

PORTRAIT DES TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Édition 2003

TABLE DES MATIÈRES

	INTRODUCTION.....	8
1.0	RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL.....	9
1.1	DÉMOGRAPHIE	9
1.2	ÉCONOMIE.....	11
2.0	MOBILITÉ DES PERSONNES.....	13
2.1	MOTORISATION	13
2.2	TAUX DE MOBILITÉ.....	13
2.3	MOTIFS DE DÉPLACEMENTS.....	14
2.4	MODES DE DÉPLACEMENTS ET PART MODALE DU TRANSPORT EN COMMUN.....	14
2.5	DÉPLACEMENTS PAR SOUS-RÉGION	15
	2.5.1 Déplacements quotidiens (24 heures)	15
	2.5.2 Déplacements en période de pointe du matin	17
	2.5.3 Déplacements vers le centre-ville	18
2.6	ACHALANDAGE DU TRANSPORT EN COMMUN	19
3.0	CADRE INSTITUTIONNEL ET FINANCIER DU TRANSPORT COLLECTIF.....	21
3.1	PALIER GOUVERNEMENTAL.....	21
	3.1.1 Gouvernement du Canada.....	21
	3.1.2 Gouvernement du Québec	21
3.2	PALIER RÉGIONAL.....	22
	3.2.1 Agence métropolitaine de transport	22
	3.2.2 Communauté métropolitaine de Montréal	23
3.3	PALIER MUNICIPAL.....	23
	3.3.1 Municipalités	23
	3.3.2 Autorités organisatrices de transport (AOT)	24
3.4	FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF	24
4.0	RÉSEAU MÉTROPOLITAIN DE TRANSPORT COLLECTIF.....	26
4.1	VISION FUTURE DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU	26
4.2	MÉTRO	28
	4.2.1 Historique	28
	4.2.2 Structure du réseau.....	28
	4.2.3 Offre de service.....	30
	4.2.4 Intégration avec les autres composantes du réseau régional de transport collectif	31
	4.2.5 Achalandage	31
	4.2.6 Profil de la clientèle.....	32

4.3	TRAINS DE BANLIEUE	33
	4.3.1 Historique	33
	4.3.2 Structure du réseau.....	35
	4.3.3 Offre de service.....	35
	4.3.4 Intégration avec les autres composantes du réseau régional de transport collectif	36
	4.3.5 Achalandage	36
	4.3.6 Profil de la clientèle.....	37
4.4	TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS (RTMA)	38
	4.4.1 Structure du réseau.....	38
	4.4.2 Offre de service.....	39
	4.4.3 Intégration avec les autres composantes du réseau régional de transport collectif	39
	4.4.4 Achalandage	39
	4.4.5 Profil de la clientèle.....	42
4.5	STATIONNEMENTS INCITATIFS MÉTROPOLITAINS.....	43
4.6	RÉSEAUX LOCAUX D'AUTOBUS.....	44
5.0	PORTRAIT DES 19 AOT DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE	45
5.1	PRÉSENTATION GÉNÉRALE	45
5.2	FLOTTE DE VÉHICULES.....	48
5.3	OFFRE DE SERVICE	48
5.4	INDICATEURS DE PERFORMANCE	51
6.0	TARIFS ET INFORMATION À LA CLIENTÈLE	55
6.1	STRUCTURE TARIFAIRE	55
	6.1.1 Titres locaux.....	55
	6.1.2 Titres métropolitains	56
	6.1.3 Titres vendus et répartition des déplacements par mode de paiement	58
6.2	POINTS DE VENTE DES TITRES DE TRANSPORT COLLECTIF	59
6.3	INFORMATION À LA CLIENTÈLE	60
	6.3.1 Société de Transport de Montréal	60
	6.3.2 Autres AOT de la région métropolitaine	61
	6.3.3 Centre d'information métropolitain sur le transport urbain (CIMTU).....	61
7.0	TRANSPORT ADAPTÉ.....	62
7.1	SERVICE OFFERT	64
7.2	NOMBRE DE DÉPLACEMENTS.....	64
7.3	PROFIL DE LA CLIENTÈLE	65
7.4	INTÉGRATION DES SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ	65

7.5	ADAPTATION DES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT COLLECTIF	66
8.0	TRANSPORT SCOLAIRE	67
9.0	GESTION DE LA DEMANDE.....	69
9.1	PROGRAMME ALLÉGO.....	69
9.2	PARTENARIATS DE LA STM POUR NOUVEAUX CIRCUITS D'AUTOBUS	70
10.0	AUTRES MODES DE TRANSPORTS COLLECTIFS OU ALTERNATIFS.....	72
10.1	LE COVOITURAGE	72
10.2	L'AUTO-PARTAGE	73
10.3	LES VÉHICULES EN LIBRE-SERVICE	73
10.4	LE VÉLO	74
10.5	LE TAXI	75

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1.1 Superficie, population et nombre de ménages, 2001	9
Tableau 1.2 Personnes par ménage et âge moyen, 2001	11
Tableau 1.3 Pôles économiques à caractère international, 2001	11
Tableau 2.1 Motorisation, 1998	13
Tableau 2.2 Nombre de déplacements par motifs, 1998	14
Tableau 2.3 Nombre de déplacements par modes, 1998	15
Tableau 2.4 Déplacements par sous-région d'origine, 24 heures, tous motifs sauf retour à domicile, 1998	16
Tableau 2.5 Déplacements par sous-région d'origine, pointe du matin, tous motifs sauf retour à domicile, 1998	17
Tableau 2.6 Évolution de l'achalandage du transport en commun, 1996-2002	19
Tableau 3.1 Évolution des dépenses totales par organisme, 1991-2001	24
Tableau 3.2 Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport collectif, 1991-2001	25
Tableau 4.1 Paramètres du service offert par le métro, 2002	30
Tableau 4.2 Capacité du métro	31
Tableau 4.3 Stations de métro les plus achalandées, 2001	32
Tableau 4.4 Profil de la clientèle du métro	33
Tableau 4.5 Historique des lignes de trains de banlieue	35
Tableau 4.6 Paramètres des lignes de trains de banlieue, 2002	35
Tableau 4.7 Nombre de départs de trains de banlieue, 2002	36
Tableau 4.8 Achalandage du train de banlieue	36
Tableau 4.9 Profil de la clientèle du train de banlieue, période de pointe du matin	38
Tableau 4.10 Circuits à caractère métropolitain	41
Tableau 4.11 Achalandage des axes du RTMA, période de pointe du matin	42
Tableau 4.12 Profil de la clientèle des express métropolitains, période de pointe du matin	43
Tableau 4.13 Évolution de l'offre de stationnements incitatifs par grands réseaux, 1996-2002	43
Tableau 5.1 Portrait des AOT de la région métropolitaine, 2001	47
Tableau 5.2 Flotte de véhicules des AOT de la région métropolitaine, 2001	49
Tableau 5.3 Offre de service des AOT de la région métropolitaine, 2001	50
Tableau 5.4 Indicateurs de performance des AOT de la région métropolitaine, 2001 ..	52
Tableau 5.5 Performance financière des AOT de la région métropolitaine, 2001	54
Tableau 6.1 Tarifs locaux de transport collectif, 2003	55
Tableau 6.2 Tarifs métropolitains de transport collectif, 2003	56
Tableau 6.3 Ventes annuelles de titres, 2002	58
Tableau 6.4 Répartition des titres vendus par statut, 2002	59
Tableau 6.5 Répartition des déplacements par mode de paiement	59
Tableau 6.6 Points de vente de titres de transport collectif, 2003	60
Tableau 7.1 Organismes de transport adapté de la région métropolitaine de Montréal	62

Tableau 7.2 Déplacements en transport adapté, 2000	64
Tableau 7.3 Profil de la clientèle admise au transport adapté, 2000.....	65
Tableau 8.1 Paramètres du transport scolaire dans le sud-ouest du Québec, 2001-2002	68
Tableau 10.1 Déplacements en covoiturage dans la région métropolitaine de Montréal, 24 heures, par motif, 1998.....	72
Tableau 10.2 Supports à vélos aux abords des stations de métro, gares et autres équipements du réseau métropolitain de transport collectif.....	74
Tableau 10.3 Permis de taxis dans les MRC de la région métropolitaine, 2002.....	75

LISTE DES FIGURES

Figure 1.1 Région métropolitaine de Montréal	10
Figure 2.1 Déplacements motorisés vers le centre-ville de Montréal, et part modale du transport en commun par corridor métropolitain, période de pointe du matin, 1998.....	18
Figure 2.2 Évolution de l'achalandage annuel du transport en commun dans la région métropolitaine, 1986-2002	20
Figure 4.1 Réseau de transport collectif intégré	27
Figure 4.2 Réseau de métro, 2002.....	29
Figure 4.3 Évolution de l'achalandage et de l'offre de service du métro	32
Figure 4.4 Réseau de trains de banlieue, 2002	34
Figure 4.5 Évolution de l'achalandage des trains de banlieue, 1996-2002.....	37
Figure 4.6 Réseau de transport métropolitain par autobus, 2002	40
Figure 5.1 Autorités organisatrices de transport (AOT) dans la région métropolitaine de Montréal	46
Figure 6.1 Zones tarifaires métropolitaines	57
Figure 7.1 Organismes de transport adapté (OTA).....	63
Figure 9.1 Déploiement de la démarche allégo	71

ABRÉVIATIONS UTILISÉES

ACIT	Association des conseils intermunicipaux de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
AQTR	Association québécoise du transport et des routes
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CMTC	Conseil métropolitain de transport en commun
CRT	Conseil régional de transport
EOD	Enquête Origine-Destination
MAMM	Ministère des affaires municipales et de la Métropole
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OMIT	Organismes municipaux et intermunicipaux de transport
OPT	Organisme public de transport
OTA	Organisme de transport adapté
RFU	Richesse foncière uniformisée
RMR	Région métropolitaine de recensement
RTC	Réseau de Transport de la Capitale
RTL	Réseau de Transport de Longueuil
	Avant 2002, sa désignation officielle était <i>Société de transport de la Rive-Sud de Montréal</i> (STRSM), abréviation aussi utilisée dans le texte.
RTMA	Réseau de transport métropolitain par autobus
SLR	Système (de transport) léger sur rail
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport Montréal
	Avant 2002, sa désignation officielle était <i>Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal</i> (STCUM), abréviation aussi utilisée dans le texte.
TC	Transport collectif
TCV	Terminus centre-ville
TRAM	Carte mensuelle Train-Autobus-Métro
h-véh.	heures-véhicules
km	kilomètre
km/h	kilomètre par heure
km-véh.	kilomètres-véhicules

INTRODUCTION

Ce document présente une vue d'ensemble des transports collectifs, tous modes confondus, dans la région métropolitaine de Montréal. Ce document se veut une source d'information intégrée sur toutes les facettes du réseau de transport en commun, sur le covoiturage et les autres modes de transport alternatifs à l'auto en solo.

Le premier chapitre dresse un bref portrait de la région métropolitaine de Montréal en termes de démographie et d'économie, alors que le deuxième chapitre résume les variables clés de la mobilité dans la région : motorisation, nombre de déplacements par motifs, par modes et selon les différentes sous-régions de l'espace métropolitain. L'accent est mis sur les déplacements en transport en commun.

Le cadre institutionnel et financier du transport collectif fait l'objet du chapitre 3; y sont identifiés les intervenants concernés, leurs rôles et leurs responsabilités financières. Le chapitre 4 présente le réseau métropolitain de transport collectif comme un ensemble intégré formé du métro, des trains de banlieue et du réseau métropolitain de transport par autobus (RTMA), soutenu par les réseaux locaux d'autobus. Pour chacune des composantes du réseau, on présente l'historique de développement, la structure du réseau, l'offre de service, l'achalandage et le profil de la clientèle. Le chapitre 5 dresse un portrait des 19 autorités organisatrices de transport (AOT) de la région en quantifiant leurs flottes de véhicules, leur offre de service et leur performance. La structure tarifaire du transport collectif et les services complémentaires sont traités au chapitre 6.

Le chapitre 7 dresse le portrait du transport adapté dans la région, tant au niveau de l'offre de service que de la demande, alors que le chapitre 8 traite brièvement du transport scolaire. Le chapitre 9 présente les mesures de gestion de la demande déployées dans la région pour favoriser les déplacements autrement qu'avec l'automobile en solo. Finalement, le chapitre 10 présente un bref état de situation des autres modes alternatifs à l'automobile en solo, dont le covoiturage, l'auto-partage, les véhicules en libre-service, le vélo et le taxi.

1.0 RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

La région métropolitaine de Montréal couvre un vaste territoire de 3 900 km² dans la vallée du fleuve Saint-Laurent au sud-ouest du Québec. Ce territoire comprend les îles de Montréal et de Laval, les rives nord et sud du fleuve ainsi que la partie urbanisée de la MRC de Vaudreuil-Soulanges à l'ouest de Montréal. La région chevauche cinq territoires administratifs québécois, soit Montréal, Laval et une partie des Laurentides, de Lanaudière et de la Montérégie.

1.1 DÉMOGRAPHIE

La région métropolitaine de Montréal¹ comprend un total de 64 municipalités qui regroupent plus de 3,4 millions de personnes et près de 1,5 million de ménages. La région métropolitaine de Montréal est la deuxième région métropolitaine d'importance au Canada après Toronto et la dixième en Amérique du Nord² quant à la population.

Tel que détaillé au tableau 1.1, la population de la région demeure concentrée sur l'île de Montréal, qui regroupe 53 % de la population et 57 % des ménages sur un territoire représentant 13 % de la superficie de la région. Les villes de Laval et Longueuil, de part et d'autre de l'île de Montréal, ont des populations équivalentes et représentent chacune environ un dixième de la population totale de la région. Les couronnes nord et sud s'étendent sur de vastes superficies à faible densité. La couronne nord, en pleine croissance démographique, comprend maintenant un demi-million de personnes, soit 15 % de la population de la région alors que la couronne sud est moins peuplée et a une population tout juste supérieure à celle de Longueuil.

Tableau 1.1
Superficie, population et nombre de ménages, 2001

	Superficie (km ²)		Population		Nombre de ménages	
Montréal	494	13%	1 812 700	53%	844 000	57%
Longueuil	274	7%	371 900	11%	155 100	11%
Laval	245	6%	343 000	10%	135 700	9%
Couronne sud	1 433	37%	383 400	11%	144 200	10%
Couronne nord	1 436	37%	504 500	15%	190 100	13%
	3 882	100%	3 415 600	100%	1 469 000	100%

Source: recensement Statistique Canada 2001, territoire AMT 2003

La figure 1.1 illustre la répartition de la population selon ces cinq sous-régions du territoire, en plus de présenter certaines variables de mobilité du chapitre 2.

Le tableau 1.2 résume la taille moyenne des ménages et l'âge moyen des résidants pour les cinq grands secteurs. Sur l'île de Montréal, les ménages sont de plus petite taille et plus du tiers d'entre eux ne sont formés que d'une seule personne. Les couronnes comprennent une grande proportion de jeunes familles. La population de Montréal demeure relativement jeune en raison des mouvements migratoires alors que la

¹ Territoire de l'Agence métropolitaine de transport (plus la réserve de Kahnawake), qui correspond au territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, plus celui de la ville de Saint-Jérôme (60 000 habitants).

² États-Unis et Canada

Figure 1.1
Région métropolitaine de Montréal

population de Longueuil et Laval vieillit plus rapidement et est maintenant plus âgée que celle de Montréal. Les couronnes ont des populations relativement jeunes.

Tableau 1.2
Personnes par ménage et âge moyen, 2001

	Personnes/ ménage	Âge moyen
Montréal	2,15	38,4
Longueuil	2,40	39,5
Laval	2,53	38,7
Couronne sud	2,66	36,8
Couronne nord	2,65	37,3
	2,33	38,2

Source: recensement Statistique Canada 2001,
territoire AMT 2003

1.2 ÉCONOMIE

La région métropolitaine de Montréal compte 1,7 million d'emplois et regroupe la moitié de la population active du Québec, ce qui surpasse son simple poids démographique. La région représente 52 % de la production manufacturière du Québec, mais 70 % de ses établissements manufacturiers de haute technologie et 70 % des exportations québécoises. De plus, la région représente 90 % des dépenses en recherche et développement de l'ensemble du Québec. La région de Montréal occupe donc une position stratégique pour le positionnement du Québec à l'échelle internationale³.

La région métropolitaine de Montréal compte, sur son territoire, six pôles économiques à caractère international qui représentent 35 % de l'emploi total dans la région. Ces pôles, présentés au tableau 1.3, ont été identifiés par le ministère des Affaires municipales et de la Métropole en fonction de leur concentration d'emplois et d'activités économiques à forte valeur ajoutée, de leur potentiel de croissance et de leur contribution au rayonnement international de Montréal.

Tableau 1.3
Pôles économiques à caractère international, 2001

Pôle économique à caractère international	Nombre d'emplois	
Centre-ville de Montréal	297 000	17%
Saint-Laurent / Dorval	142 000	8%
Anjou / Mercier	59 000	3%
Centre de Laval	50 000	3%
Longueuil nord / Boucherville	28 000	2%
Zone de commerce international de Mirabel	11 000	1%
	587 000	35%
Total pour la région	1 700 000	100%

Source: Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, MAMM, 2001

³ Source: Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, MAMM, 2001.

Le centre-ville compte environ 300 000 emplois, soit 17 % des emplois de la région, une proportion relativement élevée par rapport aux autres villes d'Amérique du Nord. Bien que cette proportion soit en déclin par rapport au reste de la région, le nombre absolu d'emplois au centre-ville est en légère hausse.

2.0 MOBILITÉ DES PERSONNES

Ce chapitre résume les éléments clés de la mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal, en mettant l'emphase sur les déplacements en transport en commun (TC) public. Les données sont tirées du document des *Faits saillants de l'enquête origine-destination de 1998*, publié par l'AMT. Les enquêtes origine-destination, qui ont lieu à tous les cinq ans environ depuis 1970, permettent de dresser un portrait complet de la mobilité des personnes et de son évolution, à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal. Ces enquêtes reposent sur un vaste sondage téléphonique auprès de 5 % des ménages de la région. Depuis 1998, cette enquête est coordonnée par l'AMT, en collaboration avec la STM, le RTL, la STL, le MTQ, le MAMM et l'Association des CIT.

2.1 MOTORISATION

Le tableau 2.1 présente, par sous-région, le nombre d'automobiles par ménage et par personne ainsi que la proportion de ménages sans voitures. Le taux de motorisation est directement proportionnel à la distance au centre-ville. La grande majorité des ménages (63 %) du centre-ville⁴ ne disposent d'aucun véhicule et sont donc une clientèle toute désignée pour le transport collectif. Dans les premières banlieues, la majorité (51 %) des ménages disposent d'un seul véhicule alors qu'en couronne, plus de la moitié des ménages (56 %) ont deux véhicules ou plus. Le taux de motorisation des ménages en couronne est donc près de quatre fois supérieur à celui du centre-ville.

Tableau 2.1
Motorisation, 1998

	Autos / ménage	Autos / personne	Ménages sans autos
Île de Montréal			
Centre-ville	0,44	0,25	62,8%
Centre	0,79	0,36	38,6%
Est	1,06	0,42	24,7%
Ouest	1,23	0,48	18,6%
	0,92	0,40	32,9%
Proche Rive-Sud	1,29	0,50	13,6%
Laval	1,43	0,53	9,6%
Couronne sud	1,59	0,58	7,0%
Couronne nord	1,60	0,57	6,8%
RÉGION	1,18	0,47	22,1%

Source: Enquête O-D 1998, territoire complet

2.2 TAUX DE MOBILITÉ

Les 3,4 millions de résidents de la région métropolitaine de Montréal effectuent chaque jour un total de 8,1 millions de déplacements, dont environ 2,0 millions en période de pointe du matin. Chaque résident âgé de 5 ans et plus effectue donc en moyenne 2,46 déplacements

⁴ Pour les fins des enquêtes origine-destination, le centre-ville est défini par les secteurs municipaux 1 et 2, ce qui correspond approximativement au territoire délimité par la rue Atwater, le mont Royal, la rue Papineau et le fleuve Saint-Laurent.

par jour, ou 0,58 déplacement durant la période de pointe du matin, un taux de mobilité en hausse constante au cours des dernières années. Ce taux est approximativement le même dans toute la région, mais dans les quartiers centraux, jusqu'à 30 % des besoins de mobilité sont satisfaits par la marche et le vélo, ce qui réduit le taux de déplacements motorisés (automobile ou TC).

2.3 MOTIFS DE DÉPLACEMENTS

Le tableau 2.2 présente la répartition des motifs de déplacements dans la région métropolitaine de Montréal, tant sur une base quotidienne que durant la période de pointe du matin. Si l'on exclut les retours à domicile qui représentent environ le tiers des déplacements quotidiens, les résidents de la région se déplacent avant tout pour aller travailler (32 % des déplacements), étudier (18 %), magasiner (17 %) ou pour se divertir (15 %). Ces proportions sont relativement constantes partout dans la région, à l'exception des secteurs les plus isolés où la proportion de déplacements à motif travail augmente.

La période de pointe du matin est caractérisée par une prédominance de déplacements pour motifs travail (52 %) et études (32 %) alors que les autres motifs y sont marginaux.

Tableau 2.2
Nombre de déplacements par motifs, 1998

Motifs de déplacement	24 heures		Pointe du matin	
	Nombre de déplac.	Proportion	Nombre de déplac.	Proportion
Travail	1 461 000	32%	962 000	52%
Études	806 000	18%	592 000	32%
Magasinage	769 000	17%	23 000	1%
Loisir	690 000	15%	39 000	2%
Autres	862 000	19%	250 000	13%
	4 588 000	100%	1 866 000	100%
Retour à domicile	3 496 000		101 000	
TOTAL	8 084 000		1 967 000	

Source: AMT, *Faits saillants EOD 1998, déc. 1999, (territoire complet)*

2.4 MODES DE DÉPLACEMENTS ET PART MODALE DU TRANSPORT EN COMMUN

Parmi les 8,1 millions de déplacements quotidiens dans la région, 7,0 millions (87 %) sont effectués avec des véhicules motorisés (auto, transport en commun, autobus scolaire, taxi, etc.) et 1,0 million (13,0 %) sont non-motorisés, c'est-à-dire à pied ou à vélo. En période de pointe du matin, 1,8 million de déplacements ont lieu dans la région, dont 1,6 million sont motorisés.

Tel que présenté au tableau 2.3, quelque 5,5 millions de déplacements quotidiens dans la région métropolitaine de Montréal sont effectués en automobile, dont 1,3 million en période de pointe du matin. Le transport en commun représente 1,2 million de déplacements quotidiens, dont 346 000 le matin. Sur une base quotidienne, près de cinq fois plus de déplacements ont donc lieu en automobile plutôt qu'en transport en commun.

Tableau 2.3
Nombre de déplacements par modes, 1998

Modes de déplacement	24 heures	Pointe du matin
Motorisés		
Automobile	5 546 000	1 258 000
Transport en commun	1 159 000	346 000
Autres motorisés	416 000	176 000
Total motorisés	7 031 000	1 746 000
Non motorisés		
À pied ou vélo	1 053 000	221 000
TOTAL	8 084 000	1 967 000

Source: AMT, *Faits saillants EOD 1998, déc. 1999, (territoire complet)*

Dans la région métropolitaine de Montréal en 1998, la part modale du transport en commun par rapport aux déplacements motorisés était de **17 %** sur une base quotidienne et de **21 %** en période de pointe du matin⁵. La part modale du TC est plus élevée en période de pointe, car, à ce moment de la journée, les déplacements pour motif travail ou études prédominent, l'offre de service TC est meilleure et le réseau routier est plus congestionné. La part modale du transport en commun a connu un lent déclin depuis les années 1950 en raison de la hausse de la motorisation et de l'étalement des origines et des destinations vers des secteurs de l'agglomération plus difficiles à desservir. Au début des années 1980, la part modale du TC était d'environ 37 %.

2.5 DÉPLACEMENTS PAR SOUS-RÉGION

2.5.1 Déplacements quotidiens (24 heures)

Le tableau 2.4 présente, pour chacune des huit sous-régions de l'espace métropolitain, le nombre de déplacements auto et TC générés sur une base quotidienne et la part modale du TC par rapport aux déplacements motorisés. Le tableau distingue les déplacements **produits à l'origine** (ex. à partir de la maison) de ceux **attirés vers la destination** (ex. vers le lieu de travail) en **excluant les retours à domicile**.

La part modale du transport en commun décroît avec la distance du centre-ville. À partir des lieux d'origine (déplacements produits), la part modale TC passe de 32 % pour les résidents du centre-ville à seulement 3 % pour les résidents des couronnes nord et sud. Le transport en commun est donc dix fois plus utilisé à partir des quartiers centraux (30 %) qu'à partir des couronnes, qui demeurent l'apanage presque exclusif de l'automobile. Le contraste est encore plus marqué vers les lieux de destination (déplacements attirés), alors que la part modale TC passe de 47 % à destination du centre-ville, bien desservi en transport collectif, à 1 % seulement pour les déplacements

⁵ Pour fins de comparabilité historique, ces chiffres correspondent au territoire de l'enquête origine-destination (O-D) de 1987. La part modale du transport en commun est légèrement plus faible (16 %) sur le territoire complet de l'enquête O-D de 1998, qui s'étend de Bellefeuille à Saint-Jean-sur-Richelieu et de Salaberry-de-Valleyfield à Contrecoeur.

vers les couronnes nord et sud, peu desservies. La densité d'occupation du sol et la forme urbaine sont donc déterminantes dans le niveau d'utilisation du transport collectif.

Les déplacements vers l'extérieur de l'île de Montréal sont faits avant tout en automobile ; la part modale du TC n'atteignant que 7 % vers la proche Rive-Sud⁶ et 6 % à Laval. Les déplacements en TC à destination des couronnes sont marginaux.

Tableau 2.4
Déplacements par sous-région d'origine,
24 heures, tous motifs sauf retour à domicile, 1998

	Déplacements produits en provenance de:			Déplacements attirés à destination de:		
	Auto	TC	Part modale TC / motorisés	Auto	TC	Part modale TC / motorisés
Île de Montréal						
Centre-ville	83 400	40 600	32%	261 800	212 700	47%
Centre	678 400	292 400	30%	699 000	238 000	25%
Est	237 300	67 400	22%	225 000	39 300	14%
Ouest	466 200	86 300	15%	513 800	66 000	11%
Total Montréal	1 465 300	486 700	24%	1 699 500	556 000	24%
Proche Rive-Sud ¹	337 400	54 900	13%	316 000	25 700	7%
Laval	330 000	35 000	9%	282 600	18 000	6%
Couronne sud	531 600	17 200	3%	396 900	2 400	0,5%
Couronne nord	478 900	15 500	3%	366 200	4 600	1,1%
Total hors-Montréal	1 677 900	122 600	6%	1 361 700	50 700	3%
TOTAL	3 143 100	609 400	16%	3 061 200	606 700	16%

¹ Les données sont synthétisées ici selon le découpage de l'enquête O-D de 1998. La proche Rive-Sud est l'ancien territoire de la STRSM, qui correspond aujourd'hui à Longueuil sans l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville.

Source: Enquête O-D 1998, Mobilité des personnes dans la région de Montréal, AMT 2000

Puisque le transport collectif y est nettement plus utilisé qu'ailleurs, c'est sur l'île de Montréal que l'on retrouve la plupart des 610 000 déplacements en transport collectif générés dans la région (excluant les retours à domicile). En effet, 486 700 déplacements TC y sont produits, soit 80 % des déplacements en transport collectif dans la région. Près de la moitié (48 %) des déplacements TC régionaux sont produits au centre de l'île de Montréal, 25 % aux extrémités est et ouest de l'île, 9 % sur la proche Rive-Sud et 6 % seulement à Laval.

Similairement, la vaste majorité (556 000 ou 92 %) des déplacements en transport en commun de la région ont pour destination l'île de Montréal. Le centre de l'île représente

⁶ Les données sont synthétisées ici selon le découpage de l'enquête O-D de 1998. La proche Rive-Sud est l'ancien territoire de la STRSM, qui correspond aujourd'hui à Longueuil sans l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville.

environ les trois quarts des destinations TC, alors que le centre-ville lui-même est la destination de 34 % des déplacements TC sur une base quotidienne.

2.5.2 Déplacements en période de pointe du matin

Le tableau 2.5 présente la même information que le tableau 2.4, mais seulement pour les trois heures de la période de pointe du matin. La part modale du TC, plus élevée en pointe du matin que lorsque mesurée sur une base 24 h, décroît également avec la distance au centre-ville, tant à l'origine qu'à la destination. À partir des lieux d'origine (déplacements produits), la part modale TC le matin passe de 38 % pour les résidents des quartiers centraux à 5 % seulement pour les résidents des couronnes. Vers les lieux de destination (déplacements attirés), la part modale TC passe de 55 % à destination du centre-ville le matin à 1 % seulement pour les déplacements vers les couronnes.

Tableau 2.5
Déplacements par sous-région d'origine,
pointe du matin, tous motifs sauf retour à domicile, 1998

	Déplacements produits en provenance de:			Déplacements attirés à destination de:		
	Auto	TC	Part modale TC / motorisés	Auto	TC	Part modale TC / motorisés
Île de Montréal						
Centre-ville	12 900	8 000	37%	120 800	120 300	55%
Centre	225 800	142 500	38%	260 500	122 100	31%
Est	82 800	39 700	31%	74 000	17 900	18%
Ouest	162 200	48 600	22%	190 600	34 500	14%
Total Montréal	483 700	238 800	32%	645 900	294 800	31%
Proche Rive-Sud¹						
Laval	111 600	35 400	22%	98 300	12 900	10%
Couronne sud	122 100	22 500	14%	85 500	9 000	8%
Couronne nord	194 800	13 700	5%	118 500	800	0,5%
Total hors-Montréal	607 800	82 500	10%	411 500	24 900	4%
TOTAL	1 091 500	321 300	21%	1 057 400	319 700	21%

¹Les données sont synthétisées ici selon le découpage de l'enquête O-D de 1998. La proche Rive-Sud est l'ancien territoire de la STRSM, qui correspond aujourd'hui à Longueuil sans l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville.

Source: Enquête O-D 1998, Mobilité des personnes dans la région de Montréal, AMT 2000

Le centre-ville de Montréal est le seul secteur de la région où la part modale du transport collectif (ce qui inclut les déplacements bimodaux) est supérieure à celle de l'auto. La part modale TC vers les autres quartiers du centre de l'île de Montréal est aussi relativement élevée, à 31 % le matin.

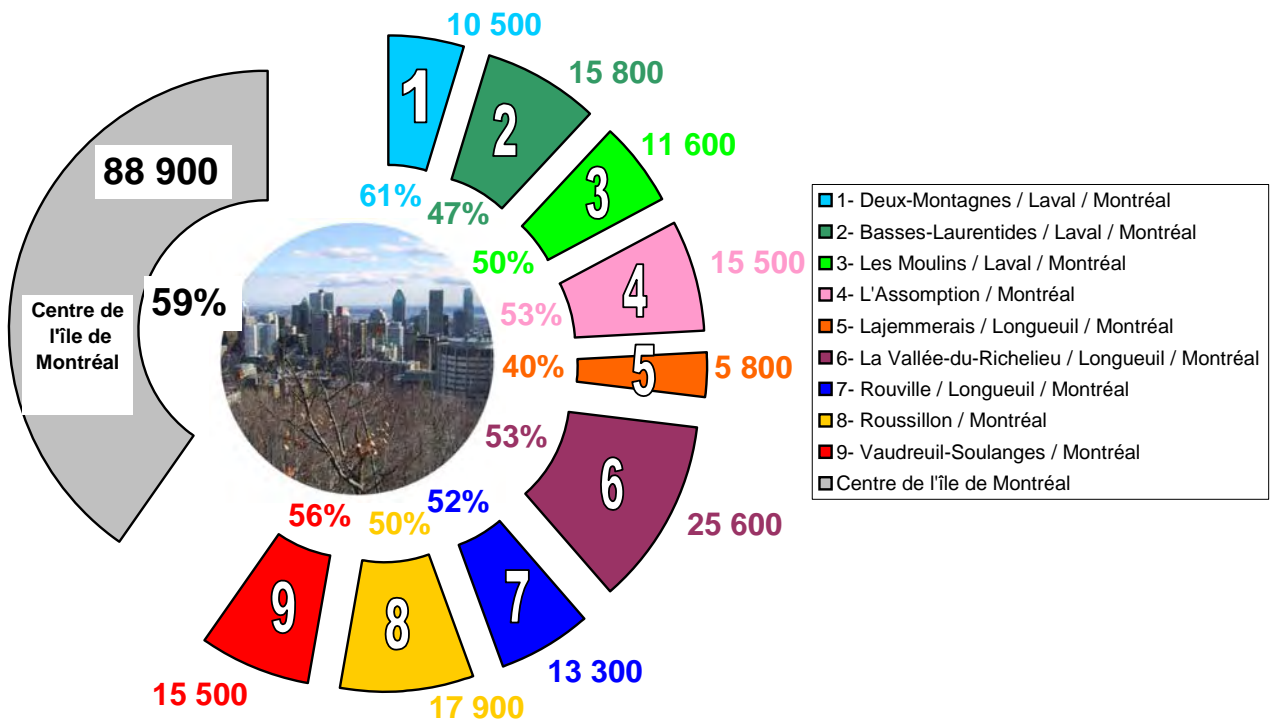
En période de pointe du matin, une plus forte proportion des quelque 321 000 déplacements TC régionaux provient de l'extérieur de l'île de Montréal, car l'offre de transport collectif en banlieue est nettement meilleure en période de pointe que durant le reste de la journée.

2.5.3 Déplacements vers le centre-ville

Le centre-ville de Montréal, avec ses 300 000 emplois concentrés sur un étroit territoire et ses 450 000 déplacements attirés quotidiennement, constitue le marché le plus important pour le transport collectif à Montréal. L'offre adéquate de transport collectif, la congestion des axes routiers et le fait que, contrairement au reste de la région, le stationnement n'y soit pas gratuit, contribuent à rendre le transport collectif compétitif à l'automobile pour cette destination.

La figure 2.1 présente le nombre de déplacements motorisés vers le centre-ville le matin et la part modale du transport en commun pour chacun des neuf grands corridors métropolitains de déplacements, définis selon les MRC desservies. La figure illustre à quel point l'activité du centre-ville est tributaire du reste de la région métropolitaine, puisque trois déplacements sur cinq attirés le matin ne proviennent pas du centre de l'île, mais d'ailleurs dans la région. La part modale du TC, qui s'établit à 55 % en moyenne, varie de 40 % pour les corridors les moins bien desservis à 61 % dans le cas du corridor Deux-Montagnes, desservi par une ligne de train de banlieue performante.

Figure 2.1
Déplacements motorisés vers le centre-ville de Montréal,
et part modale du transport en commun
par corridor métropolitain, période de pointe du matin, 1998



2.6 ACHALANDAGE DU TRANSPORT EN COMMUN

En plus des données de l'enquête origine-destination disponibles à tous les cinq ans, les données d'achalandage dérivées des ventes de titres permettent d'obtenir un portrait plus précis de l'utilisation du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.

L'achalandage du transport collectif dans la région métropolitaine a dépassé 439 millions de déplacements annuels en 2002, ce qui représente un niveau inégalé depuis plus de 20 ans. Tel que détaillé au tableau 2.6, près de la moitié des déplacements TC dans la région ont utilisé le métro, dont l'achalandage a totalisé près de 220 millions de déplacements en 2002. Les données détaillées d'achalandage par AOT sont présentées au chapitre 5, dans le cadre du portrait des organismes de transport.

Tableau 2.6
Évolution de l'achalandage du transport en commun, 1996-2002
(en millions de passages)

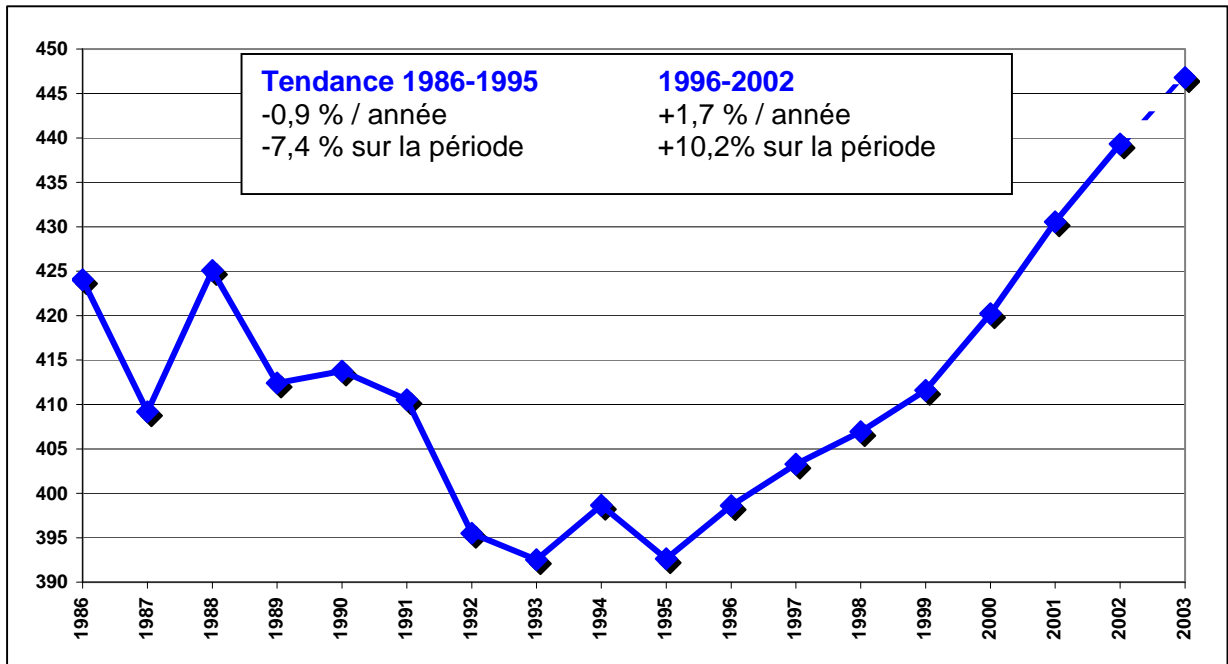
	1996	2002	Variation 1996- 2002
STM	337,0	363,2	+7,8%
dont métro	194,0	219,2	+13,0%
RTL	26,8	29,8	+11,1%
STL	16,0	17,9	+12,0%
CIT et OMIT	11,9	14,8	+24,6%
AMT (trains de banlieue)	6,9	12,9	+85,6%
AMT (express métropolitains)	-	0,7	-
Total	398,6	439,3	+10,2%

Source : Données historiques révisées, Rapport annuel 2002 de l'AMT

Tel qu'illustré à la figure 2.2, les tendances récentes au niveau de l'achalandage des AOT font état d'une reprise du transport collectif lors des dernières années. Alors que l'achalandage déclinait de près de 1 % par année entre 1986 et 1995, il a plutôt crû de 1,7 % par année entre 1995 et 2002. Ces données témoignent de la réussite des efforts de tous les partenaires pour relancer le transport en commun depuis 1995.

Figure 2.2
Évolution de l'achalandage annuel du transport en commun
dans la région métropolitaine, 1986-2002

(en millions de passages)



Source : Données historiques révisées, Rapport annuel 2002 de l'AMT

3.0 CADRE INSTITUTIONNEL ET FINANCIER DU TRANSPORT COLLECTIF

Ce chapitre présente le cadre institutionnel et financier du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, en présentant brièvement chacun des intervenants impliqués, leurs rôles et leurs responsabilités financières.

3.1 PALIER GOUVERNEMENTAL

3.1.1 Gouvernement du Canada

Le gouvernement fédéral n'a, constitutionnellement, aucune responsabilité en matière de transport collectif, car ce champ de compétence relève des provinces. C'est pourquoi le gouvernement fédéral n'a pas, jusqu'ici, contribué au financement du transport en commun urbain. La situation pourrait néanmoins changer, du moins dans le cas des grandes villes, puisque les transports collectifs pourraient jouer un rôle important en vue d'atteindre les objectifs de réduction des gaz à effet de serre découlant du protocole de Kyoto.

3.1.2 Gouvernement du Québec

Le gouvernement du Québec, par le biais du ministre des Transports, est responsable de l'encadrement législatif et financier du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.

Au niveau législatif, cinq lois québécoises définissent les pouvoirs et responsabilités des différentes entités juridiques impliquées en transport collectif :

- la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport (L.R.Q., c. A-7.02) établit les responsabilités de l'AMT ;
- la Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal (L.R.Q., c. C-37.01) établit les responsabilités de la CMM ;
- la Loi sur les sociétés de transport en commun (L.R.Q., c. S-30.01) établit les responsabilités des sociétés de transport ;
- la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal (L.R.Q., c. C-60.1) établit les responsabilités des CIT ;
- la Loi sur les cités et villes (L.R.Q., c. C-19) établit les responsabilités, en matière de transport collectif, des municipalités qui ne sont pas dans le territoire d'un CIT ou d'une société de transport.

La contribution financière du gouvernement du Québec au transport collectif provient principalement du **Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes**. Ce programme comporte deux volets principaux :

- la subvention aux dépenses d'immobilisations versée aux organismes de transport, qui couvre généralement 75 % des dépenses admissibles, à l'exception de la mise en place de nouveaux modes lourds de transport collectif qui sont subventionnés à 100 % ;
- la subvention aux dépenses d'exploitation ainsi que la subvention aux laissez-passer mensuels qui comble le rabais accordé par rapport aux prix des billets. Ce deuxième volet ne s'adresse qu'aux CIT et OMIT.

De plus, la contribution du gouvernement du Québec comprend indirectement les droits sur l'immatriculation et la taxe sur l'essence perçus par l'AMT.

Par ailleurs, le ministère des Transports contribue à la mise en place de services de **transport adapté** en assumant 75 % de leur coût, le reste étant payé par les utilisateurs et les municipalités.

Finalement, le financement du **transport scolaire** relève du ministère de l'Éducation, alors que le ministère des Transports est responsable de tout ce qui touche la sécurité. Les responsabilités du MTQ comprennent donc la conformité aux normes des véhicules et de leur utilisation, ainsi que la formation des chauffeurs.

3.2 PALIER RÉGIONAL

3.2.1 Agence métropolitaine de transport

Créée en 1996, l'AMT est un organisme gouvernemental de transport qui a pour mission d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal en favorisant l'utilisation du transport collectif. Relevant directement du Ministre des Transports du Québec, l'AMT agit à trois niveaux :

- À titre d'agence gouvernementale, elle met en œuvre les politiques, programmes et projets de transport collectif qui lui sont confiés par le Ministre.
- À titre d'organisation métropolitaine, elle soutient, planifie et coordonne le transport collectif régional, en collaboration avec les différents ministères concernés, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), les villes et les autorités organisatrices de transport (AOT) de la région.
- À titre d'autorité organisatrice de transport, l'AMT planifie, gère et exploite les activités dont elle est directement responsable, notamment les réseaux de trains de banlieue et le transport métropolitain par autobus (RTMA).

Au niveau du financement du transport collectif, la mission de l'AMT consiste, d'une part, à soutenir les AOT par l'aide versée au prorata des déplacements effectués sur le réseau métropolitain (métro et autobus) et par d'autres formes d'aides que l'AMT peut déterminer en vertu de sa loi constitutive. D'autre part, l'AMT assume, après contribution municipale, le déficit des trains de banlieue et des équipements métropolitains.

Pour assumer ses responsabilités financières, l'AMT reçoit les remises gouvernementales suivantes :

- 30 \$ provenant des droits sur l'immatriculation des automobilistes résidant sur son territoire;
- 0,015 \$ par litre d'essence vendu sur son territoire.

L'AMT finance la partie non subventionnée des dépenses d'immobilisations des équipements et des réseaux régionaux au moyen d'un fonds d'immobilisations alimenté par des contributions municipales de 0,01 \$ par 100 \$ de la richesse foncière uniformisée des 64 municipalités composant son territoire.

L'AMT est responsable de la politique tarifaire métropolitaine et émet des titres métropolitains (cartes TRAM) valables sur l'ensemble du réseau régional de transport collectif, selon une tarification zonale inclusive. Les recettes de ces titres sont perçues par l'AMT et redistribuées aux AOT de la région proportionnellement aux passagers-km parcourus par les usagers des titres métropolitains sur les réseaux de chacune des AOT.

La création de l'AMT en 1996 aura permis de mieux répartir les dépenses du transport collectif sur l'ensemble de la région métropolitaine, de développer le réseau de transport collectif avec une perspective métropolitaine et de renverser la tendance à la baisse de l'achalandage du transport collectif, qui, tel que mentionné plus tôt, a connu une augmentation de 10,2 % entre 1996 et 2002.

3.2.2 Communauté métropolitaine de Montréal

Selon l'article 158 de sa loi constitutive, la CMM a compétence depuis 2001 pour planifier le transport en commun, le coordonner et en financer les aspects ayant un caractère métropolitain, en tenant compte des orientations gouvernementales en matière de transport. La CMM, dont le conseil est formé de 28 élus municipaux, exerce ses compétences en transport collectif en :

- désignant trois membres du conseil d'administration de l'AMT, issus du Conseil de la CMM ;
- approuvant le Plan stratégique de développement du transport métropolitain de l'AMT ;
- approuvant les Plans stratégiques de développement de la STM, du RTL et de la STL ;
- approuvant le budget d'exploitation annuel de l'AMT et en ayant le pouvoir de désavouer ses tarifs.

Ainsi, depuis 2001, la CMM assume pleinement sa compétence en transport collectif puisqu'elle est dotée des pouvoirs nécessaires et que la structure décisionnelle de l'AMT a été modifiée en conséquence.

3.3 PALIER MUNICIPAL

3.3.1 Municipalités

Par le biais des conseils d'administration des AOT formés d'élus municipaux, les municipalités sont responsables des services de transport collectif locaux et peuvent fixer le niveau de service offert (trajets, horaires, véhicules, etc.), la politique tarifaire et les orientations stratégiques.

Au niveau financier, les municipalités assument le déficit d'exploitation de leurs réseaux locaux de transport collectif. De plus, pour financer certaines activités de l'AMT, les municipalités versent les contributions suivantes :

- contribution au fonds métropolitain d'immobilisations à raison de 0,01 \$ par 100 \$ de la richesse foncière uniformisée;
- pour les municipalités desservies par les trains de banlieue, une contribution égale à 40 % des coûts d'exploitation et de gestion des trains ;
- pour les municipalités desservies par les express métropolitains, une contribution à leurs coûts d'exploitation.

3.3.2 Autorités organisatrices de transport (AOT)

Les AOT ont pour mission de fournir des services de transport collectif locaux sur leurs territoires respectifs. La mission et les services des 19 AOT de la région métropolitaine de Montréal sont décrites en détail au chapitre 5.

Au niveau financier, les AOT financent la partie non subventionnée par le gouvernement du Québec de leurs dépenses d'immobilisations et doivent verser également :

- une contribution égale à 25 % des coûts d'exploitation et de gestion des équipements métropolitains selon leur usage des terminus et des voies réservées ;
- une contribution au métro de la part des organismes de transport dont le territoire est desservi par une station de métro (RTL et suite au prolongement du métro à Laval, STL).

Finalement, en vertu de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées (L.R.Q., c. E-20), toutes les AOT ont l'obligation d'organiser un service de transport en commun pour personnes handicapées sur leur territoire. Pour ce faire, les AOT sont admissibles aux subventions du programme d'aide du ministère des Transports du Québec.

3.4 FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

Le tableau 3.1 résume l'évolution de 1991 à 2001 des dépenses totales (exploitation et immobilisations) par organisme de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.

Tableau 3.1
Évolution des dépenses totales par organisme, 1991-2001

(en millions de \$)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Var. 1991-2001	
STM	689	722	735	742	756	746	738	751	751	744	757	68,2	10%
RTL	100	99	100	99	97	98	98	89	95	91	99	-1,1	-1%
STL	55	59	59	62	63	63	62	61	60	64	69	13,3	24%
Couronne sud	19	20	21	22	23	25	24	23	25	27	27	7,9	42%
Couronne nord	11	12	13	14	15	16	16	16	17	19	22	11,0	103%
AMT et trains ¹	55	59	66	66	68	61	79	101	99	102	110	54,8	100%
Total (\$ courants)	929	971	994	1 005	1 022	1 009	1 017	1 041	1 047	1 047	1 084	154,1	17%
Total (\$ constants 2001)	1 107	1 139	1 146	1 157	1 152	1 114	1 101	1 119	1 106	1 087	1 084	-23,3	-2%

¹Les trains ont été sous la responsabilité de la STM jusqu'en 1995 et sous la responsabilité de l'AMT depuis 1996. Le coût des trains a été de 75,1 M\$ en 2001, en hausse de 36,8% par rapport à 1991. Les autres dépenses imputées à l'AMT sont le fonds d'immobilisation (14,9 M\$), les équipements métropolitains et autres dépenses (19,7 M\$).

Source : Révision du Cadre financier du transport en commun au Québec, Rapport Bernard, 2002.

Les sommes dédiées au transport collectif dans la région sont aujourd'hui inférieures à celles de 1991, en dollars constants. Les faibles augmentations des budgets annuels sur toute cette période n'auront pas suffi à rattraper l'inflation ni à effacer les réductions marquées des budgets d'exploitation durant les années 1990. Alors que diminuaient les ressources allouées au transport collectif, les ménages de la région ont volontairement

consenti une augmentation importante de leur budget transport durant la même période, augmentation qui a été presque exclusivement consacrée à l'automobile.

Le tableau 3.2 présente l'évolution des parts relatives des contributions des partenaires au financement du transport en commun durant cette période, qui a été marquée par la fin des subventions du gouvernement du Québec pour les coûts d'exploitation aux trois sociétés de transport (réforme Ryan) en 1992, puis par la création de l'AMT en 1996.

Tableau 3.2
Évolution de la contribution des partenaires
au financement du transport collectif, 1991-2001

		Réforme Ryan	Création de l'AMT	2001 ¹	
	1991	1992	1996	%	millions de \$
	%	%	%		
Usagers	33,4%	33,1%	35,5%	39,6%	429
Municipalités	26,4%	41,8%	40,1%	36,5%	396
Gouvernement	40,2%	21,1%	16,3%	16,0%	173
Automobilistes	0,0%	4,0%	8,1%	7,9%	86
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	1 084

¹ Selon les rapports annuels de 2001 des AOT

De 33,4 % en 1991, la part des usagers dans les dépenses totales des organismes de transport collectif de la région de Montréal est passée à 39,6 % en 2001. Cette augmentation est attribuable aux hausses substantielles de tarifs en 1992, suite à la réforme Ryan, puis à des hausses régulières subséquentes.

La part des municipalités est passée de 26,4 % en 1991 à 36,5 % en 2001, surtout en raison de l'effort additionnel que les municipalités des trois sociétés de transport ont dû consentir depuis la réforme Ryan en 1992. Cette hausse ponctuelle des contributions municipales a été suivie par un graduel désengagement par la suite, sauf dans le cas de la Ville de Laval, qui a augmenté sa contribution.

Le gouvernement du Québec a substantiellement réduit son soutien au transport collectif durant cette période, sa part des dépenses passant de 40,2 % en 1991 à seulement 16,0 % en 2001. Ce désengagement est le résultat de plusieurs décisions, dont la fin des subventions à l'exploitation pour les trois sociétés de transport, la baisse du taux de subvention à l'achat d'autobus, le gel des subventions aux CIT et OMIT à leur niveau de 1996 et la fin des subventions au Conseil métropolitain de transport en commun (CMTC) et à l'exploitation des trains de banlieue en 1996.

Les automobilistes ont été appelés à contribuer au financement du transport collectif à partir de 1992, à titre de bénéficiaires indirects. Les droits de 30 \$ sur l'immatriculation des voitures de promenade ont servi à compenser en partie la fin des subventions à l'exploitation en 1992, tandis que, suite à la création de l'AMT, la taxe de 1,5 ¢ par litre d'essence a compensé la fin des subventions au CMTC et à l'exploitation des trains de banlieue en 1996. Le rendement de ces sources se caractérise par sa stabilité et leur croissance ne correspond pas à celle des dépenses qu'elles doivent soutenir.

4.0 RÉSEAU MÉTROPOLITAIN DE TRANSPORT COLLECTIF

Tel qu'illustré à la figure 4.1, les déplacements en transport collectif dans la région sont assurés par le biais d'un réseau de transport collectif intégré, formé de trois grandes composantes, soit le métro, les trains de banlieue et les réseaux d'autobus, tant au niveau métropolitain (RTMA) que local. L'exploitation de ce réseau intégré de transport collectif est partagée entre plusieurs organismes, appelés autorités organisatrices de transport ou AOT.

Ce chapitre présente d'abord les grandes composantes du réseau métropolitain alors que les diverses AOT de la région sont décrites en détail au chapitre 5.

4.1 VISION FUTURE DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU

Le Plan stratégique révisé de l'AMT a mis de l'avant la vision suivante, appelée à guider le développement du réseau de transport collectif métropolitain d'ici 2012 :

Les quatre lignes du métro de Montréal forment l'ossature du réseau de transport collectif de la région et desservent tous les grands secteurs de destination. Le métro offre une grande capacité, un service fréquent, fiable, confortable et sécuritaire. Le réseau du métro est bien intégré aux axes piétonniers et cyclables, particulièrement avec le réseau souterrain du centre-ville de Montréal, unique en Amérique du Nord. Le métro est alimenté par des rabattements d'autobus à haute fréquence desservant finement toutes les artères et les collectrices du centre de l'agglomération. Des voies réservées et des mesures préférentielles assurent la fiabilité du réseau d'autobus et offrent des gains de temps par rapport à l'automobile sur les axes congestionnés. Des navettes vers les grands employeurs et des services de taxis collectifs complètent le service d'autobus dans les secteurs où la densité est trop faible pour assurer une desserte économique. Des tramways urbains offrent une capacité et un niveau de service accrus dans les axes les plus achalandés, permettant à la fois la correspondance avec le métro, la desserte immédiate des secteurs desservis, la revitalisation des quartiers traversés et l'amélioration de la qualité de vie urbaine.

Les liens entre les couronnes, la périphérie et le centre de l'agglomération sont assurés par un réseau performant de trains de banlieue, de trains légers (SLR) régionaux et d'autobus express circulant en site propre ou en voies réservées sur le réseau routier supérieur. Alimenté par de nombreux parcs de stationnement incitatif, ce réseau dessert une clientèle d'automobilistes se déplaçant en période de pointe vers le centre de l'agglomération, ce qui contribue à limiter la congestion sur le réseau routier régional. Ce réseau TC métropolitain est également alimenté par des réseaux d'autobus locaux et par des axes piétonniers et cyclistes convergeant vers des gares et terminus fonctionnels et conviviaux, qui sont appelés à devenir des pôles d'activité dans les milieux qu'ils desservent. Le réseau métropolitain est composé d'une série d'axes convergeant vers le centre de l'agglomération, mais aussi d'axes est-ouest améliorant la desserte de Montréal, Longueuil, Laval et la Rive-Nord. Les voies réservées aux autobus sont accessibles, partout où c'est possible, aux taxis et au covoiturage.

Figure 4.1
Réseau de transport collectif intégré

4.2 MÉTRO

Le métro de Montréal, qui forme l'ossature du réseau métropolitain de transport collectif, transporte annuellement près de 220 millions de passagers. Le métro dessert surtout le centre-ville, mais aussi les grandes destinations du centre de l'agglomération (figure 4.2). Cette section, qui débute avec l'historique du métro de Montréal, présente la structure du réseau, l'offre de service, l'achalandage et le profil de la clientèle.

4.2.1 Historique

Inauguré le 14 octobre 1966, le réseau initial du métro de Montréal (1966-1967) comprenait trois lignes, soit la ligne 1 (verte) entre les stations Atwater et Frontenac, la branche est de la ligne 2 (orange) entre les stations Henri-Bourassa et Bonaventure et la ligne 4 (jaune) sous le fleuve entre les stations Berri-de-Montigny et Longueuil. Cette dernière ligne a été construite pour la tenue de l'Expo de 1967 sur l'île Sainte-Hélène.

La ligne verte a été prolongée vers l'est, des stations Frontenac à Honoré-Beaugrand, pour les Jeux Olympiques de 1976, puis vers le sud-ouest en 1978, entre les stations Atwater et Angrignon. La branche ouest de la ligne orange a été prolongée graduellement des stations Bonaventure à du Collège entre 1980 et 1984. La ligne bleue a été inaugurée en deux tronçons entre 1986 et 1988, alors que la station terminale Côte-Vertu venait compléter le prolongement de la ligne 2 ouest.

Premier prolongement du réseau depuis 1988, le prolongement de la ligne 2 est vers Laval est prévu pour 2006.

4.2.2 Structure du réseau

Le métro de Montréal, alimenté à l'électricité, circule sur pneumatique. Entièrement souterrain, le réseau comporte 65 stations réparties sur quatre lignes et 66 km de tunnels, en incluant les voies de garage et de retournement. Objet de fierté des Montréalais, le métro de Montréal se distingue par la grande qualité architecturale de ses stations, toutes différentes, et par les nombreuses œuvres d'art qu'il recèle. Le métro de Montréal est reconnu comme étant l'un des plus beaux et des plus sécuritaires au monde.

Tel qu'illustré à la figure 4.2, les lignes verte, orange et jaune convergent vers le centre-ville de Montréal, alors que la ligne bleue parcourt dans un axe est-ouest la partie centrale de l'île de Montréal. La station Berri-UQAM constitue la plaque tournante du réseau et permet la correspondance sur trois niveaux entre les lignes verte, orange et jaune. Trois autres stations permettent la correspondance entre deux lignes, soit Lionel-Groulx (orange et verte), Jean-Talon (orange et bleue) et Snowdon (orange et bleue).

Le centre-ville de Montréal est particulièrement bien desservi par le métro grâce aux lignes verte et orange qui, pour permettre tous les mouvements de correspondance, se croisent à l'est (Berri-UQAM) et à l'ouest (Lionel-Groulx). Entre ces deux points d'échange, les deux lignes se suivent en parallèle, séparées d'environ 800 m, ce qui assure une distance maximale de marche de 400 m entre tout point du centre-ville et une station de métro. L'interstation sur les deux lignes du centre-ville n'est que de 400 m également, ce qui contribue à minimiser les distances de marche à destination. De plus,

Figure 4.2
Réseau de métro, 2002

la majorité de ces stations sont bien intégrées à la ville souterraine qui s'est développée autour du métro.

En plus du centre-ville, le métro dessert bien les grandes destinations du centre de l'agglomération, notamment les quartiers Ahuntsic, Saint-Laurent, Côte-des-Neiges, Sud-Ouest, Plateau Mont-Royal, Hochelaga-Maisonneuve-Mercier, ainsi que le centre de Longueuil.

4.2.3 Offre de service

Exploité par la Société de transport de Montréal (STM), le métro a offert en 2001 un total de 58,0 millions de km-voitures de service. La figure 4.3 illustre l'évolution de l'offre de service du métro de 1996 à 2002. Durant cette période, le niveau de service n'a jamais rejoint le niveau des 64 ou 65 Mkm-voitures annuels d'avant la réforme Ryan (le maximum historique ayant été atteint en 1992 avec 65,8 Mkm-voitures).

Tel que détaillé au tableau 4.1, la fréquence offerte par le métro varie, selon la ligne utilisée, de 3 à 6 min en période de pointe et de 7 à 12 min hors des périodes de pointe et les fins de semaine. Les premières rames quittent les stations de tête à 5 h 30, alors que l'heure des derniers départs varie de 0 h 15 à 1 h 30 selon la ligne. Le service sur la ligne bleue a été récemment prolongé de 65 min en soirée et les derniers départs ont maintenant lieu à 0 h 15. Les samedis soirs, le service est prolongé de 30 min sur les lignes verte, orange et jaune.

Tableau 4.1
Paramètres du service offert par le métro, 2002

Ligne	Stations terminales	Longueur (km)	Nombre de stations ¹	Intervalle de service (minutes)		Heures d'exploitation (premiers et derniers départs en tête de ligne)	
				Pointe	H.-pointe - fin de sem.	Semaine et dimanche	Samedi
1-verte	Angrignon - Honoré-Beaugrand	22,1	27	3 à 4	7 à 12	5 h 30 - 0 h 30	5 h 30 - 1 h 00
2-orange	Côte-Vertu - Henri-Bourassa	24,8	28	3 à 4	7 à 12		
4-jaune	Berri-UQAM - Longueuil	4,3	3	4 à 6	10	5 h 30 - 1 h 00	5 h 30 - 1 h 30
5-bleue	Snowdon - Saint-Michel	9,7	12	5 à 6	7 à 11	5 h 30 - 0 h 15	
		60,9	70	3 à 6	7 à 12		
Voies de garage et de retournement		5					
TOTAL RÉSEAU		66,0	65				

¹Le réseau comprend un total de 65 stations, dont trois permettant la correspondance entre deux lignes et une permettant la correspondance entre trois lignes, d'où le total de 70.

Le tableau 4.2 présente le matériel roulant et la capacité offerte sur chacune des lignes. La ligne verte est desservie par 336 voitures MR-63, conçues en 1963 et mises en opération lors de l'inauguration du métro en 1966. Les trois autres lignes sont desservies par 423 voitures MR-73 datant de 1973. Les rames de métro sont le plus souvent formées de neuf voitures et offrent environ 900 places. La capacité, qui dépend de l'intervalle minimal pouvant être offert en toute sécurité, varie de près de 20 000 personnes par heures et par

direction (pphd) dans le cas des lignes verte et orange à 13 500 pphd dans le cas de la ligne jaune.

Tableau 4.2
Capacité du métro

Ligne	Matériel roulant	Rames en service en pointe	Nombre de voitures par rame		Capacité d'une rame (en pointe)	Intervalle minimal (min:s)	Capacité en pointe (pphd) ¹
			Pointe	H.-pointe - fin de sem.			
1-verte	MR-63	27	9		900	2:45	19 600
2-orange	MR-73	28	9		900	2:45	19 600
4-jaune	MR-73	4	9	6	900	4:00	13 500
5-bleue	MR-73	9	6	3	600	2:30	14 400

¹Capacité pratique en mode d'exploitation continu, en personnes par heure par direction. La capacité peut être plus élevée lors de courtes périodes de pointe liées à des événements spéciaux.

4.2.4 Intégration avec les autres composantes du réseau régional de transport collectif

Le réseau d'autobus de la STM est structuré pour alimenter le métro; ainsi, la majorité des 186 circuits se rabattent à une station. Comme de nombreux circuits desservent à plus d'une station, le réseau de métro est alimenté par un total de plus de 250 points de rabattement autobus STM - métro.

De plus, cinq terminus métropolitains alimentent le réseau du métro, soit les terminus Henri-Bourassa, Radisson, Longueuil, Angrignon et Centre-ville (TCV). Ces terminus offrent un total de 110 quais d'autobus permettant le rabattement vers le métro de plus de 200 circuits d'autobus des AOT de toute la région. Quatre stationnements incitatifs, offrant un total de plus de 3 250 places, sont également offerts aux stations Angrignon, Radisson, Namur et Longueuil. Par ailleurs, les stations Lucien-L'Allier, Bonaventure, Vendôme (ligne orange) et Parc (ligne bleue) permettent les correspondances entre le métro et le réseau des trains de banlieue.

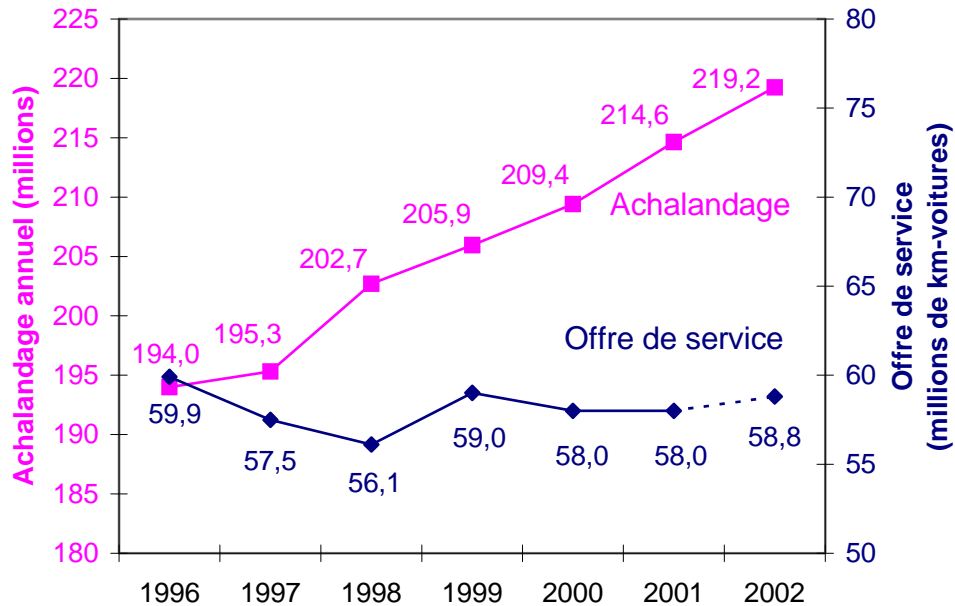
4.2.5 Achalandage

Le métro assure en moyenne 614 000 déplacements par jour de semaine, dont 61 % durant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi. Lors de la journée la plus achalandée de 2001 (jeudi 1^{er} février), le métro a assuré près de 790 000 déplacements, soit 29 % de plus que lors d'une journée moyenne.

Le métro a transporté 219,2 millions de passagers en 2002, ce qui représente un maximum historique et une augmentation de 13 % par rapport aux 194 millions de passagers de 1996. Cette bonne performance a été possible malgré la légère réduction de l'offre de service durant cette période, imposée par les restrictions budgétaires. La figure 4.3 illustre l'évolution de l'achalandage et de l'offre de service du métro de 1996 à 2002⁷. Cette augmentation de l'achalandage sans augmentation de l'offre de service a été possible grâce à la réserve de capacité dont disposait le métro.

⁷ Le chiffre de l'offre de service de 2002 est une estimation préliminaire.

Figure 4.3
Évolution de l'achalandage et de l'offre de service du métro
Source : La STM aujourd'hui, STM 2002 et données aide métropolitaine, AMT 2003



Tel que détaillé au tableau 4.3, la station la plus achalandée du réseau est Berri-UQAM, qui a déclassé McGill, auparavant au premier rang depuis plusieurs années. Les stations les plus achalandées correspondent soit aux stations donnant accès aux universités du centre-ville de Montréal (Berri-UQAM, McGill et Guy-Concordia), soit aux stations terminales équipées d'un grand terminus métropolitain permettant le rabattement de nombreux circuits d'autobus desservant toute la région (Henri-Bourassa et Longueuil).

Tableau 4.3
Stations de métro les plus achalandées, 2001

Station	Achalandage annuel (millions d'entrées)
Berri-UQAM	10,887
McGill	10,874
Henri-Bourassa	8,172
Longueuil	7,027
Guy-Concordia	6,920

Source : Rapport annuel 2001, STM

4.2.6 Profil de la clientèle

Le tableau 4.4 présente le profil de la clientèle du métro selon les périodes de la journée. En période de pointe, 78 % des usagers du métro sont des résidents de Montréal, alors que 22 % résident ailleurs dans la région, d'où la nature régionale du métro. En période de pointe, le métro est surtout utilisé pour aller travailler ou étudier, alors qu'en dehors des périodes de pointe, les autres motifs tels que le magasinage et les loisirs prédominent. Les résidents de Montréal et les clients captifs (en provenance de ménages sans automobile)

sont en plus forte proportion dans les périodes creuses. La proportion des clients âgés de 18 à 24 ans (clientèle collégiale et universitaire) et de 65 ans et plus (retraités) est également plus élevée en périodes creuses.

Tableau 4.4
Profil de la clientèle du métro

		Périodes de pointe	Périodes hors-pointe
Nombre de déplacements (jour de semaine)		373 000	241 000
% de la clientèle totale		61%	39%
Résidants de Montréal		78%	85%
Âge	Moins de 18 ans	10%	7%
	De 18 à 24 ans	25%	31%
	De 25 à 64 ans	63%	53%
	65 ans et plus	2%	9%
		100%	100%
Motif	Travail	56%	34%
	Études	29%	22%
	Loisirs, magasinage, autres	15%	44%
		100%	100%
Proportion de clients provenant de ménages sans automobile		34%	46%

Source : Enquête origine-destination 1998, tel que compilé dans La STM aujourd'hui, STM 2002

4.3 TRAINS DE BANLIEUE

Alimenté par de nombreuses places de stationnement incitatif et par le rabattement d'environ 290 circuits d'autobus, le réseau de trains de banlieue (figure 4.4) dessert une clientèle de travailleurs et d'étudiants se déplaçant en période de pointe vers le centre de l'île de Montréal.

4.3.1 Historique

Le tableau 4.5 résume l'historique du réseau de train de banlieue actuel, dont seulement deux lignes étaient en fonction au moment de la création de l'AMT en 1996, soit celles de Dorion-Rigaud et de Deux-Montagnes.

La mise en service des cinq lignes actuelles remonte à la fin du 19^e siècle, sur une période s'étalant de 1859 à 1918. La ligne de Dorion-Rigaud, qui avait été à l'origine de l'urbanisation de l'ouest de l'île de Montréal à partir de 1889, a fait l'objet d'importantes rénovations dans les années 1980. La ligne de Deux-Montagnes, en exploitation depuis 1918, a été entièrement modernisée en 1995 et équipée de matériel roulant neuf très performant.

Figure 4.4
Réseau de trains de banlieue, 2002

Les lignes de Delson (Farnham), Blainville (Sainte-Thérèse) et Mont-Saint-Hilaire, qui avaient été complètement abandonnées dans les années 1980, ont récemment été remises en service par l'AMT.

Tableau 4.5
Historique des lignes de trains de banlieue

Ligne	Années en service	
Deux-Montagnes	1918-	reconstruction 1995
Dorion-Rigaud	1889-	rénovations 1982-1989
Blainville	1882-1981	remise en service 1997
Mont-Saint-Hilaire	1859-1988	remise en service 2000
Delson	1887-1980	remise en service 2001

4.3.2 Structure du réseau

Le tableau 4.6 présente les paramètres clés des cinq lignes de train de banlieue actuelles, qui convergent toutes vers le centre-ville de Montréal.

Tableau 4.6
Paramètres des lignes de trains de banlieue, 2002

Ligne	Longueur (km)	Nombre de gares	Nombre de places de stat. inc.	Opér.	Gare terminale	Matériel roulant
Deux-Montagnes	31,1	12	5 300	CN	Centrale	Électrique
Dorion-Rigaud	64,4	18	2 700	CP	Lucien-L'Allier	Diesel
Blainville	47,5	9	2 500	CP	Lucien-L'Allier	Diesel
Mont-Saint-Hilaire	34,9	5	1 800	CN	Centrale	Diesel
Delson	23,3	7	600	CP	Lucien-L'Allier	Diesel
	201,2	51	12 800			
TOTAL RÉSEAU	187	45	12 800			

La ligne de Deux-Montagnes est électrifiée, alors que les quatre autres lignes fonctionnent avec du matériel diesel conventionnel. Les lignes de Deux-Montagnes et de Mont-Saint-Hilaire sont exploitées par le CN et se terminent à la Gare centrale, alors que les lignes de Dorion-Rigaud, Blainville et Delson sont exploitées par le CP et convergent vers la gare Lucien-L'Allier (anciennement appelée gare Windsor), en passant toutes par Montréal-Ouest et la station de métro Vendôme.

4.3.3 Offre de service

Exploités par l'AMT, les trains de banlieue ont offert un total de 8,1 millions de voitures-km de service en 2001.

Le tableau 4.7 présente le nombre de départs sur chacune des lignes. Le service le plus fréquent est offert sur la ligne de Deux-Montagnes, avec des trains toute la journée entre 6 h et 1 h du matin, ainsi que le samedi et le dimanche. Durant les périodes de pointe, le service sur la ligne de Deux-Montagnes est approximativement aux 20 min. La ligne de Dorion-Rigaud est en opération de 6 h à 22 h en semaine en plus d'offrir quelques départs

le samedi et le dimanche. La ligne de Blainville est en opération entre 6 h et 20 h en semaine seulement. Les deux lignes de la Rive-Sud, en émergence, offrent un service plus réduit, limité à quatre départs chacune vers Montréal en période de pointe du matin et quatre retours vers la banlieue en fin d'après-midi.

Tableau 4.7
Nombre de départs de trains de banlieue, 2002

Ligne	Nombre de départs				
	Semaine		Samedi	Dimanche	Total par semaine
	P ^{te} AM (vers Montréal)	Reste de la journée			
Deux-Montagnes	8	41	18	10	273
Dorion-Rigaud	8	17	8	6	139
Blainville	5	17	-	-	110
Mont-Saint-Hilaire	4	4	-	-	40
Delson	4	4	-	-	40
	29	83	26	16	602

4.3.4 Intégration avec les autres composantes du réseau régional de transport collectif

Le réseau de trains de banlieue est alimenté par un total d'environ 290 circuits d'autobus des AOT de toute la région qui se rabattent aux gares. Par ailleurs, les lignes de Deux-Montagnes et de Mont-Saint-Hilaire sont reliées, via la gare Centrale, à la station de métro Bonaventure et au terminus Centre-ville. Les lignes de Dorion-Rigaud, Blainville et Delson sont reliées aux stations de métro Vendôme et Lucien-L'Allier. De plus, la ligne de Blainville offre un accès direct à la station de métro Parc.

4.3.5 Achalandage

Tel que détaillé au tableau 4.8, les trains de banlieue transportent aujourd'hui environ 52 000 personnes par jour, dont près de 24 000 en période de pointe du matin. La ligne de Deux-Montagnes est la plus utilisée et correspond à plus de la moitié de l'achalandage du réseau de trains de banlieue.

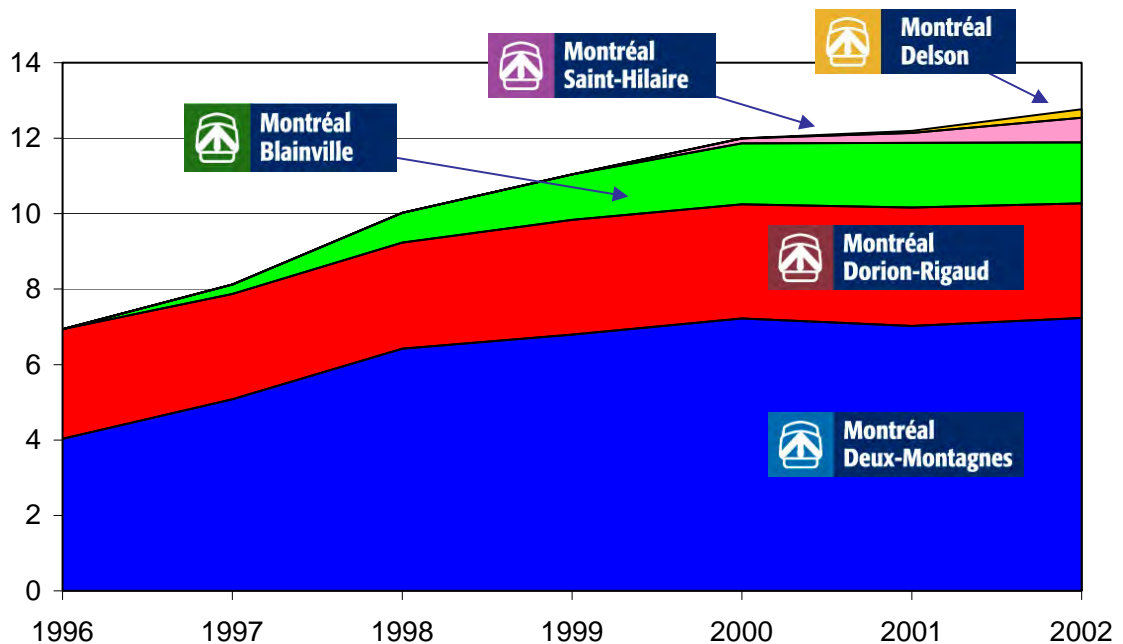
Tableau 4.8
Achalandage du train de banlieue, 2002

Ligne	Achalandage			
	Pointe AM	Jour de semaine	Annuel	
Deux-Montagnes	12 200	27 900	7 232 800	57%
Dorion-Rigaud	5 700	12 000	3 039 400	24%
Blainville	3 200	6 500	1 615 400	13%
Mont-Saint-Hilaire ¹	2 000	4 000	656 500	5%
Delson ¹	800	1 500	227 200	2%
	23 900	51 900	12 771 300	100%

¹Moyenne de sept. à déc. 2002 pour les données AM et jour de semaine en raison de l'ajout de service en sept. 2002

Tel qu'illustré à la figure 4.5, l'achalandage total des trains de banlieue est passé de 6,9 millions de déplacements annuels en 1996 à plus de 12,9 millions en 2002, soit une augmentation de 84 % en six ans.

Figure 4.5
Évolution de l'achalandage des trains de banlieue, 1996-2002



4.3.6 Profil de la clientèle

Le tableau 4.9 présente le profil de la clientèle du train de banlieue. Près de la moitié des usagers proviennent de Montréal, surtout des arrondissements de l'ouest de l'île, alors qu'environ le quart provient de la couronne nord, 17 % de Laval et relativement peu de Longueuil et de la couronne sud. Le train est utilisé avant tout par des travailleurs (75 %), mais également par des étudiants (21 %). La clientèle du train de banlieue est fortement motorisée et la majorité des usagers accèdent aux gares en voiture.

Tableau 4.9
Profil de la clientèle du train de banlieue,
période de pointe du matin

Achalandage, pointe du matin		23 900
Lieu de résidence		
	Montréal	46%
	Couronne nord	24%
	Laval	17%
	Couronne ouest	5%
	Couronne sud	3%
	Longueuil	2%
	Hors territoire AMT	2%
		100%
Âge		
	Moins de 18 ans	6%
	De 18 à 24 ans	18%
	De 25 à 64 ans	75%
	65 ans et plus	1%
		100%
Motif		
	Travail	78%
	Études	21%
	Loisirs, magasinage, autres	1%
		100%
Proportion de clients ne possédant pas d'automobile		27%

Source: enquêtes à bord, AMT, 2002

4.4 TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS (RTMA)

Le réseau de transport métropolitain par autobus est formé des circuits d'autobus régionaux qui convergent vers le centre de l'agglomération, en utilisant un réseau de stationnements incitatifs, voies réservées et terminus métropolitains. Ce réseau relie efficacement tous les secteurs géographiques de la région non desservis par un mode lourd de transport collectif, notamment les secteurs à plus faible population.

4.4.1 Structure du réseau

Le RTMA, illustré à la figure 4.6, est aujourd'hui composé de quelque 250 circuits d'autobus convergeant vers onze terminus métropolitains. Ces circuits d'autobus circulent sur 70 km de voies réservées et sont alimentés par près de 7 000 places de stationnement incitatif.

Les voies réservées et mesures préférentielles visent à réduire et à régulariser les temps de parcours des autobus, ce qui se traduit en gains de temps pour les usagers et en réduction de coûts d'exploitation pour les AOT. Les voies réservées améliorent la position concurrentielle du transport collectif par rapport à l'automobile, ce qui permet un transfert modal et une hausse de l'achalandage TC. Les stationnements incitatifs, généralement gratuits, visent à intercepter les automobilistes en provenance de secteurs moins bien

desservis par le transport collectif et à leur offrir un accès direct à un service d'autobus à plus haute fréquence offert à partir d'un point de convergence du réseau.

4.4.2 Offre de service

Le tableau 4.10 présente la liste des quelque 250 circuits d'autobus qui composent le RTMA. Toutes les AOT de la région métropolitaine ont certains de leurs circuits définis comme étant métropolitains, à l'exception des CIT Deux-Montagnes et Montcalm et de l'OMIT de Saint-Eustache.

Deux des circuits du RTMA sont sous la responsabilité directe de l'AMT, soit l'Express Chevrier et l'Express Le Carrefour. L'Express Chevrier est un service d'autobus express offert depuis septembre 1998 entre le stationnement incitatif Chevrier à Brossard et le terminus Centre-ville (TCV) à Montréal. L'Express Le Carrefour est un service d'autobus express offert depuis août 2000 entre le terminus Le Carrefour à Laval et la station de métro Côte-Vertu dans l'arrondissement Saint-Laurent.

Les circuits du RTMA offrent au total environ 700 000 h-véh annuels de service, ce qui est du même ordre de grandeur que l'offre de service sur tout le réseau du RTL. L'offre de service du RTMA varie grandement selon les axes; les plus grandes fréquences se retrouvent dans les corridors des ponts Champlain et Viau ainsi que sur l'île de Montréal dans les axes Parc, René-Lévesque, Côte-des-Neiges, Pie-IX et Sherbrooke.

4.4.3 Intégration avec les autres composantes du réseau régional de transport collectif

Les terminus métropolitains permettent le rabattement des circuits du RTMA vers le métro aux stations Côte-Vertu, Henri-Bourassa, Radisson, Longueuil, Angrignon et Bonaventure (TCV). Le terminus Sainte-Thérèse permet le rabattement des autobus desservant la Rive-Nord vers la ligne de train de banlieue de Blainville. Finalement, les terminus Le Carrefour, Terrebonne, Repentigny et Brossard/Panama permettent de faire converger les circuits d'autobus locaux et d'offrir une correspondance vers des circuits express.

4.4.4 Achalandage

Les voies réservées du RTMA transportent aujourd'hui une moyenne annuelle d'environ 102 000 passagers par jour, soit 60 % de plus qu'en 1997. En période de pointe du matin, quelque 63 000 personnes utilisent les voies réservées du RTMA, comme le détaille le tableau 4.11.

Par ailleurs, l'agrandissement ou l'ajout de nouveaux équipements au RTMA a permis de faire passer à 52 millions le nombre d'usagers annuels des terminus métropolitains (en hausse de 28 % par rapport à 1997) et à 1,4 million le nombre annuel d'automobilistes utilisant les stationnements incitatifs du RTMA et du métro (+ 166 % depuis 1997).

Figure 4.6
Réseau de transport métropolitain par autobus, 2002

Tableau 4.10
Circuits à caractère métropolitain, 2002

Axes	AOT	Circuits
A-25	CIT des Moulins	19A et 25A
A-20 / Bretonne Tellier	AMT	Express A-20 (à l'étude)
	RTL	61
	OMIT Sainte-Julie ¹	100, 250, 400, 500
Bretonne Mercier	CIT Sud-Ouest	Express-28, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 31, 32, Valleyfield
	CIT Haut-Saint-Laurent	Huntingdon / Montréal
	CIT Roussillon	5, 30, 100-5
Pont Champlain	AMT	Express Chevrier
	RTL	5, 15, 30-34, 36, 37, 42, 44-50, 59, 115, 132, 142 et 150
	CIT Le Richelain	24, 25, 26, 27, 33, 35, 36, 37, 38, 39 et 321
	CIT Vallée-du-Richelieu	300
	CIT C.-R.-Carignan	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8/8A, 9, 10, 14, 16, 17, 18 et 100
	CIT Roussillon	10, 11, 20, 25, 40, 50, 51, 52, 55, 60, 65, 70, 75, 76, 85, 91 et 160
	OMIT Sainte-Julie	800 et 900
Route 132/138	CIT Sud-Ouest	Express-28, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 31, 32, Valleyfield
	CIT Roussillon	30 et 100-5
	CIT Haut-Saint-Laurent	Huntingdon / Montréal
Pont Viau	STL	10, 20, 24, 27, 28, 31, 33, 35, 37, 40, 41, 48, 60, 61, 72, 74 et 901
	CIT Basses-Laurentides	2, 4 et 9
Pie-IX	STM	505
Parc/RL/CDN	STM	66, 80, 129, 150, 165, 166, 410 et 430 et 535
Sherbrooke	AMT	Express de l'Est (à l'étude)
	STM	182, 184, 186 et 189
	CIT Joliette-Métrop. (Repentigny)	5
	OMIT Repentigny	3 et 4
Newman	STM	106 et 506
	CIT Sud-Ouest	20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 31, 32, Valleyfield
	CIT Haut-Saint-Laurent	Huntingdon / Montréal
	CIT Roussillon	5, 30, 100-5
Henri-Bourassa (ouest AM / est PM)	STM	48, 49, 53, 69, 159, 164 et 171
	STL	25, 52, 54, 70, 252 et 901
	CIT des Moulins	19A et 25A
Henri-Bourassa (est AM / ouest PM)	STM	53, 69, 164 et 171
	STL	44, 46 et 55
Chomedey / Lachapelle / Marcel-Laurin	AMT	Express Le Carrefour
	STL	44, 46, 55, 144, 151
	STM	215, 216, 225
Bretonne Taschereau	RTL	3, 4, 9, 19 et 21
	CIT Vallée-du-Richelieu	200
	CIT C.-R.-Carignan	20
	OMIT Sainte-Julie ¹	100, 250, 400 et 500
	RTL (Saint-Bruno)	92 et 99
Saint-Charles / Riverside	RTL	6, 8, 10, 13, 14, 15, 17, 20, 28, 81, 82, 86, 87, 88, 106 et 117
	CIT C.-R.-Carignan	21 et 23
	OMIT Sainte-Julie ¹	100, 250, 400 et 500
	CIT Sorel-Varenes	700, 705, 720, 721, 722 et 730
Taschereau (est)	RTL	54, 59 et 77
	CIT Le Richelain	26, 34, 35, 36 et 37
	CIT Roussillon	60
Taschereau (ouest)	RTL	54, 59 et 77
R-132 / Montbrun	CIT Sorel-Varenes	700, 705, 720, 721 et 722
Via-Bus de l'Est	AMT	Express de l'Est (à l'étude)
	STM	182, 184, 410 et 430

¹ En fonction des conditions de circulation, les circuits de l'OMIT Sainte-Julie empruntent soit l'A-20, soit l'axe Bretonne Taschereau et Saint-Charles.

Tableau 4.11
Achalandage des axes du RTMA,
période de pointe du matin, 2002

Axe	Achalandage, pointe AM
Pont Champlain	13 300
Parc / René-Lévesque / Côte-des-Neiges	11 700
Henri-Bourassa	9 000
Saint-Charles/Riverside	5 600
Pont Viau	5 400
Sherbrooke	3 900
Pie-IX ¹	3 600
Bretelle Taschereau	3 400
Newman	2 000
Pont Lachapelle	2 000
Route 132/138	1 900
A-25	800
Taschereau	200
A-20	200
	63 000

¹Données de 2001, la voie réservée étant fermée en 2002.

Source: relevés AMT, 2002

4.4.5 Profil de la clientèle

Les données sur le profil de la clientèle de l'ensemble des circuits du RTMA ne sont pas disponibles, mais le tableau 4.12 présente le profil de la clientèle des deux express métropolitains de l'AMT, soit l'Express Chevrier et l'Express Le Carrefour. L'Express Chevrier est utilisé surtout par des résidents de Longueuil, de la couronne sud et de l'extérieur du territoire de l'AMT. L'Express Le Carrefour est utilisé avant tout par des résidents de Laval, mais également par des Montréalais. L'Express Chevrier a une clientèle de travailleurs motorisés similaire à celle des trains de banlieue, alors que l'Express Le Carrefour transporte plus d'étudiants et une majorité de personnes non motorisées.

Tableau 4.12
Profil de la clientèle des express métropolitains,
période de pointe du matin

Achalandage, pointe du matin		
	Express Chevrier	1 000
	Express Le Carrefour	700
		1 700
Lieu de résidence		
	Laval	33%
	Longueuil	23%
	Hors territoire CMM	23%
	Couronne sud	13%
	Montréal	6%
	Couronne nord	1%
		100%
Âge	Moins de 18 ans	6%
	De 18 à 24 ans	26%
	De 25 à 64 ans	66%
	65 ans et plus	1%
		100%
Motif	Travail	64%
	Études	23%
	Loisirs, magasinage, autres	12%
		100%
Proportion de clients ne possédant pas d'automobile		32%

Source: enquêtes à bord, AMT, 2001

4.5 STATIONNEMENTS INCITATIFS MÉTROPOLITAINS

Le tableau 4.13 résume, pour chacune des trois composantes du réseau, l'évolution de l'offre de stationnements incitatifs métropolitains et de leur utilisation depuis 1996. Plus de 13 600 cases de stationnement incitatif ont été rajoutées par l'AMT, dont environ la moitié pour le réseau des trains de banlieue. Plus de 16 000 véhicules utilisent quotidiennement ces parcs de stationnement incitatif, soit 10 300 de plus qu'en 1996. L'augmentation de l'offre de stationnement incitatif aura permis au transport en commun de s'adapter à la dispersion des points d'origine et à l'augmentation de la motorisation de la clientèle.

Tableau 4.13
Évolution de l'offre de stationnements incitatifs
par grands réseaux, 1996-2002

	1996			2002			Différence 1996-2002	
	Capacité	Utilisation		Capacité	Utilisation		Capacité	Utilisation
Méto	1 780	780	44%	3 250	2 500	77%	+1 470	+1 720
Train de banlieue	4 980	3 540	71%	12 800	9 760	76%	+7 820	+6 220
Autobus	2 480	1 620	65%	6 830	3 960	58%	+4 350	+2 340
	9 240	5 940	64%	22 880	16 220	71%	+13 640	+10 280

Source : relevés AMT

4.6 RÉSEAUX LOCAUX D'AUTOBUS

Le réseau métropolitain de transport collectif est alimenté par les nombreux circuits locaux d'autobus offerts par 18 des 19 AOT de la région. Le niveau de service offert est détaillé au chapitre 5, dans le cadre de la présentation détaillée des AOT de la région.

5.0 PORTRAIT DES 19 AOT DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

5.1 PRÉSENTATION GÉNÉRALE

Tel qu'illustré à la figure 5.1, les services de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal sont assurés par un total de 19 autorités organisatrices de transport (AOT) dont trois organismes publics de transport (OPT), soit la STM, le RTL et la STL, 11 conseils intermunicipaux de transport (CIT), quatre organismes municipaux ou intermunicipaux de transport (OMIT) et l'Agence métropolitaine de transport, qui assure l'exploitation des trains de banlieue et des express métropolitains. Depuis août 2002, tous les organismes de transport de la région administrative de Lanaudière sont regroupés au sein du conseil régional de transport (CRT) de Lanaudière, qui constitue un premier pas vers le regroupement des CIT envisagé par le gouvernement du Québec.

Le tableau 5.1 présente chacune des AOT de la région, la population et la superficie du territoire qu'elles desservent ainsi que des indicateurs de la taille des opérations, soit l'achalandage annuel, les dépenses annuelles totales et, dans le cas des trois sociétés de transport, le nombre d'employés. Les données (2001) sur les dépenses proviennent du rapport annuel de l'AMT, des rapports annuels des trois sociétés de transport ainsi que du bilan de l'Association des CIT. Les dépenses totales comprennent à la fois les coûts d'exploitation et le service de la dette sur les immobilisations.

En tant qu'exploitant des trains de banlieue et des express métropolitains, l'AMT est l'AOT desservant la plus grande population et le plus grand territoire. Elle se classe au quatrième rang des AOT de la région quant au budget et à l'achalandage annuels. L'AMT compte peu d'employés car ses services sont offerts par des transporteurs.

La Société de transport de Montréal (STM), qui s'appelait STCUM avant les fusions municipales du 1^{er} janvier 2002, est de loin la plus grande AOT de la région, avec un total de près de 7 600 employés et un budget annuel de près de 700 M\$. La STM, dont les origines remontent à 1861, est aujourd'hui la quinzième plus importante entreprise du Québec, toutes catégories confondues. La mission de la STM est de favoriser et d'organiser les déplacements en transport collectif sur l'île de Montréal, ce qui implique d'ajuster son service en fonction des besoins de la clientèle, d'informer les usagers quant aux services offerts, d'offrir un service rapide, fiable, sécuritaire et livré par un personnel courtois et, finalement, de contribuer au développement et à la promotion du transport en commun. Au début de 2000, la STM s'est dotée d'un plan d'entreprise, appelé Vision 2002, résolument centré sur la performance et sur le service à la clientèle. Dans le but d'augmenter la place occupée par le transport collectif à Montréal, la STM s'est notamment fixé les cibles suivantes :

- 90 % des clients doivent être satisfaits du service offert ;
- 90 % des contribuables de Montréal, des clients et des employés doivent considérer la STM comme une entreprise performante ;
- et 90 % des employés doivent être mobilisés.

Le réseau de transport de Longueuil (RTL) est la deuxième AOT en importance dans la région, avec plus de 900 employés et un budget annuel de près de 100 M\$. Le RTL, qui s'appelait la STRSM avant la création de la nouvelle Ville de Longueuil le 1^{er} janvier 2002, intègre également depuis cette date les activités de l'OMIT de Saint-Bruno-de-Montarville. Le RTL s'est fixé comme objectifs de satisfaire les besoins de déplacement

Figure 5.1
Autorités organisatrices de transport (AOT)
dans la région métropolitaine de Montréal

Tableau 5.1
Portrait des AOT de la région métropolitaine, 2001

	Population desservie	Superficie du territoire desservi (km ²)	Achaland. annuel - millions	Dépenses annuelles totales	Nombre d'employés
Agence métropolitaine de transport	3 356 012	3 793	12,83¹	62,9²	
Société de transport de Montréal	1 812 723	501	354,94	691,2	7 579
Réseau de transport de Longueuil³	371 934	274	30,92	99,6	914
Société de transport de Laval	343 005	245	17,66	69,8	679
TOTAL DES 3 OPT	2 527 662	1 020	403,52	860,6	9 172
CIT et OMIT Laurentides					
CIT Basses-Laurentides	155 988	803	2,52	10,5	
OMIT Saint-Jérôme ⁴	59 614	97	0,27	1,1	
OMIT Saint-Eustache	41 931	70	0,16	1,2	
CIT Deux-Montagnes	36 983	62	0,13	0,9	
			3,08	13,7	
CIT et OMIT Lanaudière (regroupés au sein du CRT Lanaudière)					
CIT des Moulins	112 189	261	1,47	5,1	
OMIT Repentigny	103 345	60	1,01	4,6	
CIT Montcalm	61 856	108 ⁵	0,05	0,6	
			2,53	10,2	
CIT et OMIT Montérégie est					
CIT Vallée-du-Richelieu	127 558	161 ⁵	1,75	7,2	
CIT Sorel-Varennes	76 192	259 ⁵	0,83	3,7	
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	31 502	120	0,61	2,1	
OMIT Sainte-Julie	26 770	51	0,40	1,7	
			3,58	14,6	
CIT et OMIT Montérégie ouest					
CIT Sud-Ouest	96 139	226	1,53	5,3	
CIT Le Richelain	41 448	61	0,92	3,2	
CIT Roussillon	46 632	73	0,59	2,3	
CIT Haut Saint-Laurent	23 853	46 ⁵	0,21	1,3	
			3,24	12,0	
TOTAL CIT ET OMIT			12,4	50,6	
GRAND TOTAL	3 356 012	3 793	428,8	974,1	

¹Inclut les trains de banlieue et les express métropolitains.

²Inclut les budgets d'exploitation des trains de banlieue et des express métropolitains.

³Le RTL a été créé en 2002. Pour 2001, les statistiques du RTL totalisent donc celles de la STRSM et de l'OMIT de St-Bruno-de-Montarville.

⁴Appelé CIT Lafontaine-St-Antoine-St-Jérôme en 2001. Devenu OMIT St-Jérôme en 2002 puis intégré au territoire de l'AMT le 1^{er} janvier 2003.

⁵Superficie sur le territoire de l'AMT.

de sa clientèle, d'optimiser l'accessibilité, la fiabilité et l'efficacité du réseau de transport en commun, de mesurer l'évolution de la satisfaction de sa clientèle, de mobiliser ses ressources humaines et, finalement, d'atteindre l'équilibre financier en tenant compte de la capacité de payer des usagers et en maintenant au même niveau la contribution des municipalités.

La Société de transport de Laval (STL), troisième AOT en importance dans la région, compte près de 700 employés et un budget annuel de plus de 70 M\$. Les rapports de la STL avec sa clientèle, ses employés et ses ressources externes sont guidés par cinq valeurs centrales, soit l'orientation client, le respect mutuel, l'intégrité, l'écoute et le travail en équipe.

Finalement, les 15 CIT et OMIT complètent l'offre de service en transport collectif de la région métropolitaine en assurant la desserte des couronnes nord et sud, un territoire étendu, mais à faible densité de population. Les CIT et OMIT comptent peu d'employés, car leurs services d'autobus sont offerts à contrat par des transporteurs privés.

La STM représente à elle seule 82 % de l'achalandage total du transport collectif dans la région métropolitaine, le RTL 7 % et la STL 4 %. Les trains de banlieue de l'AMT correspondent à 3 % de l'achalandage quotidien du transport en commun dans la région métropolitaine et 6 % de l'achalandage en période de pointe du matin.

5.2 FLOTTE DE VÉHICULES

Le tableau 5.2 détaille la flotte de véhicules dont dispose chacune des AOT de la région métropolitaine. Plus de 3 400 véhicules de transport collectif parcourent la région, soit 759 voitures de métro, 179 voitures de train de banlieue et plus de 2 500 autobus.

La STM compte la flotte d'autobus la plus importante, avec près de 1 700 autobus dont près du tiers sont à plancher surbaissé. Le RTL et la STL suivent avec respectivement 350 et 216 autobus. Le RTL, dont approximativement le tiers des véhicules sont à plancher surbaissé, est également la seule AOT de la région à disposer d'autobus articulés. À la STL, un peu moins du quart des autobus sont à plancher surbaissé.

L'AMT ne possède aucun autobus, car ses express métropolitains sont exploités à contrat par le RTL ou la STL. Par ailleurs, le service des CIT et OMIT est assuré par plus de 250 véhicules appartenant à des transporteurs privés.

5.3 OFFRE DE SERVICE

Le tableau 5.3 présente l'offre de service déployée par chacune des AOT de la région métropolitaine. Un total de 485 circuits parcourt la région, ce qui inclut cinq lignes de train de banlieue, quatre lignes de métro et 472 circuits d'autobus ou de taxi collectif. La STM offre annuellement 116,3 millions de km-véh en service payant, dont approximativement autant en métro et en autobus. La STM représente près de 70 % des km-véh offerts dans la région; à lui seul, le métro représente plus du tiers de l'offre régionale. Toujours selon le critère de la distance parcourue, le RTL représente près de 10 % de l'offre régionale, les CIT et OMIT 9 %, la STL 6 % et l'AMT environ 5 %.

Un total de près de 6,4 millions de heures-véhicules de service (h-véh) ont été offertes dans la région en 2001, dont la moitié par les autobus de la STM. Les réseaux d'autobus comptent pour une plus forte proportion des h-véh que des km-véh, car ils offrent une vitesse moyenne moins élevée.

Tableau 5.2
Flotte de véhicules des AOT de la région métropolitaine, 2001

	Train de banlieue		Métro			Autobus					
	Locomotives	Voitures	MR-63	MR-73	TOTAL	Régulier	Plancher surbaissé	Articulé	Minibus urbain	Minibus transport adapté	TOTAL
Agence métropolitaine de transport	20	179									
Société de transport de Montréal			336	423	759	1070	530	0	7	89	1696
Réseau de transport de Longueuil¹						232	110	22	0	0	364
Société de transport de Laval						167	49	0	0	0	216
TOTAL DES 3 OPT			336	423	759	1 469	689	22	7	89	2 276
CIT et OMIT Laurentides											
CIT Basses-Laurentides						50					50
OMIT Saint-Jérôme ²						5					5
OMIT Saint-Eustache						3					3
CIT Deux-Montagnes						3					3
						61					61
CIT et OMIT Lanaudière											
CIT des Moulins						24					24
OMIT Repentigny						19					19
CIT Montcalm						2					2
						45					45
CIT et OMIT Montérégie est											
CIT Vallée-du-Richelieu						37					37
CIT Sorel-Varennes						17					17
CIT Chambly-Richelieu-Carignan						15					15
OMIT Sainte-Julie						11					11
						80					80
CIT et OMIT Montérégie ouest											
CIT Sud-Ouest						25					25
CIT Le Richelain						19					19
CIT Roussillon						18					18
CIT Haut Saint-Laurent						6					6
						68					68
TOTAL CIT ET OMIT						254					254
GRAND TOTAL	20	179	336	423	759	1 902	689	22	7	89	2 530

¹Le RTL a été créé en 2002. Pour 2001, les statistiques du RTL totalisent donc celles de la STRSM et de l'OMIT de Saint-Bruno-de-Montarville.

²Appelé CIT Lafontaine-St-Antoine-St-Jérôme en 2001. Devenu OMIT Saint-Jérôme en 2002 puis intégré au territoire de l'AMT le 1^{er} janvier 2003.

Tableau 5.3
Offre de service des AOT de la région métropolitaine, 2001

		Nombre de circuits	Km-véh de service (millions)		H-véh de service (milliers)	
Agence métropolitaine de transport	train	5	7,7	4,6%	175	2,7%
	autobus	2	0,8	0,5%	31	0,5%
		7	8,5	5,1%	206	3,2%
Société de transport de Montréal	métro	4	58,0	34,7%	1 511	23,5%
	autobus	186	58,3	34,8%	3 197	49,7%
		190	116,3	69,5%	4 708	73,2%
Réseau de transport de Longueuil¹		85	16,5	9,9%	706	11,0%
Société de transport de Laval		34	10,3	6,2%	379	5,9%
TOTAL DES 3 OPT		309	143,1	85,5%	5 794	90,1%
CIT et OMIT Laurentides						
	CIT Basses-Laurentides	16	2,5	1,5%	76	1,2%
	OMIT Saint-Jérôme ²	5	0,3	0,2%	14	0,2%
	OMIT Saint-Eustache	5	0,3	0,2%	13	0,2%
	CIT Deux-Montagnes	1	0,5	0,3%	9	0,1%
		27	3,5	2,1%	111	1,7%
CIT et OMIT Lanaudière						
	CIT des Moulins	18	2,1	1,3%	49	0,8%
	OMIT Repentigny	15	1,4	0,9%	45	0,7%
	CIT Montcalm	2	0,3	0,2%	7	0,1%
		35	3,9	2,3%	100	1,6%
CIT et OMIT Montérégie est						
	CIT Vallée-du-Richelieu	12	2,1	1,3%	52	0,8%
	CIT Sorel-Varenes	7	1,7	1,0%	25	0,4%
	CIT Chambly-Richelieu-Carignan	22	0,5	0,3%	19	0,3%
	OMIT Sainte-Julie	8	0,5	0,3%	16	0,2%
		49	4,8	2,9%	112	1,7%
CIT et OMIT Montérégie ouest						
	CIT Sud-Ouest	14	1,5	0,9%	44	0,7%
	CIT Le Richelain	16	1,0	0,6%	34	0,5%
	CIT Roussillon	26	0,5	0,3%	18	0,3%
	CIT Haut Saint-Laurent	2	0,6	0,4%	13	0,2%
		58	3,6	2,1%	108	1,7%
TOTAL CIT ET OMIT		169	15,8	9,4%	432	6,7%
GRAND TOTAL		485	167,4	100,0%	6 432	100,0%

¹Le RTL a été créé en 2002. Pour 2001, les statistiques du RTL totalisent donc celles de la STRSM et de l'OMIT de Saint-Bruno-de-Montarville.

²Appelé CIT Lafontaine-St-Antoine-St-Jérôme en 2001. Devenu OMIT Saint-Jérôme en 2002 puis intégré au territoire de l'AMT le 1^{er} janvier 2003.

5.4 INDICATEURS DE PERFORMANCE

Le tableau 5.4 présente certains indicateurs de performance pour les différentes AOT de la région. La STM est l'organisme offrant le plus de service per capita (2,60 h-véh/pers.), ce qui est significativement plus que le RTL (1,90) et la STL (1,11). L'offre de service per capita des CIT et OMIT varie de 0,81 h-véh/pers. dans le cas du CIT Le Richelain à seulement 0,11 h-véh/pers. pour le CIT Montcalm, qui offre une desserte de type régional en milieu rural.

La STM est l'AOT ayant la plus forte pénétration de son marché, avec 195,8 déplacements annuels par personne, soit 118,4 dépl./pers. en métro et 143,1 dépl./pers. en autobus⁸. L'achalandage par personne de la STM représente plus du double de celui du RTL (83,1 dépl./pers.) et du triple de celui de la STL (51,5). Parmi les CIT, le nombre de déplacements annuels per capita varie grandement, de 22,1 dans le cas du CIT Le Richelain à 0,7 dans le cas du CIT Montcalm.

La STM est aussi l'AOT dont les services sont les plus intensément utilisés, avec 75,4 déplacements assurés pour chaque h-véh de service offert. En moyenne, une heure de service d'une voiture de métro répond à 142 déplacements. La STL se démarque à ce niveau, avec 46,6 dépl./h-véh, soit légèrement plus que le RTL. Cette différence peut s'expliquer par la structure du réseau en rabattement vers le métro et par une vitesse d'exploitation plus élevée. Parmi les CIT ayant les niveaux d'utilisation les plus élevés, on retrouve le CIT du Sud-Ouest (34,6 dépl./h-véh), de la Vallée-du-Richelieu (33,8), Roussillon (33,3) et des Basses-Laurentides (33,2). Le CIT ayant le niveau d'utilisation le plus faible est le CIT Montcalm avec seulement 7,1 dépl./h-véh.

Le tableau présente également une approximation de la distance moyenne des déplacements sur le réseau de chacune des AOT, telle qu'obtenue à partir de l'enquête O-D de 1998 pour la STM et des sondages utilisés pour la répartition des recettes métropolitaines pour les autres AOT. Les usagers des trois OPT font des déplacements plus courts, variant de 6,2 km seulement à la STM à 9,6 km au RTL. La distance moyenne des déplacements sur le réseau des CIT et OMIT est plus grande, variant généralement entre 20 et 30 km, à l'exception du CIT des Basses-Laurentides (14 km), du CIT Deux-Montagnes (4 km) et de l'OMIT de Saint-Eustache (3 km) qui offrent un desserte plus locale, souvent en rabattement au train de banlieue. La distance moyenne parcourue par les usagers du train de banlieue est d'environ 22 km, alors que la distance moyenne parcourue sur les express métropolitains est comparable à celle des trois OPT.

Finalement, l'AOT offrant la vitesse moyenne la plus élevée (65,3 km/h) est le CIT Sorel-Varennes, en raison de la nature interurbaine de son service et de la prépondérance de service express autoroutier. L'OMIT Saint-Jérôme est celui offrant la vitesse moyenne la plus faible (20,2 km/h). Parmi les trois OPT, la STL offre la vitesse moyenne la plus élevée (27,2 km/h), alors que le RTL offre la vitesse la moins élevée (22,8 km/h). Les trains de banlieue offrent une vitesse moyenne supérieure, soit environ 44 km/h.

⁸ Le total des déplacements STM est inférieur à la somme des déplacements en métro et en autobus car environ le tiers des déplacements STM est composé d'un rabattement en autobus vers le métro.

Tableau 5.4
Indicateurs de performance des AOT de la région métropolitaine, 2001

	Offre de service		Utilisation du service		Vitesse d'exploitation
	H-véh per capita	Dépl. annuels per capita	Dépl. par h-véh	Distance moyenne par dépl. (km) ¹	Km-véh / h-véh
Agence métropolitaine de transport					
train			73,5	21,6	43,9
autobus			24,0	8,8	26,4
Société de transport de Montréal					
métro	0,83	118,4	142,0	7,8	38,4
autobus	1,76	143,1	81,1	5,0	18,2
réseau STM	2,60	195,8	75,4	6,3	24,7
Réseau de transport de Longueuil²	1,90	83,1	43,8	9,6	23,4
Société de transport de Laval	1,11	51,5	46,6	8,6	27,2
CIT et OMIT Laurentides					
CIT Basses-Laurentides	0,49	16,2	33,2	14,2	32,3
OMIT Saint-Jérôme ³	0,57	4,6	19,7	n.d.	20,2
OMIT Saint-Eustache	0,31	3,8	12,2	3,4	23,8
CIT Deux-Montagnes	0,55	3,5	15,2	4,2	58,2
CIT et OMIT Lanaudière					
CIT des Moulins	0,44	13,1	30,0	20,7	43,4
OMIT Repentigny	0,43	9,8	22,6	19,2	32,2
CIT Montcalm	0,11	0,7	7,1	30,1	43,2
CIT et OMIT Montérégie est					
CIT Vallée-du-Richelieu	0,41	13,7	33,8	25,3	40,4
CIT Sorel-Varennes	0,33	10,9	32,6	25,0	65,3
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	0,59	19,3	32,6	29,1	29,2
OMIT Sainte-Julie	0,59	14,8	25,0	27,3	32,4
CIT et OMIT Montérégie ouest					
CIT Sud-Ouest	0,46	15,9	34,6	18,8	33,5
CIT Le Richelain	0,81	22,1	27,4	21,0	28,8
CIT Roussillon	0,38	12,7	33,3	21,9	28,4
CIT Haut Saint-Laurent	0,55	8,7	15,9	28,2	48,2

¹Estimations obtenues de l'EOD 1998 pour la STM et de l'enquête 2002 sur l'utilisation des titres métropolitains pour les autres AOT.

²Le RTL a été créé en 2002. Pour 2001, les statistiques du RTL totalisent donc celles de la STRSM et de l'OMIT de Saint-Bruno-de-Montarville.

³Appelé CIT Lafontaine-St-Antoine-St-Jérôme en 2001. Devenu OMIT Saint-Jérôme en 2002 puis intégré au territoire de l'AMT le 1^{er} janvier 2003.

Le tableau 5.5 présente des indicateurs de performance financière à l'échelle des AOT, soit le coût d'exploitation moyen par h-véh, par passager et par passager-km ainsi que certaines mesures du niveau d'autofinancement. Les coûts d'exploitation ne comprennent pas le service de la dette sur les immobilisations.

Le coût d'exploitation moyen par h-véh dans la région est d'environ 100 \$ pour les autobus. Ce coût varie de 53 \$/h-véh seulement dans le cas de l'OMIT Saint-Eustache à 145 \$/h-véh dans le cas du CIT Sorel-Varennes qui offre un service express interurbain avec des véhicules coach. Le coût par h-véh du métro et des trains de banlieue est plus élevé, car les voitures ont une plus grande capacité. De plus, les coûts d'exploitation des trains de banlieue incluent le loyer des chemins de fer pour l'utilisation des infrastructures ferroviaires, ce qui comprend l'amortissement des immobilisations et un certain rendement sur le capital. Dans le cas de l'autobus, les infrastructures sont subventionnées par le gouvernement et ne sont pas entièrement reflétées dans les coûts d'exploitation. Le coût plus élevé des trains de banlieue reflète également la grande capacité, la rapidité et le niveau de confort offert par ce mode de transport.

Le coût d'exploitation moyen par passage varie de 1,59 \$ dans le cas de la STM jusqu'à 12,87 \$ dans le cas du CIT Montcalm. La recette moyenne dans la région varie de 0,89 \$ à la STM à 7,35 \$ dans le cas du CIT Montcalm. Le ratio d'autofinancement est la portion des coûts d'exploitation qui sont compensés par les revenus perçus des usagers. Ce ratio varie de 31 % seulement à l'OMIT Saint-Eustache à 71 % dans le cas du CIT Chambly-Richelieu-Carignan. De façon générale, les AOT de Longueuil et de la couronne sud ont des ratios d'autofinancement plus élevés que celles de Laval et de la couronne nord en raison notamment de la structure du réseau offrant un service de porte à porte directement vers le centre-ville plutôt qu'en rabattement vers le métro.

Les coûts d'exploitation par passager-km offrent une représentation plus juste du coût des services car ils tiennent compte des distances plus grandes parcourues par les usagers sur certains réseaux. À ce titre, le métro offre des coûts de 0,13 \$ / pass-km, ce qui, rappelons-le, ne comprend pas le service de dette sur les immobilisations. Le train de banlieue représente des coûts de 0,23 \$ / pass-km, alors que les coûts des services d'autobus varient de 0,12 à 1,29 \$ / pass-km. Les CIT et OMIT, dont le service est offert par des transporteurs privés, offrent des coûts inférieurs en moyenne à ceux des trois OPT, notamment en raison de la nature de leur réseau (en pointe vers le centre-ville) qui favorise une charge élevée des véhicules.

Tableau 5.5
Performance financière des AOT de la région métropolitaine, 2001

	Selon h- véh	Selon passagers			Selon passagers-km			Auto-finance- ment des coûts d'exploit- ation
		Coût d'exploitation moyen par h- véh de service ¹	Coût d'exploitation moyen par passager	Recette moyenne par passager	Subvention d'exploitation moyenne par passager	Coût d'exploitation moyen par pass-km	Recette moyenne par pass-km	
Agence métropolitaine de transport								
train	343 \$	4,94 \$	1,86 \$	3,07 \$	0,23 \$	0,09 \$	0,14 \$	38%
autobus	87 \$	4,24 \$	1,39 \$	2,85 \$	0,48 \$	0,16 \$	0,32 \$	33%
Société de transport de Montréal								
métron ²	138 \$	0,97 \$	n.d.		0,13 \$	n.d.		
autobus ²	111 \$	1,37 \$	n.d.		0,27 \$	n.d.		
réseau STM	120 \$	1,59 \$	0,89 \$	0,70 \$	0,25 \$	0,14 \$	0,11 \$	56%
Réseau de transport de Longueuil³	104 \$	2,41 \$	1,16 \$	1,25 \$	0,25 \$	0,12 \$	0,13 \$	48%
Société de transport de Laval	144 \$	3,10 \$	1,19 \$	1,91 \$	0,36 \$	0,14 \$	0,22 \$	38%
CIT et OMIT Laurentides								
CIT Basses-Laurentides	117 \$	3,54 \$	1,55 \$	1,99 \$	0,25 \$	0,11 \$	0,14 \$	44%
OMIT Saint-Jérôme ⁴	77 \$	3,92 \$	1,24 \$	2,68 \$	n.d.	n.d.	n.d.	32%
OMIT Saint-Eustache	53 \$	4,32 \$	1,35 \$	2,97 \$	1,29 \$	0,40 \$	0,89 \$	31%
CIT Deux-Montagnes	58 \$	3,53 \$	1,43 \$	2,10 \$	0,85 \$	0,35 \$	0,51 \$	41%
CIT et OMIT Lanaudière								
CIT des Moulins	103 \$	3,44 \$	1,40 \$	2,04 \$	0,17 \$	0,07 \$	0,10 \$	41%
OMIT Repentigny	102 \$	4,49 \$	1,98 \$	2,51 \$	0,23 \$	0,10 \$	0,13 \$	44%
CIT Montcalm	91 \$	12,87 \$	7,35 \$	5,52 \$	0,43 \$	0,24 \$	0,18 \$	57%
CIT et OMIT Montérégie est								
CIT Vallée-du-Richelieu	138 \$	4,09 \$	1,64 \$	2,45 \$	0,16 \$	0,06 \$	0,10 \$	40%
CIT Sorel-Varennes	145 \$	4,45 \$	2,68 \$	1,77 \$	0,18 \$	0,11 \$	0,07 \$	60%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	113 \$	3,47 \$	2,46 \$	1,01 \$	0,12 \$	0,08 \$	0,03 \$	71%
OMIT Sainte-Julie	107 \$	4,27 \$	2,14 \$	2,13 \$	0,16 \$	0,08 \$	0,08 \$	50%
CIT et OMIT Montérégie ouest								
CIT Sud-Ouest	119 \$	3,45 \$	1,88 \$	1,57 \$	0,18 \$	0,10 \$	0,08 \$	54%
CIT Le Richelain	95 \$	3,49 \$	1,95 \$	1,54 \$	0,17 \$	0,09 \$	0,07 \$	56%
CIT Roussillon	113 \$	3,39 \$	2,09 \$	1,30 \$	0,15 \$	0,10 \$	0,06 \$	62%
CIT Haut Saint-Laurent	100 \$	6,30 \$	2,90 \$	3,40 \$	0,22 \$	0,10 \$	0,12 \$	46%

¹Dans le cas des CIT et OMIT, l'information fournie est le coût total par h-véh de service, conformément au bilan annuel de l'Association des CIT.

²En s'appuyant sur les résultats d'une étude de KPMG, 1998, attribuant 37% des coûts d'exploitation de la STM au métro et 63% au réseau d'autobus.

³Statistiques 2001 de la STRSM seulement.

⁴Appelé CIT Lafontaine-St-Antoine-St-Jérôme en 2001. Devenu OMIT Saint-Jérôme en 2002 puis intégré au territoire de l'AMT le 1^{er} janvier 2003.

6.0 TARIFS ET INFORMATION À LA CLIENTÈLE

Ce chapitre présente la structure tarifaire du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, les points de vente des titres et les services d'information à la clientèle.

6.1 STRUCTURE TARIFAIRE

Le tarif d'un déplacement en transport collectif dépend de l'AOT utilisée, de la nature locale ou métropolitaine du déplacement, du mode de paiement, de l'âge et du statut de l'usager. Ainsi, pour répondre aux besoins des divers types de clientèle, les AOT de la région proposent deux types de produits tarifaires :

- les titres à forfait qui permettent un nombre illimité de déplacements durant la période de validité du titre (mois, semaine, périodes de un ou trois jours) ;
- les titres unitaires, vendus à l'unité ou en carnet, qui ne permettent qu'un seul déplacement, avec ou sans correspondances.

Des rabais tarifaires sont consentis à certaines catégories de clientèle, selon l'âge et le statut des personnes, ce qui donne lieu aux titres ordinaires, intermédiaires et réduits. De façon générale, les tarifs réduits sont pour les personnes de 6 à 17 ans et de 65 ans et plus, les titres intermédiaires pour les personnes de 18 à 21 ans, alors que les tarifs ordinaires sont pour les personnes âgées de 22 à 64 ans. De nombreuses disparités existent quant à l'accessibilité aux titres intermédiaires et réduits, notamment à la STM qui permet depuis 2002 aux étudiants de 18 à 25 ans résidant à Montréal de voyager avec une carte mensuelle à tarif réduit sur présentation de la Carte Privilège.

6.1.1 Titres locaux

Les titres locaux, fixés par les différentes AOT, permettent les déplacements à l'intérieur de leurs réseaux respectifs. Le tarif local est uniforme sur le territoire des trois sociétés de transport, soit à Montréal, Longueuil et Laval, alors que le tarif est zonal dans le cas des CIT et OMIT, des trains de banlieue et des express métropolitains.

Le tableau 6.1 résume, pour chacune des AOT, les tarifs locaux en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2003 dans la région métropolitaine de Montréal.

Tableau 6.1
Tarifs locaux de transport collectif, 2003

	Titre mensuel			Lisière de billets		Espèces	
	Ord.	Interm.	Réd.	Ord.	Réd.	Ord.	Réd.
STM	54,00 \$	-	27,00 \$	10,00\$ (6)	5,00 \$ (6)	2,50 \$	1,25 \$
RTL	60,60 \$	45,00 \$	33,00 \$	12,35 \$ (6)	7,00 \$ (6)	2,90 \$	1,60 \$
STL	58,00 \$	45,00 \$	34,50 \$	18,00 \$ (8)	10,00 \$ (8)	2,85 \$	1,70 \$
CIT et	29,00 \$ à	pas disp.	17,00 \$ à	multitude de tarifs, de 5 à		1,75 \$ à	1,10 \$ à
OMIT	225,20 \$	partout	112,60 \$	20 billets par lisière		10,00 \$	5,00 \$

La STM a les tarifs les moins élevés des trois sociétés de transport de la région et les tarifs mensuels parmi les moins élevés en Amérique du Nord. En plus des titres

mensuels, des billets et des paiements unitaires en espèces, la STM offre également des titres hebdomadaires (16,00 \$ au tarif ordinaire et 8,00 \$ au tarif réduit) et des cartes touristiques à 7,00 \$/jour et à 14,00 \$/3 jours. Ces titres sont adaptés à des marchés spécifiques et permettent ainsi de maximiser l'achalandage.

Les tarifs des CIT et OMIT sont très variables et dépendent des distances parcourues, qui peuvent aller jusqu'à 60 km par déplacement. Les tarifs locaux les plus bas sont ceux du CIT Le Richelain pour les déplacements internes à La Prairie et Candiac, alors que les plus élevés sont ceux du CIT Haut-Saint-Laurent pour les déplacements entre Huntingdon et Montréal.

6.1.2 Titres métropolitains

Grâce à l'intégration tarifaire complétée avec succès par l'AMT et les organismes de la région en 1998, les titres métropolitains (TRAM) permettent à l'usager de se déplacer avec un seul titre sur tous les réseaux locaux et métropolitains de transport collectif de la région, tous modes confondus, indépendamment de l'AOT utilisée. Tel qu'illustré à la figure 6.1, le système tarifaire métropolitain est un « système zonal inclusif », c'est-à-dire que la région est découpée en huit zones tarifaires dont le tarif augmente avec la distance au centre-ville de Montréal. Le titre d'une zone permet de circuler à l'intérieur de cette zone et à l'intérieur de toutes les zones inférieures. Par rapport à la double tarification, l'usager bénéficie d'un rabais moyen, assumé par les AOT, de 16 % pour les tarifs ordinaires et de 35 % pour les tarifs réduits. Les titres métropolitains sont des titres mensuels ; les tarifs sont présentés au tableau 6.2.

Tableau 6.2
Tarifs métropolitains de transport collectif, 2003

Zone	Titre mensuel		
	Ord.	Interm.	Réd.
1	55,00 \$	44,00 \$	32,50 \$
2	65,00 \$	52,00 \$	38,50 \$
3	81,50 \$	65,00 \$	48,00 \$
4	95,50 \$	76,50 \$	56,50 \$
5	113,00 \$	90,50 \$	66,50 \$
6	135,00 \$	108,00 \$	79,50 \$
7	158,00 \$	126,00 \$	93,00 \$
8	179,00 \$	143,00 \$	106,00 \$

Pour les zones 1 et 2, des titres métropolitains unitaires sont également disponibles, sous la forme de tickets trains acceptés aussi sur le réseau de la STM.

Les recettes des titres métropolitains sont intégralement retournées aux AOT, en fonction des passagers-km parcourus sur les réseaux respectifs de chaque AOT. Un mécanisme de compensation du rabais tarifaire accordé aux titres intermédiaires et réduits est aussi intégré au partage des recettes tarifaires, de même qu'un mécanisme de partage des frais d'exploitation du système (sondages, impression et distribution, commissions).

Figure 6.1
Zones tarifaires métropolitaines

Les titres métropolitains connaissent une grande popularité et plus de 823 000 ont été vendus en 2002 pour des recettes totales de 62,9 M\$. Un sondage auprès de la clientèle a révélé que plus de la moitié des acheteurs des TRAM 4 à 8 étaient auparavant des automobilistes.

Pour les déplacements en train seulement, l'AMT offre également des titres train, qui peuvent être mensuel, en carnet de 6 billets ou des tickets unitaires. Les titres mensuels train sont disponibles pour les zones métropolitaines 5 et 6.

6.1.3 Titres vendus et répartition des déplacements par mode de paiement

Le tableau 6.3 présente le nombre de titres de transport collectif vendus dans la région métropolitaine de Montréal en 2000. Plus de 4,0 millions de titres mensuels locaux sont vendus annuellement, dont 3,6 millions par la STM seulement. En moyenne, 330 000 titres locaux sont vendus par mois. Les titres métropolitains, dont 823 000 ont été vendus en 2002, sont particulièrement populaires à Longueuil, Laval et dans l'ouest de Montréal.

Tableau 6.3
Ventes annuelles de titres, 2002

	Local						Méto- politain
	Mensuel	Hebdo- madaire	Touris- tique 3 jours	Touris- tique 1 jour	Billets (nombre total)	Unitaire	Mensuel
STM	3 619 700	2 724 700	33 800	50 400	50 816 400	24 043 300	126 200
RTL	205 800	-	-	-	3 438 800	2 186 800	168 400
STL	116 200	-	-	-	1 682 400	2 090 600	126 600
CIT et OMIT	77 400	-	-	-	1 483 700	2 152 400	123 800
AMT	31 900	-	-	-	1 167 600	n.d.	278 300
	4 051 000	2 724 700	33 800	50 400	58 588 900	30 473 100	823 300

Source : AMT, 2002

Le tableau 6.4 présente la répartition des titres ordinaires, intermédiaires et réduits vendus. À la STM, près des deux tiers des titres sont à tarif ordinaire, alors que ce pourcentage est moindre au RTL et à la STL en raison de la disponibilité de titres intermédiaires. Les titres réduits sont particulièrement populaires à Laval, en raison du fort pourcentage d'étudiants parmi les déplacements locaux. Relativement peu de titres à tarif réduit sont utilisés pour les déplacements en train et les déplacements métropolitains.

Tableau 6.4
Répartition des titres vendus par statut, 2002

	Ordinaire	Intermédiaire	Réduit	TOTAL
Titres locaux (tous titres)				
STM	65,8%	-	34,2%	100,0%
RTL	62,4%	6,3%	31,2%	100,0%
STL	48,6%	5,4%	46,0%	100,0%
AMT-train	91,8%	1,3%	6,9%	100,0%
Titres métropolitains mensuels (TRAM)				
	71,9%	14,7%	13,4%	100,0%

Source : AMT, 2002

Tel que détaillé au tableau 6.5, plus des trois quarts des déplacements en transport collectif sont acquittés par le biais d'un titre mensuel ou hebdomadaire. Ce pourcentage est plus élevé dans le cas des trains de banlieue (87,6 %) et plus faible dans le cas des CIT et OMIT (60,2 %) qui comptent une plus grande proportion de déplacements occasionnels, acquittés avec billets ou en espèces.

Tableau 6.5
Répartition des déplacements par mode de paiement

	Mensuel ou hebdo- madaire	Lisière ou carnet	Comptant ou unitaire	Touris- tiques	TOTAL
STM	76,1%	15,5%	8,2%	0,2%	100,0%
RTL	80,9%	11,6%	7,5%	-	100,0%
STL	78,9%	9,1%	12,0%	-	100,0%
CIT et OMIT	60,2%	19,0%	20,8%	-	100,0%
AMT (trains)	87,6%	7,8%	4,6%	-	100,0%
	76,3%	14,9%	8,6%	0,2%	100,0%

Source : document de référence pour projet de système automatisé de ventes des titres et de perception des recettes, STM, 2000

6.2 POINTS DE VENTE DES TITRES DE TRANSPORT COLLECTIF

Les titres de transport collectif sont disponibles dans près d'un millier de points de vente accrédités dans la région métropolitaine de Montréal. Le tableau 6.6 présente le nombre de points de vente pour les titres de chacune des AOT, en distinguant ceux qui ne fournissent que des titres locaux de ceux qui fournissent également des titres métropolitains (TRAM).

Tableau 6.6
Points de vente de titres de transport collectif, 2003

	Titres locaux seulement	Titres locaux et métropolitains	TOTAL
AMT (billetteries métropolitaines)	0	11	11
STM	617	80	697
RTL	0	108	108
STL	0	44	44
CIT et OMIT Couronne Nord	5	38	43
CIT et OMIT Couronne Sud	6	77	83
	628	358	986

Source : AMT, 2003

Les 65 stations du métro de Montréal constituent également des points de vente pour les titres de la STM. L'AMT dispose de onze billetteries métropolitaines dont cinq sont reliées au réseau de trains de banlieue (Lucien-L'Allier, gare Centrale, Vendôme, Parc et Sainte-Thérèse) et six sont reliées au RTMA (TCV, Longueuil, Henri-Bourassa Nord, Radisson, Angrignon et Le Carrefour). Ces billetteries, qui intègrent également des services d'information à la clientèle, ont vendu près de 220 000 titres en 2002.

En plus de ces points de vente, des services d'abonnement mensuel postal sont offerts par la STM (CAM postale) et par l'AMT (Carte postale).

Finalement, un vaste chantier est en cours depuis 1998 afin de doter la région de Montréal d'un système informatisé de vente des titres de transport collectif et de perception des recettes. Ce système, qui reposera sur la carte à puce, intègre toutes les AOT de la région métropolitaine, en plus du Réseau de transport de la Capitale (RTC) à Québec.

6.3 INFORMATION À LA CLIENTÈLE

6.3.1 Société de Transport de Montréal

La STM dispose de nombreux outils d'information à la clientèle. Depuis 1967, le **Centre de renseignements (A-U-T-O-B-U-S)** répond quotidiennement à plus de 5 000 appels et offre à la clientèle des renseignements sur tous les services offerts par la STM (horaires, parcours, tarifs, règlements, etc.). Les **Planibus**, publiés quatre fois par année, indiquent les trajets et les horaires détaillés de chacun des 163 circuits de jour et des 20 circuits de nuit de la STM. Installés à plus de 3 000 arrêts d'autobus, les panneaux **Infobus** indiquent l'heure de passage prévue de l'autobus à cet endroit ainsi que le trajet du circuit. **Telbus** est un système d'information téléphonique automatisé fournissant les horaires des autobus. En composant le numéro de téléphone correspondant à l'arrêt d'autobus désiré, l'utilisateur obtient les trois prochains temps de passage de l'autobus à un arrêt précis. Telbus permet aussi de connaître l'horaire jusqu'à sept jours à l'avance, 24 h sur 24 et est disponible en anglais. Finalement, les horaires et Planibus sont disponibles sur Internet, où l'on retrouve également **Tous Azimuts**, un calculateur automatique du trajet le plus court sur le réseau de la STM. Ce logiciel s'inscrit dans le cadre des ententes de recherche et développement entre la STM et le groupe MADITUC de l'École Polytechnique de Montréal. Finalement, la STM dispose d'un important comptoir de

services situé à la station Berri-UQAM, qui regroupe tous les services à la clientèle, soit l'information aux usagers, les objets trouvés, les remboursements, l'abonnement à la carte postale, etc.

6.3.2 Autres AOT de la région métropolitaine

Le RTL dispose d'un centre d'information téléphonique et de dépliants indiquant les horaires et trajets de chaque circuit. Des efforts sont en cours pour diffuser un calculateur de trajet sur Internet.

En plus d'un centre d'information téléphonique et de dépliants indiquant les horaires et trajets de chaque circuit, la STL dispose du service téléphonique **Chronobus** qui fournit l'horaire d'un circuit ou les heures de passage à l'un des 4 100 arrêts de son réseau. La STL dispose également d'un calculateur de trajet sur Internet intégrant son réseau et celui de la STM.

En plus de collaborer au projet INFOMIT de l'AMT, tous les CIT et OMIT offrent des dépliants indiquant les horaires et trajets de chacun de leurs circuits, alors que certains CIT ont leur propre site Internet.

Finalement, l'AMT dispose d'un centre d'information téléphonique (**287-TRAM**) pour les usagers des trains de banlieue, des express métropolitains et des équipements métropolitains.

6.3.3 Centre d'information métropolitain sur le transport urbain (CIMTU)

Le CIMTU a été mis en place en 1998 par l'AMT et les AOT de la région pour améliorer les services d'information à la clientèle et les données sur le réseau de transport collectif à l'échelle de toute la région métropolitaine. Depuis 2002, le volet public d'INFOMIT offre sur Internet de l'information détaillée sur les trajets et horaires de tous les circuits des CIT et OMIT de la région métropolitaine. Le service automatisé **Allo-TRAM** offre les heures de passage des trains de banlieue, des express métropolitains et de tous les circuits des CIT et OMIT de la région. Le projet INFOMIT comprend également un système régional de numérotation des arrêts et l'harmonisation, à l'échelle de la région, des panneaux d'arrêts et des modes de diffusion des horaires à l'arrêt.

En plus de ce volet public, le CIMTU arrime progressivement l'expertise des AOT de la région métropolitaine quant aux données sur les réseaux et sur la clientèle, aux systèmes d'aide à l'exploitation ou à la planification ainsi qu'aux services d'information à la clientèle.

7.0 TRANSPORT ADAPTÉ

Le transport adapté est un élément essentiel de l'intégration sociale, professionnelle et économique de la personne handicapée. Les services de transport adapté sont offerts par des organismes publics de transport, mais aussi par le réseau scolaire et celui de la santé et des services sociaux.

Les services de transport adapté public dans la région métropolitaine de Montréal sont offerts par un total de 16 organismes de transport adapté (OTA), dont les premiers ont vu le jour en 1980. À Montréal, Longueuil et Laval, le transport adapté est offert par les trois sociétés de transport. Le tableau 7.1 présente les 16 OTA de la région, la population et la superficie desservies ainsi que le budget annuel. Le territoire desservi par chaque OTA, qui diffère du territoire des CIT et OMIT, est illustré à la figure 7.1. Toutes les municipalités de la région sont desservies par un OTA sauf Mirabel, Hudson, la réserve de Kahnawake et quelques petites municipalités plus rurales.

Tableau 7.1
Organismes de transport adapté de la région métropolitaine de Montréal

Organisme de transport adapté (OTA)	Population desservie	Territoire (km ²)	Budget annuel
Société de transport de Montréal	1 806 082	504	25 874 000 \$
Réseau de transport de Longueuil	356 350	232	2 027 000 \$
Société de transport de Laval	345 527	245	2 237 000 \$
	2 507 959	981	30 138 000 \$
Couronne nord			
OTA Repentigny	118 144	333	369 000 \$
CIT des Moulins	111 719	263	418 000 \$
CIT Deux-Montagnes	84 322	240	254 000 \$
OMIT Saint-Jérôme ¹	59 059	90	259 000 \$
CIT des Basses-Laurentides	129 209	203	314 000 \$
	502 453	1 130	1 615 000 \$
Couronne sud			
OTA Châteauguay	57 061	101	562 000 \$
OTA Chambly	56 124	480	239 000 \$
OTA Mont-Saint-Hilaire	45 821	71	150 000 \$
OTA Candiac	83 121	227	331 000 \$
OTA Vaudreuil-Dorion	69 240	266	212 000 \$
Saint-Bruno-de-Montarville (RTL)	37 263	77	101 000 \$
OTA Contrecoeur	5 288	62	50 000 \$
MRC de Lajemmerais		<i>n'existait pas en 2000</i>	
	353 918	1 283	1 646 000 \$
TOTAL	3 364 330	3 394	33 399 000 \$

¹Appelé CIT Lafontaine-St-Antoine-St-Jérôme en 2001. Devenu OMIT Saint-Jérôme en 2002 puis intégré au territoire de l'AMT le 1^{er} janvier 2003.

Source : Répertoire statistique du transport adapté 2000, MTQ 2002.

L'AMT n'offre pas de services de transport adapté par elle-même, mais organise et subventionne l'intégration des services des différentes OTA (section 5.4).

Figure 7.1
Organismes de transport adapté (OTA)

7.1 SERVICE OFFERT

Le type de service et le nombre d'heures offertes par semaine varie selon les OTA. Les trois sociétés de transport offrent un service tous les jours de la semaine jusqu'à tard en soirée, alors que dans les plus petits OTA, le service peut se limiter aux heures de la journée durant la semaine. Les déplacements réguliers constituent la majorité des déplacements en transport adapté, mais toutes les OTA permettent également les déplacements occasionnels (sur appel). Dans ce cas, des réservations sont généralement requises la veille ou 24 h avant le déplacement, sauf dans le cas de la STM où des réservations doivent être faites 72 h avant le déplacement.

7.2 NOMBRE DE DÉPLACEMENTS

Quelque 2,1 millions de déplacements en transport adapté ont été assurés dans la région en 2000, ce qui correspond à 0,5 % des déplacements annuels en transport collectif. Le tableau 7.2 détaille le nombre de déplacements assurés par chaque OTA, le mode utilisé et la proportion de déplacements assurés vers l'extérieur du territoire de chaque OTA.

Tableau 7.2
Déplacements en transport adapté, 2000

Organisme de transport adapté (OTA)	Déplacements annuels	Mode utilisé		% de déplac. hors-territoire OTA ¹
		Minibus	Taxi ou autre	
Société de transport de Montréal	1 261 700	37%	63%	0%
Réseau de transport de Longueuil	232 400	50%	50%	9%
Société de transport de Laval	220 700	51%	49%	11%
	1 714 900	41%	59%	3%
Couronne nord				
OTA Repentigny	60 600	74%	26%	0%
CIT des Moulins	50 500	79%	21%	2%
CIT Deux-Montagnes	33 100	0%	100%	0%
OMIT Saint-Jérôme ²	32 600	28%	72%	n.d.
CIT des Basses-Laurentides	26 500	88%	12%	5%
	203 400	57%	43%	1%
Couronne sud				
OTA Châteauguay	53 100	71%	29%	0%
OTA Chambly	39 300	89%	11%	15%
OTA Mont-Saint-Hilaire	28 600	100%	0%	1%
OTA Candiac	26 200	78%	22%	14%
OTA Vaudreuil-Dorion	16 100	92%	8%	7%
Saint-Bruno-de-Montarville (RTL)	7 000	100%	0%	87%
OTA Contrecoeur	2 800	100%	0%	26%
MRC de Lajemmerais	<i>n'existait pas en 2000</i>			43%
	173 000	85%	15%	12%
TOTAL	2 091 200	46%	54%	3%

¹D'après une compilation AMT basée sur l'achalandage annuel 2001.

²Appelé CIT Lafontaine-St-Antoine-St-Jérôme en 2001. Devenu OMIT Saint-Jérôme en 2002 puis intégré au territoire de l'AMT le 1^{er} janvier 2003.

Source : Répertoire statistique du transport adapté 2000, MTQ 2002.

Le taxi est utilisé pour plus de la moitié des déplacements de la région et ce pourcentage augmente à chaque année. La majorité des déplacements en transport adapté a lieu à l'intérieur du territoire d'une même OTA, sauf dans les petits OTA des couronnes où la proportion de déplacements hors-territoire peut être importante.

7.3 PROFIL DE LA CLIENTÈLE

La clientèle admise au transport adapté totalisait en 2000 plus de 23 000 personnes dans la région métropolitaine, dont plus de la moitié à Montréal. Le tableau 7.3 détaille la répartition de cette clientèle par OTA selon le type de déficience. Plus des deux tiers des clients admis ont une déficience motrice, parmi ceux-ci, environ la moitié se déplacent en fauteuil roulant.

Tableau 7.3
Profil de la clientèle admise au transport adapté, 2000

Organisme de transport adapté (OTA)	Clientèle admise		Type de déficience				
			Motrice Ambu- latoire	Faut. roulant	Intellec- tuelle	Visuelle	Psy- chique
Société de transport de Montréal	13 600		39%	35%	16%	6%	4%
Réseau de transport de Longueuil	2 750		25%	44%	23%	9%	0%
Société de transport de Laval	2 920		30%	37%	25%	5%	4%
	19 270	82,6%	36%	36%	18%	6%	4%
Couronne nord							
CIT des Moulins	740						
OTA Repentigny	650						
CIT Deux-Montagnes	440						
CIT des Basses-Laurentides	380						
OMIT Saint-Jérôme ¹	380						
	2 590	11,1%	21%	42%	28%	4%	4%
Couronne sud							
OTA Châteauguay	600						
OTA Candiac	280						
OTA Vaudreuil-Dorion	270						
OTA Mont-Saint-Hilaire	210						
OTA Saint-Bruno-de-Montarville (RTL)	80						
OTA Chambly	30						
OTA Contrecoeur	10						
MRC de Lajemmerais ²	-						
	1 480	6,3%	20%	37%	37%	4%	2%
TOTAL	23 340	100,0%	33%	37%	20%	6%	3%

¹Appelé CIT Lafontaine-St-Antoine-St-Jérôme en 2001. Devenu OMIT Saint-Jérôme en 2002 puis intégré au territoire de l'AMT le 1^{er} janvier 2003.

²Fondé en septembre 2001.

Source : Répertoire statistique du transport adapté 2000, MTQ 2002.

7.4 INTÉGRATION DES SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ

Depuis 1998, les usagers du transport adapté peuvent se déplacer sur l'ensemble des territoires des trois sociétés de transport, pour tous motifs, grâce au projet d'intégration des services de transport adapté mis de l'avant par l'AMT et ses partenaires. Les déplacements métropolitains, soit les déplacements hors-territoire effectués à l'extérieur des périmètres de desserte, sont compensés à hauteur de 25 % par l'AMT et 75 % par le MTQ. La majorité de ces 14 000 déplacements métropolitains sont effectués en taxi adapté et de porte à porte, mais certains déplacements peuvent bénéficier de points de

correspondances entre OTA établis au terminus Henri-Bourassa et au Centre de réadaptation Lucie-Bruneau.

L'AMT travaille présentement à élargir l'intégration du transport adapté à l'échelle de toute la région métropolitaine, en intégrant les 12 OTA des couronnes sud et nord.

7.5 ADAPTATION DES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT COLLECTIF

Parallèlement aux services de transport adapté, des efforts sont actuellement en cours pour adapter les services et les équipements de transport collectif aux personnes à mobilité réduite. Environ le tiers de la flotte d'autobus des trois OPT sont à plancher surbaissé et sont donc accessibles aux usagers à mobilité réduite.

Le métro n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite, mais les trois nouvelles stations du prolongement vers Laval le seront lors de leur ouverture en 2006. Une étude est également en cours pour évaluer si des stations actuelles devraient être rendues accessibles.

En 2003, un inventaire systématique des équipements sera produit afin de déterminer leur capacité à accueillir les personnes à mobilité réduite.

8.0 TRANSPORT SCOLAIRE

Le transport scolaire est organisé par les commissions scolaires ou par d'autres établissements au profit des élèves du réseau scolaire. Le financement du transport scolaire relève du ministère de l'Éducation, alors que le ministère des Transports a le mandat de veiller à la sécurité des élèves. Les responsabilités du MTQ comprennent donc la conformité aux normes des véhicules et de leur utilisation, de même que la formation des conducteurs. Ainsi, le Ministère a institué, en 1993, un programme de formation obligatoire des conducteurs d'autobus scolaires, qui prévoit un perfectionnement tous les trois ans.

Les commissions scolaires gèrent les services de transport scolaire et fixent les critères d'admissibilité des élèves en fonction des distances de marche, des zones dangereuses, etc. Les commissions scolaires gèrent les allocations versées par le ministère de l'Éducation et assument les déficits ou affectent les surplus selon leurs besoins. De manière générale, le transport est assuré par des transporteurs privés. Le régime contractuel confère aux commissions scolaires une grande latitude dans le choix des transporteurs, en leur permettant de recourir à la soumission publique ou d'effectuer des ententes de gré à gré.

Le tableau 8.1 présente des données de base sur le transport pour les commissions scolaires du sud-ouest du Québec. Depuis l'année scolaire 1998-1999, le statut des commissions scolaires repose sur la langue d'enseignement plutôt que sur le caractère confessionnel alors que le territoire desservi dépend de la taille de l'effectif scolaire. En conséquence, le territoire desservi par les commissions scolaires du tableau 8.1 déborde largement celui de la région métropolitaine de Montréal, particulièrement pour les commissions scolaires anglophones. Un peu plus de la moitié des 497 000 élèves du sud-ouest du Québec sont transportés par leur commission scolaire, ce qui mobilise un total de 3 756 véhicules. Le budget annuel du transport scolaire s'élève à près de 160 M\$. Les coûts totaux du transport scolaire varient d'environ 100 \$ par élève à la commission scolaire de Montréal à plus de 600 \$ par élève dans le cas des commissions scolaires anglophones en milieu rural.

Tableau 8.1
Paramètres du transport scolaire dans le sud-ouest du Québec, 2001-2002

Commission scolaire	Siège social	Effectif scolaire ¹	Elèves trans- portés	Véhi- cules	Dépenses annuelles, M\$
Francophone					
de la Seigneurie-des-Mille-Îles	Saint-Eustache	37 875	24 255	332	14,2
des Affluents	Repentigny	35 954	21 767	293	13,8
de Laval	Laval	39 344	23 029	324	12,9
des Patriotes	Saint-Bruno-de-Montarville	32 677	20 681	326	12,1
de la Rivière-du-Nord	Saint-Jérôme	20 280	16 021	219	10,0
Marie-Victorin	Longueuil	34 864	19 874	301	10,0
Marguerite-Bourgeois	Saint-Laurent	38 528	14 714	249	9,9
des Grandes-Seigneuries	La Prairie	22 790	13 973	209	9,3
de Montréal	Montréal	77 095	23 872	213	8,6
des Hautes-Rivières	Saint-Jean-sur-Richelieu	20 579	12 526	187	8,0
des Trois-Lacs	Vaudreuil-Dorion	13 007	10 640	136	6,2
de-la-Vallée-des-Tisserands	Beauharnois	10 814	8 418	129	6,0
de la Pointe-de-l'Île	Montréal	29 918	5 069	113	4,8
		413 725	214 839	3 031	125,6
Anglophone					
Lester-B.-Pearson	Dorval	27 716	15 460	185	8,3
Sir-Wilfrid-Laurier	Rosemère	13 216	10 823	162	7,8
Riverside	Saint-Lambert	11 080	9 446	178	6,5
English-Montréal	Montréal	26 669	14 851	136	6,3
New Frontiers	Châteauguay	4 777	3 924	64	3,0
		83 458	54 504	725	32,0
Total		497 183	269 343	3 756	157,7

¹Au 30 septembre 2001.

²Autobus, minibus, véhicules adaptés ou berlines, à contrat ou en régie.

9.0 GESTION DE LA DEMANDE

La gestion de la demande de transport regroupe l'ensemble des interventions permettant de diminuer les déplacements en auto en solo durant les périodes de pointe. Dans plusieurs villes d'Amérique du Nord et d'Europe, la gestion de la demande s'est développée au cours des dernières années en réponse à l'augmentation constante de la congestion routière et à l'impossibilité d'accroître continuellement la capacité du réseau routier en raison de contraintes économiques ou environnementales. La gestion de la demande est alors apparue comme un outil offrant à la fois aux navetteurs de nouvelles options de mobilité et aux employeurs des moyens efficaces pour faciliter l'accès aux lieux de travail.

Les mesures de gestion de la demande comprennent à fois la mise sur pied de nouveaux services et d'incitatifs pour les usagers. Les nouveaux services pouvant être envisagés sont :

- le covoiturage (2 à 4 personnes);
- le covoiturage en fourgonnette (7 à 15 personnes);
- les transports en commun, dont les navettes offertes par les employeurs;
- la marche et le vélo;
- le télétravail;
- les semaines compressées et les horaires de travail variables.

Pour faciliter l'utilisation de ces nouveaux services, les incitatifs suivants peuvent être offerts :

- le retour garanti à domicile, payé par l'employeur ou l'institution;
- la gestion du stationnement (espaces réservés aux covoitureurs, espaces couverts pour cyclistes, limitation de l'offre sur rue, etc.);
- des avantages financiers (titres mensuels TC à tarifs réduits prélevés directement sur le salaire, versement d'une allocation équivalente au coût du stationnement, etc.).

9.1 PROGRAMME ALLÉGO

Dans la région métropolitaine de Montréal, les interventions visant à mieux gérer la demande de transport font l'objet du programme **allégo**, mis de l'avant par l'AMT et financé par le MTQ. Dans son Plan de gestion des déplacements pour la région, le MTQ prévoit en effet allouer 10,3 M\$ d'ici 2005 pour soutenir de telles initiatives. Dans le cadre de ce programme, trois approches sont déployées par l'AMT pour favoriser l'implantation à grande échelle de la gestion de la demande :

- «**approche individuelle**» : s'applique à un lieu de travail ou d'étude, où est offerte une gamme de mesures alternatives à l'auto en solo.
- «**centre de gestion de déplacements**» : correspond à une zone d'activités où se regroupent, au sein d'une centre de gestion des déplacements, employeurs, promoteurs, gestionnaires immobiliers et représentants du domaine public pour proposer ces mêmes mesures.

- «**approche citoyen-ville**» : concerne l'organisation et la promotion du covoiturage à partir des lieux de résidence.

Jusqu'à ce jour, 16 ententes de gestion de la demande avec des employeurs ou des organismes ont été signées (figure 9.1), ce qui a permis de démarrer des projets-pilotes allégo totalisant environ 750 000 \$ en subventions du MTQ. Ces projets allégo rejoignent actuellement au total environ 6 000 utilisateurs de modes alternatifs de transport. L'AMT a ainsi mis sur pied un réseau efficace pour gérer la demande de déplacements vers les lieux de destination majeurs, en étroite concertation avec la STM, les autres AOT, le MTQ, les organismes locaux de développement économique, les groupes environnementaux, etc.

L'AMT a publié en 2002 un guide pratique et sept fascicules décrivant les étapes de la démarche allégo dans un lieu de travail ou d'études. Ce guide contient plus de détails sur les mesures de gestion de la demande qui peuvent être implantées ainsi que des outils techniques pour les mettre en œuvre.

9.2 PARTENARIATS DE LA STM POUR NOUVEAUX CIRCUITS D'AUTOBUS

La STM s'est grandement impliquée dans la gestion de la demande en transport en fournissant de nouveaux circuits d'autobus adaptés aux besoins spécifiques de plusieurs grands employeurs montréalais. La STM a établi des partenariats permettant aux employeurs de payer le coût des nouveaux services et de se voir créditer les revenus-voyageurs. Les nouveaux circuits sont exploités comme des circuits réguliers et sont accessibles à tous. Si les nouveaux services atteignent un certain seuil de rentabilité, ils sont alors intégrés au sein du réseau régulier de la STM et l'employeur n'a plus à les soutenir financièrement.

La STM a conclu des ententes du genre avec notamment Air Canada, Bombardier Aéronautique, DSM Biologics, l'Institut de recherche en biotechnologie, Hydro-Québec, Loto-Québec, Postes Canada et l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont. La plupart des nouveaux circuits ont atteint leurs objectifs d'achalandage et sont maintenant intégrés au réseau régulier de la STM.

Figure 9.1
Déploiement de la démarche allégo

10.0 AUTRES MODES DE TRANSPORTS COLLECTIFS OU ALTERNATIFS

Ce chapitre présente brièvement quelques autres modes alternatifs à l'automobile en solo, dont le covoiturage, l'auto-partage, les véhicules en libre-service, le vélo et le taxi.

10.1 LE COVOITURAGE

Le covoiturage est une solution intermédiaire qui peut s'avérer pertinente dans les secteurs où les services de transport en commun sont limités. Pour la région métropolitaine de Montréal, l'enquête origine-destination de 1998 a recensé environ 250 000 déplacements auto-passagers en période de pointe du matin et plus de 600 000 en 24 h, soit à peu près autant que les déplacements en transport en commun. Pour l'ensemble de la région métropolitaine, on retrouve en moyenne 1,25 pers. / auto durant la période de pointe du matin et 1,28 pers. / auto sur toute la journée.

Le tableau 10.1 présente le nombre total de déplacements en covoiturage dans la région métropolitaine de Montréal, par motif. Les covoitureurs se déplacent surtout pour des motifs de loisir, d'études et de magasinage.

Tableau 10.1
Déplacements en covoiturage dans la région métropolitaine de Montréal,
24 heures, par motif, 1998

	Total	Familial	Non familial	% familial
Loisir	141 400	82 700	58 700	58%
Études	129 100	78 600	50 500	61%
Magasinage	121 400	92 500	28 900	76%
Travail	108 100	51 900	56 200	48%
Autre	100 400	69 900	30 500	70%
	600 400	375 600	224 800	63%

Source : « Le covoiturage, un mode de transport en déclin ? », présentation au 38^e congrès de l'AQTR, MTQ, 2003

Quelque 63 % des déplacements en covoiturage sont effectués par des personnes demeurant au même domicile, ce qu'on appelle le covoiturage familial. La majorité des covoitureurs sont des femmes, particulièrement parmi celles de 45 ans et plus qui sont moins motorisées que les hommes des mêmes groupes d'âge. Plus de 35 000 déplacements combinent le covoiturage et le transport en commun en période de pointe du matin, dont 70 % vers des stations de métro. La station Longueuil est celle où le plus de passagers se font déposer.

Le covoiturage peut également concerner des personnes vivant dans le même quartier ou le long d'un trajet commun, qui voyagent ensemble en automobile, en fourgonnette ou en taxi, et qui partagent les frais d'utilisation du véhicule.

Dans la région métropolitaine de Montréal, une seule voie réservée est actuellement accessible au covoiturage, soit sur l'A-15 en direction nord, sur une distance de 7,5 km entre le chemin de la Côte-Vertu à Montréal et l'A-440 à Laval. Cette voie n'a pas donné lieu à un transfert modal élevé vers le covoiturage, car, puisque étant unidirectionnelle,

elle ne fonctionne qu'en période de pointe de l'après-midi où elle n'offre que des gains de temps relativement limités par rapport aux voies mixtes.

De nouvelles voies réservées au covoiturage entreront en fonction sur l'A-25, entre Terrebonne et Laval, et sur la N-138 est, entre Châteauguay et le pont Honoré-Mercier. L'AMT vise à permettre le covoiturage sur les voies réservées pour autobus, dans les cas où la demande le justifie et où les conditions le permettent. Bien que la Loi sur l'AMT lui permette théoriquement de mettre en place des voies réservées pour le covoiturage, la décision relève en pratique du gestionnaire de l'infrastructure routière (MTQ ou municipalités) qui doit souvent concilier les avantages apportés par le covoiturage avec les coûts liés à la surveillance et les possibles impacts négatifs sur la sécurité routière.

10.2 L'AUTO-PARTAGE

L'auto-partage diffère du covoiturage en ce sens que ce n'est pas l'utilisation occasionnelle du véhicule qui est partagée, mais sa possession même. L'auto-partage est une formule dont la popularité est en pleine croissance dans certains pays européens, notamment en Suisse, en Allemagne et aux Pays-Bas. Implantée depuis 1995, Communauto est la seule entreprise d'auto-partage dans la région de Montréal et l'une des plus importantes en Amérique. Elle offre à ses 4 000 membres la possibilité de posséder collectivement une flotte d'une centaine de voitures réparties en une soixantaine de points au centre de l'agglomération. Une réservation par téléphone suffit pour avoir accès, à toute heure du jour ou de la nuit, à un véhicule pour une durée d'une demi-heure à plusieurs jours.

Selon un rapport publié en janvier 2000 par l'Agence parisienne de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, l'auto-partage, en plus d'être très économique pour ses usagers, limite le nombre de véhicules dans les zones urbaines et réduit de près de 50 % le nombre total de kilomètres parcourus par ses usagers. De plus, l'auto-partage ne diminue pas la part de marché du transport collectif, mais tend plutôt à augmenter son utilisation.

10.3 LES VÉHICULES EN LIBRE-SERVICE

Les véhicules en libre-service, variante de l'auto-partage, constituent un nouveau moyen de transport public complémentaire aux transports collectifs classiques. Les véhicules en libre-service, souvent postés aux abords des stations de transport collectif, peuvent être utilisés par les usagers du TC pour compléter un déplacement vers des secteurs moins bien desservis par le transport collectif.

En mai 2003, l'AMT a déposé une demande de subvention pour un projet de véhicules en libre-service, appelé « **Branché, la mobilité réinventée !** » dans le cadre du Programme de démonstration en transport urbain du gouvernement du Canada. Ce projet-pilote permettrait d'introduire 100 voitures électriques dans la flotte de Communauto à Montréal, 50 vélos électriques à Montréal et 40 véhicules électriques à basse vitesse à Saint-Jérôme. Douze partenaires ont élaboré conjointement ce projet, soit les villes de Montréal et de Saint-Jérôme, Hydro-Québec, Environnement Canada, Transports Canada, Ressources Naturelles Canada, le Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec (CEVEQ), le Centre de géomatique du Québec, le ministère des Transports du Québec, Communauto, le Centre pour un transport durable ainsi que le Centre de gestion des déplacements du centre-ville de Montréal.

10.4 LE VÉLO

Le vélo est un mode de transport qui a grandement gagné en popularité au cours des dernières années. La région métropolitaine de Montréal compte plus de 2,5 millions de vélos, soit nettement plus que le parc automobile qui compte environ 1,5 million de voitures. Avec un taux de 750 vélos par 1000 personnes, le Québec n'est pas très loin à ce niveau derrière les Pays-Bas ou le Danemark et loin devant la France et la Grande-Bretagne. Plus de la moitié (54 %) des Québécois ont fait du vélo en 2000 et l'utilisation est en forte hausse parmi les 55 ans et plus. Bien que le vélo soit surtout un instrument de loisir, 18 % des déplacements cyclistes, à l'échelle du Québec, sont de nature utilitaire.

La région métropolitaine de Montréal compte environ 1 000 km de pistes cyclables et Montréal est reconnue, à l'échelle de l'Amérique du Nord, comme une ville accueillante pour les cyclistes. Plus de 250 000 personnes dans la région utilisent leur vélo à des fins de transport. Dans les quartiers les mieux adaptés aux cyclistes, comme le Plateau-Mont-Royal, la part modale du vélo atteint 20 % des déplacements.

Pour favoriser l'intermodalité entre le vélo et le transport collectif à l'échelle de la région, près de 2 650 supports à vélos ont été installés aux abords des équipements de transport collectif de la STM et de l'AMT, tel que détaillé au tableau 10.2.

Tableau 10.2
Supports à vélos aux abords des stations de métro, gares et autres équipements du réseau métropolitain de transport collectif

Ligne ou sous-région	Nombre de supports à vélo
Métro	
Verte	384
Orange	370
Bleue	294
Jaune	566
	1 614
Trains de banlieue	
Deux-Montagnes	384
Dorion-Rigaud	171
Blainville	152
Mont-Saint-Hilaire	28
Delson	28
	763
RTMA (excluant stations de métro)	
Couronne nord	35
Laval	63
Longueuil	114
Couronne sud	56
	268
TOTAL	2 645

Source: Vélo-Québec, 1998 et AMT, 2002

Les vélos sont acceptés, sous certaines conditions, dans le métro de Montréal, sur les lignes de train de banlieue de Dorion-Rigaud et de Deux-Montagnes. De plus, certains autobus du CIT des Moulins, du CIT des Basses-Laurentides et de l'OMIT Saint-Jérôme, sont munis, depuis 2002 ou 2003, de supports à l'avant permettant d'embarquer jusqu'à deux vélos par autobus sur certains circuits réguliers.

Finalement, certains taxis de Montréal, de Laval et de Longueuil sont aussi munis de supports à vélo pour desservir les cyclistes.

10.5 LE TAXI

Le taxi peut être considéré comme un mode de transport complémentaire au transport collectif et comme l'un des éléments d'une mobilité alternative. Tel que détaillé au tableau 10.3, plus de 5 500 taxis sillonnent l'ensemble des MRC formant la région métropolitaine de Montréal, dont la vaste majorité sur l'île de Montréal même.

Tableau 10.3
Permis de taxis dans les MRC de la région métropolitaine, 2002

Montréal	4 522	81%
Longueuil	374	7%
Laval	213	4%
Couronne sud	244	4%
Couronne nord	225	4%
	5 578	100%

Source: Commission des transports du Québec, 2002

Selon l'enquête O-D de 1998, quelque 36 500 déplacements ont lieu chaque jour en taxi dans la région métropolitaine, ce qui représente 0,5 % de tous les déplacements et environ 3 % des déplacements quotidiens en transport en commun. En période de pointe du matin, près de 5 000 personnes se déplacent en taxi, ce qui représente une part modale plus faible à ce moment de la journée.

Les taxis sont autorisés à circuler sur la plupart des voies réservées en rive sur les artères municipales, alors qu'ils sont interdits sur toutes les voies réservées en site propre ou à contresens. En comptant la voie réservée pour le covoiturage sur l'A-15 nord, les taxis ont accès à 12 voies réservées métropolitaines totalisant plus de 40 km à Montréal, Longueuil, dans l'axe du pont Lachapelle à partir de Laval et dans l'axe du pont Le Gardeur à partir de Repentigny. C'est donc environ la moitié du réseau des voies réservées qui est accessible aux taxis. De plus, la bretelle d'accès au pont Jacques-Cartier en direction de Montréal est accessible aux taxis le matin grâce à une barrière actionnée par une pastille-transpondeur.

Finalement, les principaux équipements de transport collectif sont équipés de postes d'attente pour taxis à l'intention des usagers du TC, parfois sur le site même (Brossard-Panama, Angrignon, Le Carrefour), mais plus généralement sur les rues adjacentes (Henri-Bourassa, Longueuil, etc.).



Agence métropolitaine de transport
500, Place d'Armes, 25^e étage
Montréal (Québec), H2Y 2W2
Téléphone : (514) 287-2464
Télécopieur : (514) 287-2460

www.amt.qc.ca