



Mémoire déposé dans le cadre de la consultation sur le

PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

Un virage audacieux pour redonner la ville aux citoyens

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

7 septembre 2007

Coordination : Anny Létourneau
Recherche et rédaction : Anny Létourneau, Myriam Lalancette et Rafaël Nacif

Équiterre
2177, rue Masson, bureau 206
Montréal (Québec)
H2H 1B1

Téléphone : (514) 522-2000
Télécopieur : (514) 522-1227
Courriel : info@equiterre.qc.ca
Site Internet : www.equiterre.org

Table des matières

1. Introduction : donner les outils de changement aux citoyens	
4	
2. Présentation de l'organisme	5
a. Mission	5
b. Interventions en transport	5
3. Préoccupations générales	6
4. Réactions et recommandations	7
a. Réduire la présence de la voiture en ville	8
b. Réduire les nuisances liés au transport des marchandises	11
c. Adopter des objectifs quantifiés et mesurables	12
d. Prévoir des mécanismes de contrôle et de transfert des connaissances	15
e. Assurer le financement des projets et leur mise en œuvre rapide	16
• Augmenter la contribution des automobilistes	17
• Montrer l'exemple et prouver sa volonté d'agir rapidement	17
f. Gouvernance et concertation avec les acteurs de la CMM	18
5. Conclusion	
18	
<u>Annexe 1</u>	20

1. Introduction

Donner les outils de changement aux citoyens

Depuis près de 15 ans, Équiterre a mis sur pied plusieurs projets qui permettent aux citoyens et citoyennes de faire des choix à la fois écologiques et socialement équitables. Chaque année, notre organisation rencontre plusieurs milliers de citoyens. Ils sont de plus en plus conscients des enjeux liés aux déplacements et sont préoccupés par l'impact de ceux-ci sur l'environnement, la qualité de vie, la sécurité, la santé et l'économie. Beaucoup d'entre eux posent déjà des gestes en faveur des transports plus durables, certains y renoncent encore, soit par méconnaissance des ressources à leur disposition, soit en raison de craintes ou d'obstacles. Nombreux disent être prêts à faire leur part, à en faire plus, mais la déficience des infrastructures et des services freine leurs bonnes intentions. C'est pourquoi Équiterre prend régulièrement part à des consultations publiques ou intervient sur les enjeux collectifs pour faire des propositions qui vont permettre aux citoyens de passer concrètement à l'action en faveur d'un environnement plus sain, d'une meilleure qualité de vie et d'une plus grande équité sociale. Il allait donc de soi pour l'organisme d'intervenir dans le cadre de cette consultation sur le plan de transport 2007.

Nous attendions impatiemment ce Plan, comme nombre de citoyens, et c'est avec beaucoup d'enthousiasme qu'Équiterre en a pris connaissance. Il est impératif de mettre en place des conditions qui favoriseront l'adoption de comportements plus durables en matière de déplacement et de redonner aux humains une place centrale dans la ville. Le plan proposé est ambitieux et emballant, porteur d'un virage important tant attendu par notre organisation. « Investir massivement dans le développement des modes alternatifs à l'auto » nous semble en effet la voie d'avenir, celle qu'empruntent de plus en plus les communautés à l'avant-garde à travers le monde. « Réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des modes actifs » est une vision à laquelle Équiterre adhère tout à fait. Sur le terrain, on peut sentir que les citoyens sont prêts à des changements. Ils supporteront la Ville dans la mise en œuvre de cet audacieux pari. L'opinion publique est mûre... Il est temps de passer à l'action, de mettre les bouchées doubles et de témoigner rapidement de la volonté claire et ferme de mettre en œuvre les mesures proposées dans ce plan.

Équiterre tient à apporter son appui à la Ville dans cette grande aventure. Toutefois, cet appui devra se mériter : les investissements devront être au rendez-vous et les chantiers débiter promptement. On a assez discuté, il est temps de passer aux actes. Vous pourrez par ailleurs compter sur notre soutien lorsqu'il sera temps de solliciter l'appui financier ou législatif des paliers gouvernementaux supérieurs. Mais nous souhaitons que les choses bougent immédiatement ; posons dès maintenant les gestes qui sont du ressort de la Ville et donnons-nous les moyens de nos ambitions !

2. Présentation de l'organisme

a) Mission

Équiterre est un organisme à but non lucratif, démocratique et à statut charitable, actif depuis 1993. Il a pour mission de contribuer à bâtir un mouvement citoyen en prônant des choix individuels et collectifs à la fois écologiques et socialement équitables. Spécifiquement, Équiterre fait la promotion de l'agriculture écologique, du commerce équitable, du transport écologique et de l'efficacité énergétique. Il intervient aussi sur deux enjeux plus globaux que sont les changements climatiques et la consommation responsable. Il propose des solutions concrètes pour aider les citoyens à passer à l'action pour préserver l'environnement et la justice sociale. À cette fin, il développe des projets de démonstration, lance des campagnes d'information, de mobilisation, de marketing social et médiatique.

b) Interventions en transport

Par l'entremise de son programme en transport écologique, Équiterre cherche à réduire l'impact de la pollution qu'engendrent les déplacements et, par conséquent, réduire l'émission de gaz à effet de serre, cause importante des changements climatiques. Il cherche également à proposer un mode de vie plus durable qui offre une meilleure qualité de vie dans nos quartiers tant du point de vue de la santé, de la quiétude, de la sécurité que du développement social et économique. Équiterre a développé une trousse d'information pratique pour appuyer les citoyens dans l'adoption d'une combinaison de modes de transport efficaces (cocktail transport), économiques et écologiques comme le covoiturage, le vélo, la marche ou le transport en commun et d'ainsi contribuer à l'atteinte des objectifs du protocole de Kyoto. Par le biais de divers outils de communication, cette campagne fait découvrir au grand public, principalement de la grande région de Montréal, les alternatives à la voiture et leur fonctionnement, valorise leurs bénéfices et fait connaître les ressources existantes.

L'organisme a aussi mis sur pied la campagne *Je m'active dans mon quartier*. Celle-ci a pour objectif principal de sensibiliser et mobiliser les citoyens et les acteurs socioéconomiques des quartiers (arrondissements) de Montréal (avec un projet-pilote à Rosemont-La Petite-Patrie, et dans une moindre mesure à Verdun, en 2006-2007) aux bienfaits des transports actifs (marche et vélo) et collectifs ainsi que de l'achat local sur les individus et leur communauté. Globalement, elle vise à faire prendre conscience du rôle de chacun et de proposer des moyens d'action pour l'amélioration de la qualité de vie de son quartier autant pour la stimulation de l'économie locale, la quiétude et la sécurité d'un quartier, que pour sa santé et celle de son environnement. Les divers intervenants locaux du domaine de la santé, de l'éducation et du secteur commercial seront aussi invités à poser des gestes en faveur des transports actifs et collectifs ainsi que de l'achat local en adoptant de bonnes pratiques dans leurs activités ou en mettant en place certaines mesures incitatives ou de sensibilisation pour encourager leur clientèle et leurs employés à adopter de bonnes habitudes de déplacement et de consommation. Équiterre souhaite promouvoir cette approche au sein des arrondissements montréalais et outiller les intervenants locaux et les citoyens dans leurs démarches.

Enfin, Équiterre est actif depuis des années dans la promotion des transports durables auprès des décideurs. Il a notamment milité activement pour un meilleur financement pour les transports collectifs ainsi que pour l'implantation d'infrastructures cyclables desservant les principaux pôles d'emplois et d'études. L'organisme a suivi de près l'élaboration du plan d'urbanisme et du plan stratégique de développement durable de Montréal. Au-delà de la sensibilisation, la présence d'infrastructures et de services bien développés est essentielle pour relever le défi des transports durables.

3. Préoccupations générales

Mettre l'humain au centre des décisions et améliorer la qualité de vie des quartiers

Le transport est un enjeu majeur pour toutes les grandes villes contemporaines puisqu'il influe sur tous les champs de la vie urbaine. La planification des transports influence la façon dont se déplacent les citoyens à l'intérieur de la ville qui, à son tour, caractérise l'aménagement urbain, la qualité de vie, le développement économique et l'efficacité des transports dans la ville, mais aussi en sa périphérie. C'est pourquoi la planification des transports est indispensable et doit être une préoccupation de premier ordre au sein de l'administration de la ville.

À nos yeux, une bonne planification et gestion des déplacements permet entre autres :

- D'améliorer la mobilité des individus et des marchandises ;
- De favoriser des aménagements urbains durables et conviviaux ;
- D'accroître la sécurité de la population ;
- De diminuer les risques d'accidents ;
- De réduire les sources de stress engendrées par la pollution atmosphérique, sonore et visuelle et par les déplacements eux-mêmes ;
- D'améliorer la santé des résidants ;
- De rentabiliser les infrastructures existantes et futures ;
- De limiter l'étalement urbain ;
- De préserver l'environnement.

Une bonne planification des transports est donc cruciale afin d'assurer un développement urbain harmonieux et durable qui permet aux citoyens de bénéficier à la fois d'un milieu de vie agréable et de déplacements efficaces. Équiterre juge essentiel que le Plan de transport se dote d'une **vision à l'échelle humaine**. En ce sens, il importe que le transport soit traité comme un segment de la vie urbaine et non comme une fin en soi. Sa planification doit s'effectuer en accord avec les autres dimensions de la ville afin d'en garantir sa durabilité. Il ne devrait plus être permis que des décisions en matière de transport permettent une plus grande fluidité, une meilleure efficacité, au mépris des gens qui vivent dans les quartiers, de leur qualité de vie... Il semble crucial de mettre de côté la sacro-sainte fluidité comme guide de planification urbaine. Cette règle a trop longtemps guidé les décisions en matière d'aménagement urbain et de transport. Ses impacts sur les populations qui habitent Montréal sont importantes. Il faudra un dépoussiérage hors du commun des habitudes très fortement ancrées au sein de la gestion de la voirie, de l'aménagement urbain, de la gestion des déplacements, etc. pour permettre l'éclosion des nouvelles pratiques.

Entendons-nous, il ne s'agit pas de fermer la ville à toutes les voitures, mais de s'assurer que tous les modes de déplacement aient leur place en toute sécurité et que la qualité de vie des Montréalais soit préservée. Il est important que les modes de transport urbains mis de l'avant facilitent les déplacements tout en réduisant les nuisances qu'ils peuvent occasionner.

Rêvons un peu d'une ville conviviale. Cessons d'avoir peur de changer nos pratiques, de ne pas oser parce que ce n'est pas comme ça qu'on a toujours fait. Inspirons-nous des meilleures pratiques mises en œuvre ailleurs dans le monde, dont certaines ont donné des résultats impressionnants. Démarquons-nous et centrons notre développement sur les transports alternatifs ! Un développement centré sur la voiture sera de moins en moins viable. Dans un contexte où les changements climatiques constituent la préoccupation de l'heure, il n'est plus acceptable de centrer ses efforts sur les déplacements automobiles.

En conséquence, une bonne planification urbaine doit accroître la sécurité du citoyen dans ses déplacements, diminuer l'impact environnemental des transports, assurer l'accessibilité universelle, s'effectuer dans une perspective de viabilité dans l'avenir et faire de la ville un milieu de vie conviviale.

Il nous semble que le plan de transport cerne assez bien les grands enjeux de société reliés aux habitudes de transport. Équiterre reconnaît et soutient la volonté de la Ville de Montréal à mettre de l'avant le transport en commun et les transports actifs. Le changement radical qu'il propose nous plaît. Toutefois, il devra rapidement faire ses preuves afin de ne pas nous décevoir. Nous surveillerons l'implantation de ce plan et espérons que nos attentes ne seront pas déçues.

4. Réactions et recommandations

Équiterre exprime son appui à la démarche de la Ville de Montréal dans l'élaboration et la mise en œuvre de ce projet de Plan de transport. Nous soutenons la vision qui cherche à promouvoir l'usage accru du transport en commun et des transports actifs afin de réduire la dépendance à l'automobile. Cette vision est hautement bénéfique tant pour les résidants que les utilisateurs du réseau, tant routier que collectif, que pour la viabilité de la Ville en soi.

De plus, nous soutenons les efforts exprimés à l'intérieur de ce projet de Plan de transport de développer la ville à l'échelle humaine. Ainsi, la Charte du piéton, les mesures d'apaisement de la circulation dans les quartiers résidentiels et la mise en œuvre de diverses actions bénéfiques à l'amélioration de la sécurité des déplacements permettront aux citoyens de s'approprier leur milieu de vie. Profitons-en pour stimuler l'attrait de Montréal et rendre ses quartiers compétitifs avec les municipalités de banlieue qui attirent de plus en plus de ménages. Misons sur les forces de Montréal, offrons un mode de vie convivial, dynamique ainsi que l'accessibilité à des services variés.

Néanmoins, bien que ce projet de Plan de transport manifeste clairement un intérêt marqué de la part de la Ville de Montréal pour la mise en place de modes de transport durables et un développement urbain à l'échelle humaine, il soulève tout de même quelques questionnements ou inquiétudes. Voici nos principales réactions et recommandations.

a) Réduire la présence de la voiture en ville

Bien que le transport collectif soit mis de l'avant comme alternative pour réduire l'utilisation de l'auto-solo, ce plan ne s'avance pas de façon claire pour réduire la présence de la voiture en ville. Si Montréal veut atteindre les objectifs ambitieux inscrits dans le plan de transport, il est crucial d'aller au-delà de favoriser les transports alternatifs. Notre expérience sur le terrain nous a permis de comprendre que les comportements humains sont bien complexes et qu'arriver à les transformer exige parfois plus que la sensibilisation (bien qu'elle soit nécessaire et qu'on doive accentuer les efforts) ou l'offre de services ou d'infrastructures (où il y a indiscutablement encore beaucoup de place à l'amélioration). Certaines personnes ne modifieront en effet leurs habitudes que si elles y sont contraintes par la loi ou par un obstacle qui fera en sorte qu'il soit nettement plus avantageux d'opter pour un autre comportement. Ou encore, voyons cela sous un autre angle : amenons les gens à modifier leur perception des bénéfices des différentes options de déplacements (soit en internalisant les coûts de ses impacts, soit en rendant moins attrayants les déplacements en voiture). Renforçons les avantages de recourir aux transports alternatifs par rapport à utiliser la voiture (en ajoutant des inconvénients à son utilisation).

Par exemple, un automobiliste qui est contraint de subir régulièrement la congestion sur les autoroutes et sur les rues de la ville pourrait un jour rêver de prendre l'autobus qui circule sans entrave sur la voie réservée. Ainsi, la durée de son déplacement devient plus avantageuse en transport en commun qu'en voiture. Ou encore, la personne qui doit déboursier des centaines de dollars par mois pour avoir accès à un espace de stationnement près de son travail ou celle qui doit déboursier un droit de passage (péage) pour se rendre au centre-ville pourrait être tentée d'opter plus souvent pour les transports en commun qui seront alors beaucoup plus compétitifs sur le plan des coûts des déplacements.

Il est également reconnu que les mesures d'apaisement de la circulation découragent les tentations de « piquer par les petites rues résidentielles » pour aller plus vite que sur les axes principaux. À cet égard, il est inadmissible, en 2007, qu'on accepte que les banlieusards et les Montréalais qui viennent de plus loin que les quartiers centraux circulent sur les rues résidentielles à toute allure sans se soucier de la quiétude et de la sécurité des gens qui y vivent. Ces mêmes personnes n'accepteraient pas que des automobilistes adoptent la même attitude dans leur voisinage.

Par ailleurs, comment se fait-il qu'il soit acceptable que les citoyens qui choisissent d'aller vivre en banlieue, où les taxes sont moins chères, ne contribuent pas davantage au développement des transports en commun et des services collectifs qu'ils fréquentent sur l'île de même qu'à l'entretien des infrastructures qu'ils utilisent quotidiennement ? Il serait souhaitable que des solutions concrètes soient trouvées pour **établir un partage équitable des coûts entre les diverses municipalités de la grande région de Montréal.** Un péage constitue une forme de taxe qui pourrait avoir en partie cet impact, mais peut-être qu'il existe des formes de partage des coûts ailleurs dans le monde dont Montréal pourrait s'inspirer.

En attendant que des mesures concrètes en ce sens puissent être explorées, commençons néanmoins par intervenir directement sur le sujet à l'étude. À l'instar du Conseil régional de l'environnement de Montréal¹, **Équiterre recommande :**

- **Que la Ville mette en place des mesures qui visent à décourager l'utilisation de l'automobile en plus de favoriser le recours aux transports alternatifs :**
 - **Péages routiers ;**
 - **Réduction de l'offre de stationnement de longue durée (objectif de réduction de 10 % de l'offre au centre-ville d'ici 2021)² ;**
 - **Augmentation du prix du stationnement³ ;**
 - **Réduction du nombre de voies de circulation ;**
 - **Implantation de nombreuses mesures d'apaisement de la circulation.**

Les péages routiers et l'augmentation du prix des stationnements ont par ailleurs le double avantage de décourager l'utilisation de la voiture et de fournir une source de revenus à investir impérativement dans le développement de l'offre de transport alternatif. Plusieurs villes à travers le monde, comme les villes de Stockholm et de Londres, ont mis en place de telles mesures « coercitives » avec des succès retentissants. Nous aborderons plus en détail la question du péage dans l'Annexe 1.

La disponibilité des espaces de stationnement influence la décision de recourir à la voiture ou à d'autres modes de transport. La Ville doit donc impérativement interdire toute construction de stationnements de longue durée au centre-ville (qui aurait pour effet d'augmenter l'offre). Il serait même souhaitable de réduire cette offre de 10 %. Il faut éliminer les stationnements illégaux, contrôler l'implantation de stationnements dans les nouveaux édifices et imposer des règles très strictes quant à la construction de nouveaux espaces de stationnement, voire donner des incitatifs à l'implantation de stationnements pour vélo. La Ville devrait imposer à tous les nouveaux édifices qui seront construits de mettre sur pied un plan de gestion des déplacements qui aurait pour cible de favoriser les transports alternatifs.

Comme le CRE-Montréal, Équiterre pense que le succès du plan de transport repose en grande partie sur la mise en place d'une politique du stationnement faisant en sorte que les conditions associées au stationnement des travailleurs favorisent l'utilisation des transports alternatifs. Des mesures permettant le stationnement de courte durée sont aussi souhaitables afin de réduire les impacts sur la fréquentation des commerces que des politiques trop restrictives pourraient occasionner. La promotion des alternatives à la voiture pour la fréquentation des artères commerciales, tel que proposée dans le cadre du projet *Je m'active dans mon quartier* mené par Équiterre, devrait être encouragée afin de réduire le flot de voitures dans les quartiers et permettre l'essor d'un développement économique local.

¹ Équiterre est membre du Conseil régional de l'environnement de Montréal et cautionne entièrement les revendications émises par celui-ci dans le cadre de cette consultation.

² La ville de Portland s'est dotée d'un tel objectif dans son plan de transport. Portland Transportation System Plan.

³ Il faudrait tout de même porter une attention à ne pas nuire indûment aux activités commerciales sur nos artères commerciales qui sont en compétition avec des centres de dimensions plus grandes. Mais nous sommes convaincus que ces artères ont une clientèle de proximité, des produits de spécialité qui peuvent assurer leur compétitivité. Par ailleurs, elles sont généralement accessibles par divers modes de transport alternatifs, sur lesquels elles peuvent orienter leur développement davantage.

Si Montréal se dote d'objectifs importants d'augmentation de l'achalandage des transports en commun, aucune cible précise de réduction du nombre de déplacements en voiture n'est identifiée. Dans un contexte de croissance importante du nombre de déplacements dans la grande région de Montréal, on pourrait donc se retrouver dans une situation où, même si plus de gens empruntent les transports en commun, il pourrait y avoir encore plus de déplacements en voiture sur l'île. À nos yeux, ce scénario est inacceptable. Régler durablement le problème d'une île congestionnée et travailler à l'amélioration de la qualité de vie, c'est augmenter le nombre d'autobus, de vélos et de piétons, mais aussi réduire de façon significative le nombre de voitures à Montréal.

Équiterre recommande :

- **Que la Ville identifie une cible de réduction du nombre de voiture circulant sur l'île de Montréal. À l'instar du Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal), Équiterre propose un objectif de réduction de 20 % du nombre de déplacements en automobile et du nombre de kilomètres parcourus à Montréal d'ici 2021 ;**
- **Que la Ville identifie une cible d'augmentation de la part modale des divers modes de transports alternatifs (et une réduction de celle de la voiture) ;**

Vancouver a, à cet égard, réduit de 10 % ses déplacements en voiture au cours des 10 dernières années malgré une augmentation de 23 % des déplacements vers la ville⁴. D'ici 2021, 90 % de l'augmentation des déplacements de la banlieue vers le centre-ville devrait être absorbée par le transport en commun⁵. Montréal peut, et devrait, s'inspirer des initiatives telles que mises en place à Vancouver et dans certaines grandes villes européennes. Nous sommes parfaitement d'accord avec le CRE-Montréal qui affirme que, dans un contexte où la ville 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.

Plusieurs objectifs de ce plan misent même sur l'importance de maximiser la fluidité de la circulation automobile et cela nous inquiète. Des projets tels que ceux de la **modernisation de la rue Notre-Dame** et du **parachèvement du réseau routier** en plusieurs points stratégiques de la ville pourraient facilement mettre un frein aux ambitions relatives aux modes de déplacements alternatifs à la voiture. Bien que ces mesures soient souvent présentées dans l'optique d'améliorer l'efficacité du transport en commun, il serait tout même important d'en évaluer adéquatement les répercussions (augmentations de la circulation automobile dans des quartiers résidentiels, allocation d'une somme importante d'argent qu'on pourrait investir sur des objectifs plus prioritaires) versus les bienfaits pour la collectivité dans son ensemble. **Équiterre s'inquiète énormément de ces projets**. Leur concrétisation devrait être guidée en fonction de la réduction de la circulation automobile et de l'accroissement de l'utilisation du transport en commun et des modes de transport actifs.

⁴ Vancouver Transportation Plan, 2001 – 2005 Progress Report 6.

⁵ Downtown transportation Plan, Vancouver, 2002.

Équiterre s'oppose à toute construction de nouvelles infrastructures routières sur l'île (sauf celles rendues nécessaires pour desservir un nouveau développement résidentiel, commercial ou industriel)⁶ ou en direction de l'île. Celles-ci seraient en parfaite contradiction avec les objectifs du plan de transport. Plusieurs études 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. À Montréal, toute nouvelle infrastructure visant à accroître la capacité d'entrée sur l'île aggrave les problèmes de circulation et entrave la qualité de vie dans les quartiers. Par ailleurs, s'il faut prendre des décisions qui déterminent les priorités d'allocation des ressources, il semble nettement plus opportun de s'assurer d'investir suffisamment dans l'entretien adéquat des nombreuses infrastructures existantes et de faire un investissement massif dans le développement des infrastructures et services de transport alternatif.

Équiterre recommande :

- **Que la Ville de Montréal maintienne son opposition face aux projets de l'autoroute de la 25 et de la transformation de la rue Notre-Dame en autoroute ainsi qu'à tout autre projet susceptible de favoriser le développement et la capacité du réseau routier permettant l'accès à l'île de Montréal ;**
- **Que le projet de prolongement de l'autoroute 25 ne se réalise pas ;**
- **Que le MTQ réévalue ses projets routiers à la lumière des priorités définies par la Ville de Montréal.**

b) Réduire les nuisances liés au transport des marchandises sur l'île de Montréal

La volonté de faciliter le transport des marchandises et les déplacements à vocation économique devrait être réévaluée afin de s'assurer de ne pas accroître l'impact de ce type de déplacement qui devrait plutôt être limité à l'essentiel et non être encouragé comme tend à le faire ce projet de Plan de transport.

Bien que nous reconnaissons la nécessité de maintenir les activités de transport des marchandises pour la vitalité économique de Montréal et que nous ne souhaitons pas empêcher que des camions circulent à Montréal, nous exigeons que la Ville intervienne pour obliger les entreprises à se déplacer intelligemment et en réduisant le plus possible l'impact sur les infrastructures, la congestion et sur la qualité de vie. Comme le Conseil régional de l'environnement le propose dans son mémoire, **nous sommes d'avis que la Ville devrait 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.** Y a-t-il quelque chose qui peut être fait pour éviter de voir circuler

⁶ Équiterre privilégie la densification urbaine et le réaménagement d'espaces ou de quartiers existants au développement de nouveaux secteurs.

des énormes camions dans les petites rues résidentielles pour aller livrer quelques biens au dépanneur du coin ?

Nous croyons aussi qu'il est inacceptable que des entreprises ayant pour vocation de nature « centre de distribution » s'installent sur l'île. Voyez le scénario : les producteurs de partout envoient leurs marchandises à un centre de distribution sur l'île qui, à son tour, redistribue les produits partout au Québec. D'un point de vue social, c'est ridicule, d'un point de vue environnemental, c'est inacceptable ! N'y a-t-il pas moyen que ce genre d'entreprises s'installe à l'extérieur de l'île et surtout, n'y a-t-il pas moyen d'avoir des centres de distribution régionaux pour éviter que des produits du Saguenay, par exemple, passent par Montréal pour être réacheminés au Saguenay.

Il serait également souhaitable, à long terme, que certaines activités génératrices de déplacements de véhicules lourds n'ayant pas pour origine ou destination l'île de Montréal soient déplacées à l'extérieur de l'île de Montréal pour éviter tous les déplacements inutiles pour l'économie de Montréal. Cela pourrait par exemple prendre la forme d'un péage pour les véhicules de marchandises qui n'ont pas pour destination l'île ou des contrôles routiers.

Il va de soi que favoriser le transport maritime et ferroviaire nous semble beaucoup plus approprié que voir de nombreux camions sur nos routes. La combinaison de ces deux nous semble plus intéressante que l'interface entre bateaux et camions. Nous convenons qu'il y en aura toujours, mais s'il était possible de mettre en place des mesures les redirigeant vers le train, ce serait fort intéressant. **Il faudrait toutefois s'assurer que ces activités ainsi que les camions qui viendront prendre les marchandises n'occasionnent pas trop de nuisances pour la qualité de vie des Montréalais.**

Les déplacements à vocation économique

Rapidement, un petit mot pour **appuyer les mesures visant à améliorer le service de train de voyageurs sur la ligne Montréal-Toronto** (pourquoi pas aussi sur la ligne Montréal-Québec).

c) Adopter des objectifs quantifiés et mesurables

Ce Plan de transport comporte peu de mesures quantitatives qui permettraient d'évaluer dans le futur l'atteinte des objectifs énoncés. Il y a un manque d'orientations et d'objectifs précis concernant :

- La réduction du nombre de déplacements automobiles à Montréal ;
- L'offre de stationnement et sa tarification ;
- La part modale du transport en commun, du transport actif et de l'automobile ;
- La réduction des émissions de GES.

Équiterre recommande :

- **Que la Ville inclue des objectifs quantitatifs dans le Plan de transport concernant les enjeux précédemment mentionnés.**

Dans un contexte où la Ville de Montréal s'est 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, **Équiterre recommande :**

- **Que la Ville de Montréal se fixe des objectifs de mettre en place des mesures pour réduire de 20 % ses émissions de GES dans le secteur des transports d'ici 2010, de 30 % d'ici 2021 et de 80 % d'ici 2050.**

Des nombreux indicateurs devront être chiffrés et suivis annuellement pour vérifier l'atteinte des objectifs. À cet égard, Équiterre salue la volonté de la Ville de faire un bilan annuel des interventions, de faire plus fréquemment les enquêtes origine-destination. Nous nous attendons à ce que certains indicateurs plus stratégiques soient inclus dans ce plan et qu'on n'attende pas après son adoption pour les fixer.

Voici quelques indicateurs pertinents qui devraient éventuellement être suivis :

Indicateurs environnementaux et de la santé

- Réduction des gaz à effet de serre
- Amélioration de la qualité de l'air (par le suivi de certains polluants)
- Réduction de la consommation de carburant liée aux déplacements
- Réduction du nombre de jours de smog
- Réduction du nombre d'accidents avec blessures
- Réduction du nombre d'accidents mortels
- Réduction de la fréquentation des urgences en lien avec des maladies aggravées par la pollution de l'air
- Réduction des nuisances sonores
- Réduction du nombre d'infractions au code de sécurité routière
- Augmentation du nombre de déplacements à pied

Indicateurs de transport en commun et infrastructure

- Augmentation du nombre de déplacements en transport en commun
- Augmentation du nombre de déplacements en vélo
- Augmentation du nombre de déplacements en covoiturage
- Augmentation de l'offre et des infrastructures de transport en commun (50 %)
- Augmentation de la capacité des transports en commun
- Amélioration de l'état du réseau cyclable
- Amélioration de l'interface entre le vélo et les transports collectifs et le taxi
- Augmentation de l'accessibilité au vélo (notamment par l'implantation d'un système de vélo en libre-service)
- Augmentation du nombre de stationnement pour l'autopartage
- Réduction des contraintes administratives à l'autopartage
- Augmentation du nombre d'utilisateurs de l'autopartage
- Augmentation du nombre de supports à vélo :
 - Sur rue

- Sur trottoir
- Sur les terrains municipaux
- Sur des terrains publics
- Sur les terrains privés
- Réduction du nombre d'espace de stationnement
- Augmentation du nombre de kilomètres de pistes cyclables
- Augmentation de la fréquence des autobus et des métros
- Augmentation du nombre d'autobus en circulation
- Amélioration des zones desservies par les transports collectifs
- Augmentation de l'utilisation des stationnements incitatifs
- Augmentation de l'achalandage des transports en commun à destination de Montréal et à l'intérieur de Montréal
- Augmentation du nombre de passagers par voiture
- Augmentation du nombre d'espaces de stationnements incitatifs disponibles
- Augmentation du nombre de taxis per capita
- Taux de satisfaction des utilisateurs du transport en commun
- Réduction du nombre des nouvelles rues et autoroute exclusivement dédiées aux voitures (dans une perspective où nous recommandons de ne pas construire de nouvelles infrastructures – s'il devait y en avoir, il devrait impérativement y avoir une large place aux transports alternatifs)
- Augmentation du nombre de voies réservées aux transports collectifs et au covoiturage
- Diminution du nombre de camions de marchandises circulant aux heures de pointe
- Diminution du nombre de camions lourds qui circulent dans les rues résidentielles
- Augmentation du nombre de rues résidentielles où des mesures d'apaisement de la circulation ont été implantées avec succès
- Réduction du nombre d'intersections dangereuses

Indicateurs de temps, de distance et de convivialité

- Diminution du nombre de kilomètres parcourus par personne
- Diminution du nombre de déplacements en voiture
- Augmentation des mesures de « piétonnisation »⁷ de certaines rues
- Réduction de la durée des temps de déplacements
- Réduction du temps d'attente pour l'autobus, le métro et le train
- Augmentation des déplacements à pied et à vélo pour les déplacements dans le quartier ou les quartiers avoisinants (de courtes distances)

⁷ Par « piétonnisation », nous entendons amélioration significative des conditions de marche, mais aussi de l'accessibilité en vélo et en transport en commun sur des rues stratégiques, notamment des rues commerciales, afin d'y améliorer la convivialité et l'expérience de fréquentation ainsi que la sécurité. Dans certains cas, cela peut vouloir dire la réduction de l'espace consacré à la voiture ou dans une moindre mesure dans la fermeture de l'accès aux voitures ponctuellement ou de façon permanente. Nous vous invitons à prendre connaissance des outils élaborés dans le cadre de notre campagne Je m'active dans mon quartier pour découvrir certains arguments et mesures à mettre en place. Nous vous invitons aussi à prendre connaissance de la Trousse d'action Vers des collectivités viables développée par Vivre en ville qui contient une mine d'informations pertinentes et d'études de cas. Visitez aussi le site Internet de la ville de Toronto pour découvrir le document Economic Benefits of Pedestrianisation for Toronto.

- Réduction de la vitesse moyenne de circulation des voitures sur les rues résidentielles

Indicateurs économique

- Augmentation de la fréquentation des services de proximité (artères commerciales et autres commerces de quartier)
- Réduction des coûts économiques de la congestion
- Réduction des retards dans le transport des marchandises
- Augmentation du nombre d'organisations qui ont adopté un plan de gestion des déplacements pour leurs employés et/ou qui ont recours aux services d'un centre de gestion des déplacements
- Réduction du coût de manutention pour les infrastructures urbaines, telles que rues et autoroute
- Maintien de la tarification des transports en commun (ne jamais dépasser l'inflation et seulement accompagnant une augmentation de l'offre de service) – des niveaux de hausse imposés aux cours des dernières années (30 % en 5 ans) ne sont pas acceptables
- Réduction du taux de possession de voiture, particulièrement dans les quartiers centraux de Montréal
- Augmentation du coût de se déplacer en voiture par rapport à se déplacer en transport en commun
- Augmenter la contribution des automobilistes au financement des infrastructures et des services de transport alternatifs
- Augmenter les investissements pour les mesures de transport alternatif pour l'île

Ce sont des exemples d'indicateurs qui devraient être évalués annuellement ou lors des enquêtes origine-destination qui seront dorénavant faites aux trois ans.

d) Prévoir des mécanismes de contrôle et de transfert des connaissances

Le plan d'action n'est pas suffisamment précis puisqu'il ne permet de connaître les étapes de la mise en œuvre des nombreux chantiers et objectifs proposés par ce plan (sinon sur des horizons de 5 ans). À savoir la répartition exacte du budget, la démarche d'évaluation des coûts et l'échéancier précis pour chacune des orientations ainsi que l'élaboration d'un plan de réalisation des projets afin de connaître la démarche de transition de la Ville centre à chacun des arrondissements concernés.

Équiterre recommande :

- **Que la Ville de Montréal réalise un plan d'action clair composé d'une évaluation budgétaire détaillée et transparente, d'un échéancier annuel s'échelonnant sur toute la période prévue pour la mise en œuvre du Plan de transport. Ce plan d'action devrait indiquer clairement tous les acteurs concernés et l'implication de chacun d'eux pour chacune des étapes de la réalisation d'un projet.**

Équiterre s'inquiète également du processus décisionnel impliquant de nombreux paliers. Ceux-ci pourraient invalider, retarder et donner un sens contraire aux orientations et mesures proposées

dans ce Plan. Voici quelques questions pour lesquelles nous aimerions obtenir des éclaircissements.

- Quels sont les mécanismes qui assurent que les orientations seront respectées et que les mesures seront bel et bien implantées à l'échelle supérieure ou des arrondissements ?
- Comment la Ville prévoit transférer les connaissances, les pratiques et les méthodes de la Ville centre aux arrondissements ou encore entre les arrondissements afin d'accélérer la mise en œuvre et d'uniformiser les pratiques ?

Équiterre recommande qu'une équipe de professionnels de la Ville centre (au besoin aidé par des consultants expérimentés sur des questions précises) soit mandatée pour :

- **Faire le suivi de l'évolution de chaque projet et mesure auprès de l'entité responsable, faire rapport de celle-ci et s'assurer de l'atteinte des objectifs, du respect des échéanciers et du budget ;**
- **Offrir un soutien technique aux employés ou aux sous contractants impliqués ;**
- **Offrir des ateliers de formation, de mise à niveau et de transfert des connaissances ;**
- **Élaborer et publier des outils et des guides d'intervention expliquant les nouvelles techniques et mesures de même que présentant des ressources et des fournisseurs ;**
- **Répertorier les fournisseurs et ressources à la disposition des arrondissements pour mettre en œuvre les mesures (exemple : supports à vélo, signalisation, etc).**

Cela permettrait d'assurer une certaine cohésion entre les façons de faire, de sauver du temps en évitant que tous fassent les mêmes recherches d'information, de permettre une mise à niveau des compétences pour répondre aux nouvelles orientations... Cela nous semble un incontournable.

e) Assurer le financement des projets et leur mise en œuvre rapide

Équiterre est très enthousiaste à la lecture de plusieurs des projets proposés dans ce plan. Toutefois, **nous aimerions avoir l'assurance que ce plan sera bel et bien implanté, et ce, rapidement.** Nous savons très bien que le nerf de la guerre sera le financement des projets. Comme plusieurs des projets dépendent de l'apport financier (ou parfois politique) d'autres paliers gouvernementaux et de la possibilité d'accéder à de nouvelles sources de financement, nous sommes quelque peu inquiets de la capacité de la Ville à réaliser le Plan dans les échéanciers fixés. Il va de soi que nous serons à vos côtés pour lancer un message clair aux gouvernements provincial et fédéral sur le rôle qu'ils ont à jouer pour permettre à la collectivité Montréalaise de concrétiser le Plan.

Nous appuyons totalement :

- **Vos revendications auprès du gouvernement du Québec à l'effet notamment d'aller chercher une contribution plus importante de leur part pour l'exploitation des transports en commun et pour la mise en œuvre de mesures de transports alternatifs et actifs ;**

- **Vos démarches pour déterminer de nouveaux champs fiscaux qui permettraient à la Ville d’avoir accès à de nouvelles sources de revenus ;**
- **Les demandes adressées par les villes au Gouvernement du Canada en vue d’obtenir un meilleur financement.**

Mais nous attendons aussi que la Ville avance promptement dans le dossier des nouvelles sources de financement ainsi que dans les gestes qu’elle peut rapidement mettre en œuvre avec ses propres fonds ou par ses propres moyens.

➤ ***Augmenter la contribution des automobilistes au financement du transport en commun et des modes de transports actifs de la région de Montréal***

Équiterre appuie la Ville de Montréal dans sa volonté d’augmenter la contribution des automobilistes, tel que par le péage sur les ponts et l’imposition d’une taxe sur le stationnement, afin de financer les différents projets de transport collectif de la région de Montréal.

Il est impératif que la Ville trouve de nouvelles sources de financement. Les péages routiers et l’augmentation du prix des stationnements ont par ailleurs le double avantage de décourager l’utilisation de la voiture et de fournir une source de revenus à investir dans le développement de l’offre de transport alternatif. Plusieurs villes à travers le monde, comme les villes de Stockholm et de Londres, ont mis en place de telles mesures « coercitives » avec des succès retentissants. Nous aborderons plus en détail la question du péage dans l’Annexe 1.

➤ **Montrer l’exemple et prouver sa volonté d’agir rapidement**

Équiterre demande à la ville de Montréal de mettre en branle dès maintenant certains de ses chantiers afin d’encourager ses partenaires financiers à faire de même et démontrer sa crédibilité aux yeux des citoyens et observateurs. Elle doit débiter rapidement la réalisation de chantiers et de mesures :

- **dont elle a l’entière responsabilité (qui ne dépendent pas d’autres paliers) et/ou,**
- **qui auront des résultats tangibles rapidement et/ou**
- **qui ne sont pas trop coûteux par rapport aux résultats et/ou**
- **qui ne nécessitent pas d’investissements (réglementation, par exemple).**

Il faut que les citoyens puissent sentir rapidement que la ville prend le virage, qu’elle se transforme.

Parmi les 21 chantiers proposés, Équiterre recommande la mise en œuvre rapide des dix chantiers suivants:

- **Chantier 5 : Améliorer les services de la STM pour accroître l’achalandage de 8 % en 5 ans**

- Chantier 6 : Favoriser le covoiturage (nous y ajouterions aussi l'autopartage)
- Chantier 8 : Implanter un réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB)
- Chantier 9 : Implanter des mesures prioritaires pour autobus sur 240 kilomètres d'artères
- Chantier 10 : Instaurer des plans de gestion des déplacements
- Chantier 12 : Réaliser le train de l'Est
- Chantier 13 : Doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans (nous applaudissons les mesures vélo du plan, dont la mise en place d'un système de vélo en libre-service)
- Chantier 14 : Mettre en œuvre la Charte du Piéton
- Chantier 16 : Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient
- Chantier 17 : Accroître la sécurité des déplacements

Les chantiers 14, 16 et 17 sont vraiment importants pour la convivialité dans les quartiers, pour permettre à Montréal de retenir les ménages. Ils ont aussi un fort potentiel de stimuler le développement économique et social local. Ces mesures nécessiteront un suivi soutenu auprès des arrondissements. À notre façon, à travers notre projet *Je m'active dans mon quartier*, nous souhaitons contribuer à l'atteinte de ses objectifs par nos activités de mobilisation des citoyens et des acteurs locaux autour de l'enjeu de l'achat local (favoriser les services à proximité de notre lieu de résidence) ainsi que des transports actifs et collectifs.

Les chantiers 1, 2, 4 et 7 semblent à la fois justifiés et nécessaires pour atteindre les objectifs du Plan de transport de Montréal, mais nécessiteront plus de temps de concertation, plus d'investissements et plus de travaux préliminaires. La Ville ne peut se permettre d'attendre d'avoir mis sur pied ces projets avant d'entreprendre les autres chantiers, question de crédibilité aux yeux de la population et question d'obtenir des résultats dans des délais raisonnables.

f) Gouvernance et concertation avec les acteurs de la CMM

Équiterre recommande à la Ville de Montréal de travailler en étroite collaboration avec les différentes sociétés de transport de la région métropolitaine, avec l'Agence métropolitaine de transport ainsi qu'avec les autres municipalités afin de faciliter l'accès à l'île de façon flexible et efficace afin de diminuer l'importance du parc automobile en territoire montréalais. Plusieurs projets devront se greffer à ceux proposés dans ce plan.

5. Conclusion

Pour Équiterre, le Plan de transport est un document de planification qui établit clairement les lignes directrices de l'organisation des transports de la Ville de Montréal et traduit par le fait même la vision d'avenir pour l'ensemble de son territoire dans un respect des intérêts collectifs. Ce document permettra de guider le développement des transports sur l'île de Montréal. Son impact pourrait être majeur car sa mise en œuvre aura un effet direct sur l'organisation des quartiers, sur la qualité de vie et sur l'environnement.

Équiterre croit que nous devons prendre action immédiatement pour réduire significativement la place accordée à la voiture dans notre ville et de redonner la priorité

aux transports collectifs, aux cyclistes et aux piétons. Il importe de redonner une l'échelle humaine à la ville afin d'en assurer sa continuité et de faire de la ville un milieu de vie intéressant.

Enfin, un plan concret est proposé. Nous sommes en route vers des outils de changement aux citoyens. Ils sont prêts à faire leur part. Des infrastructures et des services qui se développent de façon importante sont un gage d'une transformation des habitudes. C'est l'accélérateur tant attendu pour venir accompagner les efforts de sensibilisation que nous, et plusieurs autres, menons auprès des citoyens. Il ne faudra pas négliger les efforts de sensibilisation et de mobilisation dans le futur. Ils sont la bougie d'allumage, celle qui insuffle le questionnement, la découverte des possibilités et des bénéfices, l'envie d'explorer autre chose, qui fait la promotion d'un mode de vie différent, plus durable, plus sain. Il ne faudra pas non plus négliger les mesures qui viendront restreindre la circulation en voiture, celles qui vont permettre aux alternatives à la voiture d'offrir des avantages plus intéressants aux yeux des automobilistes.

ANNEXE 1 – Le péage urbain pour Montréal

Grâce aux nouvelles technologies, les péages sont beaucoup plus faciles à implanter. On n'est plus aux vieux systèmes archaïques qui nécessitaient de remettre de la monnaie à une guérite et qui créaient des embouteillages... L'implantation de ce système a pour avantage de restreindre la circulation, d'encourager l'utilisation des transports en commun et d'augmenter les revenus consacrés au transport en commun. D'autres villes en Europe, en Amérique et en Asie utilisent cette méthode depuis quelques années pour financer leurs systèmes de transport en commun avec succès. Contrairement à la majorité des villes qui ont implanté le péage, qui ont eu besoin d'établir un cordon de péages autour de la zone identifiée, la région de Montréal détient déjà un cordon naturel qui faciliterait la mise en place d'un tel système, en utilisant les ponts qui joignent l'île de Montréal.

Le péage offre la possibilité d'implanter un prix pour la congestion. Il a pour but d'encourager les conducteurs à se déplacer en dehors des heures de pointe en proposant des frais moins chers pendant ces périodes. Selon cette approche, les tarifs pour l'utilisation d'une route sont plus chers durant les heures de pointe que les autres moments de la journée. Cette option intègre la gestion de la demande, offre la possibilité de diminuer la demande pendant les heures de grande congestion, encourage le transfert vers les transports en commun et alternatifs, décongestionnent les ponts, utilise plus efficacement les infrastructures existantes et fournit des revenus pour le financement du transport alternatif.

Pourquoi implanter un système de péage urbain à Montréal ?

Les principales fonctions d'un éventuel péage à Montréal sont de :

- Réduire la congestion sur les routes menant au centre et diminuer la congestion à l'intérieur de la ville dans le centre et les quartiers ;
- Améliorer la qualité de l'air et réduire l'impact négatif sur l'environnement, comme la diminution de gaz à effet de serre, dans la ville de Montréal.

Quel est le défi immédiat pour la Ville de Montréal ?

L'offre des transports en commun doit être augmenté afin de pouvoir accueillir d'éventuels nouveaux déplacements, que le péage transférera de la voiture vers des modes alternatifs. Montréal cherche de nouvelles sources de financement pour développer cette offre. Par ailleurs, les impacts des déplacements automobiles sur l'île doivent être réduits.

Est-ce que les Montréalais sont prêts pour l'implantation d'un péage ?

Il semble que le moment est opportun et que les Montréalais et les banlieusards sont prêts à voir apparaître les péages sur les ponts. C'est d'ailleurs ce qu'un sondage Unimarketing-La Presse mené auprès des Montréalais et des banlieusards au mois de mai 2007 indique. En effet, d'après ce sondage, 65 % des Montréalais et des banlieusards interrogés seraient favorables à la mise en place d'un péage sur les ponts de Montréal. Ce soutien est plus important chez les Montréalais (68 %) que chez les banlieusards (61 %), qu'ils soient usagers des transports en commun (69 %)

ou automobilistes (63 %). Claude Bergeron, spécialiste en sondages chez Unimarketing, explique ce résultat : *"Les banlieusards ont une conscience sociale. Ils appuient le péage presque autant que les Montréalais, si la fluidité de la circulation est maintenue. Il ne semble pas y avoir de mouvement pour restreindre le péage à la partie centrale de l'île. Peu importe qu'ils habitent à Vaudreuil, l'île Perrot ou Repentigny, les navetteurs s'attendent à ce que les péages s'appliquent à tous les ponts et tunnels, pas seulement au pont Jacques-Cartier."* Ils sont pour l'utilisation d'une technologie qui n'impose pas d'obstacle physique sur la route comme le faisaient les postes de péage abolis dans les années 1980.

Dans ce sondage, le péage était présenté comme l'un des moyens de financer les investissements de plus de 5 milliards de dollars prévus à ce plan. Il révèle que le péage aux entrées de l'île de Montréal aurait un impact majeur sur les habitudes de déplacement, tant dans les banlieues qu'à Montréal. 15 % des personnes interrogées ont affirmé qu'elles utiliseraient davantage le transport collectif si on instaurait le péage, et 14 % d'entre elles (dont 21 % en banlieue) envisagent réduire leurs déplacements dans la métropole. (Données du sondage tirées de <http://ecologie.caradisiac.com/Sondage-a-Montreal-l-idee-du-peage-sur-les-ponts-plait-065>)

À quoi devraient servir les revenus de ce péage?

Pour Équiterre, il apparaît évident que les revenus du péage devraient servir à financer le développement des transports alternatifs sur l'île et dans les banlieues. C'est d'ailleurs l'opinion des Montréalais et banlieusards selon le sondage Unimarketing : 72 % des répondants, tous groupes confondus, estiment que les recettes du péage doivent financer les transports en commun. Un peu plus de la moitié (57 %) estime aussi que les projets financés par le péage devraient profiter à la fois à Montréal et aux banlieues. 57 % des répondants sont défavorables au péage sur les autoroutes, sans différence significative selon le lieu de résidence. Il apparaît essentiel que Montréal partage les revenus du péage avec les autorités des couronnes afin de s'assurer que les systèmes de transport alternatifs des résidents de la banlieue soient nettement améliorés.

Un succès ailleurs dans le monde

Dans plusieurs villes du monde, un système de péage urbain a été implanté avec succès. Voici les exemples de Stockholm, Londres et Singapour.

Stockholm, Suède

Le journal Aftonbladet de Stockholm, relayé par le Courrier International, rapporte les résultats d'une étude d'experts et d'économistes sur le péage urbain instauré dans la capitale suédoise. Selon ces spécialistes, le péage urbain est un succès et dépasse parfois les objectifs qu'il visait.

Plus d'une voiture sur cinq a été soustraite à la circulation en ville, dépassant la baisse prévue de 10 % à 15 %, tandis que les émissions de gaz à effet de serre ont diminué de 14 %. De nombreux opposants au projet auraient même changé d'idée en l'expérimentant, ce qui laisse présager que le référendum sur sa survie pourrait être remporté par les tenants du oui.

<http://www.centpapiers.com/Les-succes-du-peage-urbain-et-la,720>

Comment ça fonctionne ?

En 2005, la municipalité de Stockholm a décidé de mettre à l'essai une « taxe de congestion » en améliorant en même temps les transports en commun. En septembre, un référendum a été organisé en même temps que les élections générales et la population de Stockholm a décidé d'aller de l'avant avec un péage permanent.

Les fins de semaine, jours de congés, les jours avant les jours de congé et pendant tout le mois de juillet, c'est gratuit. Les voitures sont enregistrées automatiquement aux « points de contrôle » pendant les heures où les frais sont chargés. Pour chaque passage à l'entrée ou à la sortie de la zone de contrôle, un frais de 10 SEK (1,48 \$ en dollar américain), 15 SEK (2,23 \$ en dollar américain) ou 20 SEK (2,97 \$ en dollar américain) est chargé, dépendant de l'heure de la journée. Le nombre de passages faits par voiture pendant une journée est cumulé pour déterminer le montant total que la personne doit payer, étant entendu que le coût maximal chargé par jour est de 60 SEK (8,91 \$ en dollar américain).

Résultats

Depuis la mise en place du péage urbain, les Stockholmois sont plus nombreux à choisir d'emprunter les transports en commun. Stockholm Transport fait état d'une augmentation de près de 10 pour cent du nombre de voyageurs, et tous les types de transport – métro, trains et autobus – enregistrent plus de passagers.

Les nouveaux résultats dévoilés par la ville de Stockholm démontrent que la réduction du nombre de déplacements en automobile obtenue dans le centre-ville, une baisse de 22%, est le résultat de la mise en place de mesures coercitives, notamment le péage, et pas des investissements massifs dans le développement des transports publics. « De la baisse de 22 % des déplacements en voiture dans la zone limitée, pas plus de 0,1 % a été causé pour l'expansion de service d'autobus ». Cela dit, sans doute que si l'augmentation de la disponibilité des transports en commun n'est pas principalement responsable de cette baisse, elle a offert une alternative pour ceux qui ont été influencé par la hausse du coût de passage.

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

Londres, Angleterre

Combien ça coûte le péage à Londres ?

Formule retenue		Niveau du péage
Unité (journée)	- Paiement anticipé - Paiement le jour même avant 22h pour la journée en cours	Entre 7 et 8 Euros
	- Paiement à partir de 22h pour la journée à venir	Environ 15 Euros
Carte hebdomadaire		Environ 38 Euros
Carte mensuelle		Environ 167 Euros
Carte annuelle		Environ 1900 Euros
		Possibilité de remboursement des jours non consommés, sous réserve du paiement de frais de dossier d'environ 15 Euros

(www.statistiques.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/NS_146-37-42_cle77bb33.pdf)

Certains véhicules, tels que les autobus, les minibus (au-delà d'une certaine taille), les taxis, les ambulances, les camions de pompiers, les véhicules de police, les motos, les véhicules à carburant alternatif et les vélos, sont dispensés de péage. Techniquement, certaines exemptions sont des remises de 100 %, et nécessitent quand même un enregistrement. Les résidents de la zone ont droit à une remise de 90 % s'ils payent comptant un forfait d'une semaine ou plus.

Quels sont les résultats ?

Après six mois de l'implantation du péage routier à Londres, on déjà les principaux résultats. Le rapport gouvernemental anglais conclut que :

- La congestion dans la zone a chuté d'environ 30 % (vers le haut de la fourchette de prévisions), la congestion est maintenant plus faible qu'à n'importe quel moment depuis le milieu des années 80 ;
- Le nombre de véhicules à moteur entrant dans la zone pendant les heures de péage a baissé de 16 % ;
- Les parcours en voiture, tant pour les déplacements qui vont vers la zone que pour ceux qui en sortent, sont plus rapides et plus fiables - les temps de parcours en voiture ont diminué en moyenne de 14% et la fiabilité s'est améliorées en moyenne de 30% ;
- Le transport en commun fait bien face au plus grand nombre d'ex-utilisateurs de voiture ;
- Les services d'autobus tirent bénéfice de la congestion réduite ;
- Aucun déplacement significatif du trafic autour de la zone n'a été observé ;
- Les données actuellement disponibles font ressortir une réduction de 20 % du nombre d'accidents dans la zone ;
- Les réactions des conducteurs au péage semblent s'être stabilisées ;
- Les divers systèmes de paiement fonctionnent d'une manière satisfaisante ;
- Les demandes de renseignements aux centres d'appel sont tombées d'une moyenne de 167

- 000 à 70 000 appels par semaine ;
- Depuis le début du péage, les contraventions (*PCN: Penalty Charge Notices*) ont atteint un taux moyen de 106 200 par mois. Le taux de paiement des contraventions ont fortement augmenté. 61 % de ceux établis en août étaient payés vers la fin de septembre. Le pourcentage de contestations reçues en réponse à des contraventions est tombé de 62 % à 16 % ;
 - Bien que les recettes nettes du système soient inférieures aux prévisions, £68 millions (95 M€) de revenus nets seront perçus en 2003/04, de 80 à 100 millions de £ (112 à 140 M€) sont prévus dans les prochaines années, pour être réinvesties en améliorations des transports ;
 - Le public (usagers et habitants) soutient l'opération.
- (Tiré de www.atec-tec.net/dossier/rendezvous/peageurbainlondres_tfl_trad_.pdf)

Singapour

En 1975, le gouvernement de Singapour a lancé le « Area Licensing Scheme (ALS) » pour régler le problème massif de congestion. Cet « ALS » est défini par une zone limitée dans l'arrondissement des affaires central comprenant 5,59 kilomètres carrés. Cet arrangement limite l'utilisation des routes dans l'arrondissement des affaires central (CBD) de 7h30 à 10h15 du matin. Seules les voitures qui ont la licence peuvent entrer dans cette zone par un des 22 points d'entrée automobile. Cette licence peut être achetée quotidiennement pour S\$4 (2,76 \$ canadien) ou mensuel pour S\$80 (55,20 \$ canadien). Les voitures des entreprises étaient facturées deux fois le taux résidentiel, tandis que les autobus, les véhicules militaires, les covoitureurs (avec quatre personnes ou plus) et les taxis étaient exemptés et pouvaient se déplacer librement dans la zone limitée sans posséder une licence.

Le secteur limité a eu extrêmement de succès avec la réduction de la congestion de trafic pendant les heures de pointe. À la quatrième semaine d'implantation de l'ALS, le trafic (durant les heures de pointe) avait réduit de 45,3 % et incluait une stupéfiante réduction de 76,2 % du nombre de voitures dans l'arrondissement des affaires central. Pendant les heures limitées en réponse à l'ALS, le covoiturage a augmenté de 12,7 % à 30,2 % des véhicules.

De plus, certains des banlieusards ont transféré aux transports en commun et le pourcentage de banlieusards voyageant en autobus s'est accru de 35,9 % à 43,9 %. Cette réduction n'était pas uniquement due à la diminution du nombre d'individus conduisant leur voiture. Beaucoup de personnes ont changé leurs horaires de déplacements pour circuler avant et après les heures limitées. De plus, de nouveaux "couloirs d'évasion" autour de la zone limitée ont connu un peu plus de trafic car les banlieusards ont évité la zone limitée et ont pris des routes à l'extérieur de celle-ci.

En 1989, le gouvernement de Singapour a pris des mesures afin de modifier et renforcer les résultats du programme de l'ALS. Les heures limitées ont été allongées pour inclure les heures de pointe d'après-midi de 4:30 à 6:30. En outre, les covoitureurs, les autobus privés et scolaires, les véhicules utilitaires et les motocyclettes ont été enlevés de la liste exemption.

Les résultats à court terme ont été à la hauteur des attentes. Ce programme a entraîné une diminution du trafic pendant les heures de pointe de 50 % depuis sa mise en place. En 1990, une

étude du département des Travaux publics à Singapour a constaté que la vitesse moyenne dans la zone limitée pendant la période d'affluence était plus rapide que pendant les périodes hors de pointe.

Le « ALS » de Singapour a sans doute eu beaucoup de succès dans la réduction du trafic pendant les heures de pointe. Tant le covoiturage que l'utilisation du transport en commun a augmenté. Néanmoins, il a entraîné quelques effets secondaires négatifs. Ceux-ci incluent le trafic accru avant et après les heures limitées et les déplacements accrus autour du secteur limité. Cependant, la majorité de la population estime que ceux-ci sont un bas prix à payer pour améliorer les conditions de déplacement, réduire la congestion et protéger l'environnement.

Plus près du Québec : New York se lancera dans l'aventure

Après Londres, Stockholm, Singapour, entre autres, la ville de New York va aussi faire bientôt partie des villes avec un système de péages urbains. D'ici mars 2009, la ville désire installer un système de péages qui oblige des automobiles à payer un frais de 8 \$ et les camions à payer 21 \$ pour avoir accès à l'île de Manhattan aux heures de pointe.

La question du prix du péage

Il faut bien évaluer combien va coûter l'entrée au centre-ville de Montréal avec une voiture. Il faut trouver un prix optimal qui atteint un équilibre entre les attentes des citoyens et de la municipalité. Si l'on choisit un prix trop élevé ou trop bas, on peut mettre le projet à risque.

Prix élevé

Si la ville charge un prix que les citoyens ne peuvent pas payer ou trouvent vraiment trop cher, la pression publique et médiatique va être tellement grande qu'il sera tentant d'abandonner le projet. La deuxième chose qui peut arriver est que la population de la banlieue va migrer massivement vers le transport en commun, et il faudra alors que la Ville offre un service rapide, efficace et confortable à tous les citoyens. Le service doit alors être implanté avant ou en même temps que le péage pour éviter les critiques.

Prix trop bas

L'investissement requis dans le Plan de transport est évalué à 500 M\$ par an. Les Montréalais sont prêts à payer le péage, mais ils veulent voir les résultats. Si le prix est trop bas, différents scénarios sont possibles :

- Il sera plus avantageux de prendre la voiture que le transport en commun. Par exemple, si le péage coûte 1 \$ par jour pour entrer au centre-ville, le coût maximum mensuel sera de 20 \$, en excluant les week-ends. Le coût d'une carte mensuelle du métro et autobus est de 65 \$. À ce moment, le péage risque d'avoir un impact très timide parce que la population va continuer à utiliser la voiture. Si on charge 6 \$ par jour, les citoyens vont vraiment considérer l'option de privilégier le transport en commun plutôt que la voiture. S'ils utilisent chaque jour la voiture pour entrer au centre-ville, le coût mensuel sera de 120 \$. Les prix du péage doivent être assez élevés pour décourager la population d'utiliser, voire d'acheter des voitures davantage.

- La Ville ne va pas avoir le montant nécessaire pour faire les investissements requis dans le plan de transport. Comme l'un des principaux motifs de l'implantation du péage est de financer le transport en commun, il faut être certain que les revenus générés seront suffisants pour faire les investissements nécessaires.

Conclusion

Dans toutes les villes où le péage a été implanté, il a extrêmement fonctionné bien.

- Dans toutes les villes où les péages ont été implantés, il y a eu une diminution de la circulation des voitures et, conséquemment, moins de congestion.
- L'adhésion au transport en commun a augmenté considérablement.
- Une diminution des gaz à effet de serre va en découler. Les changements climatiques sont un des sujets les plus discutés aujourd'hui. La population est très préoccupée par cet enjeu et elle est prête à prendre les mesures nécessaires pour remédier à cette problématique.
- Les Montréalais sont prêts pour l'implantation d'un système de péage au centre-ville et aux ponts. Un sondage auprès des Montréalais et des banlieusards le confirme.
- Les péages vont générer des revenus pour l'implantation massive des transports en commun. Le but serait de recueillir des revenus de 300 M\$ par année et la totalité de cet argent servirait à financer les mesures comprises dans le plan de transport.

Recommandations

- L'implantation du péage doit impérativement être accompagné de l'augmentation de l'offre de transports en commun et alternatifs afin que les citoyens laissent leurs voitures à la maison et puissent avoir accès à un transport en commun de qualité disponible en tout temps.
- Le coût du péage doit être bien étudié afin de déterminer un prix optimum. Si le prix du péage est très économique, on va créer un autre problème. Le prix du péage doit être plus cher que le prix du transport en commun pour lancer un signal qu'il est plus avantageux de l'utiliser. En effet, même si le prix est moins cher, voire seulement un peu plus cher que le transport en commun, il y a un risque que la majorité de la population ne va pas changer ses habitudes.
- La Ville doit charger un montant qui va générer des revenus suffisants pour payer les coûts de l'opération du système de péage et permettre de faire des investissements importants, et nécessaires, pour les transports alternatifs. À cet effet, la Ville doit faire des prévisions les plus réalistes possible des coûts d'opération et des revenus potentiels en lien avec l'évolution des véhicules qui circuleront sur les ponts afin de ne pas avoir de mauvaises surprises.
- La Ville devrait prendre soin d'échanger des informations avec les personnes qui ont implanté le système ailleurs dans le monde.