

Consultation publique sur le financement
du transport en commun dans le Grand Montréal

Investir dans le transport collectif pour construire le Grand Montréal de 2031

Des décennies de sous-financement à rattraper

Mémoire présenté à la
Communauté métropolitaine de Montréal
dans le cadre de la
Consultation publique sur le financement du transport en commun

par



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

Avril 2012

Recherche et rédaction

Philippe Cousineau-Morin

– *Chargé de politique et dossiers, Vivre en Ville*

Jeanne Robin

– *Directrice générale adjointe, Vivre en Ville*

Christian Savard

– *Directeur général, Vivre en Ville*

Coordination

Jeanne Robin

Christian Savard

Présentation

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 l'urbanisme et l'aménagement du territoire. Par des recherches, des projets de démonstration et d'accompagnement, des outils de formation et des événements, Vivre en Ville stimule l'innovation et participe au développement de collectivités viables, à l'échelle du bâtiment, de la rue, du quartier et de l'agglomération.

Organisme national d'intérêt public fondé en 1994, Vivre en Ville a pour mission l'amélioration de la qualité de l'environnement et des milieux de vie par la recherche d'un aménagement du territoire optimal, contribuant au bien-être physique et psychologique des citoyens.

Vivre en Ville contribue au débat public par sa participation à des colloques, à des audiences ou à des consultations publiques, ainsi que par la réalisation de projets d'amélioration de la qualité de vie, inspirés d'expériences internationales et appliqués tant à l'échelle des agglomérations et des quartiers urbains, que des villages et des milieux ruraux.

Table des matières

Présentation.....	iii
Vivre en Ville	iii
Éviter les pièges qui mèneront (encore) au statu quo.....	1
Débats de modes : mode de transport, mode de financement.....	1
Le région de Montréal doit se mobiliser	2
23 milliards en 10 ans : un investissement nécessaire et légitime	3
Du rattrapage nécessaire	3
Atteindre les objectifs de financement, peu importe le choix des sources	4
Nos choix de transport façonnent la ville	6
Les autoroutes, moteur de l'étalement et de l'éparpillement urbain	6
Vers des collectivités viables : les transports collectifs pour redéfinir nos milieux de vie.....	6
Les transports collectifs pour structurer la région métropolitaine de Montréal.....	7
Éviter la guerre des choix technologiques : le bon mode au bon endroit.....	7
Du métro au bus, transporter des gens, construire une ville.....	8
Le site propre comme dénominateur commun.....	9
Au-delà de la gestion de l'heure de pointe.....	9
Reprendre le contrôle sur notre territoire, l'urbanisme au service du transport collectif.....	10
De la mobilité à l'accessibilité	10
Changer dans nos têtes pour changer nos politiques publiques.....	12
Redevenir fiers du transport collectif.....	12
Viser des cibles ambitieuses.....	12
Le Grand Montréal, une clé dans l'atteinte des objectifs du Québec.....	13
Arrêter de subventionner l'étalement urbain	13
Ne pas créer deux Montréal.....	14
Clarifier les priorités	14
Renoncer à tout projet de développement de la capacité routière	15
Parler d'une seule voix	15
Et si le PMAD changeait quelque chose finalement?	17
Bibliographie.....	18

Éviter les pièges qui mèneront (encore) au *statu quo*

Comme plusieurs organisations environnementales québécoises, Vivre en Ville est un enfant du Sommet de Rio dont nous fêtons cette année le 20^e anniversaire. Ainsi, depuis le milieu des années 1990, l'organisation a participé, à tous les paliers de gouvernement, à des dizaines de consultations qui touchaient de près ou de loin le développement des transports collectifs. Pourtant, malgré le fait que les conclusions de ces consultations aillent dans la vaste majorité des cas dans le sens d'un développement important du transport collectif, force est de constater que celui-ci est toujours aussi sous-financé et que peu de projets structurants ont vu le jour depuis.

Qu'est-ce qui explique cette situation? Évidemment, au premier chef, la domination de la culture automobile, autant chez les citoyens que chez les décideurs, constitue un obstacle majeur au développement du transport collectif. Pour plusieurs, celui-ci est un mal nécessaire qui sert à déplacer ceux qui n'ont pas accès à une voiture ou qui permet d'enlever quelques autos sur nos routes lors des heures de pointe.

Toutefois, avec la montée de la conscience environnementale, l'augmentation des coûts du pétrole et l'affaiblissement de la valeur symbolique de l'objet-voiture chez la jeune génération, la culture automobile devient de moins en moins dominante. Pourtant, on ne sent pas les choses sur le point de bouger.

Débats de modes : mode de transport, mode de financement

Selon nous, une partie de l'immobilisme qui freine le développement du transport collectif au Québec provient du fait que les défenseurs du transport collectif, déjà trop peu nombreux, finissent souvent par se diviser en joute argumentaire fratricide sur les modes de transport à privilégier et sur les modes de financement à instaurer. Pendant ce temps, nos villes continuent de s'étaler, grâce à des autoroutes toujours plus larges qui vont toujours plus loin, avec toutes les conséquences économiques, sociales et environnementales qui accompagnent notre dépendance à l'auto.

Si nous privilégions, dans l'immédiat, la taxe sur l'essence au péage, c'est tout simplement parce que la première nous permettra de lever de l'argent plus rapidement!

Pour Vivre en Ville, cette situation a assez duré. Nous avons déjà trop perdu de temps : il y a urgence d'agir. Même si nous avons un éclairage à apporter sur le choix des modes de transport et de financement, nous croyons par-dessus tout qu'il est temps de favoriser, dès maintenant, les scénarios qui permettront de bouger vite, car on peut constater, à la lumière de ce qui se fait ailleurs, qu'il n'existe de toute manière pas de recette parfaite.

Ainsi, si nous privilégions, dans l'immédiat, la taxe sur l'essence au péage – sans exclure ce dernier à long terme –, c'est tout simplement parce que la première nous permettra de lever de l'argent plus rapidement! Au lieu d'opposer le bus au tramway ou au métro, nous croyons qu'il faut favoriser les projets les plus aboutis. Évidemment, cette approche ne doit pas nous soustraire à l'obligation de faire des choix éclairés appuyés par l'expertise, mais gardons-nous toutefois de faire de l'attente éternelle du mieux, l'ennemi du bien. Les divergences entre experts constituent trop souvent l'excuse trop commode des décideurs qui ne croient pas au transport collectif.

La deuxième partie de notre mémoire tente d'établir un certain nombre de principes qui pourraient constituer une forme de dénominateur commun, un certain nombre de lignes à ne pas franchir. Plus souvent qu'autrement, nous recommandons justement de ne pas établir de ligne. Évitions un dogmatisme qui nous paralyserait.

À titre d'exemple, si on étudie l'histoire récente, plusieurs acteurs s'accordent pour dire que le prolongement du métro vers Laval par la branche Est de la ligne orange n'était pas la priorité. Mais aujourd'hui, peut-on dire que ce projet est un échec? Peut-on dire qu'il est inutile? La région de Vancouver a opté pour la taxe sur l'essence pour assurer le financement de ses infrastructures de transport; est-elle beaucoup moins admirable que si elle avait choisi la voie du péage?

Le région de Montréal doit se mobiliser

Pour Vivre en Ville, à rechercher, colloque après colloque, consultation après consultation, LA solution parfaite, nous risquons de nous enfoncer dans le statu quo. Aujourd'hui, l'urgence pour la région montréalaise est de se mobiliser fermement et durablement pour le développement et le financement du transport collectif. C'est ce choix, essentiel à la compétitivité de la métropole et la qualité de vie de ses citoyens, qui doit être entendu, ici comme à Québec.

Le Grand Montréal doit se mobiliser et demander, clairement et sans réserve, un financement adéquat et rapide pour un développement massif du transport collectif pour l'ensemble de la région.

Cet appel s'adresse particulièrement à ceux qui croient vraiment au transport collectif : nous ne sommes pas si loin de changer la norme sociale en faveur de la mobilité durable, ne perdons pas le momentum. Le Grand Montréal doit se mobiliser et demander, clairement et sans réserve, un financement adéquat et rapide pour un développement massif du transport collectif pour l'ensemble de la région.

23 milliards en 10 ans : un investissement nécessaire et légitime

Le développement de collectivités viables au Québec passe par des investissements massifs dans l'offre de transport collectif. Loin d'être un caprice, du gaspillage ou une opération cosmétique, ces investissements sont une nécessité. Leurs retombées nombreuses pour l'économie du Québec, la santé des Québécois, l'amélioration de la qualité de leurs milieux de vie et la protection de leur environnement naturel seront, nous n'en doutons pas, à la hauteur des efforts déployés.

En ce sens, investir 23 milliards en maintien et développement des réseaux de transport collectif d'ici 2020 dans la grande région de Montréal apparaît comme tout à fait légitime.

Du rattrapage nécessaire

Dans la région de Montréal comme ailleurs au Québec, les réseaux de transport collectif souffrent d'un sous-investissement chronique depuis plusieurs décennies. Si la Politique québécoise du transport collectif (MTQ, 2006) est venue à point soutenir l'augmentation de l'offre de service, les immobilisations pâtiennent encore d'un cadre financier insuffisant. Les besoins sont colossaux, d'une part, pour maintenir les actifs des réseaux de transport collectif et d'autre part, pour repasser en mode « développement ».

Les investissements prévus par l'État québécois en transport collectif, en moyenne de 590 millions par année entre 2010 et 2015, sont à comparer au budget annuel moyen de 3,4 milliards de dollars accordés au réseau routier (Gouvernement du Québec, 2011, p. 105). Le budget annuel moyen du transport routier a d'ailleurs plus que triplé entre les périodes 1994-2002 et 2003-2014 (MTQ, 2010) : preuve que des budgets peuvent être trouvés quand la volonté est présente.

Vivre en Ville estime que pour atteindre un objectif de réduction de 20 % du kilométrage parcouru en voiture, le Québec doit viser un doublement de la part modale du transport collectif à l'horizon 2030. Il est indispensable pour cela de doubler au minimum l'offre de transport. En 2006, les actifs des infrastructures et équipements de transport collectif du Québec étaient évalués à environ 17 milliards de dollars (MTQ, 2006). Pour doubler l'offre, il sera donc nécessaire, d'ici 2030, d'investir au moins 20 milliards de dollars dans de nouvelles infrastructures, tout en maintenant les actifs actuels, soit des investissements annuels d'environ deux milliards par année pendant 20 ans à l'échelle du Québec.

À l'échelle de la Communauté métropolitaine de Montréal, au regard de la croissance démographique attendue et des projets sur la table, l'évaluation des besoins de 23 milliards présentée par la CMM apparaît donc amplement justifiée.

Atteindre les objectifs de financement, peu importe le choix des sources

Vivre en Ville est membre de TRANSIT, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec. L'organisation fait donc siennes les propositions de TRANSIT en matière de pistes de financement¹.

Vivre en Ville tient cependant, au préalable, à souligner l'importance d'investir dans les transports collectifs, peu importe l'origine des sources de financement. Les réseaux de transport collectif sont un actif pour l'ensemble de la société québécoise et leur développement aura des retombées positives dans de nombreux aspects de la société. Vivre en Ville observe que dans le cadre du Plan québécois des infrastructures, les budgets consacrés au réseau routier ont été plusieurs fois multipliés en quelques années, et que la question des principes de financement de cette opération ne s'est alors pas posée. Vivre en Ville appelle donc en priorité à un virage dans la façon de considérer les investissements en transport collectif.

Immobilisations : un objectif de 23 milliards

TRANSIT estime que les budgets actuellement consentis par les autorités municipales, le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral s'avèrent aujourd'hui insuffisants pour assurer le financement du PMAD. Tout comme la CMM, TRANSIT évalue à quelque 1,7 milliard de dollars le déficit annuel, à l'horizon 2020, des paliers municipaux et québécois au seul chapitre du service de dette correspondant aux investissements de 23 milliards de dollars identifiés au PMAD.

Afin de combler les parts respectives des autorités municipales et du gouvernement du Québec TRANSIT recommande tout d'abord à la Commission :

- + D'identifier des sources de financement au niveau régional, québécois et fédéral permettant la mise en œuvre du volet transports collectifs du PMAD.
- + D'exercer les représentations nécessaires afin d'obtenir ces financements de la part des gouvernements du Québec et du Canada.

Financement du gouvernement du Québec

En raison des règles encadrant le financement des infrastructures de transports collectifs au Québec, TRANSIT considère que le gros de l'effort permettant la mise en œuvre du PMAD devra provenir du gouvernement du Québec. Le gouvernement du Québec est lui-même conscient de l'insuffisance des ressources financières qu'il consacre aux transports collectifs.

TRANSIT propose un rééquilibrage des enveloppes budgétaires au sein du FORT, 30% devant dorénavant être consacrés aux transports collectifs.

Afin de lui permettre de s'acquitter de ses obligations qui s'élèvent à 1,4 milliard de dollars par année à l'horizon 2020, et de pouvoir soutenir le développement de l'offre de service, TRANSIT propose que la CMM demande au gouvernement du Québec de mettre en œuvre rapidement une série de mesures :

- + Un rééquilibrage des enveloppes budgétaires au sein du FORT, 30% devant dorénavant être consacrés aux transports collectifs.
- + Une augmentation des contributions au FORT, notamment à travers l'augmentation de 5 cents / litre de la taxe sur l'essence.

¹ L'argumentaire ci-après s'inspire du mémoire de TRANSIT « Financer les transports collectifs dans le Grand Montréal » (2012).

- + Une augmentation des revenus du Fonds Vert à partir d'une augmentation de la redevance sur les hydrocarbures et, éventuellement, des revenus tirés du marché du carbone, ces revenus devant atteindre un milliard de dollars à l'horizon 2020.
- + L'annonce dès cette année de la mise en place de péages sur le réseau routier supérieur en 2015.

Financement régional

Bien que l'assiette fiscale municipale soit actuellement considérée, à juste titre, comme limitée, TRANSIT identifie un nombre intéressant de sources pouvant combler les besoins financiers du Grand Montréal de 299 millions de dollars par année au chapitre des immobilisations. TRANSIT a choisi de présenter deux scénarios distincts :

- + Une augmentation des revenus tirés de sources existantes, notamment l'élargissement de la taxe sur les stationnements et les droits d'immatriculation à l'échelle du Grand Montréal.

ou

- + Une taxe régionale sur l'essence de 5 cents le litre, à laquelle devront s'ajouter des éléments de la première option.

Financement fédéral

TRANSIT estime qu'il est temps que le gouvernement fédéral s'implique davantage dans le financement des transports collectifs au Canada. Celui-ci contribue pour une très petite partie du financement des sociétés de transport de la région métropolitaine de Montréal. D'autre part, TRANSIT s'étonne de constater que ni le Grand Montréal, ni le gouvernement du Québec ne se sont prévalus des programmes fédéraux de soutien aux infrastructures municipales pour financer une partie de leurs projets de développement de transports collectifs. TRANSIT recommande à la CMM de proposer un plus grand soutien financier de la part du gouvernement fédéral :

- + Demander au gouvernement fédéral la mise en place d'un cadre stratégique visant un financement stable, récurrent et prévisible au profit des transports collectifs.
- + Demander au gouvernement fédéral le versement de la deuxième moitié de la taxe fédérale sur l'essence au profit des transports collectifs.
- + Utilisation, par le Grand Montréal et le gouvernement du Québec, du Fonds Chantiers Canada au profit des projets de transports collectifs.

Synthèse des propositions de sources de financement

Tableau : Financement du déficit annuel du service de dette des immobilisations en transports collectifs (2020)

Manque à gagner	Gouvernement du Québec	Organismes de transport et villes
Recherché	1 431,6	299,3
Rééquilibrage FORT	> 200	
Taxe essence québécoise	600	
Péage	En complément	
Droits d'immatriculation et de stationnement régionaux		161
Taxe essence métropolitaine 5 cents		170
Fonds permanent fédéral de la taxe sur l'essence		175
Fonds Chantiers Canada	En complément	En complément

- source Forum URBA 2015 (UQAM) et calculs TRANSIT

Tableau : Financement du surcoût d'exploitation en transports collectifs (2020)

Fonds Vert (redevance sur les hydrocarbures et marché du carbone)	670
---	-----

- source TRANSIT

Nos choix de transport façonnent la ville

«Le réseau routier est fait de sorte que plus les distances sont grandes, plus l'automobile est rapide et efficace, poussant les gens à aller habiter toujours plus loin, là où les autres modes de transport sont de moins en moins performants.»

Genre-Grandpierre, Cyrille (2007). Des « réseaux lents » contre la dépendance automobile ?

Les réseaux de transport façonnent les villes et conditionnent la mobilité de leurs habitants. L'histoire du développement de nos villes est intimement liée à nos modes de déplacement. Ainsi, des premières décennies du XX^e siècle jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, l'expansion urbaine s'est faite au rythme du développement des modes de transport motorisés, essentiellement collectifs : le chemin de fer, le tramway – et, marginalement, la voiture. Les formes urbaines qui en ont résulté sont adaptées aux déplacements actifs et collectifs, perméables et plutôt efficaces en matière d'utilisation du territoire : îlots compacts, développement centré sur les grands axes de circulation traditionnels, densité de population relativement élevée, mixité des fonctions, trame de rue majoritairement orthogonale. C'est la ville des quartiers anciens et de plusieurs premières couronnes de banlieue.

À partir des années 60-70, la généralisation de l'automobile vient modifier de façon drastique l'urbanisation.

Les autoroutes, moteur de l'étalement et de l'éparpillement urbain

Les investissements colossaux que nous avons fait dans le développement des réseaux autoroutiers urbains et périurbains soutiennent l'étalement et l'éparpillement urbain, la motorisation des déplacements et la congestion. Ce cercle vicieux est soutenu par l'établissement progressif des emplois et surtout des commerces à proximité du réseau autoroutier. Les pôles commerciaux de quartier disparaissent au profit des grandes surfaces : la distribution des biens s'est adaptée à l'évolution de la mobilité. Cette séparation des fonctions contribue à l'étalement et à l'éparpillement urbain.

Au fur et à mesure que nos villes s'adaptent à la voiture, elles deviennent de moins en moins compatibles avec les autres modes de transport.

Au fur et à mesure que nos villes s'adaptent à la voiture, elles deviennent de moins en moins compatibles avec les autres modes de transport qui, pour être efficaces, ont besoin d'une certaine compacité, autant en terme de densité que de diversité des services et commerces.

Au final, les autoroutes construisent invariablement, à moins d'une gestion très serrée de l'aménagement urbain, des villes étalées, dépendantes de l'auto, bref, nos banlieues traditionnelles.

Vers des collectivités viables : les transports collectifs pour redéfinir nos milieux de vie

Tout comme les autoroutes ont joué un rôle important dans le développement des premières puis des deuxièmes couronnes de banlieue, les transports collectifs peuvent et doivent jouer le même rôle

pour favoriser un virage vers un aménagement durable du territoire au Québec et dans le Grand Montréal.

Une collectivité viable, c'est construire des quartiers adaptés à la marche, des milieux de vie complets et bien reliés entre eux par des réseaux performants de transport collectif. Une collectivité viable protégera les terres agricoles. Une métropole viable renforcera les cœurs de village, de quartier, favorisera la vitalité économique et les interactions sociales sur l'ensemble du territoire.

Pour assurer la mobilité de tous, tout en développant des milieux cohérents, compacts et de qualité, il est indispensable de miser sur les transports collectifs.

La mobilité axée sur l'automobile est notamment très coûteuse en espace. Les autoroutes, les échangeurs, les boulevards, les stationnements allongent les distances autant qu'ils prétendent réduire les temps de parcours. Pour assurer la mobilité de tous, tout en développant des milieux cohérents, compacts et de qualité, il est indispensable de miser sur les transports collectifs. Construire des collectivités viables ne pourra se faire qu'à travers le choix du transport collectif.

Les transports collectifs pour structurer la région métropolitaine de Montréal

La structuration du territoire selon les axes de transport collectif a pour effet d'accroître l'accessibilité à l'échelle de la région, en réduisant les distances entre les lieux d'habitation, d'emplois, de services et des axes de transport collectif. Il en ressort notamment une efficacité accrue du marché du travail et de la consommation, puisque les entreprises bénéficient d'une meilleure accessibilité pour leurs employés et leurs clientèles, et que la diminution du temps improductif dû à la congestion automobile signifie une plus grande productivité des travailleurs.

Chaque mode a ses avantages : l'autobus, sa flexibilité, le métro, son effet structurant, le tramway, son insertion douce en milieu urbain, le train de banlieue, sa grande capacité et sa rapidité.

Il est impossible d'assurer partout le même service de transport collectif pour des raisons de rentabilité et d'adéquation entre l'offre et la demande. La solution réside plutôt dans le développement d'un réseau hiérarchisé, qui allie des lignes structurantes de transport collectif, alimentées par des parcours locaux ou intermédiaires.

Établir un véritable plan de transport collectif pour la Rive-Nord

Vivre en Ville déplore la quasi-absence de réseau de transport en commun métropolitain structurant dans la couronne Nord de la CMM. La carte 7 (CMM, 2011, p.60) du PMAD expose cette réalité, qui témoigne de la difficulté d'orienter les futurs projets résidentiels autour du transport collectif. Le développement structuré de la couronne Nord passe par la création de nouveaux axes de transport collectif, parallèlement à la création de pôles d'activités.

À titre d'exemple, comment les 35 000 (!) nouveaux habitants que la Ville de Terrebonne compte recevoir dans le projet Urbanova vont-ils se déplacer ? Le PMAD ne peut pas se permettre d'être silencieux sur la desserte de 35 000 personnes.

Vivre en Ville (2011) « Et si le PMAD ne changeait (presque) rien ? »

Éviter la guerre des choix technologiques : le bon mode au bon endroit

Les besoins de transport sont variés, les caractéristiques des milieux à desservir sont distinctes et les solutions sont multiples : Vivre en Ville est d'avis qu'en matière de transport collectif, il faut se garder de mettre tous ses œufs dans le même panier. Chaque mode a ses avantages : l'autobus, sa flexibilité, le métro, son effet structurant, le tramway, son insertion douce en milieu urbain, le train de banlieue,

sa grande capacité et sa rapidité, etc. Cette diversité doit être utilisée pour maximiser l'efficacité et l'attractivité du réseau de transport collectif dans son ensemble.

Les vertus du bus sont-elles sous-estimées? Probablement. Il manque d'ailleurs de projets de Busway dans la région de Montréal, particulièrement dans les premières banlieues et les couronnes. Le métro est-il trop cher? Pas du tout! Son effet à long terme sur le développement de la ville fait en sorte que cet investissement vaut la peine.

Pourquoi, en matière de transport collectif, faudrait-il toujours se tourner vers la solution la moins chère, trop souvent au détriment de la qualité du service?

Rappelons que, dans le routier, il n'y a jamais d'hésitation sur la taille des infrastructures : la conception des autoroutes implique presque toujours un surdimensionnement initial pour assurer la résilience de l'infrastructure à long terme. Pourquoi, en matière de transport collectif, faudrait-il toujours se tourner vers la solution la moins chère, trop souvent au détriment de la qualité du service?

Busway : une solution miracle?

Certains acteurs voudraient implanter à large échelle au Québec des technologies qui ont eu ailleurs des retombées positives. Ainsi, les systèmes de bus à haut niveau de service en site propre (busway) sont souvent présentés comme aussi efficaces qu'un métro, pour un coût moindre. Si ces solutions de transport ont démontré leur efficacité dans d'autres contextes urbains, souvent sud-américains ou asiatiques, cela n'en fait pas des solutions miracles adaptés à tous les besoins.

Pour atteindre une capacité équivalente à celle d'un métro (24 000 passagers par heure), un Busway articulé (120 passagers) devrait avoir une fréquence de passage de 200 bus à l'heure, soit un bus toutes les 18 secondes. On conçoit que ce rythme est adapté à une autoroute ou à un parkway, mais coexisterait mal avec une activité riveraine en ville. La question de l'attractivité du transport collectif ne se pose par ailleurs pas avec la même acuité selon le niveau de richesse de la population desservie, et, en particulier, le taux de motorisation.

Du métro au bus, transporter des gens, construire une ville

En matière de développement des transports collectifs, deux visions s'affrontent trop souvent. La première priorise le fait de transporter un maximum de gens, la deuxième préconise d'utiliser le transport collectif pour stimuler le développement immobilier. Pour caricaturer ces deux approches, la première veut plus de bus partout pour toucher le plus de gens possible, la deuxième veut amener le métro en plein champ pour favoriser la construction de tours à condo.

Le transport collectif, c'est 50% de transport, 50% d'urbanisme.

Encore une fois, nous croyons qu'une approche équilibrée doit prévaloir. Plus exactement, nous croyons que le transport collectif, c'est 50% de transport, 50% d'urbanisme. Ainsi, nous croyons qu'à terme, il faut viser que la vaste majorité des foyers de la région métropolitaine soit à proximité de marche d'un service de bus avec une fréquence minimum de 15 minutes. C'est à ce niveau de service que les gens commencent à considérer le transport collectif comme vraiment attrayant.

Toutefois, l'ampleur démographique et géographique du Grand Montréal, exige, sur certains axes traversant les secteurs les plus denses, les véritables modes lourds que sont le métro et le tramway. La région métropolitaine est de trop grande taille pour être structurée autour de réseaux de bus, fussent-ils à haut niveau de service. Croire cela serait l'équivalent de prétendre qu'on a construit les banlieues autour de routes de campagne. Non, tout comme l'autoroute a fait la banlieue dépendante de l'auto, ce sont les modes lourds de transport collectif qui ont déjà fait et qui feront la ville de la mobilité durable.

Le site propre comme dénominateur commun

Le transport collectif en site propre, un système qui utilise un espace lui étant exclusif, bénéficie d'une efficacité supérieure à la circulation automobile, en raison de la fluidité prévisible du réseau. Le métro, le train, le tramway et le busway en sont des exemples. Ils sont plus efficaces que les lignes d'autobus traditionnelles et même que les voies réservées : ils sont plus rapides, plus fiables et ont une plus grande capacité. Pour ces raisons, le transport collectif en site propre est plus à même de susciter un transfert modal chez les automobilistes (Équiterre et Vivre en Ville, 2011).

Longueuil : l'occasion de redéployer les transports pour le XXI^e siècle

Le prolongement de la ligne de métro jaune à Longueuil, à l'étude, a le potentiel de faire œuvre d'exemple. La trame urbaine et la densité actuelle à Longueuil sont en effet adéquates pour le déploiement d'un mode de transport lourd, complémentaire aux modes de surface et aux déplacements locaux dans les quartiers concernés. De plus, Longueuil est à très courte distance du centre de la métropole; bien plus courte que d'autres quartiers où se rend déjà le métro.

Le prolongement de la ligne jaune est aussi en parfaite adéquation avec divers objectifs sociétaux et environnementaux visés à travers le développement de collectivités viables. Soulignons que les investissements requis par le prolongement de cette ligne de métro restent modestes, comparés aux budgets consentis dans le financement des réseaux autoroutiers dans la grande région de Montréal.

Au-delà de la gestion de l'heure de pointe

Bien que le transport en commun représente un outil efficace d'atténuation de la congestion automobile, il existe des effets pervers à concevoir les réseaux selon ce seul critère. Cette logique commande de concentrer l'essentiel du service aux heures de pointe sur les artères congestionnées pour faciliter les déplacements pendulaires des travailleurs, y compris des automobilistes, qui en sont des bénéficiaires indirects.

Pour diminuer la motorisation des ménages, l'offre de service doit se déployer sur l'ensemble du territoire, sur 24 heures.

Cette organisation orientée sur les heures de pointe se révèle par contre peu attrayante pour les déplacements qui ne sont pas effectués vers les grands centres d'emplois ou pour les clientèles ayant des horaires atypiques. Ainsi, les usagers d'un réseau de transport collectif basé sur les heures de pointe doivent conserver une voiture pour leurs autres déplacements, ce qui réduit les gains environnementaux, économiques et urbanistiques associés à la mobilité durable. Certaines clientèles qui n'ont pas accès à la voiture se voient également privées de leur droit à la mobilité et limitées dans leurs activités.

Pour permettre le développement d'un mode de vie basé sur les transports collectifs et diminuer la motorisation des ménages, l'offre de service doit se déployer sur l'ensemble du territoire, sur 24 heures, afin de permettre que l'essentiel des déplacements puissent être effectués sans le recours à la voiture. Le transport collectif doit pouvoir s'insérer dans l'ensemble de notre vie, pas juste de 6h à 9h et de 15h à 18h!

Reprendre le contrôle sur notre territoire, l'urbanisme au service du transport collectif

Une relation dynamique lie la forme que prend l'aménagement du territoire et le mode de transport privilégié par la population. La supériorité de l'automobile sur les autres modes de déplacement s'explique en grande partie par l'organisation du territoire².

Plus les activités sont éparpillées, plus il devient difficile d'en assurer une desserte adéquate en transport collectif.

L'aménagement du territoire contribue à rendre plus compétitifs les modes de transport collectifs et actifs. Les développements axés sur le transport collectif, des trames de rues perméables, une densité compatible avec une desserte performante en transport collectif vont favoriser le transfert des déplacements motorisés individuels vers des modes moins énergivores. Inversement, des quartiers enclavés où les services sont situés aux abords des autoroutes rendraient illusoire tout effort de transfert vers le transport collectif et les transports actifs.

L'étalement urbain fait aussi en sorte de rendre beaucoup plus coûteux le développement d'un système de transport collectif. Plus les activités sont éparpillées, plus il devient difficile d'en assurer une desserte adéquate en transport collectif.

L'offre de transport collectif dans un contexte urbain et interurbain peu adaptés

Selon l'Association québécoise du transport urbain du Québec, la transformation du cadre bâti et en particulier, la baisse des densités, la ségrégation des fonctions et la multiplication des pôles compliquent l'organisation des services de transport collectif. Il est ainsi plus difficile de mettre en place un service régulier et efficace dans le contexte des périphéries québécoises, où les générateurs d'affluence sont séparés des zones résidentielles et où la configuration des rues ne privilégie ni le transport actif jusqu'aux arrêts de transport collectif ni l'implantation régulière des lignes d'autobus. L'ATUQ estime ainsi que «les possibilités de développement de l'offre en transport collectif dépendent directement du contexte urbain.»

ATUQ. Association du transport urbain du Québec (2010). «La contribution des sociétés de transport en commun au développement durable».

Les choix d'aménagement peuvent diminuer le recours aux déplacements motorisés. À l'inverse, la poursuite de l'étalement urbain et des secteurs peu denses et monofonctionnels contribueraient à accroître la dépendance à la voiture individuelle.

De la mobilité à l'accessibilité

Les transports ne sont pas une fin en soi, mais bien un des moyens nous permettant de réaliser les activités nécessaires au fonctionnement de la société québécoise, à sa productivité et à sa qualité de vie. La première exigence d'une collectivité viable est d'assurer à tous l'accès aux biens et aux services, afin de permettre leur contribution à la vie économique et sociale. Une partie de la réponse à cette exigence réside certes dans la gestion de l'offre de transport : construire un métro, aménager un trottoir, élargir une autoroute, etc. Mais en amont, il est crucial de considérer ce qui est à l'origine des besoins de déplacement, à savoir le mode d'utilisation du territoire et la localisation des activités.

Depuis des décennies, on a fait reposer l'accès aux activités principalement sur l'efficacité des déplacements automobiles. De fait, les activités et équipements attracteurs des villes contemporaines ne cherchent plus à tirer profit de la structure urbaine ou à offrir un environnement de qualité à leurs usagers, mais plutôt à bénéficier de la meilleure accessibilité automobile possible.

² Cet argumentaire s'inspire de Vivre en Ville (2009) « Le développement urbain viable au cœur de la stratégie québécoise de réduction des émissions de GES » et de Vivre en Ville et Équiterre (2011) « Changer de direction »

Il est crucial de repenser le mode de développement de nos collectivités pour qu'elles favorisent, non pas la plus grande fluidité automobile possible, mais le meilleur accès, pour tous, aux activités.

Il est crucial de repenser le mode de développement de nos collectivités pour qu'elles favorisent, non pas la plus grande fluidité automobile possible, mais le meilleur accès, pour tous, aux activités économiques, sociales et culturelles, selon un principe d'efficacité basé d'une part sur l'optimisation des transports – grâce au transport collectif – et d'autre part sur l'aménagement du territoire et le développement de milieux de vie complets.

Changer dans nos têtes pour changer nos politiques publiques

Redevenir fiers du transport collectif

Réaliser le programme de développement des transports collectifs dans la grande région de Montréal exigera audace, ténacité et réalisme. Pour mettre en œuvre ce chantier, la Communauté métropolitaine et ses partenaires devront faire preuve d'une volonté solide et durable. Ce ne sera possible qu'à la condition qu'ils aient faits leurs quelques prérequis³.

De bons systèmes de transport collectif sont nécessaires au bon fonctionnement de la société québécoise, au même titre que les routes, le système de santé et le système éducatif.

Le discours actuel tend à présenter les budgets consacrés aux autoroutes comme un investissement et ceux dédiés au transport collectif comme une dépense. Il est impératif de changer de perspective. Les décideurs doivent cesser de considérer trop souvent le transport collectif comme un mal nécessaire, destiné aux jeunes, aux pauvres et à quelques convaincus.

De bons systèmes de transport collectif sont nécessaires au bon fonctionnement de la société québécoise, au même titre que les routes, le système de santé, le système éducatif, etc. Le ministre des Transports devrait exprimer la même fierté en inaugurant une ligne de tramway qu'une portion d'autoroute.

Vers une tournée d'inauguration annuelle?

Chaque année, le ministre des Transports et les élus gouvernementaux effectuent une tournée des régions québécoises pour annoncer les budgets alloués au développement et à la réfection du réseau routier principal. C'est l'occasion pour le gouvernement de faire valoir les retombées locales de ses investissements et de signifier ses priorités en matière de transport. Pourquoi ne pas organiser le même type de tournée pour les transports collectifs?

Les annonces en transports collectifs sont actuellement présentées comme des « subventions », alors qu'elles ne le sont pas davantage que les dépenses routières. Il serait intéressant de présenter les retombées économiques très avantageuses des projets de transports collectifs, notamment en matière d'emplois, et leur contribution à l'atteinte des objectifs de compétitivité économique, de qualité de vie, d'amélioration de l'efficacité des déplacements. Les projets structurants de transport collectif pourraient faire la fierté de la population et des décideurs locaux, au même titre que les autres investissements d'intérêt général.

Viser des cibles ambitieuses

Le PMAD de la CMM propose d'augmenter la part modale du transport collectif à l'heure de pointe du matin de 25 à 30% d'ici 2021, et à 35% en 2030. De l'avis de Vivre en Ville, il est nécessaire de viser, à l'horizon 2030, une cible encore plus ambitieuse, et pas seulement à l'heure de pointe.

³ Ces prérequis ont été présentés par Vivre en Ville et Équiterre dans (2011) « Changer de direction » et par Vivre en Ville dans son mémoire « Et si le PMAD ne changeait (presque) rien ? » (2011)

Vivre en Ville propose de doubler, d'ici 2030, la part modale des transports collectifs et actifs au Québec. Pour atteindre cette cible, il sera nécessaire d'agir d'une part sur l'offre de transport : les équipements de transport collectif et actif et ceux dédiés aux déplacements motorisés (circulation et stationnement), et d'autre part sur les besoins de déplacement (notamment par les choix de mode de développement urbain et de localisation des services).

Le Grand Montréal, une clé dans l'atteinte des objectifs du Québec

Dans les quartiers centraux de la région de Montréal, le kilométrage moyen parcouru chaque année en automobile par les résidents est beaucoup plus faible que la moyenne québécoise, qu'il contribue à faire baisser. Cette situation enviable (qui permet notamment aux Montréalais d'économiser collectivement des millions chaque année) est due à la très bonne desserte en transports collectifs et à un aménagement du territoire cohérent et efficace. La région métropolitaine ne devrait toutefois pas s'endormir sur ses lauriers mais au contraire, miser sur cet avantage comparatif et travailler à l'étendre à d'autres secteurs de la région.

Il est illusoire de penser atteindre l'objectif québécois de réduction du kilométrage parcouru sans améliorer considérablement le bilan de la métropole.

Soulignons que Montréal et sa région représentent près de la moitié de population du Québec : il est illusoire de penser atteindre l'objectif québécois de réduction du kilométrage parcouru sans améliorer considérablement le bilan de la métropole. Qui plus est, équiper en systèmes de transport collectif aussi efficaces l'autre moitié du Québec représenterait, en raison de la dispersion de la population et du grand nombre de pôles à desservir, des coûts sans commune mesure avec le financement nécessaire à la réalisation des projets de transport collectif dans la région de Montréal.

Arrêter de subventionner l'étalement urbain

La mise en place d'un aménagement durable du territoire soutenant un virage en matière de mobilité passe aussi par une révision des politiques publiques et de la fiscalité municipale. Il est urgent, en particulier, de réviser la répartition actuelle des responsabilités financières quant au développement des infrastructures de transport. La répartition des responsabilités et le système de financement des infrastructures de transport font en sorte qu'il est plus rentable, pour une ville, de se développer selon une mobilité axée sur un système autoroutier que sur le transport collectif.

Il est plus rentable, pour une ville, de se développer selon une mobilité axée sur un système autoroutier que sur le transport collectif.

Actuellement, une ville qui fait le choix du transport collectif assumera une part importante des coûts de transport de ses habitants : 50 % des coûts d'immobilisation – dans le cas des bus – et 40 % des coûts d'opération. Au contraire, si elle développe un quartier à proximité d'une autoroute, tout sera à la charge de l'ensemble des contribuables du Québec : construction, entretien, déneigement, élargissement de l'autoroute et nouvelle bretelle d'accès au besoin. Il est donc plus rentable, pour une ville, de se développer selon une mobilité axée sur un système autoroutier que sur le transport collectif, alors que ce mode de développement nous coûte collectivement plus cher. Tant que les municipalités n'assumeront pas l'ensemble des coûts de leur développement, il est illusoire de croire que leurs choix seront efficaces.

Il est par ailleurs essentiel de permettre et d'inciter les municipalités à adapter les frais municipaux (par des taxes ou des tarifs) aux coûts réels de l'utilisation des services et des infrastructures, selon la localisation et les impacts des nouveaux développements.

Ne pas créer deux Montréal

Pour Vivre en Ville, la priorité est de réinvestir massivement dans le développement des réseaux de transport collectif, quelles que soient les sources de financement privilégiées. Il est toutefois primordial d'éviter de créer un régime à deux vitesses en matière de taxes, qu'il s'agisse de taxe sur le stationnement ou sur les carburants, de péage autoroutier ou de taxes foncières⁴.

Il serait extrêmement dommageable de mettre un place un système de péage uniquement sur les ponts vers Montréal. Pourquoi les résidents de Longueuil qui vont magasiner à Montréal devraient-ils payer un droit de péage, alors que ceux qui iraient au DIX-30 n'en paieraient pas?

Une application géographique segmentée des taxes aurait trois conséquences majeures.

- + Tout d'abord, nous savons que la croissance démographique se fait de plus en plus dans les couronnes. Pour inverser la tendance, il est donc indispensable de se pencher sur leur cas, sous peine de relative inefficacité des mesures. Les gains possibles dans les quartiers centraux seraient, sans cela, annulés par une fuite en avant dans la périphérie.
- + D'autre part, l'implantation de taxes spécifiques à Montréal risquerait d'avoir un effet non souhaité sur sa vitalité économique qui contribuerait à l'étalement urbain.
- + Enfin, l'application de taxes à visée éducative uniquement à Montréal constituerait une flagrante iniquité fiscale. Il ne serait pas acceptable que les résidents de la ville centre paient pour les coûts du mode de développement des municipalités des couronnes, tandis que les résidents de celles-ci en sont exemptés.

Cette mise en garde vaut pour plusieurs des sources de financement proposées dans la partie précédente :

- › Taxe sur les stationnements
- › Droits d'immatriculation
- › Taxe sur l'essence
- › Péages sur le réseau routier supérieur

Toutes ces sources de financement devront être appliquées à l'échelle du grand Montréal. En particulier, il serait extrêmement dommageable de mettre un place un système de péage uniquement sur les ponts vers Montréal. Un tel système aurait notamment pour conséquence de nuire à l'activité économique (en particulier commerciale) de Montréal. Pourquoi les résidents de Longueuil qui vont magasiner à Montréal devraient-ils payer un droit de péage, alors que ceux qui iraient au DIX-30 n'en paieraient pas?

Clarifier les priorités

Il ne sera pas possible de développer à la fois les réseaux routiers et les réseaux de transport collectif, de façon massive. C'est une question de priorité et d'énergie politique, une question d'utilisation de l'espace et de mode d'occupation du territoire, une question de financement disponible. Il faut choisir, et, pour Vivre en Ville, le choix est clair. Pour prendre le virage de la mobilité durable et atteindre les objectifs que la Communauté métropolitaine de Montréal s'est fixés dans son PMAD, c'est le transport collectif qu'il faut prioriser⁵.

⁴ Cette mise en garde a été formulée par Vivre en Ville et Équiterre dans (2011) « Changer de direction » et par Vivre en Ville dans son mémoire « Et si le PMAD ne changeait (presque) rien ? » (2011)

⁵ Cette mise en garde a été formulée par Vivre en Ville dans son mémoire « Et si le PMAD ne changeait (presque) rien ? » (2011)

Si le PMAD fait montre d'une volonté de développer le transport collectif, le choix en faveur de la mobilité durable n'est encore pas assez clairement établi. La multitude de projets autoroutiers identifiés au PMAD et l'objectif de « compléter » le réseau routier font en sorte que la CMM semble vouloir développer l'offre de transport à la fois en transport collectif et en routier.

Il ne sera pas possible de développer à la fois les réseaux routiers et les réseaux de transport collectif, de façon massive. C'est une question de priorité et d'énergie politique.

Dans un contexte où les ressources sont limitées et où on peine déjà à entretenir convenablement les réseaux de transport existants, il est illusoire de penser pouvoir réaliser l'ensemble des projets présentés dans le PMAD en transport collectif (p. 126) et en transport routier (p. 137).

En s'abstenant de faire un choix entre les projets, la CMM laisse carte blanche aux gouvernements supérieurs pour déterminer les priorités en matière d'investissements. Et l'histoire a montré que le MTQ ne choisit pas volontiers de développer le transport collectif au détriment de l'augmentation de la capacité routière. Il faut un signal politique et de planification sans équivoque, il faut se positionner clairement entre la page 126 et la page 137!

Renoncer à tout projet de développement de la capacité routière

Il nous semble périlleux de parler de complétion du réseau routier, alors qu'il a été démontré que l'offre de voies rapides entraîne l'étalement urbain et stimulera, tôt ou tard, une nouvelle demande de voies. Les projets routiers listés dans le PMAD ne répondent pas, essentiellement, à des objectifs de développement économique de la communauté métropolitaine, mais plutôt à des besoins ponctuels de décongestion des axes servant au navettage aux heures de pointe. L'inefficacité de l'augmentation de la capacité routière pour réduire la congestion à long terme a pourtant été démontrée.

Le réseau routier doit bénéficier de sommes pour son entretien et le maintien en état de ses infrastructures, et non pour son développement.

Selon Vivre en Ville, le réseau routier doit bénéficier de sommes pour son entretien et le maintien en état de ses infrastructures, et non pour son développement.

Un réseau routier à maturité

Les problèmes de saturation du réseau routier supérieur dans les régions métropolitaines ne sont pas le fait des déplacements interurbains mais sont directement liés à son utilisation pour les déplacements de navettage. Pour désengorger ce réseau, l'État a traditionnellement répondu par l'augmentation de la capacité routière. Ce faisant, il soutient l'étalement urbain qui génère une augmentation du débit de circulation, aboutissant à terme à une nouvelle situation de congestion.

Nous proposons de mettre un terme aux dépenses dans l'augmentation de la capacité routière en milieu urbain et périurbain. Les efforts financiers et techniques devraient se concentrer sur l'entretien du réseau existant et non plus à une augmentation de sa capacité.

Vivre en Ville et Équiterre (2011) « Changer de direction ».

Parler d'une seule voix

La gouvernance métropolitaine est un dossier complexe et un débat politiquement chargé que la région de Montréal, appuyée par le gouvernement, n'aura pas le choix d'ouvrir en profondeur. À cette occasion, il sera indispensable d'aborder la question de la coordination des transports à l'échelle métropolitaine : 1) entre les autorités responsables des transports collectifs; 2) entre les autorités responsables des transports collectifs et les autorités responsables des transports routiers; 3) entre les autorités locales et les autorités provinciales et fédérales en matière de transport.

À notre avis, par exemple, la multiplicité des acteurs en transport collectif (sociétés et organismes de transport, villes, AMT) explique en partie le fait que les projets de transport collectif accouchent plus difficilement que ceux de transport routier, qui sont pilotés d'une main de maître par un seul acteur principal, le ministère des Transports du Québec.

Et si le PMAD changeait quelque chose finalement?

En octobre, dernier, lors des consultations sur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement, Vivre en Ville déposait un mémoire au titre provocateur : *Et si le PMAD ne changeait (presque) rien?* En effet, selon nous, le PMAD était, et reste, à plusieurs égards, très limité dans sa capacité à changer les choses en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Nous ne voyons pas en quoi le PMAD peut, dans l'état actuel des choses, stopper l'étalement urbain et la construction de quartiers complètement dépendants de la voiture.

Toutefois, les éventuels résultats de cette consultation sur le financement des transports collectifs pourraient faire en sorte que ce PMAD change réellement les choses. En effet, si la mobilisation engendrée par la consultation mène réellement à une augmentation massive du financement des transports collectifs et, par le fait même, à une multiplication des grands et moins grands projets de développement des transports collectifs, le PMAD aura vraiment commencé à changer les choses. Le principal remède aux faiblesses du PMAD réside en effet dans le développement du transport collectif.

C'est autour de l'enjeu des transports que se jouera l'efficacité du PMAD

En définitive, c'est autour de l'enjeu des transports que se jouera l'efficacité du PMAD. Commencerons-nous vraiment à tourner le dos à l'étalement et à l'éparpillement urbain caractéristiques des 50 dernières années? Ou allons-nous maintenir notre dépendance à l'automobile, malgré le fait que ce modèle de développement soit insoutenable économiquement et environnementalement? Bref, quel genre de ville, de quartier, de rue, voulons-nous à l'avenir? En faisant le choix des transports collectifs, nous contribuerons à protéger les milieux naturels et les terres agricoles, nous favoriserons les transports actifs et les commerces de proximité et nous limiterons la congestion qui nous coûte si cher.

Le PMAD, à peine adopté, fait déjà face à son plus gros test, à son plus grand défi. Il ne faut pas manquer notre coup! Le Grand Montréal doit se mobiliser et demander, clairement et sans réserve, un financement adéquat et rapide pour un développement massif du transport collectif pour l'ensemble de la région.

Bibliographie

Accès transports viables (2009). *Québec en mouvement : une ville plus verte, plus équitable, plus prospère*. Mémoire déposé dans le cadre de la consultation « Vivre et se déplacer à Québec ». 98 pages.

Banister, David, et Robin Hickman. (2006). *How to Design a More Sustainable and Fairer Built Environment: Transport and Communications*. IEE Proceedings of the Intelligent Transport System, Vol. 153, no 4, p. 276-291.

Curtis, Carey, et Reena Tiwari. (2008). *Transitioning Urban Arterial Roads to Activity Corridors*. Urban Design International, Vol. 13, no 2, p. 105-120.

Dargay, Joyce, et Mark Hanly. (2004). *Land Use and Mobility*. In Proceedings of the 10th World Conference on Transport Research. 10th World Conference on Transport Research, Istanbul (Turquie), du 4 au 8 juillet 2004.

Frank, Lawrence D., Mark Bradley, Sarah Kavage, James Chapman et T. Keith Lawton (2007). *Urban Form, Travel Time, and Cost Relationships With Tour Complexity and Mode Choice*. Transportation., Vol. 35, p. 37-54.

Genre-Grandpierre, Cyrille (2007). *Des « réseaux lents » contre la dépendance automobile ? Concept et implications en milieu urbain*. Espace géographique, Vol. 36, p. 27-39.

Gouvernement du Canada (2001). « Examen de la loi sur les transports au Canada ».

Gouvernement du Québec (2011). « Budget de dépenses 2011-2012, volume IV ».

Grand Dijon (2008). *Les lignes de transport collectif en site propre : une réponse adaptée pour une mobilité durable*. Site de la Communauté de l'agglomération dijonnaise. <http://www.grand-dijon.fr/decouvrir/deplacements/desirs-de-tramway/qu-est-ce-qu-un-tcsp-16443.jsp> [consulté en février 2011].

Marshall, Alex (2001). *How Cities Work*. Austin : University of Texas Press, 243 p.

Ministère des Transports du Québec (2010). « Moyennes de 1994-2002 et de 2003-2014 et investissements annuels depuis 2003 », histogramme.

Ministère des Transports du Québec (MTQ) (2006). *La politique québécoise du transport collectif*. 58 pages.

Morency, Demers, Lapierre (2007). « How many steps do you have in reserve ? » (Affiche)

Transit (2012). *Financer les transports collectifs dans le Grand Montréal*. Mémoire déposé dans le cadre de la consultation publique de la Commission des transports de la Communauté métropolitaine de Montréal. 32 pages.

Urban Land Institut (2008). *Growing Cooler*.

Villeneuve, Paul et Marie-Hélène Vandersmissen (2002). *Accessibilité, mobilité et équité dans le Québec métropolitain*. Québec 2003 : Annuaire politique, social, économique et culturel. Montréal, Fides, pp. 282-290.

Vivre en Ville et Équiterre (2011). *Pour un Québec libéré du pétrole en 2030; Changer de direction; Chantier Aménagement du territoire et transport des personnes*, 120 pages.

Vivre en Ville (2011). *Et si le PMAD ne changeait (presque) rien? Pour renverser la tendance : des collectivités compactes, accessibles et de qualité; Mémoire présenté à la Commission de l'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal*, 55 pages.

Vivre en Ville (2010). *L'aménagement du territoire : pierre d'assise d'une mobilité durable*. Mémoire déposé dans le cadre de la consultation « Vivre et se déplacer à Québec ». 31 pages + annexes.



www.vivreenville.org

info@vivreenville.org

Québec

Centre culture et environnement Frédéric Back
870, avenue De Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9
Téléphone 418-522-0011

Montréal

Maison du développement durable
50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4
Téléphone 514-394-1125

Gatineau

177, Promenade du Portage, 3e étage
Gatineau (Québec) J8X 2K4
Téléphone 819-639-0427