

Audiences publiques de la Commission de consultation sur l'amélioration de la
mobilité entre Montréal et la Rive-Sud

AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ ENTRE MONTRÉAL ET LA RIVE-SUD

*DES SOLUTIONS FAVORISANT L'ACCESSIBILITÉ,
LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS
ET UN AMÉNAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE*

Mémoire présenté par



VIVRE EN VILLE
REGROUPEMENT QUÉBÉCOIS
POUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN
RURAL ET VILLAGEOIS VIABLE

Avril 2002

Avant-propos

Recherche et rédaction

Pascal Laliberté, chargé de projets, Vivre en Ville

Jérôme Vaillancourt, directeur général, Vivre en Ville

Table des matières

Présentation de Vivre en Ville	4
Résumé.....	5
Introduction	6
1. Pertinence de nouveaux liens routiers entre Montréal et la Rive-Sud	7
1.1 Croissance démographique et économique : Si la tendance se maintient... ..	7
1.2 Équation transport : Plus de route <i>égale</i> plus de congestion	8
1.3 Environnement : Les impacts de la construction d'un lien routier à haute capacité... ..	9
1.3.1 <i>Engagez-vous qu'ils disaient.....</i>	<i>10</i>
1.3.2 <i>Une diminution de la qualité de vie au centre.....</i>	<i>10</i>
1.4 Aménagement : une contribution de plus à l'étalement	11
1.5 Économie : Les coûts socio-économiques et environnementaux des routes et de l'automobile	12
1.5.1 <i>Balance commerciale négative.....</i>	<i>13</i>
1.6 Conclusion	14
2. Alternatives aux liens routiers	15
2.1 Au niveau du transport	16
2.1.1 <i>Les transports collectifs et alternatifs, un investissement durable</i>	<i>16</i>
2.1.2 <i>Création d'une politique de stationnement métropolitaine.....</i>	<i>17</i>
2.2 Au niveau de l'aménagement du territoire.....	18
2.2.1 <i>Les transports collectifs et alternatifs, des outils de développement.....</i>	<i>18</i>
Conclusions.....	20
Bibliographie	21

Présentation de Vivre en Ville

Vivre en Ville, le regroupement québécois pour le développement urbain, rural et villageois viable, œuvre principalement à la sensibilisation des acteurs québécois afin de favoriser l'application des principes du développement durable dans la planification et l'aménagement du territoire. Par des recherches, des outils de formation et des événements, l'équipe de Vivre en Ville stimule l'innovation et participe à l'émergence d'une vision nouvelle du développement des agglomérations québécoises centrée sur les collectivités viables.

Organisme national d'intérêt public, Vivre en Ville a pour mission l'amélioration de la qualité de l'environnement et des milieux de vie urbains par la recherche d'un aménagement du territoire optimal, contribuant au bien-être physique et psychologique des citoyen(ne)s. Ainsi, Vivre en Ville travaille principalement à la mise en œuvre du développement durable des agglomérations par l'intégration des réseaux et modes de transport en commun et alternatifs, l'efficacité énergétique, la mixité des personnes, la création de milieux de vie diversifiés et de qualité, la protection et la revitalisation du patrimoine bâti et naturel, l'accroissement de la présence des végétaux et des espaces verts en milieu urbain, etc.

Vivre en Ville a à son actif l'organisation de trois importants congrès. Le Colloque international *Vers des collectivités viables*, qui s'est tenu en novembre 1999, a réuni près de sept cent personnes. Soixante-cinq conférenciers de plusieurs pays à travers le monde sont venus y présenter de nombreux exemples novateurs en matière de développement viable des agglomérations. Ce colloque a été suivi de deux forums régionaux portant sur le même thème, l'un tenu à Québec également en novembre 1999, et l'autre, nommé *Des villes habitables pour tous*, tenu à Montréal en mai 2000. Ces trois événements ont contribué à éveiller la conscience des intervenants municipaux et à stimuler la communauté sur la nécessité de revoir certaines de nos pratiques d'aménagement urbain et modes de transport.

Depuis près de deux ans, Vivre en Ville élabore une trousse éducative sur les collectivités viables faisant état des meilleures pratiques et se composant d'un guide, d'une série vidéo et d'un CD-Rom. Cette trousse sera disponible en novembre 2002 pour les décideurs, les professionnels, les étudiants et les citoyen(ne)s. Vivre en Ville a aussi débuté, il y a deux ans, une campagne de sensibilisation à la qualité de l'air. Deux outils d'éducation ont été produits, soient *Génie en air* et *Calend'AIR*.

Vivre en Ville a également siégé à trois groupes de travail du Comité interministériel sur les changements climatiques (CICC), soit celui sur les transports, celui sur la sensibilisation de la population et celui sur l'aménagement du territoire.

Résumé

La construction d'une autoroute ou d'un nouveau pont pèse lourd sur le choix de mode de transport d'entreprises pour leurs marchandises ou d'individus pour leurs déplacements, et sur les impacts qu'auront ce choix sur l'économie, la société et l'environnement. La construction d'un lien routier entre Montréal et la Rive-Sud, peu importe son emplacement et sa configuration, encouragera le transport des marchandises et des personnes par les modes les plus énergivores et les plus polluants.

Nous opposons à la construction d'un nouveau lien routier entre Montréal et la Rive-Sud, que ce soit un pont ou un tunnel pour les raisons suivantes. Il n'y a pas de croissance démographique et économique significative en vue, et ce, pour toute la région métropolitaine de Montréal. En ce qui concerne l'environnement, les externalités négatives engendrées par un nouveau lien autoroutier à grande capacité sont considérables. Parmi celles-ci, mentionnons l'augmentation de la circulation, la pollution tous types confondus et l'augmentation du bruit. Les impacts en termes d'aménagement du territoire seront nombreux, surtout en matière d'étalement urbain. De plus, un nouveau lien autoroutier ne fera qu'accroître la dépendance automobile de la population et les coûts que celle-ci comporte.

La dépendance automobile du Québec détourne des fonds publics entraînant une balance commerciale négative et un appauvrissement collectif. Les gouvernements devraient plutôt investir dans des solutions durables et bénéfiques pour l'ensemble de la collectivité, c'est-à-dire dans les systèmes de transports collectifs et alternatifs, dans la création de milieux de vie moins dépendants de l'automobile, dans des mesures suscitant des changements vers une économie moins dépendante du camion, et dans les services à la population comme la santé, l'éducation et la culture.

Par le présent mémoire, Vivre en Ville veut démontrer que les investissements en transports collectifs et alternatifs et favorisant un aménagement du territoire plus dense et une ré-urbanisation sont plus rentables à court, moyen et long termes que les dépenses dans les infrastructures favorisant les déplacements en voiture. Il faut plutôt travailler en amont du problème et tenter de diminuer le transport des marchandises par camion et le transport des personnes en « auto-solo » par des politiques, des règlements et des incitatifs fiscaux encourageant l'utilisation des modes qui s'inscrivent mieux dans l'optique du développement durable.

Une réflexion s'impose sur les choix de nos gouvernements en matière de transport et d'aménagement du territoire. La construction d'un ou de plusieurs ponts entre Montréal, la rive-sud ou la rive-nord s'avère une dépense de fonds publics qui, à long terme, s'avèrera plus coûteuse qu'un investissement dans le transport en commun et dans un aménagement du territoire axé sur l'utilisation des transports collectifs et alternatifs.

Introduction

Les problèmes de congestion chronique sur les ponts entre la Rive-Sud et l'île de Montréal ont amené le gouvernement du Québec à créer la *Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud* chargée d'étudier la pertinence d'un nouveau lien de transport entre la Rive-Sud et l'île de Montréal.

La principale solution proposée pour remédier à ces problèmes a été la construction d'un nouveau pont. Mais suite aux nombreuses protestations des groupes environnementaux et socio-communautaires, dont certains participaient aux ateliers de la Commission, l'ex-Ministre des Transports du Québec M. Guy Chevrette, a mis une croix sur cette idée. La Commission a tout de même poursuivie un travail de consultation qui a permis de clarifier et de débattre de nombreux aspects liés aux transport et à l'aménagement du territoire. De plus, les études qui ont été commandées par la Commission à des experts des domaines du transport, de l'économie, de l'environnement, de la sociologie, de la politique, de l'aménagement et même de l'anthropologie, seront d'une grande utilité pour la poursuite du débat et l'avancement des idées touchant la problématique du transport dans sa globalité.

Même si le projet de pont a été abandonné, il n'en demeure pas moins que cette solution jouit de l'appui d'une bonne partie de la population, particulièrement chez les résidents de la Rive-Sud. Par conséquent, il risque de ressurgir encore comme *la* solution aux problèmes de congestion. Il est donc temps de proposer des alternatives durables en matière de déplacement des personnes et des marchandises et d'aménagement du territoire qui répondent tant aux impératifs économiques qu'à la qualité de vie de la population et à la qualité de l'environnement.

Les projets de liens inter-rives doivent être étudiés plus en profondeur, quant à leurs impacts socio-économique et environnementaux tant à court qu'à long termes. Ces projets doivent être comparés, en terme de bénéfices et de coûts, à ceux de l'implantation d'alternatives.

De plus, un pont prendra tout de même un certain temps à construire. Il faut donc mettre en place des mesures qui auront un impact à court terme, mais aussi des mesures qui seraient plus structurantes et qui auraient des impacts à moyen et long termes.

1. Pertinence de nouveaux liens routiers entre Montréal et la Rive-Sud

La construction d'une autoroute ou d'un nouveau pont pèse lourd sur le choix de mode de transport d'entreprises pour leurs marchandises ou d'individus pour leurs déplacements, et sur les impacts qu'auront ce choix sur l'économie, la société et l'environnement. La construction d'un lien routier entre Montréal et la Rive-Sud, peu importe son emplacement et sa configuration, encouragera le transport des marchandises et des personnes par les modes les plus énergivores et les plus polluants.

Même si le projet de pont a été abandonnée par l'ancien Ministre des Transports du Québec M. Guy Chevrette, il est tout de même important de questionner la pertinence d'un nouveau lien routier entre la Rive-Sud et Montréal. Comme nous l'avons mentionné précédemment, grandes sont les chances de voir ressurgir un projet de pont ou de tunnel, car les problèmes dus à la circulation sont présents. Mais ces problèmes peuvent être solutionnés différemment.

1.1 Croissance démographique et économique : Si la tendance se maintient...

Le Québec, à l'instar des autres pays occidentaux, sera confronté à un vieillissement de sa population dans les années à venir. Une augmentation du nombre de 60 ans et plus (25 % de la population en 2021) correspond, sans croissance démographique, à une diminution de la population active (20-59 ans), donc à une diminution des déplacements domicile-travail, principaux responsables du trafic et de la congestion routière. De plus, de manière générale, les personnes retraitées ont moins besoins de se déplacer, du moins sur de longues distances ou pour des raisons professionnelles. Finalement, l'exode de l'île de Montréal vers les couronnes ralentira, ce qui diminuera la population des banlieues.

Selon le démographe Georges Mathews (2002), « [les hypothèses mènent] [pour] l'ensemble de la région métropolitaine, à une croissance démographique de plus en plus atone, qui n'atteint pas 7 % au cours des vingt prochaines années. Ce phénomène sera visible dans toutes les zones, même dans le scénario de l'exode constant. Avec le scénario le plus probable, ce ralentissement en banlieue sera un peu plus marqué ». Les hypothèses concernant la cohorte d'âge d'où origine la population active, c'est-à-dire celle qui est appelée le plus à se déplacer entre Montréal et la Rive-Sud, parlent de relative stagnation. Toujours selon Mathews, ce groupe « déclinera même sur la Rive-Sud ».

Même son de cloche du côté de la croissance économique : la Rive-Sud va continuer de créer et de conserver des emplois. Elle gardera donc sa position concurrentielle par rapport à Montréal, sans toutefois augmenter sa « part du marché », qui va demeurer autour de 14 % (Martin, 2002). Cependant, il est fort probable qu'un nouveau pont drainera une partie des

activités commerciales et résidentielles de Montréal vers la Rive-Sud, surtout parce que le coût des terrains y est moins élevé, entraînant ainsi une déconcentration des activités et un étalement urbain indésirable.

En somme, pas de croissance démographique et économique significative en vue. Du moins, pas de croissance justifiant des dépenses publiques¹ de l'ordre du milliard pour créer un nouveau lien entre Montréal et la Rive-Sud. Il faut plutôt tenter de bien gérer la lente décroissance démographique qui est déjà entamée. Cela signifie qu'il faut arrêter de développer et de construire de nouvelles infrastructures routières coûteuses. Il faut plutôt investir dans des solutions qui respectent les tendances lourdes aux plans démographique et socio-économique.

1.2 Équation transport : Plus de route égale plus de congestion

La congestion routière a de nombreux impacts négatifs en termes socio-économique et environnemental. Il faut donc tenter de contrer ce problème. Par exemple, la congestion routière a coûté 500 millions à Montréal en 1997 (Les conseillers ADEC, 1997). Une étude réalisée par le *Texas Transportation Institute* (Shrank et Lomax, 2001), pour les départements du Transport (*Departments of Transportation*) de dix États américains, démontre que le total des coûts liés à la congestion routière dans 68 grandes villes américaines se situaient à 78 milliards de dollars américains en 1999, c'est-à-dire 4,5 milliards d'heures d'attente et 6,8 milliards de gallons de pétrole consommés. Mais avant d'intervenir pour régler ce problème, une réflexion s'impose pour mieux comprendre pourquoi les bouchons de circulation se multiplient et s'allongent, non seulement dans la région métropolitaine de Montréal, mais dans la majorité des grandes villes du monde, même si l'on construit de nombreuses routes pour diminuer l'ampleur du problème.

Pour le navetteur (personne se déplaçant de son domicile vers son lieu de travail), un déplacement se situant autour de soixante minutes est acceptable. Quand on augmente la capacité routière et la fluidité, on diminue le temps que le navetteur prend pour parcourir la même distance. Par conséquent, le navetteur, pour le même temps, peut aller s'installer plus loin, souvent parce que le coût des terrains est moins élevé en banlieue et que celle-ci offre des milieux de vie perçus comme plus sécuritaires et agréables que les milieux « urbains ». Donc, l'augmentation de la fluidité par la construction d'une nouvelle autoroute ou l'ajout de nouvelles voies de circulation contribue à l'étalement urbain. Et l'étalement contribue à la congestion, parce que le mode de transport privilégié par les navetteurs choisissant la banlieue comme cadre de vie demeure l'automobile, entre autres, parce que le transport en

¹ Vivre en Ville considère les infrastructures routières comme des dépenses et non comme des investissements. En tenant compte de tous les coûts socio-économiques et environnementaux directs et indirects dont les routes et autoroutes sont responsables, les dépenses dépassent de loin les revenus. Voir la section 1.5 et la deuxième partie pour de plus amples explications.

commun dans ces zones n'arrive pas à compétitionner l'automobile en terme de qualité de la desserte, de confort, de ponctualité, etc.

De plus, la demande induite, c'est-à-dire la demande générée par un accroissement de capacité routière qui permet d'accommoder les automobilistes qui autrement auraient adopté des comportements différents en termes de localisation ou de déplacement (itinéraire, horaire, choix modal), permet d'affirmer que l'intervention ne servira à rien, car l'axe sera saturé à moyen et à long termes.

En effet, plusieurs études démontrent que pour chaque augmentation de 10 % de la capacité routière, il y a de 4,7 % à 12,2 % de plus de congestion routière sur une période variant entre 10 et 15 ans (voir Noland et Lem, 2000; Hansen et Huang, 1997). Conséquence : il faut construire de nouvelles voies ou une nouvelle route, ce qui ne fait que créer de nouveaux problèmes de trafic et de congestion...

Autrement dit, une nouvelle route attire les automobilistes et incite les usagers du transport en commun qui ont la possibilité de se déplacer en voiture à le faire, ce qui ne fait qu'augmenter la circulation routière au lieu de la réduire. Certes, un nouveau pont ou tunnel entre Montréal et la Rive-Sud risque de réduire la congestion à court terme. Mais à moyen et long termes, une telle dépense n'aura servi qu'à accentuer le problème que l'on voulait régler. Selon le Service européen d'information sur le transport local (ELTIS), « [c'est] le cercle vicieux d'une urbanisation mangeuse d'espace et malade de la circulation, où toute infrastructure routière supplémentaire est une incitation à rouler davantage, et n'aboutit qu'à augmenter les encombrements qu'elle est censée supprimer » (www.eltis.org/fr/indexf.htm).

1.3 Environnement : Les impacts de la construction d'un lien routier à haute capacité

La construction d'un lien routier à grande capacité augmentera les niveaux de pollution atmosphérique en milieu urbain et la pollution par le bruit, dont la circulation des véhicules motorisés légers et lourds sont les principaux responsables.

Les principaux polluants atmosphériques émis par la combustion de carburant fossile par les moteurs des voitures et des camions sont le monoxyde de carbone (CO), le dioxyde de carbone (CO₂), l'ozone troposphérique (O₃) et les particules en suspension, à l'origine du smog, et les oxydes nitreux (NO_x).

De manière quantitative, « [un] trajet de 16 kilomètres dans des conditions de faible circulation effectué en 11 minutes génère deux grammes de composés organiques volatils [COV]; le même trajet effectué dans des conditions de circulation intense en 30 minutes générerait sept grammes de COV, soit une augmentation de 250 % des émissions de ce composé. [...] Lorsqu'elle consomme 2 000 litres d'essence en un an, l'automobile moyenne

produit 4 720 kg de CO₂, 186,8 kg de CO, 28 kg de COV et 25,6 kg de NO_x » (Environnement Canada, 1997, pp. 7-8). En 1997, le parc automobile québécois a émis 957 600 tonnes de CO, 13,333 millions de tonnes de CO₂, 93 000 tonnes de COV et 72 200 tonnes de NO_x. Pour leur part, les camions d'origine québécoise ont émis 371 000 tonnes de CO, 13,983 millions de tonnes de CO₂, 43 600 tonnes de COV et 151 300 tonnes de NO_x (MTQ, 2000c, p. 31).

La pollution atmosphérique est à l'origine de l'augmentation des maladies cardio-pulmonaires chez les populations plus sensibles (jeunes et personnes âgées), de la contamination des sols et de l'eau, par la dispersion aérienne des polluants se déposant dans les eaux de ruissellement. On retrouve aussi plusieurs autres polluants comme le cadmium, le plomb, les sels routiers et le manganèse, qui sont tous reconnus pour leurs effets nocifs sur la santé humaine et sur celle des écosystèmes (Laliberté, 2000).

Une hausse du trafic correspond à une hausse des niveaux de bruit. La pollution par le bruit nuit à la qualité de vie, particulièrement dans les milieux urbanisés : « Il est clair qu'un individu exposé à un niveau sonore élevé peut ressentir : des effets physiologiques comme une hausse de tension, un rythme cardiaque accéléré, etc.; des effets comportementaux comme des difficultés d'apprentissage, de conversation, de sommeil; des effets psychologiques comme la tension, le stress, l'anxiété, l'instabilité » (MTQ, 1987, p. 14).

1.3.1 Engagez-vous qu'ils disaient...

Il faut également tenir compte des engagements du Protocole de Kyoto en matière de transport. Les émissions de GES du secteur des transports totalisaient 37 % en 2000 et sont toujours en hausse. Il s'agit du secteur qui émet le plus de GES au Québec. Un nouveau lien routier ne fera qu'augmenter le nombre d'automobiles et de camions sur les routes de la métropole, et par conséquent, les émissions de GES. Il en coûtera donc plus cher pour atteindre les objectifs fixés, soit une réduction de 6 % en-dessous du niveau d'émission de 1990 pour la période 2008-2012. Il y a donc une incohérence entre les objectifs du *Plan d'action québécois sur les changements climatiques*, ceux du *Plan stratégique* du MTQ (pp. 28-29), ceux de la politique environnementale du MTQ et un tel projet.

1.3.2 Une diminution de la qualité de vie au centre

De plus, il faut également tenir compte des impacts négatifs sur le centre-ville de Montréal (quartiers anciens, quartiers centraux). Une augmentation du nombre de navetteurs (automobile et transport par camion) au centre-ville signifie un accroissement du trafic, et par conséquent, une augmentation du bruit et de la pollution, un accroissement du nombre de cases ou un déficit d'espaces de stationnement, ce qui ne fera qu'empirer les problèmes qui sévissent actuellement au cœur de Montréal.

La qualité de vie au centre-ville sera par conséquent grandement diminuée, la circulation automobile étant le facteur qui a le plus de conséquence sur la sécurité et la tranquillité des citoyens. Si le gouvernement veut favoriser un retour au centre-ville, ce n'est pas en construisant un nouveau pont pour mieux en faciliter l'accès pour l'automobile qu'il y arrivera. La ville doit être structurée en fonction de l'humain et non en fonction uniquement de la voiture.

1.4 Aménagement : une contribution de plus à l'étalement

La construction d'un nouveau lien routier entre Montréal et la Rive-Sud et l'amélioration de la fluidité du réseau, contribuant ainsi à l'étalement urbain en permettant une déconcentration des pôles économiques et des espaces urbanisés déjà pourvus en services, tant sur la Rive-Sud que sur l'île de Montréal. De plus, le projet entre en contradiction avec plusieurs orientations et avec le principe de développement durable sur lequel se fonde le *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal* :

- Orientation 1

« *Consolider les zones urbaines existantes et limiter l'urbanisation en périphérie de ces zones aux secteurs qui disposent déjà des infrastructures et des services [...] » (p.76).*

Et l'enjeu suivant lié à l'orientation 1 :

« *Développer le territoire en considérant les infrastructures lourdes de transport en commun comme l'armature principale du développement urbain futur de l'agglomération métropolitaine » (p.76).*

- Orientation 4

« *Réhabiliter et mettre en valeur les quartiers anciens ou vétustes dans un objectif d'amélioration de la qualité de vie, de l'habitat, des équipements et des services collectifs ainsi que du patrimoine urbain et architectural en accordant la priorité au centre de l'agglomération » (p.84).*

- Orientation 6

« *Susciter et soutenir une forme urbaine visant :*

- ▶ *En ce qui a trait au transport des personnes, une utilisation accrue de transport en commun ainsi que des modes non-motorisés et une réduction de l'utilisation de l'automobile;*
- ▶ *En matière de transport des marchandises, l'utilisation optimale du réseau stratégique de transport, le renforcement de la position concurrentielle de Montréal en tant que centre manufacturier et plaque tournante continentale du transport des marchandises;*

► *En ce qui a trait à la desserte des pôles économiques majeurs, un soutien à leur développement par une meilleure intégration des réseaux et des systèmes de transport des personnes et des marchandises » (p.91).*

▪ Orientation 7

« *Assurer la permanence et l'aménagement durable de la zone agricole décrétée en favorisant une mise en valeur optimale du potentiel agricole et agroalimentaire métropolitain, dans une perspective de croissance économique, de création d'emplois et de protection de l'environnement » (p.96).*

Ces orientations concernent l'aménagement efficient du territoire, la consolidation de pôles économiques, l'amélioration de la qualité de vie au centre, l'utilisation accru des modes de transports collectifs et alternatifs à l'automobile, la protection des espaces verts et agricoles. Pour les raisons que nous avons énumérées précédemment (sections 1.1 à 1.3), un nouveau lien routier favorisera vraisemblablement le contraire.

1.5 Économie : Les coûts socio-économiques et environnementaux des routes et de l'automobile

Comme dans le cadre des autres projets concernant le transport routier, un nouveau pont constitue une dépense publique, qui, dans un horizon à moyen et à long termes, sera importante compte tenu entre autres des coûts d'entretien et surtout, des coûts externes (environ le tiers de tous les coûts réunis. Voir Litman, 1999, www.vtpi.org) liés à la pollution et à l'utilisation inefficace des ressources, à la congestion, à l'étalement urbain, au bruit et au stress, aux accidents et aux décès, etc.

Nous pouvons comptabiliser les coûts totaux selon les infrastructures routières ou selon l'automobile. Il faut spécifier que la première façon de compter recoupe la deuxième. Dans un cas comme dans l'autre, nous voulons faire ressortir le fait qu'une route ou qu'une automobile est en réalité plus onéreuse quand on tient compte de tous les coûts (internes et externes, directs et indirects) reliés à sa construction ou à son utilisation.

Selon les infrastructures routières

Prenons le cas du Québec. En 1995, les dépenses du gouvernement québécois dans le système routier s'élevaient à environ 3,7 milliards de dollars. Ce chiffre comprend les coûts d'exploitation et d'entretien du réseau, les subventions pour les réseaux locaux, les indemnités pour les accidents, le financement de 30 % du budget de la Sûreté du Québec, la gestion de la circulation, les immobilisations, le stationnement, l'administration et le contrôle routier (MTQ, 1996, pp. 16-26). Si nous estimons au tiers les montants en coûts externes tel qu'exposés dans le paragraphe précédent, les dépenses totales seulement pour le Québec se chiffraient à près de 5 milliards!

Selon l'utilisation de l'automobile

Les coûts socio-économiques et environnementaux associés à l'utilisation massive et irrationnelle de l'automobile sont importants et ne sont habituellement pas inclus dans les tables comptables. C'est ce que l'on appelle coûts cachés, qui regroupent entre autres les coûts externes mentionnés plus tôt.

« Les frais annuels d'exploitation d'une automobile se rapprochent davantage de 10 000 \$ si on y inclut tous les coûts cachés, par exemple : la construction et l'entretien des routes, le déneigement, le contrôle de la circulation, les services d'urgence, la perte d'impôt fonciers sur les terres devenues des routes [et des espaces de stationnement], les stationnements des entreprises, les parcs de stationnement gratuits des centres commerciaux, les accidents et les soins médicaux connexes, etc. On estime que les automobilistes paient seulement les trois cinquièmes du coût de l'infrastructure des transports. [...] L'entretien de notre réseau routier et autoroutier absorbe 5,5 milliards de dollars de plus par année de recettes fiscales générales » (Environnement Canada, 2000).

Et cela n'inclut pas les frais de santé dus à la pollution atmosphérique et les correctifs relatifs à la lutte aux changements climatiques et aux autres problématiques environnementales et socio-économiques liées à l'utilisation de l'automobile.

1.5.1 Balance commerciale négative

Il faut mentionner que la dépendance automobile de la société québécoise a aussi un coût, en contribuant à maintenir une balance commerciale négative. La construction de routes au détriment des systèmes de transport en commun permet de maintenir un haut degré de dépendance automobile. En achetant des voitures produites aux États-Unis, au Japon et en Europe et du carburant aux différents pays producteurs de pétrole, nous faisons collectivement « sortir » plus de 10 milliards de dollars par année (Bergeron, 1999) au lieu de les réintroduire dans l'économie québécoise.

L'expertise en matière de transport alternatif à l'automobile et d'énergies alternatives existe au Québec. Il suffit de penser à Bombardier, à Alstom, à Nova Bus, à Hydro-Québec. Les transports collectifs et alternatifs représentent des investissements. En misant sur les infrastructures de transport en commun, on générerait plus d'emplois (et de qualité) qu'en misant sur « l'industrie » automobile québécoise, cette dernière se caractérisant plus par les ateliers de mécanique et la vente d'automobiles, de carburant et de pièces que par la production de véhicules neufs.

Ce n'est pas en dépensant dans la construction de routes que les gouvernements vont stimuler l'économie à long terme car il ne s'agit pas d'une expertise « exportable » et synonyme de qualité ou de valeur ajoutée. Les retombées économiques sont sûrement plus payantes collectivement par des investissements dans les transports collectifs et alternatifs que dans le gravier, le béton et les couches d'usure des autoroutes.

1.6 Conclusion

Vivre en Ville s'oppose à l'idée d'un nouveau lien routier automobile (que ce soit un pont ou un tunnel) entre la Rive-Sud et Montréal. Le gouvernement doit par contre investir dans des solutions durables et à long terme, c'est-à-dire améliorer l'offre en transports collectifs et alternatifs et favoriser un aménagement du territoire axées sur les modes alternatifs à l'automobile.

2. Alternatives aux liens routiers

Les transports collectifs et alternatifs possèdent de nombreux avantages : écologiques, économiques et équitables. Ils favorisent un aménagement du territoire efficient et optimal du territoire lorsqu'ils sont utilisés comme outils pour développer ce territoire (Laliberté, 2000). Selon Vivre en Ville, ils faut transformer les dépenses prévues pour l'amélioration de la mobilité entre la Rive-Sud et Montréal en investissements, et ce, par des interventions intégrées qui s'articulent autour des transports collectifs et alternatifs et de l'aménagement du territoire.

En matière d'utilisation du transport en commun, mentionnons que plus du tiers des déplacements entre la Rive-Sud et Montréal sont effectués en transport en commun. De plus, 50 % des ménages de l'île de Montréal ne possèdent pas d'automobile. Favoriser le développement des transports collectifs et leur intégration à l'aménagement et au développement du territoire de l'agglomération montréalaise permettrait de maintenir et même d'augmenter la part modale du transport en commun sur la Rive-Sud et à Montréal.

Il faut revoir notre façon de comparer les investissements pour le transport en commun et les dépenses pour l'automobile. L'analyse compréhensive de Litman, qui englobe, en plus du coût de l'infrastructure, les autres dépenses allant de pair avec la construction d'une autoroute, constitue un excellent point de départ en ce sens.

Encadré 1 Comparaison entre les investissements en transport en commun et les dépenses pour les autoroutes selon les analyses conventionnelle et compréhensive (traduit et adapté de Litman, 1999, p. 26)

Analyse conventionnelle	
Système léger sur rail (SLR)	300 millions \$
Expansion d'une autoroute	<u>250 millions \$</u>
<i>Bénéfices nets pour l'option autoroute</i>	<i>50 millions \$</i>
Analyse compréhensive : les coûts non-inclus pour l'expansion de l'autoroute	
<u>Stationnement</u>	
(3 000 espaces de stationnement urbains au coût moyen de 10 000 \$ chacun)	environ 30 millions \$
<u>Congestion routière</u>	
(3000 véhicules de plus se déplaçant durant 10 miles par jours, 300 jours par année sur les routes durant les heures de pointe, avec un coût moyen de 0,20 \$ par mile, durant 25 ans avec un taux de dépréciation de 7 %)	environ 35 millions \$
<u>Coûts de propriété de l'automobile</u>	
(10 000 \$ par année, contre 500 \$ pour les usagers du transport en commun)	environ 29 millions \$
<u>Bénéfices sociaux et environnementaux</u> (coûts évités en dépollution, soins de santé, étalement urbain, etc.)	Probablement substantiels
<i>Bénéfices nets pour l'option transport en commun</i>	<i>44 millions \$ et plus</i>

Il est important de mentionner que cet encadré n'intègre pas les retombées économiques issues d'une amélioration du pouvoir d'achat des individus privilégiant les transports collectifs et alternatifs et la réinjection d'importantes sommes d'argent dans l'économie québécoise en privilégiant les investissements dans les infrastructures de transport en commun.

Une étude réalisée en 1991 par David A. Aschauer conclut que les investissements dans les transports collectifs sont beaucoup plus rentables à long terme pour l'économie et meilleurs pour la productivité que les sommes dépensées dans les infrastructures routières :

« Within the broad category of transportation spending, the evidence indicates that public transit spending carries more of a potential to stimulate long run economic growth than does highway spending. In turn, the benefit to cost ratios for transit spending in any particular year exceed those for highway spending to a considerable degree. [...] It is evident that transit spending carries over twice the potential to impact productivity as does highway spending » (Aschauer, 1991, p. i).

De même, « [deux] fois plus importantes pour le transport en commun que pour le réseau routier, les retombées du transport en commun sont indubitables en terme de valeur ajouté par emploi. [...] [Les] transports en commun génèrent des recettes commerciales équivalant à des ventes au détail de trois dollars à trois dollars cinquante pour chaque dollar investi – capital et exploitation » (Labriet et Parisien, 1996, p. 13).

Bref, il faut investir dans l'amélioration du transport en commun et des transports alternatifs, favoriser le développement des espaces vacants en zone urbaine et encourager la densification des zones déjà viabilisées, particulièrement le long des corridors de transport en commun. L'application d'une telle stratégie intégratrice s'avère très rentable quant à la fiscalité et l'économie publique. Plus d'une agglomération américaine peut aujourd'hui l'affirmer.

En procédant ainsi, la valeur fiscale ajoutée et les revenus associés contribuent à l'amortissement de l'investissement dans les transports collectifs et alternatifs. Les sommes dépensées en autoroute peuvent-elles être amorties pas des nouvelles entrées fiscales générées par l'ouverture d'un nouvel axe routier? Sûrement pas autant que le transport en commun. Les 50 projets de système léger sur rail (SLR) américains sont là pour le justifier.

2.1 Au niveau du transport

2.1.1 Les transports collectifs et alternatifs, un investissement durable

Avant de construire un nouveau pont, les gouvernements doivent d'abord favoriser les transports collectifs et alternatifs comme solution aux problèmes de congestion. Ils doivent dès maintenant mettre en place les interventions TC proposées dans le *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal* et dans le *Plan stratégique 2001-*

2002-2003 de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) touchant la Rive-Sud, c'est-à-dire le prolongement métro à Longueuil, le SLR sur le boulevard Roland-Therrien, prolongement de la ligne Montréal-Longueuil vers le centre-ville de Montréal, le SLR sur le pont Champlain.

Pour une efficacité à court terme, des mesures de gestion de la demande doivent être mises en oeuvre, comme l'ajout de voies réservées pour les autobus et les covoitureurs (2 passagers et plus) et de stationnements incitatifs, la création de nouveaux programmes-employeurs, une meilleure gestion du stationnement, etc. Pour favoriser l'utilisation du vélo comme moyen de transport, les interventions applicables sont une augmentation du nombre de pistes cyclables dans la région métropolitaine de Montréal, particulièrement sur les ponts, l'installation de support à vélos sur les autobus et la mise en place d'infrastructures à destinations (supports à vélos sécuritaires, casiers, douches, etc.) sur les lieux d'emplois.

Le SLR sur l'estacade du pont Champlain

Vivre en Ville milite depuis de nombreuses années pour l'implantation de SLR dans les grandes agglomérations de la province, particulièrement à Montréal et à Québec. Nous sommes donc en accord avec l'idée d'un SLR entre la Rive-Sud et l'île de Montréal. Par contre, nous nous questionnons sur l'emplacement de la future infrastructure. En effet, nous pensons que l'estacade du pont Champlain n'est peut-être pas l'emplacement idéal pour une telle infrastructure, à cause des coûts supplémentaires que cela occasionneraient pour rendre l'estacade apte à recevoir une ligne de tramway, et surtout, parce que cela libérerait de nouvelles voies au trafic automobile sur le pont Champlain, diminuant ainsi le transfert modal de l'auto-solo vers le SLR.

C'est pourquoi nous suggérons que l'implantation sur les voies réservées au transport en commun directement sur le pont Champlain, soit étudiée plus en profondeur.

2.1.2 Création d'une politique de stationnement métropolitaine

Le stationnement joue un grand rôle dans le choix modal d'un individu, à savoir s'il préfère l'auto ou le transport en commun pour se déplacer. C'est pourquoi une politique de stationnement métropolitaine cohérente et restrictive facilitant le transfert modal de l'automobile vers les transports collectifs et alternatifs doit être mise en oeuvre.

Une étude réalisée en 1996 dans trois villes françaises et trois villes suisses démontre que lorsqu'ils ont un espace de stationnement assuré, les gens utilisent leur automobile dans des proportions très importantes (voir tableau 1). Par contre, lorsque leur place n'est pas assuré, ces proportions diminuent beaucoup, se situant entre 13 % et 53 %.

Tableau 1 – Répartition modale de l’automobile comme choix de mode de déplacement, selon la disponibilité ou non d’un espace de stationnement

	Besançon	Grenoble	Toulouse	Berne	Genève	Lausanne
Stationnement assuré	90 %	94 %	99 %	95 %	93 %	94 %
Stationnement non-assuré	46 %	53 %	41 %	13 %	36 %	35 %

Source : Transport public, juillet-août 1999, p. 29.

Pour une plus grande efficacité, ces mesures doivent faire partie intégrante de mesures en aménagement du territoire favorisant la densité et la mixité des fonctions le long des axes de transport collectif ou près des stations.

2.2 Au niveau de l’aménagement du territoire

2.2.1 Les transports collectifs et alternatifs, des outils de développement

Selon Vivre en Ville, les interventions en matière d’aménagement du territoire se doivent de respecter le principe du développement durable. Il faut donc favoriser la densification près des futures stations de métro et celles du futur SLR (Montréal et Rive-Sud) selon les « cibles de densité résidentielle nette » du *Cadre d’aménagement et orientations gouvernementales de la région métropolitaine de Montréal* (p. 78). Cela aura comme conséquence de permettre aux citoyens de demeurer plus près du transport en commun et ainsi, rendre plus attrayant son utilisation.

Distance d’accès au service de transport en commun (mètres)	Cibles de densité résidentielle nette (logements à l’hectare, hors voies publiques, parcs, etc.)		
	Métro	SLR	Trains/Métrobus
0-250	200	135	75
250-500	150	100	50
500-750	100	65	25
Moyenne	125	80	40

Source : Québec, Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, 2001. *Cadre d’aménagement et orientations gouvernementales*, p. 78.

Il faut recréer dans ces zones de véritables villages urbains (ce que Paul Lewis appelle *transit village*), caractérisés par une mixité des fonctions et des espaces plus conviviaux favorisant les déplacements à pieds, à vélos et en transport en commun. Ces zones articulées autour du concept de *transit-oriented development* (TOD) ont pour objectif de réduire la dépendance à l’automobile et diminuer « l’automobilisation » massive des résidents de la banlieue. Elles sont de plus en plus répandues en Europe, particulièrement en Scandinavie et

sur la Côte ouest américaine et sont applicables dans les agglomérations québécoises. Le TOD met l'humain au cœur du développement, et non l'automobile. Il faut également favoriser la création de secteurs d'emplois denses et mixtes sur la Rive-Sud à proximité des axes de TC pour diminuer le nombre de navetteurs.

Bien que l'étude de Paul Lewis et ses collègues commandée par la Commission apporte quelques critiques sur ces mesures, notamment sur leur réelle efficacité à court terme à réduire les déplacements automobiles, les effets à long terme sont probants. Plusieurs villes agglomérations européennes et américaines peuvent en témoigner. C'est pourquoi les autorités doivent dès maintenant favoriser par diverses politiques et mesures une forme urbaine plus compacte, une plus grande mixité fonctionnelle et sociale, la construction de TOD, un équilibre entre logement et emploi, le contrôle du stationnement et le *traffic calming*, les hypothèques favorisant la localisation près du transport en commun et son utilisation (*location efficient mortgage* (LEM), *commute mortgage*), etc.

Ces mesures permettent de construire la ville sur la ville. Des gains collectifs importants peuvent alors être comptabilisés : des économies d'échelle en développant dans des zones déjà pourvues en services, une optimisation du transport en commun, la création de milieux de vie en ville, la revitalisation de quartiers, l'amélioration de la qualité de vie, l'accroissement de la valeur fiscale collective, la réduction des risques pour la santé et l'environnement, l'effet d'entraînement pour de nouveaux investissements qui accompagneront ce redéveloppement, etc.

Comme le mentionne également l'étude de Lewis, « [...] toutes ces mesures jouent à la marge, mais ensemble elles peuvent faire la différence en améliorant la mobilité et l'accessibilité aux activités et aux emplois. » (Lewis *et al.*, op. cit., p. 47). La quasi-totalité de ces mesures n'ont jamais été utilisées au Québec de manière à générer des gains socio-économiques et environnementaux significatifs. Et pour ceux qui doutent encore de la pertinence de ces mesures, nous pensons qu'il est temps pour une société moderne comme le Québec de penser et de faire de l'aménagement du territoire autrement qu'avec des autoroutes et des espaces de stationnement, des méga-complexes de cinéma et de consommation de masse. Ce modèle de développement axé sur l'automobile a trop souvent montré ses limites. Il est temps de le repenser, d'en utiliser d'autres qui ont fait leurs preuves ailleurs ou encore d'innover et de créer des modes de développement qui nous enrichissent collectivement aux plans économique, social et environnemental.

En conclusion, comme le rappelle Raphaël Fischler (2001), « [les] changements que l'on peut apporter à une forme urbaine doivent avant tout être de nature à augmenter les choix qui s'offrent aux gens en matière de milieux de vie et de modes de déplacements. Au centre comme en périphérie, les automobilistes gagneront eux aussi un cadre de vie plus agréable ». Un nouveau pont ou autre lien routier ne permet pas d'élargir ce choix à la population. Il ne fait que reproduire et encourager un modèle de développement urbain dépassé.

Conclusions

La construction d'un nouveau pont dans la région de Montréal est un danger au sens où elle représente un signal trop clair avantageant une fois de plus l'automobile au dépend des transports collectifs et alternatifs. De même, des routes plus fluides suite à la construction du pont entraîneront des utilisateurs des transports collectifs vers l'automobile et la relocalisation d'entreprises et de résidents en périphérie.

La construction des nombreux ponts et autoroutes est en grande partie une des conséquences du développement de la banlieue dans la région de Montréal, de même que dans toutes les agglomérations québécoises. Ce type de développement doit maintenant céder sa place à un développement axé sur les transports collectifs et alternatifs et sur l'aménagement d'espaces urbains plus sécuritaires, plus conviviaux et plus humains, ce qui correspond à l'antithèse d'un projet de pont ou de tunnel.

Les dépenses dans les infrastructures (auto)routières ne feront que « cannibaliser » les sommes investies dans le développement des transports collectifs et alternatifs. Autrement dit, les investissements en transports collectifs et alternatifs ne donneront pas tous les résultats escomptés et leur pleine valeur s'ils sont accompagnés de dépenses massives pour améliorer le système autoroutier.

Par conséquent, ce n'est pas uniquement le projet de lien autoroutier entre Montréal et la Rive-Sud qui doit être reconsidéré, mais tous les projets autoroutiers du MTQ à la grandeur du Québec par l'adoption d'un plan de gestion des déplacements provincial, tant pour le transport des personnes que pour le transport des marchandises, qui tiendra compte des nouvelles réalités démographiques, économiques, sociales et environnementales, tant au niveau local qu'au niveau global.

Bibliographie

- Aschauer, David A. 1991. *Transportation spending and economic growth. The effects of transit and highway expenditures*. American Public Transit Association, 12 p. (plus annexes).
- Bergeron, Richard. 1999. *Problématique des transports et des changements climatiques au Québec*. Québec : Groupe de travail sur les transports, Mécanisme québécois de concertation sur les changements climatiques, 146 p.
- Environnement Canada. 1997. *Sortons du brouillard. Guide sur la pollution par les transports*. Ottawa : Environnement Canada, 76 p.
- Environnement Canada. 2000. *Le défi du transport au Canada. Des choix sensés pour assainir l'environnement*. Ottawa : Environnement Canada, 4 p.
- Fischler, Raphaël. 2001. *Forme urbaine et mobilité des personnes dans la région de Montréal*. Résumé de l'étude commandée par la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud. 3 p.
- Hansen, Mark et Yuanlin Huang. 1997. « Road supply and traffic in California urban areas ». *Transportation Research A*, vol. 31 no. 3, pp. 205-218.
- Labriet, Maryse et Normand Parisien. 1996. *Transport des personnes : Cap sur l'intermodalité*. Montréal : Transport 2000 Québec, 40 p.
- Laliberté, Pascal. 2000. *Les transports en commun à Montréal : réflexions et pistes de solutions pour un système plus efficace, plus équitable et plus écologique*. Montréal : GRIP Québec-UQAM, 88 p.
- Lewis, Paul, Michel Barcelo et Caroline Larrivée. 2001. *Améliorer la mobilité en aménageant autrement. Examen du potentiel des mesures et stratégie pour améliorer la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud*. Rapport préparé pour la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud. Montréal : Institut d'urbanisme, Université de Montréal, 126 p.
- Litman, Tod. 1999. *Transportation cost analysis. Summary*. Victoria : Victoria Transport Policy Institute, 48 p. En ligne <www.vtpi.org>.
- Martin, Fernand. 2002. *Un scénario de croissance pour la Rive-Sud*. Résumé de l'étude commandée par la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud. 2 p.

- Mathews, Georges. 2002. *Réalisation d'un schéma de croissance démographique pour la région métropolitaine de Montréal*. Résumé de l'étude commandée par la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud. 2 p.
- Noland, Robert B. et Lewison L. Lem. 2000. *Induced travel : A review of recent literature and the implications for transportation and environmental policy*. *European transport Conference 2000*. 40 p. En ligne <http://www.cremtl.qc.ca/PDF/induction_effect.pdf>.
- Québec, Ministère des Affaires municipales et de la Métropole. 2001. *Une vision d'action commune. Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, région métropolitaine de Montréal 2001-2021*. Québec : Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, 82 p. (plus cartes).
- Québec, Ministère de l'Environnement. 2000. *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques*. Québec : Ministère de l'Environnement, 43 p.
- Québec, Ministère des Transports. 1987. *Combattre le bruit de la circulation routière. Techniques d'aménagement et interventions municipales*. Québec : Les publications du Québec, 96 p.
- Québec, Ministère des Transports. 1994. *La politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*. Québec : Ministère des Transports, 12 p.
- Québec, Ministère des Transports. 1994. *Éléments de problématique et fondements de la politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*. Québec : Ministère des Transports, 39 p.
- Québec, Ministère des Transports. 1996. *Le Coût et l'efficacité du système de transport*. Québec : Les publications du Québec, 82 p.
- Québec, Ministère des Transports. 2000a. *Plan stratégique 2001-2004*. Québec : Ministère des Transports, 50 p.
- Québec, Ministère des Transports. 2000b. *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal. Pour une décongestion durable*. Québec : Ministère des Transports, 82 p. (plus cartes).
- Québec, Ministère des Transports. 2000c. *Recueil de données statistiques*. Québec : Ministère des Transports, 35 p.
- Shrank, David et Tim Lomax. 2001. *The 2001 urban mobility report*. College Station : Texas Transportation Institute, 57 p. En ligne <<http://mobility.tamu.edu>>.