



LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES :
**LE RÔLE DÉTERMINANT
DE LA STM**
DANS LA RÉDUCTION DES GES

Mémoire présenté dans le cadre des consultations sur le PACC 2013-2020 menées par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) du Québec.

11 avril 2012

Document préparé par la Direction exécutive Relations externe et planification stratégique et la Direction principale des affaires publiques.

Société de transport de Montréal
11 avril 2012

TABLE DES MATIÈRES

1. MISE EN CONTEXTE	4
2. LE FONDS VERT ET LA POLITIQUE QUEBÉCOISE DU TRANSPORT COLLECTIF : DES INVESTISSEMENTS EN TRANSPORT COLLECTIF QUI PORTENT FRUIT	4
3. LE TRANSPORT COLLECTIF AU CŒUR DE LA LUTTE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS	8
4. LES MESURES À PRIVILÉGIER POUR RÉDUIRE LES GES DANS LE TRANSPORT DE PERSONNES	9
5. LES CONDITIONS DE SUCCÈS À L'ATTEINTE DES OBJECTIFS DU PLAN STRATÉGIQUE 2020	12
6. SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS DE LA STM	17
7. PORTRAIT DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL	18

1. MISE EN CONTEXTE

Dans le cadre du processus de consultation mené par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) pour élaborer le *Plan d'action sur les changements climatiques 2013-2020* (PACC 2013-2020), la STM dépose un mémoire sur le rôle stratégique que l'entreprise et le transport collectif peuvent jouer dans la lutte aux changements climatiques et dans la réduction des émissions de GES au Québec.

Au Québec, le secteur des transports est le principal responsable des émissions de GES. Sa part dans les émissions globales est passée de 33,3 % en 1990 à 43,3 % en 2008, soit près de 36 Mt. Le transport de personnes en véhicules légers représente à lui seul près de 19 Mt.

La STM effectue 80 % de l'ensemble des déplacements en transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, soit 405 millions de déplacements sur 500 millions, et 70 % de ceux effectués au Québec. L'augmentation du service de transport collectif, l'accroissement d'achalandage dans son réseau de même que le transfert modal des déplacements en automobile vers le transport collectif permettent un véritable gain en termes de réduction des émissions de GES. À l'instar du MDDEP, la STM a la conviction que le transport collectif est un moyen privilégié dans la lutte aux changements climatiques.

À l'invitation du ministère, la STM souhaite dresser le bilan des mesures qu'elle a mises en place dans le cadre de la *Politique québécoise du transport collectif* (PQTC) du ministère des Transports, présenter succinctement les grandes lignes de son *Plan stratégique 2020* et soumettre des propositions, notamment en matière de transport et d'aménagement du territoire.

Les propositions de la Société s'inscrivent dans la foulée des orientations énoncées dans le *Plan de transport* de la Ville de Montréal, dans la *Politique québécoise de transport collectif* et le *Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques* du ministère des Transports du Québec, dans le *Plan de développement durable de la collectivité montréalaise* et dans la *Vision 2025* de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Toutes ces orientations visent à faire du transport collectif le moyen privilégié du transport des personnes à Montréal.

En déposant ce mémoire, la STM confirme plus que jamais son engagement envers le développement durable du Québec.

2. LE FONDS VERT ET LA POLITIQUE QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT COLLECTIF : DES INVESTISSEMENTS QUI PORTENT FRUIT

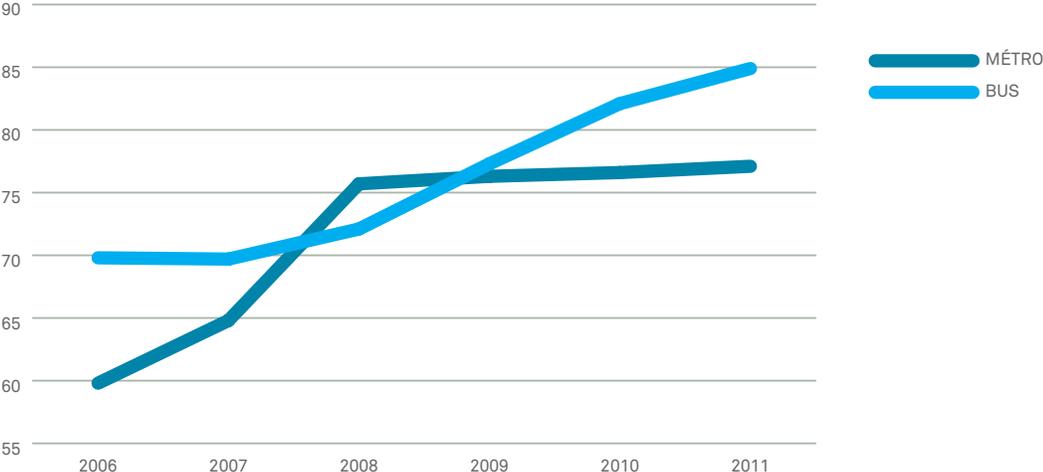
À la suite de la mise en place du Fonds vert, le gouvernement du Québec lançait en 2006 la *Politique québécoise du transport collectif* (PQTC). Cette politique visait à hausser l'offre de transport collectif de 16 % et l'achalandage de 8 % à l'horizon 2011.

FONDS VERT

Le Fonds vert recueille les revenus de la redevance sur les produits pétroliers vendus au Québec, à hauteur de quelque 200 M\$ par année. En vertu de la PQTC, 130 M\$ par année sont utilisés pour soutenir le développement des transports collectifs et actifs, dont 100 M\$ vont spécifiquement à l'amélioration de service en transport collectif. La part de la STM s'établit à 52 M\$ par année, soit 40 %.

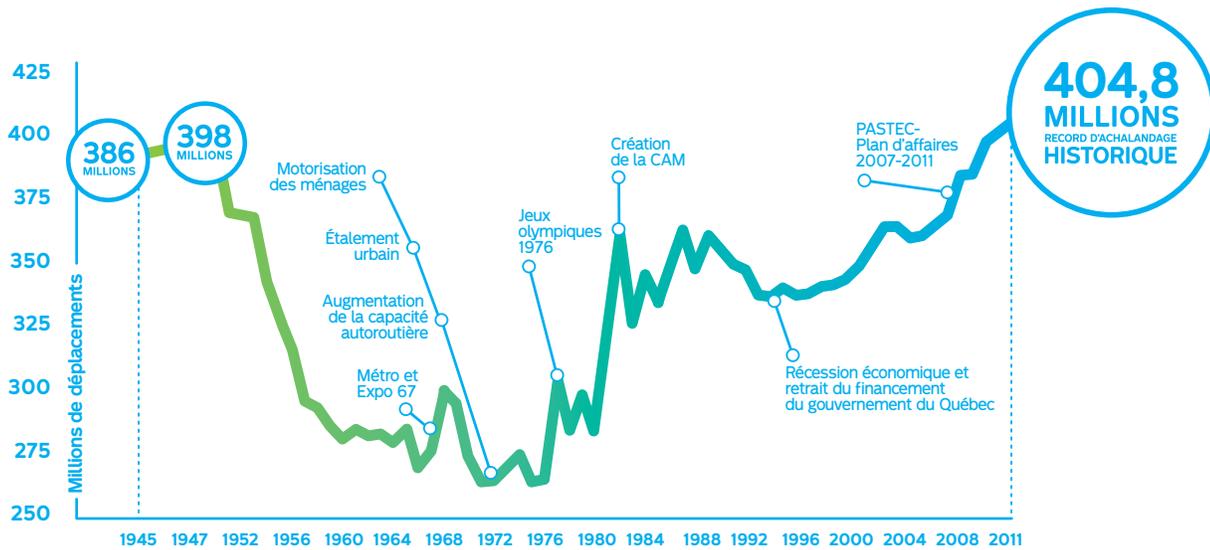
En 2007, la STM instaurait son *Programme d'amélioration de service en transport en commun* (PASTECC), comportant une série de mesures tirées du cinquième chantier du *Plan de transport–Réinventer Montréal*, de la Ville de Montréal. Financé à parts égales par le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal, le PASTECC s'inspire des meilleures pratiques dans le monde en matière de transport collectif. Il vise une amélioration soutenue de l'offre de service à moyen et à long termes, de manière à amener un plus grand nombre de Montréalais à choisir le transport collectif.

ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE SERVICE (EN MILLIONS DE KM)



Grâce à la PQTC, aux efforts consentis par la clientèle et à l'augmentation de la contribution financière de l'Agglomération de Montréal, la STM a atteint 405 millions de déplacements en 2011, un record dans l'histoire du transport collectif à Montréal! En cinq ans, l'entreprise a dépassé l'objectif que le gouvernement du Québec avait fixé à 16 % pour l'offre de service et à 8 % pour l'achalandage : elle a atteint en 2011 une augmentation de 25 % de l'offre de service et de 12 % pour l'accroissement de l'achalandage. Parallèlement à l'importante augmentation de service, le taux de satisfaction générale de la clientèle est passé de 84 % en 2006 à 89 % en 2011.

ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE DU TRANSPORT COLLECTIF À MONTRÉAL (EN MILLIONS DE DÉPLACEMENTS)



LA TENDANCE DES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES À MONTRÉAL

D'après l'enquête *Origine-Destination 2008*, la part modale du transport collectif est de plus en plus élevée à Montréal. En effet, près de 36 % des Montréalais utilisent le transport collectif en période de pointe du matin, par rapport à 32 % en 2003, dont 42 % dans les quartiers du centre. En outre, plus de 66 % des déplacements vers le centre-ville sont effectués en transport collectif, soit une hausse de 10 % par rapport à 2003. L'enquête révèle également une baisse de 6 % des déplacements en auto sur le territoire de l'agglomération de Montréal.

Par ailleurs, le transport actif (marche et vélo) a connu une hausse de 15 %, passant de 123 600 à plus de 142 000 personnes. Ainsi, la tendance observée depuis 1987, qui montre une baisse constante de la part modale du transport collectif, est inversée. Tous ces résultats vont à l'encontre d'une tendance observée depuis les années 1970.

LA STM ET LA CRÉATION D'EMPLOIS

Les dépenses d'exploitation et d'investissement de la STM sur le territoire montréalais se traduisent par quelque 12 303 emplois directs et indirects qui totalisent 740 M\$ en salaires et 950 M\$ en valeur ajoutée. Ses projets d'investissement ont entraîné une importante augmentation d'acquisition de biens et services, ce qui profite à plus de 2 100 fournisseurs.

Les investissements reliés au *Plan stratégique 2020* auront un impact considérable sur l'économie du Québec. Sur une période de dix ans, la STM réalisera des projets qui généreront 4 500 emplois directs et indirects par année.

Avec l'acquisition de biens et services, elle suscitera la création de quelque 1 900 emplois par année auprès de ses fournisseurs.

Note : L'évaluation des retombées a été réalisée sur la base de 11,5 G\$ de projets d'investissements.

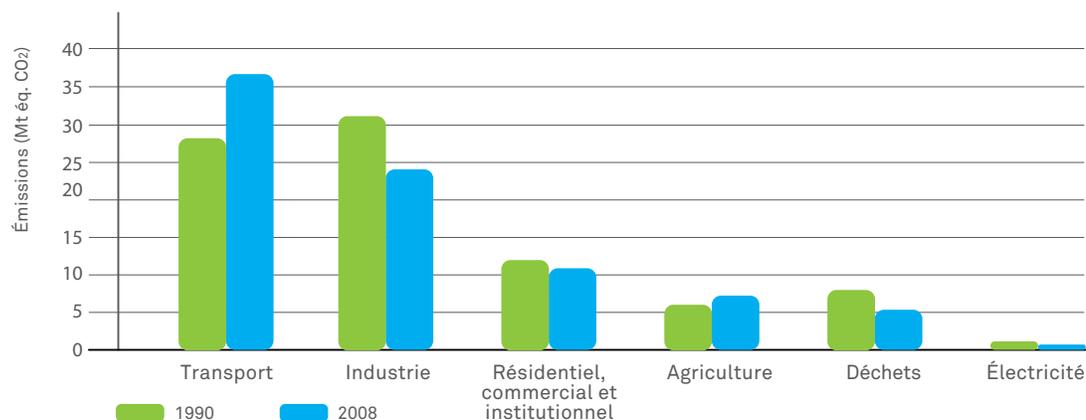
3. LE TRANSPORT COLLECTIF, AU CŒUR DE LA LUTTE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Tous reconnaissent l'urgence d'agir en matière de réchauffement climatique. Lors de la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques en 2005, la Ville de Montréal s'engageait, en signant la *Déclaration des maires et des dirigeants municipaux sur les changements climatiques*, à réduire de 30 % les émissions de gaz à effet de serre (GES) pour 2020, engagement du *Plan du développement durable de la collectivité montréalaise 2012-2015*. À la suite de la Conférence de Copenhague en 2009, ce fut au tour du gouvernement du Québec de se fixer une cible, soit 20 % de réduction pour 2020 (par rapport à 1990). Pour sa part, la STM, une entreprise engagée, a signé la *Charte du développement durable* de l'Union internationale des transports publics (UITP) et souscrit aux objectifs gouvernemental et municipal de réduction des émissions de GES et d'électrification des véhicules.

Au Québec, le secteur des transports est le premier grand responsable des émissions de GES. Il est responsable de 43 % des GES émis au Québec en 2008. Le transport routier représente 77,8 % des émissions du secteur transport, soit 33,7 % des émissions totales de la province. Quant au transport collectif, il n'est responsable que de 0,3 % des émissions de GES. Cette faible production de GES est due au fait que la moitié des déplacements effectués en transport collectif, soit 280 millions des 550 millions de déplacements sont effectués par le métro de Montréal, un mode de transport 100 % électrique depuis 1966. L'autre raison de la bonne performance environnementale des transports collectifs tient au fait que la production de GES par déplacement est en moyenne de 48 grammes de CO₂ par kilomètre-passager, comparativement à 202 grammes de CO₂ par km-passager pour l'automobile.

Les bilans des dernières années indiquent une forte progression des émissions de GES, largement imputables à l'auto. Malgré les améliorations technologiques qui ont permis d'accroître la performance énergétique des véhicules, le secteur des transports a connu une progression de 28,6 % des émissions de GES passant de 27,8 à près de 36 millions de tonnes entre 1990 et 2008.

ÉMISSIONS DE GES AU QUÉBEC PAR SECTEURS D'ACTIVITÉ EN 1990 ET 2008 (ÉMISSIONS (MT ÉQ. CO₂))



Source : MDDEP, *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2008 et évolution depuis 1990*, Novembre 2010.

Depuis quelques années, les innovations technologiques permettant d'améliorer la performance des véhicules sont importantes. Mais comme l'ont démontré les tendances des 20 dernières années, notamment à cause de la progression du parc automobile et de l'accroissement des distances parcourues, ces gains ne suffisent pas pour réduire les émissions.

Selon le MDDEP, les « résultats positifs en efficacité énergétique des moteurs ont été annulés par l'augmentation de la taille des véhicules, de la distance parcourue et du nombre de véhicules sur les routes¹. »

Afin de renverser cette tendance, il faut mettre en place des systèmes et des mesures encore plus structurants en matière de covoiturage ainsi que de transport collectif et actif.

4. LES MESURES À PRIVILÉGIER POUR RÉDUIRE LES GES DANS LE TRANSPORT DE PERSONNES

Dans son document de consultation sur le PACC 2013-2020, le MDDEP souligne que l'atteinte de l'objectif de réduire de 20 % les émissions de GES d'ici 2020 et de diminuer la dépendance à l'automobile, passe notamment par l'implantation de mesures qui permettront d'accroître l'offre de transport collectif².

C'est dans cette optique que la STM a élaboré son *Plan stratégique 2020*. Adopté par l'Agglomération de Montréal à l'automne 2011, le document propose d'assurer les besoins de mobilité de la population en offrant l'un des systèmes de transport collectif les plus performants en Amérique du Nord qui s'appuie sur un réseau de métro et sur un réseau de surface qui sera, à terme, en grande partie électrifié.

4.1 L'OBJECTIF DU PLAN STRATÉGIQUE 2020 : 540 MILLIONS DE DÉPLACEMENTS EN 2020

Pour atteindre la cible de réduction de la Ville de Montréal de 30 % et celle du gouvernement du Québec de 20 % d'ici 2020, la STM évalue que sa capacité opérationnelle doit lui permettre d'atteindre 540 millions de déplacements annuellement, soit une hausse de 40 % par rapport à 2010. L'atteinte de 540 millions de déplacements nécessite, d'une part, une amélioration significative de l'offre de service et, d'autre part, la mise en place de mesures de gestion de la demande.

Cet objectif repose sur une augmentation de 32 % de l'offre de service bus, l'ajout de 270 km de voies réservées, la mise en service de systèmes rapide par bus (SRB) sur Pie-IX et Henri-Bourassa et de 26 % de l'offre métro grâce à l'ajout notamment des nouvelles voitures de métro MPM-10 mais aussi d'un transfert modal des automobilistes vers le transport collectif découlant d'un ensemble de mesures de gestion de la demande.

À elles seules, les 468 nouvelles voitures de métro MPM-10 permettront d'accroître significativement l'offre de service métro avec une augmentation de 15 % de capacité, en plus d'une fiabilité accrue. Des 468 voitures MPM-10, 342 sont destinées au remplacement des MR-63 alors que 63 voitures serviront à accroître l'offre de service.

¹ MDDEP, *Quelle cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020*, Document de consultation, octobre 2009, p. 15.

² MDDEP, *Vision et enjeux du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques*, février 2012, p.7.

L'augmentation de l'offre de service bus sera possible grâce à une série de mesures telles que l'ajout de 400 nouveaux autobus faisant passer le parc à 2 089 bus en 2020, de même que de la mise en service de deux premiers SRB sur les rues Pie-IX et Henri-Bourassa. Le réseau de mesures prioritaires pour bus (MPB) composé de voies réservées et de feux prioritaires pour bus passera de 101 km à 370 km d'ici 2020. Enfin, le réseau bus de la STM bénéficiera d'un nouveau système de gestion et d'information en temps réel, soit le système iBUS.

RÉPARTITION DES PROJETS D'INVESTISSEMENTS 2011-2020 DE 11,5 G\$

MAINTIEN DES ACTIFS			OPTIMISATION ET DÉVELOPPEMENT		
Priorité	Projet	M \$	Priorité	Projet	M \$
1	Acquisition de 342 voitures de métro MPM-10 *	1 513	8	Ajout de 126 voitures de métro (achalandage et prolongement) *	557
2	Modification des ateliers MPM-10 *	262	9	Infrastructure au réseau des bus (nouveau CT) *	278
3	Réno-Systèmes phase II *	122	10	Acquisition de bus *	565
4	Réno-Systèmes phase III et IV *	995	11	Programme de mesures préférentielles pour bus (MPB) *	153
5	Remplacement des bus *	717	13	Modification des ateliers pour remplacement du MR-73	654
6	Station Berri-UQAM-réfection majeure - phase I *	86	16	SRB Henri- Bourassa	307
7	Réno-infrastructures métro phase I et II *	500	17	Prolongements du métro	1 610
12	Remplacement des MR-73	917	18	Tramway Centre-ville – Côte-des-Neiges)	1 122
14	Remplacement des systèmes d'exploitation (IBUS) *	199	19	Autres projets d'optimisation et de développement	40
15	Réfection d'infrastructures Réseau des bus (St-Denis et Crémazie)	444			
20	Autres projets de maintien	443			
Total par catégorie		6 198	Total par catégorie		5 286

* Projets pour lesquels la STM a obtenu une autorisation du MTQ, que ce soit par le PQI 2010-2015 ou par le programme de la SOFIL.

L'ensemble des projets de maintien (6,2 G\$) et de développement de service (5,3 G\$) représentent un investissement de l'ordre de 11,5 G\$ d'ici 2020, dont près de 4 G\$ sont d'ores et déjà financés.

Effectuer 540 millions de déplacements en 2020 aurait pour effet de décongestionner le réseau routier montréalais et permettrait d'éviter des émissions nettes de 760 000 tonnes de GES, soit plus de 300 000 tonnes évitées de plus qu'en 2006, soit l'équivalent de 160 000 autos.

Par ailleurs, la STM s'est donné l'objectif de réduire l'intensité de ses émissions de plus de 20 % par rapport à 2010. Ainsi, en appliquant les mesures prévues dans le *Plan stratégique 2020*, l'intensité de ses émissions passera de 49 g de GES par kilomètre-passager en 2010 à 39 g en 2020, et ce, malgré une augmentation de service de plus de 30 % et un achalandage accru de près de 40 %. En 2010, les émissions directes de la STM, soit 160 000 tonnes, représentaient moins de 0,5 % des émissions du secteur des transports au Québec.

L'électrification du réseau de surface

Depuis plus d'un siècle, les réseaux de transport collectif ont effectué des milliards de déplacements en mode électrique. Dans les agglomérations urbaines les plus performantes, on retrouve des tramways, des trolleybus, des métros, des trains de banlieue, des trains interurbains et des trains à haute et grande vitesse qui fonctionnent à l'électricité. Ces moyens de transport collectif offrent des performances exceptionnelles en termes de coûts par passager et de GES émis par kilomètre/passager.

Au Québec, 50 % des déplacements en transport collectif sont déjà en mode électrique, soit 280 millions de déplacements sur un total de 550 millions. Dans la région de Montréal, ce sont 60% des déplacements qui se font en mode électrique (95 % en métro 5 % en train de banlieue).

Conformément à la volonté du gouvernement du Québec d'encourager le développement d'une filière de transport électrique et de son nouveau *Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques*, visant l'électrification des transports collectifs pour 95 % des déplacements d'ici 2030, la STM prévoit instaurer de nouveaux modes de transport électrifié, lesquels génèrent peu d'émissions de GES ou de contaminants atmosphériques.

La STM entend accroître ses efforts au cours des prochaines années pour électrifier son réseau. La STM s'est engagée, et ce, à partir de 2025 à ce que tous les nouveaux véhicules soient à propulsion électrique. Dès 2011, la STM a amorcé la transition vers l'électrification de son réseau en lançant un appel d'offres pour 161 bus hybrides. En 2012, la STM complétera les études en vue de l'implantation d'un réseau de trolleybus. En 2013, elle testera les premiers bus hybrides (biodiésel et électrique) utilisant la technologie du biberonnage ou d'induction et intégrera, à moyen terme des bus électriques à batteries rechargeables progressivement sur ses lignes régulières.

5. LES CONDITIONS DE SUCCÈS À L'ATTEINTE DES OBJECTIFS DU PLAN STRATÉGIQUE 2020

5.1 LA MISE EN PLACE DE MESURES DE GESTION DE LA DEMANDE

En plus de la bonification de l'offre de service en transport collectif et de l'électrification de son réseau, la STM croit fermement que toute action visant à renforcer la mobilité durable dans la région de Montréal devra s'inscrire dans un cadre d'interventions coordonnées et structurées, tant à l'échelle locale, régionale que nationale. Un certain nombre de mesures de gestion de la demande³, qui viendront à la fois améliorer la compétitivité des solutions de rechange à l'auto et freiner l'accroissement des déplacements en auto solo, seront nécessaires pour concrétiser un véritable transfert modal vers le transport collectif.

Comme l'indique le MTQ sur son site Internet, « la gestion de la demande permet de maximiser l'utilisation des réseaux de transport existants, en faisant appel à une série de mesures plus légères et souvent moins coûteuses, particulièrement bien adaptées à un milieu urbain de l'envergure de la région métropolitaine de Montréal. Les mesures de gestion de la demande visent à modifier les conditions dans lesquelles s'effectuent les déplacements causant la congestion en influençant les besoins en déplacements, le moment et la longueur des déplacements ou encore les choix individuels en matière de mode de transport⁴. » La STM cible plus particulièrement deux types de mesures de gestion de la demande : la juste tarification (coûts internes et externes) des coûts liés à l'auto-solo et la priorité aux projets de transport collectif sur tous projets d'augmentation de la capacité routière.

PRIORITÉ AUX PROJETS DE TRANSPORT COLLECTIF SUR LES PROJETS D'AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ ROUTIÈRE

La question de l'augmentation de la capacité autoroutière doit aussi être considérée. De nombreuses études démontrent que non seulement la relation entre l'ajout de capacité autoroutière et l'augmentation subséquente du volume de circulation qui en découle est constante et consistante mais que de plus, elle est statistiquement robuste⁵. C'est ce qu'on appelle « l'effet de la demande induite »⁶. En d'autres termes, augmenter la capacité du réseau routier c'est, du même coup, générer plus de déplacements automobiles. Les gains apportés aux réseaux routiers sont en bonne partie neutralisés par la demande induite.

Selon le MDDEP, les « résultats positifs en efficacité énergétique des moteurs ont été annulés par l'augmentation de la taille des véhicules, de la distance parcourue et du nombre de véhicules sur les routes⁷. »

³ Selon Transports Canada, la Gestion de la demande est « une large gamme de politiques, de programmes, de services et de produits qui influent sur les facteurs (pourquoi, quand, où et comment) qui déterminent les choix de modes de transport de la population et qui visent à rendre ces modes de transport plus durables ». Transports Canada, « Centre de ressources en matière de gestion de la demande en transport (GDT) : Qu'est-ce que la GDT ? », 8 septembre 2010, <http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-gdtintro-1039.htm>.

⁴ MTQ, « Gestion de la demande », Montréal (*plan de gestion des déplacements*), Avril 2000, www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/plans_transport/montreal_plan_gestion_deplacements/detail_projets/gestion_demande.

⁵ Lewis M. Fulton, Robert B. Noland, Daniel J. Meszler et John V. Thomas, « A statistical Analysis of Induced Travel Effects in the U.S. Mid-Atlantic Region », *Journal of Transportation and Statistics*, avril 2000, p. 1-15.

⁶ Kent M. Hymel, Kenneth A. Smalland Kurt, Van Dender, *Induced Demand and Rebound Effects in Road Transport*, University of California, 5 février 2010.

⁷ MDDEP, *Quelle cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020, 2009, op. cit.*, p.15.

Comme bon nombre d'ingénieurs en circulation et en transport, cette analyse vient remettre en question l'approche orthodoxe typique des années 1950, le *let's predict and provide*⁸, c'est-à-dire établir des projections de demandes et ensuite construire des routes pour y répondre. Plusieurs facteurs expliquent la congestion et la croissance. On reconnaît qu'une partie du volume de circulation était générée par la réponse à la demande! Le paradoxe de Dows-Thompson, ou effet Pigou-Knight, explique partiellement ce phénomène souvent cité : l'offre de transport génère une demande additive. En d'autres termes, augmenter la capacité du réseau c'est, du même coup, générer plus de déplacements. Les gains apportés au réseau sont en bonne partie neutralisés.

En ce sens, la STM a déposé un mémoire à la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) dans le cadre de la consultation portant sur le projet de *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) en septembre 2011. En matière de nouvelles infrastructures de transport, la STM est d'avis que les projets de transport collectif devraient primer sur tout nouveau projet de développement de nouveaux axes autoroutiers ou d'augmentation de la capacité autoroutière.

Lors de projets majeurs de réfection routière, la STM est d'avis qu'il faut mettre en place des mesures fortes favorisant le transport collectif et repenser la place du transport collectif dans les emprises routières. Pour le développement de nouveaux projets autoroutiers, s'ils devaient y en avoir, la Société estime que ces prolongements devraient miser sur les transports collectifs en s'assurant ainsi de lui conférer un avantage concurrentiel.

À l'instar de l'Agglomération de Montréal, la STM recommande de déterminer et de prioriser les mesures préférentielles pour le transport collectif à même les opérations de maintien et d'amélioration du réseau routier en implantant, par exemple, des voies réservées dans les corridors autoroutiers.

5.2 DES MESURES POUR ASSURER UN FINANCEMENT DÉDIÉ, INDEXÉ ET RÉCURRENT

Comme nous l'avons vu précédemment, pour rendre possible l'atteinte des cibles de réduction de GES de la ville de Montréal et du gouvernement du Québec, la STM doit viser une hausse du nombre de déplacements effectués de 40% par rapport à 2010 et ainsi atteindre 540 millions de déplacements en 2020.

Cet objectif est jugé réaliste à la lumière des résultats obtenus par les villes de Stockholm et Londres (lesquelles sont parvenues à obtenir des transferts modaux de 10 % et 15 % respectivement grâce à la mise en place de péage urbain appliqué au centre-ville). Pour y parvenir, la STM propose d'agir directement sur le coût d'utilisation de l'auto-solo en augmentant notamment la taxe régionale sur l'essence dédiée au transport collectif de 5 cents sur l'essence d'ici 2020. En plus d'encourager une réduction de l'auto-solo, cette augmentation de la taxe régionale pourrait générer plus de 170 M\$ annuellement qui seraient réinvestis dans la bonification des services de transport collectif de la région métropolitaine dont 110 M\$ pour la STM.

⁸ Robert, B Noland et Lewison L. Lem., *Induced Travel : A review of recent literature and implication for transportation and environmental policy*, Imperial College of Science, 2 octobre 2000, p. 10.

NOUVEAU RÈGLEMENT SUR LE SYSTÈME DE PLAFONNEMENT ET D'ÉCHANGE DES DROITS D'ÉMISSION

Avec l'adoption du *Règlement concernant le système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions de gaz à effet de serre*, les distributeurs de carburants et de combustibles devront, à compter de 2015, acheter du gouvernement des droits d'émissions en quantité équivalente aux émissions provenant de l'utilisation de leurs produits, et les fruits de la vente de ces droits seront versés au Fonds vert. Cette nouvelle façon d'alimenter le Fonds vert devrait permettre d'y accumuler plus de 500 M\$ par année.

D'autre part, compte tenu du retour des péages sur les infrastructures autoroutières telles que sur les autoroutes 25 et 30 et possiblement sur le nouveau pont Champlain, la STM est d'avis que le gouvernement du Québec doit se doter d'une orientation visant à encadrer la mise en place d'un péage sur le réseau routier afin que les fonds recueillis par les péages ne servent plus exclusivement au développement de l'accroissement de la capacité autoroutière. Pour la STM, un réseau de péages routiers doit permettre de générer à moyen terme de nouveaux revenus pouvant être dédiés au maintien du réseau routier local et du transport collectif de même qu'au développement du réseau de transport de transport collectif métropolitain.

5.3 L'IMPORTANCE DE L'AMÉNAGEMENT OPTIMAL DU TERRITOIRE DANS LA RÉDUCTION DES DÉPLACEMENTS EN AUTOMOBILE

L'efficacité et l'efficience des services de transport collectif sont largement tributaires de la configuration urbaine et des barrières géographiques à franchir. L'étalement urbain et l'aménagement du territoire prennent donc une dimension de première importance pour le transport collectif puisque l'efficacité et l'efficience des systèmes de transport collectif sont étroitement liées à une densité moyenne ou élevée. En effet, un territoire étalé et discontinu est plus difficile à desservir par les réseaux de transport collectif qu'un territoire dense et regroupé autour de pôles mixtes, incluant des secteurs résidentiels, commerciaux et d'emplois, et à proximité d'axes forts de transport collectif.

Dans son mémoire sur le PMAD présenté à la CMM, la STM rappelait qu'elle était en accord avec trois des dix orientations du gouvernement du Québec transmises à la CMM en 2011, soit :

- **Orientation 1 : Consolider les zones urbaines existantes et limiter l'urbanisation en périphérie de ces zones aux secteurs qui disposent déjà des infrastructures et de services;**
- **Orientation 5 : Renforcer les pôles économiques majeurs de la région où se concentrent déjà les activités économiques et institutionnelles de rayonnement international, notamment en améliorant leur desserte en transport collectif;**
- **Orientation 6 : Soutenir une forme urbaine visant une utilisation accrue du transport collectif et une meilleure intégration des réseaux de transport des personnes et des marchandises.**

La STM considère que les autorités locales, régionales et le gouvernement du Québec doivent prendre des mesures énergiques pour orienter la demande et favoriser un aménagement du territoire qui favorise le transport collectif et les autres solutions de rechange à l'auto solo (covoiturage, taxi collectif, autopartage, vélo). Dans le mémoire sur le PMAD, la STM appuyait plusieurs mesures avancées par la CMM en matière d'aménagement du territoire⁹.

L'AMÉNAGEMENT D'AIRES TOD

La STM appuie l'objectif du PMAD de canaliser au moins 40 % des nouveaux ménages vers des quartiers de type TOD (Transit Oriented Development) ou quartiers axés sur le transport collectif, ce qui représente quelque 97 000 nouveaux logements dans ces aires TOD et près de 80 % de la croissance envisagée d'ici 2031 sur le territoire de l'île de Montréal. La STM est en accord avec la démarche de planification détaillée de l'aménagement et du transport telle qu'identifiée dans la section du PMAD portant sur l'aménagement de l'aire TOD¹⁰. L'entreprise recommande également d'intégrer systématiquement dans cette démarche une dimension de planification de la circulation.

La STM insiste particulièrement sur l'importance d'instaurer une politique de stationnement intégrée régionalement. Cela permettrait notamment d'assurer une meilleure gestion des stationnements hors rue dans le but d'en limiter le nombre ou, à défaut, d'en tarifier adéquatement l'utilisation par l'instauration d'une taxe sur les stationnements de longue durée sur l'ensemble du territoire de la CMM, et non seulement au centre-ville de Montréal.

⁹ Le PMAD a été adopté par la CMM le 7 décembre 2011.

¹⁰ Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), « Un grand Montréal attractif, compétitif et durable. Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement », avril 2011, p. 53.

LE PÉRIMÈTRE D'URBANISATION ET LES SEUILS MINIMAUX DE DENSITÉ À L'EXTÉRIEUR DES AIRES TOD

Conformément à la position adoptée par l'Agglomération de Montréal, la STM soutient que la superficie vacante de la zone urbaine (ou zone blanche) actuelle dans la région de Montréal permet d'accueillir 320 000 nouveaux ménages pour les vingt prochaines années. En plus des efforts de densification dans les aires TOD, la STM croit que des efforts de consolidation et de densification devraient être aussi consentis dans des aires urbaines existantes, déjà desservies par des infrastructures de transport collectif.

En ce sens, la Société recommande l'adoption de mesures de soutien – en plus des aires TOD – pour densifier et revitaliser les aires déjà urbanisées et de réaliser une étude concernant la faisabilité de fixer des seuils minimaux de densité¹¹. La STM propose également d'encourager les partenaires municipaux et régionaux à adopter des politiques permettant de s'assurer que les promoteurs démontrent que leurs projets encouragent l'utilisation du transport collectif et actif.

Enfin, à l'instar de l'Agglomération de Montréal et de la CMM, la STM a la conviction que seule une approche globale et intégrée — conjuguant une philosophie d'aménagement optimale basée sur la revitalisation et la densification des espaces urbains existants à de fortes mesures de transport collectif et actif — permettra de développer le territoire de façon durable. Cette approche, qui favorisera une urbanisation et une mobilité durable, est plus à même d'offrir aux résidents de la région de Montréal une meilleure qualité de vie.

¹¹ *Ibid.*, p. 55.

6. SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS DE LA STM

EN MATIÈRE DE FINANCEMENT, LA STM FORMULE LES RECOMMANDATIONS SUIVANTES :

1. Dédier les deux tiers du Fonds vert à l'amélioration des services de transport collectif sur l'ensemble du territoire québécois ce qui permettrait de faire passer, à compter de 2015, de 50 M\$ à 200 M\$ la contribution du Fonds vert aux améliorations de service de la STM;
2. Hausser graduellement la taxe régionale de 0,5 cent le litre dès 2012 pour financer la part municipale des projets de transport collectif métropolitain. En 2020, cette augmentation atteindra 5 cents de litre, soit 170 M\$ dont 110 M\$ pour la STM;
3. Allouer au transport collectif de la région de Montréal 50 % des sommes recueillies dans le cadre de l'instauration possible d'un réseau de péages,
4. Revoir à la hausse la part du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) attribuée au transport collectif pour le transport collectif.

EN MATIÈRE DE MESURES DE GESTION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT, LA STM FORMULE LES RECOMMANDATIONS SUIVANTES :

5. Prioriser les projets de maintien d'infrastructures autoroutières avant tout projet de développement de manière à limiter l'augmentation de la capacité routière;
6. Déterminer et prioriser les mesures préférentielles pour le transport collectif à même les opérations de maintien et d'amélioration du réseau routier en implantant, par exemple, des voies réservées dans les corridors autoroutiers;
7. Instaurer une politique de stationnement intégrée régionalement afin d'assurer une meilleure gestion des stationnements hors rue dans le but d'en limiter le nombre et instaurer une taxe sur les stationnements de longue durée.

EN MATIÈRE DE L'AMÉNAGEMENT OPTIMAL ET DURABLE DU TERRITOIRE, LA STM FORMULE LES RECOMMANDATIONS SUIVANTES :

8. Mettre en place un programme d'incitation à même de soutenir la revitalisation et la densification de l'espace urbain existant avec les aires TOD;
9. Encourager les partenaires régionaux et municipaux à adopter des politiques permettant de s'assurer que les promoteurs démontrent que leurs projets encouragent l'utilisation du transport collectif et actif.

7. PORTRAIT DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

Quatorzième entreprise en importance au Québec, la STM assure quelque 1,2 millions de déplacements par jour. Elle emploie plus de 9 200 personnes, dont la moitié travaille en contact direct avec la clientèle. En 2011, son budget s'élevait à plus de 1,15 G\$ et la valeur de remplacement de ses actifs était 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.

Acteur incontournable dans le secteur des transports de personnes, 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. En 2011, elle a atteint un achalandage de 405 millions de déplacements, ce qui représente une augmentation de 4,2 % par rapport à 2010. Il s'agit d'un record inégalé dans l'histoire du transport collectif à Montréal!

Pour soutenir cet achalandage, l'entreprise possède, administre et développe un service de bus et de métro sur le territoire de l'île de Montréal. Outre son service régulier, elle fournit un service de transport adapté aux personnes ayant des limitations fonctionnelles au moyen de minibus et de services de taxis. Elle offre également des services de transport collectif par taxi dans certains secteurs à faible densité de population afin de développer la demande pour un futur service de bus.

En plus d'être au cœur du développement économique de la région de Montréal depuis 150 ans, la STM joue un rôle prépondérant dans le développement durable de la métropole. En assurant des déplacements fiables et sécuritaires, l'entreprise contribue à la protection de l'environnement et à la qualité de vie des citoyens.

Ses clients, ses employés ainsi que ses partenaires institutionnels et commerciaux sont fiers d'y être associés, car elle est reconnue pour livrer des services de qualité à juste coût. À titre d'exemple, la Société compte une trentaine de partenaires d'envergure, issus notamment des milieux sportifs, culturels et associatifs, avec lesquels elle collabore au succès des grands événements montréalais.

LE RÉSEAU DE BUS

La STM exploite un parc de 1 680 véhicules, dont 202 bus articulés. Le réseau couvre l'île de Montréal, soit près de 500 km² et il compte 209 lignes. De ce nombre, 156 lignes sont accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant et 23 lignes sont dédiées au service de nuit. Le réseau compte également 148 km de voies réservées favorisant la rapidité des déplacements. En 2011, les bus auront parcouru un total de 85 millions de kilomètres, ce qui représente une augmentation de service d'environ 22 % par rapport à 2006. La STM offre également dix services de transport collectif par taxi.

LE RÉSEAU DE MÉTRO

Le métro est constitué de quatre lignes totalisant 71 kilomètres de voie qui dessert 68 stations. Le parc de matériel roulant compte 756 voitures soit 336 MR-63 et 423 MR-73. Les distances parcourues en 2011 s'élèveront à 77 millions de km, soit une hausse de quelque 29 % comparativement à 2006. Rappelons que le métro de Montréal est 100 % électrique depuis son ouverture en 1966 et obtient l'un des plus bas taux de GES par kilomètre-passager au monde.

LE TRANSPORT ADAPTÉ

Pour ce service porte-à-porte et sur réservation, destiné aux personnes ayant des limitations fonctionnelles, la STM dispose d'un parc de 86 minibus et compte aussi sur des services dispensés par 16 fournisseurs de services de taxis ordinaires et accessibles. Ce service dessert annuellement plus de 21 000 clients et il effectue 2,7 millions de déplacements sur l'île de Montréal et en périphérie.

