

**CONSULTATION SUR LA RÉDUCTION DE LA DÉPENDANCE
AUX ÉNERGIES FOSSILES DE MONTRÉAL**

**Compte-rendu de la rencontre d'experts
sur le transport des personnes**

Date : Le mardi 3 février 2016

Heure : de 7 h 30 à 9 h

Endroit : OCPM, 1550, rue Metcalfe, 14^e étage, Montréal

Étaient présents :

Experts invités

- Mme Monica Gandulfo, directrice générale, Voyagez Futé
- M. Félix Gravel, responsable des Campagnes transport, GES et aménagement du territoire, CRE-Montréal
- Mme Catherine Morency, professeure agrégée, Département des génies civil, géologique et des mines, École Polytechnique
- M. André Porlier, directeur du développement durable, Société de transport de Montréal (STM)

De l'Office de consultation publique (OCPM)

- M. Jean Burton, président de commission
- Mme Isabelle Beaulieu, commissaire
- M. Alain Duhamel, commissaire
- Mme Stéphanie Wells, analyste
- Mme Estelle Beaudry, analyste

Ceci est un compte-rendu non-exhaustif et ne reflète que l'opinion des participants et non celle de la commission.

Défis et problèmes

- L'aménagement du territoire, et plus particulièrement la localisation résidentielle, aurait des effets structurants sur le choix des modes de transport et favoriserait l'usage de l'autosolo.
- Les options en transport collectif seraient inégales d'un secteur de la *Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)* à l'autre.



OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

1550, rue Metcalfe
Bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : (514) 872-3568
Télécopieur : (514) 872-2556
ocpm.qc.ca

- L'équité de l'offre en transport collectif ne serait pas possible sur l'ensemble du territoire, car le transport collectif ne pourrait pas toujours se développer de façon efficace dans les zones de population les moins denses, notamment en 2^e couronne.
- L'autosolo serait trop attrayante comparativement aux modes alternatifs de transport.
- Il y aurait un manque d'accès et de création de données lié aux choix des modes de transport et les coûts réels du transport automobile seraient mal connus.
- L'offre en transport collectif ne serait pas harmonisée sur l'ensemble du territoire montréalais. Même s'il existe plusieurs options pour se déplacer autrement que seul en voiture, les divers modes ne seraient pas arrimés entre eux et il n'y aurait pas d'organisation responsable pour coordonner cette offre. Par exemple, une personne peut avoir 3 ou 4 abonnements à divers modes de transport (BIXI, AMT, STM, autopartage, etc.).
- La compétitivité entre les entreprises nuirait à l'arrimage de l'offre en transport alternatif. On note toutefois à ce sujet que la véritable concurrence serait l'autosolo.
- Plusieurs entreprises et organismes, dont la Ville de Montréal, offriraient gratuitement le stationnement à leurs employés, ce qui les inciterait à utiliser l'automobile pour se déplacer.
- La Ville de Montréal n'aurait aucun programme de mobilité durable pour ses employés.
- Le gouvernement du Québec aurait cessé de financer certains programmes de gestion des déplacements, de sensibilisation et d'éducation relative aux transports actifs et collectifs, comme la journée *En ville sans ma voiture*. Le gouvernement provincial, dans sa volonté de donner l'exemple, aurait baissé les bras selon certains invités.
- Les fonds de financement du transport collectif (provenant de la taxe sur l'essence, des droits d'immatriculation, du Fonds vert du Québec et du Fonds Chantiers Canada) seraient virtuellement disponibles, mais seraient utilisés à d'autres fins par les gouvernements.
- Le transport scolaire serait parfois oublié dans la planification du transport et l'aménagement du territoire.

Solutions

Les participants ont proposé diverses avenues à explorer pour réduire la consommation d'énergies fossiles dans le domaine du transport des personnes. Parmi elles, notons :

- Développer davantage l'offre en transport collectif.
- Contrôler l'étalement urbain en créant des milieux de vie denses et mixtes autour des pôles et des axes de transport collectif et ce, même en couronne.
- Favoriser le rapprochement des lieux de résidence et de destination (emplois, commerces, etc.).
- Intégrer les effets du télétravail dans la planification.
- Sur les transports actifs :
 - Intégrer davantage les piétons et les cyclistes dans les analyses et les modélisations, car il y aurait environ 20 % des déplacements qui pourraient être transférés vers ces modes de transport.
 - Agrandir le réseau cyclable autant dans les axes nord-sud qu'est-ouest.
 - Obtenir de meilleures données sur les piétons en installant un plus grand nombre de capteurs de données, car il n'y aurait seulement que deux capteurs pour les piétons au centre-ville.
- Mieux informer les gens sur les coûts réels du transport, incluant ceux liés aux infrastructures, et donc les coûts liés à leurs choix de déplacement. S'inspirer de la Ville de Vancouver qui aurait développé un outil de comparaison des coûts du transport.
- Tenir compte des conditions hivernales dans la planification du transport.
- Soutenir l'économie du partage dans le domaine du transport.
- Arrimer les solutions en transport alternatif pour offrir un « cocktail transport » qui réponde mieux aux besoins des usagers là où ils se trouvent, à l'image des villes de Munich et de Vienne :
 - Offrir un abonnement regroupant plusieurs modes de transport (collectif et actif).
 - Créer un organisme qui veillerait à coordonner l'offre en transport collectif et actif.
 - Mettre en œuvre l'idée de pôle de mobilité urbaine durable telle que proposée dans la politique de stationnement de la Ville de Montréal.



- Créer des postes de « conseillers en mobilité » pour faciliter la gestion de l'offre de transport et améliorer l'efficacité des déplacements alternatifs à l'autosolo.
- Développer une politique d'intermodalité afin de mieux intégrer les différents modes de déplacement.
- Diminuer l'attractivité de l'automobile et la part de l'autosolo sur le réseau routier :
 - Tarifier le stationnement, les infrastructures et l'acquisition de véhicules.
 - Convaincre les gens qui se déplacent présentement en autosolo d'opter pour des modes alternatifs en améliorant l'offre en transport collectif. À ce sujet, la voiture électrique serait porteuse, mais ne constituerait pas le principal moyen pour se sortir de l'auto solo.
 - Réduire la vulnérabilité du réseau de transport collectif en offrant plusieurs alternatives pour se rendre à un même endroit.
 - Revoir la conception et l'organisation des stationnements incitatifs en réduisant l'espace qu'ils occupent et en en faisant des milieux de vie denses et mixtes.
 - Redistribuer la demande au sein du réseau afin d'optimiser l'utilisation du réseau actuel.
 - Intégrer le transport collectif comme avantage social pour les employés plutôt que le stationnement gratuit.
- Appliquer des stratégies bonus-malus.
 - Bonus : offrir des alternatives à l'autosolo et améliorer l'offre de transport collectif.
 - Malus : appliquer des mesures coercitives comme tarifier le stationnement et/ou implanter des péages routiers.
- Viser la carboneutralité, comme la Ville de Vancouver, pour le 400^e de Montréal.
- Augmenter le rôle des centres de gestion des déplacements, notamment dans l'élaboration des plans de gestion des déplacements.
 - Réduire à 50 (au lieu de 100) le nombre maximal d'employés d'une entreprise pouvant bénéficier d'une subvention pour la réalisation d'un plan de gestion des déplacements.
 - Financer les sondages de besoins de déplacements pour les entreprises, comme le fait la Ville de Nantes.
 - Encourager les entreprises à mettre en place des programmes de mobilité durable pour leurs employés. À ce sujet, beaucoup d'employés seraient ouverts à utiliser les transports collectifs si l'offre était meilleure.
 - Encourager les entreprises à offrir des horaires flexibles à leurs employés pour contribuer à désengorger le réseau routier aux heures de pointe.

- Créer des zones à faibles émissions de gaz à effet de serre (GES), comme l'ont fait les villes de Londres, Berlin et Boston, et en faire des vitrines de sensibilisation et d'éducation.
- Assurer une cohérence dans le message que projette la Ville de Montréal auprès de la collectivité (et faire preuve d'exemplarité) pour assurer une crédibilité et un leadership.
 - Encourager la Ville de Montréal à donner l'exemple en implantant des programmes de mobilité durable pour ses employés. L'arrondissement de St-Laurent aurait adopté un règlement sur la mise en place de plans de gestion de déplacement pour toute entreprise de 100 employés et plus.

Exemples d'ici et d'ailleurs

- Sur l'harmonisation de l'offre de transport :
 - Les sociétés de transport des villes de Munich et de Vienne gèreraient et coordonneraient une offre centralisée en transport collectif et actif. Un seul abonnement permettrait d'utiliser l'ensemble des options de transport.
- Sur la comparaison des coûts de transport :
 - La Ville de Vancouver
- Sur les zones à faible émission :
 - Les villes de Londres, Berlin et Boston
- Sur les incitatifs municipaux octroyés aux employeurs :
 - En France, les employeurs payeraient 50 % du transport collectif à leurs employés
 - La Ville de Nantes
- Sur les programmes de mobilité durable en entreprises :
 - L'arrondissement de St-Laurent, Desjardins, l'École de technologie supérieure (ÉTS), Ivanhoé Cambridge et Pratt & Whitney
- Sur les horaires flexibles pour les employés :
 - Les Pays-Bas

Documents cités ou partagés par les invités

- Guide de stationnement : « Le stationnement un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durable », Conseil régional de l'environnement, Mars 2014,
http://www.cremtl.qc.ca/sites/default/files/upload/documents/publications/2014-guide_stationnement_2_1.pdf
- Mobilité quotidienne des enfants : déterminants, caractéristiques et évolution. Mémoire de maîtrise de Félix Pépin, École Polytechnique de Montréal, 2012
<https://publications.polymtl.ca/994/>
- Mobilité des travailleurs et scénarios de gestion des déplacements faits en automobile. Mémoire de maîtrise de Oussama Saoudi Hassani, École Polytechnique de Montréal, 2015. <https://publications.polymtl.ca/1762/>
- « Faire Bouger Les Transports, C'est le tournant de la durabilité pour nos villes », *Alternatives Journal, Canada's Environmental Voice*, Catherine Morency, Mars 2015,
<http://www.alternativesjournal.ca/policy-and-politics/faire-bouger-les-transports>
- Mobilité du 21^e siècle, Portrait général, Polytechnique Montréal, Présentation lors du colloque de l'AQTR, « La Mobilité du 21e siècle » par Catherine Morency 19 septembre 2013.
- Mémoire de la STM pour la commission sur la fiscalité (2014) :
http://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/stm_memoire-fiscalite_2014_10_10.pdf
- Mémoire de la STM pour les consultations prébudgétaires 2015-2016 :
http://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/stm-memoire_budget-quebec-2015-16_public.pdf
- Mémoire pour la commission sur les enjeux énergétiques (2013) :
http://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/memoire_sep2013_05.pdf
- Mémoire STM dans le cadre de la consultation publique sur la politique de mobilité durable (2013) :
http://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/stm_memoire_pqmd_16juillet2013.pdf