

Stratégies financière et budgétaire pour favoriser transports collectifs et actifs

Par Jean-François Lefebvre, Yanis Oussada et Marc-Olivier Mathieu

Mémoire présenté le 28 mai 2024 dans le cadre des Consultations pré-budgétaires de la Ville de Montréal

Pour Imagine Lachine-Est et le Groupe de recommandations et d'actions pour un meilleur environnement (GRAME)



Auteurs

- **Jean-François Lefebvre** (PhD) est chargé de cours au Département d'études urbaines et touristiques de l'École de sciences de la gestion de l'UQÀM et expert en transition énergétique et mobilité durable auprès d'Imagine Lachine-Est et du Groupe de recommandations et d'actions pour un meilleur environnement (GRAMÉ).
- **Marc-Olivier Mathieu** est diplômé en géographie, concentration aménagement du territoire, à l'Université Laval où il et débute une maîtrise en aménagement du territoire (cartographie et recherche).
- **Yanis Oussada** termine un baccalauréat en études urbaines à l'UQAM.

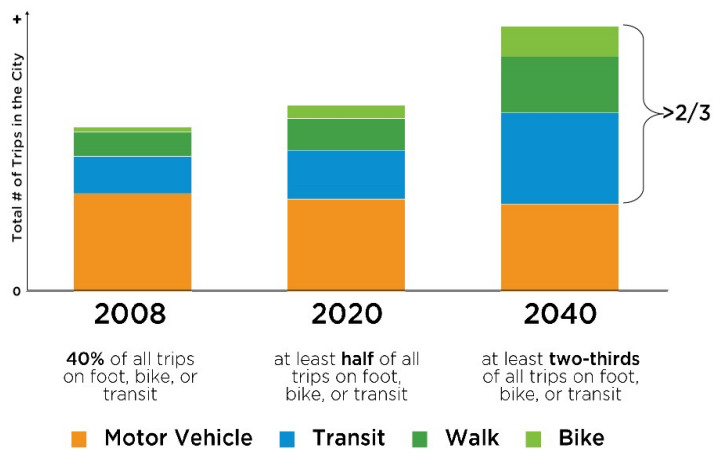
Illustrations de couverture (du haut vers le bas)

- Métro de Montréal, photo J.-F. Lefebvre
- Tramway de Paris, photo J.-F. Lefebvre (2016)
- Tramway de Porto, photo J.-F. Lefebvre (2016)

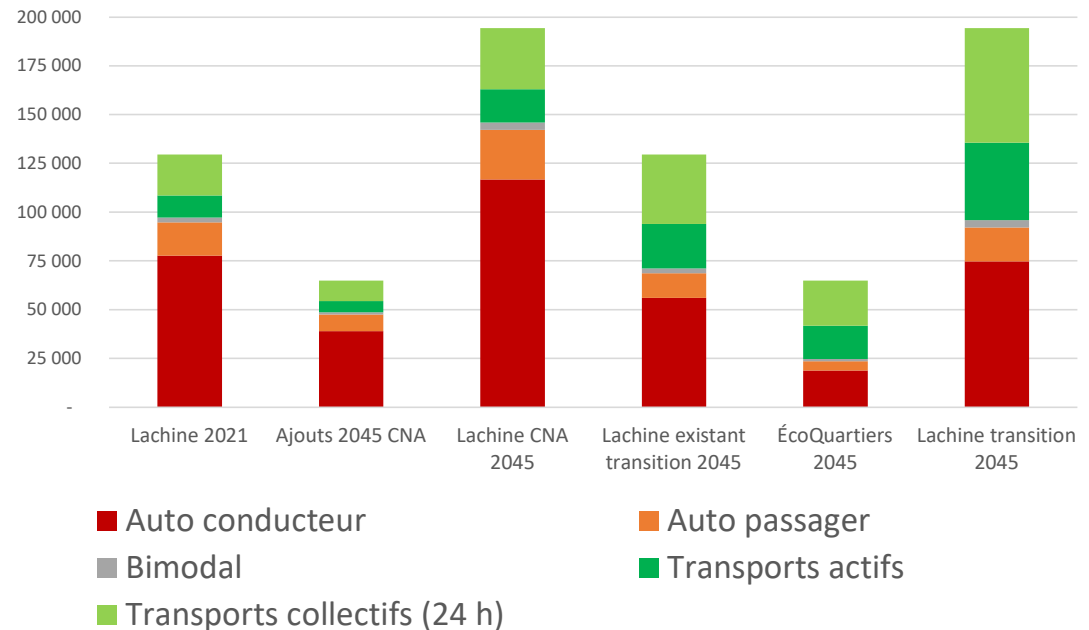
1) Des cibles de transfert modal ambitieuses

Le défi : moins de véhicules malgré la croissance démographique

Les villes prennent le virage de la mobilité durable, en conciliant croissance démographique (50% pour Lachine, soit une croissance identique à Vancouver, telle qu'illustrée ci-bas) et baisse de la dépendance à l'automobile (Vancouver, Toronto, Paris, Lyon, Genève, Strasbourg...).



Référence: City of Vancouver (2015), *Transportation 2040, Moving forward*, p. 10, **Mode Share Target for 2020 and 2040**.

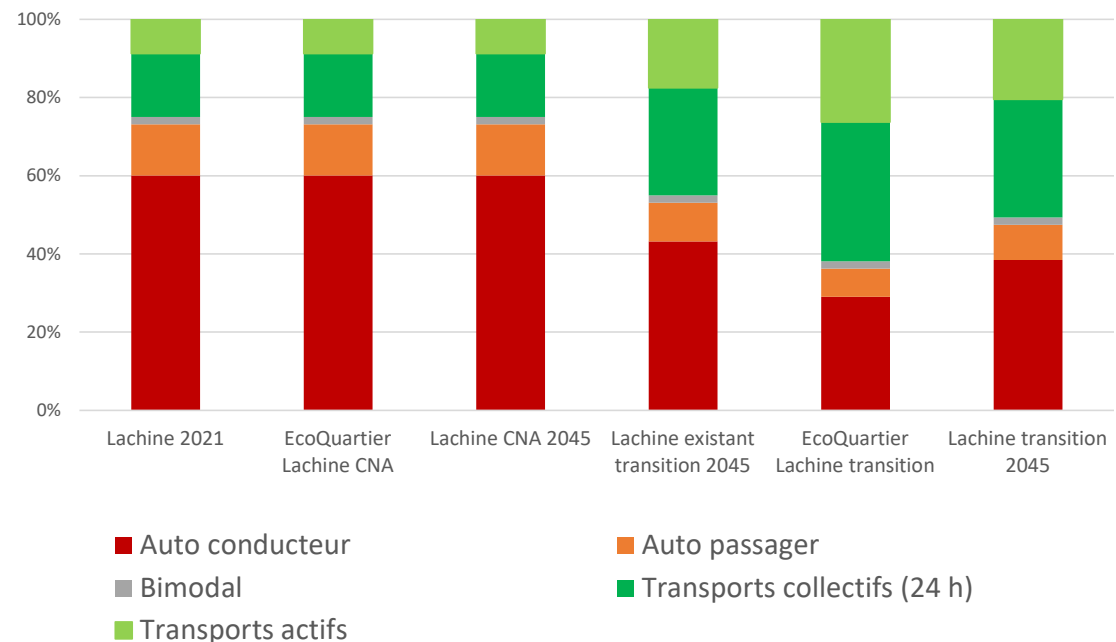


Simulations des déplacements pour Lachine, horizon 2045, Cours normal des affaires vs stratégie ÉcoQuartiers (Simulations Imagine Lachine-Est et GRAME, 2024).

La nécessité d'un virage vers la mobilité durable pour Lachine

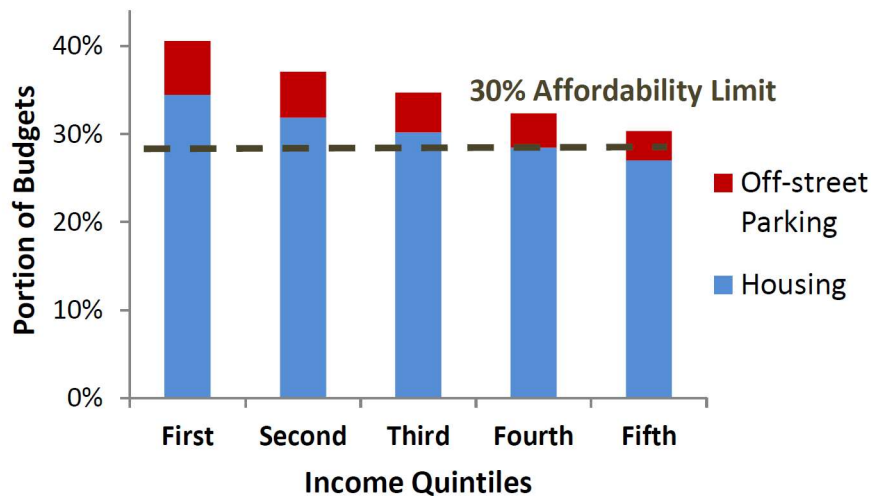
La part des modes durables (transports actifs et collectifs) est estimée à 26 % en 2021.

Elle doit s'accroître à 46 % dans les quartiers existants et à 63 % dans les nouveaux développements pour amener la part totale de la mobilité durable à 52% des déplacements en 2045 pour l'ensemble de l'arrondissement.



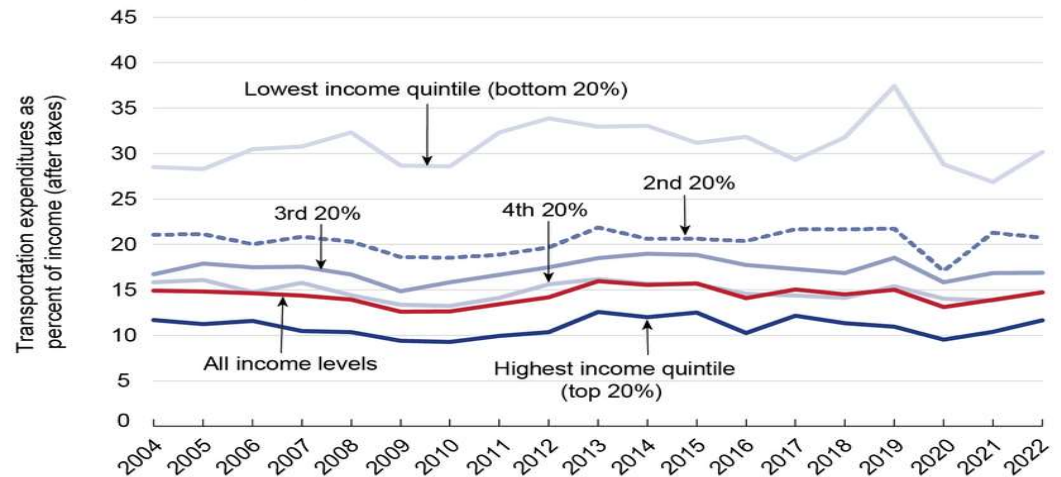
Parts modales des déplacements à Lachine selon les scénarios CNA et transition (Simulations Imagine Lachine-Est et GRAME, 2024).

L'opportunité : réduire les coûts pour les ménages associés aux logements et aux transports



Nécessiter une place de stationnement représente environ 6 % du budget annuel de nombre de ménages, soit près de la moitié de l'écart entre le seuil où 30 % et celui où 40 % des revenus sont alloués au logement.

Figure 1. Percent of After-tax Income Spent on Transportation by Income Quintile, 2004–2022



NOTE: In 2022, average after-tax income by income quintile: \$16,337 (lowest income quintile), \$39,300 (2nd income quintile), \$63,676 (3rd income quintile), \$99,891 (fourth income quintile), and \$196,794 (highest income quintile).

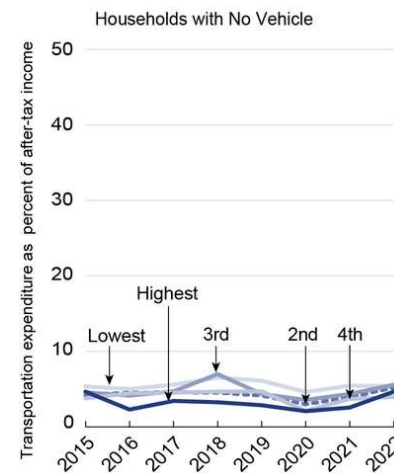
Le coût moyen des dépenses en transport d'un ménage accapare, en moyenne, environ 18,5% du budget des ménages (BSQ). Le budget alloué annuellement à une auto oscille autour de 11 000 \$, soit plus de 900 \$ par mois (CAA-Québec).

2) Imposer aux développeurs un *en-lieu de stationnement*

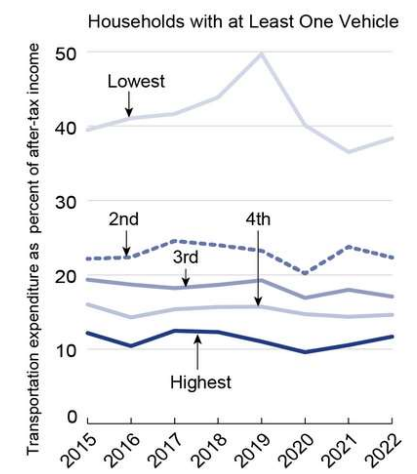
Élimination complètes des normes minimales de stationnements (et adoption de normes maximales).

Imposition aux développeurs d'un *en-lieu de stationnement*, une contribution financière à la mobilité durable qui reviendra aux futurs résidents.

Favorisent le transfert modal tout en réduisant les coûts pour les ménages sans toucher aux budgets de la STM.



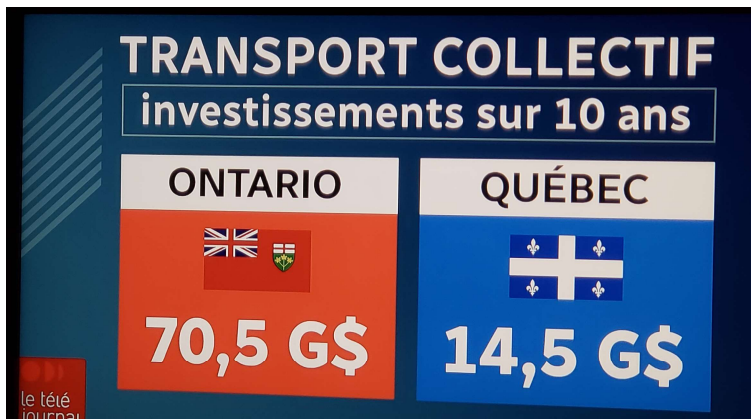
Ménages sans véhicule



Ménages avec au moins un véhicule

3) Augmenter la taxe sur les frais d'immatriculation et étendre la taxe sur les espaces de stationnement à la CMM

Les investissements dans le développement des transports collectifs doivent augmenter significativement, en commençant par le Gouvernement du Québec, tout en allant chercher de nouvelles sources de financement, tant pour leur développement que pour leur opération.



À court terme:

Augmenter et indexer la taxe sur les frais d'immatriculation (tout en faisant connaître les vrais coûts des différents modes de transport).

Étendre la tarification des espaces de stationnement à la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), avec exemptions lorsque les employeurs appliquent l'allocation équitable de stationnement (le *Parking Cash Out*).

Planifier à moyen terme une taxation liée à l'usage (taxe kilométrique, péage).

Nous appuyons l'idée d'une taxe sur la masse salariale, mais recommandons d'augmenter d'abord les frais d'immatriculation et d'étendre la taxe sur les espaces de stationnement.

4) Mesures complémentaires

Étendre la taxation des stationnements sur rue ajustée selon le type de véhicules

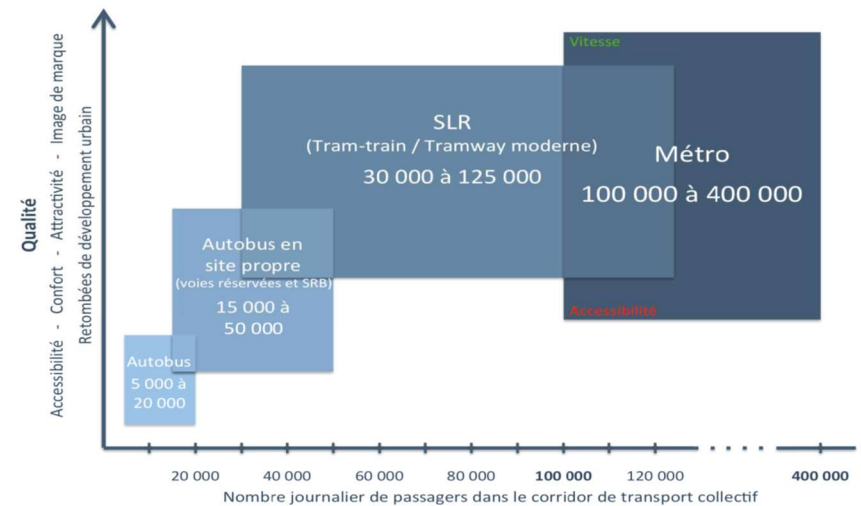
Ce qu'ont déjà commencé certains arrondissements.

Adopter une tarification solidaire du transport collectif (selon les revenus).

Offrir des rabais sur l'usage hors-pointe du réseau.

5) Aménager de vastes réseaux maillés de tramways et trains-trams

En respectant le principe du bon mode au bon endroit, de vastes réseaux intégrés de tramways doivent être rapidement aménagés dans les principales zones urbaines, en commençant immédiatement par les trams de Québec et de Gatineau ainsi que, dans le Grand Montréal, par les premiers tronçons des réseaux des trams de l'Est, du Grand Sud-Ouest, de Laval et de Longueuil.



Chaque dollar investi dans les réseaux de tramways et trains-trams permet d'aménager jusqu'à 10 fois plus de kilomètres de lignes et jusqu'à 17 fois plus de stations qu'un métro ou un métro automatique léger!



Tramway de Paris,
photo JF Lefebvre, 2016

Le tramway permet de réduire les coûts d'opération du transport collectif

« Même si les investissements de départ sont importants, **le tramway permet des économies dans le fonctionnement** lorsque le trafic s'accroît : En 2017, la contribution de la collectivité était de 1,75€ par voyage à Toulon (438 000 habitants) qui ne dispose pas de tramway alors qu'elle n'était que de 0,72€ à Montpellier (465 000 habitants) qui dispose d'un réseau de tramways maillé. »

- <https://www.fnaut.fr/urbain-mobilite-urbaine-et-transports-collectifs/>



Le tram à plancher bas,
champion de l'accessibilité
universelle



**Le tramway permet de réduire les coûts
associés au transport adapté**

Évaluer un potentiel service de
livraison dans le réseau de tramways
jumelés à des vélos-cargos



La réalisation de véritables réseaux de tramways
amène une opportunité qu'aucune autre
infrastructure de transport collectif ne peut
permettre: le passage, en période hors-pointe
d'un tram-cargo (ou d'une boîte à colis dans un
tram régulier) jumelé à la distribution locale des
colis par vélos-cargos.

L'effet TRAM : hausse de 26 % à 46 % de l'achalandage total du transport collectif 2 ans après l'implantation



Le nombre de voyages par habitant est l'indicateur le plus global pour estimer l'usage d'un réseau de transport collectif. L'évolution de la fréquentation entre l'année qui précède la mise en service et les deux années qui lui succèdent s'établit de 26 à 46 % pour les six agglomérations étudiées. En comparaison, les autres agglomérations connaissent une évolution entre -3 et 5 %.

- Gagnière (2012) « Effets du tramway sur la fréquentation du transport public », *Revue Géographique de l'Est*.

LA CLÉ: LE NOMBRE DE PERSONNES AYANT ACCÈS À DISTANCE DE MARCHE À UNE STATION DE TRANSPORT STRUCTURANT

À Lyon, malgré 50% plus de stations de métro, on compte 10% plus d'autos en 1995 qu'en 1986.

Changement de stratégie: quelques stations de métro sont ajoutées mais surtout **six lignes de tramways (92 stations).**

La proportion d'automobilistes a reculé de 17 %.

Le taux de possession d'automobile a chuté de 8 % pour l'ensemble de la Métropole de Lyon.

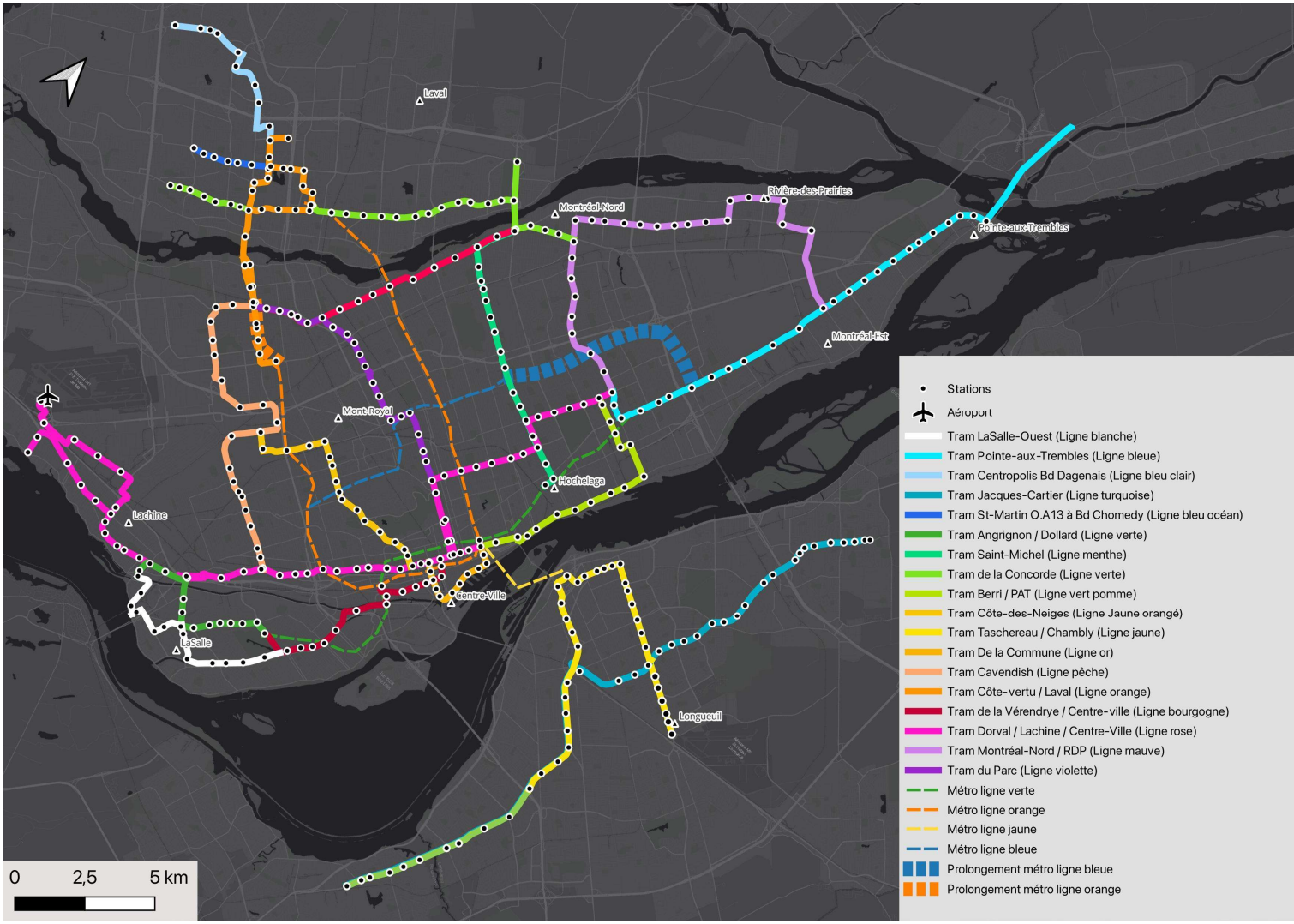
Région métropolitaine de Lyon. Données : Enquêtes Ménage-déplacement 1986, 1995 et 2015, Sytral.



Tramway de Lyon,
photo JF Lefebvre, 2018

Pour le même coût que quelques expansions de métro, de vastes réseaux de trams peuvent être réalisés et ce, plus rapidement, tant pour le Grand Montréal que pour Québec et Gatineau.

Pour Montréal, Laval et Longueuil, nous devons viser près de 150 km de lignes, comptant près de 200 stations, universellement accessibles, d'ici 15 à 20 ans.





Le service à l'habitant s'appuie sur des passages ferroviaires de réseau de métro sur la territoire métropolitain. Elle prévoit également l'ajout d'une nouvelle ligne de métro sur l'île, qui s'intégrera dans un réseau à grande échelle plus étendu et mieux équipé. Cette vision d'avenir comprend également l'extension du réseau de tramway sur un offre de service de réseau intermédiaire entre le réseau d'autobus régional et les réseaux de métro et de trains de banlieue. Le réseau d'autobus grande agglomération de réseau SRB, après que de nouvelles dessertes viennent s'appuyer sur un mode alternatif.

- | | | |
|--|--|---|
| <p>Réseau projeté (V4)</p> <ul style="list-style-type: none"> --- Phase 1 / Tramway --- Phase 2 / Tramway --- Prolongement de métro --- Projet structurant de l'Est --- Ligne Rose --- SRB --- Mode à déterminer --- Prolongement vers l'extérieur de l'île | <p>Réseau existant</p> <ul style="list-style-type: none"> — Métro — REM — SRB — Tram <p>Réseau en réalisation</p> <ul style="list-style-type: none"> — Prolongement de la ligne bleue — REM — SRB | <p>Stations additionnelles</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Train banlieue ■ REM |
|--|--|---|

Quelques prolongements stratégiques du métro doivent néanmoins être réalisés

- La ligne orange doit être prolongée de Côte-vertu à Bois-Franc (2 stations), pour correspondre avec le REM (et réduire les frais facturés par celui-ci).
- Le bouclage de la ligne orange vers Laval doit se faire par tramway avec un lien entre le futur tram de Laval et le tram de l'Est de Montréal.
- Le prolongement de la ligne bleue dans l'Est doit être poursuivi pour joindre la ligne verte.



Merci!



Photo JF Lefebvre :
Tramway de Strasbourg,
2015.

Pour rejoindre l'auteur: lefebvre.jf2@videotron.ca