

Le Plan de transport de Montréal ;
se donner le courage de le réaliser et agir

Mémoire présenté à
Commission du Conseil d'agglomération sur l'environnement,
le transport et les infrastructures

Mémoire soumis par
Option Transport Durable



Tram de Grenoble - Courtoisie de Fabien Pretou

août 2007

Présentation

Option Transport Durable est heureux de voir les nombreux projets présents dans ce plan de transport. Nous considérons que de nombreux chantiers présentés sont dans l'esprit des engagements envers le Protocole de Kyoto. Nous ne pouvons dans ce trop court mémoire tout commenter. Nous en avons relevé que quelques points et espérons aider ainsi à bonifier ce Plan de transport.

Option Transport Durable a été fondé en juin 2002 pour faire la promotion des transports écologiques et collectifs tout en s'efforçant de dévoiler les véritables coûts de la surutilisation de l'automobile pour la société. L'organisme gère un site Internet fréquenté par environ 5000 personnes chaque mois : www.transportdurable.qc.ca . L'organisme éditera prochainement le livre *Guide du nouveau tramway et du train léger*.

Réjean Benoit est directeur et fondateur d'Option Transport Durable. Détenteur d'un diplôme de 1^{er} cycle en sciences de l'Environnement, il a travaillé sur divers projets en aide internationale et en environnement. Il se spécialise sur les questions de transport. Il réside à Montréal depuis 18 ans se déplace tant en voiture, en vélo, à pied et à l'occasion en transport collectif.

Eric Lécuyer : Militant environnemental. A oeuvré au sein de divers organismes environnementaux et à ce titre a fait le trajet Montréal-Québec à vélo en hiver. Montréalais depuis plus de dix ans, il est d'abord cycliste, puis usager des transports en commun.

Table des matières

Présentation	page 2
De bons projets	page 3
Moins bons projets	page 3
Aberrations	page 3
Hausse du service de la STM	page 4
Les Montréalais victimes de l'auto	page 5
Comment financer ce plan de transport	page 6
Le tramway pour Montréal	page 8
Conclusion	page 9

De bons projets

« Montréal veut réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des modes actifs. » Page 25.

OTD : Il faut aussi offrir des alternatives aux banlieusards souhaitant atteindre le Centre-ville.

« Implanter un réseau de tramways au Centre de l'agglomération. » Page 13

OTD : Comme très nombreuses villes dans le monde.

Prolonger le métro de Saint-Michel à Pie-IX. Page 14

OTD : Projet essentiel pour consolider le réseau et ainsi joindre une future ligne de BRT, de Trolleybus ou pourquoi pas de tramway sur Pie-IX.

« La réalisation de cet objectif (hausse de l'achalandage à la STM) implique une hausse substantielle des services de l'ordre de 16%. » Page 14.

OTD : Ceci permettrait de retourner à la qualité de service offert en 1995.

« Implanter un réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB) » Page 14

OTD : Intéressant aussi de considérer les trolleybus

« Installer une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor Pont Champlain – Bonaventure »

OTD : Projet intéressant pour réduire le nombre de voitures entrant dans la ville.

Moins bons projets

« Par la suite, la ligne serait prolongée de Pie-IX jusqu'à Saint-Léonard et Anjou, sur une distance de 5,1 km. » Page 14.

OTD : La ville de Lyon, à l'instar de nombreuses autres villes, préfère prolonger ses lignes de métro d'un ou deux kilomètres seulement pour consolider son réseau. Les zones de moyennes et de faibles densités sont, quant à elles, sillonnées par des lignes de trolleybus ou de tramways. Pour le même prix, on peut faire 15 km de tramway.

« Installer une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor Pont Champlain – Bonaventure » Page 14.

OTD : Un véhicule sans conducteur tel que présenté récemment par l'AMT n'aurait que deux stations de desserte (Cité du multimédia et 100 de la Gauchetière) et ne pourrait rejoindre la ligne de métro verte jusqu'à McGill. Nous croyons que ce projet n'est pas conçu pour s'intégrer dans un projet de développement urbain tel que prévu avec le réaménagement de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain. Montréal devrait exiger de l'AMT d'un tram-train qui a la capacité de mieux s'intégrer la trame urbaine.

Aberrations

« En ce qui a trait aux milieux résidentiels, le stationnement devra être suffisant pour permettre aux résidents de laisser leur véhicule au domicile afin d'utiliser le transport en commun ou les transports actifs. » Page 104

OTD : **LA phrase anti-Kyoto.** Les règlements d'urbanisme obligeant un minimum de stationnement incite à l'usage de l'automobile. À Tokyo, 23,6% des citoyens de 20 à 40 ans possédaient une voiture en 2000. En juillet dernier (7 ans), ce pourcentage tombait à 13%. Pourquoi? Les places de stationnement sont rares, dispendieuses et trop de congestion.¹

« L'objectif est d'inverser la logique actuelle imposant un nombre minimal de places (de stationnement) » page 105 et « Une taxe sur le stationnement hors rue de longue durée pourrait être prélevée. » Page 139

OTD : L'aberration est que deux ans après l'entrée en vigueur du Protocole de Kyoto (16 février 2005) des règlements exigeant un nombre minimal de places de stationnement existe encore à Montréal. Comment une ville peut-elle exiger la création d'un nombre minimale de places de stationnement pour un commerce ou bureau et exiger une taxe sur chaque place de stationnement non résidentiel ?

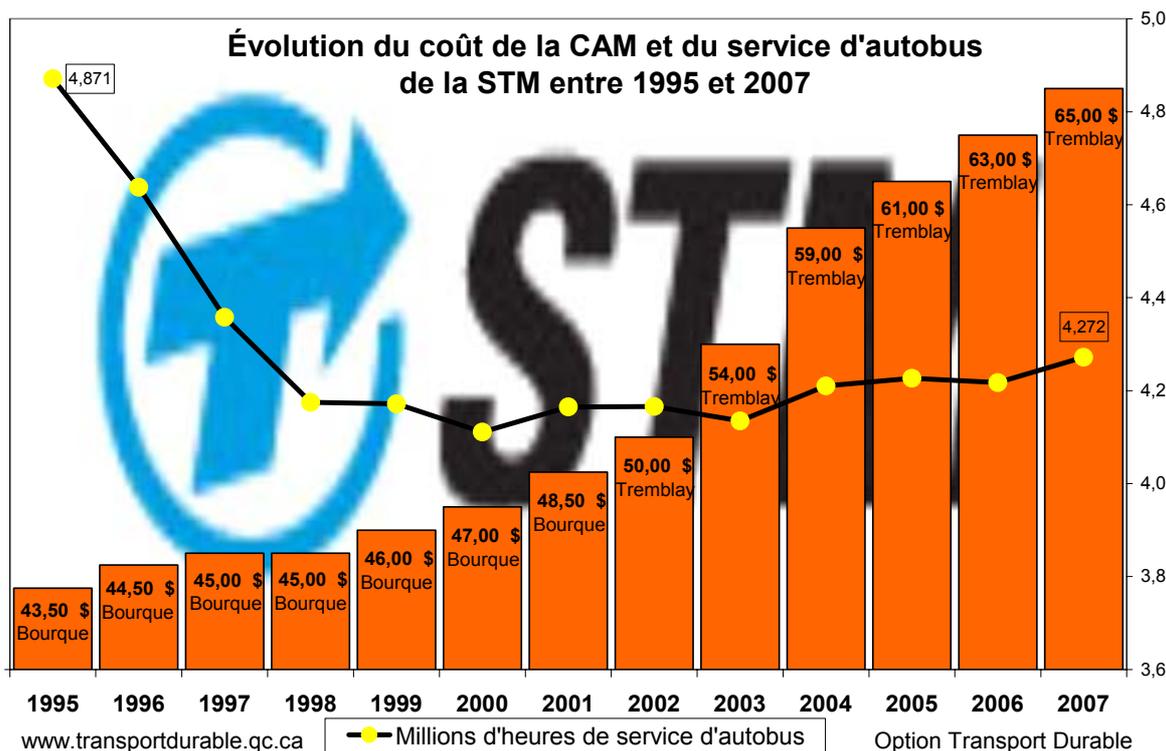
Les vendeurs de voitures doivent très apprécier ce règlement.

¹ La Presse, 27 août 2007 cahier Auto page 3.

Hausse du service de la STM

Il est heureux que les autorités de la Ville de Montréal souhaitent une hausse substantielle du service du transport collectif. En page 14 du Plan, on envisage même une augmentation de l'ordre de 16% d'ici 2012. Ceci permettrait de retourner à la qualité de service offert en 1995. Rappelons que le gouvernement s'était retiré du financement du fonctionnement de base du transport collectif.

Pour équilibrer le budget de la STM, l'administration Bourque dans la dernière décennie a réduit les heures de service des autobus de plus de 14 % et les km parcouru des voitures de métro de plus de 11%. L'administration Tremblay quant à elle a choisi d'augmenter les tarifs pour équilibrer le budget de la STM tout en augmentant légèrement le service.



L'objectif du Plan de transport d'augmenter le service de 16% est louable. Voyons tout de même ce qui se fait ailleurs, notamment à Bruxelles :

Entre 2000 et 2004, Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) a enregistré une hausse de 50 % de sa clientèle. Cette importante augmentation est le fruit de prolongations du métro, de hausses du service d'autobus et du tram, l'adaptation des tarifs aux différentes clientèles (notamment pour les familles), l'augmentation de la vitesse des circuits d'autobus et de trams en site propre. La STIB a même comme objectif de doubler la part de marché du transport public d'ici 2020.

Le Plan de transport devrait indiquer clairement un objectif ayant une plus grande envergure d'au temps plus que 6.7 milliards sont prévus d'ici 20 ans.

Recommandation 1

Option Transport Durable appuis une hausse substantielle des services de la STM et demande l'établissement d'un objectif clair pour l'achalandage du transport collectif en l'année 2027.

Les Montréalais victimes de l'auto

Nous partageons les propos du plan affirmant que la voiture est un véhicule dangereux² et reconnaissons la valeur des solutions mises de l'avant par celui-ci, mis à part la diminution de la vitesse maximale en milieu résidentielle (passant de 50 km/heure à 40³) que nous jugeons insuffisante. N'oublions pas que dans la plupart des banlieues prisées par les jeunes familles, la vitesse maximale autorisée dans de tels secteurs est de 30 km/heure. De plus, les nombreuses rues montréalaises sont beaucoup plus étroites et fréquentées que celles des municipalités périphériques.

Le Dossier statistique - Bilan 2006 de la SAAQ dénombre un total de 65 219 victimes⁴ en six ans (entre 2001 et 2006), sans bien sûr tenir compte d'innombrables blessés légers qui ne sont pas couverts par l'assurance publique ou qui ne déclarent pas l'accident parce qu'ils ignorent qu'ils le sont. Cependant, il est impératif de percevoir chacun de ces accidents comme autant de drames personnels, que ce soit par des pertes financières (absences au travail, bris du moyen de transport, etc.), par des blessures ayant parfois de lourdes répercussions à long terme ou pire, la perte d'un être cher.

Nombre de victimes d'accidents de la route à Montréal selon la nature des blessures de 2001 à 2006

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Mortelles	43	54	58	53	71	59
Graves	346	370	420	512	531	541
Légères	10 665	10 475	10 608	10 047	10 667	9 699
Total	11 054	10 899	11 086	10 612	11 269	10 299

Moi-même, Eric Lécuyer, co-auteur de ce mémoire, ai fait l'expérience d'une collision avec une automobile mardi le 27 août 2007, à l'angle de Papineau et René-Lévesque, alors que je me rendais au travail à vélo. Un accident tout bête, impliquant deux conducteurs de véhicules distincts, me laissant un genou abîmé. Cet incident des plus bénins en comparaison a d'autres qualifiés de spectaculaire par a tout de même coûté une journée de travail, un vélo et l'usage normal d'une jambe pour une durée indéterminée.

Depuis plus d'un an, une centaine de policiers ont été embauché pour s'occuper de la sécurité routière. Nos observations sont que ceux-ci sont beaucoup plus présents sur les artères principales que dans les rues résidentielles où l'auto est une menace constante pour les enfants.

Recommandation 2

Option Transport Durable recommande d'abaisser la vitesse une limite de 30km/h dans certaines rues résidentielles.

Recommandation 3

En matière de circulation, Option Transport Durable recommande que les interventions policières vise la qualité (situation dangereuse) plutôt que la quantité.

² Plan de transport, p. 113

³ Plan de transport, p. 115

⁴ http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/dossiers_etudes/stat-Bilan_2006.pdf p. 56-57

Comment financer ce plan de transport

La possibilité de commander des voitures de métro neuves a été annoncée par le gouvernement du Québec avec 10 ans de retard. Montréal se retrouve ainsi avec la plus vieille flotte de métro en Amérique du Nord. Il est établi que toute installation sur rail construite sur le territoire Québécois est financée à 100% par le gouvernement provincial, alors que l'achat d'autobus, la construction de bâtiments, l'aménagement de stationnements incitatifs ainsi que la réfection des réseaux le sont de 50% à 75%. Dans certains cas, certains transferts de la taxe d'accise fédérale s'appliquent⁵.

Cependant, en quoi sommes nous, Montréalais, forcés d'attendre cette aumône des gouvernements supérieurs? Si le Maire Jean Drapeau avait attendu l'approbation de l'état Québécois et Canadien pour nous lancer dans l'épopée de l'Expo Universelle ou des Olympiques, Montréal n'aurait pas le rayonnement international qu'elle a aujourd'hui ? Sans la décision unilatérale de ce maire courageux, quel ministre des transports aurait offert le métro pour Montréal ?

Montréal a les moyens de ses ambitions. Il y a déjà quelques années, Option Transport Durable a établi une liste de recommandations destinées à nos élus dans le but de prouver que des projets tels ceux évoqués dans le plan sont finançables en grande partie par des fonds perçus à Montréal. D'importantes hausses des tarifs pour les parcomètres furent appliquées et génèrent aujourd'hui d'importants revenus. Malheureusement ces importantes sommes recueillies ont été allouées au service de la propreté plutôt qu'appliquées au transport collectif pour offrir une alternative aux automobilistes. Nous regrettons par ailleurs la tarification un peu trop aveugle qui a été imposée, par exemple : même tarif dans le secteur désert de l'Est de la rue Mont-Royal que près du métro du même nom ; tout comme l'humble rue Amherst et la huppée Cressent.

D'importantes sommes pourraient être prélevées à partir de méthodes que nous vous présentons et il est vrai que leur entrée en vigueur nécessite du courage et une vision politique. Nous sommes confiant qu'une administration ayant mis de l'avant un plan aussi audacieux saura se doter de moyens pour le réaliser.

Nos recommandations abondent dans le même sens que les buts décrits dans le plan, c'est-à-dire qu'elles favoriseraient le changement des comportements, l'adaptation de l'aménagement des rues⁶ ainsi que l'amélioration de la qualité du service⁷. De plus, elles ciblent davantage les non-résidents de la ville (i.e. les habitants des agglomérations avoisinantes), leur offrant enfin l'opportunité de contribuer au bon fonctionnement d'infrastructures qu'ils utilisent régulièrement. De telles initiatives augmenteraient aussi l'utilisation du transport en commun tout en réduisant l'utilisation de la voiture⁸, impact observable dans plusieurs grandes villes ayant pris un chemin similaire.

Voici les mesures de financement à exploiter⁹ :

Augmentation des tarifs de stationnement hors rue (Autoparc) exploité par Stationnement Montréal. Un simple appel aux bureaux de Stationnement Montréal au (514) 868-3737 nous a appris que, en plus de n'avoir aucune place disponible dans le secteur du Plateau Mont-Royal et à maints autres endroits, les listes d'attente est saturée! Un tel succès ne peut s'expliquer que par le prix dérisoire exigé (70\$/mois) pour une place subventionnée par la ville. Nous recommandons une augmentation de 1\$/heure pour le stationnement à court terme et de 50\$/mois pour le stationnement à long terme. Cette mesure rapporterait annuellement 8 223 174\$.

⁵ Plan de transport, p. 135

⁶ Plan de transport, p. 113

⁷ Plan de transport, p. 38

⁸ Plan de transport, p. 68

⁹ <http://www.transportdurable.qc.ca/document2/fin-TC-divers-Mtl-sans%20page.xls>

Stationnements payants sur rue (3\$/jour) pour les non-résidents.

Q.13 : « Où garez-vous votre voiture ? »
(n = 267)

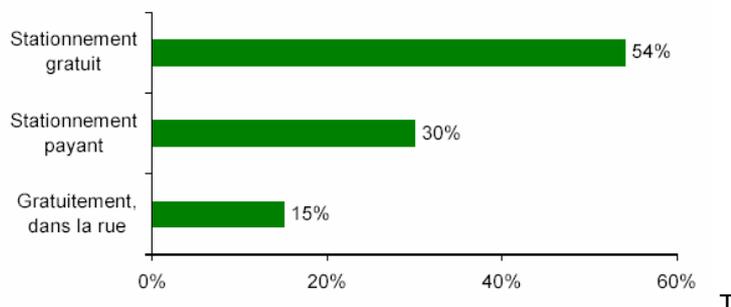


Tableau : Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud

Plutôt que de laisser les banlieusards utiliser nos infrastructures gratuitement, nous leur offririons la chance de contribuer avec nous à leur bon fonctionnement. Ceci favoriserait l'usage des transports collectifs pour se rendre sur l'île et désengorgerait les ponts et les routes de la ville. Basé sur 15% de 594 000 navetteurs. Si 72 000 places sont ainsi utilisées (90 000 – 20% d'élasticité), les coffres de la ville seraient renfloués de 78 840 000\$ annuellement.

Vignette de stationnement sur rue pour les résidents de la ville de Montréal. Avec une vignette de stationnement offerte au prix de 50\$/an pour tous les résidents de la ville et le double appliqué pour les gros ou seconds véhicules (entraînant une réduction de 20% de ceux-ci), un gain de 27 431 762\$ peut être escompté. Celle-ci serait mise en vigueur pour protéger leur espace de stationnement et leur éviter de déboursier 3\$/jour dans le cadre mesure exposée ci-dessus.

Mesure sous la juridiction de Québec et demandée par Montréal. Avec une tarification de 1\$/jour pour 202 151 cases de stationnement (141 506 en déduisant 10% d'élasticité et 20% d'exceptions) que l'on retrouve dans l'ancienne ville de Montréal et 321 461 cases à 0,25\$/jour (192 877 en considérant le même taux d'élasticité et 30% d'exception) dans les anciennes banlieues, la ville de Montréal obtient 69 249 570\$.

En additionnant les retombées de nos recommandations, nous obtenons la somme de **183 744 506\$** pour le financement de la STM et le développement du transport durable.

Recommandation 4

Les usager de la STM paient pour une partie des service du métro et autobus. Question d'équité et de financement de nouveaux services, Option Transport Durable recommande d'instaurer rapidement les mesures de financement pour tarifer l'usage de l'automobile en ville.

Recommandation 5

Avant d'instaurer une taxe sur les stationnements non résidentiels, Option Transport Durable recommande de modifier les règlements d'urbanisme exigeant un minimum de place de stationnement.

Le tramway pour Montréal

Oubliez les p'tits chars qui roulaient encore à Montréal dans les années 50. Lorsque Montréal a mis fin au service de tramway en 1959, la majorité de la flotte était constitué de véhicules désuet et à la fin de leur vie utile. Nous ne voudrions pas revoir ces vieux véhicules dans nos rues, mis à part sur une ligne touristique.

La technologie tramway a connue un nouveau souffle depuis 20 ans. Les nouveaux tramways, de même que les trains légers, sont des véhicules articulés de 2 à 7 modules d'une longueur totale de 20 à 50 mètres, possédant des capacités variant entre 100 et 400 passagers. Ils possèdent, des accumulateurs d'énergie de toute sorte pour circuler occasionnellement sans fils. Ils sont tous à plancher bas. Affronte sans gêne des accumulations de 36 pouces de neige¹⁰ comme le *Bombardier FLEXITY* Swift de Minneapolis/St. Paul (Minnesota). Rien a voir avec les p'tits chars. En fait, comparer les anciens et nouveaux tramways, c'est comme comparer un Ford modèle T, à une Toyota Prius!

Le renouveau de cette technologie est tellement important que nous avons constitué une base de donnée complète de plus de 200 villes ayant commandé des tramways ou des trains légers depuis les vingt dernières années. Ne pouvant reproduire ici cette base de donnée, nous avons tout de même listé ces 200 villes pour comprendre cette mouvance mondiale en faveur du rail pour déplacer les citoyens des grandes villes :

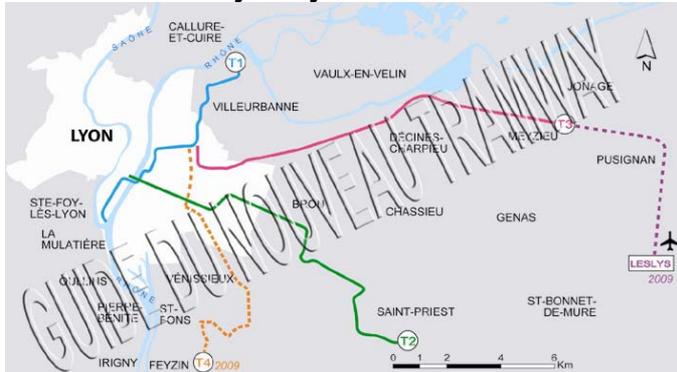
Adana, Adélaïde, Alexandrie, Alger, Amsterdam, Angers, Ankara, Anvers, Athènes, Augsburg, Bâle, Baltimore, Barcelone, Beijing, Bergamo, Bergen, Berlin, Berne, Bielefeld, Bilbao, Birmingham, Bochum-Gelsenkirchener, Bonn, Bordeaux, Boston, Braunschweig, Brême, Brno, Bruxelles, Budapest, Buffalo, Bursa, Caen, Cagliari, Calgary, Camden, Charlotte, Chemnitz, Chicago, Clermont-Ferrand, Cleveland, Cologne, Constantine, Copenhague, Cracovie, Dalian, Dallas, Debrecen, Denver, Dessau, Detroit, Domodossola, Dortmund, Dresde, Dublin, Duisburg, Dusseldorf, Edinburgh, Edmonton, Elblag, Erfurt, Escondido, Eskisehir, Essen, Florence, Fort Worth, Francfort, Fribourg-en-brisgau, Gand, Gdansk, Genève, Gifu, Gothenburg, Gouda-Alphen, Graz, Grenoble, Groningen, Guadalajara, Halle, Hanovre, Heidelberg (Mannheim aggl), Helsinki, Hiroshima, Hoboken (New Jersey), Hong Kong, Houston, Hudson, Innsbruck, Istanbul, Izmir, Jena, Jérusalem, Karlsruhe, Kassel, Katowice, Kita Kyushu, Konya, Kuala Lumpur, Kumamoto, Kyoto, La Coruna, La Haye, L'Aquila, Lausanne, Le Mans, Leipzig, Lille, Linz, Lisbonne, Locarno, Lodz, Londres, Los Angeles, Ludwigshafen, Lyon, Madrid, Magdeburg, Malaga, Manchester, Manille, Mannheim, Marseille, Mayence, Melbourne, Messina, Mestre-Venise, Milan, Minneapolis, Monterrey, Montpellier, Moscou, Most, Mulhouse, Munich, Nancy, Nantes, Naples, Newark, New York, Nice, Nijmegen, Nordhausen, Norfolk, Norrköping, Nottingham, Nuremberg, Okayama, Olomouc, Oran, Orléans, Oslo, Ostrava, Ottawa, Padou, Palerme, Paris, Philadelphie, Phoenix, Pittsburgh, Plzen, Portland, Porto, Potsdam, Poznan, Prague, Rabat-Salée, Reims, Rennes, Rome, Rotterdam, Rouen, Sacramento, Saint-Étienne, Salt Lake City, San Diego, San Francisco, San Jose, San Sebastian, Santa Clara, Sarrebruck, Sassari, Schwerin, Seattle, Seville, Sheffield, Singapour, St-Louis, Stockholm, Strasbourg, Stuttgart, Sydney, Taipei, Tel Aviv, Tenerife (îles Canaries), Toronto, Toulon, Toulouse, Toyama, Tunis, Turin, Uijeongbu, Ulm, Valence, Valencia, Valenciennes, Valparaiso, Vancouver, Vérone, Vienne, Wroclaw, Yongin, Zagreb, Zoetermeer, Zurich, Zwickau

Les villes et les agglomérations urbaines choisissent d'implanter leurs réseaux de tram ou de train léger soit au sein de leur centre-ville, en périphérie ou au travers de ces deux zones. Par exemple Lyon, développe cette approche, même si le centre-ville est très bien desservi par le métro et le trolleybus.

¹⁰ Site Internet Bomardier [Transport](#) > [Véhicules sur rail](#) > [Minneapolis LRV](#)

Le Plan de transport de Montréal ; se donner le courage de le réaliser et agir

Réseau de tramway de Lyon



Graphisme : L. Audet, OTD



Tram de Lyon, courtoisie de Alstom

Recommandation 6

Option Transport Durable recommande de mettre en place rapidement un réseau de tramway moderne dans le centre-ville et dans les secteurs mal desservis par le métro.



Tramway historique de Orlando - Courtoisie de Fabien Pretou

Recommandation 7

Nombreuses villes dans le monde cherchent à se départir de leur vieux tramway. Option Transport Durable recommande d'acheter deux de ces vieux véhicules et de mettre en place en 2009 un service de tramway sur la voie ferré du vieux port.

Conclusion :

La compétition entre les villes est aujourd'hui, plus forte que jamais. Alors que Montréal stagne, nombreuses villes prennent le devant grâce aux tramways modernes, aux trains légers, à des Plan de transport favorisant l'humain avant la voiture. Déjà, Edmonton, Calgary et Vancouver sont en avance sur nous pour avoir commandé de tels véhicules. Il faut être visionnaire et avoir de l'audace. Ce Plan de transport est un bon début. Il faut néanmoins se donner les moyens de le réaliser.

Pour réaliser les bons chantiers de ce Plan, il faut dès cette année aller chercher du nouveau financement pour ce Plan. Stagner encore une année, c'est reculer devant la compétition mondiale. Nous croyons dans notre maire et nos élus pour **agir rapidement**.

Mémoire de Option Transport Durable (OTD) à Commission du Conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures - août 2007