

**Mémoire présenté à
l'Office de consultation publique de Montréal**

**Dans le cadre des consultations publiques sur
la réduction de la dépendance aux énergies fossiles**



**Par
les Centres de gestion des déplacements du Grand Montréal**

3 mars 2016



Table des matières

Les Centres de gestion des déplacements	3
Mission	3
Objectifs.....	3
Produits et services.....	3
Territoires d'intervention	4
Contribution à Vert Mtl.....	4
L'importance de la mobilité des personnes.....	5
Mesures proposées à court terme	5
Soutenir les mesures de gestion de la demande.....	5
Améliorer la gestion du stationnement.....	7
Mettre en œuvre les plans locaux de déplacement.....	7
Mesures proposées à moyen terme.....	8
Améliorer et optimiser les services de transport collectif.....	8
Développer davantage le réseau cyclable	8
Mesures proposées à long terme.....	9
Investir dans les infrastructures lourdes de transport collectif	9
Électrifier les transports collectifs.....	9
Freins à la réalisation des plans et des politiques de la Ville	9
Réticence à la dissuasion de l'auto solo.....	9
Lent développement des transports collectifs.....	10
Pratiques inspirantes	10
Conclusion.....	10
Coordonnées.....	11
Annexes	12
1 - «Et en tant qu'entreprise, comment agir concrètement?».....	12
2 - Les étapes d'un Plan de gestion des déplacements	13

Les Centres de gestion des déplacements

Mission

Les Centres de gestion des déplacements (CGD) de la région métropolitaine de Montréal sont des partenaires clés du secteur des transports. Leurs interventions principales se concentrent sur la gestion de la demande en transport.

Leur mission est de mettre en place des alternatives viables aux déplacements en automobile en solitaire (auto solo) au sein d'entreprises, d'établissements de santé, d'enseignement, des arrondissements et des villes.

Objectifs

Les principaux objectifs des CGD sont les suivants:

- faciliter l'accessibilité aux grands générateurs de déplacements, principalement les sites d'emploi et d'enseignement;
- réduire la part modale de l'automobile et les émissions de gaz à effet de serre (GES); et
- conjuguer développement économique, protection de l'environnement, santé publique et qualité de vie.

Produits et services

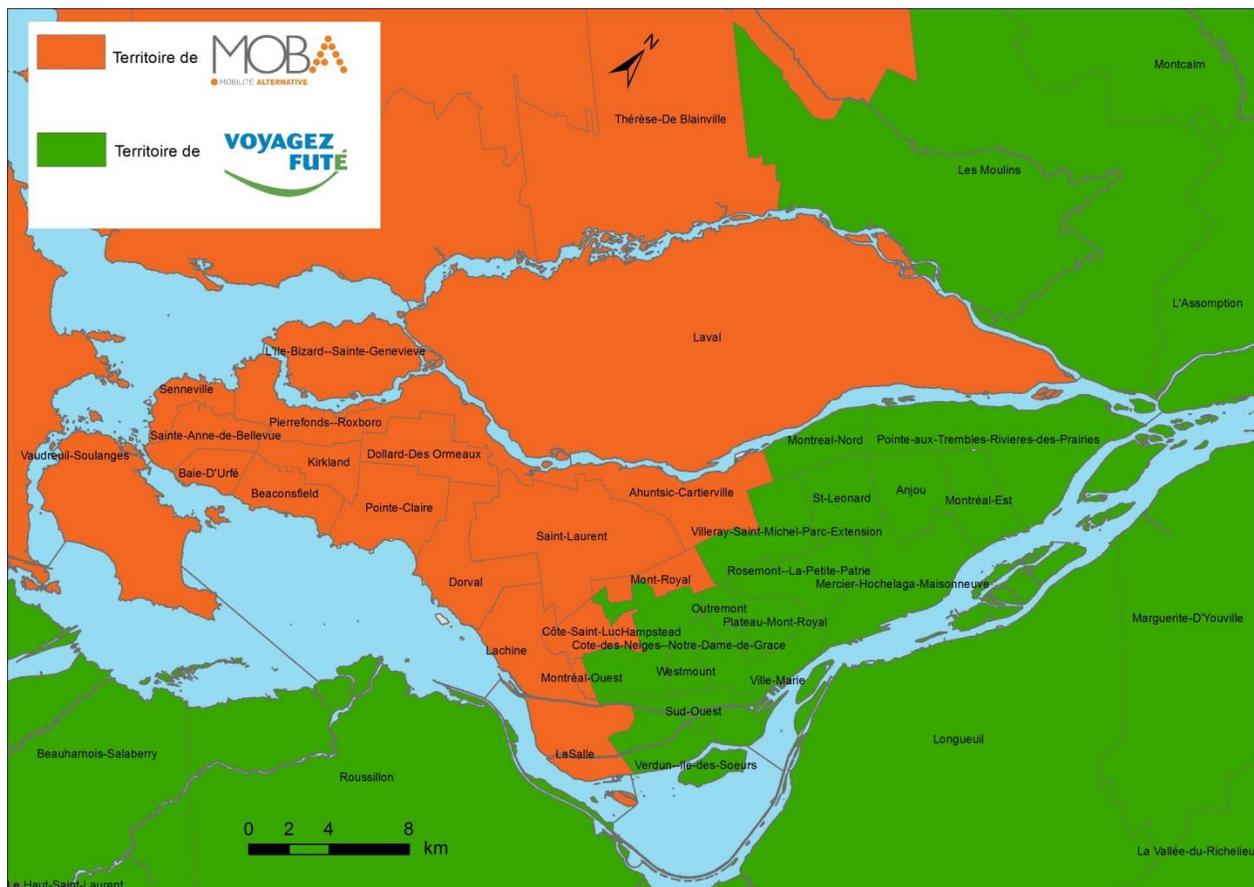
Les CGD offrent une panoplie de produits et de services personnalisés et adaptés au contexte des entreprises et des institutions (*cf.* annexe 1). Leur expertise concerne la gestion de la demande en transport. À cette fin, ils offrent les produits et les services suivants:

- plans de gestion des déplacements (PGD; *cf.* annexe 2);
- diagnostics de mobilité;
- produits corporatifs de transport collectif OPUS;
- ateliers d'entretien et de réparation de vélos, distribution de clés BIXI, activités de formation et de promotion (conférences, kiosques, vélo-fêtes, etc.);
- gestion du stationnement et du covoiturage;
- expertise-conseil en transport durable (certification LEED); et
- passeports mobilité pour les gestionnaires et les promoteurs immobiliers ainsi que trajets personnalisés pour le transport collectif.

Mémoire des Centres de gestion des déplacements du Grand Montréal

Territoires d'intervention

La carte ci-dessous illustre les territoires d'intervention des deux CGD du Grand Montréal. Leurs territoires comprennent notamment les deux plus importants pôles d'emplois du Québec: le centre-ville (400 000 emplois) et le pôle de l'ouest (340 000 emplois, surtout concentrés dans l'arrondissement de Saint-Laurent).



Contribution à Vert Mtl

Près d'une cinquantaine d'employeurs ont participé aux trois activités contributives citoyennes organisées par MOBA à l'automne 2015. Près d'une soixantaine de commentaires ont été recueillis. Plusieurs défis ont été soulevés et quelques pistes de solutions ont été présentées. Une meilleure représentation des besoins des employés auprès des sociétés de transport et la mise en place de programmes d'incitation au transport durable par les employeurs figurent parmi les solutions proposées par les participants. MOBA a encouragé les employeurs présents lors de ces activités à visiter le VertMtl.org et à voter pour les propositions qui y étaient présentées.

L'importance de la mobilité des personnes

Au Québec, le transport génère plus de 40 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) et le nombre d'automobiles ne cesse de croître plus rapidement que la population. Dans la région métropolitaine de Montréal, par exemple, le nombre d'automobiles a augmenté deux fois plus rapidement que la population, entre 2008 et 2013. Le transport représente le deuxième poste budgétaire des ménages (18 % du revenu) après celui du logement (26 %).

Malgré certains efforts accomplis par les fabricants automobiles pour atteindre une meilleure performance écoénergétique des moteurs des véhicules, le bilan environnemental du transport ne s'est pas amélioré. Cet avantage potentiel a été annulé par l'augmentation de la puissance et du poids des véhicules ainsi que par le nombre de kilomètres parcourus.

Les véhicules électriques ont un certain potentiel à moyen et à long terme, mais il ne faut pas oublier que les effets néfastes du *tout à l'auto* ne se limitent pas à la dépendance aux énergies fossiles: congestion croissante, sédentarité progressive, espace occupé dans les villes par les voitures, urbanisation de la zone agricole, etc.

Par conséquent, les CGD prônent un transfert vers les modes durables (transport collectif, covoiturage, vélo, course et marche), lesquels doivent être au cœur d'une stratégie de réduction de la dépendance aux énergies fossiles. Ils déclinent pour ce faire sept mesures à court, à moyen et à long terme.

Mesures proposées à court terme

Les mesures de gestion de la demande en transport doivent faire partie intégrante de toute stratégie de réduction de la dépendance aux énergies fossiles et de planification des transports. Les CGD proposent trois mesures qui gagneraient à être réalisées à court terme.

Soutenir les mesures de gestion de la demande

La gestion de la demande en transport consiste en un ensemble de mesures complémentaires à l'offre de transport actuel. Il s'agit d'un travail d'accompagnement pour assurer une utilisation optimale des infrastructures et des réseaux existants.

Les déplacements pour se rendre au travail ou à l'école représentent la moitié des déplacements totaux. La mobilisation des générateurs de déplacements en faveur de la mobilité durable est un élément essentiel de la stratégie de diminution de l'utilisation de l'automobile individuelle.

Les CGD jouent un rôle essentiel dans ce travail de mobilisation et d'accompagnement. En vertu de leur quinze années d'expérience, ils sont les experts du transfert modal et de la promotion des transports durables en milieu de travail et d'étude.

Leurs actions permettent d'écouter et de mobiliser les générateurs de déplacements et de les convaincre de leur pouvoir d'influence sur les comportements et les habitudes de leurs employés, étudiants ou clients.

Mémoire des Centres de gestion des déplacements du Grand Montréal

La pertinence de l'approche de la gestion de la demande et du rôle des CGD à cet égard ont déjà été reconnus dans plusieurs documents de planification de la Ville de Montréal:

1. *Plan de transport (2008)*
 - a. inciter les employeurs de plus de 100 employés à adopter des PGD;
 - b. adopter des plans pour les grands projets;
 - c. apporter un soutien accru aux CGD;
 - d. inclure les CGD dans l'élaboration des plans locaux de déplacement; et
 - e. mettre en œuvre des mesures de gestion de la demande au sein de la ville.

2. *Plan de réduction des émissions de GES de la collectivité montréalaise (2013-2020)*
 - a. inciter les entreprises à contribuer à la gestion de la demande en transport de leurs employés et de leurs clients par l'entremise d'un programme de gestion de la demande en entreprise.

Malheureusement, ces objectifs ne se sont pas traduits en réalisations concrètes. C'est pourquoi les CGD proposent de travailler à trois niveaux pour assurer le déploiement des stratégies de gestion de la demande.

1. *Agir en tant qu'employeur*

La Ville doit servir d'exemple aux autres employeurs en mettant en place des PGD pour ses principaux sites d'emploi afin de contribuer aux programmes corporatifs de transport collectif, d'inciter au covoiturage et au transport actif et d'assurer une gestion exemplaire du stationnement (tarification, réduction, attribution des places de pour les covoitureurs, *parking cash-out*, etc.).

2. *Inciter les employeurs à gérer la demande en transport*

Il faut soutenir les employeurs qui souhaitent mettre en place des PGD. Depuis la fin du programme employeur *allégo*, en 2011, il n'y a plus de soutien financier aux employeurs pour ce genre d'initiative. Au-delà de la question financière, il faut également aider à faire rayonner l'approche, notamment en étant proactif et en proposant des démarches de mobilité durable dans le cadre de nouveaux projets, des demandes de permis d'occupation pour les grands employeurs, etc. Aussi, comme mentionné dans le Plan de transport de 2008, la Ville pourrait faire de la représentation auprès du gouvernement du Québec pour qu'il oblige les grands générateurs de déplacements (entreprises, institutions, promoteurs et gestionnaires immobiliers) à mettre en place des PGD. La Ville doit inciter les arrondissements à mettre en place des règlements exigeant la réalisation de PGD, à l'instar de l'arrondissement Saint-Laurent, qui a mis en place une réglementation exemplaire qui exige qu'un PGD soit réalisé pour tout projet de plus de 100 cases de stationnement. Cette mesure permet d'inclure les coûts d'un tel plan dans les coûts de construction et de faire décroître de manière significative tant les émissions des GES (-17 %) que l'auto solo (-12 %).

3. *Soutenir les CGD*

La Ville et les arrondissements n'offrent aucun soutien financier officiel aux CGD. Un soutien financier et récurrent aurait un impact favorable sur les entreprises et sur la diminution des émissions de GES et de l'auto solo.

Améliorer la gestion du stationnement

La disponibilité et la gratuité du stationnement incitent à l'utilisation de l'automobile. Or, à Montréal, l'accès aux stationnements est gratuit dans la grande majorité des cas. Par exemple, près de 90 % du stationnement sur rue à Montréal est non tarifé. Dans ce contexte, la gestion actuelle du stationnement peut représenter une subvention à l'utilisation de l'automobile individuelle et un frein à l'utilisation des modes durables.

Plusieurs éléments encourageants figurent dans le projet de politique de stationnement dévoilé en décembre 2015:

- la révision de la tarification pour qu'elle soit basée sur la demande;
- la limitation de l'offre de stationnement dans les zones denses et son optimisation dans les zones périphériques;
- la révision des cadres réglementaires pour éviter la surproduction de stationnements privés et pour encourager l'inclusion de stationnements pour l'auto-partage, les vélos, etc.; et
- l'arrimage de la gestion du stationnement aux objectifs d'aménagement, plus particulièrement la densification autour du réseau de transport collectif.

Sans nous pencher sur la pertinence de chaque mesure proposée et bien que nous aimerions y voir exposé clairement une cible concernant la réduction de la capacité de stationnement, nous appuyons cette démarche et la vision générale du projet de politique. Une fois cette politique adoptée, nous recommandons de la mettre en œuvre avec assiduité et en y consacrant les fonds nécessaires.

Mettre en œuvre les plans locaux de déplacement

Le plan de transport prévoyait que chaque arrondissement adopte un plan local de déplacements. Or, huit ans après son adoption, la majorité des arrondissements ne l'ont toujours pas fait. Il faut accélérer le pas et s'assurer que les arrondissements et villes liées aient le soutien nécessaire pour ce faire.

Mesures proposées à moyen terme

Les CGD proposent deux mesures qui gagneraient à être réalisées à moyen terme.

Améliorer et optimiser les services de transport collectif

L'offre de services de transport collectif tarde à se développer. De nouvelles infrastructures lourdes sont nécessaires, mais, en attendant, il faut trouver des moyens d'améliorer le niveau de service sur le réseau existant.

Les projets en cours de planification ou de réalisation comme les systèmes rapides par bus (SRB) sur les boulevards Pie-IX et de la Côte-Vertu doivent être accélérés et des mesures plus légères comme des mesures préférentielles pour bus et l'augmentation de la fréquence du service devraient être déployées rapidement.

Les zones industrielles du pôle de l'ouest qui regroupe 340 000 emplois et celle de l'est qui en regroupe 60 000 sont au cœur du développement économique du Québec. La part modale en transport en commun y est de l'ordre du 15 %. Il ressort des consultations et de nos rencontres, que le transport est un des principaux enjeux, notamment pour la rétention et le recrutement des employés du au manque d'accessibilité en transport en commun, mais aussi pour les retards liés à la congestion et le stress vécu par ces citoyens de Montréal et de la région métropolitaine. Les industries de ces secteurs ne pourraient pour la plupart ne pas être localisées dans des zones plus proches du métro pour des raisons d'espace nécessaire à la fabrication, l'entreposage, etc. Leur desserte en transport en commun doit absolument être améliorée et ceci doit être accompagné de mesures de densification de ces secteurs.

Développer davantage le réseau cyclable

Le vélo utilitaire a connu un essor remarquable à Montréal au courant de la dernière décennie. Les infrastructures pour les cyclistes tardent toutefois à se développer et la Ville peine à atteindre ses cibles d'aménagement de nouvelles voies cyclables.

L'adoption du vélo comme mode de déplacement quotidien dépend de la qualité des infrastructures mises à la disposition des citoyens. Malgré l'engouement croissant pour ce mode de transport, tout report modal de l'automobile vers le vélo requiert des infrastructures adaptées et sécuritaires.

La Ville doit redoubler d'effort pour aménager de nouvelles infrastructures et améliorer les existantes, notamment dans l'optique de créer des axes cyclables reliant les secteurs et facilitant les trajets de moyenne et de longues distances.

Mesures proposées à long terme

Les CGD avancent deux mesures qui gagneraient à être réalisées à long terme.

Investir dans les infrastructures lourdes de transport collectif

Une augmentation substantielle de l'utilisation du transport collectif sera impossible sans de nouvelles infrastructures lourdes. Par exemple, la part modale du transport collectif à Laval en période de pointe est passée de 14 % en 2008 à 20 % en 2013, principalement grâce au prolongement de la ligne orange du métro sur ce territoire.

Le prolongement des lignes bleue et orange du métro est primordial et il tarde à se réaliser. En complément à ces prolongements, la mise en place de SRB sur les principaux axes de l'agglomération permettrait d'enregistrer des gains similaires en faveur de la mobilité durable.

Ces projets dépendent certes d'un financement des paliers supérieurs, mais la Ville de Montréal doit jouer un rôle de direction et de mobilisation dans ces dossiers.

Électrifier les transports collectifs

L'électrification des transports est essentielle à la réduction de la dépendance aux énergies fossiles, surtout dans le contexte québécois. L'électrification des transports *collectifs* devrait être la priorité de ce chantier national, afin de maximiser les bénéfices économiques et sociaux du transport collectif, au-delà de la réduction de consommation de carburant.

Les automobiles individuelles sont stationnées 95 % du temps. Dans ce contexte, l'électrification des taxis et des flottes de véhicules institutionnels et commerciaux doit être la deuxième étape de ce chantier, étant donné que ces véhicules sont beaucoup plus utilisés. L'électrification de ces véhicules apporterait ainsi des gains plus importants que celle des automobiles individuelles.

Freins à la réalisation des plans et des politiques de la Ville

Les CGD sont conscients que certains facteurs entravent la réalisation des plans et des politiques de la Ville.

Réticence à la dissuasion de l'auto solo

À l'heure actuelle, la culture de l'automobile est très forte. Il ne s'agit pas uniquement d'un problème individuel; les employeurs et les décideurs publics accordent une place préférentielle à l'automobile dans les collectivités québécoises: stationnement gratuit, localisation sans lien avec les transports collectifs, manque d'infrastructures pour les cyclistes, etc.

Nombreux sont les décideurs réticents à favoriser la mobilité durable en contraignant l'auto solo. L'offre de mesures incitatives est essentielle, mais elle doit être assortie de mesures dissuasives pour être couronnée de succès. Même si la Ville adopte de grandes orientations en faveur de la

Mémoire des Centres de gestion des déplacements du Grand Montréal

mobilité durable, il subsiste malheureusement une importante résistance politique au recours à de telles mesures, nécessaires pour entraîner un changement de paradigme.

Lent développement des transports collectifs

Une part importante des employés des entreprises clientes des CGD serait prête à utiliser plus fréquemment les transports collectifs si leurs conditions d'utilisation étaient améliorées. Des mesures ambitieuses doivent être déployées dès maintenant pour améliorer ces conditions. Les délais et les retards fréquents associés à la mise en place de nouveaux services et de nouvelles infrastructures demeurent le principal obstacle à la transformation d'habitudes de déplacement et de l'aménagement des villes.

Pratiques inspirantes

Beaucoup de villes ont adopté une approche proactive de gestion de la demande en transport. Dans tous les cas exemplaires, les municipalités sont à l'avant-plan et soutiennent activement les projets de gestion de la demande.

Dans la région de Bruxelles-Capitale, depuis 2004, toute entreprise, publique ou privée, qui emploie plus de 100 travailleurs sur un même site doit élaborer un plan de déplacements d'entreprise (PDE) et mettre en œuvre plusieurs mesures obligatoires. Un tel plan comporte deux volets: un diagnostic de la mobilité et un plan d'action concret pour améliorer la situation.

Dans la région d'Île-de-France, les entreprises, les collectivités et les administrations sont assujetties à un plan de déplacements d'établissement obligatoire si elles sont caractérisées comme de grands générateurs de trafic.

En janvier 2016, l'arrondissement de Saint-Laurent a adopté un règlement qui oblige la réalisation de PGD. Son article 4.3.18 indique notamment que:

«lorsqu'une demande de permis de construction ou de certificat d'autorisation vise un projet institutionnel, commercial ou industriel générant plus de 100 cases de stationnement, le requérant ou le locataire doit fournir les documents suivants: 1° un plan de gestion des déplacements visant à encourager l'utilisation du transport en commun, les transports actifs et limiter l'utilisation de l'auto en solo [...]; 2° une lettre d'engagement pour la mise à jour du plan de gestion des déplacements aux trois ans.»

De quoi inspirer les autres arrondissements et les entreprises de la ville!

Conclusion

À la lumière de ces considérations, les CGD du Grand Montréal recommandent à la Ville de mettre en place les sept mesures suivantes pour limiter la dépendance de la collectivité montréalaise aux énergies fossiles dans le domaine des transports:

1. soutenir les mesures de gestion de la demande;

Mémoire des Centres de gestion des déplacements du Grand Montréal

2. améliorer la gestion du stationnement;
3. mettre en œuvre les plans locaux de déplacement;
4. améliorer et optimiser les services de transport collectif;
5. développer davantage le réseau cyclable;
6. investir dans les infrastructures lourdes de transport collectif; et
7. électrifier les transports collectifs.

Pour ce faire, la Ville gagnerait à créer les conditions politiques et financières lui permettant de surmonter les obstacles à la réalisation de ses plans et de ses politiques, au premier titre la réticence à la dissuasion de l'auto solo et la lenteur du développement des transports collectifs. À cette enseigne, les pratiques inspirantes présentées dans ce mémoire constituent de bons points de départ pour inciter Montréal à innover pour s'affranchir des énergies fossiles.

MOBA et Voyagez Futé remercient les responsables de Vert Mtl et de la présente consultation publique pour leur initiative et leur attention. Les CGD de la région métropolitaine leur offrent par cette contribution à l'exercice leur entière collaboration pour aider Montréal à devenir à son tour une référence internationale en matière de mobilité durable.

Coordonnées

Aline Berthe

Coordonnatrice
MOBA

aline.berthe@moba-cgd.com

514 855-6000 poste 4827

www.moba-cgd.com

Mónica Gandulfo

Directrice générale
Voyagez Futé

mgandulfo@voyagezfute.ca

514 843-9122 poste 223

www.voyagezfute.ca

Annexes

1 - «Et en tant qu'entreprise, comment agir concrètement?»

« ET EN TANT QU'ENTREPRISE, COMMENT AGIR CONCRÈTEMENT? »



Aux côtés de la Ville de Montréal, les entreprises ont aussi leur rôle à jouer dans la transition vers une mobilité 2.0 décarbonée, intermodale et collaborative.

Voici quelques pistes à envisager en interne...

>>Adopter un plan de gestion des déplacements ambitieux

>>Désigner un coordonnateur de la mobilité

>>Participer à des activités de sensibilisation (défi sans auto) et promouvoir les alternatives auprès des employés (kiosque info-transport d'un centre de gestion des déplacements, atelier mécanique de Vélo-Québec)

>>Rendre flexibles les horaires de travail des employés et encourager le recours au télétravail quand il est possible

>>Favoriser le développement de bureaux satellites de proximité et réfléchir à la possibilité de mettre en place des bureaux partagés

>>Faciliter l'accès au covoiturage (places de stationnement réservées) et à l'intermodalité

>>Adhérer aux programmes corporatifs d'autopartage, de vélo-partage (ex. : BIXI corporatif) et des sociétés de transport

>>Faciliter le recours au transport actif par l'aménagement de douches et de supports vélo sécurisés en quantité suffisante

>>Récompenser les salariés qui renoncent à la voiture individuelle pour leurs déplacements domicile-travail (indemnité vélo, rabais sur les titres de transport)

>>Expérimenter le « parking cash out » et utiliser les fonds dégagés pour offrir des réductions d'abonnements aux transports en commun pour les salariés

2 - Les étapes d'un Plan de gestion des déplacements

