

**Consultation publique sur le financement du transport en commun  
de la Communauté métropolitaine de Montréal**

**Le commentaire de Vélo Québec**

Présenté à la  
**Communauté métropolitaine de Montréal**



## **Contenu**

Avant-propos

Quelques mots sur Vélo Québec

1 — Le vélo, les transports publics, le cocktail transport

2 — Les décisions qui favoriseront le transport durable

3 — Se donner les moyens de nos ambitions

## **Avant-propos**

Vélo Québec est heureux de participer à la présente consultation sur le financement du transport en commun initiée par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Récemment, nous avons participé aux consultations qui ont conduit à l'adoption du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) de la CMM et avons élaboré le cadre conceptuel de ce que devrait être un véritable réseau cyclable métropolitain. Ce *Réseau vélo métropolitain* serait destiné à favoriser la mobilité quotidienne à vélo et à améliorer la découverte touristique, en mettant en valeur les plans d'eau et les espaces verts.

Nous profitons de l'occasion pour saluer l'initiative de la Communauté métropolitaine provoquant cette réflexion essentielle pour que soit mise en place une des composantes importantes du PMAD. En effet, nous pourrions avoir les souhaits les plus nobles en faveur d'un déploiement important et d'une modernisation essentielle du système de transport en commun, mais encore faut-il que le financement le permette. Le réinvestissement du gouvernement du Québec dans le transport en commun, au cours des dernières années, a permis non seulement de stopper les baisses d'achalandage, mais d'augmenter la part des transports en commun dans plusieurs secteurs de la CMM. Cela n'a toutefois pas permis de diminuer la motorisation des ménages globalement dans la région métropolitaine. Pour y arriver, il faut donc que s'exercent les principes de densification prévus dans le PMAD et que simultanément soient augmentées de façon importante l'offre et la qualité de l'offre en transport en commun.

Le propos que nous présentons ici s'inscrit donc dans la suite des positions que nous avons fait valoir lors des consultations de l'automne dernier, mais également à d'autres occasions, notamment dans le contexte de l'élaboration du *Plan de transport* de la Ville de Montréal, en 2007.

## **Quelques mots sur Vélo Québec**

Implantée à Montréal depuis 45 ans (1967), Vélo Québec emploie plus d'une centaine de personnes, directement à son siège social de la rue Rachel et par le biais de collaborations avec différents organismes à travers le Québec. Actif dans la promotion d'une meilleure qualité de vie, Vélo Québec est un acteur et un observateur important de la vie urbaine. Au fil des ans, notre organisation a contribué à l'émergence d'une véritable culture vélo au Québec, et tout particulièrement dans la grande région de Montréal.

Que ce soit par le biais des événements et les voyages que nous avons mis sur pied (Tour de l'Île de Montréal, Féria du vélo, Grand Tour, etc.), les magazines et guides que nous publions ou l'expertise technique originale que nous avons développée, nous sommes devenus un collaborateur incontournable auprès de plusieurs municipalités et organismes publics du Grand Montréal. Ce partenariat s'est concrétisé à travers différentes collaborations techniques et promotions en lien avec le déploiement du réseau cyclable sur l'ensemble du territoire du Grand Montréal. Le rôle de Vélo Québec dans la création d'environnements favorables à la marche et au vélo est d'ailleurs reconnu à travers le Québec, au Canada et au-delà de nos frontières. Notre plus récente publication technique, *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes* et le programme de formation pratique qui y est associée, en est une des meilleures illustrations.

Depuis 1995, Vélo Québec coordonne l'ensemble des travaux liés au développement de la Route verte pour le ministère des Transports du Québec, ce qui nous amène à travailler étroitement avec le milieu municipal et régional lors des différentes étapes de l'élaboration d'un plan vélo. La Route verte, le plus important itinéraire cyclable en Amérique du Nord, constitue dans la grande région de Montréal l'ossature du Réseau vélo métropolitain.

Depuis 2004, la mission de Vélo Québec intègre la notion de « transport actif » et, par le fait même, toute la question des déplacements à pied dans la ville. C'est dans ce contexte que nous avons créé *Mon école à pied, à vélo!*, une initiative visant à réduire la dépendance à l'automobile lors des trajets quotidiens vers l'école. La démarche comporte la mobilisation et la sensibilisation de la communauté scolaire et conduit à l'élaboration de plans de déplacement qui suggèrent aux administrations municipales et scolaires différentes mesures pour rendre plus sécuritaires et conviviaux les déplacements à pied et à vélo. Les administrations qui s'engagent dans ce travail adhèrent à la démarche Ville active, ce qui est le cas de plusieurs villes et arrondissements dans chacun des cinq secteurs de la CMM.

Vélo Québec travaille aussi avec plus de 1 800 employeurs sur l'Île de Montréal et quatre (4) Centres de gestion des déplacements (CGD) du Grand Montréal, dans le cadre de l'Opération vélo-boulot, afin d'inciter les entreprises à implanter des mesures efficaces pour promouvoir le transport actif.

Vélo Québec est membre de TRANSIT, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec.

## 1 — Le vélo, les transports publics, le cocktail transport

Avec *L'état du vélo au Québec en 2010*, nous constatons que non seulement le vélo progresse, mais qu'il s'avère une option quotidienne pour de plus en plus de gens. Entre 2000 et 2010, le pourcentage de cyclistes qui utilisent le vélo comme mode de transport occasionnellement ou quotidiennement a presque doublé, passant de 20 % à 37 %. Cette augmentation est encore plus élevée dans les villes où le réseau cyclable et les aménagements de modération de circulation se sont le plus développés. Aussi, la part modale du vélo dans les déplacements vers le travail est nettement plus élevée dans les secteurs denses et bien pourvus en voies cyclables.

Mais nous l'avons toujours prétendu : le vélo a un potentiel énorme, mais pour qu'il puisse développer son plein potentiel, il faut le combiner au transport collectif. C'est ce que nous appelons le *cocktail transport*, une combinaison essentielle pour développer une offre concurrentielle à l'automobile solo et augmenter le rayon d'action du vélo. Dans plusieurs études réalisées sur la complémentarité entre le vélo et les transports publics, Vélo Québec propose des modèles permettant de développer cette synergie. Cheminement vers les gares, stationnement vélo, voies bus-vélo, transport des vélos à bord des bus, trains et métros et mise en marché conjointe sont autant de moyens contribuant à favoriser et faciliter cette complémentarité. Nous avons présenté ces éléments dans le cadre des consultations sur le PMAD. Ils sont d'ailleurs tout à fait dans l'esprit du PMAD, qui préconise une plus grande densification du territoire, un type d'aménagement et d'occupation du territoire qui sera plus favorable aux déplacements durables, qu'ils soient en transport en commun, à pied ou à vélo.

## 2 — Les décisions qui favoriseront le transport durable

C'est tout le développement de cette thèse du cocktail transport, au fil des ans, qui nous a amenés à travailler en étroite collaboration avec les transporteurs publics et à nous préoccuper des enjeux financiers du transport en commun.

À l'heure où la compétitivité des grandes villes passe non seulement par la vitalité économique, mais aussi par la qualité de vie qu'elles procurent, la concrétisation des investissements planifiés en transport collectif et prévus dans le PMAD est un incontournable pour un développement durable et cohérent de la grande région de Montréal. Or, pour que soient cohérentes ces actions, et compte tenu des impacts financiers des décisions éventuelles, le gouvernement du Québec et les municipalités de la CMM doivent faire des choix. Nous sommes conscients que tout n'est pas facile à trancher, mais il faut définitivement choisir entre la poursuite des méga-investissements dans le réseau routier et un nouveau pacte de financement qui serait davantage orienté vers le développement des infrastructures de transport en commun. Comme les membres de l'alliance TRANSIT, nous préconisons évidemment la deuxième option. Nous l'avons déjà mentionné lors des consultations sur le PMAD. Nous avons fait remarquer qu'entre la politique de non-expansion du réseau autoroutier urbain, dont il était question à l'objectif 1.1 du document de consultation du PMAD, et la liste des travaux prévus pour parachever le réseau routier, il y avait évidemment une certaine contradiction. À notre avis, tant qu'un choix officiel en faveur des transports publics de la part de l'ensemble des villes de la communauté métropolitaine et même de la part du gouvernement du Québec ne sera fait, il sera difficile d'avancer quelque scénario de financement que ce soit.

### 3 — Se donner les moyens de nos ambitions

Bien que nous n'ayons jamais fait la promotion d'un scénario de financement plus qu'un autre, nous avons souvent fait référence à certains principes qui ramèneraient un financement plus équitable des infrastructures et de systèmes de transport en commun en faveur du transport collectif. Par exemple, en accordant des pouvoirs de taxation accrus aux villes, en réduisant l'attrait de l'utilisation de l'automobile (mesures d'apaisement et augmentation de la taxe sur le stationnement dans l'espace public et privé) et en désamorçant l'antagonisme latent entre « banlieusards en auto » et « urbains envahis » : que l'automobiliste vienne de Pointe-Calumet ou de Pointe-aux-Trembles, c'est le véhicule qui est de trop, pas le citoyen.

Nous sommes d'accord avec le diagnostic posé par TRANSIT. Des investissements sont nécessaires pour le maintien et l'amélioration des réseaux, poursuivre les projets en vigueur et les mesures de mitigation des grands travaux et développer les réseaux afin de décongestionner les réseaux de transports déjà saturés. Les montants octroyés par les principaux bailleurs de fonds sont insuffisants et conduisent à un manque à gagner annuel de 1,7 G\$ en 2020, seulement pour combler les investissements en infrastructures.

Nous estimons que :

- La réalisation de l'ensemble des investissements planifiés en transports collectifs prévus dans le PMAD est un incontournable pour la compétitivité de la métropole montréalaise;
- De nouvelles sources seront donc nécessaires, à court et moyen terme, pour permettre à la fois aux municipalités de la CMM et au gouvernement du Québec de s'acquitter de leurs parts respectives du financement du volet transports collectifs du PMAD;
- Le gouvernement du Québec et les municipalités de la CMM, à l'instar des autres centres urbains, doivent suspendre le développement, le prolongement et l'élargissement des projets autoroutiers afin de libérer des sommes pour le maintien du réseau existant et le développement des transports collectifs.
- Le temps presse! Il y a 5 ans, alors que le litre d'essence coûtait 1 \$, on disait sur toutes les tribunes que les automobilistes n'avaient pas les moyens de payer 5 ou 10 sous de plus le litre pour garnir un fonds dédié aux transports collectifs. Aujourd'hui, le litre d'essence coûte 1,40 \$ et l'augmentation du prix a servi à garnir les coffres des pétrolières, et non ceux du gouvernement — une occasion manquée!

Pour ce qui est des mesures précises de financement des transports publics, nous appuyons les mesures mises de l'avant par TRANSIT, qui recommandent selon les règles actuelles de répartition :

#### *Gouvernement du Québec*

- de répartir plus équitablement les budgets du programme FORT, en faisant passer la part respective de 82 % allouée au réseau routier et de 18 % allouée aux transports collectifs, à une répartition de 70/30;
- de définir les objectifs et annoncer l'implantation à moyen terme de péages autoroutiers sur l'ensemble du territoire québécois. Il faut demander aux automobilistes de payer leur juste part, comme c'est le cas dans tous les pays occidentaux, et ainsi dégager des sommes pour investir massivement dans le transport collectif.
- de reconduire le programme d'investissement dans les transports collectifs via le fonds vert, mais en haussant la taxe sur l'essence à 0,07 \$ le litre (au lieu de 0,013 \$ comme

c'est le cas actuellement). Cette augmentation permettrait de quintupler les revenus du Fonds vert destiné aux transports collectifs. Lorsqu'on regarde les gains obtenus grâce aux 100 M\$ additionnels versés aux sociétés de transport annuellement, depuis 5 ans, pour accroître l'offre et la qualité des services, imaginons ce que 500 M\$ annuellement permettraient!

#### *Municipal*

- de mettre en place des fonds dédiés aux transports collectifs;
- de déployer un cocktail de mesures existantes pour combler les besoins financiers municipaux : étendre au territoire de la CMM les droits d'immatriculation et de stationnement.

#### *Gouvernement du Canada*

- de transférer l'ensemble des montants déjà prélevés sur la taxe d'accise sur l'essence (SOFIL);
- de reconduire le Fonds Chantiers Canada pour le financement des grands projets d'infrastructures et que le Québec l'utilise à des fins de transports collectifs;
- d'annoncer un cadre stratégique de financement national stable, à long terme et prévisible pour les transports collectifs.