

TRANSPORT 2000 QUÉBEC

Mémoire relatif au
« Portrait et diagnostic »

Plan de transport de la Ville de Montréal

Présentation de l'Association

à la Commission permanente du conseil
sur le transport, la gestion des infrastructures et
l'environnement

Ville de Montréal

Montréal

Le 18 août 2005

Président du conseil d'administration

Jean Léveillé

Rédaction

Justin Bur
Paula Négron-Poblete
Normand Parisien

Révision

Pierre E. Lachapelle

PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL
Portrait et diagnostic
Mémoire de Transport 2000 Québec
Août 2005

L'Association Transport 2000 Québec est un organisme à but non lucratif voué à la promotion du transport collectif, dans la perspective du développement durable et du mieux-être des communautés. L'Association, active depuis 1977, jouit d'une bonne visibilité médiatique et d'une crédibilité solide dans le milieu associatif et auprès de la population. D'autres instances de Transport 2000 sont présentes dans les autres régions du Canada, en Grande-Bretagne, et en Côte d'Ivoire.

Transport 2000 remplit le rôle du porte-parole de l'utilisateur du transport en commun. C'est dans cette optique que l'Association a préparé ce mémoire. Les questions reliées au transport des personnes sont donc au cœur de nos préoccupations.

Transport 2000 se réjouit de la vision globale du Plan de transport de Montréal, qui vient rejoindre dans une très large mesure les positions de l'Association. Notre intervention vise à mettre en lumière des éléments qui mériteraient d'être améliorés.

Premièrement, malgré les difficultés d'exploitation des dernières années, le système de transport en commun doit poursuivre et même accélérer son développement. Des investissements considérables sont nécessaires, d'abord pour combler les lacunes des dix dernières années, ensuite pour augmenter la capacité du système et la qualité du service. Si Montréal doit prendre le virage du transport en commun, prendre le métro, le train, le tram, ou l'autobus doit devenir une évidence, tellement c'est simple et agréable de le faire. Dans un contexte où les ressources sont limitées, nous proposons que la simple mobilité de la population ne soit pas considérée le critère pour guider les investissements, mais plutôt l'amélioration de l'accessibilité des voyageurs aux principales zones d'emploi et aux grands équipements.

Ensuite, pour atteindre les objectifs du Plan de transport, il sera nécessaire de réduire la place de l'automobile dans la ville. Un virage transport en commun permettra à plus de personnes de satisfaire leurs besoins de déplacements, tout en entraînant à terme une diminution du nombre de véhicules qui circulent en ville, et donc une diminution de l'espace nécessaire à l'usage de l'automobile individuelle. La suite de notre mémoire offre des pistes de réflexion sur ces deux sujets.

Faisons une dernière remarque d'ordre général. Le *Portrait et diagnostic*, au chapitre 9, fait état de la complexité des différents champs de compétence des acteurs dans le secteur des transports et de la difficulté d'obtenir le financement nécessaire au développement et à l'exploitation des services de transport. Ceci est effectivement le cas, mais la difficulté de la tâche à accomplir ne doit pas servir de prétexte pour abdiquer. C'est la Ville de Montréal qui a la responsabilité de prendre le leadership, pour réunir les divers acteurs métropolitains derrière des buts communs. Tous les documents pertinents – le Plan

d'urbanisme de la Ville, son Plan de transport, le Schéma d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal, le Plan stratégique de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), et le Plan de gestion des déplacements du Ministère des transports – devraient idéalement se renforcer mutuellement, et c'est la Ville qui a un rôle déterminant à jouer pour obtenir cette harmonisation. C'est la Ville qui doit militer auprès des gouvernements québécois et canadien pour assurer un soutien adéquat à l'exploitation et au développement du réseau. C'est la Ville et sa Société de transport qui doivent être prêtes à transporter de nouveaux voyageurs venus de partout dans la région. C'est à vous, mesdames et messieurs les élus municipaux, à tracer les plans du réseau futur, qui fera du transport en commun le véritable moyen de transport privilégié de la ville et de sa région.

Favoriser l'accessibilité des personnes aux principales zones d'emploi et aux grands équipements, plutôt que la simple mobilité

D'après le document *Portrait et diagnostic du plan de transport de Montréal*, la Vision du Plan de transport consiste à

« assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs » (p. 4)

Bien que la mobilité soit une condition importante dans une ville comme Montréal, avoir comme vision « d'assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais » constitue en soi une impossibilité, car les besoins de mobilité de tous les habitants d'une ville sont trop diversifiés pour être assurés par une seule institution. Toutefois, la Ville de Montréal peut facilement « réduire la dépendance à l'automobile » et favoriser « un usage accru du transport en commun et des transports actifs » en misant davantage sur l'accessibilité que procure le transport en commun et sur les conditions sous lesquelles se fait la mobilité.

Le choix d'un mode de déplacement est fait en fonction des avantages et des contraintes que présente chaque option. La Ville peut ainsi favoriser l'utilisation du transport en commun pour les déplacements vers certaines zones d'activité, en assurant une meilleure accessibilité et des conditions de mobilité plus avantageuses en transport en commun qu'en automobile¹. Les axes qui permettent d'accéder à d'importantes zones d'activités sont particulièrement intéressants, car ils engendrent un achalandage important qui justifie une très bonne fréquence (exemple : la ligne d'autobus 165 le long de Côte-des-Neiges, ou bien la ligne 80 le long d'avenue du Parc) : plus il y aura un service fréquent et plus grand sera le potentiel de mobilité des usagers. Dans le cas des circuits d'autobus desservant des zones où la faible densité ne permet pas une forte fréquence de passage à l'arrêt, il faudra se rabattre sur des améliorations qui rendent l'attente « plus agréable » : horaires de passage précis, mobilier urbain adéquat, etc.

¹ La modalité de ces déplacements (métro, autobus, train léger, taxi collectif, etc.) devra être déterminée par la suite en fonction de l'achalandage que ces activités engendrent.

Arrimer le Plan de transport au Plan d'urbanisme

Afin que le réseau de transport en commun assure les besoins d'accessibilité des montréalais, il est nécessaire que le Plan de transport s'arrime étroitement au Plan d'urbanisme. Si les gens se déplacent, c'est avant tout parce que leur présence est requise ailleurs : au travail, à l'université, au supermarché, à la salle de spectacles, etc. Assurer l'accessibilité aux principales zones d'activité de la ville permettra notamment de soutenir l'économie montréalaise ainsi que de s'intégrer de manière harmonieuse à l'espace urbain, deux éléments fondateurs qui relient le transport et les activités humaines sur le territoire.² Dans sa vision, la Ville prévoit que le réseau de transport en commun a la capacité de « desservir les pôles économiques » (p. 5), Transport 2000 considère que le réseau de transport en commun doit non seulement permettre l'accessibilité aux pôles économiques, mais à tous les secteurs d'emplois considérés dans le Plan d'urbanisme : les divers secteurs d'affaires et de commerce, les secteurs institutionnels, les secteurs d'entreprises, les secteurs d'emploi diversifiés, les secteurs industriels (voir la carte 2.4.1 « Le schéma des secteurs d'emploi » de la version préliminaire du Plan d'urbanisme).

Dans le document du Plan de transport, la Ville de Montréal dit être « consciente de l'effet structurant des réseaux de transport sur l'aménagement du territoire » (p. 5); or, nous voudrions rappeler que de tels « effets structurants » sont souvent surestimés et qu'au mieux on peut observer une amplification et une accélération de tendances préexistantes³; il ne faudrait donc pas que, dans son Plan de transport, la Ville mise exclusivement sur des investissements en transport en commun ou routier, afin de mettre en valeur certains zones du territoire (en particulier les secteurs à revitaliser prévus dans le plan d'urbanisme). Cela doit faire partie d'un projet plus vaste en matière d'urbanisme.

Dans le même ordre d'idées, Transport 2000 considère que la Ville met trop d'espoirs sur le prolongement de la ligne bleue vers Anjou. Il n'est pas clair que la densité de population et la demande de transport puissent justifier un métro souterrain, même en prévoyant une intensification des activités aux abords des éventuelles stations de métro sur cette ligne (p. 66, Carte : Secteurs propices à une intensification des activités). Nous proposons plutôt de jeter un regard du côté des projets prévus par l'AMT, en particulier le train de banlieue de Repentigny, dont la réalisation est plus probable. Le tracé de cette ligne traverse des secteurs ayant déjà une forte activité économique (Montréal-Nord, Montréal-Est, Saint-Léonard, Saint-Laurent) et des secteurs avec une population à faible taux de motorisation (Montréal-Nord, Ahuntsic-Cartierville, Parc-Extension, p. 14, Carte : Part des ménages sans automobile, 2003), ce qui rend le projet davantage intéressant, puisqu'il s'inscrit parfaitement dans la vision du plan de transport.

Mettre le transport en commun au cœur de l'activité – partout dans la ville

La vision du Plan de transport veut que « le système de transport s'intègre harmonieusement à l'espace urbain et contribue à sa structuration » (p. 5). Afin de réussir

² « Portrait et diagnostic du plan de transport de Montréal » p. 4.

³ À ce sujet, rappelons que « si le mythe des effets structurants perdure, c'est en fait par l'usage politique qui en est fait dans les processus de décision et les procédures d'évaluation *ex ante* des grands projets » (Jean-Marc Offner, (1993) Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique, dans *L'espace géographique*, no. 3, pp. 233-242).

cette intégration, Transport 2000 considère qu'il sera nécessaire de placer le transport en commun au cœur de l'activité urbaine, c'est-à-dire de mettre en valeur les grands axes de transport non seulement au niveau du flux (quantité de passagers transportés), mais aussi au niveau de la forme, en intégrant les projets de transport en commun à des projets de revitalisation urbaine. La Ville pourra ainsi marquer l'importance des infrastructures de transport collectif en faisant la promotion de projets de revitalisation urbaine autour de ces lieux privilégiés de forte accessibilité. Si les projets de tramway prévus par l'AMT s'inscrivent dans cette idée, cela peut être appliqué à tout axe de transport important, quel que soit le mode. Cette action devrait aussi s'accompagner d'interventions dans l'espace public visant à favoriser les moyens de transport actifs tels que la marche et vélo.

Fidéliser la clientèle des quartiers à faible taux de motorisation

D'après les résultats préliminaires issus de la dernière enquête Origine-Destination de l'AMT (2003), la part modale du transport en commun pour les résidents de Montréal dans les déplacements en période de pointe du matin a augmenté de 6% pour s'établir à 32%⁴. Toutefois, le taux de motorisation ayant augmenté plus vite (9,1%) que la part du transport en commun entre 1998 et 2003⁵, il faut être prudent face à cette hausse de l'utilisation du transport en commun. Bien que dans les secteurs centraux le service présente de bons indicateurs d'efficacité (fréquence, confort, vitesse), il n'en reste pas moins que dans les zones périphériques de la Ville de Montréal la situation est moins reluisante.⁶ La perte du service R-Bus en voie réservée sur le boulevard Pie-IX a même entraîné un déclin de qualité, précisément là où on aurait besoin de faire le contraire.

La section Caractéristiques de la population du *Portrait et diagnostic* indique que certaines zones du territoire montréalais concentrent une forte proportion de ménages qui, ne disposant pas de voiture, sont dépendants du transport en commun pour pouvoir satisfaire leurs besoins d'accessibilité aux zones d'emploi et de service. Si l'utilisation du transport en commun reste relativement importante dans ces secteurs, du fait du faible taux de motorisation des ménages, il est très important de fidéliser cette clientèle en améliorant les indicateurs d'efficacité des principaux circuits d'autobus de ces secteurs; au cas contraire, on risque de perdre une partie de cette clientèle à partir du moment où celle-ci sera en mesure d'acquérir une automobile.

Offrir un maillage performant dans les quartiers moins denses

Les quartiers moins denses de l'Ouest et de la pointe est de la ville de Montréal sont aussi ceux qui présentent le plus faible taux d'utilisation de transport en commun. Ceci est non seulement lié au fort taux de motorisation des ménages (près de 2 automobiles par ménage selon le document *Portrait et diagnostic*), mais surtout aux caractéristiques

⁴ AMT (2005) Enquête origine-destination 2003. *La mobilité des personnes dans la région de Montréal, faits saillants*, p. 22-23.

⁵ AMT (2005) *Enquête origine-destination 2003. La mobilité des personnes dans la région de Montréal, faits saillants*, p. 16.

⁶ Ainsi, tandis que la ligne d'autobus 165 Côte-des-Neiges a une fréquence de passage de moins de 6 minutes en heure de pointe du matin, les lignes 69 Henri-Bourassa, 121 Sauvé et la 140 Fleury ont une fréquence de passage de 10 minutes dans la même période, tandis que la ligne 32 Lacordaire, une des rares lignes permettant le lien de la zone nord-est de la Ville et le centre-ville, a une fréquence de passage de 20 minutes en heure de pointe (temps calculés à partir des planibus de la STM).

spatiales de ces zones, notamment : des trames de rues rarement orthogonales, qui rendent difficiles les liens directs avec les secteurs voisins ; et une densité de logements relativement faible en comparaison aux secteurs centraux, qui fait en sorte que les services d'autobus n'aient pas une bonne fréquence.

Ceci étant dit, il ne faut pas non plus abandonner ces secteurs à l'automobile, ni s'opposer à une desserte régionale adéquate vers le Nord et la Rive-Sud. Transport 2000 considère qu'il est nécessaire d'assurer des liens efficaces de transport en commun, au moins vers les principaux lieux d'emploi, notamment l'arrondissement Saint-Laurent, et les principaux terminus métropolitains, afin de diminuer les déplacements en automobile et de proposer de façon intéressante l'option du transport en commun.

Les trains de banlieue et le Réseau prioritaire d'autobus forment l'épine dorsale de cette desserte. Des renseignements clairs pour les voyageurs, l'intégration des horaires d'autobus et de trains, et des correspondances garanties aux gares et aux terminus augmentent de beaucoup la valeur des services offerts. L'implantation du train de banlieue de Repentigny sera l'occasion de renforcer les services dans l'est de Montréal. Des investissements ciblés dans le réseau ferroviaire auraient en plus le potentiel de créer un réseau express métropolitain, utilisant des petites rames automotrices hors pointe, pour mieux desservir les quartiers excentriques.

Établir un nouvel équilibre entre le transport privé et le transport public

Redonner au transport en commun de surface son droit de circuler sans entrave

Trop longtemps a-t-on accepté de céder la place dans les rues de la ville aux besoins toujours croissants de l'automobile. Le métro est effectivement le fleuron du système de transport montréalais et un objet de juste fierté; mais l'un de ses principes sous-jacents n'est plus valable. Il n'est ni souhaitable ni nécessaire de retirer le transport en commun de la voie publique. Au contraire, on doit redonner au transport en commun son droit de circuler sans entrave sur la voie publique.

La Ville et la Société de transport sont déjà engagées dans cette voie. Nous nous réjouissons de l'annonce du 20 juillet concernant le Réseau prioritaire. C'est une approche à poursuivre et à étendre à l'ensemble du territoire montréalais. Les voies réservées, lorsque nécessaires, vont de pair avec les feux prioritaires et la synchronisation des feux de circulation. En modifiant la signalisation et l'allocation de l'espace routier, il faut privilégier la fluidité de circulation du plus grand nombre de personnes, plutôt que le plus grand nombre de véhicules.

Sur certains axes importants, cependant, les mesures de priorité aux autobus ne sont pas suffisantes à long terme. On parle d'axes qui ont une fonction stratégique dans la structure de la ville, qui relient d'importantes destinations commerciales et institutionnelles. Il s'agit d'axes comme l'avenue du Parc et le chemin de la Côte-des-Neiges où le volume de voyageurs en transport en commun est déjà très élevé et où il y a encore un potentiel de croissance. À ce niveau de circulation d'autobus, il est difficile d'assurer un service confortable à intervalle régulier. Les autobus deviennent une nuisance pour les riverains à cause de leur impact sur l'environnement sonore et la qualité de l'air. Si de plus il s'agit

d'une voie réservée en rive d'un trottoir passant, comme sur l'avenue du Parc, les piétons peuvent ressentir de l'inconfort et de l'insécurité. Paradoxalement, le transport en commun dans ces conditions se met à diminuer la qualité de l'environnement urbain.

C'est dans ces cas qu'on a traditionnellement pensé à construire un métro, parfois sans arriver à justifier l'investissement requis. À la lumière des connaissances acquises depuis les années 1960, il faudrait plutôt étudier l'implantation d'un système léger sur rail ou un autre système rapide de surface et à propulsion électrique. À un coût plusieurs fois moindre que celui d'un métro (encore moins dans un corridor ferroviaire existant), on peut rendre le transport en commun plus performant et plus attrayant, tout en augmentant la qualité de vie du milieu urbain. Puisqu'on renonce à enterrer les voyageurs du transport en commun dans le tunnel du métro, ils participent à la vie et à l'animation qui règnent en surface.

Même si aucun tramway électrique ne circule actuellement à Montréal, un sondage effectué par Léger Marketing pour Transport 2000 en novembre 2004 montre que 20 % de la population croit que c'est une solution à envisager face aux problèmes de transport en ville. L'expérience positive des nombreuses villes canadiennes, américaines et européennes qui ont modernisé ou implanté de nouveaux SLR depuis une quinzaine d'années est concluante. L'AMT a d'ailleurs complété son étude de faisabilité du SLR de l'avenue du Parc, entre le centre-ville et la rue Jean-Talon. Dans ce contexte, il est surprenant que la Ville ne montre pas plus d'enthousiasme à l'égard de ce mode prometteur.

Le stationnement

La Vision du *Portrait et diagnostic* comprend l'élément suivant (page 7) : *Le stationnement est géré de façon cohérente avec les orientations de transport et d'aménagement.* Le document reconnaît avec justesse le rôle clef que joue le stationnement dans le transport urbain. Transport 2000 partage le constat selon lequel le stationnement, en ayant une influence cruciale sur le choix modal, s'avère un élément stratégique de la planification du transport urbain. Le prix du stationnement, mis en relation avec le tarif du transport en commun, est souvent un facteur déterminant dans le choix modal effectué par le voyageur.

Il va sans dire que dans une agglomération de la taille et avec le dynamisme de Montréal, l'auto continuera à avoir un rôle essentiel dans le déplacement des personnes. Il est impossible de ne pas lui reconnaître sa place; cependant, conformément à la vision du Plan de réduire la dépendance à l'auto et de miser sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs, on ne devrait pas lui accorder un traitement préférentiel au transport en commun.

Le document brosse un portrait intéressant quant à l'offre et à la demande du stationnement. Il souligne l'offre parfois abondante et parfois inadéquate en termes des objectifs du Plan ainsi que la vigueur de la demande. Transport 2000 appuie entièrement l'orientation du Plan qui préconise une gestion de l'offre de stationnement favorable aux transports collectifs et actifs. Nous remarquons cependant que le discours répandu depuis quelques années à l'effet de modifier l'offre semble avoir donné peu de résultats à ce jour.

En dépit des vœux exprimés, les problèmes restent ou s'intensifient. Notamment, il faut accentuer les efforts afin de fournir du stationnement incitatif en périphérie de la ville et dans les couronnes. En revanche, il est grand temps de modifier la réglementation dans les zones centrales, pour enlever les limites minimales sur le nombre de places requises dans les nouveaux projets immobiliers.

Une stratégie complémentaire à la gestion de l'offre, reconnue indirectement dans le document, est l'application de la théorie économique, c'est-à-dire d'équilibrer l'offre et la demande par le prix approprié.

Sur le territoire de la Ville, la plupart des places de stationnement ne sont pas tarifées à un niveau économique en fonction de l'offre et de la demande :

- Sauf dans les zones centrales, le travailleur ou le client a normalement un stationnement gratuit partout. Seulement 18% des places de stationnement sur l'île sont tarifées, selon le Conseil régional de l'environnement (CRE).
- Le parcomètre coûte entre 0,50 \$ et 1,50 \$ de l'heure, soit le prix d'un café.
- La vignette pour résidant ne coûte que 50 \$ par année.
- Même au centre ville, le stationnement est facile à trouver pour moins de 10 \$ par jour. Par ailleurs, un nombre significatif de places sont subventionnées par les employeurs.

Tout ceci se compare avec des tarifs de 61 \$ pour la CAM, donc environ 3 \$ par jour ouvrable ou de 2,50 \$ le passage en transport en commun

Selon nous, la tarification réaliste du stationnement présente plusieurs avantages.

a) Elle sert à équilibrer l'offre et la demande. Ceci a même des avantages pour les automobilistes, en facilitant l'accès aux places de stationnement. Ainsi on rationne le nombre de places par le prix plutôt que par le temps perdu à chercher une place (avec des impacts sur la congestion affectant tout le trafic). Un parcomètre sur l'avenue Parc à 0,50 \$ de l'heure est peu utile si on ne peut jamais trouver une place. Également, la vignette à 50 \$ par année est un avantage théorique, si le nombre de places assignées n'est pas adéquat pour répondre à la demande.

Cette dynamique ne s'applique pas seulement au stationnement tel quel, mais à l'utilisation de la voirie et aux effets sur la congestion.

b) Elle peut servir à financer le transport en commun. À notre avis, effectivement, une tarification accrue **devra** être versée à un fonds dédié à l'amélioration du transport en commun. Dans la même veine, il y a lieu d'introduire des mesures fiscales pour imposer équitablement les stationnements fournis aux employés, comme proposées par le rapport sur la révision du cadre financier du transport en commun de M. Louis Bernard⁷. Toujours selon le rapport Bernard, une tarification et une fiscalité visant le stationnement peuvent générer des millions de dollars par année.

⁷ Révision du cadre financier du transport en commun au Québec : Montréal. Louis Bernard, mandataire. Ministère des transports du Québec, décembre 2002.

c) Elle peut être l'élément déclencheur pour entraîner le virage souhaité dans les parts modales des transports privé et collectif. Au 20^e siècle, nous avons vu l'avènement du cercle vicieux connu dans le transport urbain. La disponibilité de l'auto a provoqué une réduction de l'achalandage du transport en commun ; en riposte, on est obligé de réduire le service et d'augmenter les tarifs ; l'achalandage baisse encore. Il en résulte un service appauvri de transport en commun. La population est poussée vers l'auto, et on alimente ainsi une congestion qui devient chronique. En revanche, les effets de mesures de tarification du stationnement agiraient dans le sens contraire et pourraient renverser ces tendances. C'est effectivement ce que l'on observe avec l'implantation du *congestion pricing* dans quelques villes comme Londres.

Pour certains, ces avantages sont annulés par la crainte que la tarification ait un effet régressif sur la distribution des revenus. Il n'est pas si clair que c'est vraiment le cas. De toute façon, dans notre contexte d'économie de marché, on s'attend à payer pour le terrain, même si le coût de production est nul, tout comme pour un service essentiel comme le téléphone, et tout comme pour les services de transport en commun. Le stationnement ne doit pas être une exception.

Tout en reconnaissant le besoin de subventionner le stationnement dans les milieux résidentiels denses, y a-t-il une logique sociale à exiger si peu que 50 \$ **par année** pour une vignette ? Par comparaison, la CAM pour un enfant est à 31,50 \$ **par mois**, une subvention encore plus défendable sur le plan social et soutenant financièrement les mêmes ménages dans bien des cas.

En définitive, afin de réaliser la vision du Plan, Transport 2000 recommande d'adopter la stratégie suivante

- Augmenter les tarifs des stationnements sous son contrôle.
- Appuyer l'introduction d'une taxe sur le stationnement.
- Appuyer l'introduction des mesures fiscales pour imposer les privilèges de stationnement, comme proposé dans le rapport Bernard.
- Dédier les revenus à l'amélioration du transport en commun.
- Inciter les employeurs à gérer le nombre de places de stationnement et à offrir des privilèges équivalents aux employés optant pour le transport en commun.

Civiliser l'automobile

D'après l'Enquête O-D 2003, il y a 772 200 automobiles à Montréal et 806 000 ménages, ce qui représente environ une auto par ménage. Également, environs les deux-tiers des déplacements quotidiens sont effectués en auto. Même si la part modale du transport en commun et des transports actifs augmente significativement, une partie importante des déplacements se feront toujours en auto. Il devient donc essentiel de l'appivoiser, pour que ses impacts sur la qualité de vie urbaine diminuent. Il ne faut pas adapter la ville pour mieux accommoder l'auto, mais le contraire. Nous envisageons deux volets d'une stratégie allant dans ce sens.

a) Favoriser des véhicules plus performants sur le plan environnemental

Le parc auto devient de plus en plus varié, avec une meilleure disponibilité de véhicules adaptés à la ville et plus acceptables sur le plan environnemental (mini compactes, hybrides, véhicules électriques, nouvelles technologies, etc.). Transport 2000 recommande que le Plan favorise l'utilisation de tels véhicules. Bien qu'elle n'ait pas tous les outils pour modifier le parc de véhicules, la Ville peut contribuer à un effort commun de tous les niveaux de gouvernement en utilisant les leviers qu'elle détient. Nous pensons par exemple aux mesures visant les véhicules municipaux et para municipaux et les taxis. Dans l'allocation des vignettes, on donnerait priorité aux véhicules légers et innovateurs et une tarification préférentielle leur serait appliquée.

b) Mieux gérer l'utilisation de l'auto

Les documents déposés à l'appui du Plan font état à plusieurs reprises des impacts négatifs de l'auto, tels les accidents, le bruit, les émissions nuisibles. Transport 2000 note que la Ville a de nombreux leviers pour réduire ou mitiger ces impacts, soit par l'application plus stricte et systématique des règlements existants, soit par une stratégie plus proactive afin d'adopter de nouvelles mesures.

De plus, on doit renforcer les mesures incitatives de covoiturage et d'auto partage, comme des stationnements réservés ou le droit d'emprunter certaines voies réservées. Transport 2000 appuie l'attitude positive à cet égard contenue dans le Plan. Aussi, la tarification du stationnement est une excellente incitation au co-voiturage et à l'auto partage. Transport 2000 reconnaît aussi les efforts faits par certains acteurs pour promouvoir ces moyens de transport. Ceci dit, il est clair que ces modes restent encore marginaux et il faudrait déployer des efforts additionnels si on veut qu'ils deviennent plus répandus.

CONCLUSION

Au terme de cette consultation publique portant sur l'étude du document Portrait et diagnostic du Plan de transport de la Ville de Montréal, Transport 2000 Québec dégage les conclusions suivantes de son mémoire :

- Arrimer le Plan de transport au Plan d'urbanisme.
- Favoriser l'accessibilité des personnes aux principales zones d'emploi et aux grands équipements, plutôt que d'assurer la simple mobilité.
- Garder en vue que les interventions en matière de transport doivent correspondre à des axes importants en matière d'activités urbaines; les gens se déplacent toujours pour aller quelque part et le réseau de transport en commun se doit d'assurer l'accessibilité à ces lieux importants (pôles d'emploi, commerciaux, touristiques, etc.).
- Mettre le transport en commun au cœur de l'activité partout dans la ville.
- Redonner au transport en commun de surface son droit de circuler sans entrave.
- Mettre la qualité de vie des citoyens au cœur du plan de transport, en mettant l'automobile à sa place : encadrer l'automobile comme un moyen de transport parmi d'autres et refuser que son usage accapare l'espace public au détriment des autres modes et des éléments de la qualité de la vie comme l'air, le niveau de bruit, la sécurité physique des citoyens et les espaces verts.
- Appuyer en priorité la réalisation de la ligne de train de banlieue Montréal - Repentigny, dans un souci d'équité envers l'est de Montréal, autant pour les quartiers situés au nord qu'au sud, parce qu'ils présentent une forte densité de population, qui rendrait socialement rentable toute opération de transport.
- Diminuer l'espace disponible à l'automobile individuelle et consacrer l'espace récupéré aux transports en commun rapides de surface, ce qui par voie de conséquence augmente la capacité du réseau de voirie en termes du nombre de personnes déplacées, contrairement aux normes traditionnelles centrées sur le nombre de véhicules motorisés.
- Développer le transport en commun rapide de surface, avec les modes qui s'imposent, dont des SLR dans les axes stratégiques et achalandés.
- Fidéliser la clientèle des quartiers à faible taux de motorisation.

- Offrir un maillage performant dans les quartiers moins denses.
- Gérer le stationnement de façon cohérente, avec les objectifs de réduire la dépendance à l'automobile et de miser sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs.
- Aménager des stationnements incitatifs en périphérie de la ville et dans les couronnes.
- Modifier la réglementation dans les zones centrales, pour abolir les limites minimales relatives au nombre de places requises dans les nouveaux projets immobiliers.
- Augmenter les tarifs des stationnements sous le contrôle de la Ville.
- Appuyer l'introduction d'une taxe sur le stationnement.
- Appuyer l'introduction de mesures fiscales pour imposer les privilèges de stationnement.
- Dédier les revenus tirés du stationnement à l'amélioration du transport en commun.
- Inciter les employeurs à gérer le nombre de places de stationnement et à offrir des conditions égales aux employés optant pour le transport en commun.
- Favoriser des véhicules plus performants sur le plan environnemental.
- Renforcer les mesures incitatives de covoiturage et d'auto partage.

Montréal 2025

Citoyens, politiciens, fonctionnaires, chercheurs, journalistes, nous avons tous des exemples, tirés de lectures ou de voyages, qui nous portent à réfléchir et à critiquer l'état du transport des personnes et de la circulation à Montréal.

Nous aimerions vous laisser comme objet de réflexion et d'inspiration, ce que plusieurs d'entre nous ont vu et expérimenté en 1967, ici même à Montréal.

En 1967, pendant environ 180 jours, 50 millions de personnes ont foulé et arpenté un territoire minuscule, les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame, en utilisant exclusivement le transport en commun et les transports actifs. Cinquante millions de personnes, c'est plus de 25 fois la population actuelle de l'île de Montréal.

Cette démonstration, fruit du travail de penseurs, de concepteurs et de bâtisseurs de très haut niveau, fonctionna à merveille pendant six mois.

Ceux qui n'ont pas vécu cet événement peuvent en consulter les rapports et visionner les documents filmés, pour se rendre compte de l'ampleur de l'expérience réussie, en matière d'accessibilité, d'urbanisme et de transport.

Était-ce une utopie ? Était-ce un modèle inapplicable à la ville existante ? Au contraire, est-ce que des éléments auraient pu être adaptés à Montréal et à sa région dès 1968, façonnant ainsi un modèle d'accessibilité différent de ce qui prévaut depuis ? Ces questions pourraient alimenter un forum pendant un bon moment. Pour ce qui est de Transport 2000 Québec, nous devons constater que la ville de Montréal a suivi le «Tout à l'automobile» comme la majorité des villes occidentales.

Grâce à l'exercice en cours, Transport 2000 Québec espère que la collectivité montréalaise s'engage dans la construction d'une ville où les transports en commun et actifs feront la fierté des citoyens, parce qu'ils représenteront, jour après jour, la garantie véritable d'une qualité de vie améliorée.

Président du conseil d'administration

Jean Léveillé

Rédaction

Justin Bur
Paula Négron-Poblete
Normand Parisien

Révision

Pierre E. Lachapelle