

Service de l'environnement
1555 rue Carrié-Derick, bureau 2149
Montréal (Québec) H3C 6W2
☎ 514 872-4604 📠 514 872-8146

Le 13 novembre 2015

PAR COURRIEL

Madame Stéphanie Wells, analyste
Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6

Objet : Consultation publique sur la réduction de la dépendance aux énergies fossiles
Réponses aux questions posées par écrit lors de la séance d'information du 29 octobre

Madame,

Il nous fait plaisir de vous transmettre, en pièces jointes, les réponses à quatre des cinq questions posées par écrit lors de la séance d'information tenue le 29 octobre dernier dans le cadre de la consultation publique sur la réduction de la dépendance aux énergies fossiles.

Veuillez noter que la Ville de Montréal a fourni les réponses aux questions posées par Madame Laurel Thompson et Monsieur Stanley Dumornay, alors que la STM a fourni les explications répondant aux deux questions de Madame Lucy Fellowes.

La réponse à la question posée par Monsieur Philippe Mailhot vous sera transmise au début de la semaine du 16 novembre.

Nous demeurons disponibles pour fournir toute autre information ou précision au besoin.

Veuillez agréer, Madame, nos salutations les plus cordiales.

Le directeur de l'environnement



Roger Lachance, ing.

p. j. Réponses Ville de Montréal
Réponses STM

CONSULTATION PUBLIQUE SUR LA DÉPENDANCE AUX ÉNERGIES FOSSILES

Réponses aux questions écrites des citoyens recueillies lors de la séance d'information du 29 octobre

Question posée par Madame Laurel Thompson

« What about putting warning labels on gas pumps at gas stations to alert drivers about the damage driving does to everything? »

Réponse

La Ville de Montréal ne dispose pas des pouvoirs qui lui permettraient de rendre un tel affichage obligatoire.

Nous vous invitons cependant à développer votre idée de sensibilisation des citoyens dans un mémoire que vous pourrez déposer à l'Office de consultation publique dans le cadre de cette consultation.

Question posée par Monsieur Stanley Dumornay

« Is the city of Montreal thinking of offering tax breaks for electric cars purchases like many European cities are doing? »

Réponse

Les taxes sur les biens, comme les véhicules, et les services sont des taxes provinciale (taxe de vente du Québec ou TVQ) et fédérale (taxe sur les produits et services ou TPS). Au Québec, les municipalités n'ont pas les pouvoirs légaux de taxer les biens et services. Puisque la Ville de Montréal ne charge pas de taxe, elle ne peut pas non plus accorder de rabais sur celles-ci.

Cependant, les arrondissements d'Outremont et de Rosemont–La Petite-Patrie chargent un prix inférieur pour les vignettes de stationnement sur rue réservé aux résidents de certains véhicules :

- À Outremont, les véhicules écoénergétiques (selon le [classement des véhicules les plus écoénergétiques de Ressources naturelles Canada](#)) bénéficient d'un rabais de 43 % pour un premier véhicule (40 \$ au lieu de 70 \$) et de 50 % pour un deuxième véhicule à la même adresse (70 \$ au lieu de 140 \$).
- À Rosemont–La Petite-Patrie, les véhicules électriques bénéficient d'un rabais de 50 % pour un premier véhicule (58 \$ au lieu de 115 \$). Les véhicules hybrides de moins de 3 litres et les cylindrées de moins de 2 litres bénéficient pour leur part d'un rabais de 24 % pour un premier véhicule (87 \$ au lieu de 115 \$). Aucun rabais ne peut être appliqué pour l'obtention d'un permis pour un deuxième véhicule à la même adresse.

OCPM-Consultation publique sur la réduction de la dépendance aux énergies fossiles

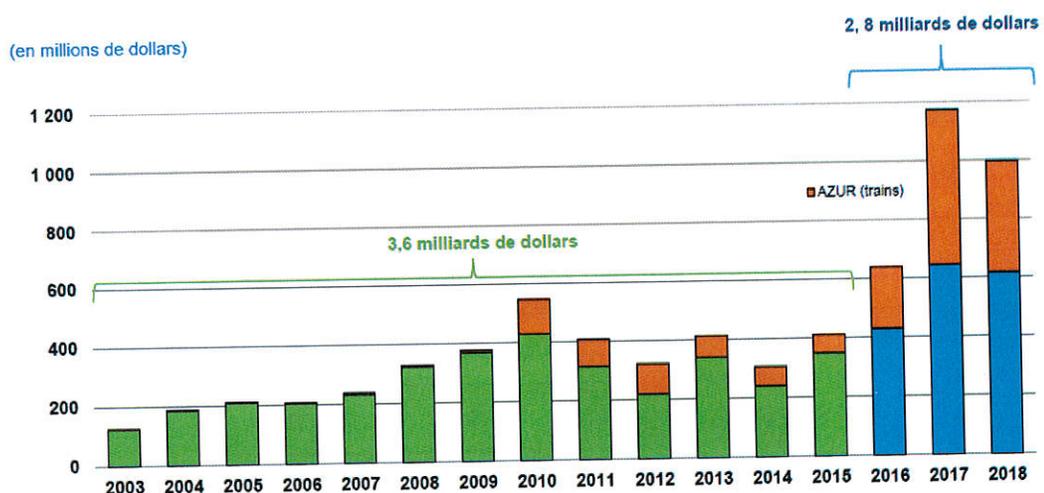
Suivis aux questions concernant la STM :

1. How can Montreal even tackle the need for increased use of public transportation when the city cannot meet current demand (document 3.1, p. 8)? “For the third year in a row, there are fewer buses available to take Montrealers to work, new figures provided by the Société de transport de Montréal (STM) show”.

Évolution de l’offre de service et de l’achalandage

La Politique québécoise du transport collectif (2006-2012) a été un immense succès. Pendant cette période, appuyées par le Programme d’amélioration des services en transport collectif (PAGASTC), les sociétés de transport du Québec ont largement dépassé l’objectif d’augmenter l’offre de service de 16 % et l’achalandage de 8 %. La STM a joué un rôle majeur dans cette réussite. De 2006 à 2012, elle a augmenté son offre de service de 29 % et son achalandage de 14%. Depuis, cette croissance de l’offre de service (+1,2 %) et de l’achalandage (+3,2 %) a ralenti.

Ce ralentissement de la croissance de l’offre de service est étroitement lié au fait que la STM doit aujourd’hui rénover une grande partie des équipements originaux du métro. Le déficit d’investissement de la STM, évalué à 4,3 G\$, pèse lourd sur les finances de l’entreprise.



Une accélération majeure des investissements a été mise en oeuvre au cours de la dernière décennie (graphique 1). Alors que les investissements annuels moyens de la STM étaient de 61 M\$ de 1994 à 2003, ils ont augmenté substantiellement à 324 M\$ de 2004 à 2013. Ces efforts n’ont cependant pas été suffisants pour rattraper l’important retard accumulé. Au

cours des prochaines années, les efforts consacrés au maintien des actifs devront donc être maintenus et intensifiés. Le programme triennal d'immobilisations (PTI 2016-2017-2018 de la STM prévoit des investissements de 2,8 G\$ en trois ans dont 73 % consacrés au maintien des actifs. Or, la STM doit généralement assumer 25% du coût des dépenses d'immobilisation financées par le gouvernement du Québec. Cela cause une pression croissante sur le budget d'exploitation.

Planification du réseau Bus

Cela étant dit, la planification du niveau de service des différentes lignes d'autobus du réseau de la STM est effectuée à partir de règles approuvées par le conseil d'administration de la STM, que l'on appelle « normes de service ». Celles-ci sont définies et appliquées rigoureusement partout sur le réseau de manière à répondre au mieux aux besoins de la clientèle dans le respect des enveloppes budgétaires accordées à la STM.

La STM révisé 4 fois par année l'organisation de ses services pour suivre l'évolution des besoins de sa clientèle. En effet, des périodes moins achalandées comme l'été par exemple, requièrent un niveau de service plus bas. Les normes utilisées par la STM fixent une valeur aux paramètres de détermination de son offre de service. Conjuguées avec un objectif de performance, elles traduisent la volonté de la Société de respecter la capacité de payer des usagers et des contribuables.

Les normes de charge

On appelle charge le nombre de personnes à bord d'un autobus. La norme de charge en fixe la valeur maximum. Son application à la charge du point le plus achalandé d'une ligne détermine le nombre de véhicules à mettre en service et affecte directement le confort des passagers.

Lors de la planification du service, l'application de la norme en vigueur fait en sorte qu'au point de charge maximum d'une ligne d'autobus, dans chaque direction, le nombre moyen de personnes à bord d'un véhicule ne dépasse pas les limites indiquées au tableau ci-dessous. Puisqu'il s'agit d'une moyenne, les charges observées peuvent être tantôt supérieures, tantôt inférieures à la valeur de la norme.

Norme de charge (passagers)		
Type de véhicule	Pointe (du lundi au vendredi)	Hors pointe, samedi et dimanche
Régulier	55	35
Articulé	78	53

Autres considérations

Dans le cadre de son Plan de développement des réseaux et du Plan stratégique 2020, la STM s'est engagée à améliorer son offre de service pour rendre le transport collectif par autobus plus accessible dans les secteurs en développement. Ainsi, depuis 2010, une

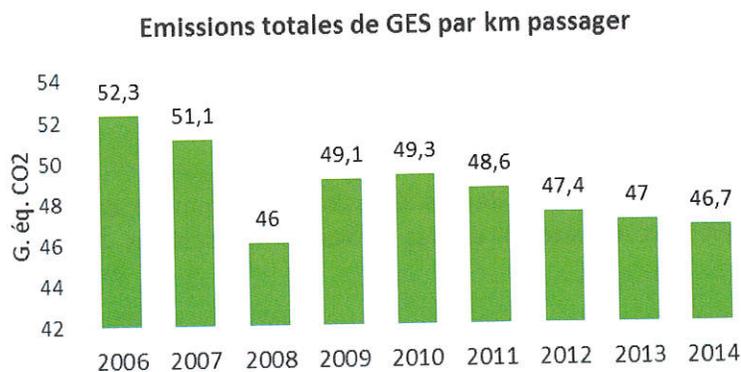
démarche a été entamée pour suivre de près les projets de développement urbain afin de positionner stratégiquement les axes de desserte et de participer en amont des projets. Une collaboration avec les équipes de la Ville de Montréal et des villes liées a donc été mise sur pied pour arriver à ces fins.

De plus, lors de la planification de l'offre de service d'une période donnée de l'année, les tendances d'évolution de l'achalandage sont observées afin d'ajuster le niveau de service sur certaines lignes qui pourraient présenter une croissance marquée dans la dernière année. Par ailleurs, toutes les nouvelles lignes implantées sont traitées de façon distincte. En effet, le niveau de service de ces dernières est établi en se basant sur des analyses de potentiel de déplacements et sur les ressources disponibles. Cette offre est stabilisée pour un certain temps (au moins un an) et des mesures de l'achalandage sont fréquemment effectuées. Des ajustements peuvent ensuite être faits, à la hausse ou à la baisse, selon les observations recueillies et l'application des normes de service.

2. We read that in Beijing, a massive conversion to electric vehicles has been accomplished in a short period. What provision can Montreal make to accommodate electric vehicles – 2 and 4 wheeled – and to boost the production of batteries and vehicle manufacturing locally?

Bien qu'elle effectue plus de 1,4 million de déplacements par jour et 74 % des déplacements motorisés à destination du centre-ville de Montréal en pointe du matin, la STM n'est responsable que de 0,2 % des émissions du Québec et 1,2 % des émissions de la collectivité montréalaise.

Malgré sa faible empreinte carbone, la STM poursuit ses efforts de réduction. Entre 2006 et 2014, les émissions de GES par passager-kilomètre ont diminué de 11 %.



Depuis son inauguration, le métro de Montréal est alimenté à 100 % à l'hydroélectricité. En 2014, **69,6 % des déplacements sur le réseau de la STM ont eu recours à l'électricité**, soit une progression de 5,5 points par rapport à 2006.

Participant à l'effort gouvernemental, elle s'est fixé un objectif ambitieux d'électrification des transports, soit de **n'acquérir que des véhicules électriques à partir de 2025**. À plus court terme, le *Programme triennal d'immobilisations 2016-2018* prévoit l'acquisition de **258 nouveaux bus à propulsion hybrides**. Au niveau du réseau du métro, les **nouvelles**

voitures de métro Azur permettront d'accueillir plus de passagers (8 %) tout en améliorant la qualité du service.

Le **projet Cité Mobilité de Montréal**, un partenariat entre le ministère des Transports du Québec, la STM et Nova Bus, vise des essais hors service de **trois bus 100 % électriques avec recharge rapide par conduction** en 2016. Ces tests devraient se poursuivre de 2016 à 2019 pour des essais en service clientèle.

Enfin, la STM a étudié la possibilité d'implanter un **réseau d'électrobus** sur quatre axes desservis par une flotte d'une centaine de véhicules. L'étude de faisabilité de ce projet évalué à 1G\$ a été complétée à l'été 2014. La mise en œuvre de ce projet dépend de la volonté et du financement du Gouvernement du Québec.

Une priorité pour le réseau des bus

Puisque le métro de Montréal est électrique, le réseau des bus représente 80 % des émissions de la STM. Dans ce contexte, la STM a entrepris de nombreuses actions au cours des dernières années visant à réduire ces émissions tout en maintenant un service efficace :

- Formation des chauffeurs à la conduite écologique,
- Approvisionnement en biodiesel issu de graisses animales et d'huiles usées,
- Installation de programmeurs de transmission TopoDyn,
- Utilisation de ventilateurs électriques EMP,
- Acquisition d'autobus à propulsion hybrides électriques,
- Acquisition de bus articulés.

La STM vise de plus à réduire les impacts de la congestion routière sur ses services avec la mise en place d'un réseau de mesures préférentielles pour bus (MPB). Les MPB améliorent l'efficacité, la ponctualité et la régularité du service des bus tout en permettant des économies et des réductions d'émissions atmosphériques. **Depuis 2006, les mesures préférentielles pour bus sont passées de 61,9 à 209 km.** La STM souhaite atteindre 375 km de MPB pour 2017.

Ainsi, entre 2006 et 2014, l'intensité des émissions des bus de la STM a diminué de 13,5 % par kilomètre parcouru.

Des actions pour l'ensemble des postes d'émissions

Enfin, la STM travaille à réduire l'ensemble de ses émissions, notamment celles des installations de surface (16 % des émissions) et des véhicules de services (2 % des émissions).

La STM optimise les systèmes de chauffage, ventilation et air conditionné des installations de surface. Conformément au Plan de développement durable 2020, tout nouveau projet de construction ou de modernisation devra viser une certification de bâtiment durable. À titre d'exemple, le **Centre de transport Stinson**, inauguré en janvier 2014, vise la **certification Or de LEED**. Ce centre **consomme en moyenne 60 % moins d'énergie par m²** que les autres installations de surface de la STM. Forte de cette expérience, la STM vise également une certification LEED Or pour la reconstruction du Complexe Crémazie.

Par ailleurs, le remplacement progressif des véhicules de service prend en compte les enjeux de réduction de consommation de carburants et d'émissions atmosphériques. **Entre 2007 et 2014, l'intensité d'émissions des petits véhicules de service a diminué de 26 %.**