



RÉDUCTION DES GAZ À EFFET DE SERRE : **LE RÔLE DÉTERMINANT DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL**

Mémoire présenté à Madame Line Beauchamp, ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, dans la cadre des travaux de la Commission parlementaire de l'Assemblée nationale sur les changements climatiques et la cible de réduction des GES à l'horizon de 2020.

Novembre 2009

Document préparé par les directions exécutives Planification,
marketing et communications et Planification stratégique

Société de transport de Montréal

TABLE DES MATIÈRES

1. Présentation de la STM	4
2. Mise en contexte	5
3. Rôle de la STM dans la lutte au réchauffement climatique	6-9
4. Programme d'amélioration de service en transport en commun (PASTECC) et objectif 2020	10
5. Effort supplémentaire de la STM pour favoriser un transfert modal de 5 %	11-12
6. Impact de l'effort supplémentaire sur le réseau de la STM	13
7. Position de la STM : plus de transport collectif = moins de GES	14
8. Investir dans le transport collectif, c'est 100 % bon pour le Québec !	15

1. PRÉSENTATION DE LA STM

La Société de transport de Montréal (STM) est la 13^e entreprise en importance au Québec et assure quelque 1,2 million de déplacements par jour. Elle emploie plus de 8 000 personnes dont la moitié travaillent en contact direct avec la clientèle. En 2009, son budget s'élève à plus de 1 G\$ (1,5 G\$ en incluant les investissements) et la valeur de remplacement de ses actifs est estimée à plus de 10 G\$. Depuis plusieurs années, la gestion rigoureuse de la Société est reconnue notamment par la firme Standard and Poor's qui lui accorde la cote de crédit A+, ce que la place dans le peloton de tête des sociétés de transport en Amérique du Nord.

La STM est un acteur incontournable dans le secteur des transports. En effet, elle assure plus de 80 % des déplacements en transport collectif dans la grande région de Montréal et près des trois quarts de tous ceux effectués au Québec. En 2008, l'achalandage total (excluant le transport adapté) s'est chiffré à 382,5 millions de déplacements, 15 millions de plus qu'en 2007, un record inégalé depuis 1949!

Pour soutenir cet achalandage, la Société 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 handicapées ou à mobilité réduite par le biais de minibus et de taxis. De plus, elle offre des services de transport collectif par taxi dans certains secteurs où la demande ne justifie pas un service de bus.

Depuis près de 150 ans, la STM est au cœur du développement économique de la région de Montréal. Elle sera également au cours des prochaines décennies au cœur du développement durable de la métropole, contribuant ainsi à la protection de l'environnement et à la qualité de vie des citoyens en assurant des déplacements fiables et sécuritaires.

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 sportif, culturel et associatif avec lesquels elle collabore au succès des grands événements montréalais.

La STM exploite un parc de 1 680 bus. Le réseau couvre l'île de Montréal, soit près de 500 km². Il compte 198 lignes dont 126 sont accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant, et 20 lignes sont dédiées au service de nuit. De plus, 16 voies réservées, totalisant 92,4 kilomètres, permettent des déplacements plus rapides. L'offre de service 2009 atteint 75 millions de kilomètres.

Inauguré en 1966, le métro est constitué de quatre lignes totalisant 71 km de voie et desservant 68 stations. Le parc de matériel roulant compte 759 voitures qui effectueront cette année plus de 77 millions de kilomètres.

Le service de transport adapté dispose, quant à lui, d'un parc de 86 minibus. Il offre aussi des services dispensés par 16 compagnies de taxis, dont 12 qui effectuent des déplacements avec des voitures régulières et 4 avec des taxis accessibles (160 taxis accessibles). En 2008, plus de 2,3 millions de déplacements ont été effectués, soit une moyenne de plus de 7 000 déplacements par jour de semaine.

Tout en maintenant un niveau élevé de qualité de service à sa clientèle au quotidien, la STM doit relever de grands défis au cours des prochaines années au chapitre de la modernisation des infrastructures au réseau de bus ainsi que le remplacement des équipements fixes et du matériel roulant au réseau du métro.

2. MISE EN CONTEXTE

Dans un contexte de réchauffement climatique, tous reconnaissent l'urgence d'agir en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). À l'approche de la Conférence de Copenhague, où de nouveaux objectifs seront fixés, la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Madame Line Beauchamp, consultait les gens et les organismes dans le cadre de la Commission des transports et de l'environnement, pour déterminer la meilleure cible de réduction de GES pour le Québec et discuter des solutions durables pour y parvenir.

Au Québec, le secteur des transports est le principal responsable des émissions de GES. En considérant que la STM assure près de 70% des déplacements en transport collectif au Québec, augmenter l'offre de service et l'achalandage de son réseau permet d'éviter des émissions de GES attribuables à l'utilisation de l'auto. Le transport collectif devient donc un moyen privilégié dans la lutte au changement climatique.

Dans la foulée de la présentation de Monsieur Michel Labrecque, président du conseil d'administration, devant la Commission, la STM dépose ce mémoire dans lequel elle confirme plus que jamais son engagement envers le développement durable et démontre qu'un effort supplémentaire collectif contribuerait à réduire les GES.



3. RÔLE DE LA STM DANS LA LUTTE AU RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE

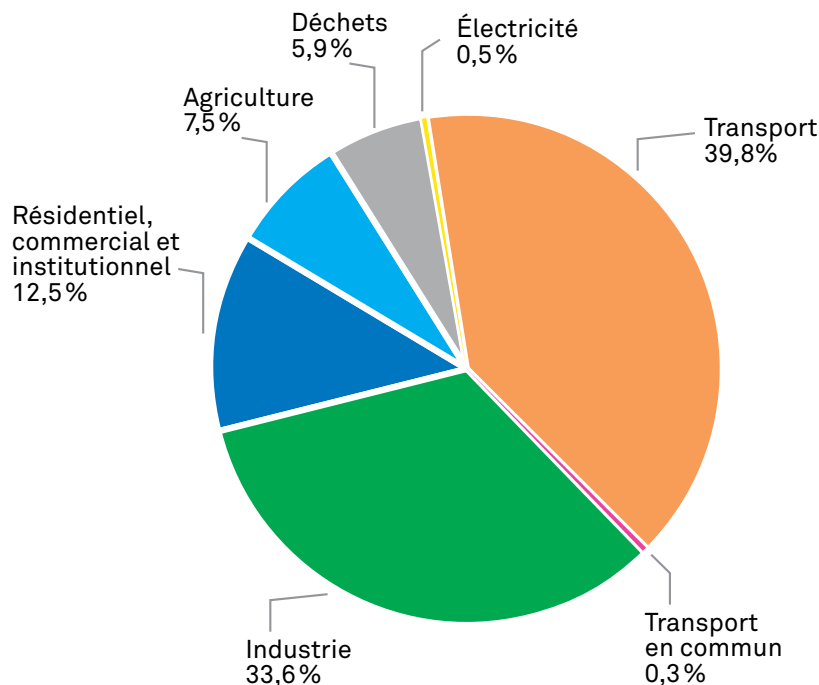
La STM a fait du développement durable une priorité dans son *Plan d'affaires 2007-2011*. La Société est toutefois consciente que ses activités entraînent nécessairement des émissions directes de GES.

Émissions évitées par la STM

Si tous les utilisateurs de transport collectif voyageaient en auto, cela entraînerait d'importantes émissions de GES puisque l'auto est moins efficace, au plan écoénergétique, que les différents modes de transport collectif. Le déploiement du transport collectif permet donc d'éviter globalement des émissions de GES et de réduire les effets néfastes de l'auto sur l'environnement, la société et l'économie.

Pour illustrer la contribution du transport collectif à la lutte contre le réchauffement climatique, on évalue que tous les clients de la STM émettraient des GES s'ils faisaient leurs déplacements en auto. C'est un peu comme décrire ce qui se passerait si, du jour au lendemain, on abolissait le transport collectif à Montréal.

Vu sous cet angle, la STM a permis d'éviter l'émission de quelque 700 000 tonnes (kT) de GES en 2008. Par exemple, le bilan net s'établit à 541 000 tonnes, lorsqu'on déduit les émissions directes de la STM de ce résultat.



Émissions directes de la STM

La STM a publié dans son *Rapport de développement durable 2008* un sommaire de ses émissions de GES (toutes sources confondues).

2006	2007	2008
147 kT	146 kT	147 kT
52 gCO ₂ éq/km-passager	51 gCO ₂ éq/km-passager	49 gCO ₂ éq/km-passager

De 2006 à 2008, la STM a réussi à augmenter son achalandage de 5,3% sans pour autant augmenter de façon significative ses émissions totales. On enregistre même une légère diminution de ses émissions par passager-kilomètre. À titre de comparaison, une auto émet 186 gCO₂éq/km, soit environ quatre fois plus que le transport collectif.

L'augmentation de l'offre de service nécessaire pour atteindre les objectifs d'achalandage de la PQTC en 2011 et une augmentation significative de l'achalandage jusqu'en 2020 résulteront nécessairement en une augmentation des émissions directes de la STM. C'est pourquoi, au cours de la prochaine décennie, la Société vise au minimum à maintenir ses émissions par kilomètre-passager au même niveau qu'actuellement.

Initiatives et projets de la STM

Les sections qui suivent décrivent les initiatives et projets que la STM met en œuvre pour atteindre ce niveau de performance.

Un métro 100 % électrique

Le métro fonctionne en mode entièrement électrique, ce qui en fait un mode de transport n'émettant aucun GES. Depuis son ouverture, les voitures de métro ont parcouru environ 2,5 milliards de kilomètres et effectué quelque 7,5 milliards de déplacements.

Avec une consommation annuelle de 314 millions de kWh (l'équivalent de 11 500 maisons chauffées à l'électricité), le métro de Montréal fait partie des plus importants clients d'Hydro-Québec.

En plus, les nouvelles voitures de métro MR-08 permettront un accroissement de capacité de 17 % par rapport aux voitures de première génération (MR-63) grâce à l'intercirculation d'un bout à l'autre de la rame et au nouvel aménagement intérieur. Elles seront aussi moins énergivores. Les négociations sont en cours avec le consortium Bombardier-Alstom et vont bon train.



Un parc de bus qui roule biodiesel

En 2007, la Société a fait le choix du biodiesel (B5) comme carburant pour tous ses bus et véhicules roulant au diesel, permettant ainsi l'ouverture de ce nouveau marché commercial au Québec et ce, par l'entremise d'un contrat d'achat regroupé. Le biodiesel provient d'approvisionnement québécois et ontarien, fabriqué essentiellement avec des procédés utilisant des huiles végétales et de cuisson usées ainsi que du gras animal. L'utilisation du biodiesel a permis de réduire les émissions de GES de 3 500 tonnes en 2008.

Des bus branchés sur l'environnement

Toujours en relation avec la préoccupation environnementale, la STM a mené conjointement avec la Société de transport de l'Outaouais un projet qui visait à évaluer la performance du mode de propulsion hybride.

La STM a procédé à une évaluation exhaustive en colligeant et en analysant quelque vingt milliards de données. L'étude a démontré que la technologie hybride est particulièrement avantageuse lorsque la vitesse d'opération moyenne est relativement basse (18 km/h) et que la distance entre les arrêts demeure courte.

Ce mode de propulsion a ainsi permis de réduire la consommation de carburant de 30 % en moyenne à Montréal par rapport à la propulsion standard, ce qui représente une réduction proportionnelle pour les émissions de GES. Le pourcentage de réduction de la consommation de carburant obtenu avec les bus hybrides se traduit aussi par une réduction des émissions de GES de près de 36 tonnes annuellement pour un bus qui parcourt environ 70 000 km par an, soit près de 300 tonnes au total pour les huit bus à l'essai.

De plus, les techniques d'analyse de consommation de carburant élaborées grâce à ce projet sont applicables à toutes les autres sociétés de transport et constituent un outil d'aide à la décision en vue d'acquiescer ou non ce type de véhicule.

Il faut toutefois noter qu'un bus hybride coûte environ 650 000 \$, soit quelque 200 000 \$ de plus qu'un bus standard. Dans un contexte où la STM doit agir rapidement avec des ressources financières limitées, elle privilégie toutefois l'achat d'un plus grand nombre de bus standards qu'un plus petit nombre de bus hybrides.

Des nouvelles solutions technologiques testées par les ingénieurs de la STM

Grâce à l'instrumentation installée à bord des bus dans le cadre de ce projet, l'équipe d'ingénierie de la STM a testé deux solutions technologiques fort prometteuses. D'abord, le remplacement du système de ventilation hydraulique par un système électrique à bas voltage permet de réduire les émissions de GES, tant pour les véhicules hybrides que standards. Ensuite, l'optimisation de la programmation de la transmission des bus standards avec le logiciel Topodyn favorise aussi les gains environnementaux en matière d'émissions de GES. Ainsi, l'effet combiné de l'installation d'une ventilation électrique et de la programmation Topodyn a permis de réduire la consommation de carburant de 31 % sur un véhicule standard. Le bus hybride équipé d'un système de ventilation électrique obtient pour sa part une réduction de consommation de carburant d'environ 45 % par rapport au bus standard.

Des bus articulés

Le premier bus articulé acquis par la STM a commencé à circuler en septembre dernier. D'ici la fin de 2011, ce sont 202 bus (commandés à Nova BUS, une entreprise de St-Eustache) qui circuleront sur les lignes les plus achalandées du réseau. Ces bus articulés peuvent transporter 115 personnes (vs 75 dans un bus standard), et comptent 47 places assises (vs 31). Ils permettent donc de déplacer un plus grand nombre de personnes avec moins de bus tout en améliorant le confort. Le prix d'un bus articulé est de 654 000 \$, soit environ 250 000 \$ de plus qu'un bus standard.

Des mesures prioritaires pour bus et voies réservées

L'introduction de mesures prioritaires vise d'abord et avant tout à améliorer l'offre de service en facilitant le déplacement des bus dans les rues de la ville au détriment de l'auto. Elles permettent d'augmenter la compétitivité des bus comparativement à l'auto en plus de réduire la consommation de carburant et donc les émissions de GES. Les gains anticipés sont de l'ordre de 15% à 30% de la vitesse moyenne d'un bus.

La conduite écologique

La Société a également assuré la formation des chauffeurs à la conduite écologique. Ce mode de conduite améliore le confort des clients et a permis de réduire les émissions de GES de 3 200 tonnes en 2008.

Efficacité énergétique des bâtiments

La STM s'est dotée d'un *Plan de protection de l'environnement* qui vise à intégrer les principes de développement durable dès la conception et lors de la réalisation et de l'exploitation d'installations (rénovées ou construites), en s'inspirant de l'approche LEED (Leadership in Energy and Environmental Design). Le nouveau Centre de carrosserie et l'agrandissement du Centre de transport Legendre, financés à hauteur de 75% par le MTQ, en sont des exemples éloquentes.

 UN ARTICULÉ = 70 AUTOS
DE MOINS SUR LA ROUTE 

 UN BUS = 50 AUTOS
DE MOINS SUR LA ROUTE 

4. PROGRAMME D'AMÉLIORATION DE SERVICE EN TRANSPORT EN COMMUN (PASTEC) ET OBJECTIF 2020

En 2006, le ministère des Transports du Québec a fait connaître sa *Politique québécoise du transport collectif* (PQTC), qui vise à accroître de 16% l'offre de service en transport collectif pour ainsi augmenter de 8% l'achalandage d'ici 2011. Pour réaliser cet objectif, la STM a développé le *Programme d'amélioration de service en transport en commun* (PASTEC) en 2007.

La STM lançait parallèlement une grande réflexion sur les pistes d'amélioration et d'optimisation de ses services de transport collectif. L'exercice a permis d'en établir un diagnostic détaillé sur l'île de Montréal et de produire le *Plan de développement des réseaux*. En s'appuyant sur ce diagnostic détaillé et en tenant compte de nombreuses contingences, elle a élaboré son *Plan d'affaires 2007-2011*, qui positionne le développement durable au cœur de ses priorités.

En adoptant son Plan de transport en juin 2008 à la suite d'un vaste processus de consultations publiques, la Ville de Montréal a placé le transport collectif au premier rang de ses priorités en matière de transport.

Le PASTEC s'est matérialisé avec une série de mesures comprises dans le cinquième chantier du *Plan de transport de Montréal*. Ce programme est financé à parts égales par le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal et s'inspire des meilleures pratiques dans le monde en matière de transport collectif. Il vise également une modification profonde de l'offre de transport à moyen et long termes pour donner au transport collectif la place qui lui revient.

Le PASTEC a ainsi permis d'amorcer le virage requis pour atteindre les objectifs ambitieux du plan d'affaires et du plan de transport, en donnant des résultats très encourageants. En effet, l'achalandage a fait un bond historique de 4,1% en 2008, et de 5,3% pour la période 2007-2008, ce qui représente près des deux-tiers de l'objectif de croissance quinquennal de l'achalandage de la PQTC.

Les résultats exceptionnels de 2008 indiquent que les nombreuses mesures mises de l'avant ont porté fruit. Ainsi, entre 2007 et 2009, l'ajout de 9,8% de service sur quelque 100 lignes de bus équivaut à l'ajout de 400 000 heures sur une base annuelle. La STM continuera à adapter son réseau aux besoins spécifiques de chaque secteur avec l'amélioration de la desserte du centre-ville ainsi que celle de certains secteurs résidentiels, industriels et récréo-touristiques en développement.

D'autre part, le métro offre 17% plus de service sur les lignes 1, 2, et 5 depuis 2008, principalement à l'extérieur des heures de pointe et près de 30% de plus qu'en 2006, en incluant le prolongement du métro de Montréal à Laval. Cela représente près de 20 millions de kilomètres supplémentaires ce qui, pour les clients, se traduit par une diminution du temps d'attente pouvant aller jusqu'à 25%.

Dans le *Plan d'affaires décennal* (2010-2019) en cours d'élaboration, la STM prévoit donc atteindre 420 millions de déplacements d'ici 2020 grâce notamment à une augmentation de son offre de service bus de 32% par rapport à 2006 et de son offre de service métro de 47%. En atteignant ce résultat en 2020, tel que prévu dans plan d'affaires, les émissions évitées nettes seront de 600 000 tonnes de GES (l'équivalent des émissions annuelles de 120 000 voitures).

5. EFFORT SUPPLÉMENTAIRE DE LA STM POUR FAVORISER UN TRANSFERT MODAL DE 5 %

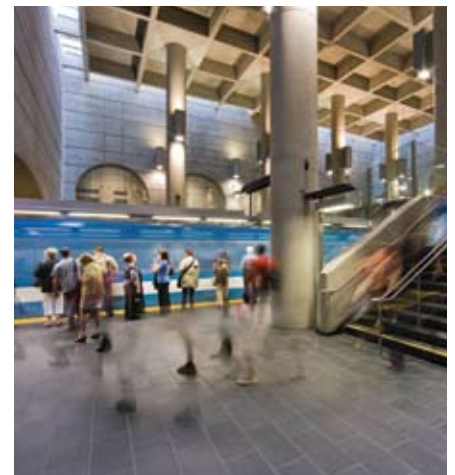
Lors de sa visite dans le réseau de métro de Montréal pour l'annonce de la mise sur pied d'un bureau de projet pour le prolongement de trois lignes de métro en septembre dernier, le premier ministre du Québec, Monsieur Jean Charest, a rappelé à tous que ce sont les stratégies gouvernementales de développement durable qui l'ont convaincu du bien-fondé de ces investissements. En effet, le transport collectif demeure l'un des moyens les plus écoénergétiques de se déplacer en milieu urbain.

Par ailleurs, la STM émet peu de GES, soit 0,2 % du total du Québec, et elle permet d'éviter 541 000 tonnes, soit près de 4 fois plus que ce qu'elle produit. C'est un bénéfice pour tous. Mais ensemble, nous pouvons aller plus loin.

Dans le cadre du *Plan de transport de Montréal*, la STM prévoit en 2020 avoir augmenté l'offre du service de bus de 11 % supplémentaire pour un total combiné de 43 % par rapport à 2006. Cet ajout permettrait d'atteindre un achalandage annuel de 446 millions de déplacements. De plus, les modes de transport lourds prévus dans ce plan sont électriques, donc sans émission de GES. Le Plan de transport de la ville de Montréal prévoit des investissements importants pour maintenir le patrimoine de transport collectif et pour implanter les nouveaux modes prévus. De plus, ce plan requiert des revenus annuels de 250 M \$ par année, provenant essentiellement d'une taxe sur l'essence et l'immatriculation, et d'un péage métropolitain.

Pour obtenir un transfert modal marqué en faveur du transport collectif, nous devons aller plus loin que la seule amélioration de l'offre de service. Un ensemble d'actions vigoureuses permettront en effet de modifier significativement les habitudes de transport. C'est ce que démontre d'ailleurs l'ensemble des études sur la question. Les grands chantiers autoroutiers de la région de Montréal, tels que l'échangeur Turcot¹, l'autoroute Bonaventure et la rue Notre-Dame, doivent améliorer la desserte en transport collectif tout en contraignant la circulation automobile.

Le transfert modal est le résultat du changement de comportement des automobilistes en réaction à de nouvelles conditions de transport : offre de transport collectif améliorée, contraintes sur le réseau routier, temps de déplacements plus courts en transport en commun de manière à accroître la compétitivité comparativement à l'auto ou des coûts encore plus élevés pour l'usage de l'automobile².



1 Voir le mémoire de la STM déposé dans le cadre des travaux du Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE).

2 Les simulations sont fondées sur une fonction de coût généralisé, qui tient compte des temps de déplacement et des paramètres de coût associé, modèles EMME et MADITUC.

Les méthodes d'estimation permettant d'évaluer le transfert modal, communément employées dans la région de Montréal, reposent sur une approche multimodale qui aborde les différents marchés de déplacements de transport. Le transfert modal est estimé en comparant des conditions de référence et de nouvelles conditions projetées (nouveau réseau, augmentation de la demande ou changement tarifaire). L'approche préconisée pour déterminer le nouveau mode de chacun des déplacements suppose que la clientèle se segmente en deux groupes distincts, soit la clientèle utilisant exclusivement le transport en commun et celle n'utilisant que l'automobile. La clientèle dite bimodale, utilisant à la fois l'automobile et le transport collectif, n'a pas fait l'objet de traitement particulier dans le cas présent.

La STM a examiné plusieurs scénarios avec différents seuils de transfert modal, afin de mesurer l'impact de l'augmentation des coûts des déplacements faits en auto. Le scénario de transfert modal des automobilistes vers le transport collectif de 5% a finalement été retenu, ce qui correspond à une augmentation du coût de l'essence assez importante pour entraîner une augmentation nette de l'achalandage de 92 millions.

Cet objectif est jugé réaliste à la lumière des résultats obtenus par les villes de Stockholm et Londres (qui s'élèvent à 10% et 15% pour un péage urbain appliqué au centre-ville). Pour y parvenir, la STM propose d'agir directement sur le coût d'utilisation de l'auto en augmentant notamment la taxe sur l'essence et les droits d'immatriculation, qui n'ont pas été indexés depuis 1996, ce qui permettrait de gagner de nouveaux clients (totalisant près de 120 millions de déplacements) et d'augmenter ainsi la part modale du transport collectif de manière significative.

Avec ces mesures vigoureuses, la STM pourrait réaliser 540 millions de déplacements en 2020. Elle présenterait alors un bilan net de 780 000 tonnes d'émissions évitées, soit l'équivalent des émissions annuelles de 156 000 voitures. Ces émissions évitées pourraient peut-être même être reconnues comme des crédits compensatoires selon la *Loi sur la qualité de l'environnement* (art. 46.8 - 2).

6. IMPACT DE L'EFFORT SUPPLÉMENTAIRE SUR LES OPÉRATIONS DE LA STM

Pour soutenir cette croissance de l'achalandage, la STM devra augmenter ses services au-delà de ce qui est prévu à son plan d'affaires. Pour ce faire, elle doit ajouter 280 bus et 153 voitures de métro à ses parcs de véhicules (excluant les voitures de métro requises par les prolongements des lignes 5 - Bleue et 2 - Orange sur le territoire de Montréal). La STM doit pouvoir compter sur le réseau initial de tramways (40 trams) tel que prévu au *Plan de transport de la Ville de Montréal*. La STM prévoit également implanter des trolleybus et un ensemble de mesures prioritaires pour bus dont le réseau actuel de 98 km passera à 350 km en 2020.

L'augmentation de l'offre de service nécessaire pour atteindre les niveaux d'achalandage prévus dans le plan d'affaires et dans le scénario de transfert modal de 5% aura, comme prévu, un impact sur les émissions directes de GES de la STM. Notre évaluation, présentée dans le tableau suivant, tient compte des initiatives de réduction de la section 3, et notamment de l'introduction de véhicules à propulsion hybride ainsi que les modes électriques prévus au Plan de transport. La Société tient aussi compte des émissions produites par les centres de transport qu'il faut construire pour entretenir et garer un nombre important de bus.

Émissions directes prévues en 2020

	420 M de déplacements	540 M de déplacements
Émissions directes de toutes sources	162 kT	186 kT
Émissions par km-passager	49 gCO ₂ éq/km-passager	45 gCO ₂ éq/km-passager



➤ +40 trams



➤ + 153 voitures



➤ + 280 bus

7. POSITION DE LA STM : PLUS DE TRANSPORT COLLECTIF = MOINS DE GES

Pour accueillir les clients provenant d'un transfert modal de 5%, la STM doit pouvoir compter sur de nouvelles sources de financement dédiées et récurrentes. C'est pourquoi elle recommande d'augmenter le coût d'utilisation de l'auto notamment en majorant la taxe sur l'essence et les droits d'immatriculation. L'instauration de péages urbains peut également représenter une solution viable qui permet de mieux cibler l'auto-solo mais cette mesure est beaucoup plus complexe à mettre en œuvre. D'autres options de financement mises de l'avant dans d'autres pays, telles qu'une taxe sur la masse salariale ou une TVQ majorée sur l'achat d'un deuxième ou troisième véhicule, peuvent être envisagées mais demeurent également difficiles à appliquer. Des études supplémentaires permettraient d'identifier les meilleures sources financières et les seuils requis.

Avec un nouveau cadre financier stable et récurrent, la STM et la Ville de Montréal pourront rapidement mettre en place de nouveaux modes de transport plus performants, tels que des bus articulés sur des voies réservées, des tramways et des trolleybus en site propre en plus d'accroître la capacité du réseau de métro.

Afin d'assurer le succès du transfert modal et la rétention des nouveaux clients, il est essentiel de mettre en place une stratégie intégrée qui combine les mesures fiscales et le financement pour réaliser en amont l'augmentation de la capacité des systèmes de transport collectif.

Parallèlement, la STM privilégie l'utilisation de technologies faibles en carbone mais priorise l'augmentation de l'offre de service. Le transport collectif ne doit pas être assujéti à une cible de réduction. Nous avons montré précédemment l'avantage écoénergétique du transport public sur les autres modes de déplacements.

Les interventions devraient toutefois s'ajuster aux caractéristiques des différents secteurs dans la mesure où une partie des GES émis par le transport en commun, permet d'éviter au moins quatre parties de GES comparativement à l'auto. À l'opposé, nous croyons que le secteur du transport routier (personnes et marchandises) doit être assujéti à la cible la plus contraignante possible pour obtenir des résultats tangibles.

Enfin, plusieurs études établissent que le facteur déterminant le plus important de la part modale du transport collectif est la densité urbaine. Les cibles adaptées aux régions devraient tenir compte de leurs spécificités respectives et des moyens nécessaires pour densifier les villes et réduire l'étalement urbain.

8. INVESTIR DANS LE TRANSPORT COLLECTIF, C'EST 100 % BON POUR LE QUÉBEC !

La conjoncture est des plus favorables au transport collectif. L'urgence d'agir face au réchauffement climatique, la fluctuation du prix du carburant, les problèmes croissants de circulation à Montréal, et la remise en question de la place prépondérante qu'occupe l'auto dans nos sociétés sont autant d'occasions d'affaires pour accroître la clientèle.



Dans son plan d'affaires, la STM prévoit atteindre 420 millions de déplacements d'ici 2020 et éviter ainsi des émissions nettes de 600 000 tonnes de GES (l'équivalent des émissions de 120 000 voitures). Mais si l'on veut opérer un transfert modal plus important en faveur du transport collectif, nous devons aller plus loin que la seule amélioration de l'offre de service afin d'influer significativement sur la demande de transport. C'est pourquoi la Société a retenu un scénario visant un transfert modal de 5%, ce qui représenterait un achalandage annuel de 540 millions de déplacements à la fin de 2019, soit l'évitement de 780 000 tonnes de GES (l'équivalent des émissions de 156 000 autos).

Il faut donc agir directement et de façon importante sur le coût d'utilisation de l'auto pour influencer le comportement des automobilistes. L'ensemble des mesures à prendre (taxe sur l'essence et l'immatriculation, péage métropolitain et autres) doit représenter une contrainte suffisante pour atteindre puis maintenir un transfert modal de 5%. Cela mettrait vraiment en application une approche utilisateur-payeur, et les revenus générés permettraient d'améliorer la qualité et la quantité de l'offre de service. À titre d'exemple, la taxe sur l'essence dans la région métropolitaine de Vancouver dédiée au transport collectif, qui était de 12 cents le litre, augmentera de 25% en janvier 2010 pour passer à 15 cents.

On ne peut concevoir le développement économique, social et environnemental de nos villes et de nos agglomérations au cours des 25 prochaines années sans un redéploiement qualitatif et quantitatif du transport collectif.

Au plan social, le transport collectif permet notamment de déplacer des travailleurs, des gens à faible revenu, des étudiants, des retraités et des ménages non-motorisés. Au plan économique, le transport collectif est bénéfique pour le secteur manufacturier dans la mesure où il génère des milliers d'emplois avec les besoins variés de la Société en termes d'équipements et de matériel roulant (voitures de métro avec Bombardier et bus avec Nova BUS).

Enfin, privilégier ce mode de transport permet de contribuer à la lutte au changement climatique. C'est d'ailleurs dans cette foulée que la STM a mis en place un nouveau positionnement encourageant un vaste mouvement collectif ayant un impact direct et positif sur la qualité de vie de tous les citoyens.

 Il faut investir dans le transport collectif,
car c'est bon pour la société,
c'est bon pour l'économie
et c'est bon pour l'environnement,
les trois dimensions du développement durable.
Au total, c'est 100 % bon pour le Québec! 

- Michel Labrecque

