



TRANSPORT 2000 QUÉBEC

Mémoire relatif au

Plan de transport de la Ville de Montréal

**«7 chantiers pour redresser un réseau de transport
en perte de vitesse»**

présenté

aux membres de la Commission permanente du conseil
sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement de la
Ville de Montréal

Montréal, Québec

Le 22 août 2007

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DE L'ASSOCIATION TRANSPORT 2000 QUÉBEC	1
INTRODUCTION.....	2
APPROCHE RETENUE PAR TRANSPORT 2000 QUÉBEC DANS LE CHOIX DE PRIORITÉS.	3
Transport 2000 Québec identifie sept chantiers prioritaires.....	3
CANADA-QUÉBEC :LES CHANTIERS QUI DOIVENT ALLER DE L'AVANT.....	5
Chantier 3 Moderniser le matériel roulant et les équipements du métro de Montréal	5
Chantier 12 Réaliser le train de l'Est.....	5
Chantier 2 Réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal – Trudeau	6
LES CHANTIERS QUI RELANCENT MONTRÉAL.....	7
DU PLAN D'URBANISME AU PLAN DE TRANSPORT.....	7
LE PLAN DE TRANSPORT ET L'ENVIRONNEMENT.....	10
LES COÛTS ET LE FINANCEMENT.....	11
LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS.....	12
LE PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL SITUÉ DANS LE CONTEXTE RÉGIONAL.....	14
UN LEADERSHIP À EXERCER POUR MONTRÉAL ET PAR MONTRÉAL.....	15
LA RELANCE DU TRANSPORT EN COMMUN PASSE PAR UNE PAIX INDUSTRIELLE DURABLE.....	16
CONCLUSION.....	17
ANNEXES	
ANNEXE 1.....	19
ANNEXE 2.....	20
ANNEXE 3.....	21
ANNEXE 4.....	23
ANNEXE 5.....	28
ANNEXE 6.....	33

PRÉSENTATION DE L'ASSOCIATION TRANSPORT 2000 QUÉBEC

Transport 2000 Québec est une association nationale vouée à la représentation des usagers du transport en commun, à la défense collective des droits et à la promotion des transports collectifs dans la perspective du développement durable et du mieux-être des communautés. L'Association célèbre cette année son 30^e anniversaire de fondation, laquelle est intervenue en 1977.

Le mouvement est né en Grande-Bretagne où la première association Transport 2000 a vu le jour en 1972. Aujourd'hui Transport 2000 Québec fait partie d'un réseau international d'associations qui interviennent désormais autant aux États-Unis qu'en Europe et même en Afrique ! L'organisme a en effet initié des missions en Europe, au Brésil et plus récemment en Afrique de l'Ouest (Bénin, Côte-d'Ivoire).

Au Québec, l'Association a d'abord vu le jour pour assurer le maintien des services et la création d'un réseau de trains de voyageurs au moment où la prestation globale allait en diminuant. Par la suite, elle s'est intéressée à partir de 1980 aux dossiers du transport urbain, dont la première réalisation consistait à mettre sur pied le regroupement des usagers du transport adapté. L'action des membres et des bénévoles a porté fruit dans plusieurs dossiers, mais c'est l'adoption d'une politique d'aide au transport adapté, le programme d'éducation et de sensibilisation *Journée de l'air pur* – campagne annuelle depuis 1996 – et la modernisation de la ligne du train Montréal-Deux-Montagnes qui ont historiquement eu le plus d'impact et de répercussions www.transport2000qc.org. La campagne sur les transports et l'environnement loge à l'adresse www.airpur.info.

L'intérêt de Transport 2000 pour le plan de transport de la Ville de Montréal s'explique par le fait que l'île de Montréal regroupe les trois quarts des déplacements en transport en commun urbain au Québec, alors que cette région ne compte que le quart de la population ! Pour l'organisme il y a donc là plusieurs enjeux économiques, sociaux, énergétiques et environnementaux. L'exercice de Montréal suscite ainsi de grands espoirs mais les défis sont de taille et l'Association souhaite contribuer à l'avancement de ces dossiers de grande importance pour la collectivité.

INTRODUCTION

En mai dernier, la Ville de Montréal a rendu public son document de consultation en vue d'un plan de transport, une orientation découlant du Sommet de Montréal de 2002, lequel document est intitulé **Réinventer Montréal**. D'ailleurs, en août 2005 Transport 2000 Québec a participé à l'exercice de consultation *Portrait et diagnostic*, en formulant plusieurs recommandations qui ont été reprises à notre satisfaction dans le cadre du présent exercice.

Transport 2000 Québec ne peut que se réjouir de ce grand pas qu'a franchi la Ville de Montréal et du leadership ainsi proposé par les autorités politiques. En effet, la vision et les objectifs stratégiques du Plan se veulent surtout orientés vers le transport en commun, ce que ne peut qu'approuver notre organisme, tout en gardant à l'esprit que certaines améliorations peuvent être apportées au Plan.

Ceci dit, Transport 2000 Québec tient à souligner la volonté exprimée par les autorités de la Ville, et a l'intention de formuler des recommandations axées notamment sur l'échéancier, en deux volets complémentaires.

D'abord, le comité étudiera certains chantiers qui sont entièrement sous le contrôle de la Ville de Montréal, et que celle-ci devra s'efforcer de mettre en place rapidement. Bien que certains échéanciers soient plus longs que d'autres, certaines mesures peuvent être déployées d'ores et déjà, afin d'établir certaines priorités, quant à des projets qui doivent être instaurés de façon imminente. En d'autres mots, la Ville devrait déjà avoir établi comment ces projets pourraient être mis en branle et, à la rigueur, l'avoir déjà fait.

Ensuite, le comité se penchera sur certains projets, qui, sans le concours de différents partenaires (le gouvernement du Québec, l'Agence métropolitaine de transport, le gouvernement fédéral, Aéroports de Montréal, pour ne nommer que ceux-là) ne pourront se réaliser. D'ailleurs, bien que certains projets soient des travaux de longue haleine, rien n'empêche la Ville de Montréal de tout mettre en place afin que, le moment venu, les projets puissent être mis en chantier sans plus attendre.

Quoi qu'il en soit, ce projet de Montréal ne saurait remettre en question la nécessité d'un plan de transport intégré des personnes et des marchandises pour l'ensemble de la Région métropolitaine de Montréal (RMM), orchestré par le gouvernement du Québec via le ministère des Transports et la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), avec la collaboration des autorités organisatrices de transport (AOT) telles que l'AMT, la STM, etc.

Il est important de bien comprendre que, même si Transport 2000 Québec cible quelques chantiers en particulier, ils sont tous d'égale priorité et forment un tout qui, lorsque ce sera complété, aura vraiment réinventé Montréal dans la manière de se déplacer. Ce document a été approuvé par le comité exécutif de l'Association le mercredi 15 août 2007.

APPROCHE RETENUE PAR TRANSPORT 2000 QUÉBEC DANS LE CHOIX DE PRIORITÉS

Face aux 21 chantiers proposés par l'administration municipale sur un horizon de 10 ans, Transport 2000 Québec s'appuie sur les critères ci-dessous, afin d'ouvrir les chantiers qui lui apparaissent les plus importants dans l'immédiat pour assurer à la fois le maintien et la reprise de l'achalandage des transports collectifs et la crédibilité du plan, par la réalisation de ces chantiers particuliers sur un horizon de cinq (5) ans.

Les chantiers proposés doivent donner des résultats à court terme pour concrétiser le virage annoncé par les élus en faveur des transports collectifs et actifs. Les projets doivent entraîner rapidement l'amélioration des services aux usagers, des usagers fort patients qui ont subi les diminutions de services des années '90 et qui voyagent au quotidien dans des conditions d'inconfort, conditions qui confortent souvent les automobilistes dans leur choix de l'automobile individuelle.

C'est l'implantation de services améliorés dans les transports collectifs, services caractérisés par leur rapidité, leur fiabilité, leur sécurité et leur confort, qui pourra conserver les utilisateurs actuels et attirer un nombre croissant d'automobilistes. Est-il nécessaire de rappeler qu'en matière de marketing, il en coûte habituellement de 6 à 7 fois plus cher pour gagner un nouveau consommateur que pour conserver celui qu'on a déjà. Enfin, Transport 2000 retient comme critère le meilleur ratio possible entre les coûts rattachés aux projets et les retombées prévues en matière d'achalandage.

Transport 2000 Québec identifie sept chantiers prioritaires

- Chantier 1 - Planter un réseau de tramways au Centre de l'agglomération
- Chantier 2 - Réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal -Trudeau
- Chantier 3 - Moderniser le matériel roulant et les équipements du métro de Montréal
- Chantier 5 - Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en 5 ans
- Chantier 8 - Planter un réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB)
- Chantier 9 - Planter des mesures prioritaires pour autobus sur 240 kilomètres d'artères
- Chantier 12 - Réaliser le train de l'Est

Ces chantiers doivent être réalisés à court terme, sur un horizon de 5 ans, afin que les usagers et les contribuables accèdent aux propos du Maire de Montréal publiés en guise d'introduction à ce plan de transport :

«Ce Plan de transport que nous déposons est l'aboutissement de cette vision. Il est ambitieux. Il est même audacieux. Et il affiche un parti pris non équivoque pour les transports collectif et actif.»¹

Il va de soi par ailleurs que les gouvernements supérieurs (Canada et Québec) ont une responsabilité à titre de bailleur. Le gouvernement fédéral dispose de moyens financiers

¹ Plan de transport 2007, Document de consultation, *Réinventer Montréal*, Ville de Montréal, page 7

importants et il a l'obligation morale d'investir là où habite la majorité des citoyens, soit dans les villes. Il doit le faire afin d'assurer la vitalité économique des villes et l'amélioration de l'environnement sous toutes ses formes, qui touchent à la santé humaine. Et nous savons que les transports ont un impact indéniable sur la qualité de l'air, l'ambiance sonore des villes et la sécurité physique des citoyens dans leurs déplacements quotidiens. Le gouvernement du Canada doit aussi assumer ses responsabilités en ce qui concerne les changements climatiques, en mettant de l'avant des mesures qui contribuent à leur diminution. Le transport en commun doit occuper une place majeure parmi les moyens mis en œuvre pour atteindre cet objectif.

Le gouvernement du Québec possède avant toute chose une compétence constitutionnelle : les villes sont des créatures de l'Assemblée nationale. Le gouvernement du Québec est un acteur principal et en conséquence premier responsable de l'établissement de conditions favorables au développement économique, social et environnemental des villes et, dans le cas qui nous occupe, de la métropole économique du Québec.

Par ailleurs si le gouvernement a créé des villes à qui il délègue des pouvoirs, c'est afin d'assurer une proximité entre les décideurs et les administrés dans les aspects de la vie collective qui touchent au quotidien. Et le transport des personnes est un de ces aspects.

Compte tenu de l'historique des transports collectifs à Montréal, des réalisations remarquables dans ce domaine, des habitudes particulières et du taux d'utilisation du transport en commun par les Montréalais, de l'expérience et des compétences de ses professionnels en matière d'urbanisme et de transport et du rôle des élus locaux, nous appelons le gouvernement du Québec à une plus grande écoute envers les besoins des Montréalais, au respect des priorités du milieu et à sa collaboration afin de soutenir ces priorités techniquement et financièrement..

Nous invitons donc le gouvernement à investir dans les chantiers où sa contribution est attendue. Nous croyons qu'il devrait considérer de la même manière les projets de bus, de trolleybus et de tramway que dans les cas d'infrastructures lourdes comme le métro et les trains de banlieue, en fonction de leur productivité ou de leur rentabilité sociale.

CANADA-QUÉBEC : LES CHANTIERS QUI DOIVENT ALLER DE L'AVANT

Comme l'indique le Plan de transport, voici les chantiers qui appellent un financement des gouvernements du Canada et du Québec.

Chantier 3 Moderniser le matériel roulant et les équipements du métro de Montréal

Le métro de Montréal avec ses 68 stations réparties sur 4 lignes constitue sans aucun doute le réseau artériel du transport collectif de Montréal, incluant les stations de Longueuil et de Laval.

Le réseau initial des stations doit retenir l'attention de l'administration municipale et obtenir le financement nécessaire d'Ottawa et de Québec, afin que la sécurité, le confort et la qualité du patrimoine soit maintenus voire améliorés. En effet il n'est pas rare de voir des murs, des plafonds et des planchers dégradés par différentes infiltrations ou usés par l'achalandage. Nous précisons notre pensée par quelques exemples à l'annexe 1.

Plus important encore est la situation du matériel roulant acquis en 1963 (MR-63). Les usagers du transport collectif passent plus de temps à bord des voitures de métro que sur les quais des stations. Transport 2000 Québec déplore les retards que connaît le dossier du renouvellement du parc des voitures de métro.

Nous parlons humblement de retard, car il est indéniable que l'exploitant voyait depuis longtemps venir l'échéance des premières voitures de métro qui circulent depuis 1966. En 1993 les aménagements intérieurs ont été rénovés. En 1996 ces voitures avaient déjà plus de trente ans de service au compteur. Nous voici en 2007, onze ans plus tard et encore à emprunter ce matériel vieillissant, dont les bris et les pannes vont augmenter les interruptions de service, malgré les efforts de la STM pour contrer celles-ci.

N'est-il pas étonnant qu'un dossier si important n'ait pas retenu l'attention des gouvernements qui se sont succédé à Québec au fil des ans. Transport 2000 pour sa part endosse entièrement ce projet et souhaite la livraison rapide des 300 nouvelles voitures et une action plus diligente dans le cas du renouvellement des voitures MR-73 (Annexe 2).

Chantier 12 Réaliser le train de l'Est

Transport 2000 Québec appuie ce projet depuis ses débuts parce qu'il offrira aux citoyens des arrondissements de l'est et du nord-est de Montréal un mode de transport moderne et rapide en plus d'offrir une option très intéressante aux navetteurs des banlieues de l'Est et du Nord – Est de l'île de Montréal. Nous nous réjouissons donc de voir qu'il est inscrit au Plan pour une réalisation au cours des 5 prochaines années.

Chantier 2 Réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal – Trudeau

Transport 2000 Québec appuie ce projet depuis longtemps. Voici un chantier où la contribution du gouvernement du Canada est nécessaire et attendue. Nous reconnaissons l'intérêt de ce projet pour les personnes qui travaillent et pour les passagers qui prennent leur vol à l'aéroport Montréal –Trudeau.

À court terme et en vue de préparer l'implantation de la navette ferroviaire, nous invitons les autorités responsables à se pencher sur le circuit 204. Le circuit d'autobus 204, qui relie la gare intermodale de Dorval à l'aérogare Montréal-Trudeau, mérite le financement nécessaire à l'amélioration de sa fréquence très peu attrayante et très peu efficiente dans son état actuel.

LES CHANTIERS QUI RELANCENT MONTRÉAL

Transport 2000 Québec recommande à la Ville de Montréal d'entreprendre sans tarder les chantiers suivants :

- Implanter un réseau de tramways au Centre de l'agglomération – Chantier 1
- Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en 5 ans – Chantier 5
- Implanter un réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB) – Chantier 8
- Implanter des mesures prioritaires pour autobus sur 240 kilomètres d'artères – Chantier 9

Dans certains cas elle assume entièrement la maîtrise d'œuvre et le financement, dans d'autres cas les chantiers nécessitent la participation financière des partenaires. Quoi qu'il en soit, Transport 2000 réitère l'importance d'agir avec diligence, en réalisant des chantiers qui vont améliorer les services, assurer le maintien des clientèles existantes et enregistrer des gains de part modale dans les déplacements des personnes sur l'île de Montréal.

On trouvera à l'annexe 3 notre analyse pour chacun de ces chantiers et ci-dessous notre réflexion globale sur ces chantiers, leur lien avec le Plan d'urbanisme et leur importance stratégique dans le Plan de transport.

Du plan d'urbanisme au plan de transport

Le Plan de transport reconnaît l'importance de répondre aux besoins d'accessibilité des Montréalais(es), lesquels varient d'un endroit à l'autre du territoire. La planification conjointe du transport et de l'aménagement du territoire et la réalisation de projets urbains, qui prennent en considération ces deux dimensions, constituent des moyens efficaces pour pouvoir répondre aux besoins accrus d'accessibilité.

Le Plan d'urbanisme a déjà identifié une série de pôles d'emploi², pour lesquels il est important d'assurer un bon accès par divers modes de transport. D'un autre côté, le Plan d'urbanisme a aussi identifié des secteurs où il serait souhaitable de favoriser une intensification des activités³. Ces secteurs se situent toujours aux abords des stations de métro et des gares de train de banlieue (existantes et prévues); lorsque les secteurs prennent une forme plutôt linéaire, il s'agit toujours de corridors le long d'axes de métro ou de train de banlieue.

Le Plan de transport suit une logique analogue, en ajoutant aux corridors proposés par le Plan d'urbanisme des corridors le long des réseaux prévus de tramway et de service rapide par bus (SRB) (Figure 1. Secteurs propices à une intensification des activités). Bien que ceci reflète bien l'association faite dans le Plan de transport entre structuration du territoire et développement d'infrastructures lourdes de transport, comme nous l'avons mentionné dans notre mémoire déposé en août 2005⁴, il peut être risqué de tout miser sur les effets de

² Carte 2.4.1 Le schéma des secteurs d'emploi

³ Carte 2.2.2 Les secteurs propices à une intensification des activités

⁴ Transport 2000 Québec, Mémoire relatif au "portrait et diagnostic" du Plan de transport de la ville de Montréal. Présentation de l'Association à la Commission permanente du conseil sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement. Montréal, le 18 août 2005.

développement que pourraient avoir de telles infrastructures, surtout lorsqu'elles impliquent des investissements élevés.

Puisque la Ville considère que « tous les projets d'infrastructures d'envergure [doivent être traités] comme des projets urbains et non seulement comme des projets de transport » (p. 30), il n'est pas nécessaire d'attendre la bonne volonté des gouvernements (i.e. Québec et Ottawa) de financer des projets d'infrastructure majeurs pour renforcer les secteurs qui serviront d'armature au développement du territoire et à la réalisation d'un véritable projet urbain pour Montréal.

Nous croyons donc que même si la Ville souhaite développer des infrastructures lourdes de transport le long de certains axes, il est possible de mettre immédiatement en place des mesures très peu coûteuses (mesures prioritaires pour autobus, par exemple) qui marqueraient déjà l'importance de certains corridors. Plusieurs chantiers prévus dans le Plan de transport font déjà référence à des interventions ponctuelles, qui peuvent contribuer à l'intégration de ces axes à la structure de la ville. Un axe structurant doit non seulement offrir la possibilité de se déplacer rapidement en transport en commun, il doit aussi offrir des caractéristiques formelles qui faciliteraient les déplacements à pied et à vélo.

À titre d'exemple, si l'axe Jean-Talon entre la station de métro Jean-Talon et l'éventuelle station Anjou constitue, en accord avec le Plan d'urbanisme, un secteur propice à l'intensification des activités, ce qui marquerait le caractère structurant d'un tel axe à l'échelle de l'ensemble de la ville, Montréal ne doit pas attendre que le gouvernement du Québec se décide à octroyer plus de 800 M\$ (sans considérer l'achat de matériel roulant) pour l'extension de la ligne 5 du métro (bleue) vers l'Est pour réaliser ces interventions.

Montréal peut déjà procéder à la réalisation d'interventions qui permettront des déplacements rapides et dans d'excellentes conditions de confort (développement d'un service rapide par bus, élargissement des trottoirs, installation de supports à vélo, etc.) qui viendront renforcer le caractère structurant de ces axes. De cette façon, Montréal pourra affirmer qu'elle assume ses responsabilités et qu'elle exerce son leadership en réalisant des interventions permettant de rehausser l'image de la ville dès maintenant, sans attendre les gouvernements.

Un autre exemple réside dans l'implantation d'un réseau de tramways au centre de l'agglomération, chantier 1, ce premier tronçon servira de projet pilote et de vitrine pour ce mode de transport disparu de Montréal en 1959, donc inconnu de bien des citoyens. Nous savons que ce mode a une influence positive sur la perception des usagers face à la qualité des services. Le tramway «dégage» en effet auprès des usagers des réseaux de surface une image supérieure aux autobus en ce qui a trait à la fréquence et à la fiabilité, c'est pourquoi notre association appuie l'implantation du premier tronçon de la station Berri-UQAM à la station Peel. Celui-ci met en évidence l'absence de service adéquat entre le Vieux-Montréal et la Cité du multimédia d'une part et le secteur des hôtels et le Quartier latin d'autre part. Tentez l'expérience : essayez de vous rendre du musée de la Pointe-à-Callière au square Phillips par le réseau de surface de la STM. Vous conclurez : mission impossible.

Compte tenu du regain significatif de l'emploi au sud de la rue Notre-Dame depuis les 10 dernières années et des déplacements qui se font du sud au nord entre l'ancien et le nouveau centre des affaires de Montréal, nous croyons qu'il serait opportun de mettre en service dès maintenant une navette entre les secteurs identifiés ci-haut en prévision du retour du tramway à Montréal et en attendant le financement des gouvernements supérieurs. De cette façon, la Ville de Montréal montrerait à nouveau son leadership dans la transformation du système de transport de la métropole.

Il en va de même pour tous les axes où la réalisation d'infrastructures de transport lourdes (métro, tramway) repose sur l'arrivée de sources de financement externes importantes (axe sur Pie-IX, axe sur Henri-Bourassa, axe de l'avenue du Parc, etc.). Montréal peut réaliser des interventions peu coûteuses le long de ces axes « en attendant » l'arrivée de financement en provenance des gouvernements et de cette façon, faire preuve de leadership dans le projet de structuration du territoire.

LE PLAN DE TRANSPORT ET L'ENVIRONNEMENT

Grâce aux recherches et aux avancées technologiques en matière environnementale et en santé publique, les impacts des transports motorisés – et plus particulièrement de la circulation automobile – sont mieux connus. En ce qui concerne le milieu urbain montréalais, la Direction de la santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal a publié en 2006 un rapport exhaustif et éclairant. Nous présentons ici quelques réflexions sur ce volet important.

Dans le cadre du protocole de Kyoto, le Canada devait, pour la période 2008-12, réduire ses émissions de 6 %, par rapport à 1990. Dans les faits, en 2005, les émissions avaient plutôt augmenté de 24 %. Les deux principales causes de cette augmentation sont l'accroissement de l'usage des véhicules automobiles, et la production de pétrole des sables bitumineux, destiné au secteur des transports.

Sur un horizon lointain (2050), plusieurs rapports internationaux recommandent une baisse des émissions des pays occidentaux de 75% et même davantage. De telles baisses des émissions sont impossibles sans une remise en question fondamentale du rôle de l'automobile privée dans les villes et un développement majeur du transport public électrifié.

Au Québec, les statistiques officielles indiquent que le secteur des transports est responsable de 38 % des émissions totales. Cette évaluation tient uniquement compte des émissions provenant directement des véhicules. Si on ajoute les émissions associées à la fabrication et à l'entretien des véhicules, au raffinage du pétrole, à la construction routière, la part de cette responsabilité dépasse 60 %.

De plus, en tenant compte du cycle de vie et des effets sur l'aménagement du territoire, l'implantation de tramways ou trolleybus permettra plusieurs réductions directes ou indirectes des émissions (Annexe 4).

Transport 2000 Québec estime que les chantiers du Plan de transport destinés directement à l'amélioration des transports publics contribueront directement à l'amélioration de la qualité de l'air et à la diminution des GES. C'est pourquoi nous croyons qu'ils doivent être réalisés en priorité.

LES COÛTS ET LE FINANCEMENT

La possibilité de réaliser les différents chantiers présentés dans le Plan de transport dépend du financement disponible. On trouvera à l'annexe 5 l'ensemble de notre réflexion sur ce volet. Voici les principales observations de Transport 2000.

Après analyse des données présentées, nous concluons que l'augmentation proposée du financement n'est pas excessive dans le contexte global des dépenses totales sur le transport. De plus, cette augmentation est cohérente avec la conscientisation croissante aux problèmes environnementaux et notamment la contribution du transport automobile aux gaz à effet de serre.

À l'égard des subventions provenant du gouvernement du Québec, Transport 2000 partage l'opinion exprimée par l'administration municipale dans le Plan selon laquelle les subventions destinées aux immobilisations devraient être harmonisées, afin de réduire la distorsion qui existe entre les modes. En effet, pourquoi traiterait-on différemment un usager qui emprunte un autobus ou un tramway d'un usager qui utilise le métro ou un train de banlieue.

Tout comme le propose le Plan, notre association privilégie le financement de sa mise en œuvre par le recours à une tarification appropriée sur le transport par automobile. À notre humble avis la taxation et/ou la tarification du stationnement présente plusieurs avantages.

LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

Transport 2000 Québec tient à se prononcer sur ce volet, puisque les utilisateurs des transports collectifs sont tous – à un moment ou à un autre de leurs déplacements quotidiens – des piétons. À ce titre **les piétons sont confrontés à des conditions de déplacement caractérisées depuis les dernières décennies par la présence croissante de l'automobile au cœur de la ville et de ses quartiers.**

Le Plan de transport 2007 présente, à la figure 18, les *Taux moyens de décès reliés aux accidents de la route* de plusieurs grandes villes nord-américaines. Montréal présente une bonne performance, avec un taux plus faible que celui des autres villes sauf Toronto. Transport 2000 croit qu'un tel tableau peut être trompeur, car il pourrait permettre de conclure que la Ville de Montréal fait un excellent travail de contrôle de la circulation ou que les conducteurs montréalais sont plus prudents que ceux des autres villes. Les piétons qui connaissent plusieurs villes seraient probablement en désaccord avec de telles conclusions.

En fait, un facteur permet d'expliquer, dans une grande proportion, les différences entre les villes : le taux d'utilisation du transport public, qui est beaucoup plus sécuritaire que le transport par automobile personnelle. En fonction de l'ensemble des statistiques américaines, le risque de décès (par kilomètre parcouru) d'un usager du transport public est dix fois moindre que celui d'un automobiliste (T. Litman, *Evaluating Public Transit Benefits and Costs*, Victoria Transport Policy Institute, déc. 2006). Le risque est encore plus faible pour un usager du métro ou du train. Dans le cas de l'autobus, même en tenant compte des risques sur les autres usagers, il demeure deux fois plus sécuritaire que l'automobile. En somme, si Montréal a une meilleure performance que d'autres villes nord-américaines, c'est probablement à cause des déplacements en métro.

Le Plan de transport 2007, par son emphase sur le transport public, propose donc une amélioration majeure de la sécurité des déplacements. Nous incitons d'ailleurs la Ville à calculer les économies que ce plan pourrait représenter pour la société québécoise, notamment en termes de réduction des coûts pour la SAAQ et de réduction des dépenses publiques d'assurance maladie. Les instances du gouvernement du Québec devrait davantage tenir compte de tels facteurs, lorsqu'ils hésitent à soutenir le développement du transport public.

Les statistiques de la SAAQ permettent d'ailleurs de démontrer que la sécurité routière est fortement à la baisse sur le territoire de Montréal. Depuis 6 ans, soit 2001, il y a forte augmentation des décès et blessures graves, notamment une augmentation de quelque 70 % concernant les piétons victimes d'accident grave.

Nombre de victimes: région de Montréal

Catégorie	Nombre de décès + blessures graves		% d'augmentation
	2001	2006	
Conducteur passager +	206	297	44%
Cycliste	32	52	62%
Piéton	125	213	70%

SAAQ, *Bilan 2006*, juin 2007, Tableau 46, p. 91

Face un tel bilan, nous soutenons les initiatives de la Ville pour réduire la vitesse des automobiles. La ville propose de réduire la vitesse permise de 50 km/h à 40 km/h.

Le Plan affirme que «La probabilité de décès d'un piéton qui se fait heurter par une automobile à 50 km/h est de 70 % comparativement à 25 % s'il est frappé à 40 km/h».

Une étude de la SAAQ met en perspective cette affirmation (*Évolution des comportements et attitudes face à la vitesse au Québec entre 1991 et 2002*). 75 % des conducteurs considèrent qu'un excès de 10 km/h dans une zone de 50 km/h ne constitue pas une infraction ou représente une infraction «peu grave». De plus, 80 % des conducteurs considèrent que le risque de se faire arrêter en roulant à 60 km/h dans une zone de 50 est «faible». En conséquence, Transport 2000 suggère que la limite de vitesse dans les rues résidentielles soit ramenée à 30 km/h et que des moyens policiers soient dédiés à faire respecter cette limite. Sur les grandes artères, avec service de transport public, nous suggérons également une limite de 30 km/h dans toute voie qui longe un trottoir (généralement celle de droite). Les «traditions» actuelles signifient qu'un conducteur peut, sans recevoir de contravention, rouler à 60 km/h devant un arrêt d'autobus, donc à 50 centimètres des citoyens qui attendent un autobus ou qui attendent pour traverser. Cette tradition doit être modifiée de toute urgence.

En termes de sécurité, il y a lieu de questionner les priorités actuelles de la ville lorsque nous faisons la comparaison suivante: un automobiliste qui dépasse de 30 minutes son droit de stationner est presque certain de recevoir une contravention; un automobiliste qui menace constamment la vie de piétons au centre-ville est presque certain de ne jamais recevoir de contravention.

Transport 2000 Québec incite la ville de Montréal à multiplier l'intensité de la surveillance policière, afin d'assurer la sécurité à des fins de respect des piétons.

LE PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL SITUÉ DANS LE CONTEXTE RÉGIONAL

Le Plan soumis à la consultation publique offre une foule de projets, afin d'améliorer les transports collectifs et actifs sur l'île de Montréal, mais il demeure quasi muet relativement au phénomène des mouvements pendulaires⁵ et de leur ampleur, qui entraînent une circulation automobile intense sur les différents niveaux du réseau routier montréalais.

Trois lignes à la page 13 du Plan signalent très discrètement un phénomène qui mérite une plus ample réflexion et un plan d'action intégré :

«Les modes d'accès des personnes à l'île doivent aussi être considérés. Montréal demeure le cœur économique, social et culturel de la région métropolitaine, ce qui lui impose des contraintes importantes.»

En fait quelques chantiers peuvent être reliés à cette facette du transport des personnes régional dans le Plan : l'augmentation de la capacité en transport en commun dans le corridor Pont Champlain – Bonaventure, le SRB Pie-IX prolongé vers Laval et la réalisation du train de l'Est.

Mais à la lumière des données connues sur l'ampleur des mouvements pendulaires provenant de l'extérieur de l'île de Montréal, plus de 900 000 véhicules par jour (Annexe 6), dont une partie finit par se retrouver dans les rues de Montréal, nous suggérons que le Plan soit complété à ce chapitre, afin que la Ville de Montréal fasse connaître plus en détail ses intentions et ses objectifs devant cet état de fait.

⁵ Mouvements pendulaires : déplacements aller et retour effectués entre une banlieue et la ville centre.

UN LEADERSHIP À EXERCER POUR MONTRÉAL ET PAR MONTRÉAL

Nous estimons que le document «Le transport urbain, une question de santé» exprime mieux que nous pourrions le faire notre point de vue sur les enjeux politiques régionaux liés aux questions de transport. Nous en citons quelques extraits :

«La difficulté de concrétiser un système de transport urbain qui soit plus efficace, plus sain, plus générateur d'équité sociale tient probablement pour beaucoup à la fragmentation des centres de décision. (...)

Le bon usage de l'urbanité devrait, en effet, nous amener à concevoir le transport comme un élément d'une politique qui intègre organiquement les questions d'aménagement, d'emploi et d'économie, de protection de la nature, de respect du patrimoine, d'équité sociale et, bien sûr, de santé. (...)

Montréal, en tant qu'entité politique principale de l'agglomération et première parmi ses pairs de la CMM, devrait naturellement exercer un leadership plus grand en transport urbain. (...)

Pour aller de l'avant sur la voie proposée, le maire de Montréal et son administration doivent travailler de concert avec leurs partenaires locaux et régionaux, ainsi qu'avec les paliers supérieurs de gouvernement. **Acteur de premier plan par son poids politique et économique, Montréal doit cependant mériter son rôle de maître d'œuvre, grâce à la force de l'appui de la collectivité et par la cohérence de la vision qu'elle saura articuler.** Au nom de la population, elle devra chercher à s'entendre avec les autorités québécoises sur une responsabilité mieux définie pour conclure de nouveaux arbitrages dans les limites du budget du transport entre les routes et le TEC. Montréal devrait aussi obtenir de Québec certaines compétences nouvelles, par exemple le pouvoir de taxer les stationnements.»⁶

⁶ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, Direction de la santé publique, *Le transport urbain, une question de santé*, Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise, Leadership et mobilisation, des conditions de réussite, p.120.

LA RELANCE DU TRANSPORT EN COMMUN PASSE PAR UNE PAIX INDUSTRIELLE DURABLE

Le transport en commun ne peut connaître de développement sans une stabilité et une fiabilité à toute épreuve. Les automobilistes attachés au confort de leur véhicule personnel ne le délaisseront pas pour un mode de transport dont la fiabilité est synonyme de boîte à surprise.

D'autre part les usagers actuels et fidèles pourraient se lasser de leur statut de «captifs» et, excédés par des interruptions de service de toute nature, décider de passer à l'automobile individuelle. Est-il besoin de rappeler qu'en matière de fiabilité et de stabilité de service, les relations de travail dans le secteur du transport des personnes sont certainement un élément non négligeable en terme stratégique.

Le citoyen qui se présente à l'arrêt de bus, sur le quai de la gare ou de la station de métro ne doit pas être habité par le doute face au service qu'il est sur le point d'utiliser. Il revient donc aux gestionnaires des sociétés de transport, aux autorités municipales et aux syndicats, en partenariat avec le législateur qui est l'arbitre dans notre système démocratique, de conclure des accords de longue durée équitables, au diapason des balises connues dans l'industrie et en phase avec la capacité de payer des contribuables.

En matière de paix industrielle l'histoire récente du Québec compte un certain nombre de réussites. Rappelons à titre d'exemple la construction des îles et des pavillons d'Expo 67 et les barrages d'Hydro-Québec sur la rivière Manicouagan. Il ne tient qu'aux parties prenantes de démontrer leur savoir-faire et leur sens des responsabilités en inscrivant une autre réalisation positive à ce chapitre de l'histoire québécoise.

CONCLUSION

L'association Transport 2000 Québec se réjouit de la volonté politique voire du leadership des autorités de Montréal d'adopter un plan de transport susceptible d'améliorer la mobilité de la population sur son territoire en proposant un virage par rapport aux tendances actuelles. Cette initiative met fin à des années d'attentisme sinon de léthargie générale en matière de transport des personnes. Toutefois, une telle initiative ne saurait remettre en question la nécessité d'un plan de transport intégré des personnes et des marchandises pour l'ensemble de la Région métropolitaine.

Les nombreuses contraintes en termes d'occupation du territoire et d'urbanisme, qui ont motivé l'adoption d'un premier plan d'urbanisme en 1992 et sa reconduction en 2002 font en sorte que le rôle de Montréal est incontournable, a fortiori si l'on considère que son statut de métropole font de son territoire un pôle d'accueil de nombreux déplacements régionaux et d'activités de tous ordres.

D'ailleurs la responsabilité des gouvernements supérieurs est indéniable dans la planification du territoire et des déplacements, notamment par le développement et le financement des infrastructures et de réseaux d'échanges appropriés. Le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec possèdent eux-mêmes divers équipements sur le territoire montréalais.

Compte tenu de l'urgence de la situation, Transport 2000 a défini sept (7) chantiers prioritaires afin d'afficher des résultats rapides et tangibles, ce qui rétablirait la crédibilité des autorités politiques et de l'administration publique auprès de la population et des gouvernements supérieurs, bien que le plan en comporte 21. Cela n'empêche pas d'aller plus loin, mais une évaluation rigoureuse de l'exercice devrait être assurée pour les cinq premières années; cette approche accélérerait ainsi la réalisation du Plan, du moins pour tout ce qui touche les initiatives qui relèveraient de la juridiction de Montréal.

Au chapitre du financement, les usagers ont déjà suffisamment été mis à contribution. Tandis que les tarifs moyens ont augmenté plus que l'inflation au cours des 15 dernières années, la qualité des services a diminué dans l'île de Montréal, de telle sorte que la motorisation s'est accrue sur le territoire et ceci a également entraîné une insécurité accrue en matière d'accidents routiers, qui a affecté surtout les piétons et les cyclistes. Si on veut réellement infléchir les tendances, c'est du côté des gouvernements supérieurs ou de l'automobile qu'il faut chercher les nouvelles sources de financement, hormis la contribution des municipalités bénéficiaires.

Enfin, la paix industrielle est tout à fait indiquée comme condition à la stabilité des services et la relance des transports collectifs dans l'esprit de la population. Le plus grand défi des transports publics ne consiste-t-il pas d'abord à rehausser leur image dans la perception des usagers, des consommateurs et des citoyens ?

Rédaction : Pierre E. Lachapelle
Révision : Normand Parisien

Collaboration

Spéciale : Luc Côté
Michelle Delisle-Boutin
Justin Bur,
Anthony Frayne
Jules Gagné
Luc Gagnon
Paula Negron-Poblete

Annexe 1

Chantier 3

Moderniser le matériel roulant et les équipements du métro de Montréal

Les équipements fixes du métro.

Des équipements qui donnent l'impression d'être abandonnés, et nous l'écrivons en le regrettant, font l'effet d'une invitation au vandalisme et aux dégradations pour certains de nos concitoyens peu sensibles au savoir-vivre communautaire.

Au nombre des équipements du métro qui doivent retenir l'attention des élus et de la Société de transport de Montréal (STM), nous voulons souligner les stations de métro terminales et de correspondance et leur interface avec le réseau des autobus. Habituellement ces stations sont des équipements très fréquentés et donc susceptibles de se dégrader plus rapidement, si l'entretien et des rénovations périodiques ne sont pas effectués.

Dans cette catégorie, nous attirons l'attention des responsables sur la situation particulière des installations fixes, qui font office de terminus intermodal à la station Lionel-Groulx. Station de métro implantée dans un parc, les neuf circuits d'autobus (sept circuits du service de jour et deux circuits du service de nuit) qui s'y rabattent sont installés sur rue en bordure du trottoir. Les usagers ont quelques abribus pour se protéger des intempéries, mais les files d'usagers débordent. Les cheminements pour passer de la station aux différents arrêts de bus sont tous à ciel ouvert et dans la plupart des cas l'asphalte qui les recouvre trahit des années d'utilisation.

Si la Ville souhaite favoriser une intensification des activités urbaines aux abords des stations de correspondance, des terminus du métro et des gares de train de banlieue, tel que prévu dans son Plan d'urbanisme¹, il est indispensable d'améliorer les aménagements de ces stations, afin de refléter leur importance. Par ailleurs, il ne faut pas oublier que ces lieux constituent des points de convergence entre les projets de transport et les projets d'urbanisme de la Ville ; il est donc nécessaire de formaliser ce statut.

¹ Voir la carte 2.2.2 « Les secteurs propices à une intensification des activités » du Plan d'urbanisme.

Annexe 2

Chantier 3

Moderniser le matériel roulant et les équipements du métro de Montréal

Le matériel roulant.

Le vieillissement du matériel roulant initial est connu et très bien documenté par l'exploitant. Son renouvellement est incontournable. Il est difficile d'imaginer que les gouvernements successifs à Québec n'ont pas été saisis rapidement de ce dossier. Après tout, plus de 300 000 personnes l'utilisent tous les jours, assurant ainsi à la métropole du Québec une grande partie de son efficacité et de sa vitalité économique.

Cette vitalité économique a entraîné depuis le milieu des années '90 un taux d'emploi qui se répercute sur l'achalandage des transports collectifs et entre autres du métro. Le métro est bondé aux heures de pointe. Une absence de confort qui est contre-productive dans la tâche de convertir plus d'automobilistes au transport collectif et de conserver la clientèle actuelle.

Annexe 3

L'analyse des chantiers qui réinventent Montréal

Chantier 5

Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en 5 ans

Nous invitons l'administration municipale, le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada à examiner la figure 4 située à la page 36 du Plan de transport 2007. Cette figure illustre la descente lente et inexorable de l'offre de service qui a suivi les diminutions des transferts aux provinces, les coupures de l'aide à l'exploitation du transport en commun par le gouvernement du Québec au début des années '90 et les diminutions successives des budgets de la STM, tel que décidées par les élus de la Communauté urbaine de Montréal après 1994.

En d'autres termes, les usagers de la Société de transport de Montréal n'ont jamais retrouvé l'offre de services qui a existé au début des années '90 au terme du «Plan de relance», une initiative réalisée malgré les compressions du gouvernement du Québec, mais qui a connu une courte existence.

Pour Transport 2000 Québec la relance représente un objectif distinct à atteindre et nous croyons que le 5^e chantier doit faire l'objet d'un examen plus approfondi, pour démontrer aux usagers et aux contribuables par quels moyens et selon quel échéancier ce niveau de service sera atteint et comment l'objectif net de 8 % en 5 ans proposé par le Plan se compare à l'offre de service du Plan de relance cité ci-dessus.

Chantier 8

Implanter un réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB)

Nous croyons qu'il faut implanter rapidement ce réseau étant donné les coûts favorables et les tronçons visés, soient les boulevards Pie-IX et Henri-Bourassa. À ce sujet compte tenu des statistiques connues d'achalandage, 41 000 passagers / jour / direction pour Pie-IX et 69 000 passagers / jour / direction pour Henri-Bourassa, nous estimons qu'après une mise en route du projet sur Pie-IX, le projet sur Henri-Bourassa devrait suivre rapidement, dans un horizon de 0 à 5 ans et non pas dans un horizon de 5 à 10 ans comme prévu dans le Plan.

De plus notre association s'interroge sur l'absence de projet pour le corridor Sauvé - Côte-Vertu, corridor qui supporte 58 000 passagers / jour / direction grâce au service d'autobus de la STM. Cette clientèle déjà acquise au transport en commun voyage dans des conditions qui doivent être pénibles par moment et dont sont absentes les mesures préférentielles appropriées à ce niveau d'achalandage, mis à part un petit kilomètre de corridor réservé implanté en 1990; la signalisation remonte aux travaux de réfection de l'Autoroute métropolitaine, qui en fut le prétexte d'implantation.

Le transport en commun doit améliorer l'environnement

Associés spontanément à la protection de l'environnement, l'amélioration et le développement des transports collectifs ne doivent pas entraîner une détérioration de la qualité de la vie là où ils sont implantés. Au sujet des projets de SRB, Transport 2000 Québec souligne l'importance de concevoir, de planifier et de réaliser des projets qui s'insèrent harmonieusement dans le paysage, une notion souvent négligée dans la réalisation des projets de transport au Québec.

Si l'administration montréalaise est sérieuse quand elle affirme que l'automobile n'aura pas toute la place dorénavant, l'implantation d'un SRB sur le boulevard Henri-Bourassa doit se faire en utilisant les voies de circulation existantes sans préjudice pour l'intégralité du terre-plein paysager ou mail central.

Par analogie, il ne serait certes pas souhaitable de retrouver une répétition de la transformation subie par le boulevard Saint-Joseph il y a cinquante ans : la disparition d'un terre-plein central de verdure au profit de l'automobile.

Dans tous les cas l'insertion devra faire l'objet d'une bonne réflexion afin d'intégrer la place des piétons et des cyclistes tout en travaillant au verdissement des corridors si l'espace entre les façades des édifices le permet.

Chantier 9

Implanter des mesures prioritaires pour autobus sur 240 kilomètres d'artères

Transport 2000 appuie cette mesure parce qu'elle améliorera la compétitivité de l'autobus, que son coût de réalisation est faible et qu'elle entraînera des économies au chapitre des frais d'exploitation, économies susceptibles d'être réinvesties dans l'amélioration du service.

Compte tenu du niveau d'étude et de planification de ce chantier, que la Société de transport de Montréal prépare depuis plusieurs années, nous estimons qu'il est urgent que la STM et la Ville passent très rapidement à l'action.

Annexe 4

Considérations environnementales relatives au Plan de transport de Montréal

Les engagements relatifs aux émissions de gaz à effet de serre

- Dans le cadre du protocole de Kyoto, le Canada devait, pour la période 2008-12, réduire ses émissions de 6 %, par rapport à 1990. Dans les faits, en 2005, les émissions avaient plutôt augmenté de 24 %. Les deux principales causes de cette augmentation sont l'accroissement de l'usage des véhicules automobiles et la production de pétrole des sables bitumineux destinée au secteur des transports.
- Sur un horizon lointain (2050), plusieurs rapports internationaux recommandent une baisse des émissions des pays occidentaux de 75 % et même davantage. De telles baisses des émissions sont impossibles sans une remise en question fondamentale du rôle de l'automobile privée dans les villes et un développement majeur du transport public électrifié. (N. Hohne, S. Moltmann, *Canada's emission reduction requirements under international climate policy approaches after 2012*, ECOFYS, pour la Table ronde canadienne sur l'économie et l'environnement, mai, 2007 "Table A: Range of emissions reductions according to all applied approaches as percentage change from 2003: Annex 1 countries: 70 to 95 %")
(*IPCC Fourth assessment report, Observed changes in climate and their effects, May 2007*
"Table SPM-3 Pour permettre une stabilisation de la concentration atmosphérique de CO₂ à moins de 535 ppm, il faut réduire les émissions mondiales de 30 à 60 % (réductions plus grandes pour les pays occidentaux")
- Même le gouvernement conservateur, qui rejette le Protocole de Kyoto, accepte la nécessité d'une baisse d'environ 60 % à l'horizon 2050. Le plan fédéral de gestion des émissions devrait donc soutenir le transport public. (Cadre réglementaire sur les émissions atmosphériques, ministère de l'Environnement du Canada, 2007: «Le présent gouvernement s'est engagé à réduire les émissions totales de gaz à effet de serre du Canada de 20 %, d'ici 2020, et de 60% à 70 %, par rapport aux niveaux de 2006, d'ici 2050».)

Le cas particulier du Québec

- Au Québec, la production d'électricité est presque entièrement d'origine hydroélectrique, ce qui est très différent de plusieurs régions de l'Amérique où le charbon domine la production d'électricité. Il en résulte deux conséquences pour la gestion des émissions: premièrement, tout remplacement du pétrole par l'électricité permet une réduction majeure des émissions; deuxièmement, les activités industrielles représentent une portion moindre des émissions québécoises et la responsabilité relative des transports est plus grande dans le bilan des émissions.
- Au Québec, les statistiques officielles indiquent que le secteur des transports est responsable de 38 % des émissions totales. Cette évaluation tient uniquement compte des émissions provenant directement des véhicules. Si on ajoute les émissions associées à la fabrication et à l'entretien des véhicules, au raffinage du pétrole, à la construction routière, etc., la part de responsabilité dépasse 60 % (Émissions de gaz à effet de serre des options de transport des personnes et des marchandises, site Internet d'Hydro-Québec, septembre 2006). Face à un tel bilan, une réduction majeure des émissions des transport doit être un objectif du gouvernement québécois.

Contribution de tramways ou trolleybus à la baisse des émissions de gaz à effet de serre.

En tenant compte du cycle de vie et des effets sur l'aménagement du territoire, l'implantation de tramways ou trolleybus permet plusieurs réductions directes ou indirectes des émissions:

- Les tramways et trolleybus sont trois ou quatre fois plus efficaces que les autobus diesel. De plus, grâce au profil québécois de production hydroélectrique, l'usage de l'électricité comporte peu d'émissions et permet d'éliminer les émissions directes des autobus (GES et nombreux autres polluants affectant la santé).
- La qualité accrue du service de transport public permet de convaincre plusieurs citoyens de laisser leur automobile et à adopter le transport public. Cela permet un gain structurel en matière d'efficacité et élimine les émissions de nombreux trajets automobiles.
- En tenant compte du cycle de vie des activités, la réduction de l'usage de l'automobile et des autobus permet de réduire les émissions associées à leur entretien. Certaines de ces activités sont fortement émettrices: production des pneus et des huiles, gestion des climatiseurs (sources importantes de HFC, un puissant gaz à effet de serre).

Efficacité des modes de transport des personnes; trajets urbains

Mode	Consommation kj par passager .km
Utilitaire sport: 17 l/100 km, conducteur seulement	5950
Auto intermédiaire: 12 l/100 km, conducteur seulement	4200
Auto compacte: 9 l/100 km, conducteur seulement	3150
Auto compacte: 9 l/100 km, conducteur + 2 passagers	1100
Autobus diesel rempli à 50%	800
Autobus diesel rempli à 100%	450
Tramway électrique rempli à 100%	300
Autobus scolaire typique (presque 100%)	432
Métro électrique rempli à 40%	280
Métro électrique rempli à 100%	130
Piéton	150
Cycliste	60

(Émissions de gaz à effet de serre des options de transport des personnes et des marchandises, site Internet d'Hydro-Québec, septembre 2006)

- En termes d'aménagement du territoire, un réseau permanent de tramway ou de trolleybus représentent un facteur d'attraction plus important qu'un réseau d'autobus diesel. Cela crée une incitation à se localiser à proximité du réseau, à densifier les activités commerciales et résidentielles, diminuant ainsi l'étalement urbain. Il en résulte une baisse de la consommation de pétrole, ainsi que des économies significatives en termes de services publics liés à l'étalement de faible densité.

- Un modèle de transport basé sur l'automobile privée exige une grande quantité de ressources: taux élevé d'infrastructures routières per capita, raffinage du pétrole (activité très polluante), fabrication de véhicules dont la durée de vie est faible, étalement urbain de faible densité. En contraste, un modèle basé sur le transport public électrifié permet non seulement de remplacer beaucoup de pétrole, mais aussi diminue l'ensemble des ressources requises: moins d'infrastructures per capita, moins de raffinage du pétrole, moins de véhicules à fabriquer, aménagement du territoire plus efficace.

Amélioration de la qualité de l'air à Montréal

- Il est difficile de quantifier les gains environnementaux en termes de qualité de l'air, car les facteurs d'émissions de particules, oxydes d'azote et composés organiques volatils sont très variables selon les carburants, les technologies de combustion et les conditions d'utilisation des véhicules. Malgré cela, on peut conclure que le remplacement des autobus diesel permettrait une amélioration significative de la qualité de l'air dans les corridors concernés.

Baisses des émissions de gaz à effet de serre

Pour les GES, il est possible d'estimer les gains environnementaux, car les émissions sont largement proportionnelles au carburant consommé.

Le Plan de Transport de Montréal propose un réseau de tramways sur les rues du Parc et Côte-des-Neiges. Ce réseau pourrait remplacer l'autobus 535 et les autres circuits locaux.

- Le remplacement des autobus permet de réduire leur usage sur 1,3 million de km par an, soit une baisse annuelle des émissions directes d'environ 3250 tonnes de CO₂. Cette baisse équivaut au retrait de la circulation d'environ 1000 automobiles
- Certaines études estiment qu'un réseau de tramway peut engendrer un accroissement de l'achalandage d'environ 20 %. Pour le réseau Parc-Côte-des-Neiges, cela signifie environ 16 000 nouveaux usagers qui utilisent habituellement leur automobile, en parcourant un total de 83 millions de km. Un tel transfert représente une baisse additionnelle d'environ 2000 tonnes de CO₂.
- En incluant les émissions complètes du cycle de vie des autobus et automobiles, on peut estimer la baisse annuelle des émissions à environ 6000 tonnes de CO₂, pour le projet de tramway du Parc- Côte-des-Neiges, sans tenir compte des effets bénéfiques en terme d'atténuation de l'étalement urbain.

Plusieurs autres projets prévus au Plan de transport de Montréal et par l'AMT pourraient engendrer des réductions semblables:

- le train léger vers l'aéroport à Dorval (11 millions de passagers potentiels qui empruntent);
- un trolleybus sur l'avenue Pie-IX;
- le train de banlieue vers Repentigny;
- un train remplaçant la voie réservée sur le pont Champlain (400 départs d'autobus en pointe du matin)

Paramètres utilisés pour les estimations

Autobus: 2,1 MJ /km-passager (source UITP, 2003)

Autobus: 25 g C /km-passager Voiture, ville: 100 g C /km-passager (J.M. Jancovici, 2002)

Autobus diesel urbain chargé: 2,31 mille au gallon (ACTU) = un litre/km

Achalandage (François Pepin, Directeur de la Planification du réseau de surface, STM)

Chemin de la Côte-des-Neiges : 43 000 passagers / jour pour les 2 directions

Avenue du Parc : 40 000 passagers / jour pour les 2 directions

Autobus 535: 32 départs (semaine) dans chaque direction; 16 km = 133 000 km/an

Autobus 80: 90 départs (semaine) dans chaque direction; 7 km = 328 000 km/an

110 départs (dimanche) dans chaque direction = 160 000 km/an

Autobus 165: 110 départs (semaine) dans chaque direction: 8 km = 458 000 km/an

126 départs (dimanche) dans chaque direction = 210 000 km/an

= 1 289 000 km/an

Paramètres pour les automobilistes qui passent au transport public

260 jours/ an x 20 km/jour x 16 000 usagers = 83 millions de km (10 litres au 100 km)

Paramètres pertinents à l'ensemble des réseaux d'autobus

La STM possède et entretient (2001) 1 070 autobus standards et 530 autobus à plancher surbaissé.

Les autobus de la STM ont parcouru 70,4 millions de kilomètres en 2001.

Annexe 5

Les coûts et le financement

Selon le Plan, les coûts de sa mise en œuvre se résument ainsi ;

Coûts des 21 chantiers de Montréal

Les 21 chantiers représentent un coût total d'immobilisation de 5,1 G\$ sur dix ans. Ces coûts servent principalement à assurer la mise en place des projets de transport en commun et des transports actifs.

Dans la réalisation des 21 chantiers sur dix ans, l'agglomération de Montréal sera responsable d'investissements de l'ordre de 1,6 G\$, auxquels s'ajouteront des dépenses cumulées d'exploitation évaluées à environ 0,8 G\$ pour une somme totale de 2,4 G\$.

La répartition des coûts entre les différentes instances a été faite en maintenant le partage actuel des responsabilités financières, en posant l'hypothèse que les sources de financement en place sont maintenues et que Montréal pourra disposer de nouvelles sources de financement.

Les apports financiers requis

Le tableau 13 présente l'effort financier annuel moyen de l'agglomération de Montréal et des partenaires par période de cinq ans. Les besoins financiers des 21 chantiers représentent une dépense moyenne (immobilisation et exploitation) de l'ordre de 240 M\$ par année, qui s'ajoutent aux budgets actuels de l'agglomération et de la Ville de Montréal au chapitre du transport.

Tableau 13
Besoins financiers annuels
(en millions de dollars)

	Agglomération de Montréal	Autres partenaires	Total
21 chantiers (moyenne 0-5 ans)	155	330	485
21 chantiers (moyenne 5-10 ans)	315	375	690
21 chantiers (moyenne 0-10 ans)	240	355	595
Autres mesures du Plan 10-20 ans	185	240	425
TOTAL (moyenne 0-20 ans)	215	300	515

Pour l'année 2007, les dépenses actuelles de l'agglomération et des villes pour le poste transport sont de 1,8 G \$. Ces dépenses comprennent les coûts de fonctionnement et d'immobilisation. Les dépenses additionnelles de l'ordre de 240 M \$ représentent ainsi environ 13 % de plus par année par rapport aux dépenses actuelles.

A ce chiffre de 240 M \$ s'ajoutent des dépenses projetées de 355 M \$ par an, moyenne 0-10 ans, provenant des autres partenaires (Gouvernement du Canada, Gouvernement du Québec, Fonds vert, etc.)

D'une part, ces chiffres représentent une hausse spectaculaire du niveau de financement du transport en commun dans la région de Montréal, et présupposent donc un changement de cap radical. Cette hausse contraste fortement avec l'histoire vécue ces dernières années, même ces dernières décennies, marquées par un étouffement du financement, des crises budgétaires quasi annuelles à la Ville de Montréal et à la STM, des hausses de tarifs régulières et dépassant l'inflation, et des compressions de l'offre de service entre 1994 et 1998. De plus, il y a eu une stagnation relative dans le développement des services, avec comme exceptions le prolongement du métro vers Laval et l'expansion, louable, des services de l'AMT. Ce contraste avec le passé incite à une certaine incrédulité, mais Transport 2000 ne peut que se réjouir des ambitions du Plan et de l'optimisme quant à son financement.

D'autre part, l'augmentation du financement proposée n'est pas excessive dans le contexte global des dépenses totales en transport, tel qu'illustré par les chiffres suivants.

L'activité économique montréalaise totale	150 G \$
Les dépenses totales sur le transport	20 G \$
Coûts de congestion à Montréal (estimés)	1 G \$

De plus, cette augmentation est cohérente avec la conscientisation croissante aux problèmes environnementaux causés par le système actuel, et notamment la contribution du transport privé aux gaz à effet de serre.

Dans une perspective globale, il est donc difficile de croire que le niveau de financement requis soit irréaliste ou démesuré. Comme nous le savons tous, bien que tout le monde soit pour la vertu, chacun(e) trouve ses raisons pour affirmer que c'est l'autre qui doit payer la note, sans égard au bénéfice reçu.

Sources de financement

Le Plan identifie plusieurs sources de financement, existantes ou promises, provenant des sources publiques autres que municipales. On tient compte de l'entente Canada-Québec et du nouveau Fonds vert, dont les subventions au développement des services de transport collectif pourraient s'élever à environ 100 M \$.

A l'égard des subventions provenant du gouvernement de Québec, Transport 2000 partage l'opinion exprimée dans le Plan :

«La contribution actuelle du gouvernement du Québec s'adresse surtout aux immobilisations. Les taux sont différents selon la nature de l'équipement (autobus versus trains) et la nature des travaux (remplacement versus développement). Ces taux distincts introduisent une distorsion économique

entre les usagers dans différents corridors. Cette pratique favorise certains modes lourds (ex : métro) par rapport à ceux utilisant davantage la main-d'œuvre (autobus), avantageant les modes dont les coûts moyens par déplacement sont plus élevés. Une harmonisation des taux de subvention aux immobilisations serait souhaitable.»

Transport 2000 appuie également la proposition de subventionner également l'exploitation, et la piste proposée suivante :

«L'aide à l'exploitation du transport collectif pourrait se faire sur la base du nombre de déplacements, ce qui revêt l'avantage de privilégier les solutions les plus efficaces du point de vue économique.»

Les principes d'établissement de nouveaux modes de financement

Parmi les principes avancés, on trouve

« Le principe d'utilisateur-payeur devrait être appliqué le plus possible;»

Transport 2000 appuie avec grande réserve cette orientation, en supposant d'abord que l'on tienne compte non seulement des coûts financiers mais également des impacts sociaux et environnementaux regroupés sous le vocable «externalités», et ce **dans un contexte d'équité sociale, celui-ci étant appelé aussi équité verticale au plan fiscal.**

Dans le cas du transport privé, en règle générale l'utilisateur ne paie pas tous les coûts qu'il occasionne, au moins dans le contexte urbain ou en considérant les dépenses municipales. Transport 2000 prend note de la constatation du Plan (page 138)

« Le système actuel de financement crée une iniquité entre le réseau routier et le transport en commun. Ainsi, le coût annuel d'exploitation du réseau autoroutier de la région de Montréal, incluant les ponts, excluant tout coût d'immobilisation, est actuellement entièrement à la charge des gouvernements. Le coût annuel est estimé à 248 M \$. Le gouvernement du Québec pourrait fixer comme balise une aide à l'exploitation des transports collectifs et actifs sur la base d'une équivalence avec le réseau routier.»

C'est dans cet esprit que Transport 2000 privilégie le financement, en grande partie, de la mise en œuvre du Plan en faisant appel en partie à une tarification du transport privé, tout comme propose le Plan. Il serait utopique de s'attendre à un mouvement de masse pour délaissé le transport privé aussi longtemps que ce dernier est tellement subventionné et encouragé. Parmi les sources de financement possible, la taxation et/ou la tarification du stationnement présente plusieurs avantages :

- Elle est techniquement faisable.
- Elle est équitable et correspond au principe de utilisateur-payeur.
L'automobiliste occupe une place de stationnement, soit chez son employeur, soit au centre d'achat ou sur la rue, souvent sans payer directement le loyer pour l'utilisation du sol. Là où il y a un tarif, il n'est souvent pas à sa valeur économique.
- Elle peut générer des revenus importants si elle est appliquée à l'ensemble de la région.

Le potentiel de cette mesure peut être illustré à partir des chiffres suivants pour Montréal, tirés de l'enquête O-D de 2003

	(000)
Nombre de véhicules	772
Demande de stationnement sur 24 heures	
• total	1257
• hors rue	691,5

En 1998, on a évalué à 523 500 le nombre de places de stationnements hors rue de 25 places et plus, seulement sur l'île de Montréal.

Le Plan cite une étude qui indique la taille de cette assiette fiscale.

«Une taxe sur le stationnement hors rue de longue durée pourrait être prélevée. Cette taxe pourrait prendre la forme d'une taxe foncière spécifique par place de stationnement ou selon la superficie de stationnement, ce qui permet d'éviter de devoir distinguer entre stationnement tarifé et gratuit. Selon Lemelin et Hamel (2000), à peine 10 % des stationnements de la région de Montréal sont tarifés. À un montant d'un dollar par place de stationnement par jour, Lemelin et Hamel (2000) estiment le revenu annuel à 120 M \$ pour la région.»

Transport 2000 considère toutefois qu'il est essentiel qu'une mesure telle une taxe sur le stationnement soit appliquée, à des taux modulés, à l'ensemble du territoire de l'agglomération, par souci de cohérence et pour éviter des distorsions économiques incitant le déplacement d'activités entre municipalités.

Quant à la contribution des utilisateurs du système de transport, Transport 2000 partage l'orientation exprimée que

«(...)la participation globale des usagers ne doit pas augmenter en termes réels (c'est-à-dire plus que l'inflation)»

Il serait loufoque d'investir massivement dans de nouvelles infrastructures et ensuite décourager leur utilisation par une hausse des tarifs. Pour un grand nombre de voyages, le transport collectif n'est pas concurrentiel avec l'automobile, dans le calcul

privé de l'utilisateur, autant sur le plan des coûts que sur le plan du temps de déplacement. Vu comme un système intégré, la subvention du transport en commun est justifiée par les coûts et avantages sociaux (externalités) ; les coûts de l'auto (congestion et environnement) et avantages du transport en commun (la relation entre l'usage et le niveau de service)

Par ailleurs, Transport 2000 partage la nuance que *«il est possible que des ajustements entre usagers puissent être exercés»*.

Transport 2000 appuie fortement le principe suivant, qui par ailleurs ne doit pas se limiter à une prise en considération des impacts environnementaux mais de tenir compte des autres externalités.

«Les contributions des gouvernements, tant fédéral que provincial, doivent privilégier les modes les plus écologiques afin de corriger l'imperfection des marchés sur ce plan; par ailleurs, après avoir tenu compte des effets polluants, la subvention par déplacement, y compris immobilisation et exploitation, devrait être identique peu importe le mode ou le réseau.»

Ce principe de financement inspire aussi une orientation connexe ; la priorisation des chantiers dans l'échéancier de leur réalisation selon un critère semblable à ce principe. Transport 2000 favorise jusqu'à un certain point la réalisation de tous les projets avec certaines priorités ci-dessus, mais le calcul détaillé de leurs coûts et avantages sociaux doit contribuer à déterminer l'ordre de leur mise en oeuvre.

De plus, certains chantiers peuvent être mis en marche et réalisés assez rapidement et sans besoins majeurs de financement. Il faut surtout s'assurer que, dans ces cas au moins, de ne pas attendre l'approbation finale du Plan et la conclusion finale entre les parties de tout le financement avant de procéder avec détermination à la réalisation de sa vision ambitieuse et louable.

Annexe 6

Le Plan de transport de Montréal situé dans le contexte régional

Le Plan soumis à la consultation publique offre une foule de projets, afin d'améliorer les transports collectifs et actifs sur l'île de Montréal, mais il demeure relativement muet relativement au phénomène des mouvements pendulaires² et de leur ampleur, qui entraînent une circulation automobile intense à différents niveaux du réseau routier montréalais.

Voici quelques chiffres tirés d'une carte intitulée «D.J.M.A. sur les ponts et autoroutes de l'île de Montréal», carte publiée par le MTQ.³

Infrastructure	Débit journalier moyen annuel
Pont Charles-de-Gaule (A-40)	112 000
Pont Le Gardeur (RN 138)	22 000
Tunnel Louis H. Lafontaine (A-20)	129 000
Pont Jacques-Cartier (RN 134)	34,7 millions de véhicules / année (environ 95 000 d.j.m..a.)
Pont Victoria (RN 112)	26 000
Pont Champlain (A-10, A-15)	57,1 millions de véhicules / année (environ 156 000 d.j.m.a.)
Pont Honoré-Mercier (RN 138)	76 000
Sous-total rive sud	482 000
Pont Galipeault (A-20)	54 000
Pont de l'île aux Tourtes (A-40)	78 000
Pont Louis-Bisson (A-13)	144 000
Pont Lachapelle (RN 117)	37 000
Pont Médéric-Martin (A-15)	172 000
Pont Viau (RN 335)	36 000
Pont Papineau (A-19)	62 000
Pont Pie-IX (RN 125, A-25)	86 000
Sous-total rive Nord	537 000

Voici ce qu'en disait le ministère des Transports du Québec dans son Plan de gestion des déplacements en l'an 2000 :

² Mouvements pendulaires : déplacements aller et retour effectués entre une banlieue et la ville centre.

³ D.J.M.A. ou débits journaliers moyens annuels sur les ponts et autoroutes de l'île de Montréal (2004), http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/regions/montreal/carte_debit2004.pdf

«Il y aura d'ici 2016 une augmentation de deux millions de déplacements par jour dans l'agglomération de Montréal, soit une augmentation de 25 %, ce qui signifie qu'on aura à gérer d'ici là 10,2 millions de déplacements par jour.

En 2016, l'île de Montréal restera le principal centre d'attraction des déplacements, alors que plus d'un million de déplacements s'y dirigeront. Toutefois, la proportion des déplacements vers l'île de Montréal par rapport à l'ensemble des déplacements de la région métropolitaine passera de 71 p. 100 à 66 p. 100, ce qui reflète la diminution du poids démographique de l'île et la croissance de certains pôles d'emploi à l'extérieur de l'île.

Si rien n'est fait, ces déplacements se feront principalement en automobile et entraîneront de graves problèmes de congestion aux approches des ponts donnant accès à l'île de Montréal et sur les grandes artères de l'île, en plus de produire des effets de débordement sur le réseau municipal : plus de circulation, plus de bruit, plus de poussière, moins de sécurité.

Des huit millions de déplacements actuels, plus de 70 p. 100 se font sur un territoire correspondant à celui des trois sociétés de transport (STCUM, STL, STRSM). Si les tendances se poursuivent, l'augmentation des déplacements sur ce territoire se fera cependant plus lentement que celle des déplacements qui proviennent des couronnes. Ce phénomène s'explique par une poussée démographique importante dans les couronnes, qui s'accompagnera d'une relative stagnation démographique du centre de l'agglomération. La plus grande partie des nouveaux déplacements prévus se feront aussi de plus en plus en automobile.

À une échelle plus fine, le centre-ville montréalais demeurera la principale destination. Le nombre de déplacements vers cette destination stagnera toutefois et son poids dans la région diminuera. Saint-Laurent et Côte-des-Neiges, Ahuntsic et l'Acadie, Mercier, l'est et l'ouest de l'île ainsi que le centre de Laval et de la MRC de Champlain seront des destinations de plus en plus importantes, principalement pour le travail, mais aussi pour les études.

Les tendances indiquent un accroissement de l'utilisation de l'automobile. Cela ne se produira évidemment pas sans aggraver la congestion du réseau autoroutier. Pourtant, bon nombre de déplacements de personnes sur le réseau autoroutier pourraient se faire plus avantageusement et plus efficacement en transport en commun ou par covoiturage.

La région de Montréal possède d'ailleurs d'excellentes infrastructures de transport en commun, dont le métro, qui donnent accès à la plupart des sites et événements culturels et sportifs, et contribuent au développement du tourisme. »