

LA GESTION DE LA DEMANDE ET LE DÉVELOPPEMENT DES MODES ALTERNATIFS: EN ROUTE VERS LE TRANSPORT DURABLE

Mémoire présenté à la commission permanente du conseil d'agglomération
sur l'environnement, le transport et les infrastructures

Par

Voyagez Futé
et le Centre de gestion des déplacements de Côte-des-Neiges



Août 2007

Table des matières

1. Les Centres de gestion des déplacements: partenaires de premier plan dans l'atteinte des objectifs du Plan de transport	1
2. Les principales mesures proposées dans le Plan de transport: un pas dans la bonne direction	3
2.1 Mesures ayant une incidence globale	3
2.1.1 Le stationnement et la gestion de la demande	3
2.1.2 Le transport en commun	5
2.1.3 Le transport actif	7
2.1.4 Les péages, à la fois incitatif et mode de financement	9
2.2 L'accessibilité et la circulation au centre-ville de Montréal	10
3. Les nécessaires précisions et améliorations à apporter au Plan de transport..	13
3.1 La gestion de la demande en entreprise et la reconnaissance de l'expertise des Centres de gestion des déplacements	13
3.2 L'amélioration de l'offre de transport en commun	14
3.3 La cohérence entre les actions	16
4. Le développement des Centres de gestion des déplacements	19
5. Conclusion	23
Annexe : Tableau récapitulatif des recommandations	24

1. Les Centres de gestion des déplacements: partenaires de premier plan dans l'atteinte des objectifs du Plan de transport

Les Centres de gestion des déplacements (CGD) sont des organismes à but non lucratif dont la mission est de promouvoir, de développer et d'offrir des mesures de transport alternatif, autres que l'automobile en solo, afin de faciliter les déplacements générés par les entreprises et institutions situés sur leurs territoires.

Au nombre de quatre sur l'île de Montréal (dont trois sont présentement actifs)¹, les CGD mettent à la disposition des entreprises, ainsi que des institutions d'enseignement et de santé, l'expertise, les ressources et les outils nécessaires afin de les aider à gérer de façon efficace l'accessibilité au lieu de travail et d'études. Le défi consiste à rendre disponibles, pour la grande majorité des personnes se déplaçant dans la région, des alternatives de transport rapides, attrayantes, accessibles et écologiques. Elles sont offertes dans un souci constant d'optimiser les ressources et de répondre aux besoins des usagers.

Pour ce faire, les CGD font la promotion de solutions de remplacement, développent des partenariats avec les acteurs régionaux et locaux, assurent une représentation des employeurs auprès des organismes publics et, bien sûr, coordonnent les interventions de transport menées par les entreprises en implantant le programme *allégo*. Concrètement, les CGD offrent aux entreprises une expertise au niveau de l'évaluation des besoins en matière de transport et de la mise en place et du suivi du programme *allégo*, lequel comprend notamment l'implantation et la gestion de programmes de covoiturage et des incitatifs favorisant l'utilisation du transport en commun. Ils s'occupent également de la mise sur pied de flottes de vélos en libre-service au sein des entreprises.

Jouant donc un rôle de premier plan dans l'adaptation des pratiques de transport en entreprise aux exigences du transport écologique et durable, le Centre de gestion des déplacements de Côte-des-Neiges et Voyagez Futé (le CGD du centre-ville), qui ont coproduit ce mémoire, en étroite collaboration avec le CGD Saint-Laurent, accueillent favorablement les orientations dont s'est dotée la Ville de Montréal dans le cadre de son Plan de transport.

En effet, la volonté de «réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des modes actifs»² cadre tout à fait avec la mission de nos organismes. La grande majorité des mesures proposées dans le Plan de transport contribuera à l'atteinte des objectifs, également poursuivis par les CGD, de diminution de la pollution et de la circulation automobile causées par les déplacements reliés au travail et aux études.

En ce sens, le travail de la Ville et de ses partenaires et celui des CGD sont complémentaires dans l'atteinte d'objectifs partagés. Le développement du réseau de transport en commun et du réseau cyclable, la limitation des places de stationnement ainsi que les autres mesures défavorables à l'utilisation de l'automobile en solo vont de pair avec l'implantation en entreprise

¹ Le CGD Saint-Laurent, le CGD de Côte-des-Neiges et Voyagez Futé. Le CGD de l'Est est présentement inactif.

² Ville de Montréal. *Réinventer Montréal. Plan de transport 2007. Document de consultation.* Montréal, 2007, p. 25.

de mesures incitatives favorisant l'utilisation des transports collectifs et actifs, ce à quoi s'affairent les CGD depuis plus de cinq ans.

Ceci dit, en tant qu'intervenants importants et porte-paroles des entreprises et institutions de leurs territoires respectifs dans le domaine du transport à Montréal, le CGD de Côte-des-Neiges et Voyagez Futé saisissent avec enthousiasme l'opportunité qui leur est offerte d'apporter leurs commentaires constructifs au Plan de transport qui a été présenté récemment par la Ville de Montréal. La position privilégiée qu'occupent les CGD dans le domaine du transport nous permet de fournir dans ce mémoire une appréciation du Plan basée sur la réalité que nous observons concrètement et au quotidien dans le cadre de notre travail auprès des entreprises et institutions.

Nous nous attarderons donc sur les propositions qui, nous le croyons, auront le plus d'impact sur les habitudes de transport des Montréalais, de même que celles qui concernent directement notre rôle de consultants en gestion de la demande. Davantage qu'une simple critique point par point, ce mémoire soulignera d'abord les initiatives qui, selon nous, contribueront le plus à l'atteinte des objectifs partagés par les CGD et la Ville de Montréal en matière de transport. Des suggestions, inquiétudes et propositions d'améliorations seront par la suite soulevées.

Finalement, il est réjouissant de constater que le Plan de transport de la Ville de Montréal reconnaît les CGD comme des intervenants de premier plan auprès des entreprises et des institutions dans la mise en place de plans de gestion des déplacements. La volonté de la Ville de soutenir le développement des CGD est tout à fait cohérente avec les orientations du Plan de transport, mais la stratégie de déploiement à plus grande échelle des services offerts par les CGD devra nécessairement être précisée. La dernière portion de ce mémoire sera consacrée à cet enjeu.

2. Les principales mesures proposées dans le Plan de transport: un pas dans la bonne direction

Cette section présente une appréciation des principales mesures du Plan de transport qui sont jugées favorablement par le CGD de Côte-des-Neiges et Voyagez Futé. Il sera d'abord question des interventions ayant une implication générale sur l'ensemble du territoire de Montréal. Une attention particulière sera accordée au territoire du CGD de Côte-des-Neiges. Une section sera finalement consacrée aux mesures affectant particulièrement le centre-ville, qui constitue à la fois le cœur de la métropole et le principal territoire d'intervention de Voyagez Futé.

2.1 Mesures ayant une incidence globale

2.1.1 *Le stationnement et la gestion de la demande*

Les plans de gestion des déplacements et l'apport des CGD

Les interventions au niveau du stationnement occupent, avec raison, une place importante dans le Plan de transport. Il s'agit d'un champ d'intervention incontournable dans le cadre d'un objectif général de décourager l'utilisation de l'automobile en solo. La réduction des places de stationnement dans certaines zones, l'augmentation de la portion des places réservées aux covoitureurs et un contrôle serré au niveau de la création de nouvelles places de stationnement vont dans le sens des objectifs déclarés du Plan de transport et de ceux poursuivis par les CGD.

La Ville reconnaît, avec justesse, que ce type de planification au niveau des entreprises, institutions et promoteurs se coordonne idéalement autour d'un plan de gestion des déplacements. Montréal intervient donc réellement à la source des foyers générateurs de déplacements avec son intention d'inciter – et lorsque possible, d'obliger – ces acteurs importants à se doter de plans de gestion des déplacements.

Les CGD s'avèrent, à ce niveau, des partenaires incontournables pour la Ville de Montréal. Avec les connaissances et le savoir-faire qu'ils ont développés en termes de gestion de la demande auprès des entreprises, institutions et gestionnaires d'immeubles, les CGD peuvent fournir aux acteurs concernés par cette mesure toute l'expertise nécessaire pour réaliser les différentes étapes d'un plan de gestion des déplacements.

C'est pourquoi la Ville devrait **considérer les CGD comme des partenaires privilégiés en matière de transport et notamment, proposer leurs services aux promoteurs, entreprises et institutions de qui elle exigera un plan de gestion des déplacements**. D'autres exemples de partenariats à développer entre la Ville et les CGD sont abordés plus loin dans ce mémoire.

De plus, favoriser ou obliger le développement de plans de gestion des déplacements pour les entreprises de l'ensemble du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), soit par une intervention législative du gouvernement du Québec ou par une décision concertée des

maires de la CMM, évitera d'inciter les organisations concernées à s'installer en périphérie, plutôt que sur l'Île de Montréal, dans le but d'échapper à la réglementation.

De nouveaux standards pour l'avenir

Au niveau des contraintes imposées aux promoteurs, notons l'idée évoquée dans le Plan de transport de limiter la création de nouvelles places de stationnement dans les secteurs fortement desservis en transport en commun (au niveau des projets situés à proximité d'une station de métro, par exemple).

Nonobstant la qualité de l'offre de transport en commun, l'aménagement du site ne devrait pas pour autant négliger les covoitureurs et les cyclistes. **L'aménagement d'installations sécuritaires pour les vélos et l'implantation de places de stationnement réservées aux covoitureurs (dans le cas des projets commerciaux et institutionnels) devraient être priorisés même lorsque le site est bien desservi par le transport en commun.** C'est une diversification et une cohabitation harmonieuse des modes de transport qui témoigneront de l'atteinte des objectifs du Plan de transport.

Aussi, il serait avantageux de **favoriser l'implantation de places de stationnement dédiées à l'autopartage à proximité des projets concernés par cette limitation du nombre de places de stationnement.** L'accessibilité à cette forme très flexible de mobilité alternative à l'automobile en solo traditionnelle peut constituer un incitatif majeur à se départir de son automobile, ou encore à renoncer à s'en procurer une. Implanté dans des secteurs importants d'emplois, l'autopartage peut également devenir un incitatif pour un travailleur à se rendre au boulot autrement qu'en voiture, puisqu'il a ainsi toujours l'option d'en emprunter une sur son lieu de travail pour ses déplacements d'affaires pendant la journée.

L'idée de chercher à créer des espaces de stationnement réservés aux covoitureurs dans les stationnements publics (10% de l'ensemble des places de chaque site) est d'autre part une mesure pertinente qui facilitera la vie et offrira un soutien tangible aux personnes qui font personnellement des efforts afin de réduire la circulation automobile à Montréal. Par le positionnement avantageux des espaces réservés aux covoitureurs (près des entrées), cette mesure rejoindra aussi indirectement les utilisateurs de l'automobile en solo, qui se verront privés des «meilleures places» dans le stationnement. L'implantation de voies réservées au covoiturage dans les axes à fort achalandage sur et à l'approche de l'Île de Montréal est par ailleurs complémentaire et va dans le même sens que celle-ci, en favorisant également les covoitureurs au détriment des automobilistes en solo.

Au niveau de la gestion du stationnement, **un système de vignettes universelles** (comme pour les stationnements sur rue réservés aux résidents (SRRR)) **destinées aux covoitureurs pourrait permettre de contrôler les voitures qui utilisent les espaces réservés aux covoitureurs.** Le système développé par l'AMT pour identifier les équipages de covoitureurs dans le cadre du programme de covoiturage *allégo* pourrait être reconnu par la Ville et appliqué de façon universelle. Cette utilisation accorderait par le fait même une visibilité fort enviable au programme de covoiturage piloté par l'AMT et les CGD.

Finalement, les CGD trouvent intéressante une idée comme le «Parking cash out» où les entreprises offrant le stationnement gratuit à leurs employés seraient obligées d'offrir une prime équivalente au coût réel du stationnement à ceux qui n'utiliseraient pas leur voiture. Afin d'assurer l'efficacité d'une telle mesure, il est important de **s'assurer que le montant de la prime offerte soit suffisamment attrayante pour encourager significativement l'utilisation d'autres moyens de transport que l'automobile**. Les covoitureurs devraient aussi avoir accès à la prime, qui serait alors répartie également entre tous les membres de l'équipage en fonction du nombre de passagers (excluant le conducteur, qui est considéré comme utilisant le stationnement, de façon à ce qu'un équipage de trois personnes se partage une somme correspondant à deux primes). Toutefois, **le «parking cash out» devrait avantageusement s'appliquer dans les secteurs où l'offre de transport en commun est suffisamment grande** pour représenter une alternative crédible à l'automobile.

Un manque d'objectifs quantifiables

Globalement, les interventions de la Ville de Montréal dans le sens de la réduction du nombre de places de stationnement, particulièrement au centre-ville, sont encourageantes. Cependant, **le Plan de transport ne propose aucun objectif clair et quantifié quant à l'offre et à la tarification du stationnement**. Aucune cible quantifiable ne semble guider la Ville dans ses différentes actions de fermeture de stationnements illégaux, de réservation d'espaces aux covoitureurs, de limitation dans la création de nouveaux espaces, etc. Y a-t-il un objectif de réduction – en pourcentage ou en nombre brut – du nombre de places de stationnement dans les différents secteurs de l'Île de Montréal? Et existe-t-il un objectif au niveau des effets souhaités de ces différentes interventions en termes de réduction de l'usage de l'automobile? Le Plan de transport se doit de préciser de telles cibles.

2.1.2 Le transport en commun

Le réseau métropolitain de transport en commun constitue une composante incontournable de l'infrastructure et de la vitalité de Montréal. Sans le métro, les autobus et les trains de banlieue, la question du transport des personnes dans la région métropolitaine représenterait un défi certes plus complexe et problématique qu'il ne peut l'être en réalité. De plus, le transfert modal souhaité de l'automobile en solo vers les transports collectifs et actifs passe inévitablement par une attention majeure qui doit être accordée au réseau de transport en commun. Fort heureusement, le Plan de transport n'y manque pas.

Le confort et la fiabilité du service

Le renouvellement prévu des wagons du métro aura un effet positif non négligeable sur la qualité du service. L'augmentation de la capacité d'accueil et de la fréquence de passage des trains que permettra le remplacement des wagons donnera au réseau les moyens de faire face à la hausse prévue et souhaitée de l'achalandage. Aussi, grâce à la plus grande capacité d'accueil du

réseau, la hausse d'achalandage ne sera pas nécessairement synonyme de baisse du confort et de la qualité du service pour les usagers. Mieux encore, un temps d'attente plus faible et un plus grand confort joueront certainement comme un incitatif en faveur de l'utilisation du métro.

En complément, l'amélioration de l'efficacité du service d'autobus pourra jouer en faveur d'une hausse significative de l'utilisation du transport en commun. Souvent considéré comme lent et inefficace, l'autobus doit être revalorisé comme composante essentielle d'un système de transport fiable et performant. L'amélioration des temps de parcours, grâce aux mesures prioritaires pour autobus sur les axes proposés, contribueront à éliminer les préjugés défavorables face à l'autobus et à inciter à son utilisation.

Les projets d'aménagement de voies réservées rapides en site propre consacreront également au transport en commun une place centrale dans le domaine du transport des personnes. **Les axes prioritaires (Pie-IX et Henri-Bourassa), là où les besoins sont particulièrement grands, devront toutefois voir les projets se concrétiser dans les plus brefs délais si la Ville entend atteindre les objectifs qu'elle se fixe dans le Plan de transport.** Il y a déjà longtemps que la question du boulevard Pie-IX aurait dû être réglée.

Le libre-accès pour les étudiants, la fidélisation des usagers de demain

Finalement, les CGD se réjouissent de constater que la Ville entend évaluer la faisabilité d'accorder le libre-accès au transport en commun aux étudiants des universités montréalaises. Cette mesure constituerait un incitatif majeur auprès des jeunes, qui sont un public très important à atteindre, considérant que le choix qu'ils feront à 20 ans entre l'automobile et le transport en commun influencera grandement le mode de transport qu'ils opteront pour le reste de leur vie. Le libre-accès au transport en commun pour les étudiants concéderait également une image enviable et un attrait majeur aux universités montréalaises à l'échelle nationale et internationale. Il s'agit d'un facteur qui pèsera certainement dans la balance pour un étudiant étranger qui songe à venir étudier à Montréal.

Le système U-Pass, qui existe déjà dans plusieurs universités canadiennes et américaines, consiste en la signature d'une entente contractuelle entre l'université et la société de transport locale afin de fournir l'accès gratuit et illimité au réseau de transport en commun pour l'ensemble des étudiants de l'université. L'établissement verse alors une somme annuelle (déterminée dans le contrat) à la société de transport. Le montant par étudiant que l'université paie est de beaucoup inférieur à ce qui en coûterait à l'étudiant pour se procurer 12 passes mensuelles.³

Les coûts sont généralement assumés à la fois par l'université et par les étudiants, à travers leurs frais d'inscriptions. Les universités montréalaises, en collaboration avec les CGD, commencent actuellement à discuter d'un tel système qui serait, contrairement à ce qui se fait ailleurs, commun à toutes les universités de l'Île de Montréal, voire de l'ensemble de la région

³ Toor, Will et Spenser W. Havlick. *Transportation & Sustainable Campus Communities*. Washington: Island Press, 2004, p. 99

métropolitaine (en incluant notamment le campus régional de l'Université de Sherbrooke à Longueuil).

Il est clair qu'une contribution de la Ville de Montréal (comme ce fut le cas pour l'implantation du tarif réduit pour les étudiants à temps plein âgés de moins de 26 ans) serait la bienvenue, afin de minimiser la contribution étudiante et d'exercer ainsi un attrait significatif pour Montréal auprès des étudiants. Il s'agit d'une mesure qui irait directement dans le sens des objectifs du Plan de transport et qui serait bénéfique à plusieurs niveaux à la fois pour la Ville de Montréal que pour la STM et les universités.

Il est important aussi de considérer l'implantation de la mesure dans une perspective régionale, car une très grande portion des étudiants qui fréquentent les universités montréalaises habitent à l'extérieur de l'île et se rendent sur leur lieu d'études en autobus, en métro, en train de banlieue ou encore en automobile. Afin d'assumer les coûts plus élevés reliés à un libreaccès régional au transport en commun, les frais imposés aux étudiants pourraient dépendre de leur lieu de résidence et des réseaux de transport en commun qu'ils utilisent.

2.1.3 Le transport actif

Complément essentiel à tout réseau de transport, le transport actif mérite d'être encouragé. Le vélo et la marche assurent flexibilité et efficacité à coûts minimes, facilitent l'accès notamment aux stations de métro et constituent des modes de transport bénéfiques pour la santé. Les personnes qui marchent ou qui utilisent le vélo pour se rendre au travail sont en général plus motivées et productives que leurs collègues, simplement grâce à l'activité physique qu'ils pratiquent quotidiennement. Ils sont également moins sujets au stress et à l'épuisement professionnel. De plus, selon le Groupe de promotion pour la prévention en santé⁴, une entreprise ayant mis en place des mesures visant l'adoption de saines habitudes de vie par ses employés peut diminuer ses primes d'assurance collective. Tant pour des questions de productivité, de santé publique, d'amélioration de la qualité de vie que de réduction de l'usage de l'automobile et des gaz à effet de serre qui y sont associés, le développement des infrastructures favorisant le transport actif présente des avantages indéniables pour l'ensemble de la société.

Prioriser les interventions de sécurisation pour les piétons

Les mesures visant à augmenter le confort et la sécurité des piétons, telles que prévues dans le Plan de transport, vont non seulement contribuer à faciliter le choix de la marche pour les déplacements de courte distance, mais vont également favoriser l'utilisation du transport en commun, en augmentant le sentiment de sécurité des usagers entre la station de métro ou l'arrêt d'autobus et leur destination finale. Dans cette perspective, certaines zones devraient être priorisés.

⁴ <http://www.gp2s.net>

Outre le centre-ville, où la concentration des activités explique en partie la présence accrue de piétons, **le Plan de transport devrait prévoir des interventions prioritaires aux abords des établissements de santé et des institutions scolaires.** En plus des feux à décompte numérique, la Ville devrait s'assurer que les trottoirs soient adaptés pour les personnes en fauteuil roulant et les poussettes. **L'accessibilité aux stations de métro pour ces mêmes clientèles devrait également se faire en priorisant d'abord les stations situées aux abords des institutions de santé.** Notons par exemple le cas de l'Hôpital Sainte-Justine où on constate régulièrement des parents y emmener difficilement leurs enfants dans une poussette, via la station de métro Université-de-Montréal. Des interventions visant à sécuriser et à faciliter l'accès au secteur au niveau de la marche et du transport en commun seraient de toute évidence les bienvenues.

Les pistes cyclables et leurs accès

Au niveau du vélo, il est enthousiasmant de prendre connaissance du tracé des nouvelles pistes cyclables proposées dans le Plan de transport. Cette décision audacieuse de doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans, combinée avec l'ensemble des mesures visant à favoriser l'utilisation du vélo, ne peut qu'être accueillie favorablement par la communauté montréalaise. L'augmentation du nombre de places de stationnement pour vélos, l'aménagement de stations pour vélos et le développement des navettes fluviales vont contribuer à consolider la place du vélo en tant que moyen de transport tout aussi écologique et économique qu'efficace. Encourager, faciliter et sécuriser son utilisation sera de toute évidence bénéfique du point de vue de l'objectif de réduction de l'utilisation de l'automobile.

Le développement annoncé des nouvelles pistes cyclables devrait toutefois se mettre en branle le plus rapidement possible. Le vélo prend une place de plus en plus importante à Montréal et les infrastructures doivent être en mesure de répondre à la demande sans cesse croissante. Autrement, un délai dans la construction des nouvelles pistes cyclables risque de ralentir l'augmentation souhaitée de l'utilisation du vélo et de favoriser une cohabitation souvent dangereuse entre cyclistes et automobilistes sur les rues et boulevards. La Ville doit reconnaître l'urgence d'accélérer le déploiement de son réseau cyclable.

Également, **les accès cyclables aux institutions générant une quantité importante de déplacements (comme les cégeps et les universités) devraient faire l'objet d'une attention particulière** afin d'assurer un parcours sécuritaire aux cyclistes jusqu'à leur destination finale. Une voie cyclable passant «à proximité» du campus principal d'une université ou d'un cégep n'est pas nécessairement suffisante pour permettre une utilisation sécuritaire du vélo par plusieurs centaines d'étudiants quotidiennement, si ceux-ci doivent traverser un boulevard achalandé pour terminer leur trajet. Le développement du tracé des pistes et de leurs accès devrait donc prendre en compte ces réalités et se faire en collaboration avec les institutions concernées afin d'aménager des accès sécuritaires aux pistes publiques directement sur le terrain des institutions.

La valorisation du vélo, au-delà des pistes cyclables

En complément aux nouvelles pistes cyclables, le soutien au développement des navettes fluviales constituerait une mesure innovatrice et agréable pour les cyclistes qui pourrait inciter les résidents de la Rive-Sud à venir travailler à Montréal en vélo. Des pistes cyclables longeant le fleuve Saint-Laurent existent tant à Montréal qu'à Longueuil, mais très peu de liens stables permettent présentement aux cyclistes de poursuivre leur trajet d'une rive à l'autre, à l'exception du Pont Jacques-Cartier et du métro, qui ne sont pas toujours des solutions très attrayantes et bien adaptées pour les cyclistes. Malheureusement, les navettes fluviales ne représentent pas actuellement une alternative efficace. Il serait donc pertinent **que la Ville de Montréal soutienne et subventionne leur développement afin qu'elles fonctionnent minimalement pendant les heures de pointe, dans le but de rejoindre les travailleurs.** Il s'agit d'une mesure qui permettrait d'augmenter l'impact des futures pistes cyclables de Montréal en rejoignant un plus grand nombre de cyclistes, au-delà des limites de l'île, tout en étant bénéfique pour l'industrie touristique du Vieux-Port.

Finalement, l'intérêt manifesté par la Ville dans le Plan de transport de développer un système de vélos en libre-service interpelle particulièrement les CGD, qui pilotent déjà un tel programme, s'adressant néanmoins seulement aux entreprises et institutions. Même si l'impact potentiel d'un système public et universel de vélos en libre-service ne se compare pas avec ce qui se fait actuellement au niveau des CGD avec le programme AccèsVélo, les résultats observés laissent entrevoir un succès réel pour un système à plus grande échelle. Seulement au centre-ville, plus de 3000 emprunts de vélos, répartis sur 24 sites, ont été effectués entre avril et novembre 2006, avec une flotte de 126 vélos⁵.

Parallèlement, plusieurs villes d'Europe ont déjà mis en place des systèmes de vélos en libre-service et une étude⁶ réalisée récemment par Voyagez Futé conclut en la faisabilité de l'implantation d'un tel système à Montréal, en s'inspirant du modèle actuellement en place dans les villes de Lyon et de Paris. Les CGD, dont deux sont des entreprises d'économie sociale, sauraient faire figure de partenaires constructifs pour la Ville dans l'implantation d'un tel système destiné aux citoyens, travailleurs et touristes des quartiers centraux de la métropole. D'autre part, le programme AccèsVélo des CGD pourrait constituer un complément intéressant au système public piloté par la Ville dans les secteurs que ce dernier ne desservirait pas.

2.1.4 Les péages, à la fois incitatif et mode de financement

La question des péages sur les ponts ceinturant l'Île de Montréal est souvent considérée comme controversée, compte tenu de l'impact concret que son implantation causerait pour un nombre très élevé de personnes. Le CGD de Côte-des-Neiges et Voyagez Futé reconnaissent que le principe d'un péage constituerait un incitatif majeur à l'utilisation du transport en commun et du covoiturage, tout en fournissant à la Ville des sommes précieuses à investir dans les différents chantiers du Plan de transport. Il s'agit également d'une formule qui cadre tout à fait avec une

⁵ Voyagez Futé. *Programme Vélos en libre-service - Bilan statistique 2006*. Montréal, 2006, p. 5.

⁶ Voyagez Futé. *Implantation d'un système de vélos en libre-service au centre-ville de Montréal*. Montréal, mai 2007.

vision pollueur-payeur. Toutefois, certaines questions doivent être considérées afin que les péages engendrent réellement la baisse de circulation automobile souhaitée et n'entravent pas la mobilité des couronnes vers le centre.

D'abord, **de tels incitatifs devront être mis en place parallèlement à une hausse de la capacité d'accueil des services métropolitains de transport en commun** (via une hausse de la fréquence de passage des trains et autobus, par exemple) afin de répondre à la hausse souhaitée de la demande. Autrement, il sera difficile d'opérer un transfert modal massif et durable vers le transport en commun si la compétitivité de celui-ci par rapport à l'automobile n'est pas suffisamment favorisée.

Il est également important **que les sociétés de transport dont les autobus empruntent les ponts de l'Île de Montréal soient exemptées de ces péages**. Cette charge financière risquerait sinon de se traduire par une hausse des tarifs pour les usagers, qui se verraient alors contraints d'assumer indirectement le coût des péages, même s'ils utilisent le transport en commun!

Par ailleurs, considérant que les lignes de trains de banlieue ne fonctionnent pas le soir et les fins de semaine (ou très peu, dans le cas de certaines lignes), il ne faudrait pas que les péages deviennent un frein à l'économie montréalaise en incitant les résidents de la périphérie à rester à l'extérieur de l'île pour leurs activités de loisir.

Des péages ceinturant l'Île de Montréal risquent de plus de favoriser le développement des parcs industriels situés en périphérie, parfois considérés comme étant plus facilement «accessibles» que Montréal. En plus de présenter des inconvénients évidents pour l'économie montréalaise, cet exode des entreprises vers l'extérieur de l'île ne contribuera aucunement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ces quartiers industriels sont généralement conçus en fonction d'y faciliter l'accès en automobile et demeurent souvent très peu accessibles en transport en commun. Bref, malgré l'attrait certain que peuvent représenter les péages et leur cohérence avec la vision du Plan de transport, il est primordial d'évaluer globalement l'ensemble des effets qui seraient engendrés par une telle mesure avant de prendre la décision d'y recourir.

2.2 L'accessibilité et la circulation au centre-ville de Montréal

Principal pôle d'activités de la région métropolitaine, le centre-ville de Montréal constitue le secteur autour duquel s'organisent les principaux axes de transport des personnes. L'accessibilité du centre-ville et la réduction de la circulation automobile qu'on y retrouve constituent le double-défi que doivent relever les décideurs en termes de développement global du réseau de transport. Le Plan de transport accorde avec justesse une attention particulière à cette zone névralgique de Montréal.

Un secteur où l'automobile n'a pas sa place

Dans cette perspective, toutes les mesures visant à réduire le nombre de places de stationnement au centre-ville (fortement desservi par le transport en commun) et à faciliter le

stationnement résidentiel dans les différents secteurs de l'île cadrent tout à fait avec les objectifs partagés par la Ville et les CGD de réduire l'utilisation de l'automobile en solo. La sécurisation des intersections pour les piétons, ainsi que l'élargissement de certains trottoirs risquent aussi de dissuader l'utilisation de l'automobile au centre-ville.

Le projet d'aménager des stationnements incitatifs à proximité des stations de métro plus éloignées du centre est également très pertinent. Implantées conjointement avec une bonne campagne de communication, ces nouvelles infrastructures favoriseront les déplacements intermodaux automobile-métro et augmenteront l'attrait du métro au-delà des personnes habitant à proximité d'une station. L'utilisation faite des stations Montmorency et Cartier à Laval sont un bon exemple de ce qui pourrait se faire ailleurs dans le réseau. Il peut en effet être attrayant pour les gens de laisser leur voiture dans un stationnement gratuit en amont du trafic automobile afin d'emprunter le métro, tout en conservant la flexibilité de l'automobile pour rentrer chez soi. Ces nouveaux stationnements pourront également servir de point de rencontre pour les covoitureurs montréalais.

Il importe toutefois **que Montréal insiste auprès de l'AMT pour que l'offre de stationnements incitatifs soit suffisante en amont de l'île** afin de limiter la circulation automobile sur l'île et l'utilisation des stationnements incitatifs montréalais par les clientèles de l'extérieur.

Le transport en commun, le moyen le plus efficace pour se rendre au centre-ville

Les nombreux projets de développement du réseau de transport en commun à Montréal laissent entrevoir une nette amélioration de la mobilité à l'intérieur de l'île. Le prolongement du métro dans l'arrondissement de Saint-Laurent et surtout celui dans l'est vers Anjou permettra de mieux desservir des bassins importants de population, actuellement isolés par l'absence d'infrastructure lourde de transport en commun desservant leurs quartiers. Particulièrement aux abords du prolongement prévu de la ligne bleue, le système d'autobus n'offre pas actuellement un service assez efficace pour être compétitif à l'automobile.

De la même façon, les lignes de tramway prévues sur l'avenue du Parc et sur le chemin de la Côte-des-Neiges faciliteront grandement les déplacements sur ces deux axes fortement achalandés du réseau d'autobus et mal desservis par le métro. Cette observation s'applique également aux cas des boulevards Pie-IX et Henri-Bourassa, où les voies réservées rapides pour autobus en site propre augmenteront significativement la capacité d'accueil du réseau et contribueront à rendre plus attrayante l'utilisation du transport en commun.

L'intégration des voies pour tramways sur le chemin de la Côte-des-Neiges devra se faire de façon à assurer une cohabitation harmonieuse avec la circulation automobile, particulièrement au niveau de l'intersection Queen Mary, ainsi qu'au nord du chemin Côte-Sainte-Catherine, où le nombre de voies de circulation diminue par rapport au sud. La présence du tramway, même s'il améliorera grandement la mobilité des personnes dans cet axe, ne doit pas pour autant causer une congestion routière chronique, qui risquerait d'affecter la qualité de vie des résidents du secteur.

Le train de banlieue de l'est, finalement, viendra desservir un secteur où l'offre de transport en commun est actuellement très déficiente et dont l'impact sur la circulation automobile montréalaise est très importante. Le trajet d'un résidant de la banlieue est de l'Île de Montréal (secteur de Repentigny) jusqu'au centre-ville engendre énormément de circulation sur les axes routiers de l'Île de Montréal. Le train de l'est permettra sans aucun doute de faire économiser temps et argent à ces personnes, tout en réduisant significativement les émissions de gaz à effet de serre et la circulation automobile dans la métropole.

D'un bureau à l'autre: la marche, le métro ou le tramway!

Pour ce qui est des déplacements relativement courts à l'intérieur du centre-ville, le réseau piétonnier sous-terrain présente déjà des avantages très intéressants, particulièrement pendant la saison hivernale, permettant aux piétons de se déplacer à l'abri des intempéries et de la circulation automobile. La volonté de la Ville de développer le réseau et d'améliorer sa signalisation présente un intérêt certain. Une meilleure signalisation et un plus grand nombre de destinations accessibles par les souterrains augmenteront l'attrait de la marche par rapport à l'automobile pour les déplacements courts, tout en favorisant l'intermodalité avec le métro et le tramway. Piétonner certaines rues du centre-ville contribuerait également à réduire l'utilisation de l'automobile dans ce secteur.

Outre la marche, le développement du tramway au centre-ville aura un impact formidable sur l'attrait du transport en commun, tant en heure de pointe qu'aux autres moments de la journée. En plus de faciliter les déplacements vers le Vieux-Montréal et le Vieux-Port, cette ligne de tramway affirmera la volonté de faire du centre-ville un secteur où le transport en commun a une place prioritaire. Le choix du boulevard René-Lévesque comme nouvel axe est-ouest de déplacements en transport en commun augmentera significativement la capacité du réseau, notamment en désengorgeant potentiellement le métro entre les rues Peel et Berri. Le tramway desservira également plus directement les destinations situées sur le boulevard René-Lévesque, tout en accordant une place de choix et très visible au transport en commun sur cet axe où l'automobile prend actuellement une place beaucoup trop importante. Les déplacements d'affaires pendant la journée seront ainsi grandement facilités.

Bref, les projets de la Ville de Montréal pour le centre-ville, tels qu'énoncés dans le Plan de transport, sont très encourageants et vont dans le sens des objectifs partagés par la Ville et les CGD. La réduction de l'utilisation de l'automobile en solo pour les déplacements reliés au travail et aux études passe par le développement d'alternatives efficaces et attrayantes. C'est par des actions concertées, tant au niveau de la gestion de la demande en entreprise et en institution qu'à celui du développement d'une offre et d'incitatifs suffisants en termes de modes collectifs et actifs de transport, que les objectifs de réduction de l'utilisation de l'automobile pourront être atteints. C'est pourquoi les CGD doivent plus que jamais être considérés comme des partenaires privilégiés et essentiels par la Ville de Montréal et ses arrondissements.

3. Les nécessaires précisions et améliorations à apporter au Plan de transport

Malgré toutes les mesures encourageantes évoquées dans la section précédente, certains aspects du Plan de transport laissent subsister quelques inquiétudes par rapport à l'atteinte des objectifs souhaités. D'autres propositions devraient par ailleurs être ajoutées dans l'optique de répondre le mieux possible aux besoins de la population de la région montréalaise en termes de déplacements et de qualité de vie.

3.1 La gestion de la demande en entreprise et la reconnaissance de l'expertise des Centres de gestion des déplacements

Les CGD ont réussi à développer depuis leur fondation l'expertise nécessaire à la réalisation de plans de gestion des déplacements. Ils peuvent ainsi s'avérer pour la Ville, les arrondissements et les villes liées, des partenaires fort utiles dans l'atteinte des objectifs du Plan de transport en ce qui a trait à la gestion de la demande. **Les arrondissements pourraient notamment faire appel à leur expertise afin de développer leurs plans de déplacement urbain.** Cette collaboration favoriserait à la fois un développement cohérent de ces plans, grâce au travail concerté à l'intérieur des CGD, ainsi qu'un soutien intelligent et constructif à ces organismes.

Par ailleurs, au-delà de l'idée de contraindre les employeurs regroupant plus de 100 employés à développer un plan de gestion des déplacements, les instances municipales devraient davantage accompagner les entreprises dans leur marche vers une gestion optimale de leurs déplacements, notamment en mandatant les CGD de réaliser cette tâche.

Cette collaboration conférerait à la Ville une image et un rôle beaucoup plus enviables que si elle se contentait d'imposer des obligations aux entreprises et favoriserait d'une manière très constructive la pérennité des CGD. La question à savoir comment cette collaboration entre la Ville et les CGD pourrait s'opérationnaliser est abordée dans le chapitre 4 de ce mémoire.

Enfin, **l'attention ne devrait pas se limiter aux grands employeurs, mais devrait également rejoindre les PME et les petits commerçants via divers regroupements, notamment les gestionnaires d'édifices, les centres d'achats, les sociétés de développement commercial (SDC), les associations d'avenues commerciales, etc.** Ces groupes constituent eux aussi des pôles d'emplois importants générant autant, sinon parfois plus, de déplacements qu'une compagnie d'une centaine d'employés. Les établissements comptant moins de 100 employés forment d'ailleurs près de 97% de l'ensemble des sociétés actives de la région métropolitaine de Montréal.⁷

Des mesures de covoiturage, par exemple, peuvent être implantées parmi les employés des différents commerces d'un centre d'achats ou d'une avenue commerciale. Des incitatifs visant à réduire l'utilisation de l'automobile seraient de toute évidence bénéfiques pour les secteurs

⁷ Statistiques Canada, Registre des entreprises, 2006.

commerciaux, où la circulation automobile est généralement dense, particulièrement les fins de semaine.

3.2 L'amélioration de l'offre de transport en commun

Les secteurs moins centraux et les employés aux horaires atypiques

Malgré l'ensemble des mesures qu'on retrouve dans le Plan de transport touchant à l'amélioration du service de transport en commun, la desserte des secteurs plus éloignés ou moins facilement accessibles ne semble pas suffisamment priorisée. Le développement des tramways et l'amélioration de l'efficacité du service d'autobus touchent principalement des secteurs où l'utilisation du transport en commun est déjà forte et où les mesures prévues serviront à augmenter le confort et la fiabilité du service au profit des personnes qui utilisent déjà le transport en commun.

Le Plan de transport devrait pourtant **accorder plus d'importance à l'amélioration de la desserte des secteurs importants d'emplois mal desservis par le transport en commun**, comme les parcs industriels de Saint-Laurent et de l'est de l'île. Il serait pertinent d'étudier plus spécifiquement la demande potentielle de ces secteurs, advenant une nette amélioration de l'offre et une réelle compétitivité du transport en commun par rapport à l'automobile. Les enquêtes Origine-Destination, de même que les sondages réalisés par les CGD dans les entreprises peuvent contribuer à réaliser cet exercice.

Suivant la même logique, **l'idée d'adapter les horaires et la fréquence de passage de certaines lignes d'autobus en fonction des horaires de travail des employés desservis par ces lignes mériterait d'être exploitée davantage**. Les heures de pointe actuelles, le matin et l'après-midi, ne sont pas toujours adaptées pour les employés aux horaires atypiques (de 6h à 14h ou de 7h à 15h) et pour ceux qui travaillent le soir ou la nuit. Il n'est pas avantageux pour ces personnes d'opter pour le transport en commun s'ils doivent attendre, deux fois par jour, l'autobus qui dessert leur lieu de travail, soit parce que la fréquence de passage est trop peu élevée ou que l'horaire de l'autobus n'est aucunement synchronisé avec leur horaire de travail. Le concept des navettes développées par la STM en partenariat avec certaines entreprises, à l'usage spécifique de leurs employés, aurait d'ailleurs avantage à être encouragé et appliqué à plus grande échelle.

La ligne d'autobus 129, dans le secteur Côte-des-Neiges, constitue un bon exemple où une intervention en ce sens mériterait d'être envisagée. Le circuit permet de desservir une clientèle importante de travailleurs et d'étudiants (Hôpital Général Juif, Hôpital Sainte-Justine, Université de Montréal, Collège Jean-de-Brébeuf, etc.), mais les sondages réalisés par le CGD de Côte-des-Neiges démontrent que sa trop faible fréquence de passage décourage son utilisation pour un grand nombre de répondants. Bien que la ligne bleue du métro soit en partie parallèle au trajet de la 129, la distance de marche entre les stations Côte-des-Neiges ou Université-de-Montréal et ces différentes institutions est souvent trop longue pour être parcourue quotidiennement. Si l'achalandage actuel ne semble pas justifier une hausse de la fréquence de passage, il semble

que celui-ci augmenterait significativement advenant une diminution du temps d'attente pour les usagers.

Le corridor Bonaventure et la desserte métropolitaine de la Rive-Sud

Au niveau de la desserte métropolitaine de l'Île de Montréal, le Plan de transport reconnaît la problématique du corridor Bonaventure et de la capacité d'accueil limitée du Terminus Centre-ville qui freine le développement de ce lien inter-rive important. À titre de solution, il est proposé notamment d'aménager une voie rapide en site propre de type SRB, d'aménager de nouveaux quais et d'ajouter des arrêts à proximité du Terminus Centre-ville pour les autobus provenant de la Rive-Sud. La question d'un système de train léger sur rails (SLR) est à peine soulevée.

Pourtant, les études que l'AMT a récemment rendues publiques concluent en la faisabilité d'un SLR dans l'axe du Pont Champlain jusqu'au Terminus Centre-ville et démontrent la très grande efficacité que représenterait un tel système, avec un temps de parcours de 13 minutes entre le Terminus Chevrier et le Terminus Centre-ville (alors qu'il faut compter près de 25 minutes dans les conditions actuelles), une fréquence de passage semblable à celle du métro, de même que des arrêts sur l'Île-des-Sœurs, à la Cité du multimédia et au Terminus Centre-ville.⁸

L'implantation d'un SLR rendrait nettement plus attrayante l'utilisation du transport en commun pour les résidents de la Rive-Sud et éliminerait de façon importante le nombre de voitures se rendant chaque jour sur l'Île de Montréal. **La Ville de Montréal devrait donc prendre clairement position en faveur de la réalisation du SLR puisqu'il s'agit d'un chantier à développer qui cadre tout à fait avec la vision qui soutient le Plan de transport.**

L'accessibilité aux trains de banlieue

Les trains de banlieue, de leur côté, constituent des compléments maintenant essentiels au réseau de transport en commun montréalais. L'étalement urbain cause une hausse des besoins en déplacement que les autobus et le métro ne peuvent plus combler. Toutefois, l'impact des trains de banlieue se limite presque essentiellement aux travailleurs du centre-ville qui ont un horaire de travail traditionnel (8h à 16h ou 9h à 17h). **La Ville devrait étudier avec l'AMT la possibilité d'étendre les horaires des trains de banlieue au-delà des heures de pointe afin d'augmenter l'accessibilité de l'Île de Montréal en transport en commun pour les travailleurs aux horaires atypiques, de même que pour les étudiants.**

Plusieurs entreprises offrent à leurs employés la possibilité d'opter pour des horaires flexibles afin de concilier travail et famille. Il serait pertinent que ces personnes aient accès au réseau de train de banlieue au même titre que leurs collègues qui travaillent de 9h à 17h et qu'ils ne soient pas contraints de se rendre au travail en voiture dès qu'ils modifient leur horaire. Cette mesure pourrait ultimement, si les horaires sont prolongés jusqu'en fin de soirée, stimuler l'économie

⁸ Agence métropolitaine de transport. *Études d'avant-projet d'un système léger sur rail (SLR). Rapport synthèse.* Montréal, 2007.

montréalaise en facilitant l'accès aux attractions de loisir du centre-ville (festivals, théâtres, restaurants, bars, etc.) pour les résidents des banlieues plus éloignées.

L'accessibilité aux gares de trains de banlieue est également une question qui mérite d'être soulevée. Au-delà des stationnements incitatifs, il y a lieu de s'assurer que le train puisse constituer le maillon d'une chaîne efficace de transport en commun entre le domicile et le lieu de travail ou d'études. Ainsi, il serait pertinent **d'étudier avec les organismes de transport concernés la possibilité d'assurer une correspondance fiable entre les autobus locaux et les trains de banlieue, de façon à minimiser les temps d'attente.** Ceux-ci constituent un facteur qui diminue considérablement l'attrait du transport en commun par rapport à l'automobile. Une correspondance fiable avec les autobus devrait également s'observer au niveau des gares de train situées sur l'Île de Montréal, particulièrement celles qui ne sont pas desservies directement par une station de métro.

De la même façon, il serait pertinent **d'évaluer l'impact potentiel des gares de train de banlieue situées non loin de pôles importants d'études ou d'emploi en adaptant les circuits d'autobus existants en conséquence ou en implantant de nouveaux.** Une telle gestion intégrée du système métropolitain de transport en commun pourrait avoir un impact notable sur la mobilité générale de la population. Par exemple, la demande actuelle et potentielle justifierait certainement l'implantation d'un circuit d'autobus express entre la gare Canora et le campus de l'Université de Montréal (à l'image du TRAINBUS 935 de l'AMT entre la gare Parc et le centre-ville).

En plus de permettre aux habitants du secteur de voyager rapidement entre leur quartier et le centre-ville aux heures de pointe, la gare Canora pourrait permettre à des centaines d'étudiants de l'Université de Montréal d'accéder à leur lieu d'études beaucoup plus rapidement en transport en commun. À plus long terme, la construction d'une gare souterraine en lien avec la station de métro Édouard-Montpetit (dont l'AMT entrevoit la mise en service en 2017⁹) augmenterait significativement la qualité de la desserte en transport en commun de l'université, de même que des secteurs avoisinants grâce à la correspondance avec le métro.

Ces différentes interventions auraient, selon le CGD Côte-des-Neiges et Voyagez Futé, un impact aussi important en termes de mobilité globale que plusieurs des interventions prévues dans le Plan de transport. Une attention particulière doit effectivement être accordée aux secteurs et aux clientèles moins «traditionnels» dans le développement des services de transport en commun. Pour que l'utilisation de ce mode de transport devienne une habitude de société, son accessibilité doit être facilitée pour tous.

3.3 La cohérence entre les actions

Certains éléments du Plan de transport semblent aller en contradiction avec les objectifs généraux qui y sont énoncés. Par exemple, **on remarque un manque de précision sur la**

⁹ Presse Canadienne. *Deux nouvelles gares pour la ligne du train vers Deux-Montagnes?* Cyberpresse. 29 juin 2007. En ligne. <http://www.cyberpresse.ca/article/20070629/CPACTUALITES/70629012/-1/CPACTUALITES>

question de la tarification du transport en commun, alors qu'on devrait retrouver des orientations claires dans le document.

L'idée, discrètement évoquée, d'imposer un tarif plus élevé pour le métro et les autobus de la STM aux usagers de la zone 2 semble incompatible avec les orientations du Plan de transport et risquerait de réduire l'impact des mesures visant à favoriser l'utilisation du transport en commun par les résidents de l'Île de Montréal. Cet «ajustement tarifaire» créerait une iniquité entre les Montréalais des quartiers centraux et ceux de la périphérie et serait de toute évidence interprété par ces derniers comme une hausse de tarif injustifiée. Il s'agit d'une mesure qui risquerait d'inciter les résidents de l'île, contrairement à ce qui est recherché, à se rendre au centre-ville en voiture, plutôt que de la laisser dans un des stationnements incitatifs prévus en zone 2 pour faire le reste du trajet en métro.

Le réseau routier et le camionnage: prudence

Les différentes mesures touchant à l'amélioration du réseau routier doivent être l'occasion d'accorder une place centrale au transport en commun et au covoiturage, dans les axes à fort achalandage. Cette orientation n'est pas suffisamment précisée dans le Plan de transport et le développement prévu des routes risque de faciliter l'utilisation de l'automobile, ce qui va à l'encontre des objectifs recherchés. De plus, les besoins de l'industrie du camionnage ne doivent pas servir de prétexte à une amélioration du réseau routier qui facilitera les déplacements automobiles.

La gestion du transport des marchandises doit en effet elle aussi respecter les mêmes principes qui guident les mesures du Plan de transport favorisant les transports collectifs et actifs. La réduction des émissions de gaz à effet de serre, du bruit et des autres désagréments causés par le transport routier doivent guider autant que possible les politiques de la Ville en matière de transport des marchandises. Ainsi, **Montréal devrait chercher à favoriser le transport de marchandises par train, plutôt que par camion, à l'arrivée et au départ de son territoire pour les déplacements de longue distance.** Cela permettrait de minimiser le trafic routier tout en réduisant les désagréments liés à la circulation des poids lourds sur les grandes artères de l'Île de Montréal.

Pour ce qui est de la livraison par camion jusqu'au client, le Plan de transport précise que la Ville entend contrôler les horaires et les aires de livraison en camion à l'intérieur de certains périmètres, dont le centre-ville. Il serait toutefois pertinent de fournir davantage de précisions sur cette mesure, en spécifiant notamment quels autres secteurs de l'agglomération seraient touchés par un tel contrôle.

Objectifs chiffrés et budget de réalisation à court terme, les grands absents

Les grands absents du Plan de transport sont malheureusement les objectifs chiffrés. Le document ne propose aucun objectif clair au niveau de la réduction du nombre de déplacements automobiles à Montréal. Le seul objectif quantifié est celui de l'augmentation de 8% en 5 ans de

l'achalandage dans les transports en commun, qui est simplement une reprise de l'objectif visé par la *Politique québécoise du transport collectif*, un objectif qui ne fait que projeter la tendance actuelle à l'augmentation des déplacements. Pendant que l'achalandage dans le transport en commun augmentera de 8%, de combien l'utilisation de l'automobile augmentera-t-elle de son côté? **Le Plan de transport devrait aller au-delà de cette cible et énoncer des objectifs clairs et quantifiables au niveau de l'évolution des parts modales du transport en commun, des transports actifs, du covoiturage et de l'automobile en solo sur l'Île de Montréal.** Les CGD et le ministère des Transports développent d'ailleurs des outils pour mesurer les changements d'habitudes de déplacement des personnes (taux d'émission de gaz à effet de serre, évolution des parts modales, etc.).

Le Plan de transport propose une évaluation détaillée des coûts de chacune des mesures qui y sont proposées. Toutefois, l'absence d'un budget de réalisation permettant la mise en œuvre de certains des chantiers à court terme est inquiétante. La Ville ira-t-elle de l'avant avec les projets prioritaires qu'elle est en mesure de réaliser elle-même ou se contentera-t-elle d'attendre l'arrivée d'argent neuf? Si elle souhaite susciter la collaboration des gouvernements pour les projets de plus grande envergure comme les prolongements du métro, **Montréal devrait donner l'exemple et démontrer son désir ferme de voir se réaliser la vision soutenue par le Plan de transport dans les délais prévus en mettant en œuvre certains de ses chantiers prioritaires dès l'adoption du Plan de transport.** L'amélioration des services de la STM (chantier 5), l'implantation d'un réseau de transport rapide par autobus en site propre (chantier 8), l'implantation de mesures prioritaires pour autobus (chantier 9), l'instauration de plans de gestion des déplacements (chantier 10), le développement du réseau cyclable de Montréal (chantier 13), la mise en œuvre de la *Charte du piéton* (chantier 14) et la création de quartiers verts (chantier 16) constituent les mesures que la Ville devrait prioriser et mettre en œuvre le plus rapidement possible.

Afin de coordonner l'ensemble des actions de la Ville dans la réalisation de son Plan de transport avec celles des autres acteurs en transport de la région métropolitaine, **Montréal devrait préconiser la mise sur pied d'une table de concertation des transports pour la région de Montréal.** L'objectif serait à la fois de concerter les interventions pour éviter la concurrence et le dédoublement, ainsi que de s'assurer que les organismes qui interviennent auprès des utilisateurs soient consultés. Ainsi, les participants à cette table pourraient être le MTQ, l'AMT, la STM, le RTL et la STL, de même que les organismes jouant un rôle notable en matière de transport, tels que les CGD et les associations de promotion du transport durable (qui représentent notamment cyclistes, covoitureurs et utilisateurs du transport en commun).

C'est via une telle concertation et une vision partagée du transport dans la région métropolitaine, axée sur les principes de développement durable, que les objectifs du Plan de transport pourront être atteints.

4. Le développement des Centres de gestion des déplacements

La Ville de Montréal reconnaît dans son Plan de transport la contribution concrète que représente le travail des CGD au niveau de la gestion de la demande au sein des entreprises et institutions. Le chantier 10 du Plan de transport est d'ailleurs consacré au développement de plans de gestion des déplacements à plus grande échelle sur le territoire de l'agglomération. Afin d'assister les employeurs dans leurs efforts, la Ville entend même «implanter d'ici 2008 des Centres de gestion des déplacements dans tous les secteurs de l'agglomération de Montréal [et de consacrer à ce projet] un montant annuel de 2 M\$»¹⁰. Les CGD se réjouissent donc des intentions de la Ville et désirent exprimer leur avis sur la façon dont ce développement aurait avantage à se réaliser.

Depuis cinq ans, les quatre CGD existants (dont trois sont présentement opérationnels) ont développé une solide expertise, ont tissé de nombreux liens avec les acteurs locaux et ont acquis une stabilité de fonctionnement grâce aux nombreux contrats qu'ils ont signé avec les entreprises et institutions de leurs territoires. Leur travail a d'ailleurs généré de très bons résultats. Les principales réalisations de chacun des CGD sont résumées ci-dessous:

- **CGD de Côte-des-Neiges:**
 - Implantation d'un programme allégo au Centre de santé et de services sociaux de la Montagne (CSSS de la Montagne) pour 900 employés en avril 2007;
 - Implantation d'un programme de vélos en libre service au CSSS de la Montagne (186 prêts à l'été 2006);
 - Implantation d'un programme allégo au CHU Sainte-Justine (4800 employés) dont le démarrage est prévu en septembre 2007.

- **CGD de DESTL (Saint-Laurent):**
 - Implantation et suivi de 6 programmes de covoiturage dans 6 entreprises et institutions depuis 2003 pour plus de 2500 employés;
 - Implantation à l'arrondissement de Saint-Laurent du programme AccèsVélo de vélos en libre-service (186 prêts à l'été 2005 et 290 à l'été 2006) et d'un programme de promotion du transport collectif (185 commandes de titre de transport de novembre 2005 à juin 2007);
 - Représentation des besoins d'environ 50 entreprises et institutions auprès des instances concernées en vue d'améliorer l'accès aux transports alternatifs (maintien d'une ligne d'autobus en dehors des heures de pointe, implantation d'un service de taxi collectif, aménagement d'un abribus et d'un trottoir, implantation de places de stationnement réservées à l'autopartage, etc.).

- **Voyagez Futé (centre-ville):**
 - Accompagnement de 21 entreprises et institutions du centre-ville qui regroupent 51 sites d'emplois et environ 200 000 employés;

¹⁰ Ville de Montréal. *Réinventer Montréal. Plan de transport 2007. Document de consultation.* Montréal, 2007, p. 92.

- Implantation de programmes de vélos en libre-service dans 17 de ces entreprises (3220 emprunts en 2005, 3053 en 2006);
- Implantation d'un programme allégo dans 13 de ces entreprises et institutions.

Dans le contexte actuel, où l'intérêt et les besoins pour les modes de transport alternatifs à l'auto-solo sont en croissance, les CGD entrent dans une phase d'expansion et d'intensification de leurs activités. La solution proposée par la Ville pour répondre à cette hausse anticipée de la demande pour les services des CGD, qui consiste en l'implantation de nouveaux CGD sur le territoire de l'agglomération, ne semble toutefois pas cohérente avec la reconnaissance de l'expertise développée par les CGD existants.

La stratégie de la Ville devrait plutôt s'arrimer avec la volonté des CGD d'étendre leurs territoires d'intervention progressivement à l'ensemble de l'Île de Montréal. L'objectif est de faire bénéficier les entreprises et institutions de l'agglomération de la même expertise et des mêmes programmes et outils développés depuis cinq ans qui ont fait leurs preuves sur les territoires de Côte-des-Neiges, de Saint-Laurent et du centre-ville.

Le développement du territoire d'intervention de chacun des CGD devrait ainsi se faire en fonction de la similitude des territoires et autant que possible, via des territoires limitrophes. Concrètement, les CGD ont convenu d'une méthode de répartition du territoire prenant en compte les critères suivants:

- Le type de secteur (industriel, tours à bureaux, institutionnel, commercial, résidentiel) afin de les regrouper en fonction des caractéristiques urbaines et des densités similaires;
- La dynamique des transports (présence du métro, du train, de pistes cyclables, d'un réseau de nuit et du maillage du réseau) afin de favoriser le développement de solutions de transport communes à un secteur;
- Le potentiel de clientèles (nombre d'entreprises de 50 à 150 employés, de 151 à 300 et de 301 et plus) afin d'évaluer la quantité de mesures applicables, de visualiser les éventuelles retombées pour les CGD et ainsi de répartir le territoire équitablement entre les CGD;
- La proximité et l'affinité géographique des secteurs afin d'éviter les incohérences géographiques et d'assurer un sentiment d'appartenance des entreprises et institutions vis-à-vis du territoire considéré;
- Les liens existants avec les acteurs économiques locaux (tels que les commissaires au développement économique, les Sociétés de développement commercial) et les instances municipales (arrondissements) afin de faciliter l'intégration des CGD dans le milieu local et le recrutement de nouvelles clientèles.

Ainsi, l'expérience acquise par chacun des CGD dans son arrondissement pourra être mise à profit sur un territoire présentant des problématiques similaires. Le partage ci-dessous est d'ailleurs déjà effectif d'un commun accord entre les CGD. Concernant les autres arrondissements et villes liées, les discussions sont en cours:

- **CGD Côte-des-Neiges:** Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grace, Outremont, Mont-Royal, Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, Rosemont–La Petite-Patrie.

- **CGD de DESTL:** Saint-Laurent, Lachine, Dorval, Pointe-Claire, Pierrefonds-Roxboro, Dollard-des-Ormeaux, Beaconsfield, Kirkland, Baie-d'Urfé, Sainte-Anne-de-Bellevue, L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève, Senneville, LaSalle, Montréal-Ouest, Hampstead, Côte Saint-Luc.
- **Voyagez Futé:** Ville-Marie, Sud-Ouest, Plateau-Mont-Royal, Verdun, Westmount.
- **CGD de l'Est:** Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles, Montréal-Est, Anjou, Saint-Léonard, Montréal-Nord.

Une telle répartition des différents secteurs de l'agglomération permettrait donc à l'ensemble des entreprises et institutions de l'île de profiter également de l'expérience partagée par les CGD existants, de faciliter la coordination des actions, d'assurer l'équité dans la qualité et la tarification des services offerts (une grille tarifaire a d'ailleurs été élaborée conjointement par tous les CGD de Montréal) et d'éviter les dépenses inutiles associées à l'implantation de nouveaux CGD qui risqueraient de s'avérer non-viables. Le seuil de rentabilité pour un nouveau CGD s'appropriant un certain territoire est en effet plus élevé que lorsqu'un CGD existant décide d'offrir ses services sur ce même territoire. Les dépenses normales de fonctionnement (local, mobilier, matériel informatique) reliées à l'existence de l'organisme, dans le premier cas, n'ont pas à être assumées en double dans le deuxième cas.

Il n'en demeure pas moins qu'en fonction de la situation et du besoin, il n'est pas exclu que d'autres CGD puissent voir le jour, advenant une demande qui grandirait trop vite pour que les CGD existants puissent y répondre adéquatement. L'idée de créer des annexes aux CGD existants pourrait alors être considérée, afin de faciliter le partage de l'expertise et des ressources.

Au niveau du financement, les CGD estiment en conséquence que **les sommes que Montréal entend investir dans le développement des CGD devraient servir davantage à renforcer et à bonifier les structures et les équipes de travail actuelles qu'à implanter de nouveaux organismes qui auraient tout à développer**. C'est l'occasion de donner aux CGD, dont deux sont des entreprises d'économie sociale, les moyens et la stabilité financière nécessaire pour poursuivre leur travail et étendre leurs territoires d'intervention, dans la perspective d'atteindre les objectifs du Plan de transport en matière de gestion de la demande sur l'ensemble du territoire de l'agglomération. Bien que la mission première des CGD touche essentiellement au domaine du transport, les bénéfices visés affectent tant l'amélioration de la qualité de vie des citoyens que le développement économique¹¹.

Toutefois, un financement récurrent contribuant significativement à assurer la viabilité des CGD ne devrait pas pour autant justifier que les CGD soient requis d'offrir leurs services gratuitement aux entreprises. Le fait de signer un contrat et de payer pour les services reçus responsabilise l'entreprise ou l'institution dans sa démarche et favorise la réalisation complète des différentes mesures du programme allégo. La subvention accordée par le ministère des Transports¹² s'avère

¹¹ Voir: Chambre de commerce du Montréal métropolitain. *Transport en commun: un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal*. Montréal, 2004.

¹² 50% des coûts d'évaluation, d'implantation et de suivi du programme, jusqu'à concurrence de 25 000\$.

de plus un incitatif important pour encourager les entreprises à s'engager dans un programme de gestion de la demande.

Un financement récurrent accordé par la Ville de Montréal assurerait finalement la viabilité des CGD, leur permettrait de développer et d'offrir leurs services à un plus grand nombre d'entreprises et consoliderait leur place en tant que partenaires majeurs de la Ville de Montréal dans l'atteinte des objectifs du Plan de transport. Un changement durable des comportements en matière de déplacements passe notamment par une gestion intégrée et efficace de la demande en entreprise. C'est ce que font les CGD depuis plus de cinq ans et leur donner les moyens de poursuivre leur travail constitue le soutien concret que la Ville pourrait leur accorder.

5. Conclusion

En développant son premier Plan de transport, la Ville de Montréal a adopté une vision claire de l'avenir de la métropole. L'objectif de réduire les inconvénients liés à l'usage de l'automobile en augmentant l'utilisation des transports collectifs et actifs fait appel aux principes de développement durable et de gestion efficace de la demande en transport.

Les nombreux chantiers proposés par la Ville deviendront dans cette perspective un apport important à l'évolution des comportements en matière de déplacements, en donnant aux gens des moyens accessibles, fiables et sécuritaires de se déplacer autrement qu'en automobile.

L'atteinte des objectifs fixés par le Plan de transport doit constamment demeurer la vision qui anime et justifie le développement des différentes mesures qu'on y retrouve. Les cibles se doivent d'être claires et quantifiables, afin d'évaluer précisément l'évolution de la situation en fonction des objectifs adoptés. Ceux-ci doivent également imposer une cohérence entre les différentes actions à entreprendre pour ainsi maximiser le succès global des interventions.

En complément à une amélioration des services de transport en commun, ainsi qu'au développement et à la sécurisation des réseaux cyclables et pédestres, le Plan de transport reconnaît finalement la gestion de la demande comme une composante essentielle d'une stratégie globale de modification des habitudes de transport des personnes. Le souhait manifesté de voir se multiplier les plans de gestion des déplacements en entreprise constitue une reconnaissance de l'utilité et de l'efficacité du travail que les CGD effectuent depuis plus de cinq ans.

Ainsi, la recherche à plus grande échelle des résultats obtenus jusqu'à présent dans les secteurs principaux d'intervention des CGD passe d'abord par une consolidation des acquis. L'implantation du principe de gestion de la demande en entreprise sur l'ensemble du territoire de l'agglomération doit se traduire non pas par l'ouverture de nouveaux CGD, mais par l'augmentation nécessaire des ressources des CGD existants afin de favoriser l'expansion de leurs activités et le développement de leurs territoires d'intervention.

Le développement d'un cadre financier adéquat, permettant la viabilité à long terme des CGD, et l'ouverture des arrondissements et villes liées à des partenariats constructifs avec ceux-ci sont autant de mesures qui contribueront à atteindre les objectifs de la Ville en matière de gestion de la demande en entreprise et à réduire de manière durable la dépendance à l'automobile dans la métropole.

L'expertise développée, les équipes bâties et les résultats obtenus par les quatre CGD de l'Île de Montréal doivent être reconnues et figurer au cœur de la stratégie de la Ville en matière de transport, en continuité avec la vision qui a mené à l'élaboration du Plan de développement durable et du Plan de transport. Le développement économique, la qualité de vie des Montréalais et les principes du développement durable constituent les préoccupations premières des CGD.

Annexe : Tableau récapitulatif des recommandations

DOMAINES D'INTERVENTION	RECOMMANDATIONS
Gestion de la demande	<ul style="list-style-type: none"> • Proposer les services d'un CGD à toute entreprise, institution et promoteur de qui la Ville entend exiger un plan de gestion des déplacements. (page 3) • Ne pas limiter le développement de plans de gestion des déplacements aux grands employeurs, mais rejoindre également les petites entreprises, via leurs divers regroupements. (page 13)
Stationnement	<ul style="list-style-type: none"> • Prioriser l'aménagement d'installations sécuritaires pour les vélos et l'implantation de places de stationnement réservées aux covoitureurs, même lorsque le site est bien desservi par le transport en commun. (page 4) • Favoriser l'implantation de places de stationnement dédiées à l'autopartage à proximité des projets concernés par une limitation réglementaire du nombre de places de stationnement. (page 4) • Considérer l'implantation d'un système de vignettes universelles pour identifier les équipages de covoitureurs et contrôler les espaces de stationnement leur étant réservés. (page 4) • S'assurer que le montant de la prime offerte dans le cadre d'un incitatif de type «parking cash out» soit suffisamment attrayante pour encourager significativement l'utilisation d'autres moyens de transport que l'automobile. (page 5) • Implanter le «parking cash out» prioritairement dans les secteurs bien desservis par le transport en commun. (page 5)

Transport en commun (offre de service)	<ul style="list-style-type: none"> • Réaliser le plus rapidement possible les projets de voies réservées pour autobus en site propre au niveau des boulevards Pie-IX et Henri-Bourassa. (page 6) • Soutenir et subventionner le développement des navettes fluviales afin qu'elles fonctionnent minimalement pendant les heures de pointe. (page 9) • Intégrer les voies pour tramways sur le chemin de la Côte-des-Neiges de façon à assurer une cohabitation harmonieuse avec la circulation automobile et ainsi éviter une congestion routière chronique dans ce secteur. (page 11) • Améliorer la desserte des secteurs importants d'emplois actuellement mal desservis par le transport en commun. (page 14) • Adapter les horaires et la fréquence de passage de certaines lignes d'autobus en fonction des horaires de travail des employés desservis par ces lignes. (page 14) • Adopter une position claire en faveur de l'implantation d'un SLR dans l'axe du Pont Champlain. (page 15) • Étudier avec l'AMT la possibilité d'étendre les horaires des trains de banlieue au-delà des heures de pointe. (page 15) • Augmenter l'impact des gares de train de banlieue pour desservir les pôles importants d'emplois ou d'études en adaptant les circuits d'autobus existants ou en implantant de nouveaux. (page 16)
Transport en commun (accessibilité)	<ul style="list-style-type: none"> • Insister auprès de l'AMT pour que l'offre de places de stationnements incitatifs soit suffisante en amont de l'île. (page 11) • Étudier avec les organismes de transport concernés la possibilité d'assurer une correspondance fiable entre les autobus locaux et les trains de banlieue, de façon à minimiser les temps d'attente. (page 16)
Transport en commun (tarification)	<ul style="list-style-type: none"> • Considérer l'implantation du libre-accès au transport en commun pour les étudiants universitaires dans une perspective régionale afin de rejoindre l'ensemble des étudiants qui fréquentent les universités montréalaises. (page 7) • Adopter des orientations claires au niveau de la tarification du transport en commun et abandonner l'idée d'imposer un tarif plus élevé pour le métro et les autobus en zone 2. (pages 16-17)
La marche	<ul style="list-style-type: none"> • Sécuriser prioritairement les trottoirs et les intersections aux abords des établissements de santé et des institutions scolaires, notamment pour les poussettes et les personnes en fauteuil roulant. (page 8) • Faciliter l'accès aux stations de métro situées près des établissements de santé pour les poussettes et les personnes en fauteuil roulant. (page 8)

<p>Le vélo</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Concrétiser le plus rapidement possible le développement des pistes cyclables projetées. (page 8) • Favoriser le développement d'accès cyclables sécuritaires aux institutions générant une quantité importante de déplacements (comme les cégeps et les universités). (page 8)
<p>Le réseau routier et le transport des marchandises</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Profiter des travaux sur le réseau routier pour accorder une place centrale au covoiturage et au transport en commun dans les axes à fort achalandage. (page 17) • Favoriser le transport des marchandises par train, plutôt que par camion, à l'arrivée et au départ du territoire montréalais pour les déplacements de longue distance. (page 17)
<p>Le financement, les objectifs et la réalisation du Plan</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Proposer des objectifs quantifiés au niveau de la diminution de l'offre et de la tarification du stationnement. (page 5) • Implanter des péages sur les ponts ceinturant l'île parallèlement à une hausse de la capacité d'accueil des services métropolitains de transport en commun et exempter les sociétés de transport de ces péages. (page 10) • Énoncer des objectifs clairs et quantifiables au niveau de l'évolution des parts modales du transport en commun, des transports actifs, du covoiturage et de l'automobile en solo sur l'Île de Montréal. (page 18) • Mettre en œuvre certains des chantiers prioritaires du Plan de transport dès son adoption. (page 18) • Préconiser la mise sur pied d'une table de concertation des transports pour la région de Montréal. (page 18)
<p>Le développement des CGD</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Faire appel à l'expertise des CGD pour assister les arrondissements dans le développement de leurs plans de déplacement urbain. (page 13) • Plutôt que d'implanter de nouveaux CGD, favoriser la croissance des CGD existants via l'agrandissement de leurs territoires d'intervention. (page 20) • Utiliser les sommes prévues pour le financement des CGD pour renforcer et bonifier les structures et les équipes de travail actuelles, plutôt que pour implanter de nouveaux organismes qui auraient tout à développer. (page 21)

**VOYAGEZ
FUTÉ**



CGD 
CDN
CENTRE DE GESTION DES DÉPLACEMENTS
DE CÔTE-DES-NEIGES