

PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (PMAD)

MÉMOIRE de l'ASSOCIATION DES MÉDECINS CANADIENS POUR L'ENVIRONNEMENT (ACME)

ÉRIC NOTEBAERT, MD MSc

Professeur Agrégé, Faculté de Médecine - Université de Montréal

Hôpital Sacré-Cœur de Montréal et Cité de la Santé de Laval

3 octobre 2011



Ce mémoire soumis à la CMM représente la position de l'*Association Canadienne des Médecins pour l'Environnement*. Cet OSBL regroupe plus de 5000 membres, médecins et professionnel-le-s de la santé. Il travaille en santé environnementale, à la fois dans les domaines de la recherche, de l'éducation, de la sensibilisation et de l'intervention auprès des acteurs sociaux, institutionnels, industriels et politiques, dans plusieurs domaines de la santé environnementale.

Ce mémoire est donc conçu dans une perspective de santé environnementale et de développement durable. Nous avons la certitude que la CMM, qui représente 82 municipalités et 14 MRC doit avoir un rôle de leadership en environnement, afin d'améliorer la qualité de vie et la santé des 3.7 millions de gens qui y habitent. Le PMAD doit donc adopter une vision large dans laquelle seront constamment évaluées toutes les conséquences locales et globales de chacune des décisions prises dans les villes constituantes. Cette perspective globale du développement durable embrasse plusieurs aspects : énergie, eau, air, sol, GES, écologie urbaine, matières résiduelles, transport, en environnement bâti.

Notre mémoire touche spécifiquement aux questions de transports et aux questions connexes (aménagement du territoire, pollution) car c'est un domaine sur lequel nous nous sommes penchés depuis plusieurs années.

1. TRANSPORTS ET SANTÉ

1.1 GAZ À EFFETS DE SERRE ET IMPACT DÉLÉTÈRE DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Le réchauffement climatique est malheureusement en accélération constante sur la planète, et nous savons que ceci est dû essentiellement à la production de GES. Ce phénomène est le problème de santé publique numéro 1 de la planète, car d'ici quelques dizaines d'années il risque d'engendrer des conséquences catastrophiques sur l'humanité : 2-3 milliards d'individus dont la vie sera menacée par le manque d'eau, des centaines de millions de réfugiés climatiques secondaires à la hausse du niveau des mers, à la fonte des glaciers et à la désertification.

Sous nos latitudes, le réchauffement climatique commence aussi à avoir des effets délétères sur la santé. La pollution de l'air dans nos villes, essentiellement causée par la circulation routière, induit une augmentation importante des problèmes surtout cardiaques et pulmonaires. Ainsi, on estime qu'il y a à Montréal 1500 décès prématurés par année causés par la pollution aérienne. Cette pollution, associée au réchauffement constant et à l'artificialisation du sol, cause une multiplication des îlots de chaleur qui induisent une morbidité et une mortalité jamais vues auparavant. Ce phénomène est bien documenté à divers endroits de la CMM. Par ailleurs, le transport motorisé cause aussi une importante pollution des sols et des eaux de surface et souterraine (cadmium, fer, cuivre, etc.). Un rapport très récent de l'OMS précise que Montréal est la deuxième pire ville au Canada en termes de pollution atmosphérique, après Sarnia en Ontario.

La présence accrue des automobiles et la rapidité de la circulation s'accompagne d'une augmentation des traumatismes de la route, particulièrement dans les quartiers urbains défavorisés. À Montréal, le nombre de blessés de la route a cru de 17% de 1998 à 2003. Et on trouve 5 fois plus d'enfants blessés dans les quartiers défavorisés. Or, il a été amplement démontré qu'un ensemble de mesures d'apaisement de la circulation peut diminuer la mortalité de près de 40% et la morbidité sévère de plus de 10%. Le risque de décès pour un piéton frappé à 50Km/h est de 75%, alors que frappé à 30Km/h, il n'est que de 10%.

La présence de l'automobile diminue nettement la qualité de vie. La circulation motorisée s'accompagne en effet d'une augmentation du bruit, du stress, et de l'hypertension. La proximité d'une grande artère est liée à l'augmentation du risque de cancer du poumon. Elle est aussi associée à un risque plus élevé d'avoir des bébés de petits poids. Une étude montréalaise récente a démontré que dans certains quartiers, vivre à moins de 200 m d'une autoroute est associé à un risque accru de 17% d'avoir un bébé de petit poids. Enfin, on assiste dans les quartiers à circulation motorisée intense à une diminution des déplacements des personnes, particulièrement des gens les plus vulnérables de notre société. Ceci contribue à décroître la quantité des échanges entre les gens, et la qualité des réseaux sociaux. Plusieurs études ont en effet démontré que la présence importante de l'automobile dans les quartiers est associée à l'isolement social, à l'iniquité et à une criminalité plus élevée.

Nous devrions certainement viser une diminution des GES de plus de 20% en 2020 par rapport à 1990. En effet plusieurs villes visent maintenant une diminution de 30 à 40% de la production des GES sur leur territoire (dont Vancouver, 33%). Malheureusement la production de ceux-ci est en hausse constante chez nous. Le PMAD rapporte qu'en 2006, le transport a causé 38% des GES à Montréal. Le

transport est ainsi le principal responsable des GES dans la région. La production de GES secondaire au réseau routier a aussi augmenté de 27% entre 1990 et 2006, ce qui en fait aussi le principal responsable de l'augmentation des GES. Pendant la même période la hausse globale des GES a été de 6% sur le territoire montréalais.

Il est donc clair qu'il faut donner un ici un très sérieux «coup de barre» : Il faut diminuer nettement la présence de l'automobile et la production de GES à Montréal et dans toute la CMM. Au premier chef, il faut viser une très nette diminution de l'utilisation de l'automobile individuelle. Nous proposons ici des moyens d'y parvenir. Les cibles visées sont plus courageuses que celles proposées dans le PMAD. Si ces propositions semblent extrêmes à certaines personnes, nous croyons que ce ne sera que par des gestes de cette envergure que nous pourrions espérer vivre dans une communauté métropolitaine plus saine dans les années à venir.

1.2 TRANSPORTS ACTIFS ET SANTÉ

Il est bien démontré que le transport actif, marche ou vélo améliore la forme physique, diminue le risque de diabète, d'hypertension, de problèmes cardiaques et d'obésité. Une étude danoise a même montré que les gens qui vont au travail en vélo ont une mortalité significativement plus basse que celle des personnes qui utilisent leur automobile.

À Montréal, des initiatives intéressantes ont été effectuées afin de favoriser l'utilisation du vélo. Le réseau cyclable s'étend lentement, et le système BIXI est une belle réussite de Montréal. Mais globalement ce n'est que de 2.2% des Montréalais-e-s qui utilisent le vélo. Seul le Plateau Mont-Royal se détache avec un sommet à 9.7%. L'utilisation du vélo est encore moins grande dans l'ensemble de la CMM : La part modale du vélo dans les déplacements est de 0.7% à Laval et de 1.7% à Longueuil. Tout ceci est nettement moins qu'à Victoria (≈5%), ou Portland (6-8%). Évidemment cela n'a absolument aucune comparaison avec un très grand nombre de villes européennes (Copenhague : 35% - Berlin : 12%). À Berlin, les déplacements à vélo ont été multipliés par 4 en 20 ans, grâce à l'amélioration et à la sécurisation du réseau. À Portland, ils ont triplé en 15 ans.

Faut-il rappeler que le réseau montréalais ne s'étend actuellement que sur +/- 500 km et on prévoit l'agrandir à 800 km en 2014. On peut faire mieux.

Dans les autres villes de la CMM, le réseau cyclable est aussi très peu développé. Il est encore conçu de manière essentiellement récréotouristique. À Laval, par exemple, il est absolument impossible de se déplacer d'est en ouest de façon sécuritaire, à moins de longer les rives. Le réseau cyclable totalise 160 km dont seulement 35 km sont utilitaires. La seule voie cyclable vraiment fonctionnelle pour les déplacements sur l'île est la Route Verte du nord au sud. Le réseau cyclable est conçu pour de petits quartiers isolés, avec très peu de contacts entre eux. À Longueuil, le réseau cyclable utilitaire est tout simplement inexistant. Circuler à vélo sur tout le territoire de la CMM demeure encore un exercice dangereux.

L'interconnexion transport en commun - transport actif est aussi très déficiente dans tout le territoire de la CMM. Par exemple, cet été dans le train Montréal-Deux Montagnes, seulement une voiture sur deux possédait des supports à vélo. On ne pouvait y mettre que 4 bicyclettes par voiture. De plus, il est souvent difficile d'accéder aux voitures avec les vélos, et les gens n'ont qu'une ou deux

minutes pour embarquer dans le bon wagon. La signalisation était aussi déficiente. Et si dans le train tous les supports sont utilisés, les cyclistes doivent alors attendre le prochain train qui peut passer plusieurs heures plus tard les week-ends. Tout ceci est plus que dissuasif. Il ne s'agit certainement pas d'une offre sérieuse afin de favoriser l'utilisation de la bicyclette.

1.3 TRANSPORTS EN COMMUN ET SANTÉ

Le transport en commun est associé inévitablement au transport actif : Les gens qui l'utilisent marchent en moyenne 15-20 minutes par jour. Ils brûlent ainsi l'équivalent de 2.5 kg par année. Ils ont jusqu'à 20-25% moins de surpoids que les utilisateurs d'automobile. Une heure dans la voiture par jour est d'ailleurs associée à long terme à une augmentation de 6% du risque d'obésité. Soulignons aussi que le risque d'accidents de la route est nettement moins important avec le transport en commun.

De plus la quantité de GES produite par personne par km en autobus et en train est nettement moindre qu'en automobile solo ou même à 3 personnes (Auto à 1 passager : +/- 8 kg Co₂/100 km – Train ou bus : +/- 1.5 kg Co₂/100 km). Évidemment l'utilisation de STL électriques ne produit à toutes fins pratiques pas de GES.

Le transport en commun augmente l'accessibilité aux services, il diminue l'exclusion sociale, a un impact économique aussi bien sur les ménages que sur l'ensemble de la société en diminuant le coût associé à la congestion routière.

Une étude récente de la Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain soulignait qu'une simple hausse de 2% d'investissement dans le transport en commun augmente l'achalandage de 10% et entraîne une diminution de 19 millions de déplacements en voiture.

D'autre part, stimuler le transport en commun c'est aussi stimuler l'industrie québécoise. Chaque dépense en transport en commun créée au Québec 2.8 fois plus d'emplois et 2.6 fois plus de valeur ajoutée que la même dépense en automobile. Le transport en commun contribue donc à la prospérité du Québec. On estime que déplacer une personne en transport collectif est trois fois plus économique qu'en automobile : 0,16\$/km dans le premier cas contre 0,47\$/km dans le second.

2. PMAD : SECTION TRANSPORTS

2.1 HAUSSE À 30% DE LA PART MODALE DU TRANSPORT ENCOMMUN EN 2021

Actuellement, 25% de la population utilise le transport en commun aux heures de pointe. Le taux de croissance de l'utilisation du transport en commun à Montréal actuellement est très faible : 1% par an. La CMM vise une hausse de sorte que 30% des déplacements aux heures de pointe se feront en transport en commun dans dix ans. Cet objectif nous semble très peu ambitieux. Selon nous il faudrait plutôt viser une augmentation de l'ordre de 40% en 2020 et de 50% en 2030. Les coûts pour les utilisateurs devront être compétitifs avec l'automobile et la tarification devra être simplifiée et harmonisée avec la rive nord et la rive sud de Montréal. Il est en effet très dissuasif d'avoir affaire à une multitude d'autorités différentes en transport. Les coûts deviennent rapidement prohibitifs pour les étudiant-e-s et les gens à revenus plus faibles qui doivent utiliser plus d'un réseau.

Par ailleurs, il est clair que tout ceci devra s'accompagner de plusieurs mesures afin d'augmenter la fiabilité, la rapidité et l'efficacité du réseau. Le kilométrage de voies réservées aux autobus devra être nettement agrandi (200 km pour Montréal nous semblent un minimum).

La construction des systèmes de rails légers et de tramways qui sont énumérés dans le PMAD devra être entreprise de façon prioritaire. Le rail léger a plusieurs avantages importants : Il est très sécuritaire, déplace plus de gens, pollue moins, est souvent plus prévisible au niveau des horaires. Finalement une fois installé, il est beaucoup plus difficile à retirer du réseau.

2.2 QUARTIERS TOD ET PROGRAMME INCITATIF

Le programme des quartiers TOD (Transit Oriented Development) est intéressant. Viser un pourcentage élevé des nouveaux ménages en TOD nous semble une mesure efficace afin de favoriser à la fois le transport en commun et le transport actif, tout en diminuant l'étalement urbain. Ceci peut s'accompagner d'une diminution de l'ordre de 3.5T de GES par an par ménage, voire plus. Et il faut viser selon nous une diminution de l'utilisation de l'automobile d'au moins 30% avec la création de tels quartiers. L'objectif du PMAD, 40% des nouveaux quartiers en TOD, est cependant très timide. La Ville de Montréal vise déjà nettement plus que cela. Selon nous, il faudrait viser globalement un minimum de 60% des nouveaux développements en quartier TOD. Les cibles de densité proposées sont aussi très faibles: 24 à 60 logements à l'hectare est très timide. On peut aller jusqu'à 200 logements à l'hectare, avec des édifices qui ne dépassent pas 3 étages dans des quartiers TOD bien conçus.

Si ces quartiers sont bien pensés, avec une densité intéressante, qu'ils sont multifonctionnels, avec les services de proximité nécessaires, que l'on y ménage des parcs et des espaces de vie, ils peuvent améliorer grandement la qualité de vie en ville, favoriser la durabilité et l'équité sociale. La diminution du transport motorisé améliorera la qualité de l'air et la production de GES. On peut aussi intégrer à ces quartiers des projets d'agriculture urbaine avec tous les bénéfices associés (qualité des aliments; activité physique; amélioration du tissu social; diminution de la chaleur).

Ces quartiers peuvent de plus être très novateurs en termes de gestion de l'énergie (quartiers en réseaux – géothermie) et des rebuts. Un couvert végétal adéquat prévient l'apparition d'îlots de chaleur avec les conséquences délétères pour la santé que l'on connaît.

2.3 INVESTISSEMENTS PRÉVUS EN TRANSPORT EN COMMUN

Malheureusement les investissements ne sont pas du tout au rendez-vous. On peut lire dans le PMAD qu'il en coûtera sur une période de dix ans : 10.3G\$ pour assurer le maintien du réseau de transport en commun, et 12.6G\$ pour le développer. Soit un total de 22.9\$. Cette somme est probablement insuffisante. L'organisme TRANSIT évalue plutôt les besoins pour la prochaine décennie à 25-30G\$. Malheureusement le Gouvernement du Québec ne prévoit pas injecter les fonds nécessaires.

2.4 PLAN QUÉBÉCOIS SUR LES INFRASTRUCTURES

En ce qui concerne le Plan Québécois des infrastructures il est absolument désolant de constater que sur les 20.4G\$ alloués aux infrastructures de transport en 5 ans, 16.8G\$ ira au réseau routier et seulement 2.9G\$ au transport en commun, soit 5-6 fois moins. C'est évidemment un très mauvais choix. La contribution du Gouvernement au financement du transport en commun doit être nettement supérieure.

Il est par ailleurs aberrant de constater que le gouvernement prévoit ajouter de nouvelles structures autoroutières. Le ratio km d'autoroute-habitant est déjà élevé au Québec : 20 km/100 000 habitants : le plus élevé au Canada. Les montants alloués devront aller à l'entretien du réseau existant qui est en piètre état.

3. RECOMMANDATIONS ACME

3.1 TRANSPORTS ACTIFS : TRIPLER LE RÉSEAU CYCLABLE UTILITAIRE D'ICI 2020 POUR LA GRANDE RÉGION MONTRÉAL-LAVAL-LONGUEUIL

MONTRÉAL : OBJECTIFS

On pourrait facilement doubler le réseau cyclable de Montréal, donc viser un minimum de 1000 km de réseau en 2020. Ceci peut se faire en ajoutant trois grands corridors dans un axe E-W et six à huit corridors dans un axe N-S, avec toutes les interconnexions nécessaires entre ces grands corridors et les institutions d'enseignement, les centres de santé, les pôles d'emploi, et les zones récréo-touristiques. On ne peut insister assez sur l'importance de brancher toutes les écoles primaires sur les réseaux cyclables, si l'on veut contrer la tendance grandissante à l'inactivité et à l'obésité chez nos enfants. Il nous semble important d'accélérer l'agrandissement et de viser 1000 km pour 2020 car le réseau est souvent totalement saturé aux heures de pointe.

Viser un déplacement à vélo global de 10% de la population à l'horizon 2020.

Augmenter le nombre de rues dédiées spécifiquement aux piétons et cyclistes.

Tripler les aires de stationnement des bicyclettes, et les installer à des endroits sécuritaires.

En collaboration avec la STM, prévoir un réseau suffisant d'autobus avec support à vélo.

En collaboration avec la STM, augmenter les heures permises pour le vélo dans le métro, ainsi que les aires dédiées dans les wagons.

Doubler le réseau blanc à Montréal et y prévoir un déneigement préférentiel (À Copenhague, 80% des utilisateurs de vélo en été continuent à rouler en hiver).

Accélérer l'extension du réseau BIXI.

Mettre sur pied un réseau Internet de planification des déplacements à vélo en fonction des préférences des usagers (système de plus en plus utilisé en Europe)

LAVAL : OBJECTIFS

La situation de Laval en ce qui a trait au transport actif utilitaire est tout à fait déplorable. Sur les 160 km existants, seulement 35-40 km sont dignes d'être nommés réseau utilitaire. Il en ressort qu'il est franchement dangereux d'y faire des déplacements à vélo. De plus Laval se caractérise par de grands boulevards sur lesquels les véhicules roulent souvent à des vitesses bien supérieures à celles permises.

Selon nous, le réseau utilitaire à Laval devrait être multiplié par cinq. On peut facilement viser 200 km de réseau utilitaire pour 2020, en créant deux axes E-W et quatre axes N-S, encore là avec toutes les interconnexions nécessaires entre les écoles, les institutions et les pôles d'emploi. Insistons tout particulièrement sur l'importance de connecter ensemble certains grands employeurs où le vélo a de grandes chances d'être adopté: Le CEGEP

Montmorency, la Cité de la Santé de Laval et ses 18 bâtisses affiliées, et l'Institut Armand Frappier par exemple. D'ailleurs la Ville de Laval a dans ses cartons plusieurs propositions de Vélo-Québec qui a très bien étudié la question il y a plusieurs années. Malheureusement rien ne s'est jamais concrétisé, et le réseau stagne encore.

Pour Laval, en ce qui a trait au transport motorisé et au transport en commun, nous endossons totalement les recommandations de l'excellent mémoire soumis par le CRE de Laval. Il nous semble particulièrement urgent d'insister sur l'importance de stopper tout développement de nouvelles autoroutes à Laval afin de préserver le territoire agricole et de stopper l'étalement urbain. De façon spécifique, nous croyons qu'il devrait y avoir un moratoire immédiat sur tous les projets suivants :

- Prolongement de l'A-13 jusqu'à l'aéroport de Mirabel
- Prolongement de l'A-19 entre Laval et Bois-des-Fillion
- Prolongement de l'A-440 vers l'ouest

Ainsi les nouveaux développements domiciliaires auront plus de chances de se réaliser en mode TOD plutôt qu'autour d'axes autoroutiers, ce qui est caractéristique de Laval.

En ce qui a trait aux trajets de trains proposés, nous sommes aussi d'avis que la ligne Mascouche-Terrebonne-Repentigny-Charlemagne-Métro Sauvé est un mauvais choix. Il serait nettement moins coûteux et plus logique de réaliser une ligne Mascouche-Est de Laval-De La Concorde-Gare Centrale.

LONGUEUIL : OBJECTIFS

Le réseau cyclable dans la Ville de Longueuil s'étend sur 166 km, et dans l'Agglomération sur 336km. Malheureusement il ne s'agit que de réseaux récréo-touristiques. Tout comme à Laval, pour la superficie de l'Agglomération, un réseau utilitaire de 200 km en 2020 nous semble aussi un minimum à envisager. Réseau utilitaire qui doit être mis en place à la fois à Longueuil, Boucherville, Saint-Lambert et Brossard. Évidemment là aussi, le réseau devra être connecté au réseau de transport en commun (aucune voie cyclable ne donne accès actuellement au métro du secteur de la Place Charles-Lemoyne), aux institutions d'enseignement, aux centres hospitaliers et aux centres d'emplois principaux.

CMM : OBJECTIFS

Établir des balises d'aménagement pour que les transports actifs soient favorisés dans toute la CMM et en particulier dans les TOD.

Travailler tout particulièrement sur l'épineux problème des 26 ponts sur le territoire de la CMM, car plusieurs ne sont pas sécuritaires à bicyclette.

Faciliter l'intermodalité des transports : voies cyclables-transport en commun. Ceci est particulièrement important au niveau des trains de banlieues qui se rendent aux couronnes nord et sud.

Augmenter le nombre de trains de banlieues dans les couronnes nord et sud, et la capacité d'accueil des vélos dans les trains.

Électrifier progressivement les trains et les autobus des réseaux de transport du territoire.

Il serait aussi intéressant d'avoir des objectifs au niveau des taxis électriques sur le territoire de la CMM.

Nous sommes aussi d'avis que la CMM devrait insister sur la conservation intégrale de tous les territoires agricoles, et demander un moratoire sur le dézonage pour une période initiale de 20 ans. La CMM devrait viser à la conservation intégrale des rivières et des ruisseaux et interdire de canaliser ou artificialiser les rives. Les milieux humides devraient être conservés de façon intégrale. Tout ceci pouvant s'inscrire dans le concept de trames vertes et bleues telles que présentées dans le mémoire du CRE de Montréal.

3.2 TRANSPORTS EN COMMUN : AUGMENTATION DE L'ACHALANDAGE DE 50% EN 2030

Viser une hausse de l'utilisation de la part modale du transport en commun aux heures de pointe de 40% en 2020, et 50% en 2030.

Viser pour Montréal un minimum de 200 km de voies réservées pour les autobus dans un avenir très rapproché.

3.3 TRANSPORT MOTORISÉ : VISER UNE DIMINUTION DE LA PRÉSENCE DE L'AUTOMOBILE ET DE L'IMPACT DÉLÉTÈRE DE L'AUTOMOBILE SUR L'ENVIRONNEMENT

La CMM devrait favoriser l'adoption d'un ensemble de mesures qui sont propres à diminuer la présence de l'automobile et les risques d'accidents. En voici quelques exemples :

Viser une diminution globale de 30% de la circulation automobile sur le territoire de la CMM en 2020.

À chaque reconstruction de portion de routes, ou à chaque nouvelle construction, prévoir un réseau piéton et cyclable sécuritaire.

Dans les villes, revoir le profil des rues et boulevards afin de diminuer la vitesse, d'apaiser la circulation, et d'améliorer le couvert végétal.

Améliorer la connectivité du réseau piétonnier et cycliste afin de diminuer les risques d'accidents.

Sécuriser les voies existantes pour piétons et cyclistes, qui sont souvent dangereuses.

Limiter de façon systématique la vitesse dans les quartiers à 30 km/h.

Adopter une politique des stationnements incitatifs proches des stations de métro et des gares dans toute la couronne nord et sud.

Concevoir les stationnements avec suffisamment de verdure afin d'assurer une rétention des eaux de pluie et une amélioration globale de la qualité de l'eau.

3.4 FINANCEMENT :

Il est clair qu'un virage important vers le transport en commun nécessitera des investissements massifs. On estime les besoins au niveau de la CMM de l'ordre de 25 à 30 milliards de dollars pour les dix prochaines années, moitié pour l'entretien du réseau existant, moitié pour le développement.

Nous ne croyons pas que les usagers, qui paient déjà 41% de la facture, devraient payer plus que ce pourcentage. Il en va de l'accessibilité aux services. En revanche, la part du Gouvernement du Québec, qui oscille entre 13 et 18% selon les années, doit être augmentée de façon très substantielle. Selon nous, la part du Gouvernement du Québec devrait être doublée, soit s'élever à 35% des coûts. Il est d'ailleurs incroyable de constater que le Gouvernement du Québec prévoit diminuer ses investissements en transport en commun d'ici 2014-2015. En effet les montants alloués au transport en commun doivent passer de 984.8 millions de dollars à 396.5 millions de dollars en 2014-2015. Il est aussi évident que la part des automobilistes doit être accrue de façon très importante. Principaux responsables de la détérioration de l'environnement et de la santé, ils ne contribuent que pour 9% des coûts du transport en commun. Leur contribution devrait être au moins doublée. Faut-il rappeler que l'immatriculation des véhicules n'a pas été indexée depuis 1992. De son côté, le Gouvernement du Canada ne contribue qu'à un symbolique 1%. Cette contribution doit aussi être haussée de façon très significative, au moyen d'un nouveau pacte fiscal entre le fédéral, les provinces, et les municipalités.

3.4.1 FISCALITÉ

En ce qui a trait à la taxation sur l'essence, nous souscrivons entièrement à l'analyse du Professeur Pierre-Olivier Pinau des HEC de Montréal. Le coût social du transport routier au Québec peut être estimé à 7.3G\$. Ceci comprend l'ensemble des coûts associés aux accidents de la route, aux multiples problèmes de santé, à la pollution de l'air, aux GES, au bruit, à la congestion routière et aux autres problèmes liés à étalement urbain. Sachant qu'il y a eu en 2009 12.9 milliards de litres de carburant vendu au Québec, ceci nous donne un coût social à 56¢/l. On devrait donc viser une taxe sur l'essence minimale à 50¢/l. Une telle taxe pourrait contribuer à diminuer de 30 à 40% la consommation de pétrole et à diminuer de près de 10 millions de tonnes notre production de GES. Une telle diminution de GES nous aiderait certainement à atteindre la réduction de 20% de nos émissions de GES pour 2020. Il est certain qu'une telle hausse de taxe ne sera pas un geste populaire, et qu'elle devra probablement s'articuler sur quelques années, mais il y a une telle urgence à agir et les sommes nécessaires sont si colossales, que cela se justifie pleinement. Ainsi une hausse de 10¢/l d'essence dès 2012 devrait être envisagée. Il va sans dire que l'essentiel de cette

hausse doit être affectée de façon prioritaire à l'entretien et à l'expansion du réseau de transport en commun.

3.4.2 AUTRES MESURES

Nous appuyons aussi un ensemble d'autres mesures qui sont propres à réduire l'utilisation de l'automobile-solo, et qui sont du ressort soit des villes soit du Gouvernement du Québec :

- Généraliser l'utilisation du stationnement payant dans toutes les villes de la CMM.
- Augmenter les tarifs des parcomètres.
- Diminuer l'offre de stationnement, en particulier de stationnement gratuit.
- Mettre en place un système de péage sur tout le réseau autoroutier de la métropole.
- Mettre sur pied un système de péage par caméra à l'entrée de Montréal, spécifiquement afin de financer les travaux de réfection et d'entretien des routes.
- Augmenter les droits d'immatriculation des véhicules.
- Prévoir une hausse très significative de la taxation à l'achat de véhicules neufs, à l'exception des véhicules hybrides ou électriques (dans certains pays, comme au Danemark, la taxe sur l'achat d'un véhicule neuf équivaut au coût du véhicule).

4. EN RÉSUMÉ

Afin d'améliorer la qualité de vie des habitants de la CMM et de réduire de façon significative la production de GES sur le territoire, nous croyons que le PMAD devrait inclure une section *Transports Actifs Utilitaires*. Spécifiquement des objectifs de réseaux cyclables de 1000 km pour Montréal, 200 km pour Laval, et de 200 km pour l'Agglomération de Longueuil nous semblent atteignables en 2020 si la volonté politique est au rendez-vous.

Nous croyons que le développement en TOD (Transit Oriented Development) est une excellente idée, mais que l'on devrait viser une moyenne minimum de 60% des nouveaux quartiers en TOD, avec une densité nettement plus élevée que ce que suggère le PMAD.

Nous croyons aussi que des investissements massifs en transport en commun devraient être réalisés pendant les prochaines 10 années, probablement de l'ordre de 25-30G\$. Transports en commun qui doivent être associés et complémentaires aux réseaux de transports actifs, en particulier dans les couronnes nord et sud de la CMM. Le financement de ces travaux devra se faire beaucoup plus par la participation des deux paliers de gouvernement, fédéral et provincial. De même, les utilisateurs de l'automobile solo, qui sont les principaux responsables des problèmes actuels que l'on connaît, devraient voir leur contribution financière augmentée de façon très significative. Cette contribution servira au financement du transport en commun comme à la réfection du réseau routier en piteux état. Enfin la fiscalité sur l'essence devra être revue à la hausse de façon très marquée si l'on veut atteindre nos objectifs globaux qui sont simplement à la hauteur de ce que l'urgence de la situation commande.