



# RÉPONDRE AUX DÉFIS DE LA MOBILITÉ DURABLE

MÉMOIRE DE LA STM DANS  
LE CADRE DE LA CONSULTATION  
PUBLIQUE SUR LA POLITIQUE  
QUÉBÉCOISE DE MOBILITÉ DURABLE

juin 2013



# AVANT-PROPOS : PRIORITÉ CLIENTÈLE

On fait grand cas du client. Et avec raison. À la STM, le client paie directement 50% des coûts de fonctionnement. Indirectement, il paie via ses taxes foncières résidentielles ou commerciales – et s'il est aussi automobiliste par ses frais immatriculation, taxes sur l'essence et sur le stationnement dédié au transport collectif – l'autre 50 %.

Dans ce mémoire de la STM sur la politique québécoise de mobilité durable, nous parlons de systèmes, de gouvernance et d'aménagement du territoire. Mais nous avons aussi en tête le fait que nous travaillons d'abord et avant tout pour notre clientèle, actuelle et future.

Mais qui est au juste cette clientèle? Les clients, on peut les regrouper, les catégoriser, les disséquer : ils ont tous des besoins de mobilité à la fois semblables, et, en même temps, uniques.

À la STM, les clients, ce sont près de 700 000 personnes qui, chaque jour de la semaine, effectuent plus de 1,3 millions de déplacements. Ce chiffre impressionne à plus d'un titre. Il frappe d'abord l'imaginaire en illustrant l'incroyable intendance qui doit travailler 24h/24h, pour assurer cette mobilité en toute sécurité.

Ensuite, il illustre que sans transport collectif, Montréal, sa région métropolitaine, son économie, sa vitalité, sont inconcevables. Sans transport collectif, la ville se figerait, s'immobiliserait et s'asphyxierait. Pour reprendre les mots du philosophe J.L. Nancy « la ville est d'abord une circulation, elle est transport, une course, une mobilité, un branle, une vibration. De partout, elle renvoie à partout et au dehors d'elle-même.<sup>1</sup> »

Enfin, ce chiffre rappelle que Montréal se classe dans le trio de tête des villes nord-américaines pour l'utilisation du transport collectif. Le Québec tire peut-être de l'arrière dans certains domaines, mais pas dans celui des transports publics. Au contraire, les prix et distinctions remportés par la STM et d'autres sociétés de transports collectifs au Québec témoignent d'un certain niveau d'excellence. On peut donc bâtir à partir d'atouts solides. Les résultats probants de la Politique québécoise du transport collectif en sont une belle illustration.

Revenons à nos clients. On peut en identifier trois grandes catégories.

## CEUX QUI ONT BESOIN DE NOUS

On dit d'eux qu'ils n'ont pas le choix. Les transports collectifs sont pour eux la seule façon de se déplacer. Pensons ici aux étudiants, aux travailleurs non-motorisés, aux nouveaux Montréalais qui arrivent ici pour commencer une nouvelle vie. Pensons aussi à tous ceux qui ne peuvent pas conduire parce qu'ils sont trop jeunes, trop âgés ou pour toute autre raison. Mais ce n'est pas parce qu'ils sont « captifs » que l'on ne leur doit pas la plus grande déférence. Le transport collectif, c'est LEUR moyen de transport. C'est à eux que nous voulons accorder les privilèges d'abonné, de « client Maestro », à qui nous voulons donner prix, rabais pour dire « merci ».

## CEUX QUI NOUS CHOISISSENT

Ce sont ceux qui ont fait le choix du mouvement collectif. Choix de vie en ville, choix budgétaire, écologique et politique. Pour eux, le cocktail mobilité est une façon de vivre la ville, un corollaire de vivre en ville. Ils sont peut-être propriétaires d'une automobile mais c'est en bus ou métro qu'ils vont travailler, étudier, se cultiver, etc. Ils ont fait le calcul des coûts d'une – voire deux – automobile (en temps, argent et qualité de vie). Ils en concluent que le jeu n'en vaut pas – ou plus – la chandelle. Ils se sont rapprochés de leur travail ou d'un bon service de transport collectif, se sont abonnés à un service d'autopartage, prennent le taxi au besoin, ou louent des voitures pour les week-ends. D'autres sont cyclistes d'avril à octobre et ils remontent à bord de notre réseau dès les premiers froids. Ce sont nos plus fidèles promoteurs : ils rationalisent, expliquent, font connaître leur choix. Les transports collectifs sont pour eux un choix qui a du sens, individuellement et collectivement – mais tant qu'ils préservent leur mobilité et leur autonomie. On veut certes sauver la planète... mais on veut arriver à l'heure au travail. Il faut donc, sans cesse, être meilleurs pour les garder avec nous.

<sup>1</sup> J. L. Nancy, *La ville au loin*, Éditions Mille et une nuits, 1999.

## CEUX QUI NOUS UTILISENT ÉPISODIQUEMENT

Une tempête de neige, un bris mécanique sur leur voiture, des travaux routiers qui transforment leur déplacement en « enfer », un festival au centre-ville... nombreuses sont les occasions où nos clients occasionnels sont bien contents que nous soyons là. Ce sont ceux que nous essayons de convaincre de prendre l'habitude de voyager avec nous plus souvent. Ce sont les clients pour lesquels nous développons divers trucs pour les attirer, comme des produits tarifaires spéciaux (soirs et week-end illimité, titres de transport événementiels, etc). On aimerait tout simplement que leur expérience occasionnelle soit suffisamment convaincante pour qu'ils récidivent.

Nous connaissons bien notre clientèle, entre autre parce que nous sommes clients nous-même. D'une certaine façon, nous savons exactement ce qu'elle veut : de la fréquence, de la prévisibilité, de la propreté, un peu de confort, un personnel courtois, le tout à un prix correct.

La gouvernance n'intéresse le client que lorsque ses conséquences interviennent dans son trajet du matin (une voie réservée bloquée par des travaux sans responsable) ou quand le nouveau service (voie réservée ou SRB) promis depuis des années ne se concrétise pas à cause de la stratification kafkaïenne des autorisations requises.

Le financement n'intéresse le client que s'il ne constate pas d'amélioration de service malgré les hausses des tarifs, ou lorsqu'on tarde trop à remplacer les voitures de métro.

L'aménagement du territoire n'intéresse le client que lorsque l'autoroute qu'ils empruntaient librement il n'y pas si longtemps est désormais congestionnée soir et matin, ou quand il se fait expliquer qu'aucun moyen de transport collectif ne peut être rentable dans le secteur où ils habitent.

Pour nos clients, tout cela ne devient que de plates excuses à l'inaction, aux tergiversations.

Tout cela dit, une bonne partie de nos concitoyens ne prendront jamais les transports publics quoi qu'on fasse, à cause de leur lieu d'habitation ou de leur profession. Pour mille et une raisons, ils sont devenus auto-dépendants. Une politique de mobilité durable doit également tenir compte de cela.

Cette politique doit focaliser ses efforts, d'une part, sur la fidélisation de la clientèle actuelle du transport collectif et du cocktail mobilité en ne fléchissant pas une seconde dans l'effort d'amélioration continue de nos services. D'autre part, elle doit tout mettre en œuvre pour déployer les moyens nécessaires afin de séduire de nouveaux clients, ceux qui sont les plus susceptibles de se joindre au mouvement collectif.

La politique de mobilité durable doit être ancrée dans le champ des possibles et tenir compte des tendances lourdes qui jouent en sa faveur (diminution de la motorisation des 18-30 ans en Amérique), comme en sa défaveur (progression de l'étalement urbain).

Tous les plans stratégiques déposés et adoptés par les principales sociétés de transport du Québec parlent d'un transfert modal de l'auto-solo vers le transport collectif d'au plus 5%. Il s'agit d'un objectif qui nous semble atteignable. Il ne faut cependant pas sous-estimer les efforts législatifs, de gouvernance et surtout financiers que l'atteinte de ses objectifs va requérir.

Mais notre clientèle actuelle et future nous le demande. Alors au travail!



**Michel Labrecque**

Président du conseil d'administration  
de la Société de transport de Montréal

# TABLE DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION</b>	<b>1</b>
<b>I. L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LES TRANSPORTS</b>	<b>6</b>
<b>II. GOUVERNANCE ET FINANCEMENT</b>	<b>13</b>
<b>III. L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT</b>	<b>23</b>
<b>IV. ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE ET TRANSPORT ADAPTÉ</b>	<b>25</b>
<b>CONCLUSION : INTERMODALITÉ, COMPLÉMENTARITÉ MODALE, HYPERMOBILITÉ</b>	<b>28</b>

# PRÉSENTATION DE LA STM

La Société de transport de Montréal (STM) assure quelque 1,3 million de déplacements par jour, soit 413 millions de déplacements en 2012. Elle emploie près de 9500 personnes. En 2013, son budget se chiffre à 1,3 G\$ et la valeur de remplacement de ses actifs est estimée à plus de 14,5 G\$. Depuis plusieurs années, la gestion rigoureuse de la Société est reconnue notamment par la firme Moody's, qui lui accorde la cote de crédit Aa2, ce qui la place dans le peloton de tête des sociétés de transport en Amérique du Nord. Parmi plusieurs distinctions nationales et internationales, soulignons que la Fédération des Chambres de commerce du Québec lui a remis en 2012 un prix Mercuriades pour l'accroissement de la productivité et un autre pour le développement durable. La STM assure plus de 80 % des déplacements en transport collectif dans la région de Montréal et plus de 70 % de tous ceux qui sont effectués au Québec.

## SOMMAIRE

Le défi de la mobilité durable, c'est celui de répondre à la demande croissante de mobilité, tout en parvenant à réduire les émissions de GES, réduire la consommation de carburant et réduire la congestion routière (les « nouveaux 3R »). Le gouvernement du Québec et ses partenaires se sont donnés des objectifs essentiels en ces matières. En visant une croissance de l'achalandage du transport collectif de 40 % à Montréal, le Plan 2020 de la STM est incontournable pour atteindre ces objectifs.

La Politique québécoise de mobilité durable (PQMD) doit d'abord s'assurer de la solidité des fondations sur lesquelles elle repose. Garantir le maintien des actifs doit être la priorité – au risque de compromettre la sécurité des réseaux et la confiance du public. En transport collectif, les besoins sont immenses. Il faut augmenter considérablement les sommes disponibles – et non seulement la part du TC dans les enveloppes – pour les dépenses d'immobilisation. Le développement du réseau routier doit être mis de côté pour donner la priorité au maintien des infrastructures existantes et à l'intégration du transport collectif dans tous les projets routiers.

L'intégration de l'aménagement du territoire et des transports est incontournable. L'ajout de capacité routière ne diminue pas la congestion et ne fait qu'encourager l'utilisation de l'auto-solo et l'étalement urbain. Répondre à la demande croissante de mobilité doit désormais passer par le développement du transport collectif et du « cocktail mobilité ». Pour concrétiser l'accroissement de service en transport collectif, le gouvernement doit assurer un financement considérable.

La PQMD doit aussi intervenir sur la demande de transport. Des mesures de gestion de la demande efficaces sont essentielles à l'atteinte des cibles du Plan 2020. Pour en favoriser l'acceptation, leur mise en place doit être précédée d'un accroissement de l'offre de transport collectif. L'intégration aménagement / transport doit aussi se traduire pas un soutien actif du gouvernement aux orientations et à la mise en œuvre du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

Les nouvelles sources de revenus doivent être cohérentes avec les objectifs de la PQMD. Le gouvernement doit notamment mettre un terme à l'érosion des revenus prélevés auprès des automobilistes. Il faut assurer la pérennité de la contribution municipale au transport collectif en octroyant de nouveaux revenus aux élus municipaux. Enfin, le prochain programme d'amélioration de service doit encourager la performance, couvrir toutes les dépenses liées à l'augmentation de service et soutenir la promotion du transport collectif.

La gouvernance du transport dans la région métropolitaine doit remettre le client au cœur des préoccupations, avec une autorité métropolitaine imputable, responsable de la planification, dotée d'un cadre de gestion qui favorise la performance et des moyens financiers suffisants. Les difficultés à mener à terme des projets. Il importe de trouver des façons de concilier le respect de tous les intervenants, sans toutefois mettre en péril la réalisation de projets d'intérêt public dans des délais raisonnables.

Pour encourager l'électrification des transports collectifs, le gouvernement doit appuyer les sociétés de transports avec des ressources adéquates.

Pour permettre une pleine intégration sociale des personnes à mobilité réduite, il faut fournir au programme de transport adapté les ressources pour couvrir la croissance du service, ainsi que les moyens pour rendre pleinement accessible le métro de Montréal.

# INTRODUCTION

La Politique québécoise du transport collectif (PQTC), arrivée à terme en décembre 2011, aura été d'une importance considérable pour la relance du transport collectif au Québec. La STM a contribué à faire de cette politique un franc succès. La PQTC avait fixé des objectifs ambitieux : augmenter de 16 % l'offre de service en transport collectif et de 8 % l'achalandage. La STM a largement dépassé ces objectifs. Elle a augmenté son offre de service de 25 % et son achalandage de 12 %. Pour bâtir sur cette réussite et aller encore plus loin, la PQMD devra fournir encore plus de moyens au transport collectif.

## Les objectifs gouvernementaux

Le gouvernement du Québec s'est engagé à réduire les émissions de GES de 25 % sous le niveau de 1990 d'ici 2020. En campagne électorale, le Parti québécois a pris l'engagement de réduire la consommation de pétrole de 30 % d'ici 2020 et de 60 % d'ici 2030. Depuis, le gouvernement a formulé à maintes reprises son intention de mettre le Québec sur la voix de l'indépendance énergétique.

En adoptant son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) en 2011, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) s'est engagée à ce que 40 % des nouveaux ménages soient localisés au sein de développements axés sur les transports collectifs (DATC/TOD) en 2031. Elle s'est également engagée à hausser à 30 % la part modale du transport collectif (en pointe du matin) en 2021 et à 35 % en 2031.

La Ville de Montréal, de son côté, a déjà pris l'engagement de réduire ses émissions de GES de 30 % par rapport à 1990. Elle poursuit actuellement dans la veine du PMAD avec son propre *Plan de développement*, qui doit orienter sa croissance sur un horizon de 20 ans. Dans ce cadre, Montréal souhaite faire passer de 47 % en 2008 à 55 % en 2020 la part modale des transports collectif et actif, en pointe du matin.

Ces objectifs et ces cibles sont ambitieux et nécessaires. Pour les atteindre, des actions concrètes pour encourager un transfert modal vers les transports collectifs doivent être prises. Pour y parvenir, elles devront être accompagnées de cibles précises, de moyens financiers importants et d'actions concrètes.

## Les défis de la mobilité durable

D'ici 2031, la population du Grand Montréal devrait atteindre 4,3 M de personnes – une augmentation de 14 % par rapport aux 3,9 M de personnes de 2011<sup>1</sup>. Cette croissance démographique se traduira par la création de 146 600 emplois supplémentaires ainsi que par l'établissement de 320 000 ménages additionnels dans la région métropolitaine. De ces nouveaux ménages, 38 % (soit 122 000) s'établiront sur l'île de Montréal, où seront également créés plus de 40 % des nouveaux emplois (63 % des emplois existants en 2011 étaient déjà concentrés sur l'île de Montréal). Alors que les réseaux de transports collectifs et individuels sont saturés, la demande de mobilité va continuer à croître.

Pour accompagner cette croissance de la population et dynamiser l'économie, la PQMD doit avoir pour objectif de répondre adéquatement à la forte pression de la demande de transport. Simultanément, nous avons vu les objectifs que poursuivent le gouvernement et ses partenaires : réduire les GES, réduire la consommation d'essence et réduire la congestion routière. Ces « nouveaux 3R », ce sont les objectifs urgents et incontournables pour que notre mobilité soit bel et bien *durable*.

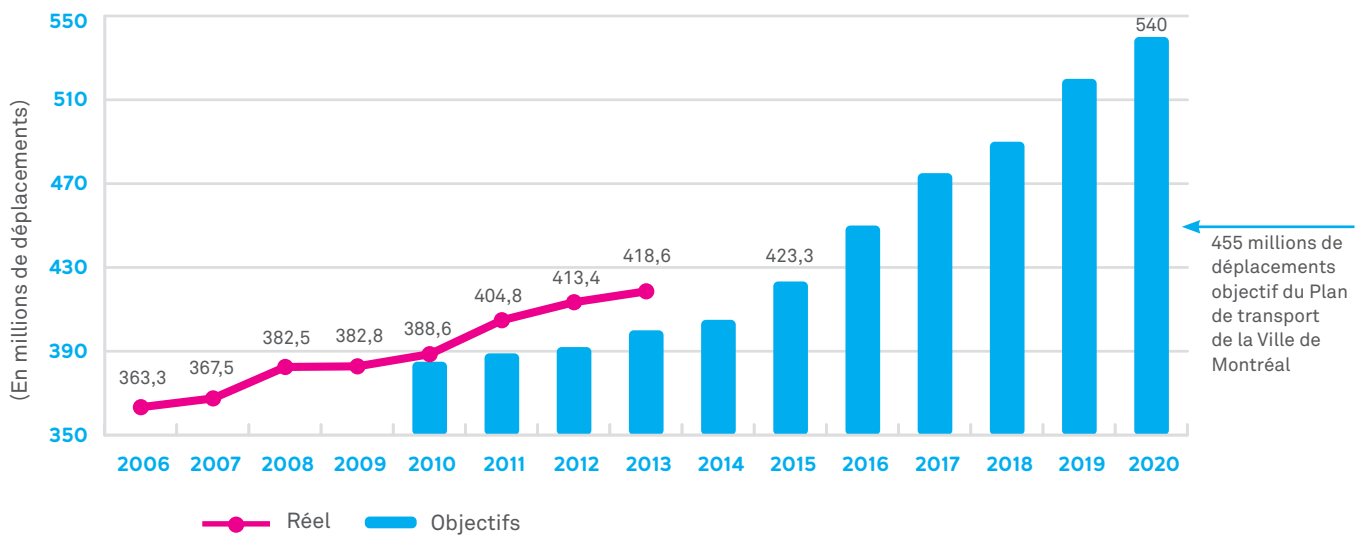
Le chantier ouvert par cette consultation pose donc un défi de taille : comment, au Québec, parvenir aux « 3R » tout en répondant à la demande de mobilité actuelle et future? La croissance exceptionnelle de l'achalandage du transport collectif observée ces dernières années démontre bien qu'une partie de la réponse se trouve dans ceux-ci.

<sup>1</sup> Communauté métropolitaine de Montréal, « Projections démographiques 2006-2031 pour le Grand Montréal », *Perspective Grand Montréal*, mai 2010.

En outre, pour répondre aux défis de la mobilité durable, la nouvelle politique devra prendre en considération le caractère particulier de la grande région de Montréal. Non seulement y retrouve-t-on 50 % de la population et du poids économique du Québec, mais c'est aussi dans le grand Montréal que la croissance démographique se concentre. Les problèmes d'étalement et de mobilité y prennent des dimensions sans égal qui rendent nécessaire une approche adaptée.

Acteur incontournable de la mobilité durable avec 70% des déplacements en transport collectif au Québec, la STM, ses employés, sa clientèle et les Montréalais sont prêts à en faire davantage. Le *Plan stratégique 2020* de la STM a des objectifs liés à l'atteinte des objectifs de la Ville de Montréal, de la CMM et du gouvernement du Québec. D'ici 2020, elle souhaite parvenir à 540 millions de déplacements annuels – une augmentation de 40 % de son achalandage par rapport à 2010. Pour y arriver, il est prévu d'augmenter l'offre de service de 32 %.

**Graphique 1 : Achalandage de la STM et objectifs du Plan 2020**



## Des défis de taille

Les transports routiers sont responsables de 33 % des émissions québécoises de gaz à effet de serre. Alors que le gouvernement du Québec vise une diminution de 25 % des émissions de GES sous le niveau de 1990, les émissions du transport routier ont augmenté de 35 % de 1990 à 2010<sup>2</sup>. Pour atteindre une réduction de 25 % sous le niveau de 1990 en transport routier d'ici 2020, il faudrait réduire les émissions de ce secteur de 45 % par rapport aux émissions enregistrées en 2010. Il s'agit d'un défi colossal : durant la période de 1990 à 2010, la population a augmenté de 12 % alors que le parc automobile augmentait de 44 % - un taux presque 4 fois supérieur. Tous les gains en économie d'essence et en diminution des GES par kilomètres parcourus ont été annihilés par la croissance soutenue du nombre de voitures.

Montréal figure parmi les 10 villes les plus congestionnées d'Amérique du Nord, selon les plus récentes estimations de la firme américaine *Tom Tom*. En pointe de fin de journée, Montréal est même la troisième ville la plus congestionnée.

<sup>2</sup> Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, « Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2010 et leur évolution depuis 1990 », février 2010.



**Tableau 1 : Les 10 villes nord-américaines les plus congestionnées en 2012**

RANG	VILLES	INDICE DE CONGESTION
1	Los Angeles	33 %
2	Vancouver	32 %
3	Honolulu	30 %
4	San Francisco	29 %
5	Seattle	26 %
6	Toronto	25 %
7	San Jose	25 %
8	Washington	25 %
9	Nouvelle-Orléans	25 %
10	Montréal	25 %

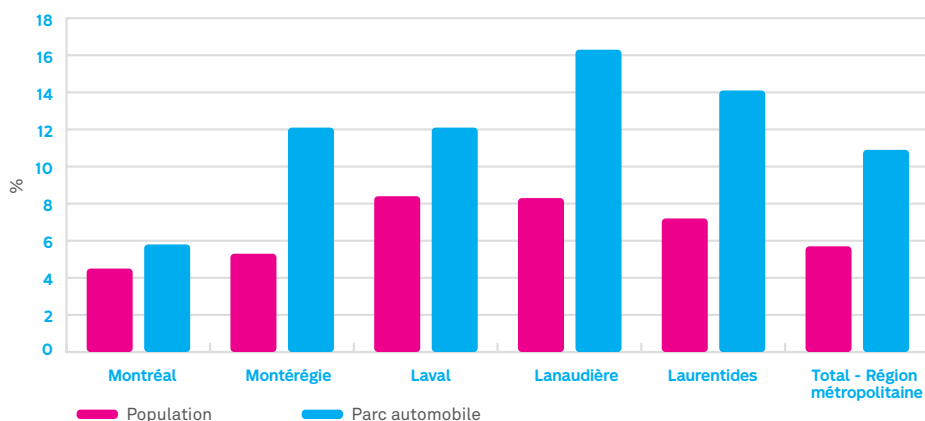
Source : TomTom North American Congestion Index

Cette congestion paralysante nuit à la qualité de vie, à l'environnement et à la santé des Québécois. Elle impose des coûts énormes sur la société et les finances publiques en plus de peser sur notre compétitivité, notre productivité et notre attractivité économique. Sans mesures adaptées, cette congestion paralysera de plus en plus le transport collectif en engluant des autobus qui transportent des milliers de personnes dans une mer de véhicules individuels.

Dans la région métropolitaine de Montréal, les pertes dues à la congestion structurelle ont été évaluées pour 2003 à 1,42 G\$ par le MTQ. Il faut ajouter à ce montant une somme équivalente pour tenir compte des retards causés par les accidents et les travaux routiers<sup>3</sup>. Annuellement, c'est donc environ 3 G\$ que coûte la congestion routière. Soulignons d'ailleurs que ces évaluations portent sur l'année 2003. Ces coûts sont en progression continue : entre 1998 et 2003, ils ont augmenté de 62 %, et tout porte à croire que la situation s'est détériorée depuis<sup>4</sup>.

La congestion va continuer à prendre de l'ampleur dans les années à venir. En effet, même si les résultats de la dernière *Enquête Origine-Destination* constatent un fléchissement de la part modale de l'automobile (-1% entre 2003 et 2008) en période de pointe du matin, le nombre d'automobiles augmente actuellement deux fois plus rapidement que la population dans la grande région de Montréal. De 2006 à 2011, la croissance de la population métropolitaine a été de 5,7 % tandis que celle du parc automobile a été de 10,9 %.

**Graphique 3 : Croissance de la population et du parc automobile de 2006 à 2011**



Source : SAAQ et ISQ

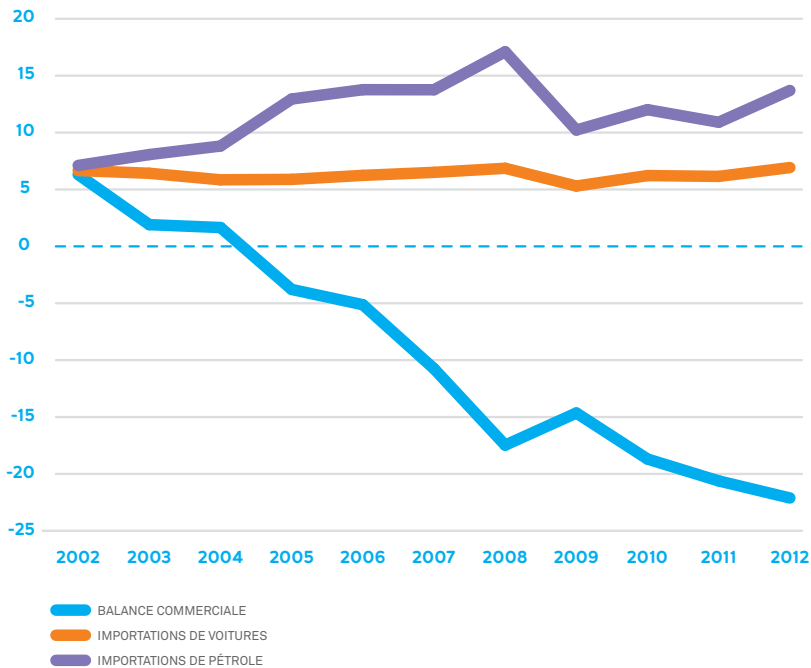
<sup>3</sup> Selon Pierre Tremblay, chef du Service de la modélisation et des systèmes de transports au ministère des Transports du Québec (MTQ). Jean-Louis Fortin, «La congestion routière coûte 3 milliards \$», *Canoe.ca*, 13 juillet 2011. Les chiffres avancés par le MTQ sont issus d'une étude d'ADEC : «Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2003», ministère des Transports du Québec (MTQ), mars 2009.

<sup>4</sup> À ce jour, les plus récentes données disponibles sont pour l'année 2003.

<sup>5</sup> Pierre-André Normandin, «L'automobile règne en maître à Montréal», *La Presse*, 12 avril 2013.

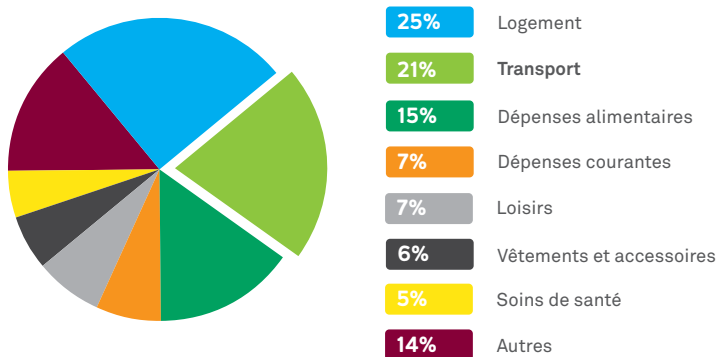
Pour subvenir aux besoins engendrés par sa dépendance au transport automobile, le Québec a importé en 2012 pas moins de 13,7 G\$ de pétrole ainsi que 7G\$ d'automobiles. Mises ensemble, ces importations représentent 94 % du déficit commercial du Québec.

**Graphique 3 : Importations et balance commerciale du Québec (milliards \$)**



Cette dépendance coûte cher aux familles québécoises. En 2011, elles ont dû dépenser en moyenne 10 400\$ en transport, dont 9700\$ pour le transport privé<sup>6</sup>. Il s'agit du deuxième poste de dépenses de consommation courante des ménages québécois (21 % de ces dépenses en 2011). Plus encore, le transport occupe une place croissante dans le budget des ménages québécois : les dépenses dans ce domaine sont passées de 16,8 % des dépenses de consommation courantes des ménages en 1997 à 19,3 % en 2009<sup>7</sup>.

**Graphique 4 : Dépenses des ménages québécois en 2011**

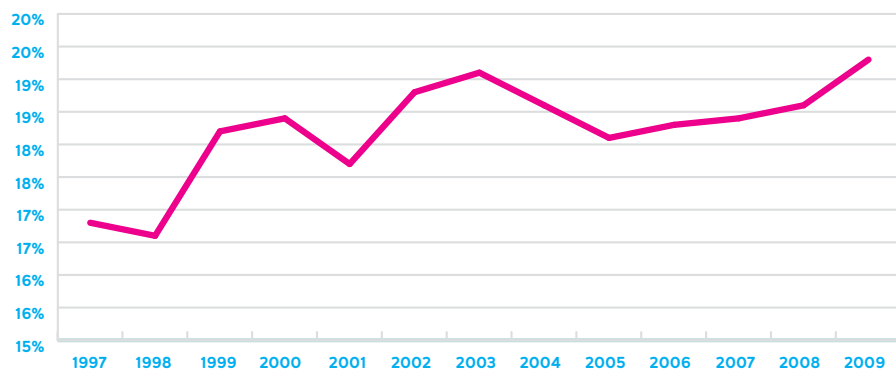


Source : Statistique Canada. Tableau 203-0021 - Enquête sur les dépenses des ménages (EDM), CANSIM

<sup>6</sup> Excluant le transport collectif.

<sup>7</sup> Un changement de méthodologie dans L'Enquête sur les dépenses des ménages empêche de comparer les données de la période 1997-2009 à celles des années 2010 et 2011.

## Graphique 5 : Dépenses moyennes en transport en proportion des dépenses de consommation courante

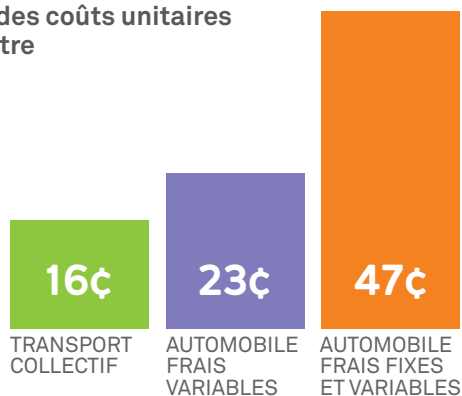


Source : Statistique Canada. Tableau 203-0021 - Enquête sur les dépenses des ménages (EDM), CANSIM.

### Le transport collectif permet aux ménages d'économiser

Le coût unitaire privé de déplacement par passager-kilomètre en transport collectif est trois fois moins que celui du transport en automobile. Il est même plus économique pour le propriétaire d'une voiture de la laisser à la maison puisque les coûts variables d'utilisation (usure et carburant) sont 40 % supérieurs à ceux du transport collectif<sup>8</sup>. Bref, même un usage occasionnel du transport collectif permet d'économiser. Pour la seule année 2009, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain a ainsi évalué que le transport collectif a permis aux ménages montréalais d'économiser 826 millions \$, un montant qui progresse rapidement (il était de 570 millions \$ en 2004).

### Graphique 6 : comparaison des coûts unitaires de déplacement par kilomètre



Source : Chambre de commerce du Montréal métropolitain

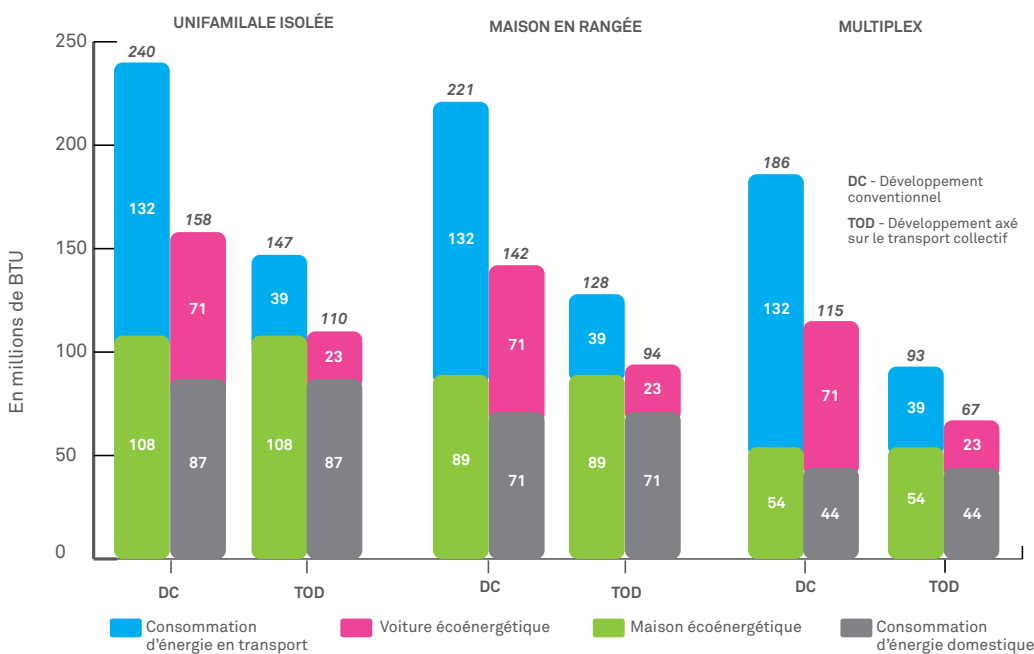
<sup>8</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Le transport en commun : au cœur du développement économique de Montréal*, novembre 2010.

# I. L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LES TRANSPORTS

Une étude récente de l'*Environmental Protection Agency* états-unienne a mesuré l'impact sur la consommation d'énergie de quatre facteurs suivants : les normes d'efficacité énergétique résidentielle, l'utilisation de voitures écoénergétiques, le type d'habitation (unifamiliale attachée ou détachée, multifamiliale) ainsi que la localisation près des transports collectifs<sup>9</sup>. Si la combinaison des quatre facteurs peut réduire de 62 % les besoins en énergie d'un ménage, la proximité de la résidence avec les réseaux de transport collectif s'est cependant révélé être le facteur dont l'impact était le plus déterminant (le graphique 7 présente en un coup d'œil les résultats de cette étude). À lui seul, le transport collectif peut en effet réduire de 50 % les besoins en énergie d'une famille habitant un édifice multifamilial et d'environ 40 % pour une résidence unifamiliale.

Une approche intégrée des transports et de l'aménagement du territoire est essentielle pour concilier la nécessité de répondre à la demande de mobilité tout en parvenant aux objectifs des « 3R ». L'étalement urbain rend les citoyens dépendants de l'automobile pour l'ensemble de leurs déplacements. La desserte en transport collectif dans des secteurs à faible densité urbaine est trop dispendieuse pour être rentable, efficace et attrayante. « L'automobile crée des distances qu'elle est seule à pouvoir combler »<sup>10</sup>. Il n'y aura pas de solution durable aux problèmes de mobilité si l'on ne prend pas en compte les enjeux d'aménagement.

**Graphique 7 : Consommation d'énergie domestique et en transport, selon le type d'habitation**



<sup>9</sup> Jonathan Rose Companies, *Location, Efficiency and Housing Type: Boiling it Down to BTUs*, Environmental Protection Agency, March 2011.

<sup>10</sup> Ivan Illich, *Énergie et équité*, Seuil, 1974.

## Le PMAD et ses objectifs

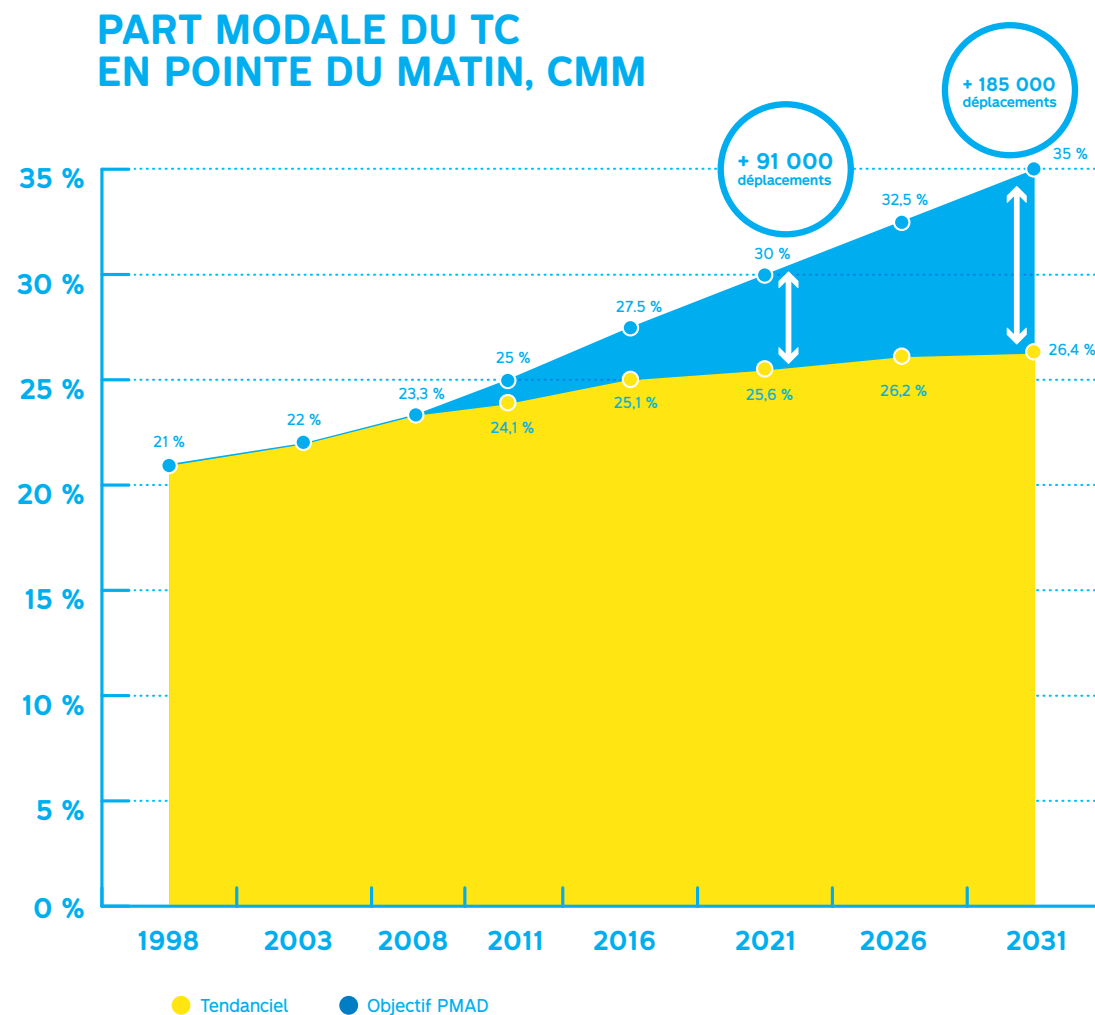
En 2011, les membres de la CMM ont reconnu la nécessité d'agir face au problème de l'étalement urbain et de la dépendance à l'automobile. Ils ont adopté le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Par celui-ci, les municipalités de la grande région métropolitaine se sont données plusieurs objectifs, dont deux qui sont particulièrement clés :

1. Orienter 40 % des nouveaux ménages dans des développements axés sur les transports collectifs (DATC/TOD).
2. Faire passer de 25 % à 30 % la part modale du transport collectif en période de pointe du matin (PPAM) d'ici 2021, puis à 35 % d'ici 2031.

À ces objectifs, on peut ajouter qu'avec le Plan de développement, la Ville de Montréal souhaiterait atteindre un gain de part modale de 8 % pour les transports collectif et actif sur l'île de Montréal.

Ces objectifs demanderont des efforts considérables. Pour atteindre les objectifs du PMAD, il faudra effectuer pas moins de 91 000 déplacements supplémentaires en transport collectif en PPAM d'ici 2021, et 185 000 de plus en 2031 (graphique 8)<sup>11</sup>. Cela impliquerait une augmentation de 51 % des déplacements en transport collectif et actif d'ici 2031 en PPAM, ainsi qu'une diminution de 2,5 % des déplacements en automobile (graphique 9).

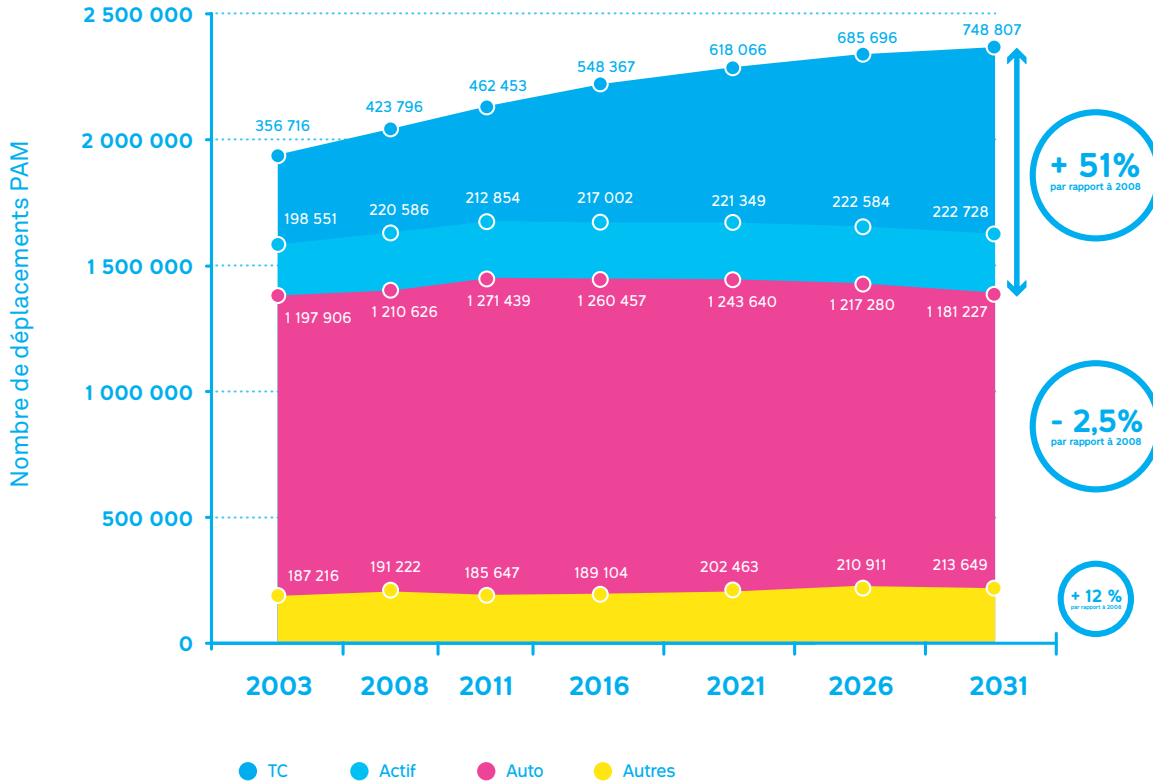
Graphique 8



<sup>11</sup> Selon des estimations de la STM basées sur les derniers scénarios tendanciels de déplacement.

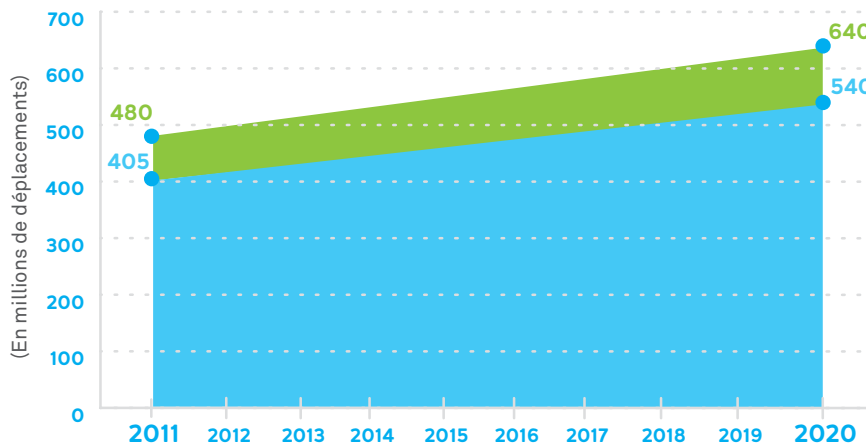
Graphique 9

## ÉVOLUTION DES MODES DE TRANSPORT POUR ATTEINDRE L'OBJECTIF DU PMAD EN POINTE DU MATIN, CMM



La STM appuie pleinement les objectifs du PMAD et du Plan de développement. L'accroissement de service et d'achalandage prévu au Plan 2020 permettra une contribution décisive à ces objectifs (graphique 10). Le gouvernement doit accompagner les acteurs métropolitains, en soutenant par ses actions les objectifs du PMAD et du Plan de développement. Il devrait notamment soutenir la densification urbaine par le biais d'aires DATC/TOD et encourager les partenaires municipaux et régionaux à adopter des orientations et des mesures qui favorisent l'utilisation des transports collectif et actif.

**Graphique 10 : Objectif métropolitain de déplacement en transport collectif**



## LA MOBILITÉ DURABLE ET LA PLANIFICATION DU RÉSEAU ROUTIER

**DEVRAIT-ON METTRE DE CÔTÉ LES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT DE LA CAPACITÉ ROUTIÈRE POUR EMPRUNTER UNE APPROCHE CENTRÉE SUR LA GESTION DE LA DEMANDE ET SUR LE DÉVELOPPEMENT DES MODES AUTRES QUE LE VOITURAGE EN SOLO?**

L'ajout de capacité routière ne permet pas de régler durablement les problèmes de congestion. Au contraire, des spécialistes qualifient même de « loi fondamentale de la congestion routière » le phénomène par lequel l'augmentation de la capacité routière entraîne, à terme, une augmentation équivalente du nombre de véhicules-kilomètres parcourus<sup>12</sup>. Autrement dit, élargir ou prolonger un axe routier pour régler un problème de congestion aura pour effet d'engendrer plus de circulation, jusqu'à recréer le niveau de saturation de départ – et parfois pire. Non seulement l'augmentation de la capacité ne règle-t-elle pas le problème de congestion initial, mais elle contribue à augmenter l'utilisation de l'automobile et à encourager l'étalement urbain. L'ajout de capacité routière mine l'attractivité du transport collectif, ce qui a pour effet de rendre moins atteignables les objectifs en la matière.

<sup>12</sup> Une documentation abondante existe sur ce sujet. Voir notamment : Gilles Duranton et Matthew A. Turner, « The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities », *American Economic Review*, Vol 101, no 6, 2011, p. 2616-52. Groupe de travail sur les transports urbains, *Le coût élevé de la congestion dans les villes canadiennes*, Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, avril 2012.

Le gouvernement du Québec a dû consacrer des dizaines de milliards au cours des dernières années seulement pour l'entretien du réseau routier existant. Chaque kilomètre de route construit aujourd'hui devra être entretenu demain et après-demain. La première exigence de la mobilité durable est donc d'éviter toute augmentation de la capacité routière afin de réduire – ou du moins contenir – l'usage de la voiture et l'étalement qu'il engendre inévitablement. Il faut mettre de côté les projets de développement du réseau routier pour plutôt donner la priorité au maintien des infrastructures existantes – une priorité dont tous conviennent – ainsi qu'au développement du transport collectif.

La planification du réseau routier doit désormais intégrer le transport collectif à tout projet. Il faut déterminer et prioriser les mesures préférentielles pour le transport collectif à même la planification et l'entretien du réseau routier.

### **Faut-il accorder la priorité à l'amélioration de la desserte par autobus, notamment au moyen des systèmes de bus à haut niveau de service?**

Il faut en effet mettre l'accent sur la desserte par bus, les mesures préférentielles bus (MPB) et les bus à haut niveau de service (BHNS), également dénommé service rapide par bus (SRB).

Dans un contexte de ressources limitées, il est essentiel de prioriser les interventions et les modes de transport en fonction de leur capacité à engendrer des gains de part modale, aux meilleurs coûts. À ce titre, les mesures préférentielles bus (MPB)<sup>13</sup> augmentent la performance des bus. Avec une vitesse commerciale plus élevée, le bus peut ainsi devenir une alternative performante à l'automobile, avec des coûts et des délais d'implantation attrayants.

Dans le cadre du Plan 2020, la STM prévoit déployer 300 km de nouvelles voies réservées – portant leur total à 370 km. L'instauration d'une voie réservée et de feux prioritaires avec détection en temps réel, en 2010, dans l'axe du boulevard St-Michel à Montréal permet d'effectuer pas moins de 40 000 déplacements avantagés par jour de semaine. Ces MPB ont permis des gains de temps moyen de 15 à 20 %, soit 6 à 8 minutes, pour la clientèle.

À la fin du déploiement des MPB prévu au Plan 2020, la STM estime qu'elles bénéficieront à plus de 700 000 déplacements/jour. Ce faisant, elles permettront des gains de temps de 10 à 20 %, des gains de productivité à l'exploitation de 6 à 16 M\$ et permettront de libérer 40 bus par jour (une valeur de 15 M\$). Enfin, elles permettront d'éviter l'émission de 4 056 tonnes de GES par année.

Cependant, la mise en place de MPB rencontre souvent d'importantes résistances qui peuvent retarder considérablement leur entrée en vigueur. Si le gouvernement souhaite accorder la priorité à la desserte par bus, il devra s'attaquer à cette difficulté (voir section sur la gouvernance).

<sup>13</sup> Les mesures préférentielles pour bus (MPB) sont un ensemble de moyens mis de l'avant pour rendre la circulation des bus encore plus facile et rapide. Les MPB peuvent prendre différentes formes comme des lignes de bus à arrêts limités, des feux de circulation favorables aux bus ou une identification plus claire des lignes rapides.



## Orienter la mobilité vers la durabilité : les mesures de gestion de la demande

Pour maximiser son efficacité la future politique doit s'accompagner de cibles et de moyens pour réduire l'usage de la voiture, surtout aux heures de pointe. Intervenir seulement du côté de l'offre ne permet pas de réduire la congestion, les GES et la consommation de carburant. À ce titre, la STM appuie pleinement l'introduction d'objectifs et de cibles quantifiables de réduction de la circulation automobile.

Pour parvenir à ces objectifs, il est incontournable d'intervenir non plus seulement sur l'offre, mais aussi sur la demande de mobilité. Le Plan 2020 de la STM a d'ailleurs identifié la mise en place de mesures de gestion de la demande comme une condition de succès.

Les mesures de gestion de la demande peuvent inclure plusieurs interventions. Par exemple, instaurer des contraintes à la capacité routière, ou limiter sa croissance, permet d'intervenir sur l'attractivité relative de l'automobile. Il est cependant reconnu que les mesures les plus efficaces sont celles qui agissent directement sur les coûts des déplacements automobiles, comme la taxe sur l'essence, des taxes sur le stationnement, des taxes kilométriques ou encore les péages<sup>14</sup>. Le péage fait d'ailleurs l'objet d'un consensus particulier chez les économistes qui y voit la manière la plus appropriée et efficace de réduire la congestion routière<sup>15</sup>.

Présentement, toutes les recettes des péages existants (A25, A30) servent à défrayer les coûts de nouvelles infrastructures qui ont fait croître la capacité routière, qui induisent plus de déplacements automobiles et contribuent à l'étalement urbain. Le péage qui sera instauré sur le pont qui remplacera le pont Champlain servira lui aussi et exclusivement à financer localement une infrastructure routière qui était payée à même les impôts des Canadiens.

Ces mesures de gestion de la demande présentent en outre un avantage non-négligeable : celui de générer des revenus. Dans le contexte actuel de fragilité des finances publiques et de congestion routière grandissante, ces mesures seraient doublement avantageuses.

La gestion du stationnement est un autre type de mesure de gestion de la demande efficace. La gratuité du stationnement induit des effets puissants sur l'usage de l'automobile. La combinaison d'un stationnement gratuit à la résidence (privé ou sur rue) et d'un stationnement gratuit à destination encourage fortement une mobilité en auto-solo. De nombreux employeurs offrent ainsi gratuitement des stationnements à leurs employés (ce qui ne constitue pas un avantage imposable aux yeux des lois sur les impôts et le revenu – contrairement à un employeur offrant des titres de transport collectif à ses employés). La tarification du stationnement – au même titre que la tarification de l'usage de la voiture – envoie un signal économique qui réduit l'attractivité de l'automobile et augmente celle des alternatives de transport (collectif ou actif).

La mise en place de mesures de gestion de la demande présente d'importants défis d'acceptabilité sociale et politique. Pour favoriser leur mise en place, l'autorité publique responsable de les implanter devrait également être celle qui décidera de l'allocation des ressources générées. En outre, la mise en œuvre de telles mesures devrait toujours être liée à une offre de transport collectif performante. Plus précisément, précéder la mise en place de mesures de gestion de la demande par celle d'un accroissement de l'offre en transport collectif faciliterait considérablement l'acceptation de ces dernières. Ainsi, une partie des recettes générées par la mise en place de nouveaux péages et qui provient des bénéficiaires indirects du transport collectif devrait contribuer à son financement.

<sup>14</sup> Michael D Meyer, « Demand management as an element of transportation policy : using carrots and sticks to influence travel behaviour », *Transportation Research Part A : Policy and Practice*, Volume 33, Issues 7–8, September–November 1999, p. 575–599. A. Broaddus, T. Litman et G. Menon, *Transportation Demand Management : Training Document*, Sustainable Urban Transport Project and GTZ, avril 2009.

<sup>15</sup> Robin Lindsey, « Do Economists Reach A Conclusion on Road Pricing? The Intellectual History of an Idea », *Econ Journal Watch*, Vol. 3, no 2, p. 292-379.

## Les centres de gestion de déplacement (CGD)

À l'instar de la promotion des transports collectifs, les centres de gestion de déplacement (CGD) sont en quelque sorte la partie intangible d'une politique de mobilité – mais non moins importante. Les CGD se donnent comme mission d'accompagner les employeurs dans leurs recherches de solutions en matière de transport durable et d'influencer les choix des déplacements. Ils aident notamment les entreprises à offrir à leurs employés des alternatives de transport et ils diffusent de l'information aux sociétés de transport.

Un rapprochement et une coordination accrue avec les sociétés de transport permettrait aux CGD d'augmenter l'efficacité de leur action. Cela assurerait également une meilleure complémentarité des missions respectives des CGD et des transporteurs. De plus, les actions des CGD gagneraient à s'inspirer du Schéma d'aménagement ou du Plan d'urbanisme du territoire auquel ils sont rattachés. Le développement d'indicateurs permettrait également aux CGD de mesurer l'impact de leurs actions et donc d'identifier leurs interventions les plus efficaces.

Finalement, afin de leur permettre de jouer efficacement leur rôle d'entremetteur, le financement des CGD doit être attribué sur une base pluriannuelle et qui ne dépend pas de la vente de service.

### PISTES D' ACTIONS PROPOSÉES PAR LA STM POUR FAVORISER L'INTÉGRATION DE L'AMÉNAGEMENT ET DES TRANSPORTS

1. Mettre en place des mesures de gestion de la demande efficaces (péages, gestion du stationnement, contraintes à la capacité routière) pour contenir l'utilisation de l'automobile et favoriser l'utilisation du transport collectif.
2. Répondre à la demande croissante de mobilité par le développement accéléré du transport collectif, du transport actif et du cocktail mobilité.
3. Déterminer et prioriser les mesures préférentielles bus (MPB) à même la planification du réseau routier.
4. En matière d'infrastructures autoroutières :
  - 4.1. Accorder la priorité au maintien des actifs;
  - 4.2. Intégrer le transport collectif à tout projet routier;
  - 4.3. Éviter tout projet de développement (élargissement, prolongation, nouvelles infrastructures, etc.) ayant pour effet d'accroître la capacité routière et de contribuer à l'étalement urbain.
5. Soutenir par ses actions les orientations du Plan métropolitain d'aménagement de développement (PMAD) et du Plan de développement de Montréal.
6. Soutenir financièrement la revitalisation / densification par le biais des développements axés sur le transport collectif (DATC/TOD).
7. Encourager les partenaires régionaux et municipaux à adopter des orientations et des mesures qui favorisent l'utilisation du transport collectif et actif.

## II. GOUVERNANCE ET FINANCEMENT

### UN FINANCEMENT DURABLE POUR LA MOBILITÉ DURABLE

LE NIVEAU DE CONTRIBUTION DES USAGERS, DES MUNICIPALITÉS, DES GOUVERNEMENTS ET DES AUTOMOBILISTES REPRÉSENTE-T-IL UN ÉQUILIBRE À MAINTENIR? QUELLES NOUVELLES SOURCES DE FINANCEMENT PRIVILÉGIÉ? SI DE NOUVELLES SOURCES DE FINANCEMENT DOIVENT ÊTRE ÉTABLIES, LESQUELLES PRIVILÉGIÉ?

La Politique québécoise du transport collectif (PQTC) a permis une grande avancée en remettant en marche le transport collectif au Québec. Le cadre financier hérité de cette politique doit cependant être révisé pour répondre à la demande croissante de mobilité tout en permettant de réduire les GES, la consommation de carburant et la congestion routière. Afin de véritablement favoriser une mobilité durable, le transport collectif doit faire l'objet d'un financement durable, c'est-à-dire dédié, indexé et récurrent (DIR).

Le Plan stratégique 2020 prévoit des investissements totaux de 11,5 G\$, dont 6,2 G\$ pour le maintien des actifs, 3,7 G\$ pour le développement et 1,6 G\$ pour les prolongements du métro.

#### La priorité : garantir des fondations solides pour la mobilité durable

Le maintien des actifs a été trop longtemps négligé, tant en transport routier qu'en transport collectif. Nous en payons aujourd'hui le prix. Les investissements qui sont en cours mobilisent des ressources énormes et pèsent sur le budget d'exploitation de la STM. Pourtant, ces investissements ne permettent pas, à l'heure actuelle, de rattraper le déficit d'entretien cumulé. Le rattrapage nécessaire aura pour effet de faire gonfler le service de la dette de la STM au-delà des paramètres souhaitables.

Le réseau de métro de Montréal, véritable colonne vertébrale du transport collectif québécois (50 % des déplacements en transport collectif au Québec), nécessitera encore des investissements considérables au cours des prochaines années, seulement pour le maintien des actifs. Le report de ces travaux pourrait compromettre sa fiabilité et la confiance du public. Pour la STM, le maintien des actifs et équipements existants est la priorité : il s'agit d'une condition *sine qua non* à l'accélération de l'amélioration de service.

#### Consolider et augmenter le financement des immobilisations

Le niveau actuel du financement des immobilisations en transport collectif ne suffira pas pour faire face aux défis qui nous attendent. Augmenter seulement la part du transport collectif dans les budgets de transport ne sera pas suffisant. Les enveloppes budgétaires qui financent les immobilisations en transport collectif doivent augmenter en valeurs réelles.

Non seulement une part plus importante des dépenses du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) doit être dédiée au transport collectif, mais il faut en augmenter les revenus. La révision des dépenses devrait amener à 30 % la proportion du transport collectif dans les dépenses en transport du Plan québécois des infrastructures. La Société de financement des infrastructures locales (SOFIL) doit également bénéficier d'un financement lui permettant de consacrer davantage d'argent au transport collectif. Le gouvernement fédéral a annoncé dans le budget 2013 une bonification du Fonds de la taxe sur l'essence. Québec devrait aussi augmenter sa contribution à la SOFIL et s'assurer d'au moins maintenir la part du transport collectif dans les dépenses de celles-ci. De plus, Québec doit montrer l'importance qu'il accorde au transport collectif et placer les projets de transport collectif en tête de ses priorités dans le cadre du prochain Fonds Chantiers Canada.

## Aller encore plus loin : poursuivre le développement de l'offre de service

Le transport collectif doit faire l'objet d'un effort de développement sans précédent. Il presse d'offrir aux ménages québécois plus de choix de mobilité et plus de moyens pour réduire le fardeau croissant de leurs dépenses en transport. Il faudra poursuivre sur la lancée de la PQTC et aller encore plus loin dans le développement de l'offre de service. Pour y parvenir, des ressources financières supplémentaires devront être déployées.

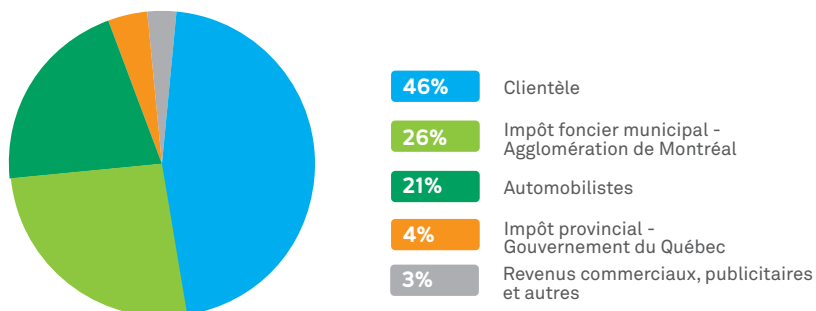
Le cadre financier du Plan 2020<sup>16</sup> de la STM établit les moyens nécessaires pour parvenir à l'objectif de 540 millions de déplacements. Il table sur une croissance de l'effort gouvernemental qui passerait de 298 M\$ en 2013 à 909 M\$ en 2020<sup>17</sup>. Il mise sur une croissance de la contribution des clients de 549 M\$ en 2013 à 850 M\$ en 2020 (provenant de la hausse de l'achalandage et de la stratégie tarifaire). L'indexation de la contribution municipale la ferait passer de 405 M\$ en 2013 à 475 M\$ en 2020. Malgré tout cela, la STM fera face à un manque à gagner de 262 M\$ en 2020. Pour concrétiser les objectifs du Plan 2020, du PMAD, de la CMM ainsi que les objectifs de réduction de GES, le gouvernement du Québec doit répondre à la demande de mobilité par le développement du transport collectif et consacrer les deux tiers du Fonds vert (alimenté par les revenus du marché du carbone) à l'amélioration de service en transport collectif.

## Assurer la pérennité du financement municipal

La STM fait face à un excédant des charges sur les produits de 20M\$ pour 2013. Pour les 7 prochaines années du Plan 2020, cela ira en s'accroissant. La STM doit trouver des moyens ponctuels pour combler celui-ci – une situation intenable qui commande une solution à long terme. Après les clients, les villes sont la deuxième source de contribution en importance. Le caractère durable du financement passe donc aussi par la pérennité de l'effort municipal. Or, la contribution des municipalités a connu une croissance très importante au fil des dernières années et leur capacité à suivre le rythme qui sera requis n'est pas assurée. De 2006 à 2012, la contribution de l'Agglomération de Montréal au budget de la STM est passée de 278 M\$ à 406 M\$, soit une augmentation de 46% en 6 ans. Pour la même période, la contribution de la clientèle a crû de 43%, soit de 395 M\$ à 564 M\$, résultat conjugué d'une hausse pondérée des tarifs et d'un accroissement continu de l'achalandage.

Il est fondamental de faire en sorte que la contribution des municipalités puisse suivre l'évolution nécessaire, à travers l'octroi de nouvelles sources de financement. La STM appuie pleinement les demandes de la CMM à cet égard. Le gouvernement du Québec doit augmenter la taxe régionale sur l'essence de 5¢ sur 10 ans pour financer la part municipale du transport collectif. Il faut également augmenter les droits d'immatriculation sur le territoire de l'AMT et les étendre aux véhicules commerciaux.

Graphique 11 : Sources de revenus de la STM selon le payeur final (Budget 2013)



<sup>16</sup> Société de transport de Montréal (STM), *Plan stratégique 2020*, juin 2012.

<sup>17</sup> Selon les paramètres des programmes actuels.

# RÉTABLIR L'ÉQUILIBRE DANS LE FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

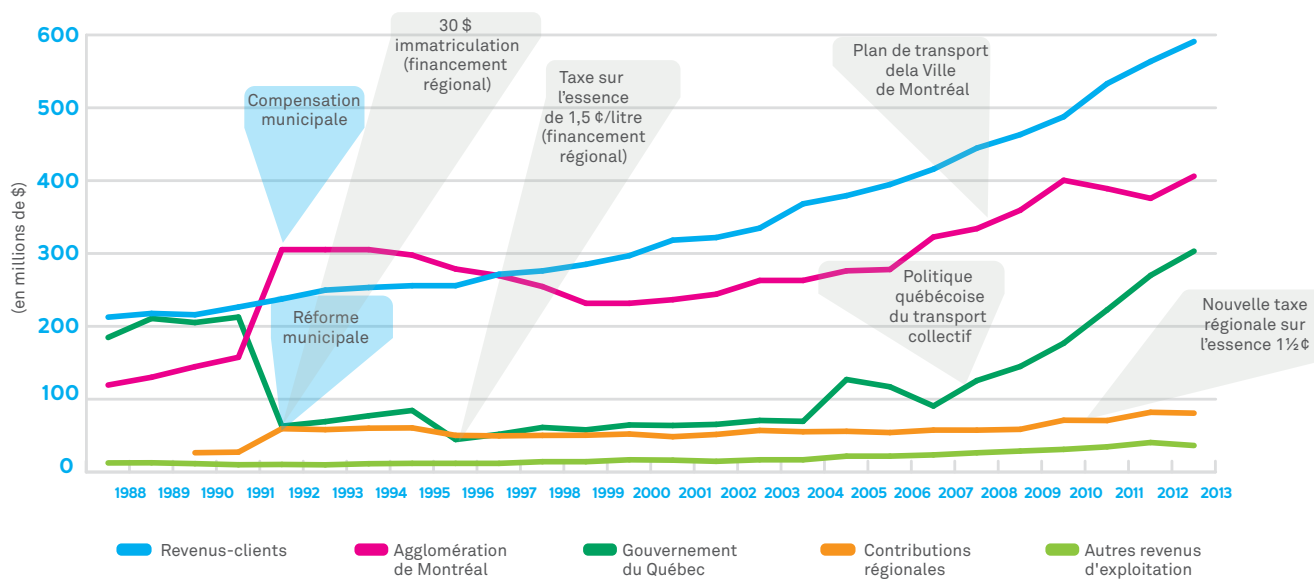
LE NIVEAU DE CONTRIBUTION DES USAGERS, DES MUNICIPALITÉS, DES GOUVERNEMENTS ET DES AUTOMOBILISTES REPRÉSENTE-T-IL UN ÉQUILIBRE À MAINTENIR? QUELLES NOUVELLES SOURCES DE FINANCEMENT PRIVILÉGIER?

L'enjeu en matière de financement n'est pas de maintenir l'équilibre, mais plutôt de le rétablir. Les clients et municipalités ont vu leur contribution augmenter de manière très importante au fil des années. Depuis 1990, les tarifs demandés aux usagers ont augmenté avec constance et régularité. En 2013, ils constituent 46 % des revenus de la STM – le plus haut niveau d'autofinancement du Québec. L'évolution des tarifs a suivi celui de l'indice des prix à la consommation, ainsi que des indices d'inflation spécifiques au domaine des transports, plus à même de refléter l'évolution des coûts en transport collectif. La stratégie tarifaire de la STM vise à maintenir les revenus autonomes (clients et commerciaux) à un maximum de 50 % de ses revenus totaux. Si la politique doit faire croître l'usage du transport collectif, il n'apparaît pas possible de faire augmenter la contribution des clients au-dessus de ce niveau.

De plus, on peut difficilement demander à la clientèle actuelle de payer pour le capital et les intérêts des emprunts énormes que doit rembourser la STM, notamment pour le remplacement des voitures et infrastructures du métro, âgés de près de 50 ans.

Les municipalités de l'agglomération de Montréal apportent de leur côté 30 % des revenus, prélevé essentiellement par l'impôt foncier (26 %), un levier financier déjà très sollicité. Avec la PQTC, les villes ont dû augmenter substantiellement leur financement pour suivre l'effort d'amélioration de service – le programme d'amélioration de service (PAGASTC) exigeant des villes (ou sociétés de transport) qu'elles financent la moitié des coûts de l'amélioration de service.

Graphique 12 : Évolution des financements de la STM

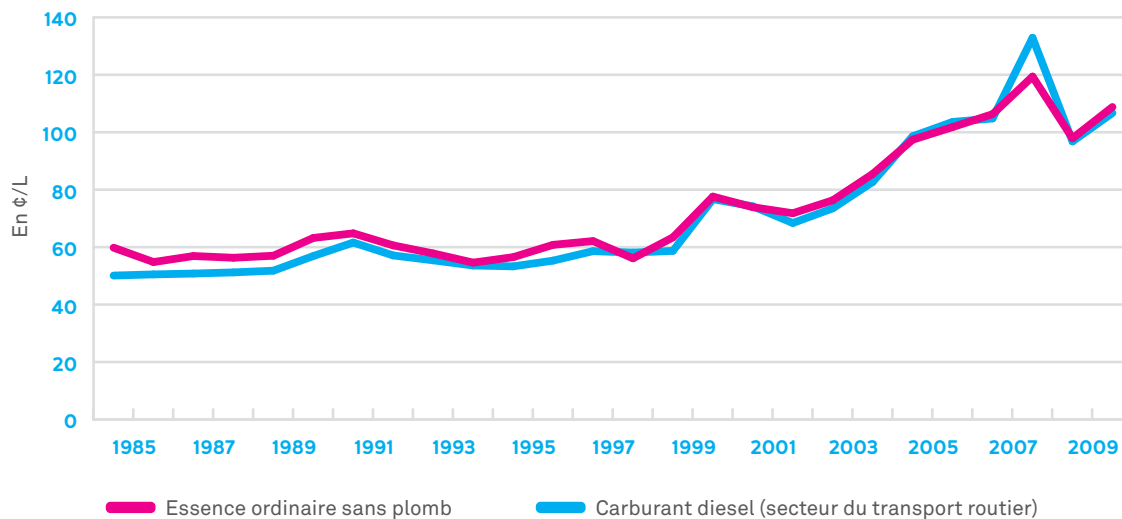


Note : inclut le remboursement en capital de la dette à long terme, ainsi que la SOFIL et exclut le manque à gagner de 20 M\$.

Si on additionne l'ensemble de formes de revenus prélevées à tous les niveaux (taxe provinciale sur les carburants, taxe régionale sur l'essence et droits d'immatriculation régionaux, taxes municipales sur les stationnements et sur les immatriculations), la contribution des automobilistes au budget de la STM atteint 21 %. Alors que les tarifs demandés à la clientèle augmentent régulièrement, les différentes contributions prélevées auprès des automobilistes sont fixes<sup>18</sup>. Leur valeur réelle s'érode donc d'année en année. La « contribution des automobilistes au transport en commun », par exemple, est un droit d'immatriculation additionnel perçu sur le territoire des six régions métropolitaines du Québec qui alimente le FORT. Or, cette « contribution » est fixée à 30\$ depuis son introduction en 1992 – avec l'inflation, ce montant ne vaut plus que 20,46\$ aujourd'hui!

Plus important encore, la taxe provinciale sur les carburants est le principal mécanisme par lequel les automobilistes contribuent aux finances publiques. Depuis 2010, les recettes de cette taxe sont aussi dédiées au FORT. Elle est prélevée en valeur absolue par rapport à la quantité d'essence achetée (19,2¢ le litre) plutôt qu'en proportion de la valeur, à l'instar de la taxe de vente. Du coup, l'inflation érode sa valeur d'année en année.

**Graphique 13 : Évolution du prix de l'essence à Montréal**



Source : Ministère des Ressources naturelles et de la Faune

De 1998 à 2008, le prix moyen de l'essence à la pompe est passé de 0,56\$ à 1,19\$ - une augmentation de plus de 100 %<sup>19</sup>. Durant la même période, les revenus que tire l'État québécois de la taxe n'ont augmenté que de 8 %, alors que l'inflation cumulative aura été de 25 %<sup>20</sup> - plus du triple.

C'est en 1986 que la taxe sur les carburants a été convertie d'un taux *ad valorem* (en proportion du prix de vente) de 30 % à un taux fixé en fonction de la quantité d'essence vendue (¢/litre). Depuis, malgré des réajustements, la valeur des recettes de la taxe sur les carburants est passée de 6 % des revenus totaux de l'État à environ 3 % (graphique 14). L'augmentation de 4¢/litre de 2010 à 2013, décrétée dans le budget 2010 du gouvernement du Québec, n'aura permis de relever les recettes de la taxe que de 2,9 % à 3,3 % des revenus de l'État – une proportion qui recommencera à s'éroder dès l'année prochaine.

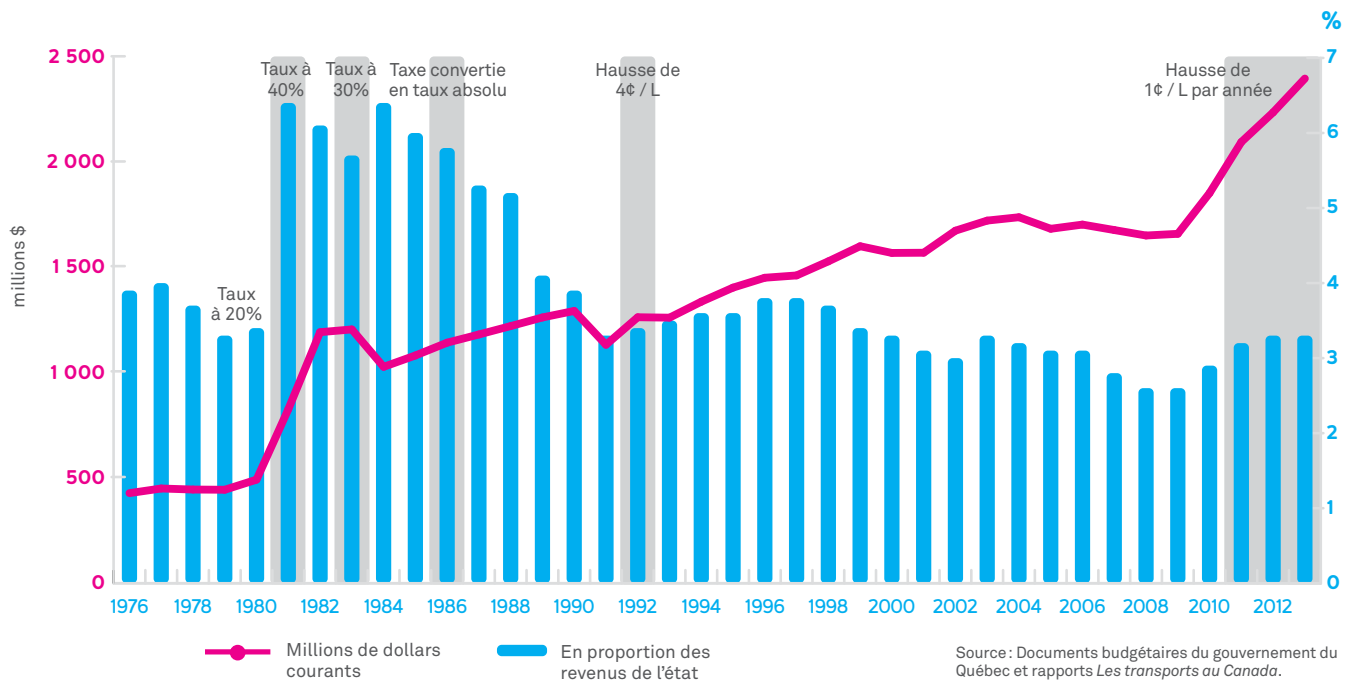
En proportion du prix de vente, la taxe provinciale sur les carburants ne compte plus que pour 14 % du prix de l'essence aujourd'hui, contre 26 % en 1998. Durant les mois de l'année 2008 lors desquels le litre d'essence se vendait à plus de 1,40\$, la taxe ne comptait que pour 10 % du prix de vente.

<sup>18</sup> On ne peut évaluer l'évolution historique de la contribution directe des automobilistes au financement de la STM. Les fruits de la taxe sur les carburants et des droits d'immatriculation ne sont dédiés aux transports, via le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT), que depuis 2010. Auparavant, la taxe sur les carburants et les droits d'immatriculation alimentaient le fonds consolidé du gouvernement du Québec, lequel finançait ensuite les infrastructures de transport – sans qu'il n'y ait toutefois de lien direct entre les revenus et dépenses de transport. En 2012, 82 % des ressources du FORT étaient consacrées aux dépenses d'immobilisation du transport routier, tandis que 18 % allaient au financement des immobilisations du transport collectif.

<sup>19</sup> Ministère des Ressources naturelles et de la Faune, « Le prix des produits pétroliers à Montréal (1990-2010) », <http://www.mrn.gouv.qc.ca/energie/statistiques/statistiques-energie-prix-petroliers.jsp>.

<sup>20</sup> Le taux d'inflation annuel moyen durant la période était de 2,23%. Banque du Canada, « Taux et statistiques », <http://www.banqueducanada.ca/taux/>.

Graphique 14: Revenus de la taxe québécoise sur les carburants<sup>21</sup>



#### La taxe provinciale sur les carburants en quelques dates :

- 1981 : Confronté à une sévère récession, le gouvernement du Québec tente de maintenir ses revenus : la taxe sur l'essence passe de 20 % à 40 %.
- 1983 : La croissance économique est de retour. La taxe sur les carburants est ramenée à 30 %.
- 1986 : La taxe *ad valorem* (en % du prix) est transformée en un prélèvement d'un montant fixe lié à la quantité (litre) et non à la valeur (%).
- 1986 à 1992 : Malgré une hausse tendancielle de la consommation de carburant, la valeur de la taxe va fondre : elle passe de 6 % des revenus de l'État en 1986 à environ 3 % en 1992.
- 1992 : Nouvelle récession ; le gouvernement a besoin de nouveaux revenus. Il augmente la taxe de 4¢ par litre.
- 1996 à 2010 : Malgré une hausse stable en valeur absolue, la valeur réelle de la taxe sur l'essence s'érode.
- 2010 : Hausse de la taxe sur l'essence de 1¢/litre pour les années 2010 à 2013. Ajout de 1,5¢/litre à la taxe régionale sur l'essence dans la région de Montréal.

En somme, malgré des efforts périodiques des gouvernements pour en relever le niveau, la valeur réelle de la taxe sur l'essence s'est érodée, tant en proportion du prix de vente qu'en proportion des revenus de l'État. S'il faut revoir «l'équilibre» des sources de financement, ce devrait donc être pour corriger et mettre un terme à cette érosion.

<sup>21</sup> Les données de ce graphique incluent les revenus tirés de la taxe régionale sur l'essence prélevée dans la région de Montréal.



## Privilégier des sources de financement cohérentes avec les « 3R »

La nouvelle politique doit privilégier des sources de financement dont les effets sur la mobilité sont cohérents avec les principes même de la mobilité durable : ces sources doivent encourager la réduction des émissions de GES, la réduction de la consommation de carburant et la réduction de la congestion routière. Le recours accru à la taxe sur l'essence ou aux droits d'immatriculation seraient des manières appropriées à court et moyen terme de rétablir la contribution des automobilistes et d'inciter à la réduction de l'utilisation de l'auto-solo.

De plus, le gouvernement devrait sérieusement considérer d'indexer l'ensemble des contributions prélevées auprès des automobilistes. À cet égard, il serait logique de considérer un retour à une taxation *ad valorem* de l'essence<sup>22</sup>.

En ce qui concerne le péage, la STM croit fermement qu'advenant leur mise en place, une partie des recettes générées devrait aller au financement d'une alternative de transport collectif.

## Une gouvernance efficace et un meilleur arrimage des réseaux de transport

Les enjeux de la mobilité durable doivent être abordés dans une perspective métropolitaine et intégrée. À des problèmes métropolitains, il faut appliquer des solutions métropolitaines. À cet égard, il est certain que la gouvernance métropolitaine de la mobilité gagnerait à être révisée, notamment en vue de faciliter la prise de décision et de placer davantage le client au cœur des préoccupations.

Pour être réalisé à l'avantage des usagers et pour favoriser l'efficacité, certains principes et certaines conditions devraient être respectés. Une révision de la gouvernance devrait passer par une autorité métropolitaine placée sous la responsabilité des élus municipaux répondant aux caractéristiques qui suivent. Elle serait responsable de la planification métropolitaine, du financement, et de la priorisation des grands projets. Elle n'assumerait aucun rôle d'exploitant. Son rôle serait plutôt d'établir des ententes-cadres à long terme avec les différents opérateurs de la région. Ces ententes porteraient sur le financement, le niveau et la qualité de service, en plus de mettre en place des incitatifs à la performance. Enfin, pour que cette autorité dispose de ressources adéquates pour mettre en œuvre ses projets, il faut octroyer aux élus municipaux les moyens financiers nécessaires par le biais de sources de revenus dédiées, indexées et récurrentes.

Une organisation imputable, une définition claire des rôles et responsabilités (d'un côté, planification et financement, et de l'autre, exploitation et mise en œuvre), un cadre de gestion par objectifs et, enfin, les moyens financiers des ambitions : voilà les conditions d'une réforme de la gouvernance qui favoriserait l'efficacité et placerait le client au cœur des préoccupations.

Notons enfin que, même si une minorité de voyageurs doivent passer d'un réseau à l'autre, améliorer l'intégration et l'arrimage entre les différents réseaux de transport permettrait de faciliter l'expérience de mobilité.

## Gouvernance, multiplicité des intervenants et capacité à mener à terme des projets d'intérêt public

Un autre enjeu lié à la gouvernance touche à la capacité des sociétés de transport de mener à terme des travaux d'infrastructure ou d'implantation de MPB. Même si les crédits budgétaires sont approuvés et rendus disponibles, des travaux ou des projets entiers peuvent être paralysés par la multiplicité des intervenants qui ont voix au chapitre. Le cas du SRB Pie-IX témoigne tragiquement des conséquences que peut avoir cette paralysie issue de la multiplicité des parties prenantes : un projet éminemment important pour Montréal, qui aura un impact majeur à faible coût (305 M\$ pour 70 000 déplacements /jour), aura été retardé d'au moins 6 années. De la même façon, la mise en place de voies réservées – que l'essentiel des intervenants appuient en principe – rencontre généralement beaucoup de résistances locales.

<sup>22</sup> Le Rapport Côté-Séguin produit pour la Chambre de commerce du Montréal Métropolitain préconisait une telle mesure. Marcel Côté et Claude Séguin, *Une Métropole à la hauteur de nos aspirations*, Rapport du groupe de travail sur les enjeux de gouvernance et de fiscalité de Montréal, mars 2010.



La STM reconnaît pleinement la nécessité de prendre en compte les intérêts des parties prenantes concernées, et particulièrement des résidents, institutions et commerces riverains de ces projets. Cependant, un nouvel équilibre doit être trouvé. Le gouvernement du Québec doit se pencher sur cette problématique pour assurer que la réalisation de projets d'intérêt public puisse aller de l'avant et livrer les bénéfices escomptés dans des délais raisonnables.

### Comment harmoniser les taux de subvention entre les modes?

Les programmes et leurs taux de subvention devraient viser simplement à encourager le choix du meilleur mode, en tant que moyen de parvenir aux objectifs de la politique. Tel qu'indiqué précédemment, la STM croit fermement au bus et à ses déclinaisons. Les mesures préférentielles pour bus (MPB) peuvent faire du bus un mode de transport très concurrentiel et ce, à de faibles coûts.

Cela dit, l'évaluation des coûts « réels » (ou « globaux ») des bus doit intégrer des coûts d'opération plus élevés ainsi que les cycles de vie plus courts des véhicules – ce qui rend nécessaire des renouvellements plus fréquents. La mise en place des voies réservées et autres MPB peut également rencontrer de nombreux obstacles en milieu urbain puisque qu'elle nécessite souvent de revoir le partage de l'espace public. L'acceptabilité sociale locale est souvent le plus important défi à leur mise en œuvre.

Des modes plus lourds comme le métro, le tramway ou le SLR sont certainement plus dispendieux et longs à construire. Par contre, leurs coûts d'opération plus faibles et la longue durée de vie des infrastructures en font des modes dont la rentabilité doit être mesurée sur une plus longue période. Construits en milieu urbain dense, il peut alors s'agir du mode transport le plus performant et efficace qui soit. Ils s'avèrent également d'importants leviers de développement urbain et sont particulièrement structurants pour les secteurs qu'ils desservent. Ce serait une erreur que de renoncer complètement aux modes lourds.

Le choix d'y recourir pour répondre à la demande de mobilité doit cependant être cohérent avec les objectifs fixés par la politique, par exemple en évitant de favoriser l'étalement urbain. Rappelons aussi que l'entretien, la réparation et la mise aux normes des équipements et systèmes existants doivent être assurés avant de développer davantage les réseaux de modes lourds.

Au final, l'objectif qui doit déterminer le meilleur mode de transport est de maximiser le retour sur investissement, en termes de personnes-déplacées et de gains de part modale. Chaque axe de transport doit être analysé indépendamment afin de bien déterminer le mode de transport collectif approprié.

Si les taux de subvention doivent être cohérents avec les objectifs de la politique, on voit mal comment modifier ceux des modes de transport collectif – dont il faut encourager le développement – sans toucher à ceux des infrastructures routières qui sont financées à 100 % par Québec<sup>23</sup>. Sans un financement des infrastructures assumé à 100 % par Québec, on voit mal quelle ville québécoise pourra encore envisager s'offrir de nouveaux segments de transport collectif lourd. Simultanément, des taux de financement de 50 % ou 75 % pour le mode bus et les MPB ne reflètent certainement pas la priorité qu'il faudrait accorder à ce mode.

Ainsi, la STM considère qu'en matière de taux de financement, le statu quo est préférable à une révision qui aurait pour effet de rendre impossible la réalisation de nouveaux développements de modes lourds.

<sup>23</sup> Rappelons que les véhicules des modes lourds sont financés à seulement 75 %.

## Comment revoir les modalités et exigences des programmes d'aide pour simplifier et alléger le fardeau administratif?

### Simplifier les processus d'approbation des dépenses

Chaque année, une portion trop grande des crédits budgétaires alloués pour des dépenses d'investissement ne parviennent pas à passer des livres comptables à la mise en chantier (dans le jargon administratif, on parlera de problèmes d'opérationnalisation des dépenses). La révision des modalités et des exigences des Programmes devrait viser à accélérer l'opérationnalisation des dépenses. La STM fait des efforts constants pour améliorer sa propre capacité en la matière. Le gouvernement pourrait aussi contribuer à accélérer les mises en chantier en simplifiant les processus d'approbation des dépenses ainsi qu'en améliorant la coordination. Les sociétés de transport pourraient aussi améliorer leur taux d'opérationnalisation des dépenses si elles avaient la liberté de transférer des crédits de dépenses approuvées vers de nouvelles initiatives.

### Encourager la performance dans l'amélioration de service

Le programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de service en transport collectif (PAGASTC) doit encourager la performance et l'amélioration de l'expérience-client. L'amélioration de service ne peut plus seulement être abordée sous l'angle de l'augmentation de l'offre kilométrique des réseaux. Le client et la performance doivent être au cœur des actions et du financement.

Ainsi, les initiatives qui améliorent la qualité et l'efficacité du service et qui contribuent à faire augmenter l'achalandage du transport collectif (ex: les MPB) doivent être reconnues à ce titre et financées adéquatement. Dans la même optique, les cibles du prochain programme devraient être formulées en termes de passagers-kilomètres, plutôt qu'en termes d'offre kilométrique.

Le PAGASTC remboursait jusqu'à maintenant les dépenses admissibles selon des taux établis par étalonnage en 2006. Avec l'inflation, c'est un taux plus faible à chaque année des dépenses admissibles au PAGASTC que se voient rembourser les sociétés de transport. De plus, de nombreuses dépenses liées à l'augmentation de service (formation des chauffeurs, augmentation des taux de supervision, etc.) ne font pas partie de dépenses admissibles au PAGASTC, ce qui fait passer la proportion des dépenses réelles à assumer localement au-delà du taux formellement prévu de 50 %.

Le prochain programme doit donc prévoir la pleine admissibilité des dépenses liées à l'augmentation de service ainsi qu'une pleine indexation des coûts admissibles.

## PROMOTION DU TRANSPORT COLLECTIF

L'industrie automobile ne lésine pas sur les moyens publicitaires pour promouvoir l'automobile. C'est pourquoi la nouvelle politique de mobilité durable doit comprendre un volet de soutien à la promotion du transport collectif – partie « intangible » d'une politique de mobilité durable mais non moins essentielle.

Il faut pouvoir rejoindre les clients potentiels, conforter les clients réguliers et leur proposer des programmes de fidélisation. Il faut faire connaître les nouvelles lignes de bus et les nouveaux horaires. Il faut également accompagner les clients occasionnels dans leurs déplacements lorsqu'ils essaient le transport collectif. Il est également important de promouvoir les succès du transport collectif, ses bienfaits pour l'environnement et l'économie du Québec. Le prochain programme d'amélioration de service devrait donc reconduire le volet d'aide financière à la promotion du transport collectif du PAGASTC.

# PISTES D' ACTIONS PROPOSÉES PAR LA STM POUR AMÉLIORER LA GOUVERNANCE ET LE FINANCEMENT

## FINANCEMENT

1. Augmenter le financement des immobilisations en transport collectif :
  - 1.1. En octroyant de nouveaux revenus au Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT).
  - 1.2. En augmentant à 30 % la part du transport collectif dans les dépenses en transport du Plan québécois des infrastructures 2013-2023.
2. Consacrer les deux tiers du Fonds vert à l'amélioration de service en transport collectif.
3. Augmenter la contribution du gouvernement du Québec à la SOFIL et au moins maintenir la proportion du transport collectif dans ses dépenses.
4. Accorder la priorité aux projets de transport collectif dans le nouveau Fonds Chantiers Canada.
5. Octroyer de nouvelles sources de revenus aux municipalités :
  - 5.1. Hausser la taxe régionale sur l'essence de 0,5 ¢/litre annuellement, pour atteindre une augmentation de 5 ¢/litre sur 10 ans, afin de financer la part municipale des projets de transport collectif.
  - 5.2. Augmenter et indexer les droits d'immatriculation sur l'ensemble du territoire de l'AMT, y soumettre les véhicules commerciaux et moduler leur application en fonction du nombre de cylindrées.
6. Advenant la mise en place de péages routiers, dédier une partie des recettes au financement d'une alternative de transport collectif.
7. Considérer le rétablissement d'une taxe *ad valorem* afin d'indexer les contributions des automobilistes.
8. Maintenir les taux de subventions aux niveaux actuellement prévus dans les programmes de financement d'immobilisations.
9. Accélérer l'opérationnalisation des dépenses d'investissement par une simplification des processus d'approbation et une meilleure coordination, de même qu'en permettant aux sociétés de transport de transférer des crédits approuvés vers de nouvelles initiatives.
10. Le prochain programme d'amélioration de service doit valoriser la performance :
  - 10.1. Reconnaître et financer toutes les initiatives permettant l'amélioration de la qualité et de l'efficacité du service.
  - 10.2. Formuler les cibles d'augmentation de service en termes de passagers – km, plutôt qu'en termes d'offre kilométrique.
11. Assurer la pleine admissibilité de toutes les dépenses liées à l'augmentation de service ainsi que l'indexation des coûts des dépenses admissibles.
12. Reconduire le volet d'aide financière à la promotion du transport collectif du PAGASTC.

## **GOUVERNANCE**

- 13. Conférer à une autorité métropolitaine les responsabilités de la planification métropolitaine, du financement et de la priorisation des grands projets.**
  - 13.1. Placer le pouvoir décisionnel de cette autorité métropolitaine sous le contrôle des élus municipaux.**
  - 13.2. Distinguer et séparer les rôles de « banquier » et d'exploitant.**
  - 13.3. Mettre sur pied des ententes-cadres à long terme entre l'autorité centrale et les exploitants portant sur le financement, le niveau et la qualité de service et des incitatifs à la performance.**
  - 13.4. Octroyer aux élus municipaux des sources de financement permettant l'allocation de ressources adéquates à l'autorité en fonction des priorités.**
- 14. Mettre en place des mesures pour faciliter la réalisation de travaux d'intérêt public à l'intérieur de délais raisonnables.**

### III. L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT

Le gouvernement du Québec a réitéré à plusieurs reprises sa volonté d'aller de l'avant avec un grand chantier d'électrification des transports. Il s'agit d'une solution à l'atteinte de plusieurs objectifs poursuivis ou concernés par la PQMD comme la réduction des GES et l'atteinte de l'indépendance énergétique.

À cet effet, la STM est un partenaire incontournable et elle entend contribuer à l'effort. Déjà, 50 % des déplacements en transport collectif du Québec sont propulsés à l'électricité grâce au métro de Montréal. La STM veut aller plus loin et entend n'acquérir que des véhicules 100 % électriques à partir de 2025, moment où selon nos spécialistes, les technologies de recharge seront au point pour des autobus réguliers électriques de série. La STM a d'ailleurs amorcé le virage alors quelle fera désormais uniquement l'acquisition de bus hybrides. Elle a aussi récemment fait l'acquisition de 7 midibus entièrement électriques.

#### Les infrastructures électriques

L'électrification des réseaux de surface des sociétés de transport entraînera cependant des coûts supplémentaires considérables. La STM ne peut pas assumer ces coûts supplémentaires, et encore moins les défrayer à même les budgets de maintien, de développement ou d'exploitation. Hydro-Québec a déjà indiqué vouloir apporter un soutien financier au développement d'infrastructures électriques pour les transports collectifs. Le contexte réglementaire actuel ne lui permet cependant pas de le faire. Si le gouvernement garde le cap vers l'électrification des transports, il a tout intérêt à appuyer financièrement les sociétés de transport en permettant à Hydro-Québec de contribuer au financement d'infrastructures électriques pour le transport collectif.

#### Les véhicules électriques

Les technologies en matière de transport collectif électrique sont coûteuses et pour la plupart, encore au stade de la recherche et du développement. Au même titre que pour la voiture électrique, le gouvernement du Québec doit continuer à encourager l'achat de véhicules de transport collectif électrique par des programmes couvrant les surcoûts engendrés par l'électrification, c'est-à-dire ceux liés à l'exploitation et à l'achat de véhicules électriques. Le gouvernement devra aussi prévoir du financement adéquat pour la mise en place de projets de démonstration ou d'essai.

Il n'est pas dans l'intérêt de la STM – ni du transport collectif – que les sommes pour la filière industrielle du transport électrique proviennent des mêmes enveloppes destinées à l'amélioration de service ou le maintien des actifs. Le financement de ces programmes dédiés au développement du transport collectif électrique doit plutôt être distinct des enveloppes budgétaires prévues pour le transport collectif dans le PACC 2020 ainsi que de celles prévues pour le maintien des actifs.

#### L'aide gouvernementale au transport collectif devrait-elle être assujettie à des règles d'écoconditionnalité associées à l'utilisation de véhicules hybrides ou électriques?

La STM n'est pas favorable à ce que l'aide gouvernementale soit assujettie à des règles « d'écoconditionnalité ». Le transport collectif – électrique ou non – est en soi essentiel pour répondre à la demande de mobilité et atteindre les « 3R ». Le développement de son offre ne doit pas être dicté par les évolutions technologiques en matière de propulsion des véhicules.

## **PISTES D' ACTIONS PROPOSÉES PAR LA STM POUR FAVORISER L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS**

1. Habilitier Hydro-Québec à financer les infrastructures nécessaires à l'électrification des transports collectifs ;
2. Mettre sur pied des programmes dédiés qui financent le surcoût à l'achat d'un véhicule électrique, les surcoûts d'exploitation et les projets de démonstration (subventions additionnelles aux sommes prévues pour le transport collectif dans le PACC 2020 ainsi que pour le maintien des actifs).

## IV. ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE ET TRANSPORT ADAPTÉ

Les êtres humains ont toujours « vieilli » mais pour les décennies à venir, c'est la population québécoise dans son ensemble qui vieillira. Cette population aura besoin de systèmes de transport qui s'adapteront à ses besoins de mobilité. Comme société, nous avons pris la décision de permettre aux personnes à mobilité réduite d'être autonomes dans leurs déplacements afin qu'elles puissent conserver une vie active et qu'elles contribuent au bien commun. Leur mobilité est un enjeu de taille.

La demande pour les services de transport adapté (TA) et pour des transports collectifs accessibles augmente d'année en année. Avec le vieillissement de la population ainsi que le virage dans le domaine de la santé vers davantage de soins à domicile, il s'agit d'une tendance qui n'est pas près de ralentir. La STM ne ménage pas ses efforts pour répondre adéquatement aux besoins de sa clientèle du transport adapté et ce, en fonction des ressources disponibles. De nombreuses mesures ont aussi été mises en place pour permettre l'accès à son réseau régulier aux personnes ayant des limitations fonctionnelles et de grands efforts continueront à être investis pour que son réseau devienne universellement accessible.

### L'accessibilité universelle du réseau régulier

Depuis la *Politique d'accessibilité universelle* adoptée en 2009<sup>24</sup>, les mesures d'accessibilité universelle sont dorénavant systématiquement incorporées dans l'exercice des activités quotidiennes et des projets de la STM. Le *Plan de développement d'accessibilité universelle 2012-2015*<sup>25</sup>, qui s'inscrit dans la continuité du Plan de 2007-2011 et qui s'intègre au Plan stratégique 2020 de la STM, a récemment été approuvé par le ministre des Transports du Québec. L'échéancier pour la mise en œuvre de ce Plan 2012-2015 est fixé à 2015. D'envergure vaste, il prévoit pour 87 M\$ de mesures qui s'appliqueront aux réseaux de bus et du métro, aux communications et au service à la clientèle ainsi qu'à la formation et à la sensibilisation du personnel.

Rendre le métro de Montréal pleinement accessible est un chantier incontournable. Toutefois, faute de ressources dédiées à cette fin, la STM ne peut financer l'installation d'ascenseurs dans les stations de métro déjà existantes qu'à même ses budgets de maintien d'infrastructures. Du coup, le nombre de stations accessibles ne peut progresser à un rythme satisfaisant.

C'est pour répondre à ce problème que la STM, la Ville de Montréal et le Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal (RUTA) ont uni leur voix en 2012 pour demander la mise en place d'un fonds dédié de 25 M\$ par année sur 10 ans. Une telle initiative permettrait d'implanter des ascenseurs et des équipements connexes dans une quinzaine de stations de métro supplémentaires, portant ainsi à 40 % le nombre de stations accessibles.

<sup>24</sup> STM, *Politique corporative d'accessibilité universelle*, [http://www.stm.info/en-bref/PoL\\_accessibilit%C3%A9-universelle.pdf](http://www.stm.info/en-bref/PoL_accessibilit%C3%A9-universelle.pdf).

<sup>25</sup> STM, *Plan de développement d'accessibilité universelle 2012-2015*, [http://www.stm.info/en-bref/PlanAccessibilit%C3%A9\\_2012-15.pdf](http://www.stm.info/en-bref/PlanAccessibilit%C3%A9_2012-15.pdf).

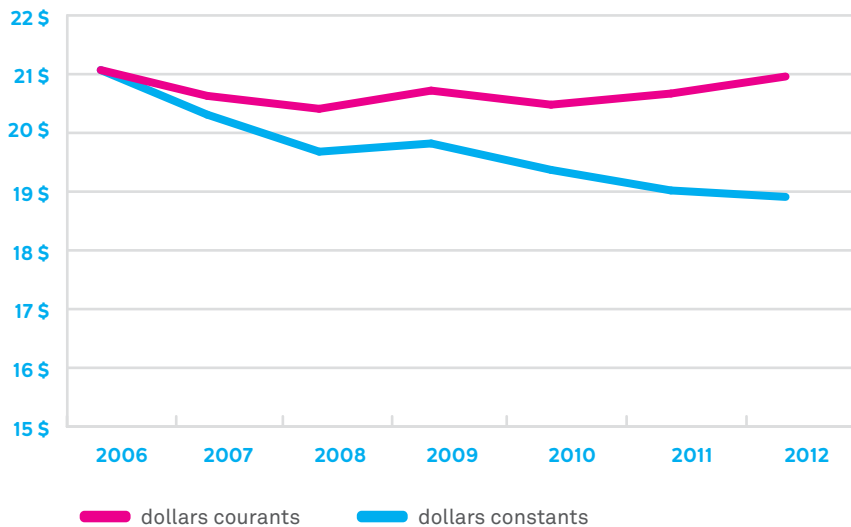
## Le transport adapté

Les services de transport adapté (TA) de la STM ont permis d'effectuer plus de 3 millions de déplacements en 2012. Outils d'intégration sociale et économique essentiels des personnes à mobilité réduite, ils comptent aujourd'hui 24 000 clients et affichent une croissance annuelle de 7 %. Jusqu'à tout récemment, le programme d'aide gouvernementale au TA prévoyait la croissance de l'offre de service et ses budgets suivaient en conséquence l'évolution des coûts. La diminution, année après année, du taux de financement gouvernemental a contraint la STM à augmenter sa contribution et à améliorer ses pratiques. De plus, l'ensemble des coûts de déplacement ne sont pas pris en compte. Sans être parfait, ce programme a permis de faire face à une croissance annuelle constante et récurrente. Or, pour l'année 2013, les sommes dédiées au programme d'aide au TA sont restées identiques à celles de l'année précédente. Un tel gel des budgets fait en sorte que les augmentations de service prévues pour l'année 2013 ne bénéficient d'aucun support gouvernemental. Pour éviter de voir sa clientèle la plus vulnérable être pénalisée par des services insuffisants, la STM a choisi d'absorber elle-même temporairement le manque à gagner de 3 M\$ qu'a entraîné cette mesure plutôt que de réduire la croissance de l'offre de service. Cette situation n'est pas viable à court terme.

## Un modèle d'affaire qui a fait ses preuves

La prestation de services de TA à la STM repose sur un modèle d'affaire éprouvé qui conjugue de faibles coûts d'exploitation avec la qualité de service. La STM offre la base du service en régie interne avec ses chauffeurs et ses minibus, tandis que les nouveaux déplacements qui s'ajoutent d'année en année dû à la croissance du service sont impartis à l'industrie du taxi. Ce faisant, le STM a non seulement réussi à faire face à l'augmentation de la demande avec un taux de satisfaction de sa clientèle de 94 %, mais elle a pu garder sous contrôle et même réduire ses frais d'exploitation. À preuve, le coût (en dollars constants) par déplacement en transport adapté a diminué de plus de 10 % en 6 ans. Les coûts par déplacement en TA de la STM sont parmi les plus bas au Canada et en Amérique du Nord.

Graphique 15 : Coûts par déplacement en transport adapté à la STM





## PISTES D' ACTIONS PROPOSÉES PAR LA STM POUR AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE ET LE TRANSPORT ADAPTÉ

1. Assurer au programme d'aide au transport adapté un financement couvrant entièrement les coûts liés aux déplacements, ainsi qu'à l'augmentation de l'offre et de la demande de service.
2. Mettre en place un fonds dédié de 25 M\$ par année, sur 10 ans, pour la mise en accessibilité universelle du métro.

# CONCLUSION : INTERMODALITÉ, COMPLÉMENTARITÉ MODALE, HYPERMOBILITÉ

Les êtres humains n'ont jamais été aussi mobiles. Mobiles entre les continents et les pays grâce à la démocratisation des vols aériens. Mobiles entre les pays par la mise en place de réseaux d'autoroutes et de routes qui couvrent des dizaines de millions de kilomètres. Mobiles à l'intérieur des pays par la mise en place de systèmes de trains à haute ou grande vitesse. Mobiles à l'intérieur des villes par la mise en place de systèmes de transport collectif et actif.

Cette « hypermobilité » repose sur des systèmes qui fonctionnent à « flux tendus », c'est-à-dire avec un flot quasi ininterrompu de véhicules et de personnes, où certains arrivent constamment au moment où d'autres quittent. De faibles perturbations peuvent entraîner des conséquences et des dysfonctions énormes. Un automobiliste en panne provoque un bouchon de plusieurs dizaines de kilomètres. Des travaux routiers transforment les déplacements pendulaires de milliers de travailleurs en cauchemars. Un arrêt de service en heure de pointe causé par une panne d'équipement ferroviaire perturbe le déplacement de millions de citoyens.

Partout sur la planète, les pays, les régions et les villes sont aux prises avec des systèmes vieillissants qui nécessitent des investissements colossaux pour être entretenus et maintenus en état de fonctionnement. Des besoins d'investissement encore plus colossaux sont requis pour construire, aménager et déployer de nouveaux systèmes afin de répondre adéquatement à l'accroissement de la demande de mobilité. Les gouvernements et les dirigeants devront faire des choix déchirants. Mais la contrainte est créatrice.

Les questions fondamentales en matière de mobilité sont les suivantes :

1. Déplaçons-nous des gens, des individus, des travailleurs, des clients ou déplaçons-nous des véhicules?
2. Quel système permet de déplacer le plus efficacement une personne du point A au point B, en termes de coûts d'infrastructure, mais également de coûts d'exploitation?
3. Comment intégrer les différents systèmes de mobilité pour permettre aux citoyens d'optimiser leurs déplacements en fonction de la destination, du moment de la journée, de la distance à parcourir et des coûts (individuels et collectifs) de déplacement?
4. Est-ce que tous les citoyens doivent être propriétaires de leur moyen de transport, compte tenu que ces moyens ne sont utilisés que durant 5 % et 10 % de leur durée de vie?

Cette « hypermobilité » est relativement nouvelle dans l'histoire des pays et des villes – à peine plus de 50 ans. Elle est le fruit combiné d'un accroissement sans précédent de la population, d'un étalement toujours plus distendu des villes et d'une énergie à bas prix. Au Québec, cette hypermobilité s'exprime de trois façons distinctes : une mobilité régionale sur un immense territoire riche en ressources, une mobilité urbaine dans les villes, et une hypermobilité exacerbée dans la région métropolitaine de Montréal.

Dans ce dernier cas, nous sommes au « paroxysme » des besoins contradictoires de mobilité. Tout d'abord, une mobilité urbano-centrée qui peut être bien desservie par un cocktail de moyens de transport de propriété privée ou collective : marche, vélo, auto, transport collectif – chacun selon leurs nombreuses déclinaisons. Puis, une mobilité intra et inter banlieue qui ne peut être bien desservie que par l'automobile individuelle et seulement accessoirement par des moyens de transport actifs et collectifs.

La nouvelle hypermobilité ne peut trouver sa réponse que dans la complémentarité modale, dans l'intermodalité, dans ce qui fut initialement baptisé « cocktail transport » et qui, en cette ère de l'*Homo Mobilis*<sup>26</sup>, sera à plus juste titre dénommé le « cocktail mobilité ».

<sup>26</sup> Georges Arar, *Homo mobilis : Le nouvel âge de la mobilité*, FYP éditions, Paris, 2010.

Une politique de mobilité durable doit absolument intégrer le fort potentiel du cocktail mobilité, particulièrement avec la nouvelle puissance informatique des nouvelles technologies de l'information (NTI). Le Québec est bien engagé dans cette voie avec la mise en place de la carte OPUS qui permettra des intégrations tarifaires, des promotions et un usage multimodal. De plus, le déploiement de l'information en temps réel et la mise en place de systèmes d'aide à l'exploitation des réseaux de bus permettront à la clientèle de mieux organiser ses déplacements. Mais il y a encore beaucoup à faire pour intégrer et mailler les différents modes de transport pour que le client de cette mobilité du XXI<sup>e</sup> siècle fasse des choix pertinents, variés et adaptés à sa mobilité.

