais des congrès, Bibliothèque Nationale, Caisse de dépôt, Pavillon UQAM, École de technologie supérieure...).

Toujours selon le rapport du service d'urbanisme de la ville de Montréal (1997), les stationnements du centre-ville sont surexploités puisque l'on y accueille beaucoup plus de véhicules que ne le permet la capacité du site. Plusieurs stationnements ont recours à des services de "valet Parking" pour accroître le nombre de véhicules pouvant être stationnés sur leur site. « Cette pratique, qui tient plus de l'entreposage que du stationnement, est inappropriée aux stationnements de courte durée puisqu'il vise principalement une clientèle de longue durée »³. Or, cette pratique illégale est tolérée par les autorités municipales. De plus, selon le rapport d'orientation en matière de stationnement du service d'urbanisme de la ville de Montréal (1997), 18% des parcs de stationnement du centre-ville de Montréal sont illégaux où sans permis d'exploitation.⁴

² Ibid, page 19.

³ Ville de Montréal, *Stationnements et terrains vagues au centre-ville*, 1997, Page 19.

⁴ Ville de Montréal, *Stationnements et terrains vagues au centre-ville*, 1997, Page 20.

Enfin, la mise en place d'une politique de stationnement visant une réduction de l'offre de place de stationnement doit reposer sur un inventaire exhaustif de la répartition des places de stationnement mais également du mode de gestion de ses stationnements. Toutefois, la véritable efficacité d'une politique de stationnement repose sur la volonté de la Ville de Montréal de l'appliquer et de la faire respecter par les gestionnaires de parcs de stationnement sans quoi la volonté de la Ville de Montréal de réduire l'offre de stationnement ne demeurera à notre avis qu'un vœu pieux sans réel changement.

Modération de la circulation

Selon le Plan de transport de la Ville de Montréal « Le sentiment de sécurité des piétons est essentiel pour inciter les Montréalais à opter pour la marche comme mode de déplacement » page 49.

Or, selon la direction de la Santé Publique de Montréal-Centre « *Sur l'île de Montréal, il y a une concentration des collisions avec blessés dans les quartiers centraux de l'île de Montréal. La moitié des blessés de la route surviennent dans six arrondissements centraux. De plus, à Montréal, le quart (23 %) des piétons blessés sont des enfants de moins de 18 ans.*» Toujours selon la direction de la Santé publique « Le nombre de personnes blessées suite à un accident de la route s'est à nouveau accru au cours des dernières années, passant de 10 926 en 1998 à 12 806 en 2003 à Montréal ». (Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal, page 1).

D'autre part, plusieurs études ont démontré que la configuration des rues a une incidence sur le comportement du conducteur. À titre d'exemple, les routes larges et rectilignes permettant une vision éloignée incitent le conducteur à accélérer. À l'inverse, les routes sinueuses et étroites dont la vision éloignée est interrompue favorisent plutôt des vitesses modérées. Dans ce contexte, il est essentiel de contrôler la vitesse et le comportement des automobilistes afin d'améliorer la qualité de vie dans les quartiers par l'application de techniques de modération de la circulation, le "traffic calming".

À notre avis, la Ville de Montréal devrait analyser dans son portrait et diagnostic les expériences d'aménagement qui ont donné les meilleurs résultats sur son territoire en matière de modération de la circulation. Ces « bonnes expériences » devraient constituer la base d'une nouvelle politique municipale favorisant la mise en place de mesures de modération de la circulation dans les quartiers présentant des problèmes de circulation automobile.

Conclusion

En terminant, nous ne pouvons passer sous silence certaines contradictions entre les engagements de la Ville de Montréal à l'égard du développement durable, du Protocole de Kyoto, du transport en commun, des transports actifs, de la densification et de la consolidation des quartiers centraux que l'on retrouve dans le Plan de transport, et les positions que la Ville de Montréal a adopté face au prolongement de l'autoroute 25 et de la modernisation de la rue Notre-Dame.

À notre avis, **favoriser le transport en commun** tel que proposé dans le plan de transport ne sera pas suffisant pour modifier les tendances actuelles en matière de transport et de GES si la Ville de Montréal permet le prolongement de l'autoroute 25 vers Laval ou l'accroissement des débits de circulation sur la rue Notre-Dame. Rappelons que le prolongement de l'autoroute 25 entraînera une offre supplémentaire pour près de 150 000 véhicules par jour, soit l'équivalent des autoroutes 15 ou 13 et que le nouveau projet Ville de Montréal/MTQ de la rue Notre-Dame représente une importante augmentation de la capacité routière. Avec six voies de circulation, des voies supplémentaires dédiées au transport en commun, possiblement des voies de service, quelques échangeurs, dont certains sont encore en négociation avec le Port de Montréal, sans parler de l'élimination des feux de circulation aux heures de pointe, c'est d'une véritable autoroute Notre-Dame dont il s'agira. Avec ce projet, la capacité actuelle de la rue Notre-Dame sur certains tronçons qui est de 2 450 véh/h en période de pointe du matin passera à près de 6 000 véh/h à cette configuration.

Enfin, nous tenons à réitérer que la véritable efficacité d'un plan de transport repose sur la volonté de la Ville de Montréal de se donner les moyens d'atteindre ses objectifs et de le mettre en œuvre sans quoi l'objectif de la Ville de Montréal de réduire l'utilisation de l'automobile ne demeurera à notre avis qu'un vœu pieux sans réel changement.