



MÉMOIRE DES CGD MÉTROPOLITAINS

Présenté à la Communauté métropolitaine de Montréal

PLAN MÉTROPOLITAIN DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE (2022-2031)



PRÉAMBULE

À PROPOS DES CGD MÉTROPOLITAINS

Les trois (3) Centres de gestion des déplacements de la région métropolitaine (CGD métropolitains), MOBA, Voyagez Futé et CGD EML, ont pour mission d'accompagner les organisations pour favoriser la mobilité durable sur leur territoire d'intervention.

Voyagez Futé (Pôle du Centre-ville, créé en 2001), MOBA (Pôle de l'ouest, créé en 2001) et CGDEML (Pôle de l'est, créé en 2018) couvrent la grande région métropolitaine ainsi que la totalité des régions administratives des Laurentides, de Lanaudière et de la Montérégie. Sur ce territoire sont localisés trois pôles économiques parmi les plus importants du Québec.

De façon plus spécifique, les CGD métropolitains ont les objectifs suivants :

1 SOUTIEN AUPRÈS DES ENTREPRISES DANS LEURS PROJETS DE MOBILITÉ

Favoriser les changements de comportements en faveur de l'utilisation des modes de transports actifs et collectifs, réduisant ainsi la part de l'automobile en solo, en soutenant les employeurs dans leurs projets de mobilité durable.

2 DÉVELOPPEMENT ET COORDINATION DE PROJETS DE TRANSPORT DURABLE

Stimuler et coordonner le développement de projets de transport durable à l'échelle de son territoire, tout en favorisant la cohésion et le partage de moyens entre les intervenants.

3 REPRÉSENTATION DE BESOINS

Représenter les besoins en mobilité de sa clientèle auprès des intervenants locaux.

INTRODUCTION

Le projet de Plan métropolitain de développement économique (PMDE) propose plusieurs dispositions et stratégies intéressantes concernant le développement économique métropolitain, pour lesquelles les CGD métropolitains n'entendent pas faire de commentaire.

Notre propos ainsi que nos recommandations seront principalement axés autour des objectifs suivants :

AXE 1 Accentuer la transition énergétique des entreprises

1.1 Favoriser l'accès décarboné aux pôles d'emploi

AXE 2 Organiser le territoire économique de manière intelligente et écoresponsable

2.1 Orienter la localisation géographique des projets d'entreprises en valorisant les complémentarités économiques territoriales

2.3 Actualiser les parcs d'affaires

AXE 3 Renforcer l'écosystème d'innovation au moyen de leviers métropolitains

3.1 Renforcer l'adoption d'innovations par les entreprises

D'entrée de jeu, les CGD métropolitains tiennent à mentionner à la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) qu'ils accueillent favorablement l'initiative du PMDE visant à encadrer le développement économique du Grand Montréal afin d'en faire un territoire d'économie « inclusive et verte ».

LA MOBILITÉ COMME VECTEUR DE CROISSANCE ÉCONOMIQUE

Les déplacements des personnes sont au cœur de nombreux enjeux : diminuer la congestion et les coûts liés à l'entretien des infrastructures, augmenter l'attractivité des pôles d'emplois et de régions, réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) ou encore assurer la vitalité de nos territoires et le développement de milieux de vie sains, sécuritaires et conviviaux.

IMPACTS DE LA CONGESTION ROUTIÈRE

La région métropolitaine est affectée depuis de nombreuses années par une congestion routière croissante qui coûte, en frais directs et indirects, 4 milliards de dollars annuellement.¹ Les entreprises de la région de Montréal et leurs employé-es souffrent quotidiennement des impacts de cette congestion. En 2017, une étude de l'Association canadienne des automobilistes révélait que cinq points d'engorgement sur le réseau routier montréalais figurent parmi les 20 pires au Canada. Les retards qu'ils engendrent pour les travailleur-euses cumulent 3,2 millions d'heures et coûtent 75 millions de dollars annuellement.² C'est à Laval et dans la Couronne Nord que la croissance des déplacements a été la plus rapide au cours des dernières années (9 % et 11 % respectivement de 2008 à 2013).³

Plus de 10 % des navetteurs de la région métropolitaine de Montréal consacrent plus de 60 minutes pour se rendre à leur travail.⁴ Plus de la moitié de la main-d'œuvre de la région déclare subir souvent et occasionnellement de l'irritabilité, du stress et de la fatigue en raison des travaux routiers et de la congestion.⁵ Parmi les employé-es sondé-es dans le cadre de mandats réalisés par les CGD métropolitains, les adeptes des modes de transport actif sont presque systématiquement ceux et celles qui ressentent le moins ces effets et apprécient le plus leurs conditions de déplacement. Considérant que le transport influence le sentiment de bien-être, il y a lieu d'aspirer à ce que l'environnement bâti soit favorable aux déplacements actifs quotidiens et de mettre en place des programmes incitatifs encourageant des habitudes actives. Nous avons des raisons de croire que ces efforts mèneraient à des impacts positifs sur les travailleur-euses, sur les employeurs et corollairement sur le développement économique.

Le transport de marchandises, dont une large part est effectuée par camion, subit également les impacts de la congestion routière. Cela est particulièrement vrai pour les régions de Montréal, de Lanaudière, de la Montérégie et des Laurentides, qui comptent parmi les six régions du Québec ayant l'indice de congestion routière le plus élevé.⁶ La réduction des déplacements en auto-solo profiterait donc également au transport de marchandises et à la prospérité des entreprises.

ACCESSIBILITÉ DES PÔLES D'EMPLOI

L'accessibilité de nombreux lieux d'emploi devient de plus en plus difficile pour les travailleur-euses et les entreprises peinent à recruter et à fidéliser leur main-d'œuvre. Certains secteurs de la région sont particulièrement affectés. Dans la région métropolitaine, les postes vacants se comptent par dizaines de milliers et fragilisent l'économie. Or, malgré les enjeux d'accessibilité et de congestion routière de plus en plus prégnantes et préoccupantes, le parc automobile continue de grossir et atteignait plus de deux millions de véhicules en circulation en 2020.⁷

COÛT DU TRANSPORT AUTOMOBILE

La possession et l'usage quotidien de la voiture coûtent très cher, tant pour les individus que pour la collectivité. Selon le recensement de 2016, les ménages du Grand Montréal dépensent plus en transport (9 400 \$ annuellement en moyenne) qu'en alimentation (8 200 \$).⁸ Pour la collectivité, pour chaque dollar payé par un individu pour se déplacer en automobile, la collectivité paie l'équivalent de 5,77 \$ en coûts sociaux, contre 1,21 \$ pour un transport en autobus, un rapport près de cinq (5) fois plus cher.⁹ La part des coûts assurée par la collectivité pour le transport automobile est de 85 %, contre 61 % pour le transport collectif.¹⁰

Pour faire suite à cette mise en contexte, nous vous proposons des recommandations qui visent les trois premiers axes de PMDE.

RECOMMANDATIONS

AXE 1 ACCENTUER LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DES ENTREPRISES

1.1 Favoriser l'accès décarboné aux pôles d'emploi

1.1.1 *Caractériser les pôles d'emploi et améliorer leur accès par une mobilité durable*

- Les CGD métropolitains, dont c'est la mission d'accompagner les générateurs de déplacements dans la gestion de la demande en transport, peuvent y contribuer par l'analyse de l'accessibilité des sites d'emploi et des habitudes de déplacement puis par la proposition de mesures incitatives à la mobilité durable.
- L'accélération du développement des pôles d'emploi en dehors de l'agglomération de Montréal fait en sorte qu'une part croissante des emplois se trouve dans des sites encore peu accessibles par le transport collectif. En attendant que ces sites soient desservis adéquatement par les réseaux de transport en commun, il faut fournir d'autres alternatives aux travailleurs et travailleuses : transport actif sécuritaire, covoiturage, flexibilité des horaires de travail, télétravail, etc.
- À l'instar de la Ville de Montréal, la CMM pourrait identifier des secteurs à vocation économique prioritaires, en analyser l'accessibilité par les modes de transport durables et bonifier l'offre en transport alternatif selon les besoins identifiés.

1.1.2 *Outiller les entreprises pour diminuer la congestion (favoriser le transport collectif et actif, télétravail, modulation des horaires)*

- Un accès facile aux sites d'emploi pour les employé-es contribue à l'attractivité des entreprises. Systématiser la représentation des besoins en matière de transport collectif auprès des opérateurs devrait être une solution.
- Les CGD métropolitains, qui ont pour mission d'accompagner les générateurs de déplacements dans leur représentation de besoins, peuvent y contribuer (analyse de l'accessibilité des sites d'emploi, sondage sur les habitudes de déplacement, etc.).
- Nous pouvons accompagner les employeurs dans la recherche et la mise en place d'incitatifs au transport alternatif à l'auto-solo (programmes corporatifs de remboursement de titres de transport, politique de mobilité durable, programme de covoiturage, indemnités kilométriques vélo, *parking cash-out*, etc.)
- Nous recommandons fortement d'exiger l'adoption d'un Plan de gestion des déplacements (PGD) pour tout projet impliquant plus de 100 cases de stationnement permettrait une planification durable en amont des développements immobiliers.
- Dans le PMDE, nous recommandons de miser sur l'accompagnement des organisations dans la pérennisation du télétravail (ou hybride) afin de diminuer l'empreinte carbone. Le télétravail, s'il émet une certaine quantité de GES, a une empreinte carbone nettement moindre à celles des déplacements en voiture. La facilitation du télétravail par les employeurs est donc à privilégier. À ce titre, les CGD métropolitains offrent aux entreprises un calcul d'émissions de GES et de coûts liés aux déplacements domicile-travail.

RECOMMANDATIONS

AXE 2 ORGANISER LE TERRITOIRE ÉCONOMIQUE DE MANIÈRE INTELLIGENTE ET ÉCORESPONSABLE

2.1 Orienter la localisation géographique des projets d'entreprises en valorisant les complémentarités économiques territoriales

2.1.3 *Harmoniser les critères d'analyse stratégique visant l'implantation à l'échelle métropolitaine*

- Le télétravail, qui restera, au moins partiellement, pour une grande proportion des entreprises, vient réduire la fréquence des déplacements domicile-travail. Toutefois, les études menées depuis le début de la pandémie de Covid-19 montrent que l'établissement de nombreux ménages hors des centres urbains fait en sorte que les distances de déplacement, pour le travail et d'autres motifs, se multiplient. Dans ce contexte, il est crucial que le développement du territoire dans la CMM vise à freiner le plus possible l'étalement urbain.
- Des critères d'écolocalisation des pôles d'emplois doivent être intégrés pour s'assurer que ces pôles soient accessibles autrement qu'en auto-solo. Tout nouveau site d'emploi d'importance devrait être accessible en transport collectif. À ce titre, nous recommandons de promouvoir l'outil de Localisation écoresponsable¹¹, une initiative de Vivre en Ville.
- Une analyse de la desserte actuelle par les modes alternatifs doit être effectuée et une bonification de l'offre doit être planifiée si elle s'avère insuffisante.
- Pour s'assurer d'une planification intégrée, exiger des municipalités et des MRC qu'elles adoptent un Plan local de déplacements (PLD) ou un Plan de mobilité durable (PMD). Ces plans locaux ou régionaux devraient prévoir des mécanismes qui inciteraient les grands générateurs de déplacements à élaborer un Plan de gestion des déplacements (PGD) qui viserait à favoriser chez leur personnel l'adoption de modes de déplacement alternatifs à l'auto-solo pour se rendre au travail.

2.3 Actualiser les parcs d'affaires

2.3.1 *Aménager des milieux de travail résilients et durables*

- Liée à l'action 1.1.2 : un milieu de travail résilient et durable devrait faciliter l'accès par les transports actif et collectif. Cela doit se refléter dans l'aménagement : voies cyclables et cheminements piétonniers sécuritaires et conviviaux, présence d'infrastructures qui incitent à la mobilité durable (stationnements pour vélos, douches, vestiaires, etc.). Nous recommandons de miser sur un partage de voirie en faveur des transports actifs, collectifs ou partagés.
- L'offre abondante de stationnement autour des pôles d'emploi dès qu'on sort des quartiers denses constitue un incitatif puissant à l'usage de l'automobile comme mode de transport quotidien. La CMM doit viser à réduire les besoins en stationnement et aménager les surfaces qui sont nécessaires de manière qu'elles contribuent à la mobilité durable plutôt que de lui nuire :
 - › Imposer des normes maximales (ratio plafond) déterminées par une orientation claire et ambitieuse, plutôt que des seuils réglementaires minimaux;
 - › Exiger des promoteurs et des gestionnaires immobiliers que l'aménagement du stationnement souscrive à la démarche de Stationnement écoresponsable du Conseil régional de l'environnement (CRE) de Montréal. Elle comporte divers critères d'évaluation qui favorisent la mobilité durable et réduisent les effets néfastes des surfaces de stationnement.

RECOMMANDATIONS

AXE 3 RENFORCER L'ÉCOSYSTÈME D'INNOVATION AU MOYEN DES LEVIERS MÉTROPOLITAINS

3.1 Renforcer l'adoption d'innovations par les entreprises

3.1.3 Caractériser l'écosystème d'innovation métropolitain

- Nous recommandons de faire la promotion de l'innovation en mobilité durable, notamment par la gestion des déplacements.
- La culture du tout à l'auto-solo a enraciné, chez la majorité des employeurs, la pratique de fournir le stationnement gratuitement à leurs employé·es. Tant pour l'employeur que pour l'employé·e, cela va de soi, c'est considéré comme un droit indiscutable alors qu'il s'agit, en réalité d'un privilège accordé aux automobilistes. Toutefois, rares sont les employeurs qui remboursent une partie des déplacements de leurs employé·es par d'autres modes que l'auto en solo. Par souci d'équité entre les employé·es, un plan de communication axé sur les mesures incitatives favorisant les modes de transport alternatifs devrait leur être fourni.
- Avec le développement des applications mobiles et des plateformes de gestion, il devient aisé d'intégrer de nombreuses innovations dans la gestion des déplacements en entreprise :
 - › Gestion du stationnement et des mesures incitatives à la mobilité durable;
 - › Plateforme de jumelage en covoiturage;
 - › Mutualisation des ressources : stationnement et flotte de véhicules.
- Nous recommandons d'offrir un plus grand rayonnement ou plus de visibilité aux organisations ayant reçu la certification VÉLOSYPATHIQUE de Vélo Québec et l'attestation Stationnement écoresponsable du CRE-Montréal, et de faire la promotion de ces deux démarches écoresponsables.

CONCLUSION

Les CGD métropolitains saluent l'initiative de la CMM de proposer une vision concertée visant à créer des pôles d'emploi et des milieux de vie qui respectent les principes du développement durable. Le PMDE nourrit l'ambition de développer une région métropolitaine dotée d'un système de transport performant. Pour y arriver, les stratégies préconisées doivent favoriser l'augmentation de l'offre de transport collectif et actif afin de réduire la congestion routière et ultimement, les émissions de GES.

Nous enjoignons la CMM de responsabiliser et de sensibiliser les employeurs présents sur son territoire aux bienfaits de la mobilité durable, tant au moment de choisir l'emplacement du lieu d'emploi que lorsqu'ils y sont établis. Les avantages sont nombreux : recrutement et rétention facilités, bien-être accru des employé-es, réduction de l'empreinte carbone, diminution des coûts associés aux déplacements, etc. Plusieurs organisations peuvent accompagner les entreprises, avec des outils de planification propres à leurs champs d'expertise : les CGD métropolitains et leur Plan de gestion des déplacements (PGD); les Conseils régionaux de l'environnement et leur attestation de Stationnement écoresponsable; Vélo Québec et la certification VÉLOSYMPATHIQUE; Vivre en Ville et son outil de localisation écoresponsable, pour ne nommer que ceux-là.

Tandis que la CMM et de plus en plus d'employeurs réalisent l'importance de déployer des ressources afin d'encourager la mobilité des employé-es, nous déplorons que ces efforts ne parviennent à atteindre les avantages indus que reçoivent les automobilistes. Encore de nos jours, l'automobile a accès à un espace de voirie disproportionnellement grand et à des surfaces de stationnement surabondantes et trop souvent gratuites. Le changement de paradigme, annoncé depuis longtemps, s'impose.

RÉFÉRENCES

- 1 En 2018, le coût de la congestion routière s'élevait à 4,2 G\$ selon la CMM.
- 2 Association canadienne des automobilistes (CAA) (2017). *Quand tout s'arrête : évaluation des pires points d'engorgement au Canada*. 87 pages.
- 3 Les Conseillers ADEC (2018). Op. cit.
- 4 Yaropud, Tetyana, Jason Gilmore et Sébastien LaRochelle-Côté (2019). *Les trajets de longue durée en automobile pour se rendre au travail*. Résultats du Recensement de 2016. Statistique Canada.
- 5 Ordre des conseillers en ressources humaines agréés et CROP (2016). *L'impact des travaux routiers sur les travailleurs*. Résultats de sondage. 12 pages.
- 6 Ministère des Transports du Québec (2018). *Le camionnage au Québec*. Portrait statistique et économique. Direction générale de la sécurité et du camionnage. 98 p.
- 7 Société de l'assurance automobile du Québec (2020). *Bilan routier 2020*.
- 8 Ville de Montréal (2018). *Classement économique des dépenses annuelles moyennes des ménages des villes et arrondissements de l'arrondissement de Montréal 2016*. Compilé grâce aux données de l'Équête sur les dépenses des ménages (EDM) 2016 de Statistique Canada.
- 9 Stéphanie Martin (2021). *Le transport routier coûte 5 fois plus cher à la société que le transport collectif*. Le Journal de Québec. Paru le 20 mai 2021.
- 10 Ibid.
- 11 Vivre en Ville. Optez pour une localisation écoresponsable : <https://localisation-ecoresponsable.com/>

