

La gestion de la demande en déplacements comme outil du transport durable

Mémoire de Voyagez Futé Montréal sur le portrait-diagnostic du Plan de transport de Montréal

25 août 2005

**VOYAGEZ
FUTÉ MONTRÉAL**

CENTRE DE GESTION
DES DÉPLACEMENTS
CENTRE-VILLE

Sommaire

INTRODUCTION	3
UNE VISION PARTAGÉE DU TRANSPORT DURABLE	4
Voyagez Futé Montréal : le CGD du centre-ville	4
Une même vision du transport durable	4
LA GESTION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT AU CENTRE-VILLE	5
Définition	5
Les actions développées	6
UN PORTRAIT ET DIAGNOSTIC PERFECTIBLE	7
Quantifier l'offre de stationnement.....	8
Les CGD comme acteurs de la gestion de la demande de transport.....	8
RECOMMANDATIONS POUR LE PLAN DE TRANSPORT VISANT À FAVORISER LA GESTION DE LA DEMANDE	9
Agir sur le stationnement	9
Favoriser les entreprises participantes à un programme allégo.....	10
Soutenir les initiatives de gestion de la demande menées par Voyagez Futé Montréal	11
CONCLUSION	12

Introduction

Voyagez Futé Montréal tient tout d'abord à remercier la Ville de Montréal pour l'opportunité qui lui est donnée de commenter le document « portrait et diagnostic » du Plan de transport de Montréal.

Avec la concentration des activités et des hommes dans les agglomérations les plus importantes, une nouvelle étape de la gestion des déplacements semble émerger depuis quelques années. Les changements dans les modes de vie urbains, qui s'accompagnent d'une dilution de l'urbanisation, entraînent une complexité croissante de la mobilité. La conséquence majeure en est une répartition déséquilibrée de la part de marché des différents modes de transport en faveur de la voiture, avec des conséquences peu soutenables à long terme (effritement de l'urbanité, pollution, réchauffement planétaire, problème de santé publique, crise du financement du transport public...). Cette place grandissante accordée à la voiture s'effectue au détriment des transports actifs (marche, vélo) et, dans une moindre mesure, des transports collectifs (TC) qui y perdent en efficacité. Face à cette dynamique, le développement d'infrastructures urbaines répondant à la demande des automobilistes se heurte à l'opinion publique, laquelle se montre de plus en plus favorable au développement d'alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture. Cette opinion est relayée par des documents de planification où la gestion des déplacements se veut dès lors plus fine, plus intégrée, et s'articulant mieux avec les enjeux contemporains de l'urbanisme, de la société urbaine et du développement durable.

Le Plan de transport qu'élabore la Ville de Montréal est un de ces documents de planification. Et c'est avec une grande satisfaction que Voyagez Futé Montréal, le Centre de gestion des déplacements (CGD) du centre-ville, apporte sa contribution à un Plan dont la vision et les objectifs s'accordent totalement à sa mission.

Ce mémoire débutera par une description de l'organisme, ce qui sera l'occasion de montrer qu'il œuvre déjà pour la réalisation des objectifs du Plan de transport. Sera ensuite développé le concept de la gestion de la demande, raison d'être de Voyagez Futé Montréal, et les actions menées par l'organisme. Ensuite, nous soulignerons plusieurs points abordés dans le document « Portrait et diagnostic » et qui selon Voyagez futé Montréal mériteraient d'être approfondis. Enfin, grâce à son expertise et sa qualité d'organisme représentatif des intérêts des entreprises et institutions du centre-ville, plusieurs recommandations quant à la mise en œuvre du Plan de transport seront développées afin que la Ville se montre pro-active à l'égard de la gestion de la demande.

Une vision partagée du transport durable

VOYAGEZ FUTÉ MONTRÉAL : LE CGD DU CENTRE-VILLE

Mission

Fondé en mai 2002, à l'initiative de l'Agence métropolitaine de transport et d'un regroupement d'employeurs, Voyagez Futé Montréal est un organisme à but non lucratif dont la mission est de favoriser le développement des alternatives viables à l'auto-solo au centre-ville de Montréal en stimulant, supportant et coordonnant les efforts des secteurs privés et publics. Il s'agit d'un des quatre CGD de la région métropolitaine de Montréal.

En cela, l'organisme s'intègre à la démarche de développement du **transport durable**, défini comme étant un système de transport développé qui maintient ou améliore la qualité de vie des générations actuelles tout en préservant à long terme la santé des écosystèmes et en ne compromettant pas la capacité des générations futures à satisfaire leurs propres besoins de mobilité et de bien-être.

Objectifs

Les interventions de Voyagez Futé Montréal concourent aux objectifs suivants :

- Faciliter l'accessibilité au centre-ville par les modes de transports alternatifs à l'auto-solo
- Réduire la part modale de l'automobile individuelle
- Améliorer l'environnement et la qualité de vie

Rôle de carrefour en transport durable

Le principal rôle de Voyagez Futé Montréal est d'offrir un carrefour de solutions en transport durable aux entreprises et institutions du centre-ville de Montréal. En ce sens, il facilite leurs relations avec les intervenants publics en transport et fait valoir leurs intérêts et besoins. Par la mise en place de ce carrefour, Voyagez Futé Montréal vise à stimuler le développement de projets inter-entreprises et à favoriser la cohésion et le partage de moyens entre les secteurs privés et publics.

UNE MÊME VISION DU TRANSPORT DURABLE

La mission, les objectifs, le rôle de carrefour de solutions en transport durable de Voyagez Futé Montréal s'accordent avec la vision soutenue dans le Plan de transport de Montréal qui est celle de vouloir « **réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et les transports actifs** » (p.6 Vision et objectifs). La volonté affichée par la municipalité de favoriser

le développement des TC et des transports actifs est encouragée par Voyagez Futé Montréal, puisqu'il s'agit d'un choix de société à adopter d'urgence face aux enjeux environnementaux et énergétiques contemporains. Certains objectifs stratégiques sont particulièrement en lien avec notre mission, comme le fait de vouloir « *réduire la dépendance à l'automobile et promouvoir une utilisation plus judicieuse de celle-ci* » (p.23 Vision et objectifs). Cet objectif rejoint la finalité de la gestion de la demande en transport.

La gestion de la demande de transport au centre-ville

Les interventions de Voyagez Futé Montréal s'inscrivent dans le concept de gestion de la demande.

DÉFINITION

La gestion de la demande part du constat que les entreprises, les établissements d'enseignement, les administrations, génèrent de nombreux déplacements motorisés. *Pourquoi alors ne pas les intégrer plus activement dans un processus de gestion de la mobilité urbaine avec comme perspective un système de transport urbain durable ?* C'est l'objectif sous-entendu par le concept, qui signifie la mise en œuvre d'un ensemble cohérent d'actions destinées à inciter les employés ou étudiants à réduire leur utilisation individuelle de la voiture au profit des autres modes de transport.

Le public cible pour la mise en œuvre du concept est ainsi constitué des employés et des étudiants qui génèrent des déplacements automobiles quotidiens. Or, le territoire d'action de Voyagez Futé Montréal, constitué du centre-ville, est tout à fait stratégique quant à la volonté d'agir sur leurs comportements : 50% du total des emplois de la ville, 10 000 places d'affaires, 280 000 employés, 120 000 étudiants, six centres hospitaliers y sont concentrés, ce qui fait du centre-ville la principale destination des déplacements en période de pointe du matin. Nombre de ces déplacements sont réalisés en automobile.

Depuis sa création, Voyagez Futé Montréal applique le concept de la gestion de la demande par la mise en œuvre d'actions visant à modifier les comportements à l'égard des déplacements domicile-travail/étude et des déplacements d'affaires. Il s'agit entre autre de l'accompagnement de l'entreprise dans la démarche allégo, de la mise en place de Vélos en libre-service de même que la promotion du covoiturage.

LES ACTIONS DÉVELOPPÉES

L'accompagnement dans la démarche allégo

Au même titre que les quatre autres Centres de gestion des déplacements existant à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal, Voyagez Futé Montréal a le mandat de promouvoir, sur son territoire, le programme *allégo* et d'en assurer la mise en place au sein des établissements.

Développé par l'Agence métropolitaine de transport (AMT), ce programme propose aux entreprises et institutions de mettre en place une gamme de mesures incitatives pour encourager l'utilisation, par les employés et les étudiants, des transports durables. Ces mesures visent plus particulièrement la réduction des déplacements entre le domicile et le lieu de travail ou d'étude.

Peu coûteuses, adaptées aux besoins du milieu et faciles à implanter, les solutions de déplacement développées dans le cadre d'un programme *allégo* sont qualifiées de novatrices. Elles agissent sur le comportement des individus et influencent le besoin, le moment et la façon de se déplacer et favorisent l'usage des transports durables.

Parmi les solutions offertes aux entreprises et institutions du centre-ville de Montréal, on compte : un service de covoiturage inter-entreprises, du conseil en aménagement pour cyclistes, l'implantation de flottes de vélos en libre-service, la gestion de retours garantis à domicile et différentes activités et programmes de promotion des transports collectifs (kiosques d'information, tirage de titres de transport, TRAM à l'essai, abonnement annuel).

Voyagez Futé Montréal encadre la mise en place de ces programmes et offre aux entreprises et institutions un suivi et une évaluation des mesures adoptées ainsi que la gamme d'outils développés par l'AMT (trousse *allégo*, sondage en ligne sur les habitudes de déplacements, carte de localisation des lieux de résidence, accès au logiciel de jumelage « covoiturage *allégo* »).

Jusqu'à maintenant, 13 entreprises ou institutions ont mis en place des initiatives de promotions des transports durables dans le cadre de programma *allégo*. Ces initiatives rejoignent directement 41 450 employés et 60 500 étudiants. On en compte parmi elles plusieurs au centre-ville notamment CGI, les universités McGill et Concordia, la société du Palais des Congrès, la Société de développement Angus et la Ville de Montréal. Convaincu de l'importance d'encourager les employés à utiliser des modes de transport durable, la Ville de Montréal s'est en effet engagée à développer un programme *allégo* dans le cadre de son plan stratégique de développement durable. Elle souhaite ainsi donner l'exemple et inciter les entreprises et institutions montréalaises à suivre cette voie.

Le programme de Vélos en libre-service

Ce programme consiste à offrir aux entreprises, institutions et gestionnaires d'édifices la possibilité de mettre gratuitement à la disposition de leurs employés ou locataires des vélos en libre-service. En plus d'encourager la pratique d'un mode de transport actif non polluant, ce service limite l'utilisation de taxis ou de véhicules personnels dans les déplacements de loisirs ou professionnels. En 2004, le programme de Vélos en libre-service, développé dans 21 édifices montréalais, a permis de réaliser 4 000 déplacements non motorisés.

Le programme de covoiturage

Grâce à covoiturage allégo, un nouveau service en ligne d'assistance au jumelage développé par l'AMT, Voyagez Futé Montréal est en mesure depuis peu d'offrir aux entreprises du centre-ville un service de covoiturage inter-entreprise permettant de jumeler des employés n'appartenant pas nécessairement à la même organisation, élargissant de fait les possibilités de jumelage. Ce service est accessible à l'ensemble des entreprises et institutions montréalaises via leur CGD.

Un portrait et diagnostic perfectible

Les recommandations proposées par Voyagez Futé Montréal dans le cadre du présent mémoire touchent les champs de compétences de l'organisme à savoir la gestion de la demande en déplacements et plus particulièrement la promotion des alternatives à l'utilisation de l'automobile en solo sur les lieux d'emplois et d'études

CARACTÉRISER L'OFFRE ET LA DEMANDE EN COVOITURAGE

Il apparaît regrettable que le covoiturage n'ait pas été pris en considération dans le portrait et diagnostic du Plan de transport. Bien qu'il s'agisse d'un mode de déplacement encore marginal, il devient pour certaines entreprises une solution de rechange à la construction d'espaces de stationnement et au manque d'accessibilité en transport collectif de leur site d'emplois. *Bombardier aéronautique* par exemple présente plus de 600 équipages de covoiturage répartis dans ses différentes usines montréalaises, et la compagnie *Air transat*, récemment déménagée à St-Laurent, en compte à ce jour 76. Avec l'augmentation du prix de l'essence et du coût de la vie, l'éloignement des lieux de résidences des lieux d'emplois et d'études, ce mode de transport semble voué à se populariser. Selon les résultats de l'enquête origine-destination 2003 pour ce qui concerne la grande région de Montréal, la part des déplacements comme passager d'un véhicule (incluant les déplacements bi-modaux) est passée de 13,7% à 14,3% de 1987 à 2003¹.

¹ Calcul réalisé par Catherine Morency, dans Morency C. et Chapleau R. (2005), *Portrait systémique, objectif et évolutif du covoiturage dans la Grande Région de Montréal*, École Polytechnique, congrès annuel AQTR, 23p.

La déficience de voies réservées et de stationnements incitatifs alloués à cette catégorie de navetteurs à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal est un frein à l'expansion de ce mode déplacement.

QUANTIFIER L'OFFRE DE STATIONNEMENT

Si la ville souhaite aller de l'avant dans la voie du transport durable, en mettant en place des mesures appropriées qui répondent à des objectifs mesurables, encore faut-il avoir des données de base solides, ce qui n'est pas le cas concernant le stationnement. Ce dernier est à l'origine et à la destination de tout déplacement automobile et constitue un élément essentiel d'un programme allégo. Il conditionne grandement le choix des modes de transport dans les déplacements des employés et des étudiants. Or, le portrait le concernant (pp. 35-44) est approximatif et ne permet pas la formalisation d'objectifs quantifiables. Si la demande est connue de part les chiffres de l'enquête Origine-Destination 2003, l'offre est approchée selon des données anciennes (1998 pour l'enquête du MTQ) et inadaptées (prise en compte des stationnements de plus de 25 places), ne permettant pas de confronter l'offre et la demande. Si un des objectifs du Plan de transport est de « moduler l'offre en stationnement en fonction de l'offre de TC », les données concernant l'offre se doivent d'être connues avec exactitude.

LES CGD COMME ACTEURS DE LA GESTION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT

Autre omission, celle concernant l'existence des CGD sur le territoire montréalais et leur compétence en ce qui a trait à la gestion du transport. Si les champs de compétence des acteurs en transports à Montréal ont été définis (p.79 du document), il n'y a pas de référence quant à l'existence des CGD présents dans les principales zones d'emplois de Montréal. Pourtant, leur mission est importante pour inscrire le système de transport montréalais dans la voie du transport durable. En leur qualité d'intermédiaires entre les entreprises et les autorités organisatrices de transport, les CGD sont au plus près du terrain pour faire en sorte que les entreprises jouent leur rôle en matière de transport. À cet effet, le paragraphe intitulé « rôle des entreprises » (p. 80 du document) fait état de l'existence des programmes allégo, il ne faudrait toutefois pas oublier de mentionner que ce sont les CGD qui ont le mandat d'accompagner la mise en œuvre de ces programmes sur leurs territoires respectifs. Un paragraphe concernant la mission des CGD se doit dès lors d'être présent pour compléter la partie 9, celle de la « Gestion du transport », puisque les CGD ont pour visée d'être intégrés à cette gestion, selon la volonté du MTQ et le l'AMT. Enfin, il semblerait opportun de mentionner l'effort déployé dans la mise en œuvre du covoiturage inter-entreprise par les CGD, et ce dans la partie 7.1 « Efforts déployés » concernant la qualité de l'environnement.

Recommandations pour le Plan de transport visant à favoriser la gestion de la demande

La Vision du Plan de transport fait état de préoccupations concernant la faible implication des entreprises dans la gestion des déplacements : « *Trop peu d'entreprises prennent en compte la donnée transport dans leurs décisions de localisation et d'exploitation. Le réseau routier et l'automobile sont implicitement considérés comme devant prendre le relais de ces décisions* » (p. 20, Vision et objectifs). Ce constat, Voyagez Futé Montréal le constate au quotidien. C'est pourquoi l'organisme est en parfait accord avec le fait de reconnaître que les entreprises doivent jouer leur rôle dans la gestion des déplacements, ce que relève le document « Portrait et diagnostic » (p. 80).

Seulement, si les entreprises peuvent agir sur certains facteurs internes dans le cadre d'un programme allégo (offre et gestion du stationnement, aménagement pour vélos, organisation du covoiturage, gestion du temps de travail, promotion des transports durables), elles n'ont en revanche pas de prise sur les facteurs externes (l'offre en transports collectifs, la réglementation, les modes de vie...). Pourtant, la qualité de l'offre en transports collectifs est toute aussi importante pour améliorer l'accessibilité au site d'emploi ou d'étude. De même, la réglementation sur le stationnement permet d'agir sur le comportement des navetteurs dans le choix de leur mode de transport.

Au-delà de partenariats possibles entre les entreprises et les autorités organisatrices de transport (STM, AMT), via Voyagez Futé Montréal, dans le but d'ajuster l'offre de transport collectif, il n'est guère possible d'agir sur l'offre de stationnement public, sur des règlements d'urbanisme, sur la possibilité de crédits de taxes à l'égard des entreprises engagées dans un programme allégo.

Ce sont là des compétences exercées par la ville, qui se doit dès lors d'aller plus loin pour changer les comportements des navetteurs, comme elle s'engage à vouloir le faire à travers l'objectif stratégique suivant : « *Inciter les principaux employeurs et institutions de Montréal à faire la promotion de la gestion de la demande du transport et supporter l'utilisation des TC ainsi que des modes de transport actif* » (p. 23 Vision et objectifs).

Voici donc les recommandations de Voyagez Futé Montréal concernant le centre-ville de Montréal.

AGIR SUR LE STATIONNEMENT

La Ville est en mesure d'agir sur le stationnement par divers leviers : la gestion des stationnements municipaux d'une part et la réglementation municipale d'autre part.

A titre d'exemples, la ville pourrait :

- Favoriser une gestion intégrée des stationnements notamment des stationnements municipaux hors rue. C'est à dire une gestion qui laisse la place aux alternatives à l'automobile solo en offrant des cases de stationnement réservées aux covoitureurs et à l'auto-partage, des supports à vélo et encore des bornes d'alimentation électrique dans une perspective de promotion du transport avancé ;
- Veiller à étendre le stationnement sur rue de courte durée à l'ensemble du centre-ville, à l'exception des zones résidentielles, et augmenter les tarifs de façon significative en vue à réduire le nombre encore important de stationnements gratuits et de rendre l'utilisation du transport en commun plus concurrentielle ;
- Orienter de manière significative la réglementation d'urbanisme visant à réduire le nombre de places de stationnement obligatoires par surface construite et à rendre obligatoire la création d'un nombre minimal d'infrastructures pour les cyclistes (supports, douches et casiers).

FAVORISER LES ENTREPRISES PARTICIPANTES À UN PROGRAMME ALLÉGO

La Ville a les moyens d'agir pour favoriser les entreprises à se lancer dans un programme de gestion de la demande en transport. Concrètement, elle pourrait :

- Renforcer ses exigences en matière de transport lors de l'émission d'un permis de construction pour un lieu de travail et d'études impliquant un nombre significatif d'employés ou d'étudiants, notamment :
 - o obliger la réalisation d'un programme allégo ;
 - o exiger l'adhésion de l'entreprise ou de l'institution à un CGD de son secteur, ce qui permettra d'assurer la pérennité du CGD ;
 - o moduler les exigences en matière de stationnement en fonction de la disponibilité des transports collectifs.
- Étendre la réalisation du programme allégo de la Ville de Montréal développé actuellement à son centre administratif de la Cité Multimédia, à l'ensemble des sites d'emplois de la Ville. À titre d'employeur parmi les plus importants à Montréal, la Ville de Montréal se doit de donner l'exemple ;
- Allouer un crédit de taxes pour les entreprises participantes à un programme allégo ou attribuer des subventions au titre d'un démarrage de projet ;
- Développer un programme de reconnaissance publique pour les entreprises participantes, à travers par exemple une certification environnementale ;

- Soutenir le développement de programmes d'encouragement et de fidélisation aux transports collectifs s'adressant aux travailleurs et étudiants, notamment par un programme annuel d'abonnement aux TC ou un système de passe de transport universel (Upass), qui pourraient être offerts aux entreprises et institutions montréalaises ;
- Encourager les gouvernements supérieurs à offrir des crédits d'impôt pour l'achat de titres de transports collectifs.

SOUTENIR LES INITIATIVES DE GESTION DE LA DEMANDE MENÉES PAR VOYAGEZ FUTÉ MONTRÉAL

La ville a la compétence pour favoriser les actions développées par Voyagez Futé Montréal. En ce sens, elle pourrait :

- Subventionner certaines actions développées comme les Vélos en libre-service, l'encadrement de programmes allégo ou l'organisation d'activités de promotion des transports durables, afin d'encourager les entreprises à y souscrire ;
- Développer des partenariats en termes d'expertise pour l'élaboration des programmes allégo et la mise en œuvre des mesures de gestion de la demande.

Conclusion

La démarche entreprise par la Ville pour se doter d'un plan de transport qui réponde aux principes du transport durable est tout à fait encourageante. La qualité du document « portrait et diagnostic », malgré certaines lacunes, permet d'espérer un véritable Plan de transport durable. Il s'agira néanmoins d'aller de l'avant et de prendre en considération la gestion de la demande comme étant un levier primordial pour agir dans le sens d'une réduction de la dépendance de l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs, tel que l'énonce la Vision arrêtée.

Remarque subalterne :

On peut lire p. 70 du document que Voyagez Futé Montréal propose la location de casiers à vélos aux gares de trains de banlieue de l'AMT. Il faut savoir que ce projet est, à l'heure d'aujourd'hui, abandonné.

Voyagez Futé Montréal

Centre de gestion des déplacements Centre-ville
393, rue St-Jacques O., bureau 260.
Montréal (Québec), H2Y 1N9
Téléphone : (514) 843-9122
Télécopieur : (514) 843-9309

www.voyagezfute.ca