



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

**MÉMOIRE DU CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL DANS LE CADRE
DE LA CONSULTATION SUR LE**

PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

**Commission du conseil d'agglomération sur le transport,
la gestion des infrastructures et l'environnement**

Août 2007

Recherche et rédaction : André Porlier

Conseil régional de l'environnement de Montréal

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

(514) 842-2890
info@cremtl.qc.ca

©2007

Le **Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal)**, organisme à but non lucratif, se préoccupe des enjeux environnementaux de l'île de Montréal depuis 1996. Fort de ses 180 membres corporatifs et de son expérience en concertation, le CRE-Montréal possède l'expertise du travail en collaboration avec plusieurs partenaires sur de nombreux dossiers environnementaux, touchant les secteurs du transport, de l'aménagement, des matières résiduelles, des espaces verts, de l'eau et de l'air. Par ailleurs, le CRE-Montréal est actuellement impliqué très activement dans la démarche enclenchée par la Ville de Montréal visant la mise en oeuvre d'un Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise.

Introduction

Avant même de détailler nos commentaires sur les éléments du Plan de transport, nous tenons à exprimer notre appui à la démarche de la Ville de Montréal visant l'adoption et la mise en œuvre d'un plan de transport permettant de concilier les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et l'amélioration de la qualité de vie des Montréalais.

Les 21 chantiers proposés dans le plan de transport nous semblent à la fois ambitieux et porteurs d'un véritable changement. Un changement de paradigme qui demandera à la Ville de Montréal de revoir ses pratiques et ses priorités en matière de transport et d'aménagement.

Pour se réaliser, les 21 chantiers demanderont d'importants investissements mais surtout l'adhésion de nombreux partenaires (gouvernement du Québec, communauté métropolitaine de Montréal, gouvernement fédéral, sociétés de transport, villes et arrondissements). Or, pour amener ces nombreux partenaires à adhérer à ce changement de paradigme et à contribuer à ce virage, la Ville de Montréal n'a d'autres choix que de **montrer l'exemple**.

Il ne faut pas oublier que le déficit est de taille puisque la tendance depuis le début de la période d'après-guerre est à l'augmentation du nombre de véhicules, à l'augmentation du nombre de déplacements et à la diminution de l'utilisation des transports publics. Dans ce contexte, personne ne sera surpris qu'entre 1999 et 2003, plus de 57 273 véhicules se soient ajoutés au parc automobile de Montréal et que le taux de motorisation des ménages sur l'île de Montréal ait continué d'augmenter pour passer de 92 à 96 véhicules par 100 ménages. Même portrait au chapitre de la circulation automobile alors que les ponts et les autoroutes ont connu une croissance de 15 % et 5 % respectivement pendant la même période.

Pour le CRE-Montréal, le succès du Plan de transport de Montréal repose sur la capacité de la Ville de Montréal d'adopter et de mettre en œuvre un plan de transport intégrant les mesures suivantes :

- ❖ **Adoption d'une vision claire** reposant non seulement sur une approche incitative encourageant l'utilisation des transports publics, de la marche et du vélo mais également une approche coercitive visant à décourager l'utilisation de la voiture.
- ❖ **Adoption d'objectifs quantifiés et mesurables** concernant les principaux enjeux reliés au Plan de transport de Montréal.
- ❖ **Intégration de mesures concrètes pour réduire les nuisances liées aux activités de camionnage** sur l'île de Montréal.
- ❖ **Adoption d'une position claire contre toute augmentation du réseau routier** de Montréal
- ❖ **Engagement à maintenir la contribution des usagers** du transport en commun à leur niveau actuel.

- ❖ **Mise en place de mesures pour augmenter la contribution des automobilistes au financement du transport en commun et des modes de transport actif de la région de Montréal.**
- ❖ **Réalisation de certains chantiers porteurs de changement dès 2008.**

ADOPTER UNE VISION CLAIRE REPOSANT NON SEULEMENT SUR UNE APPROCHE INCITATIVE ENCOURAGEANT L'UTILISATION DES TRANSPORTS PUBLICS, DE LA MARCHÉ ET DU VÉLO MAIS ÉGALEMENT UNE APPROCHE COERCITIVE VISANT À DÉCOURAGER L'UTILISATION DE LA VOITURE

Dans le plan de transport, la Ville de Montréal propose de :

« ...réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs »¹

Par cette vision, la Ville de Montréal exprime clairement son choix de miser sur une utilisation accrue du transport en commun pour réduire l'utilisation de l'automobile. Ce choix est-il suffisant pour réduire notre dépendance à l'utilisation de l'automobile alors que la tendance actuelle à Montréal, est à l'augmentation du nombre et de l'utilisation de cette dernière ?

La réponse est non. Il ne suffit plus de vouloir encourager l'utilisation des transports publics, du vélo ou de la marche mais encore faut-il mettre en place des mesures pour décourager l'utilisation de l'automobile :

1. Péages routiers
2. Réduction de l'offre de stationnement de longue durée
3. Augmentation du prix du stationnement
4. Réduction du nombre de voies de circulation
5. Mesures d'apaisement de la circulation

À l'image de la campagne nationale sur le tabac, le Plan de transport doit mettre en place des mesures visant à dissuader l'utilisation de l'automobile tout en améliorant l'offre de transport en commun et de transport actif.

À ce chapitre, les récents résultats obtenus par la ville de Stockholm ont clairement démontré que la réduction du nombre de déplacements en automobile obtenue dans son centre-ville, soit une baisse de 22%, est le résultat de la mise en place de mesures coercitives, notamment le péage, et non des investissements massifs dans le développement des transports publics. « Of the 22% decrease in car travel across the charge zone, only 0,1% at the most could have been caused by the expanded bus services »²

¹ Ville de Montréal, Portrait et diagnostic, Plan de transport de Montréal

² Sweden proves congestion tolls work. Financial Post, 4 août 2007, page FP13

Le cas de Stockholm n'est pas unique. D'autres villes comme Vancouver, Londres, Paris et Portland ont également obtenu de bons résultats grâce à la mise en place d'une gamme de mesures à la fois incitative et coercitive.

Pour le CRE-Montréal, le succès du Plan de transport de la Ville de Montréal repose sur l'adoption d'une vision claire reposant non seulement sur une approche incitative encourageant l'utilisation des transports publics, de la marche et du vélo mais également une approche coercitive visant à décourager l'utilisation de la voiture

ADOPTER DES OBJECTIFS QUANTIFIÉS ET MESURABLES CONCERNANT LES PRINCIPAUX ENJEUX RELIÉS AU PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL
--

En parcourant le Plan de transport, un constat s'impose, l'absence d'objectifs quantifiés concernant les différents enjeux de transport à Montréal. Or, comment pouvons-nous savoir si les 21 chantiers proposés sont à la hauteur du défi et comment allons-nous pouvoir mesurer les progrès ou les reculs du Plan de transport ?

Pour le CRE-Montréal, la Ville de Montréal n'a d'autres choix que d'adopter des objectifs quantifiés et mesurables concernant les principaux enjeux reliés au Plan de transport :

1. Réduction des émissions de gaz à effet de serre
2. Réduction du nombre de déplacements automobiles
3. Augmentation de l'utilisation du transport en commun
4. Réduction de l'offre globale de stationnement de longue durée du centre-ville de Montréal

D'autre part, la Ville de Montréal doit s'engager à mesurer et à publier annuellement l'état d'avancement du Plan en fonction des objectifs fixés dans le Plan de transport.

En lien avec la vision et les orientations stratégiques du Plan de transport, le CRE-Montréal propose les quatre objectifs suivants :

1-Réduction de 30 % des émissions de GES dans le secteur des transports à Montréal d'ici 2021

En signant la déclaration des maires et dirigeants municipaux sur les changements climatiques à l'occasion de la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques (COP 11) tenue à Montréal en décembre 2005 , le maire de Montréal s'est engagé « À mettre en œuvre des politiques et des réformes qui ...permettront d'atteindre les objectifs de réduction des émissions établis dans la *Déclaration internationale de la jeunesse*, soit de 30 % d'ici 2020 et de 80 % d'ici 2050, en s'appuyant sur les mesures

déjà prises par les **administrations municipales qui se sont engagées à une réduction de 20 % d'ici 2010** »³

Or, selon l'inventaire 1999-2003 des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise, le principal secteur responsable des émissions de gaz à effet de serre sur l'île de Montréal est le transport (50 %), suivi des industries (28 %) puis des bâtiments (20%). Toujours selon cet inventaire, les émissions du secteur transport sont majoritairement dues aux voitures (près de 25 % des émissions de l'île) alors que les camions lourds et les camions légers tels que les véhicules utilitaires sports (VUS), sont les principaux responsables de l'augmentation des GES de ce secteur ces dernières années.

« Les voitures à essence, à elles seules, génèrent un peu moins de la moitié (43 %) des émissions du transport. Près du quart des émissions du transport sont attribuables aux camions lourds diesels (incluant les autobus) et 17 % aux camions légers à essence (VUS, camionnettes, etc.). **Ces trois catégories de véhicules sont donc des incontournables à considérer tant pour la protection du climat que pour protéger la qualité de l'air** »⁴.

Dans le contexte où la Ville de Montréal s'était engagée à contribuer à l'atteinte des objectifs du Protocole de Kyoto et avait signé la déclaration des maires et dirigeants municipaux sur les changements climatiques, le CRE-Montréal est d'avis que la Ville de Montréal à travers son plan de transport doit se fixer l'objectif de mettre en place des mesures pour réduire de 20% ses émissions de GES dans le secteur des transport d'ici 2010, de 30 % d'ici 2021 et de 80 % d'ici 2050.

2-Réduction de 20 % du nombre de déplacements en automobile et du nombre de kilomètres parcourus en automobile à Montréal d'ici 2021

En 2005, la Ville de Vancouver a réalisé un portrait de l'état d'avancement du plan de transport qu'elle avait adopté en 1997.

« Overall, the City's transportation policies have been successful in achieving the desired results. Population and employment in the city has grown steadily over the last ten years, **resulting in a 23% increase in trips to the city.** However, vehicles entering and leaving the City have actually decreased **by 10% over the same period.** New trips to and within the city have been increasingly accommodated on transit, bike, and walk mode.»⁵

«Analysis of greenhouse gas emissions for the City's Community Climate Change Action Plan, showed that **average distances being driven by the city registered passenger vehicles has decreased almost 30% between 1993 and 2002.**»⁶

³ Déclaration des maires et dirigeants municipaux sur les changements climatiques, 2005, page 2.

⁴ Ville de Montréal, inventaire des émissions de la collectivité montréalaise 2002-2003, 2007, page 18.

⁵ Vancouver Transportation Plan, 2001 – 2005 Progress Report 6.

⁶ Ibid

Dans le contexte où la ville de Montréal souhaite faire partie du peloton de tête des villes nord-américaines en matière de transport et d'environnement, elle n'a d'autres choix que de se fixer des objectifs à la hauteur du défi. Le CRE-Montréal est d'avis que la Ville de Montréal à travers son Plan de transport doit se fixer l'objectif et mettre en place des mesures pour réduire de 20 % le nombre de déplacements automobiles et le nombre de kilomètres parcourus en automobile à Montréal d'ici 2021.

3-Augmentation de 26 % de l'utilisation du transport en commun sur l'île de Montréal d'ici 2021

Au cours de la période de 1998 à 2003, la part modale du transport en commun, avec 32 % du total des déplacements, est demeurée stable pour la première fois depuis plusieurs années sur l'île de Montréal. Durant cette période, les déplacements en transports en commun ont marqué une croissance de 8 % et ont augmenté davantage que les déplacements en automobile (5 %). Deux raisons expliquent ces résultats : l'accélération de la croissance démographique sur l'île de Montréal et l'ajustement des services de transport collectifs à l'évolution du marché des déplacements.

Le Plan de transport de Montréal s'est donné comme objectif de poursuivre l'augmentation de l'utilisation du transport en commun de 8 % d'ici 5 ans, soit une augmentation annuelle de 1,7%.

Compte tenu des objectifs d'augmentation de l'utilisation des transports publics et des objectifs de réduction de l'utilisation de l'automobile, le CRE-Montréal appuie l'objectif fixé par la Ville de Montréal d'accroître de 26 % l'achalandage des transports en commun d'ici 2021.

4- Réduction de 10 % de l'offre de stationnement de longue durée au centre-ville de Montréal d'ici 2021

Le CRE-Montréal salue la volonté de la Ville de Montréal de « gérer le stationnement comme un outil stratégique de réduction de l'utilisation de l'automobile »⁷

La plupart des intervenants s'entendent maintenant pour dire que le stationnement influence de façon significative le choix des modes de transport des individus. Il est démontré que la disponibilité d'un espace de stationnement sur le lieu de travail ainsi que l'absence ou le faible coût qui y est souvent associé favorisent grandement l'utilisation de l'automobile⁸

Selon le rapport d'orientation en matière de stationnement du service d'urbanisme de la ville de Montréal (1997) il y a une absence de gestion de l'offre de stationnements dans la région de Montréal. Or, cette attitude de laisser-faire a entraîné la prolifération des

⁷ Ville de Montréal, Plan de transport, page 39.

⁸ Ministère des Transports du Québec, Plan de gestion des déplacements, Québec, 2000, page 48.

nouveaux stationnements, la surexploitation des sites de stationnement et la multiplication des stationnements illégaux à Montréal. Entre 1994 et 2000, plus de 5 000 places supplémentaires de stationnement ont été créées dans le centre-ville alors que l'orientation municipale en matière de stationnement visait une réduction de 3 000 places pour cette période.⁹ De plus, le nombre de stationnements continue d'augmenter puisque des milliers de nouvelles places de stationnement ont été construites au cours des dernières années au centre-ville de Montréal (Palais des congrès, Bibliothèque Nationale, Caisse de dépôt, Pavillon UQAM, École de technologie supérieure...).

Toujours selon le rapport du service d'urbanisme de la Ville de Montréal (1997), les stationnements du centre-ville sont surexploités puisque l'on y accueille beaucoup plus de véhicules que ne le permet la capacité du site. Plusieurs stationnements ont recours à des services de "valet Parking" pour accroître le nombre de véhicules pouvant être stationnés sur leur site. « Cette pratique, qui tient plus de l'entreposage que du stationnement, est inappropriée aux stationnements de courte durée puisqu'il vise principalement une clientèle de longue durée »¹⁰.

Pour le CRE-Montréal, le succès du Plan de transport repose en grande partie sur la mise en place d'une politique de stationnement faisant en sorte que les conditions associées au stationnement des travailleurs favorisent l'utilisation des transports en commun. À cet égard, la réduction du nombre de places de stationnement de longue durée, combinée avec des mesures permettant le stationnement de courte durée sont souhaitables. De telles mesures favorisent l'utilisation des transports en commun tout en dissipant la possibilité d'une diminution de fréquentation des commerces pouvant découler d'une politique sur le stationnement trop restrictive. Elles permettent de maintenir l'accessibilité en automobile pour des activités de courte durée, tout en limitant l'accessibilité automobile pour les déplacements pendulaires. Pour être efficaces, ces mesures de restriction du stationnement doivent être accompagnées d'un contrôle le plus efficace possible.

Dans le contexte où le stationnement est un facteur déterminant dans le choix de transport des navetteurs qui ont pour destination le centre-ville, le CRE-Montréal est d'avis que la Ville de Montréal doit se fixer l'objectif de réduire de 10 % l'offre de stationnement de longue durée au centre-ville de Montréal d'ici 2010.

⁹ Ville de Montréal, Stationnements et terrains vagues au centre-ville, 1997, Page 19.

¹⁰ Ibid, page 19.

ADOPTER DES MESURES POUR RÉDUIRE LES NUISANCES LIÉES AUX ACTIVITÉS DE CAMIONNAGE SUR L'ÎLE DE MONTRÉAL

« Au Québec, la circulation des camions sur le réseau routier augmente d'environ 2% par an. »¹¹ Si en 1993, on estimait à 110 000 le nombre de déplacements quotidiens de camion sur l'île de Montréal, on peut estimer qu'aujourd'hui ce nombre dépasse les 140 000 déplacements quotidiens. Compte tenu de l'impact des activités de camionnage sur le réseau routier, l'environnement et sur la qualité de vie des Montréalais, est-ce possible de ne pas remettre en question l'approche visant à faciliter et même à favoriser le déplacement des marchandises par camion telle que formulée dans le Plan de transport?

Tout en reconnaissant la nécessité de maintenir les activités de transport des marchandises pour la vitalité économique de Montréal, nous sommes d'avis que le Plan de transport de Montréal doit remettre en question l'approche visant à faciliter le déplacement des véhicules de marchandises à Montréal. Il ne s'agit pas d'être contre le camionnage mais simplement d'obliger l'industrie du transport des marchandises à le faire plus intelligemment.

La Ville de Montréal devrait mettre en place certaines mesures, telles que des centres de transbordement des marchandises à l'extérieur de l'île et des centres intermodaux des marchandises à l'extérieur de l'île de Montréal. La Ville de Montréal doit également implanter des mesures de contrôle du poids et des dimensions des véhicules ainsi que des horaires et des aires de livraison dans certains secteurs sensibles. Il ne s'agit pas d'être contre le camionnage mais plutôt d'en réduire ses impacts sur le réseau routier et sur la qualité de vie de la population montréalaise.

À long termes, certaines activités génératrices de déplacements de véhicules lourds n'ayant pas pour origine ou destination l'île de Montréal devraient être déplacées à l'extérieur de l'île de Montréal pour éviter tous déplacements inutiles pour l'économie de Montréal. De même, les centres générateurs de déplacements de marchandises dangereuses devraient être localisés dans des secteurs réduisant les risques et les impacts de leurs activités pour la population montréalaise.

À notre avis, le Plan de transport doit s'attaquer aux problèmes de l'augmentation du nombre et des nuisances liées aux activités de camionnage. Compte tenu de ses engagements en matière de qualité de vie et d'environnement, le plan de transport doit intégrer des mesures permettant de réduire le nombre et les nuisances liées aux déplacements de véhicules lourds sur l'île de Montréal.

¹¹ Ville de Montréal, Portrait et diagnostic, Plan de transport de Montréal, page 24

ADOPTER UNE POSITION CLAIRE CONTRE TOUTE AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ ROUTIÈRE À MONTRÉAL

Plusieurs recherches démontrent que la construction de nouvelles infrastructures routières n'est pas une solution efficace pour régler les problèmes de congestion routière. Au contraire, la construction de nouvelles infrastructures routières favorise l'augmentation de l'utilisation de l'automobile.

« La construction d'un nombre croissant de voies routières dans les villes et les grandes agglomérations a permis à un plus grand nombre de se déplacer en voiture, mais n'a pas réduit notablement l'ampleur des encombrements aux heures de pointe. Dès qu'une nouvelle voie est ouverte dans une grande ville, elle est vite saturée. Même les régions urbaines possédant les plus vastes réseaux routiers connaissent des taux considérables d'encombrements. »¹²

Il est important de rappeler que le ministère des Transports du Québec a rendu public en avril 2000 un plan prévoyant la construction de plusieurs projets autoroutiers dans la région de Montréal¹³:

1. Prolongement autoroute 25
2. Transformation autoroute Notre-Dame
3. Prolongement autoroute 30
4. Élargissement autoroute 20
5. Optimisation autoroute Métropolitaine
6. Parachèvement de l'autoroute 20
7. Élargissement autoroute 15
8. Élargissement autoroute 10

Tous ses projets auront comme impact d'accroître significativement la capacité du réseau routier et favoriseront une utilisation accrue de l'automobile au détriment des transports publics.

À titre d'exemple, la construction du pont Bisson de l'autoroute 13 au milieu des années 70 n'a jamais permis de réduire la circulation automobile sur les ponts entre la Rive-Nord et Montréal. Bien au contraire, ce pont n'a entraîné qu'une augmentation de la circulation automobile entre Montréal et Laval. Bien plus, il a cannibalisé l'achalandage de la ligne du train de banlieue. Ce qui est arrivé à la ligne de train de Deux-Montagnes est éloquent : en 1977, il y avait quotidiennement 34,3% moins d'usagers qu'en 1975, soit une moyenne journalière de 6000 usagers en moins par rapport à 1975. Cette période correspond à l'ouverture de l'A13, presque parallèle à la ligne de train.

Dans ce contexte, le CRE-Montréal est d'avis que le MTQ doit suspendre ses projets de construction d'un nouveau pont et ses projets d'augmentation de la capacité autoroutière à Montréal. Il est clair que si le MTQ poursuit la construction de nouveaux ponts et de nouvelles autoroutes à Montréal, la Ville ne pourra réduire l'utilisation de l'automobile. Il

¹² CEMT et OCDE, Rapport du projet : Transport urbains et développement durable, 1995.

¹³ MTQ, Plan de gestion des déplacements, 2000.

est donc très important que la Ville de Montréal maintienne son opposition à tous projets visant à accroître le nombre et la capacité du réseau autoroutier donnant accès ou sur l'île de Montréal.

Rappelons que le prolongement de l'autoroute 25 entraînera une offre supplémentaire pour près de 150 000 véhicules par jour, soit l'équivalent des autoroutes 15 ou 13 et que le nouveau projet Ville de Montréal/MTQ de la rue Notre-Dame représente une importante augmentation de la capacité routière. Avec six voies de circulation, des voies supplémentaires dédiées au transport en commun, possiblement des voies de service, quelques échangeurs, dont certains sont encore en négociation avec le Port de Montréal, sans parler de l'élimination des feux de circulation aux heures de pointe, c'est d'une véritable autoroute Notre-Dame dont il s'agira. Avec ce projet, la capacité actuelle de la rue Notre-Dame sur certains tronçons qui est de 2 450 véh/h en période de pointe du matin passera à près de 6 000 véh/h avec cette configuration.

Pour le CRE-Montréal, le **prolongement de l'autoroute 25** avec une capacité de 150 000 véhicules supplémentaires et la transformation de la **rue Notre-Dame** en autoroute pouvant accueillir plus de 100 000 véhicules entraîneront inévitablement une augmentation du nombre de véhicules circulant dans les rues de Montréal et mineront tous les efforts du Plan de transport pour réduire l'utilisation de l'automobile.

D'autre part, le CRE-Montréal est très inquiet face au nombre très élevé de projets proposés dans le Plan de transport visant à compléter le réseau routier de Montréal (**chantier 18**). Nombre de ses projets augmenteront significativement la capacité routière sur l'île de Montréal. Pour le CRE-Montréal, Ces projets doivent être réévalués en fonction des deux grands principes du Plan de transport, soit la réduction de l'utilisation de l'automobile et l'augmentation de l'utilisation des transports publics et actifs.

Pour atteindre ses objectifs en matière de réduction de l'utilisation de l'automobile, le CRE-Montréal est d'avis que la Ville de Montréal doit s'opposer à toute augmentation de la capacité routière donnant accès ou sur l'île de Montréal. De plus, le ministère des Transports du Québec doit prendre acte des nouvelles priorités de la Ville de Montréal et suspendre l'ensemble de ses projets routiers, le temps de réévaluer leur pertinence en fonction de l'objectif de réduire la circulation automobile et d'accroître l'utilisation du transport en commun et des modes de transport actif.

MAINTENIR LA CONTRIBUTION DES USAGERS DU TRANSPORT EN COMMUN À LEUR NIVEAU ACTUEL

Le CRE-Montréal se réjouit de la volonté de la Ville de Montréal de mettre en œuvre un plan d'amélioration des services de transport en commun ayant pour objectif d'accroître de 8 % l'achalandage du transport en commun en 5 ans. Améliorer l'offre, le confort et la sécurité sont autant de façon de favoriser une augmentation de l'utilisation du transport en commun. Il faut toutefois reconnaître qu'un autre facteur influence significativement l'utilisation des transports publics : son prix.

Dans la région de Montréal, les coupures dans le financement du transport en commun ont entraîné une diminution de l'offre de services et des hausses de tarifs aboutissant à une baisse d'achalandage. À long terme, le service est de plus en plus coûteux pour l'utilisateur. Or, comme pour n'importe quel service, l'achalandage du transport en commun est influencé par le niveau des prix. De nombreuses études indiquent qu'une hausse de tarifs de 10 % se solde par une diminution de l'achalandage se situant entre 2 et 5 %. Ce phénomène a d'ailleurs été clairement illustré par la hausse de 34 % des tarifs de la STCUM entre 1989 et 1993 qui a entraîné, en combinaison avec l'augmentation du taux de chômage, une baisse d'achalandage de 6 %.

Or, depuis 2002, les usagers du transport en commun ont subi sept hausses de tarif en 5 ans. Des hausses représentant une augmentation cumulative de 30 %, bien au-delà de l'augmentation du coût de la vie. Ces augmentations de la contribution des usagers ont fait en sorte que leur contribution est passée de 34% à 45% de l'ensemble des revenus de la STM.

Évolution des tarifs à la STM (CAM)

En date du	Titre	Tarifs
1 ^{er} janvier 2002	CAM	50,00 \$
1 ^{er} janv. 2003	CAM	52,00 \$
1 ^{er} juillet 2003	CAM	54,00 \$
1 ^{er} . 2004	CAM	59,00 \$
1 ^{er} janvier 2005	CAM	61,00 \$
1 ^{er} janvier 2006	CAM	63,00 \$
1 ^{er} janvier 2007	CAM	65,00 \$
Total :		15,00 \$ (+30%)

Malheureusement, le Plan de transport de Montréal est muet quant à la tarification du transport en commun. La Ville de Montréal doit reconnaître dans son Plan de transport que les usagers du transport en commun ont connu des augmentations cumulatives de 30 % en 5 ans et que la réalité socio-économique des Montréalais fait en sorte que bien que les tarifs de la STM soient encore parmi les plus bas, les nombreuses augmentations de tarif des dernières années ont entraîné la perte de plusieurs milliers d'usagers alors que la vision du Plan de transport de la Ville de Montréal vise « à réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun... »

Dans l'éventualité de nouvelles hausses de tarif, ce sont plusieurs dizaines de milliers d'usagers du transport en commun qui délaisseront le transport collectif pour engorger davantage le réseau routier.

Le CRE-Montréal est d'avis que la Ville de Montréal doit reconnaître que les usagers du transport en commun contribuent lourdement au financement du transport en commun et que toutes nouvelles augmentations de tarif sans une amélioration significative des services de transport en commun aura des impacts négatifs sur l'utilisation des transports en commun. Conséquemment, la Ville de Montréal doit s'engager à maintenir la contribution des usagers du transport en commun à leur niveau actuel.

AUGMENTER LA CONTRIBUTION DES AUTOMOBILISTES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN ET DES MODES DE TRANSPORTS ACTIFS DE LA RÉGION DE MONTRÉAL

Nous tenons à exprimer notre appui à la démarche de la Ville de Montréal visant à augmenter la contribution des automobilistes pour financer les différents projets de transport en commun de la région de Montréal (**chantier 21**). La mise en place de péages sur les ponts et d'une taxe sur le stationnement, font parties des solutions pour financer l'ensemble des infrastructures de transport en commun de la région de Montréal.

Les péages

Grâce aux nouvelles technologies, le péage effectue un retour. Cette mesure offre l'avantage de réguler la circulation, d'inciter l'utilisation des transports en commun et d'accroître les revenus dédiés au transport en commun. Plusieurs villes d'Europe et d'Amérique, comme Londres, Stockholm ainsi que certaines villes américaines telles que Portland utilisent depuis plusieurs années des systèmes de péages urbains pour financer leurs systèmes de transport en commun. Contrairement, à plusieurs villes qui doivent établir un cordon de péages, la région de Montréal possède un cordon naturel, par le biais des ponts reliant l'île de Montréal, pour mettre en place des péages.

Le péage offre également la possibilité de mettre en place une tarification de la congestion. Cette approche vise à encourager les automobilistes à se déplacer en dehors des heures de pointe en offrant des tarifs moins élevés durant ces périodes. Selon cette approche, les frais pour utiliser une route sont plus élevés pendant la période de pointe que durant les autres heures de la journée. Cette option, qui intègre la gestion de la demande, offre la possibilité d'atténuer la demande pendant les heures de pointe, d'encourager le changement en faveur des transports collectifs, de décongestionner les ponts, de mieux utiliser les infrastructures en place et d'obtenir des revenus pouvant être utilisés pour le financement du transport en commun.

Après Londres et Stockholm, la ville de New York va bientôt faire partie des villes avec un système de péages urbains. D'ici mars 2009, la ville souhaite mettre en place un système de péages imposant des frais de 8 \$ aux automobiles et 21 \$ aux camions pour accéder à l'île de Manhattan aux heures de pointe.

Cette mesure devrait permettre de réduire de 6 % la circulation automobile dès sa mise en œuvre.

Taxe sur le stationnement

En 1999, André Lemelin et Pierre J. Hamel de l'INRS-Urbanisation ont étudié pour le Conseil régional de l'environnement de Montréal l'hypothèse d'une taxe sur le stationnement de longue durée hors rue dans le contexte de la grande région métropolitaine de Montréal. Dans un premier temps, les chercheurs de l'INRS-Urbanisation ont évalué l'impact qu'aurait une taxe de 10¢, 25¢, 50¢ et 1\$ sur le stationnement sur l'utilisation de l'automobile. Selon les chercheurs, les résultats des simulations utilisées pour évaluer l'impact d'une taxe de 1\$/espace de stationnement sur l'utilisation de l'automobile laissent prévoir une réduction de l'utilisation de l'automobile pouvant atteindre 4 %. Par conséquent, il semble qu'une taxe sur le stationnement selon le scénario étudié, en combinaison avec d'autres mesures de gestion de la demande, serait un instrument efficace pour réduire la congestion routière et les émissions polluantes associées à l'utilisation de l'automobile.

Du point de vue économique, les résultats des simulations de l'étude ont démontré qu'une taxe de 1\$/ espace de stationnement par jour pourrait rapporter des revenus de plus de 110 millions de dollars annuellement. Par ailleurs, selon les auteurs, l'application de cette taxe nécessitera des coûts à soustraire des revenus. Il faut rappeler que les simulations de cette étude supposent également que les problèmes relatifs à l'application de cette taxe soient résolus. Enfin, l'examen des expériences étrangères démontre que les taxes sur le stationnement sont efficaces pour dissuader les utilisateurs d'automobile et financer le transport en commun dans les pays où cette taxe n'est qu'un élément d'une vigoureuse stratégie intégrée de gestion des transports et de l'environnement.

Pour le CRE-Montréal, l'une des parties de la solution au financement du transport en commun et de l'atteinte des objectifs de Kyoto est d'augmenter significativement la contribution des automobilistes au financement du transport en commun par le biais d'une ou de plusieurs mesures telles que le péage, une taxe sur le stationnement ou une augmentation de la taxe sur l'essence. Le CRE-Montréal appuie sans réserve la volonté de la Ville de Montréal de mettre en place de nouvelles mesures permettant à la fois de générer de nouveaux revenus dédiés au transport en commun pour la région de Montréal et de favoriser un transfert modal de l'automobile vers les transports publics et actifs.

MONTRER L'EXEMPLE EN DÉBUTANT À COURT TERME LA RÉALISATION DE CERTAINS CHANTIERS PORTEURS DE CHANGEMENT
--

Le temps est maintenant venu pour la Ville de Montréal de passer à l'action pour montrer l'exemple et entamer un véritable virage vers une réduction de l'utilisation de la voiture au profit du transport en commun, du vélo et de la marche. Compte tenu que la mise en œuvre de plusieurs des 21 chantiers identifiés par la Ville de

Montréal demandera la participation de plusieurs paliers de gouvernement (Québec, Ottawa et la CMM) et de nombreux acteurs (STM, AMT) et prendra beaucoup de temps à se concrétiser, la Ville de Montréal doit débiter la réalisation de certains chantiers dont elle a l'entière responsabilité dès maintenant :

Chantier 5 : améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en 5 ans.

Le CRE-Montréal salue la volonté de la Ville de Montréal et de la STM de mettre en œuvre immédiatement un plan d'amélioration des services de transport en commun. Ce plan doit permettre, conformément à la Politique québécoise des transports collectifs, d'accroître de 16 % l'offre de transport en commun d'ici 2012.

Chantier 6 : Favoriser le covoiturage

Pour être efficace, le covoiturage nécessite un certain nombre de mesures complémentaires, dont l'implantation de voies réservées (dédiées) aux véhicules à coefficient élevé d'occupants. Le CRE-Montréal est d'avis que la Ville de Montréal doit débiter la mise en place de voies réservées au covoiturage et aux autobus de la STM sur l'ensemble des artères de Montréal. D'autre part, le CRE-Montréal appuie la volonté de la Ville de Montréal de développer, avec l'accord du MTQ, des voies réservées sur l'ensemble des ponts et des autoroutes de Montréal.

Chantier 8 : Implanter un réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB)

Pour le CRE-Montréal, la mise en place de voies réservées et rapides en site propre sur les grandes artères de Montréal doit être une priorité pour la Ville de Montréal. À cet égard, le CRE-Montréal demande à la Ville de Montréal de procéder sans délais à la remise en service de la voie réservée sur le boulevard Pie-IX.

Chantier 9 : Implanter des mesures prioritaires pour autobus sur 240 kilomètres d'artères.

Le CRE-Montréal appuie les efforts de la Ville de Montréal pour mettre en place des mesures accordant la priorité au transport en commun et au transport actif. Ces mesures, qui demandent peu d'investissement, permettront d'améliorer significativement la qualité des services de transport en commun.

Chantier 10: Instaurer des plans de gestion des déplacements

Le CRE-Montréal salue la volonté de la Ville de Montréal d'exiger des promoteurs des grands projets immobiliers l'élaboration de plan de gestion des déplacements visant à réduire l'utilisation de l'automobile, à intégrer des mesures favorisant l'utilisation des transports publics, du vélo ou de la marche et surtout à limiter la construction de nouveaux stationnements. Cette approche permettra de réduire les impacts des grands projets sur la qualité de vie du voisinage et contribuera à réduire la dépendance à l'automobile des travailleurs.

Chantier 12 : Réaliser le train de l'Est

Pour le CRE-Montréal, le train de l'Est fait partie des mesures à mettre en place pour répondre aux besoins de transport de la couronne nord-est et de l'est de Montréal. Ce projet qui fait l'unanimité dans la grande région de Montréal devrait être réalisé avant de considérer la possibilité de prolonger l'autoroute 25.

Chantier 13 : Doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans.

Le CRE-Montréal appuie sans réserve la volonté de la ville de Montréal de doubler le réseau cyclable de Montréal. La construction de 400 kilomètres de voies cyclables ne pourra qu'encourager les montréalais à prendre leur vélo à des fins utilitaires. Nous tenons également à saluer la mise en place de la piste cyclable sur la rue Maisonneuve et la volonté d'obliger les promoteurs à aménager des supports à vélo.

Compte tenu de l'augmentation souhaitée de la pratique du vélo à des fins utilitaires, le CRE-Montréal considère que des efforts importants doivent être consentis pour accroître le nombre de supports à vélo et la mise en place de mesures pour faciliter l'arrimage entre la pratique du vélo et les transports en commun : utilisation du vélo dans les voies réservées pour autobus, amélioration des accès vélo dans les trains de banlieue et au métro de Montréal.

Chantiers 14, 16 et 17 : Mettre en œuvre la charte du piéton, redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient et accroître la sécurité des déplacements

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

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

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

À notre avis, la Ville de Montréal devrait mettre en place des programmes visant à accompagner et à inciter les arrondissements dans la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation dans les zones sensibles (écoles, parcs, CPE, CSSS, résidences pour personnes âgées). Toutes ces zones devraient faire l'objet de limitation de vitesse à 30 kilomètres/heure et de mesures d'apaisement de la circulation obligeant les conducteurs à respecter cette limite de vitesse.

Chantiers 1, 2, 4 et 7 : Planter un réseau de Tramway, une navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport, le prolongement du métro vers l'Est et la mise en place d'un SLR sur l'estacade du Pont Champlain

Tous ces chantiers nous semblent à la fois justifiés et nécessaires pour atteindre les objectifs du Plan de transport de Montréal. Il faut toutefois reconnaître que ces projets nécessiteront d'importants investissements et l'adhésion de plusieurs paliers de gouvernement (municipal, provincial et fédéral). De l'avis du CRE-Montréal, la ville de Montréal doit poursuivre ses démarches en vue de mettre en place ces importants chantiers sans toutefois attendre pour commencer la mise en œuvre des autres chantiers du Plan de transport.