

ÉCOFISCALITE ET TRANSPORTS DURABLES : UN MARIAGE DE RAISON



RÉSUMÉ

Du mémoire sur le Plan de transport de Montréal
déposé à :

La Commission du conseil municipal du 22 août
La Commission du conseil d'agglomération du 29 août 2007



Par Jean-François Lefebvre, Juste Rajaonson
et Valentina Poch

Pour le *Groupe de recherche appliquée en macroécologie*
(GRAME)

Les auteurs

M. Jean-François Lefebvre est doctorant en études urbaines à l'UQAM. Détenteur d'une maîtrise en économie (UQAM, 1994), il œuvre depuis près de 20 ans sur des enjeux liés aux enjeux énergétiques, au transport et à l'étalement urbain et a été respectivement président, puis directeur du Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME)

M. Juste Rajaonson, détient un baccalauréat en géographie environnementale spécialisée. Il est maintenant analyste en énergie et environnement au GRAME.

Mme Valentina Poch, directrice du GRAME, est bachelière en biologie et détient une maîtrise en Aménagement du territoire et développement régional.

Résumé

*Une vision sans plan n'est qu'un rêve,
Un plan sans vision se révèle une corvée,
Une vision avec un plan... peut changer le monde.*

texte adapté de la Déclaration du mont Abu¹

Le présent mémoire constitue la contribution du Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) à l'évaluation du projet de Plan de transport déposé par la ville de Montréal. Il vise à analyser celui-ci dans une perspective macroécologique.

L'atteinte des objectifs du Protocole de Kyoto implique obligatoirement des efforts de réductions dans tous les secteurs et est, clairement, incompatible avec une poursuite de la croissance des émissions observée dans le secteur des transports. Sans compter les nombreux autres coûts socio-économiques et environnementaux qui découlent de notre dépendance face à un mode de transports particulièrement polluant et énergivore, et qui accapare une part disproportionnée de l'espace public, l'automobile.

Pourtant, les gains technologiques importants des dernières décennies auraient dû permettre une réduction drastique de l'impact des véhicules. Mais les gains découlant des améliorations sur le plan des émissions et de la consommation ont été annihilés par la croissance du parc de véhicules, par l'augmentation des distances parcourues ainsi que par la popularité accrue des VUS.

Une approche gagnante implique d'œuvrer simultanément sur ce que nous appelons les trois dimensions de l'efficacité énergétique : réduire les émissions par kilomètre parcourue, diminuer la consommation d'énergie par kilomètre parcourue et finalement, la dernière mais non la moindre, abaisser les distances parcourues.

Considérée sous un autre angle, cette approche implique de favoriser la réduction des besoins en déplacement, le transfert modal vers les transports collectifs et les transports actifs et finalement l'amélioration de l'efficacité énergétique du parc de véhicules. Si les mesures permettant d'atteindre le dernier objectif relèvent surtout du ressort des gouvernements provincial et fédéral (modulation des frais d'immatriculation et système de redevances-remises en fonction de l'efficacité énergétique des véhicules), les deux premiers doivent être au cœur de toute stratégie de transport municipale. C'est clairement le cas avec le présent Plan :

« Le Plan propose, d'abord et avant tout, un choix ambitieux et stimulant : celui d'investir massivement dans le développement des modes alternatifs à l'auto, soit le transport en commun, le covoiturage, l'autopartage, la gestion de la demande et les modes actifs comme la marche et le vélo. »²

L'objectif du gouvernement doit clairement être de rechercher les choix permettant de maximiser les bénéfices sociaux. Beaucoup d'intervenants, même ceux qui partagent des points de vue diamétralement opposés sur le projet de Plan, se réclament aussi, fondamentalement, des mêmes objectifs. Mais la perspective de leur analyse peut différer sensiblement.

Le GRAME présente une perspective macroécologique sur les effets des choix d'aménagement. Il démontre d'abord que l'étalement urbain induit, en lui-même, une hausse spectaculaire du gaspillage énergétique tout en impliquant des coûts sociaux, environnementaux et économiques substantiels. Certains de ces coûts se reflètent directement sur les finances publiques, alors que d'autres sont tout simplement légués aux prochaines générations.

Conscients de cette réalité, des dirigeants dans plusieurs villes à travers le monde (dont Vienne, Genève, Strasbourg, et maintes autres) ont eu le courage de remplacer la construction autoroutière par un

¹ Diversification de l'économie de l'Ouest Canada (2006) "La ville habitable, initiative de région durable"
http://www.wd.gc.ca/ced/wuf/livable/5a_f.asp

² Ville de Montréal (2007) Réinventer Montréal, Plan de transport 2007, Document de consultation, p. 9.

cocktail comprenant une meilleure planification de l'aménagement du territoire, le développement du transport en commun, particulièrement avec des tramways ultramodernes et, dans certains cas, dont Londres - l'utilisation du péage routier, non comme justification à un développement inacceptable mais justement afin de gérer la demande en transport.

Dans le présent document, le GRAME attire entre autre l'attention sur l'exemple de Vancouver qui a réussi à améliorer substantiellement son bilan environnemental, en restreignant le développement autoroutier, en améliorant les transports collectifs et en favorisant les nouveaux aménagements résidentiels près des zones centrales. Et finalement, par celui de Londres, le GRAME rapporte comment une stratégie cohérente visant l'internalisation des coûts des véhicules peut amener de tels bénéfices qu'elle pourrait s'imposer politiquement.

Les recommandations du GRAME sur le Plan de transport de Montréal

Le GRAME appuie les 21 chantiers proposés dans le Plan de transport, sous réserve des recommandations proposées dans les paragraphes suivants. Il doit être appliqué en tenant compte de la nécessité de gérer la congestion (notamment via la tarification) et de favoriser la densification urbaine, mais aussi d'atteindre les objectifs suivants :

1. Adopter des objectifs chiffrés de réduction de l'usage et de la possession de véhicules

Au cours des deux dernières décennies, près de 75 % de la hausse du revenu disponible des ménages n'a servi qu'à financer des dépenses accrues liées à l'automobile (hausse du taux de motorisation, véhicules plus gros, moteurs plus puissants). Permettre aux ménages de se départir d'un véhicule représenterait un gain financier en termes de revenu disponible beaucoup plus important que le fait d'en réduire seulement l'utilisation (par exemple en le laissant à un stationnement incitatif). Le Plan doit être bonifié en y intégrant des objectifs chiffrés de réduction de l'usage et de la possession de véhicules. L'appui à l'autopartage va clairement dans le sens de favoriser la réduction de la possession de véhicules. Le développement de taxis collectifs visant à rabattre la clientèle vers les infrastructures lourdes de transports en commun pourrait être un complément intéressant aux stationnement incitatifs.

2. Maintenir l'opposition au prolongement de l'autoroute 25 et favoriser les solutions alternatives

Non seulement le prolongement de l'autoroute 25 et la construction d'un nouveau pont au-dessus de la rivière des Prairies augmentera les émissions de gaz à effet de serre de manière substantielle, mais l'incitation à utiliser l'automobile jumelée à la relance de l'étalement urbain que ce projet induira favoriseront de nouveau la congestion routière.

3. Développer un réseau étendu de tramway et rendre prioritaire l'axe vers l'ouest

Il faut aménager un réseau de tramway plus étendu que ce que prévoit l'actuel plan de transport, avec un objectif d'une centaine de kilomètres de ligne dans une première phase. Une ligne pourrait partir vers l'ouest en circulant sur le boulevard Maisonneuve, jusqu'à Lachine-Dorval, tandis que des trolleybus seraient fortement recommandés à Lasalle et dans l'arrondissement du même nom.

Mais par dessus tout, la ligne de tramway Lachine-Dorval (annexe I) devrait être considérée comme prioritaire, car elle pourrait être intégrée comme une des principales mesures de mitigation des travaux de réfection de l'échangeur Turcot. En utilisant des axes nécessitant des travaux moindre que les lignes

actuellement considérées comme prioritaires³, elle impliquerait des coûts bien moindre pour une amélioration sensible de la desserte non seulement des populations locales mais de toutes celles de l'ouest de l'île qui seront affectées par les travaux de l'échangeur Turcot.

Le Plan devrait être modifié en intégrant cet axe comme prioritaire.

4. Transformer la Ligne bleu en tramway sous-terrain et de surface

Il faudrait réaliser une étude sérieuse sur la possibilité de remplacer les wagons de métro par des tramways dans la ligne bleu, avec possibilité de prolonger la ligne en surface. Une telle ligne profiterait de "trains" plus petits opérants avec une fréquences fortement accrue, ce qui réduirait les temps d'attente et en augmenterait la fréquentation. Le prolongement en surface réduirait sensiblement les coûts d'implantation. L'option tramway sous-terrain demeure valable même si la société optait pour le prolongement sous-terrain de la ligne bleu.⁴

5. Pas de métro mais un tramway éventuel pour Laval

Laval demande le prolongement de son nouveau métro. Nous questionnons le caractère prioritaire de cette proposition. Il faut d'abord envisager une ligne de tramway, laquelle impliquerait un ratio gains de nouveaux utilisateurs beaucoup plus élevés relativement à l'ampleur de l'investissement. Il faut également s'assurer que tout développement d'infrastructures en banlieue ne vienne favoriser l'étalement urbain.

6. Favoriser une diversification de l'offre de transports publics

Il est illogique qu'au royaume de l'hydroélectricité on n'envisage nul part des trolleybus, lesquels devraient être un complément et non un remplacement des lignes de tramway, tout en pouvant profiter du système d'alimentation électrique de ces derniers. Les taxibus, autobus articulés, et différents format de tramway pourraient aussi avoir leur place. Le plan devrait au moins accroître l'ouverture pour ces options.

7. Péages routiers et taxes régionales sur le stationnement : pour une juste combinaison d'écotaxes servant à financer les investissements requis

La mise en œuvre du Plan de transport de Vancouver a été permise par le financement découlant d'une hausse de 12 cents de la taxe sur l'essence. Dans le contexte politique actuel, anticiper une hausse de cette ampleur nous semble peu vraisemblable au Québec, du moins à court terme. La Ville n'aura tout simplement pas le choix d'utiliser les outils de financement sur laquelle elle a juridiction : péage routier et taxe sur le stationnement. Ceux-ci ont toutefois l'avantage d'offrir les moyens de gestion de la demande très sophistiquée, qui permettent de réduire certains impacts des véhicules, dont la congestion, de manière très ciblée. Il reste à optimiser la configuration de ces instruments afin de maximiser leur acceptabilité sociale et de réduire leurs effets pervers potentiels, notamment sur certains commerces locaux.

8. Taxer les véhicules énergivores et amorcer une réforme écologique de la fiscalité

Les gouvernements fédéral et provincial devront être invités à améliorer leurs incitatifs économiques visant à accroître les rendements énergétiques des parcs de véhicules (système fédéral de redevances-remises sur l'achat des véhicules et modulation des frais d'immatriculation selon les rendements énergétiques des véhicules). Pour que ceux-ci deviennent de véritables incitatifs dépassant le niveau relativement symbolique, des recettes nettes substantielles devront être collectées. Une partie de celles-ci devrait appuyer le développement des transports collectifs. Une autre partie devrait être redistribuée aux contribuables sous forme de réduction des taxes traditionnelles, dans le cadre d'une réforme écologique de la fiscalité.

³ Les études préliminaires prévoient le passage du tramway par la rue Victoria, à l'arrondissement de Lachine, et par le quartier Saint-Pierre jusqu'au métro Vendôme en passant par le boulevard Maisonneuve (voir mémoire déposé par PABECO, Inc. sur le Plan de transport de la ville de Montréal, 2007)

⁴ Voir le mémoire de Forum-Jeunesse de l'île de Montréal déposé au BAPE le 9 juin 2005 sur le Prolongement de l'A25 <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/autoroute25/documents/DM36.pdf> (consulté le 14 août 2007)

9. Adopter des choix d'urbanisme cohérents avec un développement équitable et durable

Cela implique plusieurs enjeux, dont la protection des terres zonées vertes, le développement prioritaire près des grands axes de transports collectifs et le développement d'une politique obligeant les promoteurs immobiliers à intégrer 20 % de logements sociaux (dont des coopératives) dans leurs développements résidentiels.

10. Appliquer les limites de vitesse avec des photo-radars et les voies à contre-sens

L'instauration de photo-radar sur certaines voies rapides, à l'instar de la France, serait le moyen le plus efficace pour faire respecter les limites de vitesses actuelles et réduire le nombre et la gravité des accidents. Contrairement à Montréal, ville de sens uniques, Vancouver a notamment misé sur la circulation à double sens, en démontrant, preuve à l'appui, que cette approche incitait avec succès les automobilistes à ralentir. La mesure devrait être proposée au niveau local. Cette approche devrait être intégrée aux autres mesures d'apaisement de la circulation susceptibles d'être proposées aux résidents dès que, suite à une plainte, une évaluation démontrerait effectivement une vitesse de circulation trop élevée, à l'instar de l'approche adoptée par la ville de Vancouver.⁵

11. Encourager une culture de respect des passages piétons

Le Plan a déjà comme objectif d'« Assurer le respect des passages piétons et des piétons aux intersections »⁶, ce que nous appuyons sans réserve. Nous proposons une surveillance rigoureuse et soutenue des passages piétons. Nous suggérons que soit envisagée et évaluée la possibilité que des caméra-vidéos mobiles puissent être installées sur un certain nombre de passages piétons. Non seulement des contraventions seraient imposées aux conducteurs irrespectueux et dangereux, mais on pourrait même imaginer récompenser des automobilistes au dossier de conduite sans tache qui se seraient montrés particulièrement courtois.

12. Offrir des « cool ride »

Toronto commence à offrir des « cool ride », avec des véhicules climatisés.⁷ Cette option a l'avantage d'accorder un attrait additionnel pour le transport collectif durant la période où ses taux d'utilisation sont les plus bas et pour les déplacements pour fins de loisirs. Différentes options doivent être envisagées, en considérant que la climatisation des nouveaux tramways pourrait toutefois s'avérer moins dispendieuse que la climatisation de l'ensemble du parc d'autobus, tout en desservant une clientèle importante. La mesure doit être considérée dans le contexte du réchauffement climatique et de la hausse, moyenne de l'ampleur des canicules appréhendées.

13. Favoriser l'émergence de nouvelles technologies

Les péages routiers et les frais de stationnement pourraient être modulés afin d'offrir un rabais pour certaines technologies faiblement émettrices, particulièrement les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables.

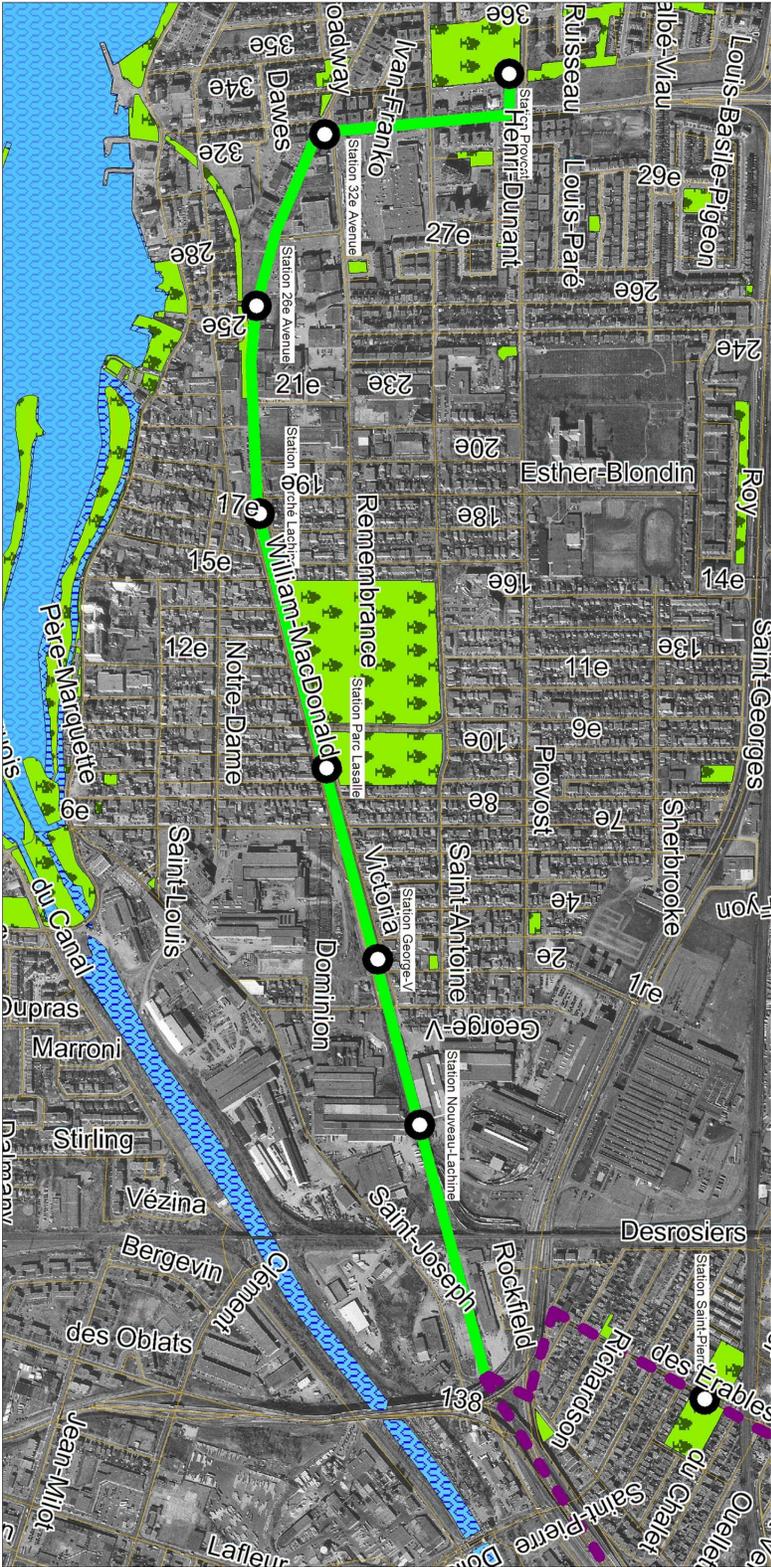
14. Limiter l'option biocarburants à des sources reconnues comme ayant un impact mineur sur l'agriculture et sur l'environnement

La Société de transport de Montréal (STM) annonçait récemment qu'à partir de 2008 ses 1 600 autobus rouleraient au « biodiesel ». Le GRAME s'interroge sur la valeur réelle de cette option, considérant notamment l'impact environnemental très grand (incluant la réduction de production agricole qui aurait pu servir à la production alimentaire) et l'inefficacité relative du biodiesel (en terme de réduction des émissions de GES), particulièrement si celui-ci est produit à partir de maïs. Au royaume de l'hydroélectricité, on devrait miser surtout et avant tout sur l'électrification d'une partie du parc de véhicules des transports publics (incluant certes les tramways, mais aussi les trolley-bus).

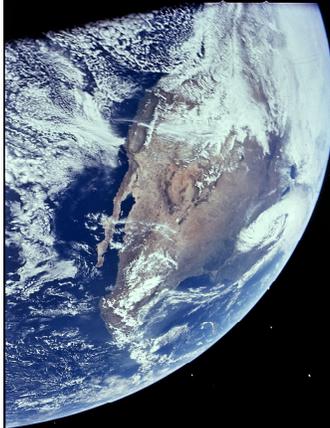
⁵ David Rawsthorne, Ing., ville de Vancouver, conférence présentée à l'UQAM le 31 mai 2007.

⁶ Ville de Montréal, 2007, op. cit., p. 80.

⁷ http://www.ctv.ca/servlet/ArticleNews/story/CTVNews/20060726/ttc_ac_060726, site consulté le 2 août 2007.



Le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME)



Fondé en 1989, le GRAME est une ONG bas ée à Montréal.

Sa mission est d'œuvrer à la promotion du développement durable en tenant notamment compte du long terme et des enjeux globaux, dont celui des changements climatiques, par la promotion des énergies renouvelables, des transports durables, de l'efficacité énergétique et de l'utilisation d'incitatifs économiques en gestion de l'environnement.



800, Sherbrooke, bureau 213

Arrondissement Lachine, Montréal (Qc) H8S 1H2

Tél. : (514) 634-7205 Téléc.: (514) 634-7204

Courriel : energie@grame.org

www.grame.org