

LE PLAN DE TRANSPORT DE LA VILLE DE MONTRÉAL

QUALITÉ, RENDEMENT
ET COHÉRENCE

Mémoire présenté
par la Chambre de commerce
du Montréal métropolitain

Août 2007



© Chambre de commerce du Montréal métropolitain



Chambre de commerce
du Montréal métropolitain

Board of Trade of Metropolitan Montreal



TABLE DES MATIERES

PREAMBULE	4
INTRODUCTION	5
1. LE TRANSPORT A MONTREAL : PERSPECTIVES D'AVENIR ET PRIORITES.....	8
2. LE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS EN MATIERE DE TRANSPORT	17
3. GOUVERNANCE METROPOLITAINE	25
CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	27

PRÉAMBULE

La **Chambre de commerce du Montréal métropolitain** compte quelque 7 000 membres. Sa mission est de représenter les intérêts de la communauté des affaires de l'agglomération urbaine de Montréal et d'offrir une gamme intégrée de services spécialisés aux individus, aux commerçants et aux entreprises de toutes tailles de façon à les appuyer dans la réalisation de leur plein potentiel en matière d'innovation, de productivité et de compétitivité. La Chambre est le plus important organisme privé au Québec voué au développement économique.

INTRODUCTION

C'est avec grand intérêt que la **Chambre de commerce du Montréal métropolitain** participe à la consultation sur le Plan de transport de la Ville de Montréal. D'emblée, la Chambre tient à reconnaître l'importance de l'exercice en cours qui vise à doter la métropole d'une vision et d'actions quant aux modes de transport à privilégier pour favoriser un développement urbain durable, facilitant ainsi la mobilité des Montréalais, des visiteurs et des marchandises sur le territoire.

Et cela est d'autant plus important dans le contexte économique actuel de mondialisation où la compétitivité entre les ensembles économiques se joue de plus en plus entre les grandes agglomérations urbaines, véritables moteurs de création de la richesse et de l'innovation. Il devient dès lors indispensable pour les métropoles de mettre en place un environnement et une qualité de vie qui susciteront l'attraction des talents et des investissements. De l'avis de la Chambre, ce Plan témoigne de l'ambition de la Ville de stimuler le développement économique et un développement urbain durable qui tienne compte autant des aspects sociaux et environnementaux qu'économiques.

Les modes de transport priorisés par une agglomération reflètent la façon dont le développement de la ville est envisagé. Et, à cet égard, l'efficacité des transports joue un rôle majeur pour :

les résidents	les travailleurs	les entreprises
les étudiants	les visiteurs	les touristes

De plus, dans une étude portant sur les retombées économiques du transport en commun¹, la Chambre constatait en 2004 que :

- > le transport en commun permet à ses utilisateurs, dans la région métropolitaine, d'économiser près de 570 M \$ annuellement. Or, consacrer ces sommes à l'ensemble des dépenses personnelles génère près de deux fois plus de retombées économiques pour la région que si le même montant était destiné à des dépenses de fonctionnement de l'automobile;
- > par ailleurs, les dépenses des organismes de transport en commun stimulent deux fois plus l'économie de la région de Montréal qu'une dépense équivalente en transport privé par voiture (plus de 50 % de la dépense de transport privé en automobile étant constituée de produits importés de l'extérieur du Québec contre 10 % dans le cas du transport en commun);
- > les gouvernements du Québec et du Canada récoltent un peu plus de 300 M \$ en recettes par année, soit 23 \$ par 100 \$ de dépenses des organismes de transport de la région. Si le gouvernement du Québec percevait en recettes totales un montant équivalent à sa contribution au financement, les recettes combinées des deux paliers de gouvernement supérieurs se révéleraient 45 % plus élevées que leur contribution financière;
- > le transport en commun permet aussi de réduire plusieurs effets néfastes associés aux déplacements urbains et, ainsi, d'améliorer la qualité de vie sur le territoire. Les déplacements en transport en commun permettent ainsi de diminuer la pollution (de quatre fois), les accidents (de 12 fois), la consommation d'énergie (de cinq fois) et l'espace utilisé sur le réseau routier (de 20 fois).

¹ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal*, 2004.

Et parce que le transport est à l'origine de plusieurs types de contaminants de l'air et qu'il contribue pour près de la moitié des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans la métropole², en plus d'être la cause principale des changements climatiques à l'échelle des métropoles, le transport en commun prend une importance de plus en plus marquée.

Or, la Chambre a suivi avec intérêt la préparation du Plan de transport de la Ville. Pour l'élaboration de ce mémoire – en plus de s'inspirer du document déposé en consultation et des ateliers thématiques organisés par la Ville de Montréal auxquels la Chambre a pris part, – l'organisation a notamment fait appel à l'implication et à l'expertise des membres de ses comités d'analyse stratégique sur le développement urbain, sur la fiscalité et les finances publiques de même que celui sur le développement économique.

GRANDS PRINCIPES DIRECTEURS

La Chambre est d'avis que dans tous les projets de développement, **trois principes directeurs** devraient servir de balises pour leur planification et leur mise en œuvre. Le Plan de transport n'échappe pas à cette règle et la Chambre s'est basée sur les principes de la qualité, du rendement et de la cohérence pour formuler les commentaires et recommandations contenus dans le présent document :

Qualité : que ce soit dans les mises à niveau ou la réalisation de nouvelles infrastructures de transport, il importe que ces projets soient réalisés selon les plus hauts standards de qualité, notamment en ce qui a trait à la qualité du service offert aux usagers du transport en commun, à la qualité de l'aménagement urbain durable de même qu'à la contribution à la qualité de l'environnement et à la qualité de vie.

Rendement : les investissements dans le Plan de transport devraient systématiquement tenir compte des considérations de rendement. Accroître la part modale du transport collectif sous-tend des bénéfices économiques importants; les projets du plan devraient être priorisés en fonction de leur rendement anticipé, particulièrement en matière d'accroissement de ses parts de marché par rapport à l'utilisation de la voiture.

Cohérence : le plan de transport comporte des implications qui touchent différents modes, différents partenaires et différents territoires. Il importe que les actions qui seront posées soient cohérentes dans une perspective métropolitaine globale et qu'elles intègrent les préoccupations relatives à la planification du transport autant que de l'aménagement du territoire. La mise en œuvre du plan devra également être faite en tenant compte des besoins futurs des citoyens de la métropole et en se projetant dans les années à venir plutôt qu'uniquement en fonction des réalités actuelles.

Avec comme objectif de jouer un rôle d'acteur économique contributif et responsable, la Chambre est très heureuse de transmettre aujourd'hui ses commentaires et réflexions sur le Plan de transport de la Ville de Montréal et voit dans cette initiative l'occasion de faire autrement et, même, de faire mieux.

² *Le transport urbain, une question de santé, Rapport annuel 2006 sur la santé publique*, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, page 22.

Le Plan de transport présenté par la Ville de Montréal regroupe 21 composantes présentées sous la forme de « chantiers ». De l'ensemble de ces chantiers, 15 relèvent de mesures générales de développement de transport et six constituent de véritables projets d'immobilisations. Les commentaires de la Chambre à l'égard de ces éléments sont issus d'une réflexion basée sur les trois principes directeurs présentés précédemment et seront étayés en **trois sections** :

la première fait état des **priorités** qu'identifie la Chambre parmi les chantiers que la Ville prévoit mettre de l'avant au cours des prochaines années, et ce, en fonction des retombées qu'elles généreront pour la métropole, soit des retombées prévisibles et escomptées;

la seconde examine plus en détail les **modes de financement** que la métropole pourrait utiliser pour mettre en œuvre les projets identifiés;

la troisième fait état de la **gouvernance** nécessaire à la réussite de ce Plan et de l'amélioration de la qualité de vie et de lieu des citoyens et des visiteurs de passage.

1. LE TRANSPORT A MONTREAL : PERSPECTIVES D'AVENIR ET PRIORITES

Les modes de transport choisis pour une métropole doivent s'inscrire dans une logique de développement urbain durable. Montréal figure déjà parmi les métropoles où les transports actifs et collectifs occupent une place importante dans les infrastructures de transport.

Bien que Montréal se positionne en tête des principales métropoles en ce qui a trait à l'utilisation du transport en commun – n'étant devancée en Amérique du Nord que par New York³ pour la proportion de personnes qui se rendent au travail en transport en commun –, la métropole aurait grandement avantage à s'inspirer des performances des métropoles européennes.

La part de marché de l'utilisation du transport en commun dans la métropole, pour la période de pointe du matin, s'est stabilisée à 22 % entre 1998 et 2003⁴, alors que la part des déplacements en voiture s'est établie à 72 % pendant la même période⁵. Selon les indications du ministère des Transports du Québec (MTQ), basées sur les prévisions démographiques et l'Enquête origine-destination de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), l'utilisation du transport en commun devrait décliner à partir de 2011⁶.

Il importe donc de faire basculer cette tendance et de faire croître la part de marché du transport en commun plus rapidement que celle des déplacements en voiture. Il est ainsi primordial d'accroître l'efficacité du transport collectif puisque cet atout représente un net avantage compétitif pour Montréal et lui permet de se démarquer par rapport à ses concurrentes.

C'est pourquoi la priorité en matière de transport pour Montréal doit porter sur le développement d'un réseau de transport en commun de grande qualité. À cet égard, il importe d'accorder une attention toute particulière à :

- > **l'amélioration de la qualité du service** (confort, fréquence, temps de parcours, etc.);
- > **la mise à niveau des infrastructures existantes** (infrastructures fixes et roulantes du métro, trains de banlieue, autobus);
- > **le réaménagement de certaines artères en implantant des infrastructures** destinées au transport collectif en site propre.

De l'avis de la Chambre, il est donc impératif de consolider ce secteur capital de l'activité économique et de se donner comme objectif de **faire augmenter la part de marché de l'utilisation du transport en commun par rapport à celle de l'utilisation de la voiture.**

Aux yeux de la Chambre, les chantiers présentés par la Ville doivent être priorisés, tout particulièrement en raison de leur « valeur ajoutée » et des retombées qu'ils généreront pour la métropole. Ainsi, la rédaction du présent document suit cette logique.

³ New York constitue une mégapole qui, sans infrastructures de transport en commun efficaces, serait considérablement paralysée par la circulation automobile.

⁴ Enquête origine-destination 2003, Agence métropolitaine de transport, 2005.

⁵ Enquête origine-destination 2003, Agence métropolitaine de transport, 2005.

⁶ Déplacement des personnes dans la grande région de Montréal, Scénario prévisionnel 2021 rajusté, ministère des Transports du Québec, 2003.

TRANSPORT EN COMMUN

- **Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en cinq ans** (5^e chantier)
 - Si l'augmentation de l'achalandage par l'amélioration du service constitue un objectif cohérent avec les politiques de développement urbain durable adoptées par la Ville de Montréal, la Chambre est plutôt d'avis qu'un objectif de croissance de la part de marché de l'utilisation du transport en commun à l'échelle de la région métropolitaine devrait être identifié. En effet, la part de marché est beaucoup plus représentative de l'utilisation réelle du transport en commun puisqu'en raison de la croissance démographique dans la région métropolitaine, l'achalandage du transport en commun est susceptible de croître comme l'utilisation de la voiture⁷.
 - Cet objectif ne pourrait être atteint sans que les nouveaux aménagements tiennent compte de la densification – autant des secteurs résidentiels que des pôles économiques – dans les nouveaux aménagements et dans la conception des nouvelles infrastructures de transport à l'échelle de la métropole.
 - Aussi, afin de suivre l'évolution de la part de marché de l'utilisation du transport en commun, il faut explorer la possibilité d'inclure dorénavant dans les enquêtes origine-destination le taux d'utilisateurs du transport en commun ayant délaissé la voiture.

À titre illustratif, une hausse de 2 % de la part de marché du transport en commun dans la région métropolitaine représente une diminution de 19 millions de déplacements en voiture annuellement, de même que des bénéfices économiques de plus de 150 M \$ pour la région⁸.

Qualité : les aménagements des réseaux de transport en commun doivent être de qualité suffisante afin de pouvoir concurrencer le confort offert par la voiture.

Rendement : le transport en commun constitue un moyen de transport d'une grande efficacité à l'échelle des métropoles pour le transport des personnes et pour améliorer la qualité de vie et de lieu (un seul autobus remplace plus de 50 voitures).

Cohérence : une attention particulière doit être accordée à la cohérence des aménagements afin de permettre un service efficace, autant entre les différents modes de transport qu'entre les différents réseaux de transport en commun.

⁷ À preuve, selon la dernière enquête origine-destination, une hausse de 7,8 % du nombre de déplacements en transport collectif a été observée, alors que la part de marché est relativement stable à 22 %. En outre, le nombre de déplacements en voiture est en hausse de 4,7 % à l'échelle de la métropole, de 11 % pour la couronne nord et 7 % pour la couronne sud.

⁸ Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal, Chambre de commerce du Montréal métropolitain, 2004.

o **Moderniser le matériel roulant et les équipements du métro de Montréal** (3^e chantier)

- Les infrastructures actuelles requièrent des investissements majeurs pour freiner leur dégradation et permettre une offre de service qui puisse faire croître la part de marché du transport en commun⁹.

Qualité : le design des nouvelles voitures et la mise à niveau des infrastructures devraient pouvoir convaincre des navetteurs¹⁰ de délaisser le confort de leur voiture et d'emprunter le métro.

Rendement : le métro constitue un moyen de transport des plus rapides pour accéder aux zones les plus denses de la métropole.

Cohérence : que la métropole soit dotée d'infrastructures des plus efficaces dans les zones les plus denses permet une meilleure mobilité non seulement pour les Montréalais, mais pour l'ensemble des citoyens de la région métropolitaine.

o **Planter un réseau de transport rapide en site propre** (8^e chantier) **et planter un réseau de tramway au centre de l'agglomération** (1^{er} chantier)

- L'implantation d'un réseau de transport rapide en site propre, en plus de paver la voie à l'implantation de lignes de tramway constitue une mesure extrêmement efficace pour favoriser le choix du transport en commun par autobus et accroître sa part de marché. En plus de contribuer à un réel développement urbain durable, les voies en site propre permettent aux autobus d'atteindre des vitesses moyennes opérationnelles de 45 à 50 km/h, ce qui est deux fois plus rapide que les circuits conventionnels sur le réseau routier en raison principalement de la congestion routière¹¹.
- Si un réseau de transport rapide en site propre donne un avantage concurrentiel au transport en commun quand il s'agit de choisir un mode de déplacement, il en est de même pour l'implantation de mesures prioritaires pour les autobus sur 240 kilomètres d'artères (9^e chantier). En effet, cette mesure permet également d'accroître la vitesse des déplacements en transport collectif, les rendant d'autant plus attrayants pour les automobilistes qui pourraient alors être tentés de modifier leurs comportements.
- Alors que de telles initiatives méritent d'être implantées à l'échelle de la métropole, la Chambre est d'avis que le corridor pont Champlain–Bonaventure (7^e chantier), qui requiert une mise à niveau à court et à long terme, devrait faire l'objet d'une attention particulière. Ce projet est certainement l'un des exemples les plus éloquentes actuellement à Montréal de réaménagement d'une infrastructure existante qui tienne compte d'une amélioration de l'offre de transport en commun par l'implantation de voies réservées et de voies en site propre¹².

⁹ Il est à noter que les contrats de renouvellement d'une portion des voitures du métro ont déjà été octroyés par le gouvernement du Québec.

¹⁰ Le terme navetteur fait essentiellement référence aux automobilistes qui utilisent leur voiture pour se rendre au travail.

¹¹ Association canadienne du transport urbain : <http://www.cutaactu.ca/sites/cutaactu.ca/files/IssuePaper10ENG.pdf> dernière consultation 2007/07/17.

¹² Il est à noter que l'offre d'un service de transport en commun – particulièrement efficace – pendant les travaux de réaménagement des infrastructures constitue un gage de succès pour convaincre les navetteurs d'adopter le transport en commun.

- Enfin, l'implantation d'un réseau de tramway, sur le réseau de transport rapide en site propre ou sur d'autres lignes, permettrait de compléter l'offre de transport collectif sur les voies les plus achalandées. Si le réseau se développe en ce sens, la Chambre appuie tout particulièrement le fait que la boucle prioritaire soit celle du circuit desservant le Vieux-Montréal, les futurs projets du havre de Montréal, ainsi que des nouveaux quartiers adjacents qui sont en forte croissance.

Qualité : la qualité du service, la vitesse de déplacement et le confort du transport en commun sont des éléments très souvent évoqués au moment de la mise à niveau et de la construction de nouvelles infrastructures de transport urbain.

Rendement : développés d'abord pour l'autobus, les aménagements en site propre peuvent, dans de très nombreux cas, être ensuite aisément transformés pour accueillir des tramways sur les voies les plus achalandées. Pour orienter ces décisions, des mesures de rentabilité devraient particulièrement guider le choix des décideurs. Le tramway constitue également une occasion privilégiée de répondre à des besoins récréotouristiques, selon des horaires et des calendriers spécifiques.

Cohérence : l'implantation de voies en site propre ou de lignes de tramway est une occasion privilégiée, d'une part, d'améliorer la mobilité des personnes sur des artères importantes et, d'autre part, de profiter de l'occasion pour effectuer une requalification urbaine en mettant à niveau les infrastructures et en créant l'occasion de repenser la configuration des artères de façon à favoriser l'utilisation des transports en commun et des transports actifs.

o **Réaliser le train de l'est** (12^e chantier)

- Ce projet, déjà annoncé par l'Agence métropolitaine de transport et le gouvernement du Québec, améliorera grandement la mobilité des travailleurs qui proviennent à 70 % des secteurs est de Montréal et à 30 %, de la couronne nord-est.
- L'est de la ville de Montréal est peu desservi actuellement par le transport en commun, notamment les quartiers industriels où certaines entreprises éprouvent des problèmes de recrutement en raison de la difficulté de s'y déplacer.
- Pour les utilisateurs de ce nouveau service de transport en commun, le centre-ville de Montréal se trouvera dorénavant à 61 minutes de Mascouche et à 25 minutes de Saint-Léonard.

Qualité : ce projet offrira aux utilisateurs du transport en commun une desserte de qualité et permettra certainement d'attirer une nouvelle clientèle selon la qualité du service qui sera offert dans les wagons et au sein des gares situées sur le parcours.

Rendement : estimé à 300 M \$, ce projet, en partant de certaines infrastructures ferroviaires existantes, permettra à plus de 5 000 personnes d'utiliser quotidiennement un moyen de transport efficace pour se rendre au centre de Montréal.

Cohérence : cette infrastructure comblera un besoin de mobilité pour les travailleurs de l'est de l'île de Montréal puisque le train sera rattaché au réseau de métro et que des autobus desserviront les différentes gares situées le long du parcours.

- **Réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau (2^e chantier)**
 - Ce lien permettrait de mettre à profit la proximité de l'aéroport avec le centre-ville, ce qui n'est pas le cas actuellement en raison des problèmes de circulation sur le réseau routier existant qui donne accès à l'aéroport. Les navettes et les taxis sont en effet soumis aux aléas de la circulation et de la température, rendant ainsi aléatoires les durées de trajet.

Qualité : cette navette ferroviaire offrira un bien meilleur service que ce qui est présentement offert par les autobus, en plus de permettre un accès direct à l'aérogare et aux aires d'enregistrement des bagages. Une telle navette permettra également d'offrir un service fiable et prévisible, et ce, malgré les intempéries.

Rendement : cette navette empruntera un corridor ferroviaire existant et rejoindra la gare intermodale Centrale à la Place Bonaventure au cœur du centre-ville de Montréal et permettra de relier l'aéroport au centre-ville en une vingtaine de minutes. Ce dernier élément constitue un atout majeur pour Montréal puisqu'il permettra de réduire les temps de parcours de l'aéroport Montréal-Trudeau par rapport à ses concurrents. Cela permettra à un aéroport déjà performant d'accroître encore davantage son pouvoir d'attraction et aura des retombées directes sur le développement économique de la métropole.

Cohérence : il est plutôt inhabituel qu'une métropole de la taille de Montréal ne soit pas dotée d'une telle infrastructure pour permettre un accès aisé et rapide entre le centre-ville et l'aéroport.

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

- **Faciliter le transport des marchandises et les déplacements à vocation économique** (19^e chantier)
 - Porte d'entrée pour le transport de nombreuses marchandises en Amérique du Nord, Montréal est dotée d'infrastructures variées lui permettant aussi d'assurer des liens maritimes, notamment avec l'Europe du Nord.
 - Montréal, par sa situation géographique, a développé des accès privilégiés avec la région des Grands Lacs et, en particulier, avec Toronto, de même qu'avec les métropoles de la côte est des États-Unis.

Qualité : la qualité des infrastructures de transport, qu'elles soient routières, aériennes ou maritimes, contribue de façon directe à la compétitivité de la métropole. À titre indicatif, près de 70 % des produits exportés par le Québec sont issus de la région montréalaise. Or, les infrastructures sont essentielles au transport de ces marchandises vers les destinations transfrontalières ou internationales.

Rendement : dans la mesure où les coûts associés à la congestion routière s'élèvent à près de 800 M \$ annuellement¹³ sur l'ensemble du territoire métropolitain, il importe de doter la métropole d'infrastructures efficaces pour faciliter le transport des marchandises sur le réseau routier.

Cohérence : les infrastructures de transport doivent être aménagées de façon à faciliter la mobilité des personnes et des marchandises – notamment entre différents modes de transport – sur l'ensemble de la région métropolitaine. À cet égard, l'achèvement de l'autoroute 30, une voie de contournement de Montréal particulièrement importante pour le camionnage, permettrait de retirer du réseau routier de l'île un grand nombre de camions.

- **Moderniser la rue Notre-Dame** (11^e chantier)
 - Ce projet améliorera la mobilité des travailleurs venant de la portion sud de l'est de l'île de Montréal vers le centre-ville. Puisque cet axe dessert également le port de Montréal où transitent annuellement plus d'un million de conteneurs et quantité de matériel en vrac, sa réfection permettrait de faciliter le transport de ces marchandises sur le territoire de la métropole. La Chambre considère qu'il est donc inacceptable que les travaux n'aient pas encore débuté après les nombreuses annonces faites en ce sens.

Qualité : la Chambre est d'avis que le réaménagement de cette importante infrastructure de transport est une occasion privilégiée d'améliorer, à de nombreux endroits, les accès aux berges du fleuve St-Laurent pour les résidents des quartiers riverains.

Rendement : de l'avis de la Chambre, une mesure intéressante serait d'utiliser la rue Port-de-Montréal, au sud de la rue Notre-Dame, située sur le territoire de l'Administration portuaire de Montréal près des quais. Cette voie permettrait de faire transiter les camions desservant le port sans que ces derniers empruntent le réseau routier local. Une telle

¹³ Gourvil, L. et F. Joubert. Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal, Études et recherches en transport, ministère des Transports du Québec, 2004.

initiative désengorgerait la rue Notre-Dame et réduirait significativement les conflits entre les camionneurs et les automobilistes, les cyclistes et les piétons.

Cohérence : cette modernisation est également une occasion privilégiée de mettre en place des infrastructures qui amélioreront le transport en commun.

TRANSPORTS ACTIFS

Si les infrastructures de transport routier et de transport collectif requièrent des investissements majeurs, il en est tout autrement pour les transports actifs où la construction de pistes cyclables, l'aménagement de trottoirs élargis de même que le prolongement des couloirs du réseau piétonnier intérieur peuvent être intégrés au moment de la planification des aménagements ou encore de la réfection d'infrastructures existantes.

- **Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient** (16^e chantier)
 - Cette initiative constitue une approche créative pour améliorer la qualité de vie de certains quartiers de la ville en se basant, notamment, sur des mesures d'aménagement visant à apaiser la circulation et à améliorer la sécurité des piétons. Cela rejoint d'ailleurs la mise en œuvre de la Charte du piéton (14^e chantier) de même que la consolidation du caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux (15^e chantier) où on donne priorité à la mise en place d'un environnement convivial et sécuritaire, propice aux déplacements actifs.

Qualité : la Chambre est d'avis que le réaménagement des infrastructures urbaines doit être fait en fonction de critères de qualité rigoureux et de mise en valeur du patrimoine. Montréal jouit déjà largement d'une qualité de vie enviée par de nombreuses métropoles.

Rendement : les métropoles qui sont en mesure d'offrir une qualité de vie sont celles qui peuvent le mieux attirer talents et investissements, deux éléments essentiels au développement. Montréal ne fait pas exception à cette règle et, dans la mesure où son centre-ville est déjà animé à toute heure du jour et toute l'année, une attention particulière doit être accordée à cet élément, notamment sur les artères commerciales. De plus, la vitalité des artères commerciales se trouve au cœur du développement des quartiers.

Cohérence : une telle initiative est en lien direct avec de nombreux engagements du Plan d'urbanisme et du Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise.

- **Doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans** (13^e chantier)
 - Le réseau cyclable montréalais est déjà l'un des plus importants des métropoles d'Amérique du Nord. Il compte 400 km.
 - La Chambre salue les réalisations de développement du réseau de pistes cyclables de la ville de Montréal, notamment celles vouées au vélo comme loisir. Elle souligne toutefois l'importance de planifier les futures infrastructures en milieux densément urbanisés en fonction de l'utilisation du vélo comme moyen de transport intégré.

Qualité : la qualité des aménagements de transport actif est extrêmement importante, notamment dans les choix des parcours et les liens avec les autres modes de transport, en particulier la voiture. Une attention particulière devrait être accordée à la signalisation et à la sensibilisation au partage de la chaussée. Voilà une façon efficace et relativement peu coûteuse de repenser les transports en milieux densément urbanisés et qui améliore la qualité de lieu.

Rendement : ces mesures s'inscrivent dans une logique de développement urbain durable que les grandes métropoles prônent de plus en plus pour améliorer la qualité de lieu et de vie, permettant également de réduire les impacts négatifs de la voiture en milieu urbain.

Cohérence : il importe de donner aux résidents accès aux pôles d'activité tels que les secteurs à forte concentration d'emplois, les secteurs industriels et commerciaux et, surtout, il importe de profiter de la réfection des infrastructures urbaines pour ajouter des infrastructures cyclables.

Enfin, l'état des finances publiques exige qu'un choix judicieux des projets à mettre en œuvre soit fait et que les projets aux retombées les plus significatives pour la qualité de vie et de lieu en milieu urbain soient privilégiés. À cet égard, le confort, la fiabilité et l'efficacité sont les meilleurs gages pour optimiser les infrastructures actuelles de transport en commun, favoriser le transfert de parts de marché de l'utilisation de l'automobile vers le transport en commun de même que pour justifier l'implantation de nouvelles infrastructures de transport en commun.

En ce sens, la Chambre est d'avis qu'il est préférable d'aborder la question des transports en gérant la demande, plutôt que de mettre en place des infrastructures après avoir constaté des besoins. Cela est particulièrement important pour la planification des transports entre le centre-ville et les couronnes où de nouveaux développements créent des besoins de transport.

Sachant que faire augmenter la part de marché du transport en commun et convaincre les navetteurs et les automobilistes de délaisser leur voiture constituent une intention qui requiert beaucoup d'énergie, la Chambre est d'avis qu'un plaidoyer en faveur du rendement des sommes investies par passager converti au transport en commun doit être fait, et c'est notamment par le biais du financement qu'un tel argument peut être justifié.

2. LE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS EN MATIÈRE DE TRANSPORT (21^e chantier)

La prospérité et le développement économique s'étant concentrés de plus en plus dans les villes – à ce titre, la grande région de Montréal représente la moitié du PIB de la province du Québec –, ces dernières devraient donc disposer des ressources budgétaires nécessaires à leur plein et sain développement. Cependant, selon la Fédération canadienne des municipalités (FCM), sur chaque dollar perçu par les villes du Canada, 8 % en moyenne demeure entre les mains des municipalités, 42 % va aux provinces et 50 %, au gouvernement fédéral, la richesse générée dans les villes étant absorbée par les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral.

Ajouté à cette tendance, le recensement 2006 révèle que le Canada s'urbanise de plus en plus. À cet égard, c'est maintenant près de 50 % de la population canadienne qui vit dans les six principales régions métropolitaines du pays. Ces phénomènes commandent que des ajustements soient faits pour que les métropoles puissent créer des environnements d'affaires attrayants et puissent offrir des milieux de vie de qualité à leurs citoyens.

Dans ce contexte, le Plan de transport de la Ville de Montréal identifie une dizaine de moyens – qui font appel aux divers paliers de gouvernement ainsi qu'à des acteurs oeuvrant dans le secteur des transports – pour financer les investissements en transport. De tous ces moyens, la Chambre en identifie certains qu'elle juge plus porteurs en raison, notamment, de la relative facilité de les mettre en œuvre, de leur rendement, ainsi que de leur cohérence dans le contexte métropolitain.

Si le « cocktail de transports » est une solution souvent évoquée par les spécialistes en transport pour faire face aux défis de mobilité dans les métropoles, le recours à un « cocktail de modes de financement » devient alors une nécessité. C'est là une solution qui permettrait de relever les importants défis de mises à niveau et de construction de nouvelles infrastructures de transport puisque aucune instance gouvernementale ne peut s'acquitter seule de l'ensemble de ces investissements.

De l'avis de la Chambre, les décideurs, face aux futurs choix qui seront faits, devraient systématiquement évaluer l'impact des projets sur la mobilité des personnes et sur la part de marché du transport en commun.

PRIORITES POUR LE FINANCEMENT DES PROJETS DE TRANSPORT

L'une des premières constatations qui puisse être faite à l'égard du transport – et qui est aussi largement observée par les spécialistes des questions de transport – est sans doute que, dans le contexte de précarité des finances publiques, des choix judicieux doivent être effectués à l'égard des infrastructures de transport.

Or, un des éléments les plus importants en ce sens est que chaque utilisateur des infrastructures de transport, qu'elles soient de transport en commun ou de transport routier, paie sa juste part. À cet égard, les coûts d'immobilisation, d'exploitation et de revient des réseaux de transport en commun sont aisément identifiables, alors que les coûts de revient des réseaux routiers le sont beaucoup moins, bien que de nombreux chercheurs étudient ces disparités.

Afin de tendre vers un développement urbain durable de la métropole, les décideurs devraient inclure, dans les modes d'attribution des budgets consacrés aux infrastructures urbaines et infrastructures de transport, les véritables coûts de leur utilisation, et particulièrement les coûts environnementaux qu'ils engendrent. C'est en ce sens que le rendement des sommes investies à convertir les automobilistes au transport en commun sera le plus important.

Il importe donc, pour Montréal, de déterminer le système le mieux adapté aux besoins métropolitains et de le prioriser en fonction de :

- la hausse de la part de marché de l'utilisation du transport collectif et actif;
- la réduction de l'utilisation de la voiture dans les secteurs les plus denses;
- l'efficacité du transport des marchandises;
- la qualité de lieu et de vie offerte autant aux citoyens qu'aux visiteurs de passage.

et des singularités de la métropole :

- la forte utilisation des infrastructures de transport sur le territoire de l'île de Montréal;
- le fort développement résidentiel, commercial, industriel et institutionnel à l'extérieur de l'île;
- le vieillissement important des infrastructures.

FINANCEMENT GOUVERNEMENTAL

1

FINANCEMENT PROVENANT DU GOUVERNEMENT DU CANADA

La première mesure que la Chambre suggère de prioriser est celle proposée par le Caucus des grandes villes du Canada. C'est une initiative par laquelle la Fédération canadienne des municipalités (FCM) réclame au gouvernement du Canada 2 G \$ afin de consolider les finances des municipalités aux prises avec d'importants problèmes budgétaires. Une telle mesure contribuerait à leur fournir un financement stable, prévisible et récurrent pour entreprendre des travaux nécessaires de mise à niveau et de construction des infrastructures permettant de créer des environnements urbains attrayants.

Bien que les modalités de transfert de ces fonds ne soient pas déterminées, la Chambre est d'avis qu'un mécanisme simple – qui éviterait d'alourdir les processus d'approbation entre les acteurs impliqués et de mise en œuvre des projets – devrait être identifié.

2

TRANSFERT D'UN CENT DE LA TAXE SUR LES PRODUITS ET SERVICES POUR LA CROISSANCE DES GRANDES VILLES

À la suite de la promesse du gouvernement du Canada de réduire la taxe sur les produits et services (TPS) de 7 % à 6 % (le taux actuel), et éventuellement à 5 % pour 2010-2011, le Caucus des grandes villes du Canada suggère que ce point de pourcentage, ou l'équivalent d'un cent de la TPS, continue à être perçu et qu'il soit versé aux municipalités. Cette initiative permettrait de leur fournir non seulement une source de revenus additionnelle directement liée à l'activité économique en progression¹⁴, mais surtout, de réduire leur dépendance envers les revenus provenant des impôts fonciers qui constitue un frein à leur développement économique et urbain.

Il s'agit également d'une initiative relativement simple à mettre en œuvre et qui ne ferait pas croître le fardeau fiscal ni des citoyens ni des entreprises des régions métropolitaines. Dans la mesure où le montant total de la TPS perçu par le gouvernement du Canada s'élève à environ 30 G \$ annuellement, ce sont près de 5 G \$ qui seraient versés aux municipalités canadiennes et, de ce montant, 2 G \$ iraient aux grandes villes. Il est donc plausible que la Ville de Montréal tire de cette nouvelle source de revenus un montant de 275 M \$ pour l'année 2008.

¹⁴ Il est estimé par la FCM que les revenus de la TPS progresseront de 2,6 % au cours des 20 prochaines années, soit 61 % au total.

POUVOIRS HABILITANTS OCTROYÉS PAR LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

Si une proportion importante du PIB du Québec est issue de l'activité économique générée sur le territoire des municipalités, il est largement convenu qu'elles ne sont pas dotées des outils qui leur permettraient de tirer profit de cette activité économique¹⁵. Or, le gouvernement du Québec a récemment déposé le projet de loi 22 qui leur octroierait certains pouvoirs habilitants et qui leur permettrait d'accéder à une certaine forme d'autonomie financière.

Bien que cette mesure comporterait une hausse du fardeau fiscal des Montréalais, la Chambre est d'avis que toute initiative de réduction de la dépendance financière envers le gouvernement du Québec mérite d'être étudiée attentivement. Il va sans dire que les choix qui seront faits quant à l'investissement des sommes recueillies devront faire l'objet d'une attention particulière et que l'environnement d'affaires et la qualité de vie sont deux éléments à prioriser.

MODULATION DES TARIFS EN FONCTION DE LA LONGUEUR DES DÉPLACEMENTS

La Chambre est d'avis qu'une formule de contribution additionnelle de la part des municipalités, en fonction de la longueur des infrastructures de transport en commun, devrait être étudiée. Une telle mesure permettrait de faire assumer à l'ensemble des citoyens des municipalités éloignées du centre de la métropole les coûts de construction et de maintien des infrastructures de transport dans des zones à faible densité de population. En outre, cette initiative éviterait de faire payer les citoyens qui choisissent le transport en commun, un moyen de transport durable qu'il importe de privilégier plutôt que le navettage en voiture.

INDEXATION DES DROITS D'IMMATRICULATION DES VÉHICULES

Les droits d'immatriculation perçus auprès des automobilistes par le gouvernement du Québec sur le territoire de la métropole, et retournés par le biais de l'Agence métropolitaine de transport dans le transport en commun, n'ont pas été indexés depuis 1996.

Au même titre que les coûts de construction et d'exploitation des infrastructures de transport subissent d'inévitables hausses – en fonction de la hausse du coût de la vie –, la portion des droits d'immatriculation affectée au transport en commun devrait être indexée. Même si la Chambre n'est pas en faveur de l'augmentation du fardeau fiscal des Montréalais, elle ne peut pas s'opposer à l'indexation de contributions spéciales déjà existantes en faveur du transport en commun, d'autant plus que la structure de perception et de redistribution est déjà en place. Actuellement de 30 \$, ces droits, s'ils étaient augmentés de 5 \$, rapporteraient 15 M \$ de plus annuellement¹⁶; des sommes qui seraient directement réinjectées dans les infrastructures métropolitaines de transport en commun.

¹⁵ Et ce, sans compter le fait que de multiples responsabilités leur ont été dévolues sans budgets additionnels.

¹⁶ *Le transport urbain, une question de santé, Rapport annuel 2006 sur la santé publique*, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, page 107.

TAXE SUR LE STATIONNEMENT HORS RUE

La réflexion à l'égard d'une taxe sur le stationnement hors rue dans le Plan de transport de la Ville de Montréal fait ressurgir le besoin de développer une politique du stationnement pour la Ville de Montréal, en particulier, et pour la métropole, de façon générale.

D'une part, si les règlements municipaux exigent déjà, à bien des endroits, que les promoteurs immobiliers incluent un nombre minimum de cases de stationnement à leurs projets, la Chambre est d'avis que dans certains cas, des limites maximales de cases de stationnement devraient être fixées, notamment près des secteurs déjà largement desservis par le transport en commun.

D'autre part, si dans le cadre du projet de loi 22 du gouvernement du Québec, les municipalités obtiennent le pouvoir de taxer les stationnements hors rue, ce ne sont pas toutes les municipalités qui se prévaudront de ce privilège. Or, dans la mesure où de plus en plus d'investissements majeurs sont faits dans les couronnes et secteurs périphériques de l'île de Montréal¹⁷, et que c'est principalement dans ces secteurs que la croissance démographique métropolitaine est la plus importante, la Chambre craint que si la Ville de Montréal applique ce pouvoir de taxation sur son territoire – alors que les municipalités de banlieue ne l'appliquent pas –, elle compromette la vitalité de son centre-ville. Le coût additionnel de stationnement pourrait constituer un frein supplémentaire pour les gens des banlieues à se rendre au centre-ville.

Si, toutefois, la décision est prise à l'effet que cette nouvelle forme de taxation soit appliquée de façon uniforme sur l'ensemble du territoire métropolitain et que les sommes soient versées selon une formule qui reste à déterminer – mais qui tiendrait compte à la fois des infrastructures de transport en commun et de transport routier et d'investissements dans le développement commercial (notamment le redéveloppement d'artères commerciales) – alors, de l'avis de la Chambre, la mesure mériterait d'être évaluée attentivement.

INSTAURATION DE PEAGES

Qu'il s'agisse de péages de type « cordon » – tels que ceux mis en place à Londres ou à Singapour autour du centre des affaires des grandes villes en vue d'y réduire le nombre de véhicules et d'améliorer la mobilité des personnes –, ou encore de type « tarification des infrastructures » – tels que ceux rencontrés sur de nombreuses autoroutes des États-Unis dont le but premier est de financer les infrastructures de transport –, ces mécanismes sont, de l'avis de nombreux spécialistes, très efficaces pour en tirer des revenus.

L'instauration de péages, ou la mise en place d'une forme de « tarification de la circulation », pour une métropole comme Montréal, pourrait constituer une mesure caractérisée par un double avantage :

- elle constituerait une façon efficace de faire contribuer financièrement les automobilistes à la mise à niveau et à la construction de nouvelles infrastructures de transport; et
- cette tarification pourrait constituer un incitatif à un transfert modal vers l'utilisation du transport en commun pour les gens qui ont la possibilité de l'utiliser.

¹⁷ Le centre commercial Dix30, le futur amphithéâtre du Club de hockey Canadiens, l'édifice Bell à l'île des Sœurs et le complexe commercial de Boisbriand en sont quelques exemples.

Les formes que peuvent prendre les péages sont multiples et très variées. Les technologies existantes permettent maintenant une flexibilité de tarification qui peut s'adapter aux besoins les plus particuliers et ne ralentissent plus les mouvements des véhicules comme c'était le cas jadis. Les péages peuvent également être modulés en fonction de certaines périodes de la semaine et de la journée, et des tarifs très précis peuvent être fixés. Ces derniers pourraient par exemple être modulés en fonction du nombre de personnes présentes dans la voiture – une mesure qui pourrait favoriser le covoiturage¹⁸. Afin d'éviter de nuire aux échanges commerciaux, et ce, tant sur le territoire de la ville de Montréal que sur celui des couronnes, les passages pourraient être gratuits durant les périodes hors pointe, ce qui pourrait inciter les navetteurs à profiter du dynamisme des soirées du centre-ville de Montréal avant le retour à leur domicile.

Les possibilités de créer un système de tarification basé sur les principales caractéristiques de la région métropolitaine sont multiples et déjà largement évaluées d'après les expériences ayant eu cours ces dernières années en Europe et aux États-Unis. Puisque Montréal est connectée à ses banlieues par de multiples voies d'accès, les postes de péage pourraient y être installés et, dans la mesure où ce sont plus d'un million de véhicules qui y circulent chaque jour, les possibilités sont nombreuses d'en tirer d'importants revenus, ce qui pourrait se faire sans compromettre la compétitivité et le développement économique de la métropole, dans la mesure où les impacts du niveau de la tarification auront été circonscrits avec rigueur.

Toutefois, si plusieurs initiatives de péage urbain ont connu du succès dans les métropoles où elles ont été implantées, de nombreux éléments devraient être pris en compte avant que la décision ne soit prise de mettre en place un tel système dans le contexte montréalais. La Chambre en identifie ici quelques-uns :

- les problèmes de congestion dans la métropole montréalaise ne sont pas aussi importants que dans bien d'autres métropoles où des modes de tarification de type « cordon » ont été implantés autour de leur centre des affaires, en l'occurrence à Londres, à Paris ou à Singapour;
- l'impact des différents tarifs sur le développement économique de la métropole;
- les rendements du péage en fonction des coûts de perception et d'administration des sommes perçues.

Enfin, si le choix est fait de mettre en place une telle forme de tarification de la circulation, la Chambre est d'avis qu'il importe d'éviter de créer des distorsions additionnelles entre Montréal et les banlieues, où il est constaté que les investissements majeurs sont de plus en plus nombreux. En ce sens, les sommes recueillies par les péages devraient, impérativement, être réinvesties sur le territoire métropolitain¹⁹, en fonction d'une formule qui viserait à faire croître la part de marché du transport en commun, qui tiendrait compte, notamment, des besoins de mise à niveau et de développement des infrastructures de transport en commun et qui éviterait d'isoler l'île du reste de la métropole.

¹⁸ Les péages pourraient par exemple être gratuits pour les véhicules contenant plus d'un passager.

¹⁹ Qui correspond au territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal.

MAJORATION DE LA TAXE SPECIALE SUR L'ESSENCE

Une majoration de la taxe sur les carburants pourrait constituer une forme de tarification de la circulation intéressante, dans la mesure où la contribution des automobilistes est relativement équitable, puisqu'elle augmente en fonction de leur consommation de carburant²⁰. Cette mesure permettrait donc aux instances gouvernementales de percevoir des revenus plus élevés chez les navetteurs de la région métropolitaine qui parcourent le plus de distance et qui, forcément, utilisent le plus les infrastructures routières. En outre, cette mesure tendrait à faire payer le « coût environnemental » de l'utilisation de la voiture puisque le montant des taxes payées par les automobilistes augmenteraient selon la quantité de carburant consommé²¹.

Une telle mesure permettrait également de tirer des revenus importants par le biais d'une structure de perception et de redistribution déjà en place. En effet, une taxe de 0,015 \$ le litre est déjà perçue sur le territoire de la métropole et redistribuée par le biais de l'Agence métropolitaine de transport. Il est à noter qu'une augmentation de 0,01 \$ le litre correspondrait à des revenus additionnels de 30 M \$ par année pour la métropole²².

Considérant le fardeau fiscal déjà lourd des Montréalais et des entreprises qui ont pignon sur rue dans la métropole, la Chambre est d'avis que la majoration d'une telle taxe ne peut se faire sans que soient envisagés de façon très précise les impacts sur le développement de la métropole et la capacité de payer des citoyens et des entreprises.

CONTRIBUTION SPECIALE PAR LE CAMIONNAGE POUR L'USURE PREMATUREE DU RESEAU ROUTIER

Malgré le fait que le camionnage contribue effectivement à l'usure prématurée du réseau routier et, de surcroît, nuit à la qualité de vie des habitants de la métropole, exiger une contribution spéciale de la part d'un secteur économique déjà largement soumis à des défis financiers majeurs apparaît peu souhaitable de l'avis de la Chambre.

INSTAURATION D'UNE TAXE « VERSEMENT TRANSPORT »

Ayant cours en France, cette taxe prélevée sur la masse salariale des entreprises de neuf employés et plus contribue à financer le transport en commun.

Dans la mesure où les entreprises de la métropole contribuent déjà largement au financement des infrastructures des municipalités par le biais des taxes foncières, la Chambre ne croit pas que l'augmentation du fardeau fiscal des entreprises serait une mesure structurante pour le développement de la métropole. Il est à noter que les entreprises situées sur l'île de Montréal contribuent déjà à près de 10 % du budget total annuel de la Société de transport de Montréal (STM), soit environ l'équivalent de ce

²⁰ Que ce soit en raison du kilométrage effectué ou de la puissance de leur véhicule.

²¹ Les propriétaires de petites cylindrées, qui émettent moins de gaz à effet de serre (GES), étant avantagés.

²² *Le transport urbain, une question de santé, Rapport annuel 2006 sur la santé publique*, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, page 106.

que les entreprises françaises versent au transport en commun en France par le biais de la taxe « versement transport ».

La Chambre est toutefois d'avis que les entreprises ont grandement avantage à contribuer directement au financement des laissez-passer de leurs employés – une mesure qui, dans de nombreux cas et à plusieurs égards, est profitable aux employeurs – et à participer, dans un esprit de collaboration, à l'instauration de plans de gestion des déplacements (10^e chantier) :

- réduction des coûts de l'employeur à l'égard de l'entretien des cases de stationnement offertes à ses employés;
- réduction des temps de parcours pour se rendre sur le lieu de travail pour les secteurs déjà bien desservis par le transport en commun;
- réduction du stress associé à la conduite sur un réseau routier engorgé;
- assiduité et ponctualité des travailleurs indépendamment des intempéries, particulièrement pour les usagers du métro;
- augmentation de la productivité pour les employés qui travaillent pendant les périodes de déplacement.

Enfin, le financement de l'ensemble des projets proposés par la Ville de Montréal représente un coût total de 8,1 G \$ sur un horizon de 20 ans. Les besoins financiers des 21 chantiers représentent pour la Ville de Montréal une dépense moyenne en immobilisations et en exploitation de l'ordre de 240 M \$ annuellement, somme qui s'ajoute aux budgets actuels de l'agglomération et de la Ville au chapitre du transport.

Le Plan présenté par la Ville de Montréal constitue une étape importante quant aux choix qui seront faits dans les prochaines années à l'égard du transport métropolitain. Les défis financiers auxquels font face les différents paliers de gouvernement ne doivent toutefois pas constituer un obstacle à l'optimisation du transport dans la métropole et, dans ce contexte, le financement des infrastructures de transport devrait être porté au haut de la liste des priorités :

- o du gouvernement du Canada;
- o du gouvernement du Québec, incluant les entités paragouvernementales;
- o et du niveau municipal, à savoir l'ensemble des municipalités composant la région métropolitaine de Montréal telles qu'elles sont regroupées au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Finalement, la Chambre est d'avis que c'est en informant efficacement la communauté montréalaise des choix effectués et mis en œuvre que l'adhésion des résidents et des gens d'affaires à l'amélioration de la mobilité des personnes et des marchandises sur le territoire de la métropole sera possible.

3. GOUVERNANCE METROPOLITAINE (20^e chantier)

Avec ce Plan de transport et le Plan d'urbanisme déposé en 2004, l'administration de la Ville de Montréal fait résolument preuve de leadership en matière de développement urbain et de transport urbain durable. À cet égard, la Chambre s'était particulièrement réjouie de trouver parmi les nombreuses actions proposées dans le Plan d'urbanisme celles issues de l'aménagement et des transports durables :

« La Ville favorise une utilisation accrue du transport collectif de manière à améliorer la qualité de l'environnement et la qualité de vie des citoyens, particulièrement des populations non motorisées. À cet égard, le Plan propose une série d'interventions relatives aux réseaux de transport collectif. [...] L'accès à Montréal à partir de Laval, de Longueuil et des territoires des couronnes nord et sud doit davantage être axé sur l'utilisation du transport collectif ».

« Afin d'accroître l'utilisation du transport collectif et, du même coup, de réduire l'utilisation de l'automobile, il importe de soutenir une urbanisation appropriée accompagnée d'améliorations de l'offre en transport collectif. Il existe une relation directe entre, d'une part, la densité urbaine et la diversité des fonctions et, d'autre part, l'utilisation du transport collectif. Des milieux denses et diversifiés rapprochent un plus grand nombre d'usagers éventuels des services de transport collectif tout en contribuant à réduire la durée de certains trajets ».

De l'avis de la Chambre – et de nombreux intervenants rencontrés durant la préparation du présent mémoire –, les enjeux et défis liés au transport à Montréal dépassent les limites de l'agglomération montréalaise. Ils sont résolument d'ordre métropolitain.

Le système de transport doit s'adapter aux nouvelles réalités qui caractérisent la métropole, notamment les structures administratives, les enjeux démographiques et les utilisateurs potentiels de transport en commun. D'ailleurs, l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) soulignait que « En s'assurant de l'adéquation entre le cadre de gouvernance et les besoins fonctionnels, la zone métropolitaine de Montréal deviendra plus compétitive et plus viable »²³.

Or, la Chambre est d'avis qu'une seule et unique instance devra assurer un leadership fort et, surtout, encadrer et animer une réelle vision métropolitaine du transport en commun et des aménagements. Cette instance devrait notamment se charger de :

- la responsabilité du schéma d'aménagement à l'échelle de la métropole;
- la cohérence entre les plans d'urbanisme locaux des municipalités;
- la planification de l'ensemble des organismes chargés du transport en commun;
- la cohérence des aménagements de transport intermodaux (transport en commun, transports actifs et transport routier);
- la coordination des aménagements avec les instances des gouvernements du Québec et du Canada;
- la gestion et la redistribution du financement du transport en commun envers les municipalités et les organismes de transport de la métropole²⁴;
- le transfert de fonds consacrés aux sociétés de transport en commun par une formule qui tiendrait compte de l'augmentation de l'achalandage et également des transferts modaux de la voiture vers le transport en commun²⁵.

²³ Organisation de coopération et de développement économiques, Examens territoriaux de l'OCDE, Montréal, 2004, p. 139.

²⁴ Les divers modes de financement sont traités de façon plus précise dans la section deux.

²⁵ Sur la base des résultats de l'Enquête origine-destination.

Or, l'instance qui pourrait le mieux faire face à ces défis doit être de portée métropolitaine et disposer des outils et moyens nécessaires pour réaliser à la fois les aménagements urbains et les infrastructures de transport. La Communauté métropolitaine de Montréal pourrait dès maintenant constituer l'organisme chargé de ces responsabilités dans la mesure où :

- la structure est déjà existante;
- l'organisme compte une expertise notamment dans les domaines de la protection de l'environnement, de l'aménagement du territoire et du transport en commun;
- l'organisme est déjà chargé de redistribuer des montants aux municipalités qui en font partie;
- les municipalités seraient chargées de la mise en oeuvre des projets relevant de leur juridiction;
- les instances gouvernementales seraient chargées de la mise en oeuvre des projets relevant de leur juridiction.

La Chambre est donc d'avis – à l'instar de nombreux acteurs et spécialistes oeuvrant dans le secteur de l'aménagement urbain et des transports – que la métropole bénéficierait de l'incorporation des activités et du savoir-faire de l'Agence métropolitaine de transport aux activités de la Communauté métropolitaine de Montréal, ce qui éviterait que se cumulent, comme c'est le cas maintenant, les priorités au sein de diverses organisations. Une telle forme de gouvernance se révèle nécessaire pour la métropole dans la mesure où la déconcentration des activités dans les domaines de l'habitation et des pôles d'emplois provoque de plus en plus de déplacements à travers le territoire, sans égard aux limites des municipalités et à celles des réseaux de transport en commun.

Enfin, la modification de cette entité, si elle s'ajoute à une série d'autres modifications survenues au cours des dernières années concernant la gouvernance métropolitaine, aurait à tout le moins l'avantage de rapprocher le gouvernement du Québec – et bailleur de fonds de nombreuses infrastructures de transport – des multiples enjeux et défis auxquels la métropole est confrontée.

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Dans le Plan de transport que la Ville propose, il est spécifié que la voiture a sa place, mais qu'elle n'aura plus toute la place. La Chambre est d'avis qu'un tel choix favorisera une meilleure qualité de lieu et de vie pour les Montréalais et les visiteurs. Le Plan démontre une réelle intention de prendre le leadership en matière de développement urbain durable :

- il fait le pari du transport en commun;
- il reconnaît le rôle économique des infrastructures routières;
- il accorde une place à la voiture, mais ne la lui laisse pas entièrement;
- il suggère qu'au moment de la mise à niveau des infrastructures municipales, notamment des artères importantes, des infrastructures de transport en commun soient mises en place;
- il identifie des pistes de financement audacieuses.

Toutefois, les défis budgétaires auxquels sont confrontés les divers paliers de gouvernement commandent que les modes de financement les plus porteurs soient identifiés, incluant des nouvelles sources de revenus prévisibles, stables et récurrentes.

Montréal détient déjà des atouts majeurs dans le domaine du transport en commun et des transports actifs. Il faudrait toutefois qu'elle mette à niveau ses infrastructures et qu'une cohérence et qu'une logique d'aménagement métropolitaine soient respectées. En ce sens, nous avons l'occasion de faire encore davantage, et encore mieux. Avec des projets de qualité, des investissements qui offrent des rendements supérieurs ainsi que des aménagement cohérents à l'échelle de la métropole, Montréal pourrait bien devenir LA métropole des transports durables en Amérique. La Ville de Montréal, par cet audacieux Plan de transport, en prend le leadership.

À nous tous Montréalais d'exercer un leadership en appuyant et en épaulant ce Plan de transport avec l'objectif ultime que Montréal devienne LA métropole championne du développement urbain durable d'Amérique du Nord.

RECOMMANDATIONS

ÉTANT DONNE :

- que l'activité économique est de plus en plus générée sur le territoire des villes;
- que le Canada s'urbanise de façon importante;
- que la métropole est déjà dotée d'infrastructures de transport en commun et qu'elles sont largement utilisées;
- que la métropole figure parmi les leaders en Amérique du Nord pour la part de marché du transport en commun;

MAIS :

- que les prévisions de part de marché du transport en commun sont peu optimistes;
- que le parc automobile de la région métropolitaine ne cesse de croître;
- que les municipalités ne détiennent pas les ressources nécessaires pour leur assurer un développement adéquat.

LA CHAMBRE EST D'AVIS ET RECOMMANDE :

- de baser les futurs investissements en transport sur la qualité, le rendement et la cohérence des projets;
- que les divers paliers de gouvernement portent les investissements en transport au haut de la liste de leurs priorités;
- de se donner des indicateurs de performance en évaluant l'impact des projets d'infrastructure urbaine sur la mobilité des personnes et des marchandises ainsi que sur l'accroissement de la part de marché du transport en commun;
- finalement, de se donner comme objectif ultime d'être LA métropole championne du développement urbain durable d'Amérique du Nord.