

Annexe 1

Chantier 3

Moderniser le matériel roulant et les équipements du métro de Montréal

Les équipements fixes du métro.

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

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

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

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

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

Annexe 2

Chantier 3

Moderniser le matériel roulant et les équipements du métro de Montréal

Le matériel roulant.

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

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

Annexe 3

L'analyse des chantiers qui réinventent Montréal

Chantier 5

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

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

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

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

Chantier 8

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

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

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

Le transport en commun doit améliorer l'environnement

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

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

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

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

Chantier 9

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

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

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

Annexe 4

Considérations environnementales relatives au Plan de transport de Montréal

Les engagements relatifs aux émissions de gaz à effet de serre

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

Le cas particulier du Québec

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

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

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

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

Efficacité des modes de transport des personnes; trajets urbains

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

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

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

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

Amélioration de la qualité de l'air à Montréal

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

Baisses des émissions de gaz à effet de serre

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

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

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

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

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

Paramètres utilisés pour les estimations

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

= 1 289 000 km/an

Paramètres pour les automobilistes qui passent au transport public

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

Paramètres pertinents à l'ensemble des réseaux d'autobus

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

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

Annexe 5

Les coûts et le financement

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

Coûts des 21 chantiers de Montréal

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

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

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

Les apports financiers requis

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

Tableau 13
Besoins financiers annuels
(en millions de dollars)

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

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

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

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

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

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

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

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

Sources de financement

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

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

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

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

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

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

Les principes d'établissement de nouveaux modes de financement

Parmi les principes avancés, on trouve

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Annexe 6

Le Plan de transport de Montréal situé dans le contexte régional

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

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

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

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

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

³ D.J.M.A. ou débits journaliers moyens annuels sur les ponts et autoroutes de l'île de Montréal (2004),

http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/regions/montreal/carte_debit2004.pdf

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

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

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

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

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

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

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