

MEMOIRE POUR LA COMMISSION PARLEMENTAIRE SUR LA MISE EN ŒUVRE DU PROTOCOLE DE KYOTO

Février 2003



**Conseil régional
de l'environnement
de Montréal**

Recherche et rédaction : André Porlier
 Robert Perreault

Conseil régional de l'environnement de Montréal

454, avenue Laurier Est
Montréal (Québec)
H2J 1E7

(514) 842-2890
cremtl@cam.org

©2003

Table des matières

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal	4
Avant propos	5
Introduction.....	6
Revoir le plan de gestion des déplacements à l'égard des objectifs de Kyoto	7
Investir massivement dans le transport en commun.....	10
Augmenter la contribution des automobilistes au financement du transport en commun.....	13
Diminuer le stationnement de longue durée	17
Favoriser l'utilisation des modes de transport durable.....	19
Réduire les émissions des véhicules.....	20
Favoriser la réalisation de projets de type Transit Oriented Development (TOD).....	21
Conclusion	24
Résumé des propositions	25

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal

Fondé en 1996, le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) a pour mission de promouvoir la protection de l'environnement ainsi que l'amélioration des pratiques et politiques qui l'affectent, pour le bénéfice des générations actuelles et futures. Pour ce faire, le CRE-Montréal regroupe des organisations publiques et privées et des individus, qui adhèrent à sa mission et qui, dans un esprit de concertation et de partenariat, contribuent à la définition et à l'atteinte de ses objectifs. Le Conseil, qui regroupe plus de quatre-vingt-dix groupes membres, a consacré d'emblée ses efforts à travailler sur certains enjeux prioritaires, notamment l'aménagement du territoire et le développement des transports en commun. Au cours des dernières années, les membres du CRE-Montréal sont intervenus à maintes reprises sur des dossiers ayant des impacts majeurs sur les transports et le développement de la métropole (création de l'Agence métropolitaine de transport, construction de nouveau pont, stationnement, SLR, autoroute Notre-Dame, espaces verts, etc.). Le Conseil régional de l'environnement de Montréal a constamment travaillé à l'amélioration des transports en commun et au développement durable de la métropole par le biais de diverses activités :

- Rédaction d'un mémoire *Vers un système de transport viable pour l'île de Montréal* dans le cadre du plan stratégique de l'AMT;
- Réalisation d'une *Étude sur une taxe sur le stationnement dans la grande région de Montréal*;
- Organisation d'une conférence sur les alternatives à de nouvelles infrastructures routières dans la région de Montréal;
- Participation à la Commission Nicolet sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud;
- Le CRE-Montréal est co-fondateur de la *Coalition pour la défense du transport en commun*;
- Rédaction d'un document sur *le stationnement comme outil de gestion des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal*;
- Participation à la Commission parlementaire sur la création de la Communauté Métropolitaine de Montréal;
- Le CRE-Montréal intervient auprès de différentes instances comme la Commission des transports de la Ville de Montréal et la Communauté métropolitaine de Montréal;
- Rédaction d'un guide sur l'aménagement orienté vers des modes de transport alternatifs;
- Participation aux audiences publiques du BAPE sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame;
- Participation aux audiences publiques du BAPE sur le projet de prolongement de l'autoroute 25;
- Participation aux travaux de la commission sur la révision du cadre financier du transport en commun dans la région de Montréal.

Avant propos

*« Une étude canadienne comparant l'évolution des émissions de GES attribuables au transport des personnes dans les trois plus grandes villes canadiennes (Vancouver, Toronto, Montréal) conclut qu'au rythme où les émissions progressent, il faudra en 2010 un objectif de réduction de **17 % dans la RMRM** pour atteindre l'objectif de Kyoto ». (Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, juin 2001, page 57)*

En appuyant le Protocole de Kyoto, le gouvernement du Québec a fait preuve de courage en reconnaissant ses responsabilités à l'égard de la protection de l'environnement québécois mais également planétaire et ce pour les générations futures. L'atteinte des objectifs de Kyoto, soit de réduire de 6 % les émissions de gaz à effet de serre (GES) par rapport au niveau où elles étaient en 1990, et ce, d'ici 2012, demandera à l'ensemble des Québécois des efforts importants. En effet, même si notre bilan global à ce jour est plutôt bon, compte tenu de la place de l'électricité, nous sommes dans le secteur des transports parmi les plus grands émetteurs de GES per capita. Dans la région de Montréal, le secteur des transports occupe près de 50 % des émissions de gaz à effet de serre. Sans pour autant omettre les autres secteurs d'activités générant des gaz à effet de serre (électricité, industrie, agriculture, déchets ...), le CRE-Montréal a fait le choix de concentrer son intervention, dans le cadre de cette commission parlementaire, sur le secteur des transports. Ce choix repose également sur le fait que plusieurs membres du CRE-Montréal vont déposer leur propre mémoire à cette commission et qu'ils traiteront des autres secteurs d'intervention dans la lutte contre les changements climatiques.

Introduction

Le secteur des transports, une priorité

L'inventaire québécois des gaz à effet de serre indique clairement que le secteur des transports est le principal responsable des émissions de gaz à effet de serre (GES) au Québec entre 1990 et 2000 avec 38 % des émissions. Or, ce secteur est également le principal responsable de l'augmentation des GES au Québec avec une augmentation de 14,5 % entre 1990 et 2000. Pour la région de Montréal, ce bilan plutôt négatif du secteur des transports est d'autant plus préoccupant que 45 % des GES de la grande région de Montréal proviennent de ce secteur. De plus, les émissions de ce secteur d'activités sont appelées à croître dans la région de Montréal puisque le parc automobile subit une croissance de 2 % annuellement. Ce sont donc plus de 26 000 véhicules supplémentaires qui risquent de s'ajouter annuellement au parc automobile actuel dans la région de Montréal (AMT, Présentation AMT à la Commission Nicolet, février 2002).

Pour le CRE-Montréal et ses membres, il est clair que l'atteinte des objectifs du protocole de Kyoto passe nécessairement par la mise en place de mesures significatives pour réduire l'utilisation et le nombre de véhicules automobiles dans la région de Montréal. Or, ce défi demandera des mesures courageuses du gouvernement québécois pour contraindre les automobilistes, et plus spécialement les navetteurs, à changer leurs habitudes de transport en utilisant d'avantage les transports publics, le vélo, la marche ou tout simplement en faisant du covoiturage ou du partage de véhicules. Nous sommes d'avis que sans mesures contraignantes visant à réduire le nombre de véhicules et sans une véritable relance des transports collectifs, la région de Montréal ne fera qu'accroître ses problèmes de circulation, de pollution, de santé et surtout ne fera qu'augmenter ses émissions de GES. Conséquemment, le CRE-Montréal et ses membres demandent au gouvernement du Québec de mettre en place les mesures suivantes pour la région de Montréal :

- A. Diminuer l'utilisation de l'automobile dans la région de Montréal en :
 - Revoquant le plan de gestion des déplacements de la région de Montréal sous l'éclairage des objectifs de Kyoto
 - Investissant massivement dans le transport en commun
 - Augmentant la contribution des automobilistes au financement du transport en commun
 - Favorisant l'utilisation des modes de transport durable
- B. Réduire les émissions des véhicules
- C. Favoriser un aménagement de type *Transit Oriented Development* (TOD)

Revoir le plan de gestion des déplacements à l'égard des objectifs de Kyoto

Le ministère des Transports du Québec a rendu public en avril 2000 son plan de gestion des déplacements pour la région de Montréal. Un plan ambitieux prévoyant la construction de plusieurs projets autoroutiers (voir tableau 1) et de transport en commun pour près de 4 milliards de dollars. Or, le ministère des Transports et l'Agence métropolitaine de transport reconnaissent dans le cadre d'aménagement pour la région métropolitaine de Montréal que l'augmentation de l'offre de transport en commun prévue à leur plan de gestion des déplacements risque de demeurer sans effet si elle n'est pas appuyée par des mesures adéquates de contrôle du développement urbain et de mesures visant à freiner l'utilisation individuelle de l'automobile. Conséquemment, il faut reconnaître que l'on ne peut poursuivre la construction de nouvelles autoroutes tout en espérant augmenter l'utilisation des transports collectifs. **La réduction des GES dans la région de Montréal doit nécessairement passer par une réduction de l'utilisation de la voiture individuelle et une augmentation de l'utilisation des transports publics.**

Tableau 1 : Projets autoroutiers annoncés dans le plan de gestion des déplacements de la région de Montréal :

1. Prolongement autoroute 25
2. Transformation autoroute Notre-Dame
3. Prolongement autoroute 30
4. Élargissement autoroute 20
5. Optimisation autoroute Métropolitaine
6. Parachèvement de l'autoroute 20
7. Élargissement autoroute 15
8. Élargissement autoroute 10

Source : MTQ, PGM, 2000.

De même, il faut cesser de croire que la mise en place de nouvelles infrastructures autoroutières permettra de favoriser la fluidité de la circulation et de réduire les émissions de GES. L'argument souvent employé pour justifier cette position est qu'une voiture coincée dans la circulation pollue davantage qu'une autre qui circule librement. Cette affirmation n'est pas fautive en soi. Dans les faits, si on ne tient compte que d'une voiture, il est vrai qu'elle pollue davantage lorsqu'elle est immobilisée. Par contre, il faut prendre en considération d'autres éléments pour analyser les impacts d'une plus grande fluidité. En effet, celle-ci entraîne notamment une hausse de l'utilisation de la voiture, une baisse de fréquentation des transports en commun et une augmentation de la distance parcourue puisque les gens peuvent s'installer plus loin en banlieue. Or, même si ces infrastructures améliorent la fluidité de la circulation à court terme, elles contribuent à moyen terme à une augmentation des émissions de GES dans la mesure où elles favorisent un accroissement du nombre de voitures sur les routes.

Plusieurs recherches démontrent que la construction de nouvelles infrastructures autoroutières pour régler la congestion n'est pas la solution efficace. Au contraire, la construction de nouvelles infrastructures routières favorise l'augmentation de l'utilisation de l'automobile causée par la demande induite et entraîne une augmentation des émissions de GES.

La demande induite est la demande qui est « *créée ou générée par un accroissement de capacité qui permet d'accommoder de nouveaux automobilistes qui autrement auraient adopté des comportements différents* ». La demande induite provient principalement de 3 sources :

- ❖ l'aménagement du territoire : la nouvelle demande automobile vient du fait que les nouvelles infrastructures routières comme une autoroute permettent à des gens de s'installer plus loin en périphérie tout en respectant un temps de déplacement jugé adéquat.
- ❖ transfert modal : certaines personnes qui utilisaient auparavant le transport en commun décident d'utiliser leur voiture puisque la circulation en automobile devient plus facile, plus rapide et plus fiable.
- ❖ changement d'itinéraire ou d'horaire : lorsque la congestion routière est importante, plusieurs personnes choisissent de modifier leur itinéraire ou l'horaire pour éviter l'heure de pointe. Avec de nouvelles infrastructures, ces automobilistes reviendront à leurs anciennes habitudes.

Conséquemment, les nombreux projets autoroutiers présentés dans le plan de gestion des déplacements de la région de Montréal risquent d'entraîner une augmentation importante du nombre de déplacements et des émissions de GES associés au secteur du transport.

Tableau 2 : Capacité routière additionnelle utilisée par la circulation induite

AUTEURS	COURT TERME (MOINS DE TROIS ANS)	LONG TERME (PLUS DE TROIS ANS)
SACTRA		50-100 %
Goodwin	28 %	57%
Jonhson and Ceerla		60-90 %
Hansen and Huang		90%
Fulton et al	10-40%	50-80%
Marshall		76-85%
Noland	20-50%	70-100%

Le diagnostic soutenant que l'augmentation de la capacité routière pour soulager la congestion à long terme et réduire les émissions de GES s'avère peu efficace, est aussi partagé par des organismes internationaux importants. Un document publié en 1995 par la Commission européenne des ministres du transport (CEMT) en collaboration avec l'OCDE soutient que la création de nouvelles infrastructures routières donne peu de résultats.

" La construction d'un nombre croissant de voies routières dans les villes et les grandes agglomérations a permis à un plus grand nombre de se déplacer en voiture, mais n'a pas réduit notablement l'ampleur des encombrements aux heures de pointe. Dès qu'une nouvelle voie est ouverte dans une grande ville elle est vite

saturée. Même les régions urbaines possédant les plus vastes réseaux routiers connaissent des taux considérables d'encombrements"¹

Enfin, plusieurs projets autoroutiers présentés dans le plan de gestion des déplacements sont en cours de réalisation ou sur le point de l'être (Autoroute Notre-Dame, réfection de la Métropolitaine, Autoroute 15, élargissement de l'autoroute 10, prolongement de l'autoroute 30). **Il est donc urgent que le gouvernement impose un moratoire sur les projets du plan de gestion des déplacements, comme il le fait présentement en réévaluant le projet de prolongement de l'autoroute 25, pour revoir l'ensemble des projets à la lumière des objectifs du protocole de Kyoto.**

Le CRE-Montréal considère que le gouvernement québécois doit :

- ❖ *Mettre en place un moratoire sur les projets du plan de gestion des déplacements de la région de Montréal.*
- ❖ *Revoir le plan de gestion des déplacements de la région de Montréal à la lumière des objectifs du Protocole de Kyoto.*
- ❖ *Intégrer dans le nouveau plan de gestion des déplacements des objectifs de réduction de l'usage et du nombre de véhicules.*
- ❖ *Intégrer dans le nouveau plan de gestion des déplacements des objectifs d'augmentation de la part modale du transport en commun.*

¹ CEMT et OCDE, Rapport du projet : Transport urbains et développement durable, 1995.

Investir massivement dans le transport en commun

Depuis plusieurs années, les transports collectifs de la région de Montréal connaissent une diminution importante de la part modale des déplacements au profit de l'automobile. Selon l'enquête origine-destination de 1998, le nombre de déplacements fait en transport en commun sur le territoire de la région de Montréal a chuté de 13 % entre 1987 et 1998, soit une perte de 163 000 déplacements. Pendant la même période, le nombre de déplacements automobiles ont crû de 34 % pour atteindre 5 546 000 par jour. Conséquemment, la part des déplacements en transport en commun dans la région de Montréal a diminué de 6 % de 1987 à 1998 (tableau 3).² Malgré un regain d'achalandage depuis 1996, la part modale du transport en commun continue de diminuer face à celle de l'automobile dans la région de Montréal. Or, cette croissance de l'utilisation de l'automobile au détriment des transports collectifs n'est pas sans impact économique, social et surtout environnemental.

Tableau 3 : Évolution de la part des déplacements effectués en transport en commun

Année	1987	1993	1998	Variation 1987-1998
Territoire de AMT (PAM)	28%	24%	21%	-7%
Ville de Montréal (PAM)	39%	36%	32%	-7%
Centre-ville de Montréal (PAM)	59%	56%	51%	-8%

Source : AMT, *Bilan 2002 et perspective 2007*, avril 2002, page 15.

Dans le contexte où le gouvernement québécois a adhéré au protocole de Kyoto, le CRE-Montréal considère que l'objectif pour la région de Montréal doit être une diminution de l'utilisation de l'automobile et une augmentation de l'utilisation des transports collectifs permettant de réduire de 6 % les émissions de GES générées par le transport des personnes par rapport au niveau où elles étaient en 1990, et ce, d'ici 2012. Conséquemment, le CRE-Montréal est d'avis que l'objectif pour la région de Montréal doit être **une augmentation annuelle d'achalandage de 5 % du transport en commun et une réduction de l'utilisation de l'automobile de 2% annuellement (tableau 4). Cette croissance de l'utilisation des transports publics permettrait de ramener à 40 % la part modale du transport en commun dans la région de Montréal.** Cet objectif, bien qu'élevé, est comparable à la performance de plusieurs villes qui ont priorisé les transports en commun comme Stockholm (part modale TC de 40 %), Strasbourg (part modale TC de 43 %) et Madrid (part modale TC de 54 %).³

² STCUM, *Une entreprise à découvrir...*, 2000, page A3.

³ European Metropolitan Transport Authorities, *Barometer of public transport in European Metropolitan Areas*, July 2002, page 3.

Tableau 4: Objectifs d'achalandage pour le transport en commun (PAM)

OBJECTIF D'AUGMENTATION D'ACHALANDAGE ANNUELLE (HORIZON 2012)	PART MODALE DU TC EN 2012	VARIATION DU NOMBRE DE DÉPLACEMENT AUTO PAR JOUR (2012)	INVESTISSEMENTS SUPPLÉMENTAIRES ANNUELS À TERME EN 2012	EXPLICATIONS (ANNÉE DE RÉFÉRENCE 1998 AVEC UNE PART MODALE DU TC DE 21 %)
-0,4 %	19 %	+1 %	100 millions	Le scénario prévisionnel tendanciel du MTQ (2001) prévoit que l'achalandage du transport collectif décroîtra de 0,5 % par année si rien n'est fait pour renverser les tendances
+1,7 %	26 %	+0,1 %	268 millions	L'augmentation de 1,7 % par année de l'achalandage TC visée par l'AMT représente approximativement 88 000 nouveaux déplacements TC en période de pointe du matin d'ici 2012, soit une augmentation de 27 % par rapport à 1998.
+5 %	40 %	-2 %	600 millions	Pour atteindre les objectifs du Protocole de Kyoto quant à la réduction des GES émis par les véhicules à Montréal, une réduction d'environ 25 % de l'utilisation de l'automobile en période de pointe du matin serait requise pour atteindre cet objectif, ce qui supposerait une croissance annuelle moyenne de 5 % de l'achalandage TC.

Pour attirer un plus grand nombre de voyageurs vers les transports en commun, il faut améliorer la qualité du service, notamment à l'égard du temps d'attente aux arrêts, de la durée des déplacements, du confort et de la fiabilité du réseau de transport en commun. Il faut également augmenter la capacité du réseau sur les principaux axes de déplacements métropolitains et particulièrement pour les axes congestionnés à destination du centre-ville. L'amélioration de la qualité des services de transport en commun est un objectif que partagent les principaux intervenants en transport en commun de la région de Montréal. La mise en œuvre des mesures d'amélioration de la qualité des services de transport en commun passe par une affectation accrue de ressources. Or, le manque de financement pour le transport en commun a entraîné une diminution de l'offre de service de transport en commun et vice versa. Au cours des dernières années, les compressions financières ont obligé les sociétés de transport de la région de Montréal à réduire leurs services. Entre 1991 et 2000, les sociétés de transport ont réduit leurs effectifs de 10,1 % et leurs véhicules-kilomètres de 2,3 %.⁴

Dans l'actuel contexte de réduction des dépenses, il est difficile d'imaginer la mise en place de mesures pour améliorer la qualité de l'offre de transport en commun. **Conséquemment, le CRE-Montréal est d'avis que le nouveau cadre financier doit prévoir des revenus supplémentaires pour plus de 600 millions de dollars permettant de mettre en place des services de transport en commun capables de générer une augmentation annuelle d'achalandage de 5 %. Par ailleurs, le choix des sources de financement**

⁴ Rapport conjoint AMT, STCUM, STL, STRSM et OMIT, Bilan et perspectives financières du transport en commun, 2001, page 21.

n'est pas sans importance puisque l'atteinte des objectifs de Kyoto nécessite une réduction annuelle d'utilisation de l'automobile de 2 %. À cet égard, le CRE-Montréal est d'avis que le gouvernement du Québec doit mettre en place de nouvelles mesures permettant à la fois de générer de nouveaux revenus dédiés au transport en commun et de favoriser un transfert modal de l'automobile vers les transports publics.

D'autre part, il ne faut pas oublier que les montréalais vont investir plus de 232 milliards de dollars entre 2002-2012 dans l'automobile alors que pour chaque dollar dépensé dans l'automobile, 42 cents, environ, sortent du Québec pour créer des emplois et de la richesse à l'extérieur de son territoire. Or, le transfert des investissements dans l'automobile vers les transports en commun permettrait de rapatrier une grande partie de ces capitaux dans l'économie québécoise.

Enfin, le rapport Bernard concernant la réforme du cadre financier du transport en commun dans la région de Montréal, soulève plus de questions qu'il n'en résout puisqu'il s'attarde davantage à la réforme des institutions qu'à la mise en place de nouvelles sources de financement permettant d'améliorer les transports publics montréalais. La tendance depuis plusieurs années est à une baisse de la part modale des transports collectifs dans la région de Montréal et cette situation va très probablement se poursuivre si aucune mesure drastique n'est prise pour renverser cette tendance. Or, les recommandations du rapport Bernard en s'attardant à la réforme des institutions ne donnent que très peu de nouveaux moyens pour relancer le transport en commun.

Le CRE-Montréal considère que le gouvernement québécois doit :

- ❖ *Mettre en place un nouveau cadre financier du transport en commun pour la région de Montréal permettant de générer des revenus supplémentaires pour plus de 600 millions de dollars et d'atteindre les objectifs de Kyoto.*
- ❖ *Réduire de 2 % annuellement le nombre de déplacements automobiles dans la région de Montréal.*
- ❖ *Augmenter de 5 % annuellement le nombre de déplacements en transport public dans la région de Montréal.*

Augmenter la contribution des automobilistes au financement du transport en commun

L'atteinte des objectifs de Kyoto demande non seulement un réinvestissement massif dans le transport en commun mais également la mise en place de mesures limitant l'utilisation de l'automobile dans la région de Montréal. **Le gouvernement du Québec doit mettre en place de nouvelles mesures permettant à la fois de générer de nouveaux revenus dédiés au transport en commun et de favoriser un transfert modal de l'automobile vers les transports publics.** La contribution des automobilistes doit être augmentée puisque celle-ci est nettement insuffisante, compte tenu, des encombrements liés à la congestion et des effets négatifs sur l'efficacité des transports en commun. L'augmentation de la contribution des automobilistes a l'avantage de favoriser le transfert modal vers les transports en commun. Par ailleurs, cette augmentation de la contribution des automobilistes ne doit pas se faire au profit d'un désengagement des municipalités ou du gouvernement dans le financement du transport en commun. Dans ce contexte, de multiples solutions sont possibles : taxe sur l'essence, péages ou taxe sur le stationnement.

1) Taxe sur l'essence

La taxe sur l'essence est appliquée aux automobilistes en fonction de leur consommation d'essence. Elle constitue en ce sens, une forme d'application du principe de pollueur-payeur. Cette mesure est d'autant plus intéressante qu'elle existe déjà au Québec et que les mécanismes de perception sont déjà en place. Il n'est donc pas nécessaire de mettre en place un nouveau système de perception. Il s'agit seulement d'augmenter le montant actuel de cette taxe.

Depuis 1996, les automobilistes de la région métropolitaine de Montréal contribuent au financement du transport en commun par le biais d'une taxe spéciale sur l'essence de 1,5¢/litre. Cette taxe rapporte annuellement à l'Agence métropolitaine de transport plus de 42 millions de dollars. Conséquemment, chaque tranche d'augmentation de 1¢/litre de la taxe sur l'essence pourrait rapporter plus de 30 millions de dollars supplémentaires.⁵

Tableau 5 : Revenus générés par une augmentation de la taxe sur l'essence

Augmentation de la taxe sur l'essence	Revenus générés
1¢/litre	30 millions
2¢/litre	60 millions
5¢/litre	150 millions
10¢/litre	300 millions

De plus, une augmentation de la taxe sur l'essence offre l'avantage d'encourager les automobilistes non seulement à modifier leurs déplacements, mais également le type de véhicule qu'ils achètent.⁶ Conséquemment, une augmentation de la taxe sur l'essence n'est pas sans impact sur la mobilité, puisqu'on augmente le coût des déplacements et on encourage les automobilistes à utiliser des modes de transport alternatif.

⁵ AMT, Bilan 2002 et perspectives 2007, horizon 2012, 2002, page 79.

⁶ Buissière, Lewis, Villeneuve et Vandersmissen, Transport collectif et gestion de la demande, 2002, page 68.

2) Péage

Grâce aux nouvelles technologies, le péage effectue un retour au Canada. Cette mesure offre l'avantage de réguler la circulation, d'inciter l'utilisation des transports en commun et d'accroître les revenus des sociétés de transport.⁷ À cet égard, la loi 164, récemment adoptée par le gouvernement du Québec, permettrait au gouvernement de mettre en place des péages et d'en fixer les tarifs. Par ailleurs, ces péages pourraient servir au financement des services de transport en commun de la région métropolitaine. Plusieurs pays d'Europe et d'Amérique, comme la Norvège et le Royaume-Uni ainsi que certaines villes américaines telles que Portland et New York (voir encadré ci-dessous) utilisent depuis plusieurs années des systèmes de péages urbains pour financer leurs systèmes de transport en commun. Contrairement, à plusieurs villes qui doivent établir un cordon de péages, la région de Montréal possède un cordon naturel, par le biais des ponts reliant l'île de Montréal, pour mettre en place des péages.

Tableau 6 : Revenus générés par la mise en place d'un péage sur les ponts reliant l'Île de Montréal

Ponts reliant l'île de Montréal	Débit journalier moyen en 1991	Débit journalier moyen en 1995-1996	Revenu d'un péage de 1\$ par déplacement pour une année (jours ouvrables seulement)
A-13 (Louis-Bisson)	98 000	115 000	25 300 000\$
R-117 (Lachapelle)	39 700	34 000	7 480 000\$
A-15(Médéric-Martin)	122 800	157 000	34 540 000\$
A-19 (Papineau-Leblanc)	55 500	60 000	13 200 000\$
R-335 (Viau)	39 400	34 000	7 480 000\$
R-125 (Pie-IX)	72 800	74 000	16 280 000\$
A-40 (Charles-de-Gaulle)	80 700	94 000	20 680 000\$
R-138 (Le Gardeur)	19 000	19 700	4 334 000\$
A-40 (Ile-aux-tourtes)	56 600	59 000	12 980 000\$
A-20 (Galipeault)	35 400	44 000	9 680 000\$
R-138 (Honoré-Mercier)	78 500	75 000	16 500 000\$
A-10 (Champlain)	107 200	120 000	26 400 000\$
R-112 (Victoria)	31 500	36 000	7 920 000\$
R-116 (Jacques-Cartier)	94 000	100 000	22 000 000\$
A-25 (Louis-H-Lafontaine)	108 400	113 000	24 860 000\$
Total		1 134 700	249 634 000\$

Le péage offre également la possibilité de mettre en place une tarification de la congestion. Cette approche vise à encourager les automobilistes à se déplacer en dehors des heures de pointe en offrant des tarifs moins élevés durant ces périodes. Selon cette approche, les frais pour utiliser une route sont plus élevés pendant la période de pointe que durant les autres heures de la journée. Cette option, qui intègre la gestion de la demande, offre la possibilité d'atténuer la demande pendant les heures de pointe, d'encourager le changement en faveur des transports collectifs, de décongestionner les ponts, de mieux utiliser les infrastructures en place et d'obtenir des revenus pouvant être utilisés pour le financement du transport en commun.

⁷ Buissière, Lewis, Villeneuve et Vandersmissen, Transport collectif et gestion de la demande, 2002, page 68.

3) Taxe sur le stationnement

En 1999, André Lemelin et Pierre J. Hamel de l'INRS-Urbanisation ont étudié pour le Conseil régional de l'environnement de Montréal l'hypothèse d'une taxe sur le stationnement hors rue de longue durée dans le contexte de la grande région métropolitaine de Montréal. Dans un premier temps, les chercheurs de l'INRS-Urbanisation ont évalué l'impact qu'aurait une taxe de 10¢, 25¢, 50¢ et 1\$ sur le stationnement sur l'utilisation de l'automobile. Selon les chercheurs, les résultats des simulations utilisées pour évaluer l'impact d'une taxe de 1\$/espace de stationnement sur l'utilisation de l'automobile laissent prévoir une réduction de l'utilisation de l'automobile pouvant atteindre 4 %. Par conséquent, il semble qu'une taxe sur le stationnement selon le scénario étudié, en combinaison avec d'autres mesures de gestion de la demande, serait un instrument efficace pour réduire la congestion routière et les émissions polluantes associées à l'utilisation de l'automobile.⁸

Du point de vue économique, les résultats des simulations de l'étude ont démontré qu'une taxe de 1\$/ case de stationnement par jour pourrait apporter des revenus de plus de 110 millions de dollars annuellement. Par ailleurs, selon les auteurs, l'application de cette taxe nécessitera des coûts à soustraire des revenus.⁹ Il faut rappeler que les simulations de cette étude supposent également que les problèmes relatifs à l'application de cette taxe soient résolus. Enfin, l'examen des expériences étrangères démontre que les taxes sur le stationnement sont efficaces pour dissuader de l'utilisation de l'automobile et financer le transport en commun dans les pays où cette taxe n'est qu'un élément d'une vigoureuse stratégie intégrée de gestion des transports et de l'environnement.

Tableau 7 : Revenus générés par une taxe sur le stationnement dans la région de Montréal

Prix de la taxe sur le stationnement hors-rue et non résidentiels	Revenus générés
10¢	12 millions
25¢	30 millions
50¢	60 millions
1\$	113 millions

Source : Lemelin et Hamel, *Étude sur la mise en place d'une taxe sur le stationnement dans la grande région de Montréal*, 2000.

Enfin, le rapport Bernard propose plusieurs mesures intéressantes afin d'accroître les revenus des sociétés de transport. Or, **ces mesures semblent plus qu'improbables alors que le ministre des Transports s'est déjà prononcé contre l'augmentation de la taxe sur l'essence et que la mise en place de péages ou d'une taxe sur le stationnement nécessitera l'appui des deux tiers des membres de la CMM. Conséquemment, les quelques millions de dollars générés par l'indexation du 30 dollars prélevés du droit sur les immatriculations dans la région métropolitaine ne permettront pas de combler les investissements nécessaires au maintien des équipements actuels et à l'amélioration des transports collectifs. Le CRE-Montréal tient toutefois à souligner et à appuyer la proposition de reconnaître les titres de transport en commun des employés comme déductibles d'impôt et d'imposer l'avantage lié au stationnement fourni par l'employeur.**

⁸ Lemelin, André et Hamel, Pierre, *Étude sur la mise en place d'une taxe sur le stationnement dans la grande région de Montréal*, juillet 2000, page 100.

⁹ Ibid, page 101.

Le CRE-Montréal considère que le gouvernement québécois doit :

- ❖ Mettre en place de nouvelles mesures permettant à la fois de générer graduellement d'ici 2012 près de 600 millions de dollars de nouveaux revenus dédiés au transport en commun.*
- ❖ Augmenter la contribution des automobilistes au financement du transport en commun par le biais d'une ou de plusieurs mesures telles que le péage, une taxe sur le stationnement ou une augmentation de la taxe sur l'essence.*
- ❖ Reconnaître les titres de transport en commun des employés comme déductibles d'impôt*
- ❖ Imposer l'avantage lié au stationnement fourni par l'employeur.*

Diminuer le stationnement de longue durée

Souvent négligé dans la planification des systèmes de transport, le stationnement des véhicules automobiles constitue pourtant une composante majeure d'une stratégie de gestion des déplacements puisqu'on le retrouve à l'origine et à la destination de chaque déplacement. Le stationnement constitue de ce fait un outil privilégié puisqu'il influence directement le choix modal de déplacement. Les interventions dans ce domaine figurent parmi les mesures les plus efficaces pour accroître l'achalandage du transport en commun et diminuer l'utilisation de la voiture individuelle.

Étant donné que les usagers recherchent la liberté d'action, la facilité et le confort, la voiture individuelle est souvent privilégiée par rapport aux transports en commun pour certains types de déplacements. Un stationnement facile d'accès et disponible en tout temps encourage l'utilisation de l'automobile. C'est pourquoi on ne pourra jamais favoriser l'utilisation du transport en commun pour les déplacements travail-domicile tant que l'on n'imposera pas des contraintes plus importantes à l'utilisation de la voiture individuelle. Par conséquent, la gestion de la demande par le biais d'une politique sur le stationnement est préférable à une attitude de laisser-faire qui mène inévitablement à une utilisation accrue de l'automobile.

« La plupart des intervenants s'entendent maintenant pour dire que le stationnement influence de façon significative le choix des modes de transport des individus. Il est démontré que la disponibilité d'un espace de stationnement sur le lieu de travail ainsi que l'absence ou le faible coût qui y est souvent associé favorisent grandement l'utilisation de l'automobile"¹⁰

À cet égard, une enquête Franco-Suisse, réalisée en 1996 dans six agglomérations européennes (Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne) a démontré qu'entre 90 et 99 % des personnes disposant d'une voiture l'utilisent lorsque le stationnement est assuré à proximité du lieu de travail. Lorsque le stationnement n'est pas assuré, le taux d'utilisation de l'automobile chute considérablement en faveur du transport en commun.

Part modale de l'automobile en fonction des conditions de stationnement sur le lieu de travail

Villes	Besançon	Grenoble	Toulouse	Berne	Genève	Lausanne
Stationnement assuré.	90%	94%	99%	95%	93%	94%
Pas de stationnement assuré	46%	53%	41%	13%	36%	35%

Source: *Transport public*, juillet-août 1999, page 29

¹⁰ Ministère des Transports du Québec, *Plan de gestion des déplacements*, Québec, 2000, page 48.

L'un des constats de cette enquête est que de nombreux automobilistes envisagent d'utiliser les transports en commun seulement lorsque l'usage de l'automobile est compromis par les conditions de stationnement (par la rareté ou par le coût). Par conséquent, les conditions de stationnement déterminent largement l'usage des transports en commun. Bref, pour les personnes qui préfèrent utiliser l'automobile, si rien n'entrave son usage, le transport en commun est rarement utilisé, même lorsqu'il est performant.

Jusqu'à maintenant la politique de la ville de Montréal en matière de stationnement a été de répondre à la demande. Or, l'assurance de disposer d'une place de stationnement à proximité des lieux de travail a incité les navetteurs à utiliser leur automobile pour les déplacements domicile-travail. Pour favoriser l'utilisation des transports en commun et réduire l'utilisation de la voiture, on doit mettre en place des mesures visant à restreindre la construction de nouveaux stationnements et à réduire significativement le nombre de stationnements de longue durée.

Dans plusieurs villes d'Europe et des États-Unis, le stationnement est une composante majeure d'une stratégie de gestion des déplacements puisque les interventions dans ce domaine représentent les mesures les plus efficaces pour accroître l'utilisation des transports en commun et limiter l'utilisation de l'automobile. Enfin, une politique sur le stationnement est d'autant plus souhaitable que le ministère des Transports, dans son plan de gestion des déplacements (2000), souhaite que les autorités métropolitaines et locales unissent leurs efforts afin de doter la région de Montréal d'une vision d'ensemble du stationnement. Une telle vision permettra, selon le ministère, d'identifier les mesures susceptibles de contribuer à l'atteinte des objectifs fixés en matière de soutien au transport en commun et au covoiturage.¹¹

« Le gouvernement entend également engager la CMM dans la promotion des initiatives visant à mettre en place des conditions favorables au covoiturage au détriment des déplacements en voiture à un seul passager, par le biais notamment de programmes employeurs et **d'une politique de stationnement.** » (Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, juin 2001, page 94)

Le CRE-Montréal considère que le gouvernement québécois doit :

- ❖ *Interdire la construction de nouveaux stationnements extérieurs dans le centre-ville de Montréal.*
- ❖ *Réduire de 3 000 le nombre d'espaces de stationnement de longue durée dans le centre-ville conformément à la politique sur le stationnement de la ville de Montréal (1994).*
- ❖ *Harmoniser les normes d'urbanisme en matière de construction de nouveaux stationnements avec la proximité et le niveau de desserte des transports en commun.*

¹¹ Ministère des Transports du Québec, Plan de gestion des déplacements, 2000, page 49.

Favoriser l'utilisation des modes de transport durable

Le développement de Montréal nécessite la mise en place d'une nouvelle approche intégrant l'aménagement du territoire au développement des réseaux de transport en commun et de pistes cyclables tout en favorisant un usage plus judicieux de l'automobile, notamment par le biais du covoiturage. Le CRE-Montréal considère que certaines mesures sont essentielles à la mise en place d'une politique de transport durable pour la région métropolitaine de Montréal permettant de réduire les émissions de GES et d'atteindre les objectifs de Kyoto. Ces mesures sont complémentaires au développement du transport en commun et doivent être mises en place de façon concomitantes et coordonnées :

- ❖ Développement de nouveaux services de transport collectifs (minibus ou navettes légères, taxi-bus, taxis collectifs) adaptés à la demande et aux besoins particuliers : services express, services hors-pointe, dessertes locales, résidentielles ou en zone de faible densité. À titre d'exemple, mentionnons la desserte des parcs industriels et des nouvelles zones résidentielles. Ces micro-réseaux devront être raccordés aux réseaux supérieurs du transport en commun.
- ❖ Mise en place de programmes de covoiturage. Pour être efficace, le covoiturage nécessite un certain nombre de mesures complémentaires, dont l'implantation de voies réservées (dédiées) aux véhicules à coefficient élevé d'occupants. De plus, il est impératif que des mesures dissuasives vigoureuses (amendes) soient instaurées afin d'éviter que les véhicules à occupant unique les empruntent.

Le CRE-Montréal considère que le gouvernement québécois doit :

- ❖ *Mettre en place des programmes de subventions pour soutenir les initiatives de covoiturage ou de partage de véhicules.*
- ❖ *Mettre en place des programmes de subvention permettant le développement des réseaux cyclables sur le territoire métropolitain afin de faire du vélo un véritable mode de transport.*
- ❖ *Mettre en place des mesures préférentielles pour le covoiturage et le partage de véhicules sur les ponts reliant Montréal à ses banlieues.*

Réduire les émissions des véhicules

Indépendamment des mesures pour diminuer l'utilisation et le nombre de voitures individuelles, le gouvernement québécois doit mettre en place des mesures permettant de réduire les émissions et d'augmenter l'efficacité énergétique de tous les véhicules. Or, plusieurs mesures sont présentement disponibles pour réduire les émissions des véhicules routiers et certaines ont même été proposées dans le premier plan d'action québécois sur les changements climatiques. Pour le CRE-Montréal, le programme obligatoire d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles doit faire partie des actions prioritaires du gouvernement puisque cette mesure permettra de réduire significativement à court terme les émissions des quelques 3,8 millions de véhicules circulant déjà sur les routes du Québec.

D'autre part, l'inventaire québécois des gaz à effet de serre 1990-2000 indique clairement que les camions légers sont en très forte croissance au Québec et contribuent fortement à l'augmentation des émissions de GES. Le gouvernement doit donc mettre en place des mesures afin de dissuader l'achat et la possession de ce type de véhicules, dit sport-utilitaire. À cet égard, la modulation des droits d'immatriculation en fonction de la consommation de carburant et la mise en place d'une surtaxe à l'achat permettrait de décourager l'achat de gros véhicules tout en favorisant l'achat de véhicules peu énergivores. Par ce système, les véhicules dont la cote de consommation est supérieure à un seuil déterminé verront leur coût d'achat et leur frais d'immatriculation augmentés proportionnellement au taux de la redevance alors que les véhicules peu énergivores verront leur coût et leur frais réduits proportionnellement.

Enfin, le Québec, comme d'autres provinces canadiennes et certains états américains, doit mettre en place des mesures afin de réduire les émissions des nouveaux véhicules routiers. Ces mesures permettront à la fois de réduire les émissions de GES du secteur des transports et de réduire les polluants atmosphériques qui affectent notre environnement et la santé des Montréalais. De l'avis du CRE-Montréal, le gouvernement québécois doit prendre toutes les mesures qui lui sont disponibles afin d'adopter au Québec ou de faire adopter au Canada, les nouvelles normes d'efficacité énergétique proposée par l'état de la Californie.

Le CRE-Montréal considère que le gouvernement québécois doit :

- ❖ *Mettre en place le programme obligatoire d'inspection et d'entretien pour les véhicules légers et lourds.*
- ❖ *Mettre en place une modulation des droits d'immatriculation en fonction de la consommation de carburant.*
- ❖ *Mettre en place un programme de redevances et remise à l'achat de véhicules neufs.*
- ❖ *Adopter au Québec ou faire adopter au Canada, les nouvelles normes d'efficacité énergétique proposée par l'état de la Californie.*

Favoriser la réalisation de projets de type *Transit Oriented Development* (TOD)

Dans la région de Montréal, le développement de l'après-guerre s'est caractérisé par un aménagement en banlieue de zones de grande superficie, à faible densité et à fonction unique, souvent éloignées les unes des autres. Ce modèle d'aménagement du territoire, rendu possible grâce à l'utilisation de l'automobile et au développement du réseau autoroutier, a découragé l'utilisation du transport public ainsi que les déplacements à bicyclette ou à pied, car les activités ont été dispersées entre des endroits qui ne peuvent être atteints facilement qu'en automobile.

Le développement urbain de faible densité qui a caractérisé le développement des banlieues tend à se poursuivre sur l'ensemble du territoire de la région métropolitaine de Montréal. À cet égard, le gouvernement du Québec dans le Cadre d'aménagement et de développement de la région de Montréal considère que « l'absence d'une vision métropolitaine en matière d'aménagement a contribué à la dispersion de la population sur le territoire, entraînant du même coup une surconsommation des sols, la destruction d'une part importante de la zone agricole et des coûts publics en matière d'infrastructures et de services publics. Il en est résulté également une croissance phénoménale du nombre d'automobiles sur les routes... » (MAMM, cadre d'aménagement pour la région de Montréal, 2001, page 63) Ce type d'aménagement a favorisé une augmentation de l'utilisation de la voiture qui a entraîné à son tour une augmentation importante de la production de GES dans la région de Montréal.

Or, il est clair que la structure urbaine influence d'une façon directe les modes de transport utilisés par les citoyens et les émissions de GES. Si l'aménagement est axé sur la voiture, la population se déplacera en voiture. De même, si l'aménagement est axé sur les transports en commun, comme à Stockholm, les citoyens se promèneront majoritairement en transport en commun. Il y a donc un lien indissociable entre les transports, l'aménagement du territoire et les émissions de GES.

L'histoire de la région de Montréal vient appuyer cette affirmation. Avant que l'automobile n'envahisse la ville, les habitants devaient se déplacer à pied ou avec les transports en commun. Ainsi, les bâtiments donnaient sur la rue et les commerces étaient concentrés au même endroit en présentant une mixité d'usages. Avec l'arrivée de l'automobile, les bâtiments se sont retirés en fond de terrain pour laisser la place au stationnement à l'avant. Une ségrégation et une déconcentration des activités sont apparues. Aujourd'hui, avec les problèmes de congestion et de pollution que les grandes villes connaissent, les urbanistes et aménagistes doivent se tourner vers le passé pour revenir à une forme plus dense et mixte de développement favorisant davantage les transports en commun.

Le *transit-oriented development*, appelé en français comme l'aménagement pensé en fonction des transports collectifs, fait partie de ce nouveau type d'aménagement visant à favoriser l'utilisation des transports collectifs au détriment de la voiture individuelle. Cette approche vise essentiellement à aménager ou à réaménager l'espace de façon à augmenter la densité le long des infrastructures de transport en commun et à placer les noyaux de transport en commun (gare de train, arrêt d'autobus) au centre des nouveaux quartiers.

La particularité du *transit-oriented development* par rapport aux autres approches en urbanisme est la priorité donnée aux transports en commun. « TODS emphasis to the integration of transit on a regional basis, providing a perspective missing from strategies which deal primarily with the nature and structure of individual communities and neighborhoods » (Calthorpe, 1993 : 41).

Ce type d'aménagement vise donc à remplacer les développements non planifiés desservis uniquement par le réseau autoroutier et à réduire notre dépendance à l'automobile. Selon cette approche, les quartiers doivent également être aménagés de façon à créer un environnement favorable à la marche et au vélo afin de réduire l'utilisation de la voiture.

L'approche des TOD peut se résumer en huit principes. Ces principes, sans être une liste exhaustive, sont complémentaires et pour être efficaces, doivent être mises en place de façon concomitante et coordonnée.

1. **Un milieu de vie diversifié** *Favoriser une meilleure intégration des commerces, services et institutions afin de permettre l'émergence d'une vie de quartier dynamique facilitant les déplacements à pied, à vélo ou en transport en commun.*
2. **Une offre résidentielle diversifiée** *Favoriser la construction d'une gamme variée de logements afin de mieux correspondre aux besoins des différents types de ménages et de mieux intégrer les différents groupes sociaux-économiques à la vie de quartier.*
3. **Des infrastructures de transport collectif au cœur du quartier** *Intégrer les infrastructures de transport collectif au cœur des quartiers afin de favoriser leur utilisation et faire de ce nœud de transport un lieu public attrayant et animé.*
4. **Une plus grande densité** *Favoriser une plus grande densité d'utilisation du sol et encourager des densités supportant la mise en place d'infrastructures de transport en commun.*
5. **Un aménagement favorisant l'accès et l'utilisation des transports collectifs** *Intégrer dans l'aménagement des quartiers des mesures permettant de faciliter l'accès aux infrastructures de transports collectifs et son intégration avec les réseaux de pistes cyclables et le réseau piétonnier.*
6. **Un aménagement favorisant les piétons et les cyclistes** *Encourager un aménagement favorisant le déplacement des piétons et des cyclistes dans le quartier permettant l'émergence d'une vie de quartier convivial. L'aménagement des espaces publics, des routes et du quartier en général devraient toujours favoriser en priorité la sécurité et le confort et du piéton et du cycliste.*
7. **Un développement du territoire plus compact** *Encourager une forme de développement du territoire continu et compact permettant de minimiser l'impact des nouveaux quartiers sur les terres agricoles et les espaces verts et de faciliter leur desserte en transport en commun.*
8. **Des bâtiments orientés sur la rue** *Favoriser la localisation des bâtiments et leurs accès à proximité des trottoirs afin de diminuer les distances de marche aux arrêts de transport public et de créer un environnement convivial pour les piétons.*

Cette nouvelle approche en aménagement correspond intégralement aux orientations du Cadre d'aménagement pour la région métropolitaine de Montréal, soit de « développer le territoire en considérant les infrastructures lourdes de transport collectif comme l'armature principale du développement urbain futur de l'agglomération métropolitaine »(MAMM, 2001, page 76). **Or, sans l'appui financier du gouvernement pour la mise en place de ce type de projet, les TOD risquent de ne jamais voir le jour dans la région métropolitaine de Montréal. Le gouvernement québécois doit donc être cohérent avec les orientations et les attentes qu'il a fixé pour la Communauté métropolitaine de Montréal en appuyant financièrement par le biais d'un programme de subvention permettant de soutenir les projets de type TOD.** L'appui du gouvernement à cette approche novatrice

d'aménagement du territoire permettra de réduire à long termes l'utilisation de la voiture tout en facilitant l'utilisation des transports en commun, du vélo et de la marche.

Le CRE-Montréal considère que le gouvernement québécois doit :

- ❖ *Adopter un programme de subvention pour la mise en place de projet de type Transit Oriented Development (TOD) dans la région métropolitaine de Montréal.*
- ❖ *Favoriser l'adoption de schémas d'aménagement et de plans d'urbanisme compatibles avec ce type de développement.*
- ❖ *Fixer des seuils minimaux de plus grande densité d'occupation du sol pour les nouveaux projets de développement résidentiels dans la région de Montréal.*

Conclusion

Grâce à son héritage en matière de production d'hydroélectricité, le Québec possède un bilan plutôt positif en matière de production de gaz à effet de serre. Or, les tendances en matière de GES semblent annoncer une dégradation importante de la situation dans certains secteurs. Cette situation démontre les limites des mesures volontaires mises en place par les différents paliers de gouvernement. Conséquemment, la décision courageuse du gouvernement du Québec de réduire de 6 % les émissions de gaz à effet de serre par rapport au niveau où elles étaient en 1990, et ce, d'ici 2012, demandera la mise en place de mesures coercitives, notamment dans le secteur des transports. Ainsi, le gouvernement du Québec devra mettre en place des mesures pour contraindre la population de la région de Montréal à réduire leur utilisation de la voiture individuelle, à posséder des véhicules moins énergivores, tout en les encourageant à prendre d'avantages les transports publics ou à faire du covoiturage.

De plus, le gouvernement québécois ne pourra limiter la révision du cadre financier du transport en commun dans la région de Montréal à une simple réforme institutionnelle. Conséquemment, il faudra doter les sociétés de transport des moyens financiers nécessaires à la relance des transports publics par le biais de nouveaux revenus de l'ordre de 600 millions de dollars d'ici 2012. Ces montants permettront d'améliorer le service et d'augmenter la capacité du réseau sur les principaux axes de déplacements métropolitains et particulièrement pour les axes congestionnés en destination du centre-ville.

Enfin, l'effort collectif que demande l'atteinte des objectifs du protocole de Kyoto exige également du gouvernement de montrer l'exemple en se dotant d'objectifs et de mesures pour réduire dans ses propres activités ses émissions de GES. De même, le gouvernement ne peut continuer de demander à la population de la région de Montréal de réduire l'utilisation de leurs voitures tout en poursuivant la construction de ses multiples projets autoroutiers. Le gouvernement doit donc faire preuve de cohérence en revoyant l'ensemble des projets de son plan de gestion des déplacements pour la région de Montréal. En fait, ce plan doit être revu à la lumière des objectifs de Kyoto, sans quoi l'effort collectif demandé aux Québécois pour atteindre Kyoto risque de demeurer sans effet.

Résumé des propositions

1. *Mettre en place un moratoire sur les projets du plan de gestion des déplacements de la région de Montréal.*
2. *Revoir le plan de gestion des déplacements de la région de Montréal à la lumière des objectifs du Protocole de Kyoto.*
3. *Intégrer dans le nouveau plan de gestion des déplacements des objectifs de réduction de l'usage et du nombre de véhicules.*
4. *Intégrer dans le nouveau plan de gestion des déplacements des objectifs d'augmentation de la part modale du transport en commun.*
5. *Mettre en place un nouveau cadre financier du transport en commun pour la région de Montréal permettant de générer des revenus supplémentaires pour plus de 600 millions de dollars et d'atteindre les objectifs de Kyoto.*
6. *Réduire de 2 % annuellement le nombre de déplacements automobiles dans la région de Montréal.*
7. *Augmenter de 5 % annuellement le nombre de déplacements en transport public dans la région de Montréal.*
8. *Interdire la construction de nouveaux stationnements extérieurs dans le centre-ville de Montréal.*
9. *Réduire de 3 000 le nombre d'espaces de stationnement de longue durée dans le centre-ville conformément à la politique sur le stationnement de la ville de Montréal (1994).*
10. *Harmoniser les normes d'urbanisme en matière de construction de nouveaux stationnements avec la proximité et le niveau de desserte des transports en commun.*
11. *Mettre en place des programmes de subventions pour soutenir les initiatives de covoiturage ou de partage de véhicules.*
12. *Mettre en place des programmes de subvention permettant le développement des réseaux cyclables sur le territoire métropolitain afin de faire du vélo un véritable mode de transport.*
13. *Mettre en place des mesures préférentielles pour le covoiturage et le partage de véhicules sur les ponts reliant Montréal à ses banlieues.*
14. *Mettre en place le programme obligatoire d'inspection et d'entretien pour les véhicules légers et lourds.*
15. *Mettre en place une modulation des droits d'immatriculation en fonction de la consommation de carburant.*
16. *Mettre en place un programme de redevances et remise à l'achat de véhicules neufs.*
17. *Adopter au Québec ou faire adopter au Canada, les nouvelles normes d'efficacité énergétique proposée par l'état de la Californie.*
18. *Adopter un programme de subvention pour la mise en place de projet de type Transit Oriented Development (TOD) dans la région métropolitaine de Montréal.*
19. *Favoriser l'adoption de schémas d'aménagement et de plans d'urbanisme compatibles avec ce type de développement.*
20. *Fixer des seuils minimaux de plus grande densité d'occupation du sol pour les nouveaux projets de développement résidentiels dans la région de Montréal.*