

Document synthèse

Décembre 2003

Plan stratégique de développement du transport métropolitain



Maintenant vers 2012. Une vision intégrée des transports collectifs pour une région métropolitaine solidaire, attrayante, compétitive et viable.

ensemble



Agence métropolitaine de transport

Le document présenté ici constitue une synthèse du Plan stratégique révisé.
Un document détaillé est également disponible auprès de l'Agence métropolitaine de transport.

1	LES TRANSPORTS COLLECTIFS : ESSENTIELS À LA PROSPÉRITÉ ET À LA QUALITÉ DE VIE DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL
2	FAITS SAILLANTS DU PLAN STRATÉGIQUE
3	LE DIAGNOSTIC
9	LE PLAN STRATÉGIQUE
10	VISION ET OBJECTIFS
11	LES DÉFIS
12	LE PLAN D'ACTION
14	<u>DÉFI TRANSPORT</u>
14	APPROCHE GÉOGRAPHIQUE – MIEUX DESSERVIR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE
16	<i>CARTE DU RÉSEAU</i>
18	<i>MÉTRO</i>
20	<i>RTMA</i>
22	<i>TRAINS DE BANLIEUE</i>
24	<i>SLR ET NOUVEAUX TRAMWAYS</i>
26	<i>NOUVELLES COMPOSANTES DE L'OFFRE</i>
27	APPROCHE INTÉGRATION – INTÉGRER LES RÉSEAUX ET LES SERVICES
28	APPROCHE TARIFAIRES – TARIFER STRATÉGIQUEMENT
29	APPROCHE EMPLOYEUR – IMPLIQUER LES EMPLOYEURS ET LES INSTITUTIONS
30	APPROCHE PROMOTION – PROMOUVOIR LES TRANSPORTS COLLECTIFS
31	<u>DÉFI AMÉNAGEMENT</u>
32	<u>DÉFI FINANCEMENT</u>
34	<u>DÉFI MOBILISATION</u>
35	CONCLUSION
36	L'AMT EN BREF
23	RÉFÉRENCES ET ABRÉVIATIONS

La vitalité économique de Montréal est tributaire d'un réseau de transport collectif intégré, accessible et efficace. Le métro, alimenté par les trains de banlieue et les autobus de la région, dessert directement plus de 60 complexes immobiliers du centre-ville, tels que la Place Ville-Marie, le complexe Desjardins ou le Centre de commerce mondial, qui totalisent plus de 4,2 millions de m² de superficie locative. Ces complexes immobiliers abritent les sièges sociaux des plus grandes entreprises québécoises, dont la moitié des employés et visiteurs accèdent en transport collectif.

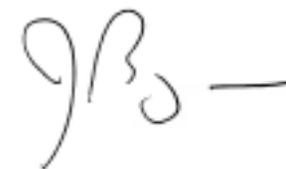
Quelque 350 000 travailleurs et étudiants dépendent du transport collectif pour se rendre à leur lieu de travail ou d'études chaque matin de semaine. En période de pointe du matin, le métro achemine 190 000 personnes à destination, le réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) 65 000 personnes, les trains de banlieue 25 000 personnes, alors que les réseaux locaux de la Société de transport de Montréal (STM), du Réseau de transport de Longueuil (RTL), de la Société de transport de Laval (STL), des Conseils intermunicipaux de transport (CIT) et des organismes municipaux ou intermunicipaux de transport (OMIT) transportent plus de 200 000 usagers. Seuls les transports collectifs peuvent absorber efficacement un flot d'une telle ampleur. En effet, si les 120 000 personnes

qui accèdent au centre-ville de Montréal le matin en transport collectif se déplaçaient plutôt en automobile, cinq nouvelles autoroutes à huit voies devraient être construites pour accommoder un tel débit de circulation, ce qui requerrait des investissements considérables de la part du gouvernement du Québec et aurait des impacts dramatiques sur la qualité de vie du centre de l'agglomération.

La région de Montréal compte quatre universités, six écoles affiliées et une vingtaine de collèges dont la grande majorité des étudiants dépendent du transport collectif. La disponibilité de services de transport collectif à l'échelle de la région constitue donc l'un des éléments de l'accessibilité aux études supérieures. De plus, l'industrie du spectacle, les théâtres, cinémas, musées, grands événements et festivals montréalais, dépendent eux aussi d'un réseau de transport collectif efficace pour permettre aux Montréalais et aux visiteurs venus de partout d'accéder rapidement et en toute sécurité aux différents lieux d'activités.

Chaque année, 450 millions de déplacements en transport collectif alimentent la vitalité de la région de Montréal, en tant que métropole économique, culturelle, touristique ou haut lieu d'éducation. Au même titre que

le réseau autoroutier, le maintien en bon état et le développement des transports collectifs constituent l'un des maillons essentiels de la prospérité et de la qualité de vie dans la région. C'est dans cette optique que le « Plan stratégique de développement du transport métropolitain », d'abord adopté en 1997 puis aujourd'hui révisé, se veut un outil permettant d'encadrer et de soutenir le développement vigoureux des transports collectifs dans la région de Montréal jusqu'en 2007, voire 2012 et au-delà. Ce document, transmis à la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) pour approbation, puis au ministre des Transports du Québec, contribuera aux réflexions qui mèneront à l'adoption d'un premier schéma d'aménagement métropolitain. Le Plan révisé présente une vision du développement des transports collectifs intégrée à l'aménagement du territoire, pour contribuer à faire de la région métropolitaine de Montréal une métropole solidaire, attrayante, compétitive, viable et reconnue internationalement pour son dynamisme et sa qualité de vie.



*James Byrns, ing., Vice-président
Planification et développement*

Plan stratégique 1997-2007	Plan stratégique révisé 1997-2007, horizon 2012	Plan stratégique 1997-2007	Plan stratégique révisé 1997-2007, horizon 2012										
<p>Le contexte</p> <ul style="list-style-type: none"> Création de l'AMT en 1996 Premier Plan stratégique de développement du transport métropolitain 	<ul style="list-style-type: none"> Création de la CMM en 2001, nouvelles villes Plan de gestion des déplacements du ministère des Transports du Québec (MTQ) 2000-2010 Cadre d'aménagement du ministère des Affaires municipales et de la Métropole (MAMM) 2001-2021 Protocole de Kyoto, Plan d'action du gouvernement québécois Révision du cadre financier du transport en commun 	<p>Les défis</p> <ul style="list-style-type: none"> Assurer des déplacements fluides Desservir les pôles d'activités Freiner le déclin du TC Améliorer les services de TC Améliorer le financement du TC Renforcer la concertation métropolitaine Intégrer aménagement et transport 	<table border="1"> <tr> <td>Transport</td> <td>Aménagement</td> </tr> <tr> <td> <p>Améliorer L'OFFRE Améliorer l'offre de TC pour constituer une solution de remplacement efficace à l'automobile</p> <p>Mieux gérer LA DEMANDE Influencer la demande de transport pour favoriser les modes alternatifs à l'automobile</p> </td> <td> <p>Œuvrer avec le monde municipal et le MTQ pour déployer une stratégie de développement urbain favorable aux transports collectifs</p> </td> </tr> <tr> <td>Mobilisation</td> <td>Financement</td> </tr> <tr> <td> <p>Mobiliser et rassembler les acteurs métropolitains autour des projets de transport collectif</p> </td> <td> <p>Financer le maintien du patrimoine et le développement des services</p> </td> </tr> <tr> <td> <p>Hypothèse moyenne : + 1,7 % + 88 000 (1998 – 2012)</p> <p>26 % (2012)</p> </td> <td> <p>Hypothèse forte : + 2,7 % + 147 000 (1998 – 2012)</p> <p>30 % (2012)</p> </td> </tr> </table>	Transport	Aménagement	<p>Améliorer L'OFFRE Améliorer l'offre de TC pour constituer une solution de remplacement efficace à l'automobile</p> <p>Mieux gérer LA DEMANDE Influencer la demande de transport pour favoriser les modes alternatifs à l'automobile</p>	<p>Œuvrer avec le monde municipal et le MTQ pour déployer une stratégie de développement urbain favorable aux transports collectifs</p>	Mobilisation	Financement	<p>Mobiliser et rassembler les acteurs métropolitains autour des projets de transport collectif</p>	<p>Financer le maintien du patrimoine et le développement des services</p>	<p>Hypothèse moyenne : + 1,7 % + 88 000 (1998 – 2012)</p> <p>26 % (2012)</p>	<p>Hypothèse forte : + 2,7 % + 147 000 (1998 – 2012)</p> <p>30 % (2012)</p>
Transport	Aménagement												
<p>Améliorer L'OFFRE Améliorer l'offre de TC pour constituer une solution de remplacement efficace à l'automobile</p> <p>Mieux gérer LA DEMANDE Influencer la demande de transport pour favoriser les modes alternatifs à l'automobile</p>	<p>Œuvrer avec le monde municipal et le MTQ pour déployer une stratégie de développement urbain favorable aux transports collectifs</p>												
Mobilisation	Financement												
<p>Mobiliser et rassembler les acteurs métropolitains autour des projets de transport collectif</p>	<p>Financer le maintien du patrimoine et le développement des services</p>												
<p>Hypothèse moyenne : + 1,7 % + 88 000 (1998 – 2012)</p> <p>26 % (2012)</p>	<p>Hypothèse forte : + 2,7 % + 147 000 (1998 – 2012)</p> <p>30 % (2012)</p>												
<p>Le diagnostic</p> <ul style="list-style-type: none"> Dispersion des lieux de résidence et d'emploi Déclin de l'achalandage TC (-0,9 % / an) Érosion de la part modale TC Sous-utilisation des infrastructures TC Coût moyen TC par usager croissant Congestion routière croissante Manque de ressources en transport 	<ul style="list-style-type: none"> Dispersion des lieux de résidence et d'emploi, mais stabilisation démographique au centre Reprise de l'achalandage TC (+ 1,7 % / an) particulièrement pour métro, trains de banlieue et RTMA Maintien de la part modale TC dans les corridors métropolitains Pressions sur les budgets d'exploitation en raison de l'achalandage accru Expansion du TC freinée par ressources limitées 	<p>Les cibles</p> <p>Croissance annuelle + 1,0 %</p> <p>Déplacements PAM + 51 000 (1993 – 2007)</p> <p>% TC PAM 28 % (2007)</p>	<p>Les moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> Interventions générales (gestion de la demande, maintien du patrimoine, équipements métropolitains, système tarifaire) Développement de l'offre de service TC dans les neuf corridors métropolitains 										
<p>La vision</p> <p>Un réseau métropolitain de transport des personnes moderne, efficace et attrayant en soutien au développement de la région de Montréal</p>	<p>Les transports collectifs comme instrument privilégié de développement d'une région métropolitaine solidaire, attrayante, compétitive et viable</p>	<p>Les ressources</p> <p>Immobilisations (milliards de \$) Réseau métropolitain : 1,049 Réseaux locaux : 0,946 1,995 (G\$ de 1996)</p> <p>Coûts d'exploitation annuels (milliards de \$) 1,227 (2007)</p>	<table border="1"> <tr> <td>Transport</td> <td>Aménagement</td> </tr> <tr> <td> <p>Améliorer L'OFFRE Approche géographique Approche intégration</p> <p>Mieux gérer LA DEMANDE Approche tarifaire Approche employeur Approche promotion</p> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> Politique de stationnement Densification pôles et corridors TC Partage de la voirie </td> </tr> <tr> <td>Financement</td> <td>Mobilisation</td> </tr> <tr> <td> <p>Immobilisations (milliards de \$) Réseau métropolitain : 5,176 Réseaux locaux : 0,838 6,014 (G\$ de 2001)</p> <p>Coûts d'exploitation annuels (milliards de \$) 1,281 (2010)</p> </td> <td></td> </tr> </table>	Transport	Aménagement	<p>Améliorer L'OFFRE Approche géographique Approche intégration</p> <p>Mieux gérer LA DEMANDE Approche tarifaire Approche employeur Approche promotion</p>	<ul style="list-style-type: none"> Politique de stationnement Densification pôles et corridors TC Partage de la voirie 	Financement	Mobilisation	<p>Immobilisations (milliards de \$) Réseau métropolitain : 5,176 Réseaux locaux : 0,838 6,014 (G\$ de 2001)</p> <p>Coûts d'exploitation annuels (milliards de \$) 1,281 (2010)</p>			
Transport	Aménagement												
<p>Améliorer L'OFFRE Approche géographique Approche intégration</p> <p>Mieux gérer LA DEMANDE Approche tarifaire Approche employeur Approche promotion</p>	<ul style="list-style-type: none"> Politique de stationnement Densification pôles et corridors TC Partage de la voirie 												
Financement	Mobilisation												
<p>Immobilisations (milliards de \$) Réseau métropolitain : 5,176 Réseaux locaux : 0,838 6,014 (G\$ de 2001)</p> <p>Coûts d'exploitation annuels (milliards de \$) 1,281 (2010)</p>													

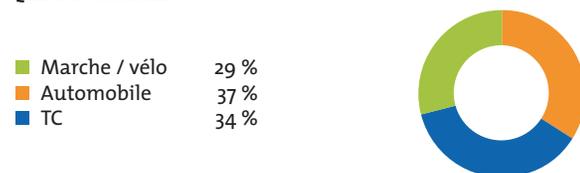
Diagnostic — Les secteurs de la région métropolitaine de Montréal qui connaissent la plus forte croissance, tant au niveau de la population que des emplois, sont aussi ceux qui sont les plus difficiles à desservir en transport collectif.

ensemble

Une croissance plus forte des secteurs les moins propices aux transports collectifs

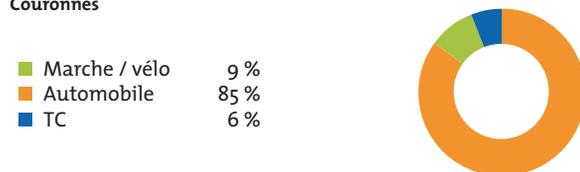
Part modale, kilométrage automobile et production de gaz à effet de serre selon les grands secteurs de l'espace métropolitain, 1998

Quartiers centraux

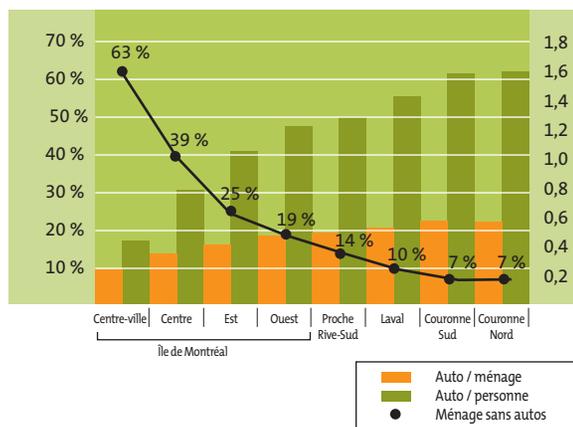


Kilométrage automobile : 55,0 km / ménage / jour
Production de GES par les transports : 2,1 kg / ménage / jour

Couronnes



Kilométrage automobile : 6,5 km / ménage / jour
Production de GES par les transports : 19,2 kg / ménage / jour
Motorisation selon les secteurs de la région métropolitaine, 1998¹



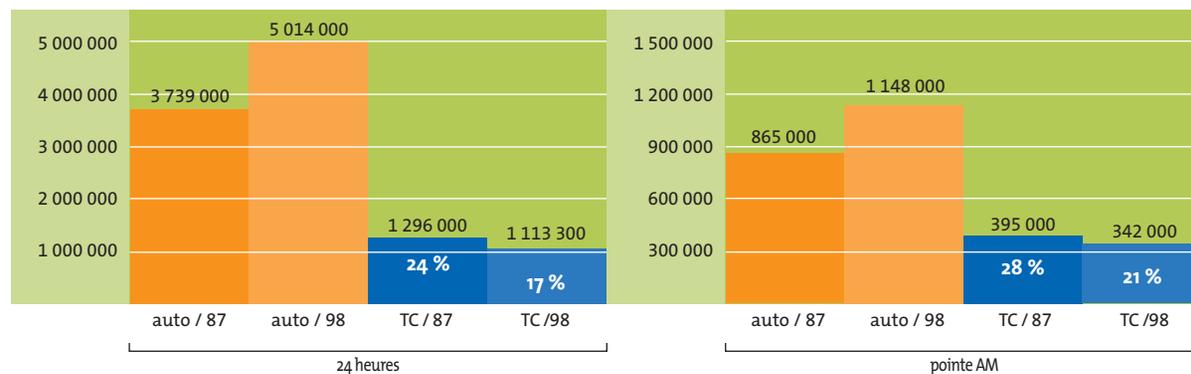
De 1987 à 1998, près de 70 % de la croissance démographique de la région a eu lieu dans les couronnes nord et sud alors que 60 % des nouveaux emplois créés s'y trouvaient également.

Ces tendances ont un impact négatif sur l'achalandage du transport collectif car les résidents des couronnes, mal desservis, sont plus motorisés et plus dépendants de l'auto pour leurs déplacements que ceux des quartiers centraux. En conséquence, les résidents des couronnes émettent nettement plus de gaz à effet de serre (GES) que les résidents des quartiers centraux, car non seulement ils utilisent moins le transport collectif, mais leurs déplacements en automobile sont aussi généralement plus longs.

Croissance de la population et du nombre d'emplois, 1987-1998

	Population		Emplois	
	Population	%	Emplois	%
Île de Montréal	+ 23 700	7 %	- 12 000	-21 %
Longueuil	+ 25 700	8 %	+ 18 000	32 %
Laval	+ 46 200	14 %	+ 17 000	30 %
Couronne sud	+ 98 400	30 %	+ 17 000	30 %
Couronne nord	+ 128 800	40 %	+ 17 000	30 %
Total	+ 322 800	100 %	+ 57 000	100 %

Évolution des déplacements totaux, 1987-1998²



Entre 1987 et 1998,
le parc automobile a crû de 24 %, ce qui représente un ajout net de 27 000 automobiles par année.

Une explosion des déplacements en automobile

La croissance des banlieues et des couronnes, la dispersion des origines et des destinations des déplacements, la hausse marquée de l'emploi et de la motorisation des femmes sont tous des facteurs qui ont contribué à faire augmenter considérablement le nombre d'automobiles dans la région métropolitaine de Montréal. Alors que la population n'augmentait que de 10 % entre 1987 et 1998, le parc automobile a crû de 24 % durant la même période, ce qui représente un ajout net de 27 000 automobiles par année. C'est l'équivalent d'une file de 162 km qui s'ajoute, année après année, à un réseau routier déjà saturé.

Entre 1987 et 1998, les déplacements en automobile ont augmenté de 34 % alors que ceux en transport collectif ont décliné de 13 %, ce qui a fait passer la part modale quotidienne du transport collectif de 24 % en 1987 à 17 % seulement en 1998. Le taux d'augmentation des déplacements en auto a été trois fois supérieur dans les couronnes que sur l'île de Montréal, ce qui s'est reflété par des augmentations importantes du débit de circulation sur les ponts de la région. Cette augmentation des débits de circulation s'est poursuivie de 1998 à aujourd'hui.

Évolution du débit de circulation sur certains ponts menant à l'île de Montréal, 1987-1998³

	1987	1998	Variation
A-13 Pont Louis-Bisson	82 500	124 000	+ 50 %
A-15 Pont Médéric-Martin	111 200	160 000	+ 43 %
A-40 Pont Charles-de-Gaulle	72 500	100 000	+ 38 %
A-25 Pont-tunnel L.H.-Lafontaine	100 610	115 000	+ 14 %
N-138 Pont H.-Mercier	63 880	75 000	+ 17 %
A-20 Pont Galipeault	34 960	44 000	+ 26 %
A-40 Pont de l'île-aux-Tourtes	43 170	67 000	+ 55 %

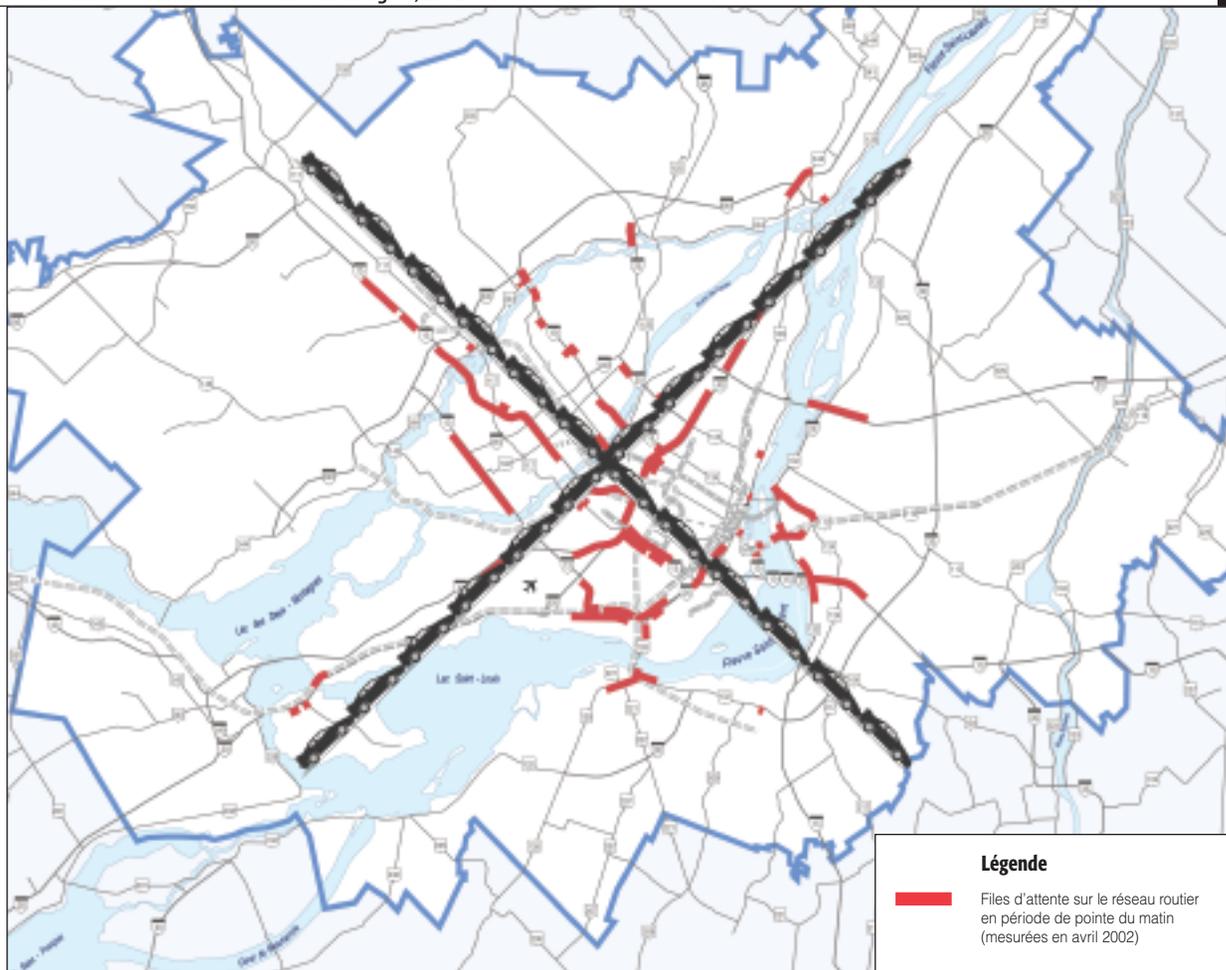
¹ Source : Enquête O-D 1998, territoire complet

² Source : Enquêtes O-D 1987 et 1998. Données à territoire constant de l'enquête O-D 1997

³ Source : MTQ, 1987 et 1998 (DIMMA)

DIAGNOSTIC

Files d'attente sur le réseau routier de la région, 2002



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.

Malgré des tendances lourdes défavorables

Ce déclin de la part modale du transport collectif reflète une tendance lourde qui se poursuit depuis les années d'après-guerre avec l'accès généralisé à l'automobile, la mise en place du réseau autoroutier métropolitain, la croissance rapide des banlieues et la partition fonctionnelle de l'espace urbain en secteurs exclusivement résidentiels, commerciaux et industriels.

Alors qu'en 1982, près de 40 % des déplacements motorisés en période de pointe du matin étaient effectués en transport collectif, cette proportion est de 21 % aujourd'hui et pourrait chuter à moins de 20 % si les tendances historiques devaient se maintenir.

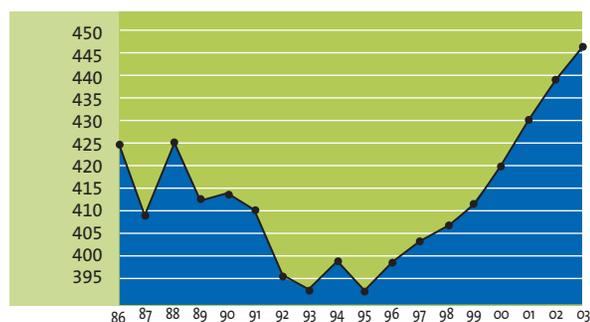
Les efforts portent leurs fruits

Cependant, malgré ce contexte défavorable, l'achalandage des transports collectifs connaît une reprise marquée depuis 1996. 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.

Cette reprise témoigne de la réussite des efforts de relance du transport collectif de l'AMT, des organismes de transport et de leurs partenaires. En effet, de 1996 à 2002, le réseau métropolitain de transport collectif a connu une expansion remarquable avec l'ajout de plus de 40 km de voies réservées métropolitaines, de cinq nouveaux terminus métropolitains, de trois nouvelles lignes de train de banlieue et de 14 000 nouvelles places de stationnement incitatif qui ont aidé le transport collectif à s'adapter à la motorisation croissante de la clientèle et à la dispersion des lieux d'origine. Ces projets, combinés aux efforts de la STM, du RTL, de la STL et des CIT et OMIT, ont permis d'augmenter l'achalandage du métro de 13 %, celui des circuits métropolitains d'autobus de 60 % et celui des trains de banlieue de 86 %, ce qui s'est traduit par une augmentation de 8 % de l'achalandage global des trois sociétés de transport et de 25 % pour les CIT et OMIT.

Ces résultats d'achalandage positifs, qu'il sera intéressant de confronter avec les données de l'enquête Origine-Destination (O-D) de 2003, semblent donc démontrer que les tendances lourdes favorisant l'utilisation toujours accrue de l'automobile peuvent être renversées au moyen d'une stratégie concertée de relance du transport collectif et de services accrus et mieux adaptés.

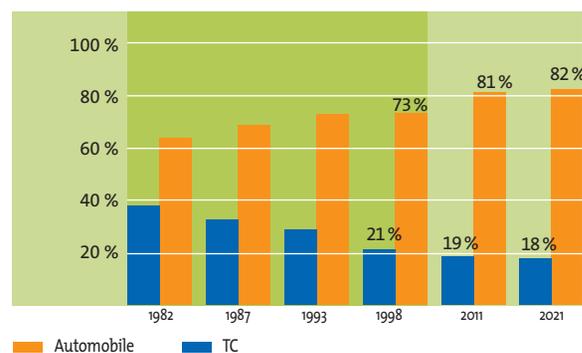
Achalandage annuel total des AOT (millions)



Tendance 1986-1995 : - 0,9 % / année, -7,4 % sur la période

Tendance 1995-2002 : + 1,7 % / année, + 11,9 % sur la période

Évolution historique de la part de marché du TC, période de pointe du matin¹



¹ Source : Enquêtes O-D 1982-1998 et scénario prévisionnel tendanciel MTQ, mai 2001

Les nuisances créées par l'automobile diminuent la qualité de vie en ville et ont des impacts négatifs sur la santé.

Les transports collectifs contribuent au dynamisme économique de la région de Montréal.

L'IMPORTANCE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Pour les dépenses des ménages

En partie grâce aux transports collectifs, les familles de la région de Montréal peuvent dédier une portion moindre de leur budget au transport qu'ailleurs au Québec. À l'échelle de la région, cela représente une économie collective de 1,5 G\$ par année, une somme supérieure aux dépenses annuelles de toutes les autorités organisatrices de transport (AOT) de la région.

Les familles qui peuvent renoncer à la possession d'une voiture grâce au transport collectif économisent chacune environ 7 000 \$ par année, une somme qui est réinjectée dans l'économie locale.

Pour l'environnement

Par personne et par kilomètre parcouru, un autobus à moitié rempli consomme trois fois moins d'énergie qu'une automobile. Ce facteur d'économie grimpe à 8 dans le cas du tramway, à 9 dans le cas du train de banlieue électrifié et à 10 dans le cas du métro, le mode de transport urbain motorisé le plus efficace au niveau énergétique. Ces économies d'énergie se traduisent aussi par une amélioration importante de la qualité de l'air respiré par tous, automobilistes comme usagers des transports collectifs.

Pour la vitalité économique

Les transports collectifs contribuent au dynamisme économique de la région de Montréal. D'une part, ils permettent aux entreprises de bénéficier d'un bassin de main-d'œuvre et d'une clientèle plus large. D'autre part, ils permettent aux travailleurs un plus grand accès aux différents emplois disponibles dans

la région. De plus, en réduisant la congestion routière, les transports collectifs réduisent le temps perdu par les travailleurs et les retards dans la livraison des marchandises.

Pour l'équité en matière de mobilité

Les transports collectifs sont absolument essentiels à la mobilité des 300 000 ménages de la région qui ne disposent pas d'une automobile ainsi qu'à celle des 900 000 écoliers et étudiants de la région.

Pour la qualité de vie et la santé urbaine

Les nuisances créées par l'automobile diminuent la qualité de vie en ville et ont des impacts négatifs sur la santé. L'automobile occupe un espace important qui pourrait être mieux utilisé s'il était alloué à d'autres fonctions. Ainsi, si les 350 000 déplacements en transport collectif en période de pointe du matin étaient plutôt effectués en automobile, le stationnement de surface requis pour accommoder tous ces véhicules occuperait plus de 10 km², soit une superficie équivalente à celle de tout le centre-ville de Montréal.

Pour la sécurité

Selon l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), les transports collectifs offrent vingt fois moins de risques d'accident que l'automobile. Dans les villes qui disposent d'un métro comme Montréal, les transports collectifs offrent encore plus de sécurité. Depuis 1966, le métro de Montréal a parcouru près de deux milliards de km sans jamais causer la mort accidentelle d'un de ses usagers, alors que l'automobile cause, année après année, 60 morts accidentelles et 800 blessés graves sur l'île de Montréal seulement.

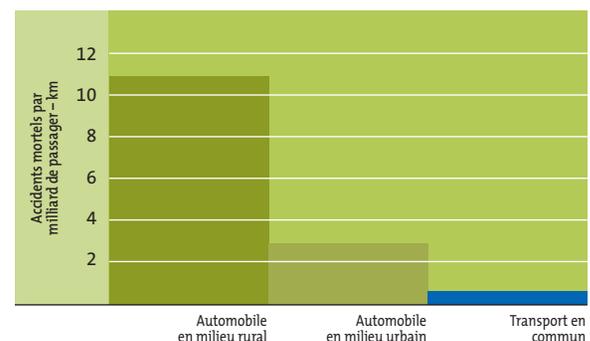
Énergie consommée par personne, par kilomètre parcouru, selon le mode de transport¹



Pourcentage du budget des ménages dédié au transport, 2001²

Région de Montréal	11,4 %
Ailleurs au Québec	13,4 %
Moyenne canadienne	13,2 %

Taux d'accidents mortels par mode de transport au Canada³



¹ Source : Groupe de travail sur les transports du mécanisme québécois de concertation sur les changements climatiques, 1999

² Source : Enquête sur les dépenses et les ménages, Statistiques Canada, 2001

³ Source : Association canadienne du transport urbain, 2003

Le consensus est là, il ne reste qu'à trouver les moyens nécessaires pour poursuivre les efforts entrepris avec succès.

Un consensus s'accroît en faveur des transports collectifs...

Depuis l'adoption du Plan stratégique 1997-2007 de l'AMT, les institutions et le contexte de la planification des transports ont beaucoup évolué dans la région de Montréal. De nouvelles politiques gouvernementales sont apparues, tant au niveau québécois que fédéral, en faveur d'une utilisation accrue des transports collectifs.

La réforme municipale a créé les nouvelles villes de Montréal et de Longueuil ainsi qu'un premier gouvernement régional, la CMM, dont le territoire est presque le même que celui de l'AMT. Ce nouveau contexte facilite l'émergence, par le biais de la CMM, d'une vision commune du développement de la région métropolitaine.

En 2000, le MTQ a dévoilé son Plan de gestion des déplacements 2000-2010 pour la région métropolitaine de Montréal (PGDM) qui intègre le diagnostic, les objectifs et les projets du Plan stratégique de l'AMT. Le PGDM prévoit des investissements majeurs de près de 2 G\$ sur dix ans pour le transport collectif, auxquels pourraient s'ajouter 2,6 G\$ d'investissements supplémentaires pour des décisions à prendre, notamment quant au maintien du patrimoine. Les mesures de gestion de la demande du PGDM reprennent celles du Plan stratégique, soit les programmes-employeurs allégo, les incitatifs fiscaux favorables aux transports collectifs et une politique régionale de gestion du stationnement. Le concept de « centre de l'agglomération de Montréal », présenté dans le PGDM, recoupe les pôles de développement identifiés au Plan stratégique de l'AMT de 1997.

Au même moment, le gouvernement du Québec a présenté son Plan d'action 2000-2002 sur les changements climatiques qui reconnaît la contribution essentielle du transport collectif dans l'atteinte des objectifs gouvernementaux de réduction des GES, tout en entrevoyant de nouveaux mécanismes d'évaluation des projets permettant de tirer pleinement profit des avantages environnementaux des transports collectifs.

Puis, en 2001, le MAMM a déposé le Cadre d'aménagement pour la région métropolitaine de Montréal 2001-2021 qui propose de réorienter le développement de la région vers les axes bien pourvus en infrastructures lourdes de transport collectif.

Finalement, en décembre 2002, le gouvernement canadien a ratifié le Protocole de Kyoto. L'amélioration des services de transport collectif constitue une des solutions qu'il privilégie pour atteindre les objectifs fixés avec cet accord.

Tel qu'elles l'ont exprimé lors de nombreux sondages, consultations publiques ou au Sommet de Montréal, la population en général et la majorité des groupes de la société civile appuient le développement des transports collectifs comme solution aux problèmes de mobilité urbaine.

Le consensus est là, il ne reste qu'à trouver les moyens nécessaires pour poursuivre les efforts entrepris avec succès.

Le Plan stratégique — Le Plan stratégique révisé met de l'avant une vision de l'avenir des transports collectifs dans la région de Montréal qui privilégie un développement urbain équilibré, encadré par les orientations du MAMM, par le schéma d'aménagement de la CMM et par les plans d'urbanisme des villes, en donnant priorité à la consolidation des milieux déjà bâtis.

ensemble

L'AMT et ses partenaires visent augmenter d'au moins 1,7 % par année l'achalandage annuel des transports collectifs dans la région d'ici 2012.

Les cibles de 1997 déjà atteintes

	Cible plan 97	Résultat 97-02
Croissance annuelle achal. total TC	+1,0 %	+1,7 %

De nouvelles cibles plus ambitieuses

	Hypothèse moyenne	Hypothèse forte	Kyoto
Croissance annuelle achal. total TC	+1,7 %	+2,7 %	+5,0 %
Nouveaux déplacements TC en PAM, 1998 - 2012	+88 000	+147 000	+309 000

Une vision pour l'avenir de la région métropolitaine de Montréal

La vision comprend :

- Un réseau innovateur de transports collectifs intégrés à l'échelle de la région, offrant une alternative rapide, attrayante, accessible et flexible à l'auto en solo. Ce réseau est appuyé par de mécanismes de financement stables, suffisants et équitables.
- Des nouveaux quartiers multifonctionnels et un partage de la voirie conçus pour favoriser l'utilisation des transports collectifs, de la marche et du vélo.
- Les réseaux routier et de transport collectif planifiés de façon intégrée dans le but de limiter la dépendance à l'automobile.
- Un réseau routier stratégique accomplissant efficacement sa mission première de transport des marchandises.
- Une politique métropolitaine de stationnement en soutien aux transports collectifs.
- Des employeurs et institutions devenus parties prenantes de la gestion de la mobilité urbaine.
- La pollution de l'air et le bruit causé par le transport routier à la baisse.
- Le respect des engagements du gouvernement du Québec quant au protocole de Kyoto sur les GES.

Des cibles de croissance de l'achalandage plus ambitieuses

Dans la foulée des résultats positifs des dernières années, l'AMT et ses partenaires visent augmenter d'au moins 1,7 % par année l'achalandage annuel des transports collectifs dans la région d'ici 2012. Cette cible de croissance de l'achalandage est cohérente avec le bilan et les prévisions financières des AOT de la région, préparées pour la révision du cadre financier du transport en commun.

La vision de développement durable présentée dans le cadre du Plan stratégique révisé pourrait faire croître de 2,7 % par année l'achalandage des transports collectifs, ce qui lui permettrait de maintenir sa part modale par rapport à l'automobile.

Par ailleurs, ces cibles ne permettront pas, à elles seules, d'atteindre les objectifs du Protocole de Kyoto quant à la réduction des GES émis par les véhicules dans la région. Une réduction d'environ 25 % de l'utilisation de l'automobile en période de pointe du matin devrait être visée pour atteindre cet objectif, ce qui supposerait une croissance annuelle moyenne de 5 % de l'achalandage du transport collectif. Des technologies plus efficaces devront également être mises à contribution pour respecter les engagements de Kyoto.

Objectif : Faire des transports collectifs l'un des instruments privilégiés de l'efficacité, de la prospérité et de la qualité de vie de la région métropolitaine

L'objectif premier du Plan stratégique est de faire des transports collectifs l'un des instruments privilégiés de l'efficacité, de la prospérité et de la qualité de vie de l'agglomération de Montréal. Quatre défis doivent être relevés pour atteindre cet objectif. Le maintien et la consolidation des services existants de transport collectif doivent être conciliés avec le développement de nouveaux services dans les secteurs mal desservis. L'interdépendance entre transport et aménagement du territoire impose de favoriser les transports collectifs dans les choix d'aménagement. De même, un financement adéquat et la mobilisation des forces vives de la région en faveur du transport collectif sont essentielles.

DÉFI TRANSPORT

Se déplacer autrement

Améliorer l'OFFRE

- Améliorer l'offre de transports collectifs de façon à constituer une solution de remplacement attrayante, efficace et complète à l'automobile
 1. **Approche géographique**
Mieux desservir le territoire
 2. **Approche intégration**
Intégrer les réseaux et les services

Mieux gérer LA DEMANDE

- Influencer la demande pour favoriser l'utilisation des transports collectifs et des modes alternatifs à l'automobile
 3. **Approche tarifaire**
Tarifer stratégiquement
 4. **Approche employeur**
Impliquer les employeurs et les institutions
 5. **Approche promotion**
Promouvoir les transports collectifs

DÉFI AMÉNAGEMENT

Aménager en favorisant l'utilisation des transports collectifs

- Œuvrer avec le monde municipal et le MTQ pour déployer une stratégie de développement urbain favorable aux transports collectifs
 - Politique de stationnements urbains
 - Redéveloppement et densification de la périphérie des modes lourds de transport collectif selon les principes du *transit-oriented development* (TOD)
 - Partage de la voirie plus favorable aux transports collectifs et aux modes non motorisés

DÉFI FINANCEMENT

Financer le maintien du patrimoine et le développement des services

DÉFI MOBILISATION

Mobiliser et rassembler les acteurs métropolitains autour des projets de transport collectif

Pour relever ces quatre défis, l'AMT propose de déployer une série d'interventions complémentaires qui permettent d'améliorer l'offre de transport collectif, de mieux gérer la demande, de soutenir les pratiques d'aménagement du territoire favorables au transport collectif, de mobiliser les partenaires de la région et d'assurer un financement adéquat au transport collectif.

Les projets retenus dans ces grands axes d'intervention sont ajustés annuellement en fonction du contexte et des priorités de l'AMT et ses partenaires, par le biais des budgets annuels et du programme triennal d'immobilisations, en tenant compte des ressources financières disponibles.

DÉFI TRANSPORT

Se déplacer autrement

Améliorer L'OFFRE

1. Approche géographique

Mieux desservir le territoire

- Consolider et développer le réseau du métro
- Consolider et développer le réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA)
- Consolider et développer le réseau de trains de banlieue
- Développer un réseau de trains légers et Nouveaux tramways (SLR)
- Mettre en place de nouvelles composantes de l'offre, dont le covoiturage

2. Approche intégration

Intégrer les réseaux et les services

- Améliorer l'intégration des réseaux de transport
- Intégrer l'information et les services à la clientèle
- Améliorer l'intermodalité vélo/TC et taxi/TC
- Intégrer les services de transport adapté

Mieux gérer LA DEMANDE

3. Approche tarifaire

Tarifier stratégiquement

- Ajuster les tarifs et les zones tarifaires métropolitains
- Développer de nouveaux produits tarifaires métropolitains
- Implanter un système automatisé de vente des titres et de perception des recettes

4. Approche employeur

Impliquer les employeurs et les institutions

- Implanter des programmes allégo selon l'approche individuelle
- Soutenir les centres de gestion de déplacements (CGD)
- Promouvoir le covoiturage avec l'approche "citoyens-villes"
- Développer les outils techniques allégo

5. Approche promotion

Promouvoir les transports collectifs

- Promouvoir les transports collectifs en général
- Promouvoir des services de transport collectif ciblés
- Organiser différents événements rassembleurs

DÉFI AMÉNAGEMENT*Aménager en favorisant l'utilisation des transports collectifs*

- Élaborer avec les partenaires municipaux une politique de stationnements urbains
- Favoriser la densification de la périphérie des infrastructures lourdes de TC selon les principes du TOD
- Assurer un meilleur partage de la voirie, notamment sur le réseau routier supérieur et les artères commerciales

DÉFI FINANCEMENT*Financer le maintien du patrimoine et le développement des services*

- Contribuer à réviser le cadre financier du transport en commun
- Optimiser la performance financière de l'AMT
- Promouvoir les incitatifs fiscaux pour les usagers TC et les covoitureurs
- Développer les partenariats publics/privés et la concurrence balisée

DÉFI MOBILISATION*Mobiliser et rassembler les acteurs métropolitains autour des projets de transport collectif*

- Intensifier la mobilisation des intervenants autour des dossiers relatifs aux transports collectifs
- Poursuivre le travail des comités par corridor et par projet
- Sensibiliser les acteurs de la région aux enjeux relatifs aux transports collectifs

Le défi transport vise, d'une part, à améliorer l'offre de transport collectif dans toute la région pour constituer une alternative attrayante, efficace et complète à l'automobile et, d'autre part, à influencer la demande de transport pour favoriser l'utilisation des modes alternatifs à l'auto en solo.

Se déplacer autrement

Approche géographique – Mieux desservir le territoire

Le centre de l'agglomération, qui comprend la partie centrale de l'île de Montréal, la Rive-Sud immédiate et le centre de Laval, regroupe aujourd'hui 55 % de la population de la région ainsi que 78 % des emplois et des destinations de déplacements.

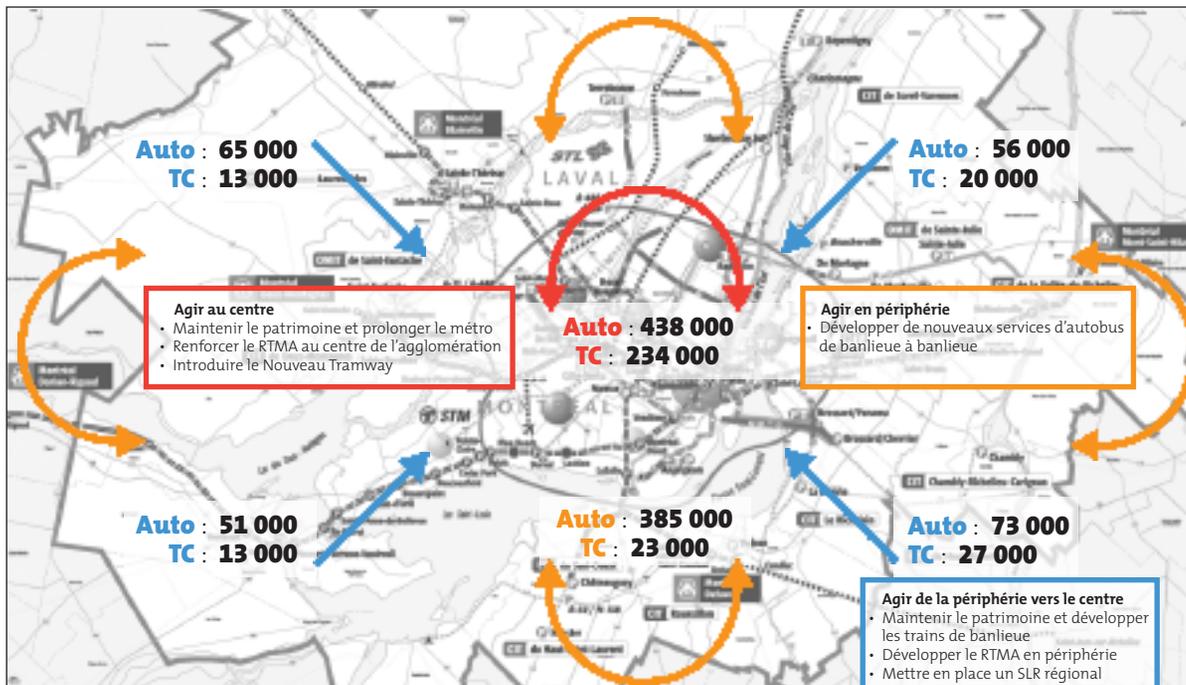
Pour maintenir, consolider et développer un réseau de transport collectif intégré efficace à l'échelle de la région métropolitaine, l'AMT, les organismes de transport et leurs partenaires interviennent :

- au centre de l'agglomération ;
- entre la périphérie et le centre ;
- en périphérie.

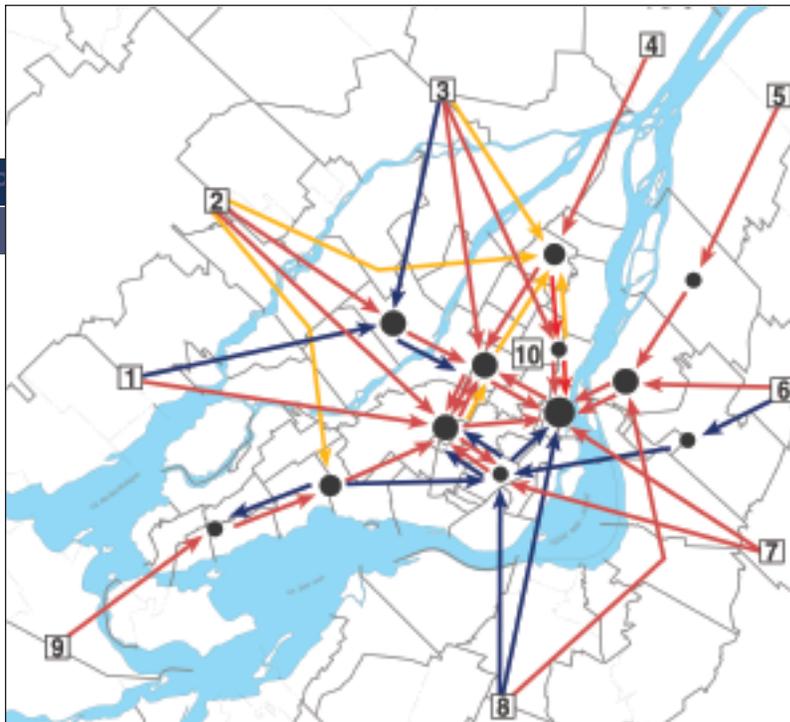
La mobilité au centre de l'agglomération peut être assurée en maintenant le patrimoine et les services du métro, en prolongeant ses lignes, en renforçant les réseaux locaux d'autobus, en améliorant le réseau métropolitain de transport par autobus (RTMA) et celui des trains de banlieue, ainsi qu'en introduisant le Nouveau Tramway dans les axes les plus achalandés.

Pour offrir une alternative performante en transport collectif entre la périphérie et le centre de l'agglomération, l'AMT propose de continuer à améliorer l'offre de transport collectif dans les grands corridors métropolitains de déplacement, selon l'approche initiée avec le Plan stratégique de 1997. En fonction des particularités de chaque corridor, le mode optimal de transport est déployé pour offrir un accès direct au centre de l'agglomération, que ce soient le covoiturage, l'autobus express sur voie réservée, le train de banlieue ou le SLR régional.

- au centre de l'agglomération
- entre la périphérie et le centre
- en périphérie



LE PLAN STRATÉGIQUE



Axes prioritaires de déplacements métropolitains

Priorités d'intervention

- Priorité 1
- Priorité 2
- Priorité 3

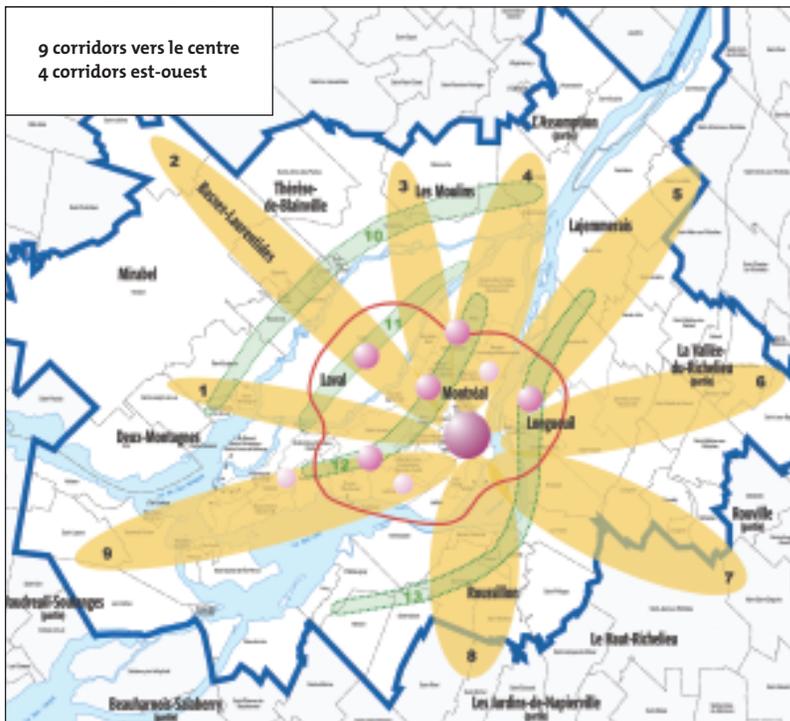
Pôles prioritaires

- Pôle principal
- Sous-pôles régionaux
- Pôles en développement
- 1 Bassin d'origine
- Autres destinations

Pour réaliser les interventions prévues à l'horizon de 2012, la priorité est accordée :

- au maintien en bon état du matériel roulant et des infrastructures actuelles, renouvelés par ordre de désuétude ;
- à l'amélioration et à la consolidation des services actuels, pour en augmenter la capacité et la fiabilité ;
- au développement de nouvelles infrastructures et services, selon leur efficacité à accroître l'achalandage et selon les priorités régionales de développement économique.

9 corridors vers le centre
4 corridors est-ouest



Pôles et corridors de déplacements métropolitains

Corridors vers le centre de l'agglomération

- 1 Deux-Montagnes / Laval / Montréal
- 2 Basses-Laurentides / Laval / Montréal
- 3 Des Moulins / Laval / Montréal
- 4 L'Assomption / Montréal
- 5 Lajemmerais / Longueuil / Montréal
- 6 La-Vallée-du-Richelieu / Longueuil / Montréal
- 7 Rouville / Longueuil / Montréal
- 8 Roussillon / Montréal
- 9 Vaudreuil-Soulanges / Montréal

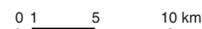
Corridors est-ouest

- 10 Est-ouest Rive-Nord
- 11 Est-ouest Laval
- 12 Est-ouest Montréal
- 13 Est-ouest Rive-Sud

- Destination principale
- Grandes destinations
- Autres destinations

LIMITES

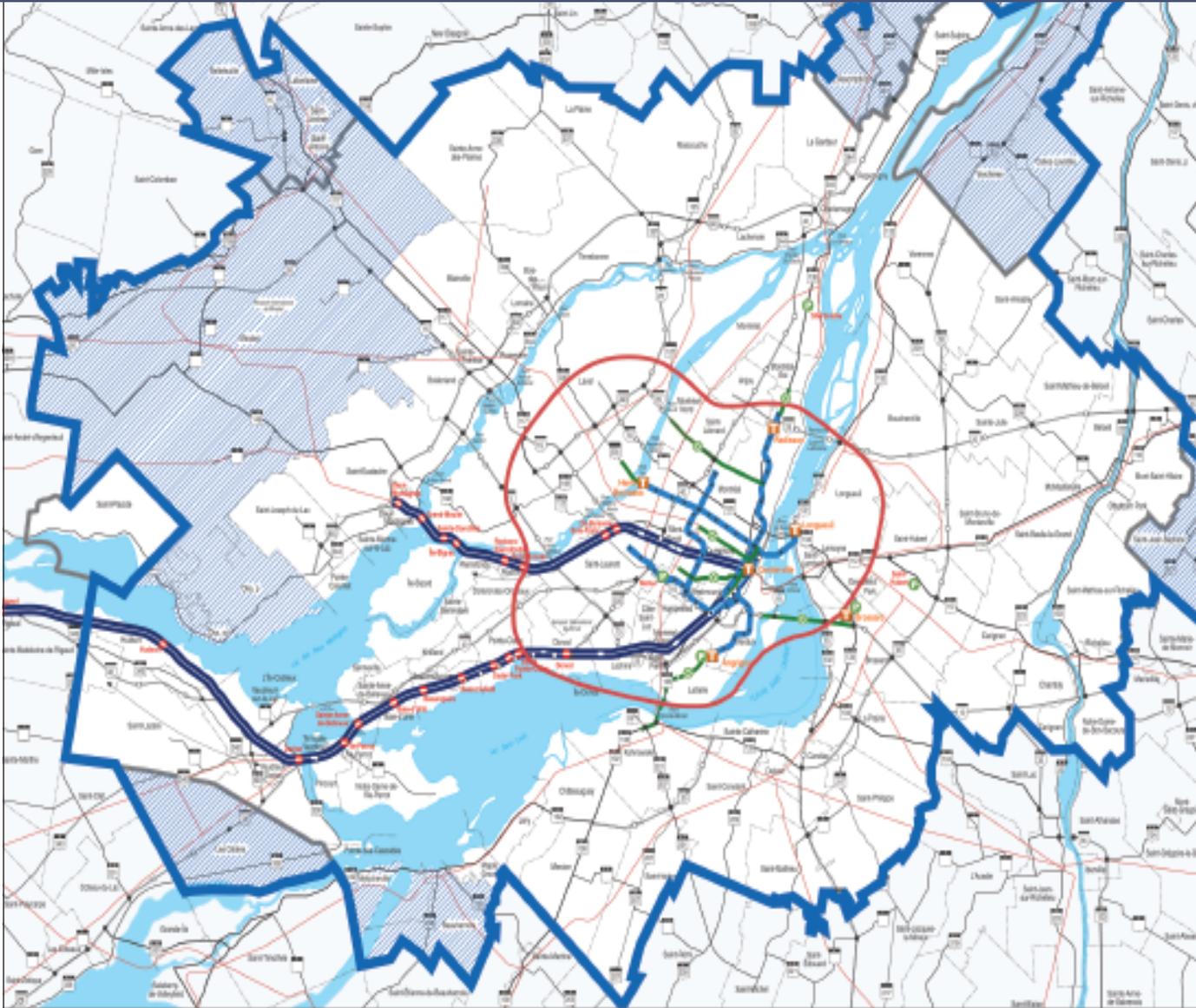
- AMT
- Municipalité
- Arrondissement
- Centre de l'agglomération



La forte croissance des déplacements de banlieue à banlieue, mesurée par l'enquête O-D de 1998, et la notion d'un centre de l'agglomération élargi imposent d'ajouter aux neuf corridors radiaux du plan de 1997, quatre corridors est-ouest, sur la Rive-Nord, à Laval, Montréal et sur la Rive-Sud.

Pour offrir une alternative efficace en transport collectif en périphérie, l'AMT soutient les réseaux d'autobus locaux et régionaux par la mise en place d'équipements métropolitains dans ces nouveaux corridors est-ouest. Pour ces secteurs à faible densité et à croissance rapide, l'AMT appuie également la mise en place d'approches innovatrices telles que les taxis collectifs, les navettes et le covoiturage, notamment par le biais du programme allégo.

Réseau de transport collectif métropolitain – 1996



-  **Terminus**
 - STL Henri-Bourassa
 - STCUM Henri-Bourassa
 - Radisson
 - STRSM Centre-ville
 - STRSM Longueuil
 - STRSM Brossard
 - Angrignon

-  **Voies réservées aux autobus**
 - Pont Viau
 - Pie-IX
 - Parc/René-Lévesque/Côte-des-Neiges
 - Newman
 - Sherbrooke
 - Route 132 (Pont Mercier)
 - Pont Champlain

-  **Stationnements incitatifs**
 - Sherbrooke
 - Namur
 - Angrignon
 - Brossard (Panama)
 - Saint-Hubert

-  Ligne de métro et station
-  Train de banlieue et station
-  Gare avec stationnement incitatif
-  Territoire de l'AMT en 1996
-  Municipalités ajoutées de 1996 à 2003
-  Limite municipale
-  Région métropolitaine de recensement (RMR) 1991
-  Territoire actuel de l'AMT
-  Centre de l'agglomération

-  Réseau autoroutier
-  Réseau régional
-  Réseau local
-  Réseau national
-  Réseau collecteur
-  Réseau ferroviaire

Réseau de transport intégré – Horizon 2012



Méto

- Méto
- - - Prolongement du méto à Laval
- | | | | | Prolongements à l'étude

Trains de banlieue et SLR

- - - Trains de banlieue
- - - Trains de banlieue (projets à l'étude)
- Gare
- Gare et stationnement incitatif
- Gare projetée
- | | | | | Système léger sur rail (SLR) (projets à l'étude)

Réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA)

- RTMA - axe et voie réservée
- - - RTMA - axe et voie réservée futurs
- | | | | | RTMA - desserte future
- Express métropolitain actuel
- Express métropolitain futur

Arrêts métropolitains du RTMA

- Gare
- Station de méto
- T Terminus
- T Terminus projeté
- P Stationnement incitatif
- P Stationnement incitatif projeté
- ▲ Arrêt métropolitain(1)

Pôles d'activité

- Destination principale
- Grandes destinations
- Autres destinations

Limites

- AMT
- - - Municipalité
- - - Arrondissement
- Centre de l'agglomération

(1) Certains autres arrêts métropolitains additionnels ne figurent pas sur cette carte.

LE RÉSEAU DU MÉTRO

Alimenté par 3 300 places de stationnement incitatif et par le rabattement de 450 circuits d'autobus et de cinq lignes de train de banlieue, le métro nourrit et consolide le centre-ville de Montréal, en plus de relier d'autres grandes destinations de la région telles que Ahuntsic, Saint-Laurent et Longueuil. Le métro a transporté près de 220 millions de passagers en 2002, soit 13 % de plus que les 194 millions de passagers de 1996. En période de pointe, près du quart des usagers proviennent de l'extérieur de l'île de Montréal.

INTERVENTIONS PRÉVUES

Maintien du patrimoine

Le métro de Montréal représente depuis 1966 un actif considérable pour la région ; sa valeur de remplacement est évaluée à plus de 5,5 G\$. Après bientôt 40 ans de service, cet actif doit être maintenu et renouvelé pour assurer le bon fonctionnement du système. Des investissements substantiels de près de 1,6 G\$ sont donc requis d'ici dix à quinze ans pour remettre à jour les différents systèmes (programme Réno-systèmes), rénover les stations (phase II du programme Réno-stations), remplacer les 336 voitures MR-63 de la ligne verte et optimiser la capacité des voitures MR-73 de la ligne orange.

Les quatre lignes du métro de Montréal, avec 65 stations réparties sur une soixantaine de kilomètres, forment l'ossature du réseau de transport collectif de la région métropolitaine.

Développement du réseau

Le prolongement de la ligne 2 est du métro vers Laval, qui sera mis en service en 2006, constitue à court terme le projet de développement du réseau le plus important. À plus long terme, si le gouvernement du Québec accorde la priorité à ces projets et en autorise le financement, la ligne 4 pourrait être prolongée à Longueuil et la ligne 5 vers Anjou, suite aux études de faisabilité déposées en

2001 par l'AMT. Ces prolongements nécessiteront l'achat de nouveau matériel roulant. Finalement, la ligne 2 ouest pourrait être prolongée entre la station Côte-Vertu et la gare Bois-Franc dans l'arrondissement Saint-Laurent.

L'achalandage visé pour le métro en 2012 est de 261 millions de déplacements annuels, soit 19 % de plus qu'en 2002.



Évolution du réseau de métro de 1996 à 2012

	1996	2002	2007	2012
Nombre de stations	65	65	68	78
Longueur (km)	60,9	60,9	66,1	77,0
Achalandage				
Quotidien	543 000	614 000	679 000	731 000
Annuel (millions)	194,0	219,2	242,3	261,0
Circuits d'autobus en rabattement				
STM		250		
STL, RTL, CIT		200		
Places de stationnement incitatif				
Places	1 800	3 300	6 700	7 900
Utilisation	800	2 500		

INVESTISSEMENTS PRÉVUS (M\$) :

Maintien du patrimoine¹

■ Matériel roulant - MR-63	872,2
■ Réno-systèmes	575,8
■ Réno-station II	81,4
■ Autre entretien périodique	162,1

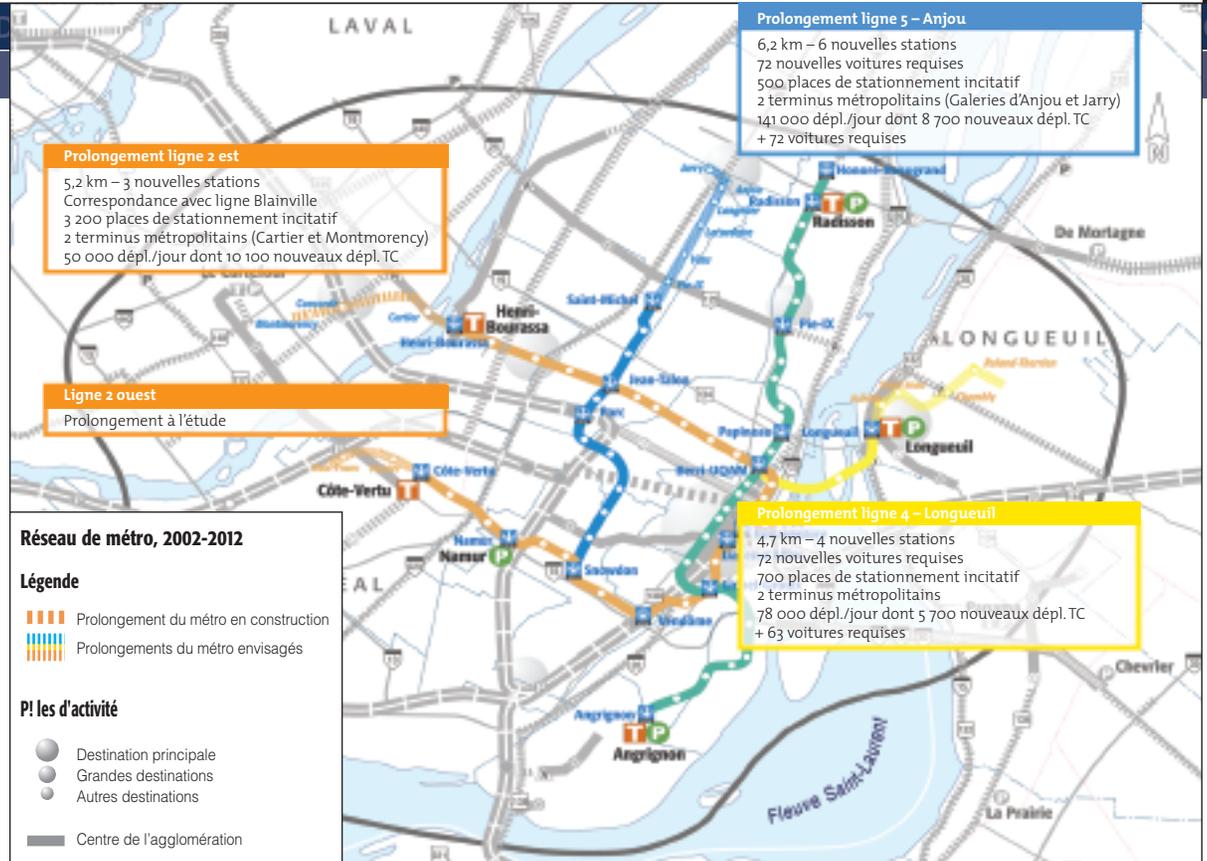


Développement du réseau

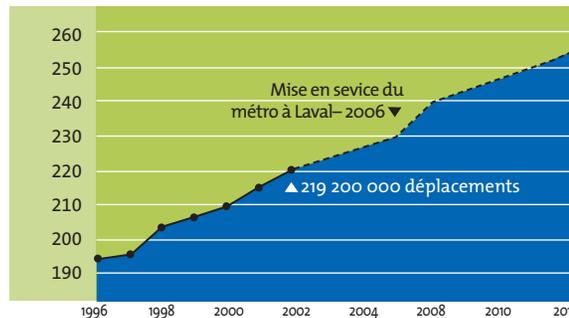
■ Prolongement ligne 2 Est Laval ²	575,0
■ Prolongement ligne 5 Anjou ²	630,3
■ Prolongement ligne 4 Longueuil	544,8



¹ Ces investissements font partie de la programmation de la STM
² En dollars de 2001, en excluant les taxes, les frais de financement et l'inflation



Évolution prévue de l'achalandage annuel du métro, 1996-2012
 (millions de déplacements annuels)



LE RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

Le réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) est formé de circuits d'autobus régionaux convergeant vers le centre de l'agglomération. Ce réseau permet de relier efficacement tous les secteurs géographiques de la région non desservis par un mode lourd de transport collectif, notamment les secteurs moins densément peuplés.

Relativement peu développé en 1996, le RTMA a connu une croissance de 60 % de son achalandage et est aujourd'hui composé de quelque 250 circuits d'autobus convergeant vers onze terminus métropolitains. Ces circuits, circulant sur 77 km de voies réservées, 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

L'achalandage visé pour le RTMA en 2012 est de 30 millions de déplacements annuels, soit 18 % de plus qu'en 2002.

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 du TC. Les stationnements incitatifs, dont l'usage est gratuit, 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.

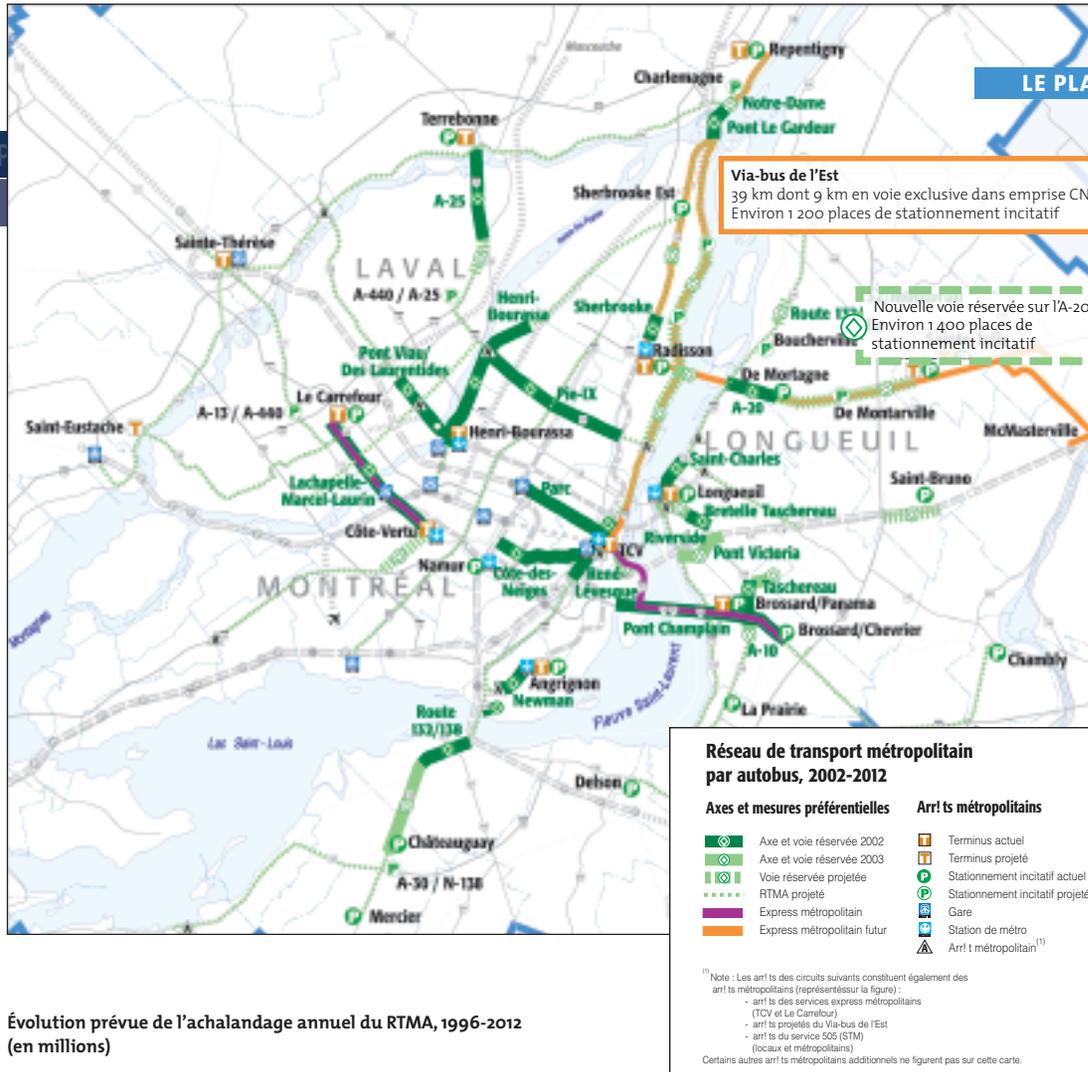
Pour soutenir et développer l'offre de service du RTMA, l'AMT appuie financièrement les AOT qui exploitent les circuits ou déploie par elle-même des express métropolitains, tels que l'Express Chevrier sur la Rive-Sud et l'Express Le Carrefour à Laval.

Évolution du RTMA de 1996 à 2012

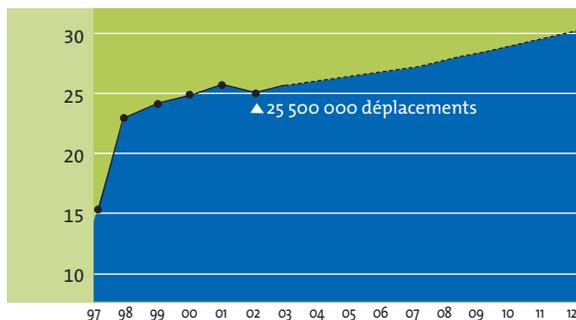
	1996	2002	2007	2012
Voies réservées				
Longueur	9 35 km	24 77 km	110 km	170 km
Circuits d'autobus	227	256	270	300
Terminus				
Nombre de quais	6 118	11 160	14	17
Stationnement incitatifs				
Places	9 2 500	18 6 800	21 7 600	27 13 100
Utilisation	1 600	4 000		



LE PLAN STRATÉGIQUE



Évolution prévue de l'achalandage annuel du RTMA, 1996-2012 (en millions)



INVESTISSEMENTS PRÉVUS (M\$) :

Maintien du patrimoine et développement du réseau

- Maintien du patrimoine, amélioration et consolidation 138,6
- Développement du réseau (Via-bus de l'est) 29,3



INTERVENTIONS PRÉVUES

Pour poursuivre le développement vigoureux du RTMA lors des dix prochaines années, l'AMT prévoit :

- ajouter plus de 90 km de nouvelles voies réservées pour autobus, dont le Via-Bus de l'Est entre Repentigny et le centre-ville de Montréal, la voie réservée de l'A-20 sur la Rive-Sud et le prolongement de la voie réservée Pie-IX jusqu'à Laval ;
- mettre en place de nouvelles voies réservées et mesures préférentielles dans les corridors est-ouest, notamment sur les boulevards de la Concorde à Laval ou Taschereau à Longueuil, pour faciliter les déplacements en transport collectif de banlieue à banlieue ;
- construire six nouveaux terminus métropolitains, notamment à la station de métro Côte-Vertu, à Saint-Eustache et à Sainte-Julie ;
- ajouter plus de 6 000 places de stationnement incitatif en soutien au RTMA ;
- déployer trois nouveaux express métropolitains, dont l'Express de l'Est entre Repentigny et le centre-ville et l'Express de l'A-20 ;
- soutenir les municipalités à réaménager certaines artères pour offrir un partage de la voirie plus favorable aux transports collectifs, aux piétons et aux cyclistes ;
- continuer d'œuvrer avec le MTQ pour offrir aux transports collectifs un partage systématique de la voirie autoroutière dans l'optique d'une planification intégrée des transports.

L'achalandage visé pour le RTMA en 2012 est de 30 millions de déplacements annuels, soit 18 % de plus qu'en 2002.

LE RÉSEAU DE TRAIN DE BANLIEUE

Alimenté par 12 800 places de stationnement incitatif et par près de 300 circuits d'autobus en rabattement, le réseau de trains de banlieue dessert une clientèle de travailleurs et d'étudiants se déplaçant en période de pointe vers le centre de l'île de Montréal, ce qui permet de réduire la congestion sur le réseau routier régional et au centre de l'agglomération. Le réseau de trains de banlieue a connu une croissance remarquable depuis 1996, passant de deux à cinq lignes et de 30 à 45 gares. L'achalandage des trains de banlieue a atteint 12,9 millions de passagers en 2002, soit 86 % de plus que les 6,9 millions de passagers de 1996.

L'achalandage visé pour le réseau des trains de banlieue en 2012 est de 20 millions de déplacements annuels, soit 55 % de plus qu'en 2002.

INTERVENTIONS PRÉVUES

Maintien du patrimoine

Tout comme pour le métro, des investissements importants seront consentis au maintien du patrimoine des cinq lignes de train de banlieue actuelles, notamment pour remplacer les voitures 800 de la ligne de Dorion-Rigaud, construites en 1953.

Amélioration, consolidation et développement du réseau

L'AMT envisage de poursuivre d'ici 2012 l'expansion vigoureuse du réseau de trains de banlieue. La capacité des lignes de Deux-Montagnes et de Blainville sera augmentée, alors que de nombreux projets devraient

permettre d'améliorer le service et la performance des lignes de Blainville, Dorion-Rigaud et Mont-Saint-Hilaire.

Si le gouvernement du Québec en autorise le financement, le réseau de trains de banlieue sur la Rive-Nord connaîtra une expansion importante, avec le prolongement vers Saint-Jérôme de la ligne de Blainville et la mise en place d'une nouvelle desserte ferroviaire vers Mascouche. Une nouvelle desserte ferroviaire reliant Repentigny, le nord-est de l'île de Montréal et le centre-ville est également prévue, de même qu'une navette ferroviaire entre l'aéroport Dorval et le centre-ville de Montréal.

L'achalandage visé pour le réseau des trains de banlieue en 2012 est de 20 millions de déplacements annuels, soit 55 % de plus qu'en 2002.

Évolution des trains de banlieue de 1996 à 2012

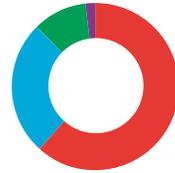
	1996	2002	2007	2012
Lignes	2	5	6	8
Gares	30	45	58	66
Achalandage				
Quotidien	27 000	51 900	65 200	80 500
Annuel (millions)	6,9	12,9	16,2	20,0
Circuits d'autobus en rabattement	125	288	360	440
Stationnements incitatifs				
Places	5 000	12 800	16 100	19 800
Utilisation	3 500	10 100		



INVESTISSEMENTS PRÉVUS (M\$) :

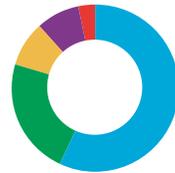
Maintien du patrimoine

Ligne Dorion-Rigaud	78,4
Ligne Deux-Montagnes	33,2
Ligne Blainville	13,3
Ligne Mont-Saint-Hilaire	2,4



Amélioration et consolidation

Ligne Deux-Montagnes	111,3
Ligne Blainville	44,2
Ligne Delson	17,1
Ligne Mont-Saint-Hilaire	16,4
Ligne Dorion-Rigaud	6,4

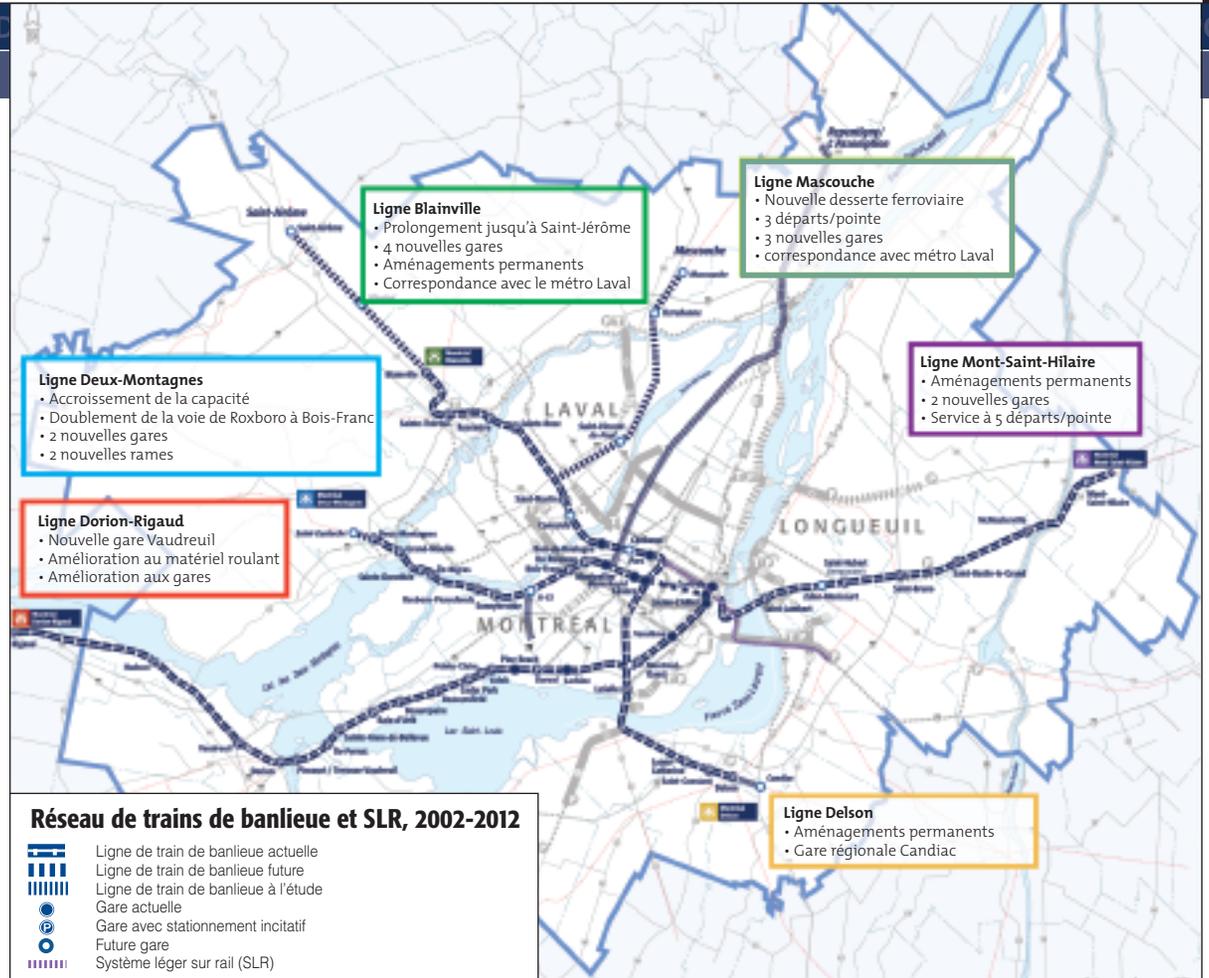
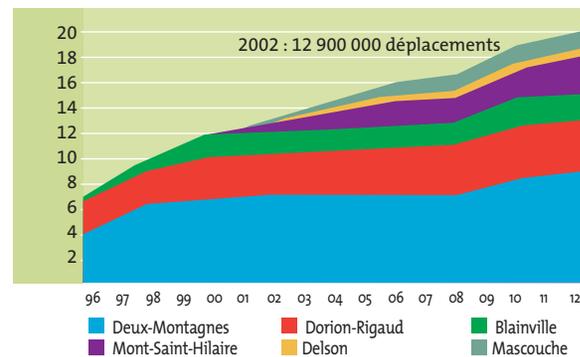


Développement du réseau

Navette aéroport Dorval	153,7
Ligne Mascouche	39,8
Ligne Blainville	13,7
Ligne Delson	13,0
Ligne Repentigny (étude)	0,1



Évolution prévue de l'achalandage des trains de banlieue (en millions de déplacements annuels)



TRAINS LÉGERS ET NOUVEAUX TRAMWAYS

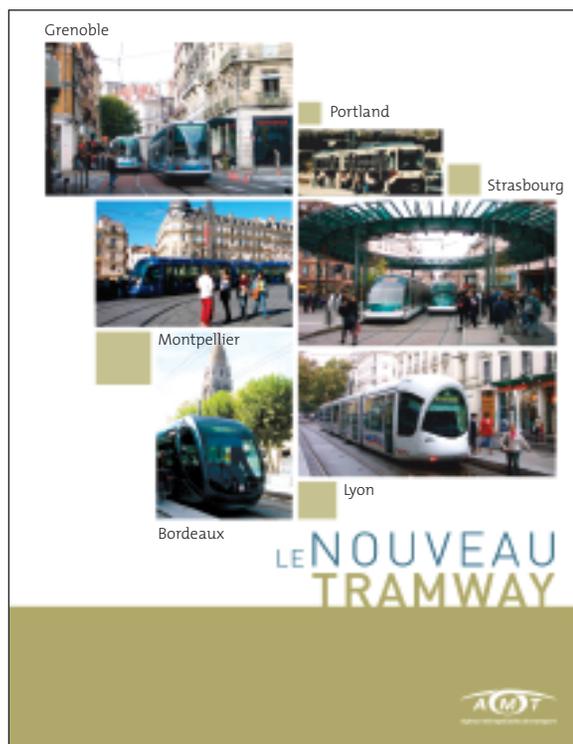
Le Plan stratégique de l'AMT de 1997 entrevoyait le développement de nouveaux modes de transport structurants, modernes et moins coûteux que le métro dans les axes d'autobus à fort achalandage. Des études d'opportunité, de faisabilité et d'évaluation des expériences étrangères étaient prévues sur dix ans. L'AMT s'est vue confier, par le gouvernement du Québec, l'étude d'insertion de SLR dans les axes A-10, du Parc (Montréal), Henri-Bourassa (Montréal) et Roland-Therrien (Longueuil). Suite à ces études, les gouvernements du Québec et du Canada ont autorisé pour 2003 l'avant-projet de SLR sur l'A-10 et l'estacade du pont Champlain.

Un train léger entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal

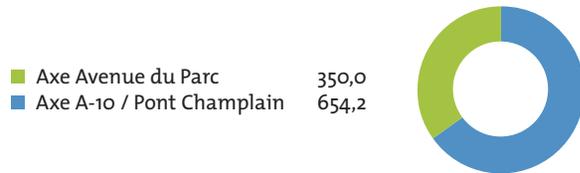
Le train léger de l'A-10 représenterait une solution novatrice, moderne et écologique permettant d'augmenter à 60 000 personnes par période de pointe la capacité de transport collectif dans cet axe congestionné. Si Québec et Ottawa en approuvent le financement, le train léger pourrait relier le terminus Chevrier à Brossard au centre-ville de Montréal en 14 minutes seulement, tout en desservant le terminus Panama, l'île des Sœurs, le Technoparc de Montréal et la Cité Multimédia. Ce projet pourrait constituer la pierre angulaire d'une stratégie de redéveloppement économique et urbain du Havre de Montréal et du sud-ouest de Montréal.

Un Nouveau Tramway sur l'avenue du Parc

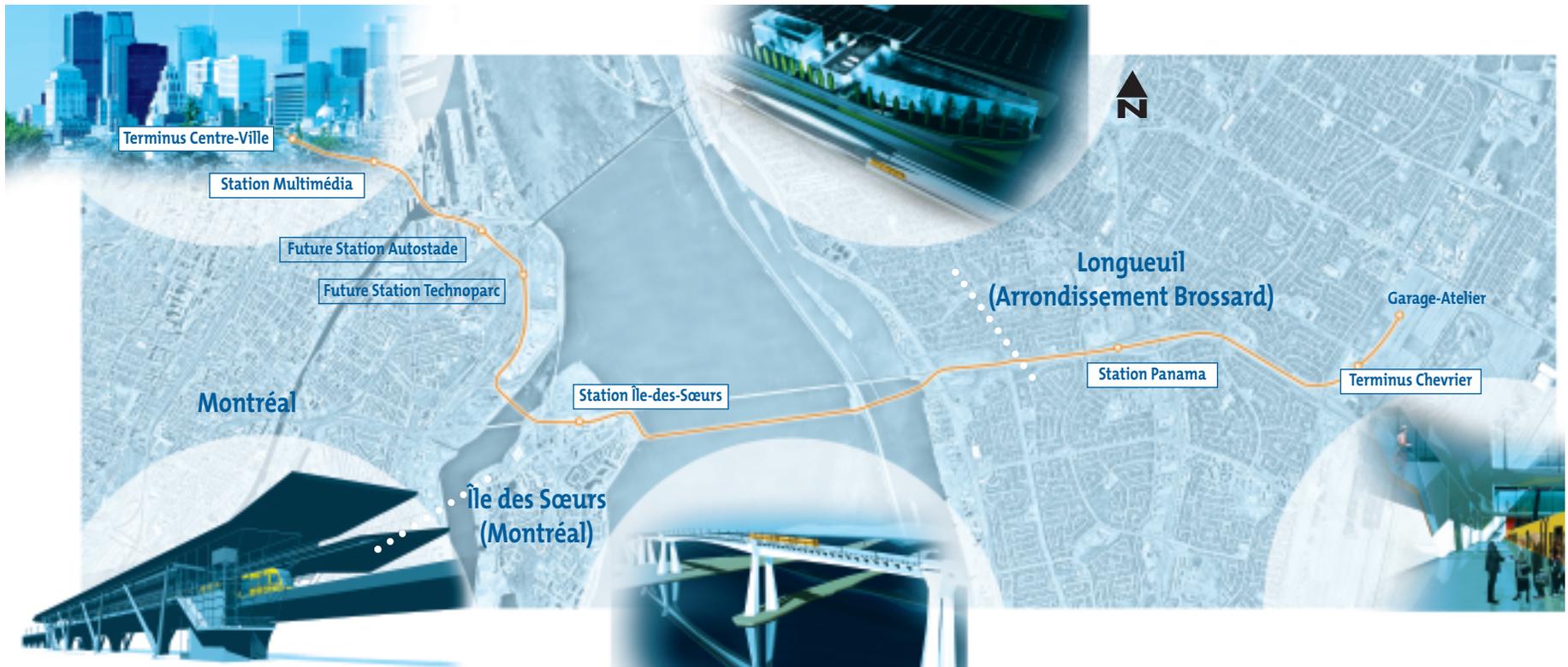
Par ailleurs, des études de faisabilité et d'analyse du potentiel de revitalisation urbaine sont en cours en vue de doter l'avenue du Parc à Montréal d'un Nouveau Tramway. Ce projet offrirait une capacité d'une centaine de milliers de déplacements par jour, équivalente à celle d'une artère urbaine à huit voies, sur une emprise d'une largeur de 5,8 m seulement. À l'image des réussites de nombreuses agglomérations françaises et nord-américaines, le Nouveau Tramway pourrait être utilisé pour favoriser la mise en valeur des propriétés riveraines. Le transfert modal important de l'automobile vers le Nouveau Tramway offre une occasion unique de réduire les nuisances de l'automobile et de réaménager l'espace public pour favoriser les commerces et résidents riverains, les piétons et les cyclistes en créant de nouvelles places publiques, des espaces verts, de larges trottoirs et des pistes cyclables. Le Nouveau Tramway offre le potentiel d'améliorer grandement la qualité de vie au centre-ville et dans les quartiers centraux, d'y augmenter la population et d'y stimuler l'activité économique. Le projet de l'avenue du Parc pourrait constituer l'amorce d'un véritable réseau de Nouveau Tramway au centre de l'agglomération, dans une optique de développement urbain durable.



INVESTISSEMENTS PRÉVUS (M\$)¹ :



¹ En dollars de 1999, excluant les taxes, les frais de financement et l'inflation.



NOUVELLES COMPOSANTES DE L'OFFRE

L'agglomération métropolitaine est en expansion et les activités y sont de plus en plus dispersées. Dans un tel contexte, la réduction des déplacements en auto en solo nécessite la mise en œuvre d'approches novatrices pour desservir les secteurs à plus faible densité (taxis collectifs, navettes, covoiturage), pour compléter les maillons manquants de la chaîne de déplacements en transport public (véhicules en libre-service) ou simplement pour influencer les comportements en informant mieux les usagers sur les options de déplacements (systèmes intelligents de transport).

Covoiturage

L'AMT vise à rendre accessibles au covoiturage les voies réservées pour autobus, dans les cas où la demande le justifie et où les conditions le permettent. En plus de la voie réservée actuelle sur l'A-15 nord entre Montréal et Laval, de nouvelles voies réservées au covoiturage entreront en fonction à court terme sur l'A-25, entre Terrebonne et Laval, et sur la route 138, de Châteauguay vers le pont Honoré-Mercier. Ces deux projets bénéficieront quotidiennement à 1 400 covoitureurs. Des espaces privilégiés seront également réservés à certains stationnements incitatifs pour favoriser l'accès en covoiturage au métro, au train de banlieue ou à l'autobus. Finalement, le déploiement des programmes allégo favorisera grandement la promotion du covoiturage.

Systèmes de transport intelligents (STI)

Les STI offrent le potentiel d'améliorer grandement le service aux usagers des transports collectifs tout en

réduisant les coûts d'exploitation. L'AMT prépare actuellement un plan directeur de déploiement des STI qui abordera notamment les éléments suivants : tarification par carte à puce, information dynamique aux usagers, localisation automatique des véhicules TC et préemption aux feux de circulation, système de décompte des passagers, outils d'aide à la planification et à l'exploitation, gestion de la flotte, etc. Ces nouvelles technologies, qui faciliteront autant la planification des réseaux que leur exploitation, permettront aussi d'offrir aux usagers de l'information dynamique sur toutes les options de déplacements, ce qui pourrait éventuellement influencer les choix modaux.

Véhicules en libre-service

Les véhicules électriques en libre-service forment un nouveau moyen de transport public complémentaire au transport en commun. En mai 2003, l'AMT, en collaboration avec 12 partenaires, 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 l'introduction de 100 voitures électriques par le biais de Communauto, une entreprise d'auto-partage de Montréal, de 50 vélos électriques à Montréal et de 10 véhicules électriques à basse vitesse à Saint-Jérôme. Ce projet permettrait environ 96 000 déplacements par année.



branché
La mobilité réinventée



allo
514.287.tram



Approche intégration : intégrer les réseaux et les services

L'AMT a pour mandat d'améliorer l'intégration des réseaux de transport des personnes de la région métropolitaine dans une optique d'efficacité, de complémentarité et d'équité. C'est pourquoi des efforts constants ont été déployés depuis 1996 pour :

- améliorer les rabattements vers le métro et les trains de banlieue ;
- multiplier les points de correspondance entre les AOT ;
- créer de nouveaux points de correspondance intégrés entre le TC et le transport interurbain ;
- mieux intégrer l'information aux usagers et les services à la clientèle ;
- rendre possibles les déplacements combinant le vélo et les transports collectifs ;
- intégrer les services de transport adapté.

Les axes d'intervention proposés pour les dix prochaines années sont :

Poursuivre l'intégration des réseaux de transport collectif dans la région métropolitaine, en tirant profit notamment de l'arrivée du métro à Laval, de la mise en place graduelle du Via-bus de l'Est et des nouvelles lignes de train de banlieue.

Poursuivre l'intégration de l'information aux usagers à l'échelle de toute la région et la diffuser par le biais notamment :

- d'un site Internet régional intégré comprenant un calculateur de trajets métropolitains ;
- d'un service automatisé d'information téléphonique sur les horaires ;
- de points d'information dans les lieux de transit les plus fréquentés.

Continuer à déployer des services complémentaires aux gares, terminus et stationnements incitatifs dans le but de rentabiliser les installations et de fidéliser les usagers des transports collectifs en améliorant le service offert. En plus des 11 billetteries métropolitaines en service actuellement, des commerces, cafés et des centres de la petite enfance (CPE) sont au nombre des projets qui pourraient être implantés aux abords des équipements de transport collectif.

Continuer à faciliter les déplacements en vélo par le biais notamment des projets Vélobus, VÉLO + TAXI, vélos en libre-service, de forfaits touristiques train + vélo, par l'installation de supports et de casiers à vélo aux équipements de TC, par l'amélioration des interfaces entre le réseau de pistes cyclables et réseau TC, etc.

Poursuivre l'intégration des services de transport adapté initiée en 1998 en l'élargissant aux 12 organismes de transport adapté (OTA) des couronnes nord et sud.

Rendre accessibles aux personnes vivant avec des limitations certains équipements de transport collectif et analyser le potentiel d'intégration des services de transport adapté aux réseaux de transport scolaire et de la santé.

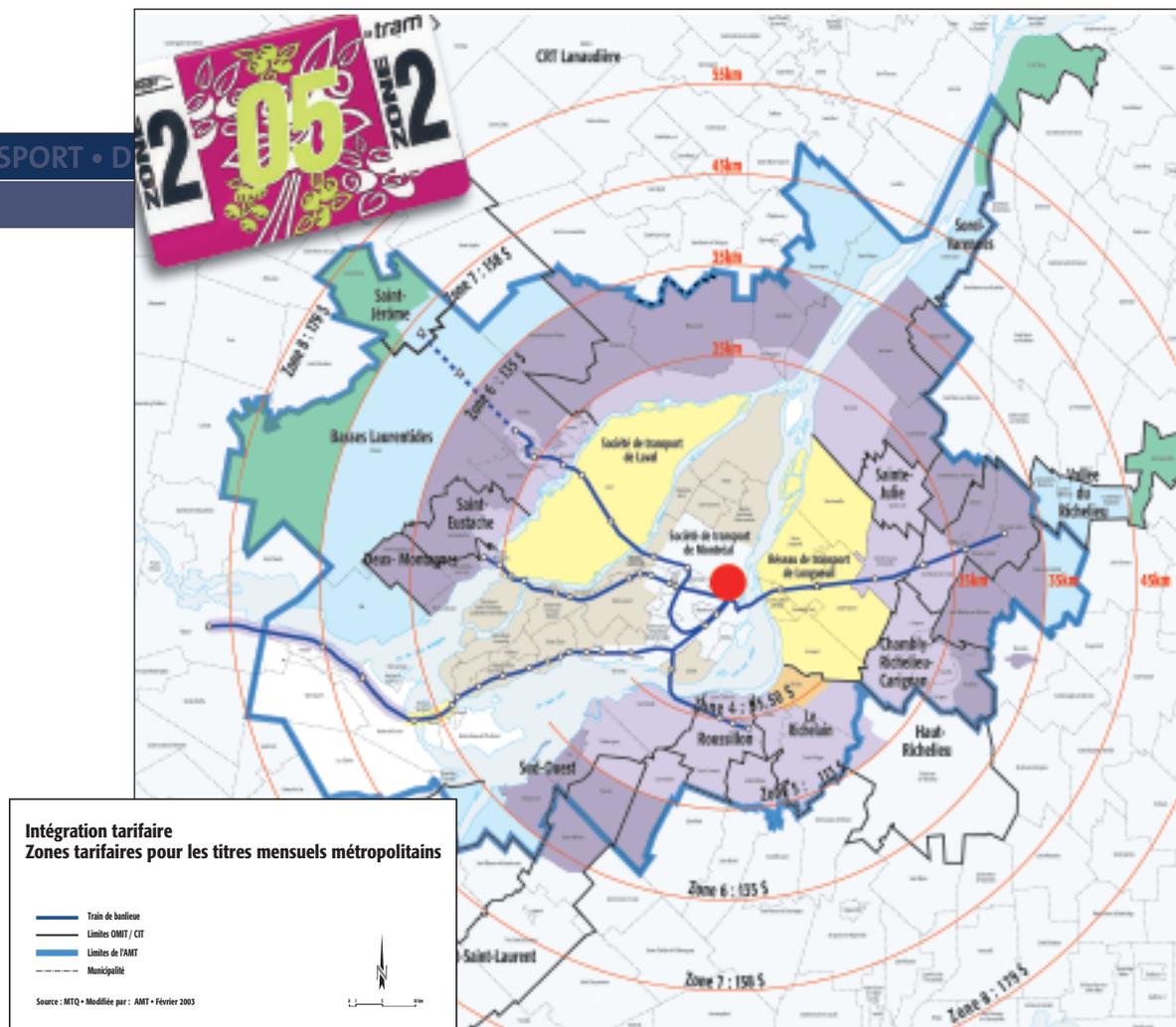
Approche tarifaire - Tarifier stratégiquement

En ajustant stratégiquement la tarification, l'AMT et les organismes de transport de la région visent à favoriser l'utilisation des transports collectifs, principalement le transport en commun. Ils visent aussi à faciliter la complémentarité et l'intégration des services de transport collectif, tout en optimisant les revenus. Pour atteindre ces grands objectifs, l'AMT et ses partenaires s'efforcent :

- de simplifier la tarification en offrant des titres métropolitains intégrés ;
- d'améliorer l'équité entre les usagers en assurant la cohérence des tarifs à l'échelle de la région ;
- d'augmenter le ratio d'autofinancement du transport en commun.

Dans la foulée des efforts antérieurs, les axes d'intervention suivants sont proposés pour les dix prochaines années :

- Réviser l'intégration tarifaire pour mieux harmoniser les tarifs de la région métropolitaine et optimiser les revenus, tout en stimulant la croissance de l'achalandage. Cette révision implique aussi d'ajuster les zones tarifaires métropolitaines pour mieux refléter les services reçus ;
- Implanter, à l'échelle de toute la région métropolitaine, un système automatisé de ventes des titres et perception des recettes, reposant sur la carte à puce. Sous la responsabilité du maître d'œuvre désigné, la STM, ce projet d'environ 168 M\$ intègre tous les organismes de transport de la région de Montréal, en plus du Réseau de transport de la Capitale (RTC) à Québec ;



Carte des zones tarifaires : Implantée à l'échelle de toute la région en 1998 par l'AMT et ses partenaires, l'intégration tarifaire permet aux usagers de se déplacer avec un seul titre sur tous les réseaux de transport collectif. Plus de 820 000 titres métropolitains ont été vendus en 2002, soit 52,1 % de plus qu'en 1996.

- Actualiser annuellement les tarifs, tout en réduisant les rabais métropolitains et en intégrant les conditions d'admissibilité ;
- Développer de nouveaux produits tarifaires métropolitains, notamment la carte postale et l'abonnement annuel auprès des employeurs.
- Optimiser la tarification des services métropolitains, soit le métro, les trains de banlieue et les express métropolitains ;

Approche employeur – Impliquer les employeurs et les institutions

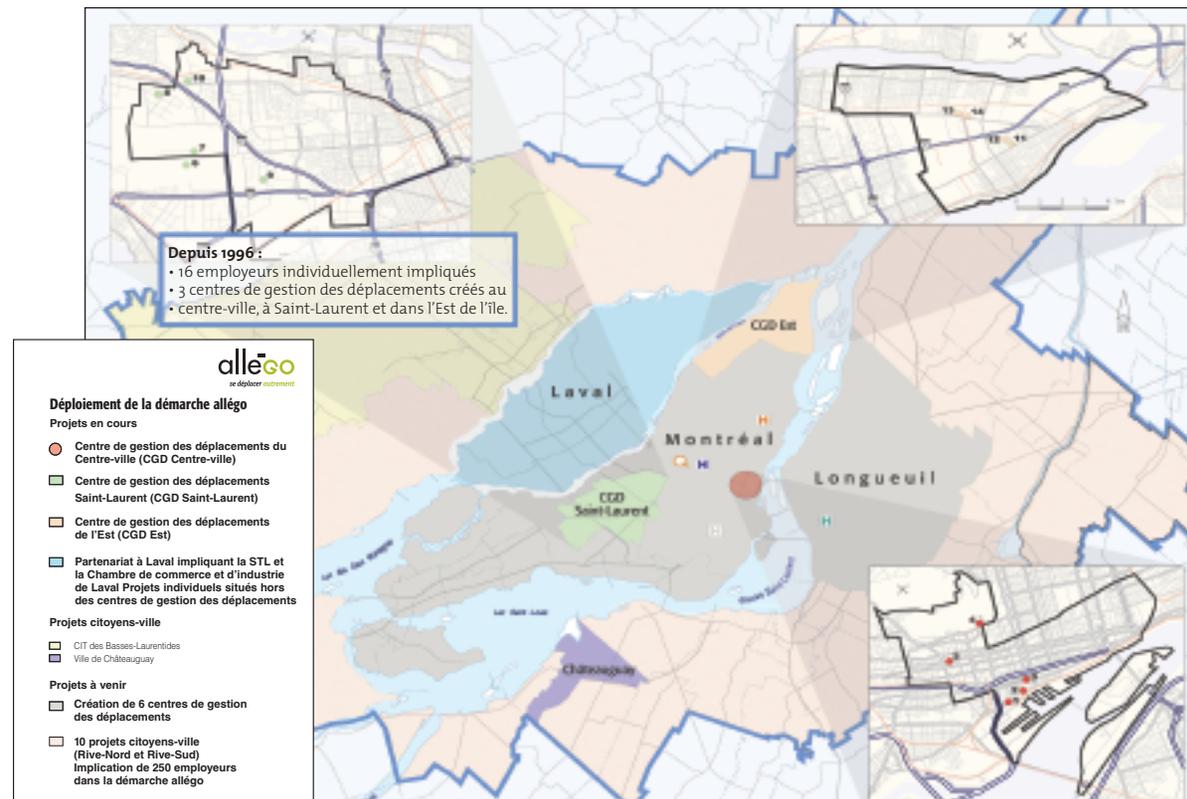
La gestion de la demande de transport regroupe l'ensemble des interventions permettant de diminuer les déplacements seuls en voiture durant les périodes de pointe. Aux navetteurs, la gestion de la demande offre de nouvelles options de mobilité ; aux employeurs et institutions, elle fournit des moyens efficaces et peu coûteux pour faciliter l'accès aux lieux d'activités. Dans la région métropolitaine de Montréal, l'AMT a le mandat de coordonner le déploiement de la gestion la demande, par le biais du programme allégo, mis en place en 1999.

Les axes d'intervention proposés pour les dix prochaines années sont :

- Soutenir financièrement et techniquement les entreprises ou institutions qui désirent implanter un programme allégo individualisé. L'objectif est de faire passer de 16 actuellement à 250 en 2012 le nombre d'employeurs et d'institutions impliqués.
- Favoriser la création de centres de gestion des déplacements (CGD), en faisant passer leur nombre de 4 actuellement à 10 d'ici 2012. À l'instar des Transportation Management Associations américains,

les CGD regroupent des employeurs, des institutions et des gestionnaires immobiliers dans le but d'offrir des alternatives à l'auto en solo vers certaines destinations, généralement peu desservies en TC.

- Favoriser l'usage du covoiturage à partir des lieux d'origine en fournissant du soutien technique aux municipalités et en s'assurant de la collaboration des partenaires. D'ici 2012, l'objectif est d'avoir dix programmes en marche.
- Atteindre, pour chaque programme allégo implanté, une réduction minimale de 10 % du nombre de déplacements seuls en auto.
- Développer des outils techniques allégo. En plus des produits déjà disponibles comme la trousse allégo, le logiciel de formation des équipes de covoiturage et le kiosque d'information, l'AMT développera de nouveaux outils comme :
 - des cours de formation allégo ;
 - un logiciel sur Internet personnalisant les options de déplacement en TC et en covoiturage ;
 - un site Web décrivant les mesures allégo ;
 - un service d'abonnement annuel en entreprise aux titres de transport en commun.
- Favoriser la diffusion des connaissances et des pratiques sur la gestion de la demande, notamment par le biais du Salon allégo annuel et d'autres conférences.



Approche promotion – Promouvoir les transports collectifs

La promotion des transports collectifs vise à faire connaître les nombreux avantages du transport collectif, à valoriser son image, à fidéliser sa clientèle et à attirer de nouveaux clients :

- en faisant percevoir l'utilisation des transports collectifs comme un choix sympathique et intelligent ;
- en favorisant un usage raisonné de la voiture ;
- en assurant une présence publicitaire et promotionnelle constante, par le biais de moyens de communication innovateurs.

Conformément à son Plan stratégique de 1997, l'AMT vise allouer 1 % des revenus des usagers à la promotion. Lors des prochaines années, trois axes d'intervention seront renforcés par l'AMT pour promouvoir les transports collectifs :

- Poursuivre la campagne sociétale annuelle de promotion des transports collectifs, tous modes et territoires géographiques confondus, en collaboration avec tous les organismes de transport de la région. La stratégie de communication repose sur la signature « Avec les transports collectifs, vous avez le choix ! » pour favoriser l'utilisation des alternatives à l'auto en solo chaque fois que c'est possible.

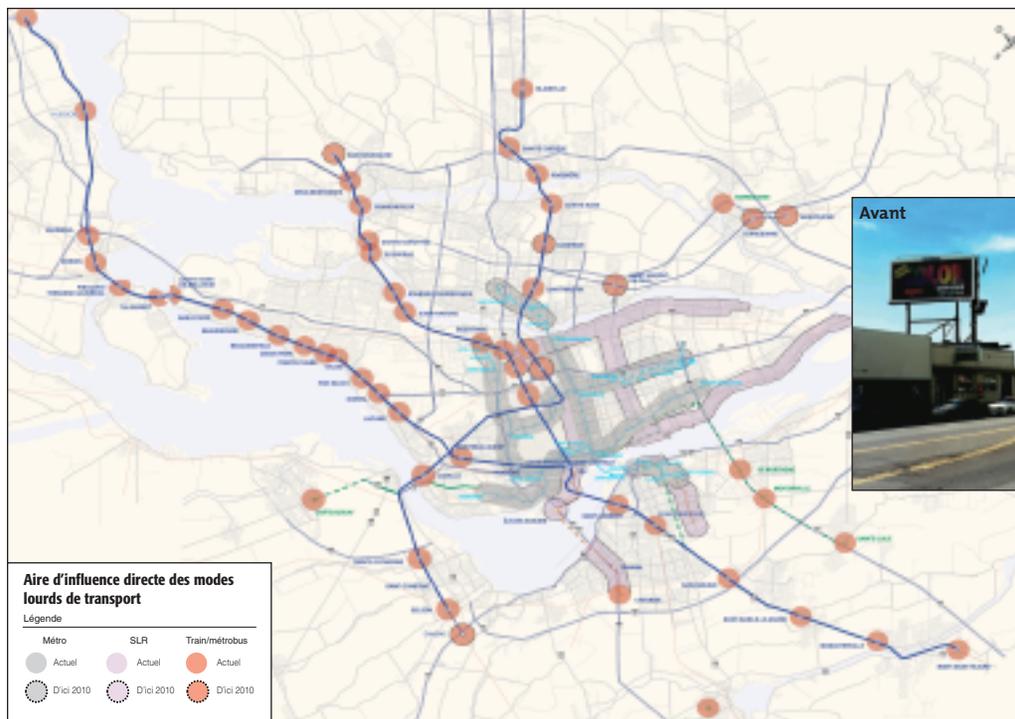
- Mener, de façon continue, des campagnes de publicité ponctuelles des produits et services offerts par l'AMT ou ses partenaires. Ces campagnes ont lieu lors du lancement d'un nouveau produit ou service, et, par la suite, selon les besoins évalués et les stratégies définies. De plus, forte des résultats d'un projet-pilote en 2001 qui a permis de convertir aux transports collectifs 18 % des automobilistes ciblés, l'AMT rejoindra par marketing direct un nombre croissant d'automobilistes résidant dans des secteurs bien desservis par le transport en commun.
- Organiser ou contribuer à la réussite de différents événements rassembleurs majeurs, tels que la journée « En ville, sans ma voiture ! » ou la « Journée de l'air pur ». Ces événements permettent de sensibiliser la population et les décideurs aux enjeux du transport et de la qualité de vie urbaine, tout en faisant la promotion des transports collectifs et des autres éléments d'une mobilité urbaine durable.

les transports collectifs vous avez le choix



L'aménagement du territoire influence grandement le niveau d'utilisation des transports collectifs. Bien que l'essentiel du cadre bâti de la région soit déjà en place, le développement urbain et les réaménagements à venir pourraient augmenter les débits routiers ou, selon les choix qui seront posés, stimuler l'achalandage des transports collectifs. C'est dans cette optique que l'AMT invite le MTQ et tous les partenaires du monde municipal à unir leurs efforts pour déployer une stratégie de développement urbain favorable aux transports collectifs, en privilégiant trois axes majeurs.

La superficie aux abords des modes lourds de TC est suffisante pour accommoder 100 % du développement urbain prévu d'ici 2025.



Aménager en favorisant l'utilisation des transports collectifs

La densification des abords des stations de métro et gares selon les principes du TOD est l'un des moyens les plus efficaces pour augmenter l'utilisation du TC et optimiser les investissements consentis par le MTQ et l'AMT dans les modes lourds. La localisation des grands générateurs de déplacements à proximité des infrastructures de transport collectif est particulièrement cruciale. La CMM, les municipalités régionales de comté (MRC) et les municipalités y concourent en densifiant la périphérie des modes lourds de TC par le biais de la révision des schémas d'aménagement et des plans d'urbanisme, conformément aux orientations du Cadre d'aménagement 2001-2021 pour la région métropolitaine de Montréal.

L'achalandage des transports collectifs bénéficierait grandement d'une politique métropolitaine de stationnement visant à diminuer l'offre de stationnement de longue durée ou à augmenter sa tarification dans les secteurs les mieux desservis par transport collectif, notamment au centre de l'agglomération. Des dispositions fiscales pourraient également inciter les employeurs à fournir à leurs employés un titre mensuel de TC plutôt qu'une place de stationnement gratuite. Les municipalités devraient pouvoir réduire leurs exigences quant au stationnement à fournir pour les participants au programme allégo.

La réfection d'un axe routier ou autoroutier offre l'occasion d'offrir un meilleur partage de la voirie afin de favoriser les transports collectifs et les modes non motorisés. En effet, la performance globale d'un circuit d'autobus peut être grandement améliorée par des voies réservées, des mesures préférentielles aux feux de circulation, des arrêts d'autobus spacieux et confortables, un mobilier urbain attrayant et des aménagements paysagers.



Source : Urban Advantage – AMT

En 2001, le document « Bilan et perspectives financières du transport en commun, 1991-2010 », préparé conjointement par l'AMT, la STM, le RTL, la STL et l'Association des CIT a fait le point sur le financement récent du transport en commun et sur les ressources requises d'ici 2010 pour financer les immobilisations et l'exploitation. Ce document a alimenté le projet de révision du cadre financier du transport en commun.

Financer le maintien du patrimoine et le développement des services

Les dépenses d'immobilisation prévues pour le réseau métropolitain de transport collectif totalisent 5,2 G\$ auxquels s'ajoutent environ 800 M\$ d'investissements pour moderniser la flotte et les installations des réseaux locaux d'autobus dans le but de maintenir un service adéquat et d'optimiser leur performance économique et environnementale.

Près du tiers des immobilisations des prochaines années devront être consacrées au maintien du patrimoine du métro, dont 872 M\$ pour remplacer les voitures MR-63 et 657 M\$ pour remettre en état les stations et les équipements fixes.

Les investissements de 5,2 G\$, qui peuvent apparaître élevés lorsque comparés à ceux des dix dernières années, correspondent à la somme dépensée en cinq mois seulement par les ménages de la région métropolitaine de Montréal pour se déplacer en automobile.

Prévu d'ici l'horizon 2012, le plan d'investissement ne respecte la capacité de payer passée du gouvernement du Québec que s'il est étalé sur une période de 20 ans (2002-2022), voire 25 ans.

Révision du cadre financier du transport en commun

En décembre 2002, M. Louis Bernard, mandaté par le gouvernement du Québec pour analyser la question du financement du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, a soumis un rapport confirmant le constat de l'AMT et de ses partenaires quant à :

- l'insuffisance des ressources financières actuellement allouées au transport collectif ;
- la nécessité de hausser la contribution des automobilistes afin d'obtenir un partage des coûts reflétant mieux les avantages perçus par tous les bénéficiaires ;
- la pertinence de revoir certaines règles de partage des coûts ;
- l'intérêt des incitatifs fiscaux en soutien aux transports collectifs.

Le manque de ressources actuel retarde des investissements essentiels en maintien du patrimoine, ce qui pourrait mettre en péril les services existants. De plus, ce contexte freine le développement de nouveaux services qui permettraient d'atteindre les objectifs de croissance de l'achalandage.

Investissements prévus (M\$)

Métro :	3 310
■ Maintien du patrimoine	1 560
■ Développement du réseau	1 750
RTMA :	200
Train de banlieue :	680
■ Maintien du patrimoine	
■ Amélioration et consolidation	
■ Développement du réseau	
Train léger (SLR) :	1 010



Grand total : 5 200 \$

La révision du cadre financier devra donc identifier de nouvelles sources pour assurer aux transports collectifs un financement suffisant, efficace, durable et équitable, autant sur le plan local que métropolitain. Ces nouvelles sources devront tenir compte du fardeau fiscal global, de la capacité de payer des contribuables et du manque de ressources du gouvernement du Québec et des villes.

Le tableau suivant résume le partage actuel du fardeau financier du transport collectif ainsi que la situation prévue en 2010 si le cadre financier n'était pas révisé. Le tableau présente également deux propositions pour atteindre un partage plus équitable reflétant mieux les avantages perçus par chaque bénéficiaire.

Partage visé des contributions au financement des transports collectifs

De plus, de nouvelles pistes de solution mériteraient d'être explorées pour résoudre le problème du financement des transports collectifs, notamment :

- des partenariats public-privé, lorsque efficaces pour financer les grands projets d'immobilisation ;
- l'implication financière du gouvernement fédéral dans les infrastructures de transport collectif;
- des projets-pilotes de concurrence balisée pour améliorer la productivité des organismes de transport collectif ;
- l'intégration tarifaire complète qui permettrait de hausser le ratio d'autofinancement du TC par le biais de nouvelles zones tarifaires reflétant mieux les avantages perçus par les usagers ;
- des mesures fiscales générant de nouveaux revenus, en permettant à la fois la déduction des titres mensuels de transport collectif et l'imposition du stationnement gratuit fourni par les employeurs.

Partage visé des contributions au financement du transport collectif

	2001	2010 - Statu quo	2010 - Proposition d'orientations	
			Scénario 1	Scénario 2
Usagers	39,1 %	37,4 %	39 %	41 %
Municipalités	37,0 %	38,2 %	35 %	35 %
Gouvernement	16,1 %	19,3 %	16 %	14 %
Automobilistes	7,8 %	5,1 %	10 %	10 %
Total	100,0 %	100,0 %	100 %	100 %

LE PLAN STRATÉGIQUE

N • DÉFI MOBILISATION • DÉFI MOBILISATION • DÉFI MOBILISATION • DÉFI MOBILISATION • DÉFI MOBILISATION

Depuis sa création en 1996, l'AMT a œuvré à mobiliser les forces vives de la région en faveur des transports collectifs, dans une optique d'amélioration constante des services rendus à la clientèle. Tous les acteurs concernés sont appelés à prendre conscience du rôle qu'ils peuvent jouer pour favoriser le TC, puis à s'impliquer dans leurs champs de compétence respectifs. Cette mobilisation élargie est de plus en plus nécessaire dans un contexte où l'interdépendance s'accroît entre les transports collectifs, le développement du réseau routier, l'aménagement du territoire ou le développement économique et régional.

Mobiliser et rassembler les acteurs métropolitains autour des projets de transport collectif

Chaque partenaire a un rôle précis à jouer. Des gouvernements dépendent la cohérence de l'approche de développement promue, sa relation avec le transport et les autres grandes fonctions urbaines, certaines modifications aux lois et règlements, ainsi qu'une partie importante de l'effort financier à déployer. De la CMM dépend un schéma d'aménagement régional et d'autres politiques favorables au TC et aux alternatives à l'auto en solo. Des MRC et municipalités dépend la mise en œuvre au niveau local d'orientations et d'actions plus favorables à cette accessibilité alternative. Des promoteurs et investisseurs dépend la traduction physique de ces orientations en projets immobiliers attrayants. Des employeurs et institutions dépendent des choix de localisation avisés et la promotion quotidienne des alternatives à l'auto en solo. Des syndicats et employés dépendent la flexibilité requise et l'acceptation par le plus grand nombre de cette accessibilité alternative. Des milieux d'éducation dépend la sensibilisation accrue des jeunes. Des groupes de pression dépend une bonne part de l'effort créatif et promotionnel à déployer. Des médias dépendent les efforts de sensibilisation et de diffusion des nouvelles pratiques. En bout de ligne, des transporteurs dépend l'essentiel, soit des services efficaces, rapides, confortables, ponctuels et adaptés aux besoins du client.

La population en général est interpellée à la fois comme contribuable soutenant le financement des transports collectifs et comme client utilisant les services.

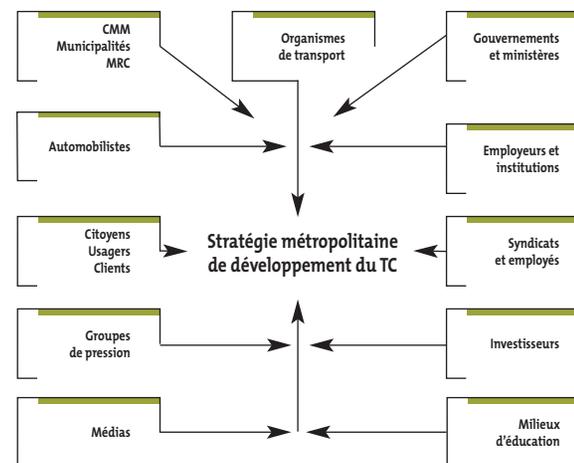
Pour assurer une mobilisation constante en faveur des transports collectifs, voici les trois axes d'intervention que propose de poursuivre l'AMT :

Intensifier les activités des groupes de travail sur différents dossiers relatifs au TC comme l'intégration tarifaire, la promotion, la carte à puce, le transport adapté, etc.

Poursuivre activement le travail des comités par corridor pour identifier les problèmes et mettre en œuvre des solutions améliorant, en lien avec les réseaux locaux, le transport collectif dans les corridors métropolitains.

Accroître la sensibilisation des acteurs de la région aux enjeux relatifs aux transports collectifs, par l'organisation annuelle de plusieurs colloques et séminaires et de multiples conférences tels que les « Salons allégo » et les « Mercredis de l'AMT ».

Un moyen incontournable : l'information et la mobilisation



Suite à une large consultation, l'AMT a produit en 1997 le premier Plan stratégique de développement du transport collectif intitulé « Partenaires, maintenant vers 2007 - Une vision métropolitaine ». Cinq ans après l'adoption de ce plan, la révision du Plan stratégique, telle que prévue dans la loi sur l'AMT, aura permis de dresser un bilan à mi-parcours des réalisations accomplies avec :

- 80 % des activités prévues d'ici 2007 déjà réalisées ou en cours de réalisation ;
- 1,7 % de croissance annuelle moyenne de l'achalandage des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal, malgré des tendances lourdes défavorables et après 15 ans de décroissance régulière à raison de 1 % par année ;
- plus de 250 M\$ de projets terminés depuis 1996 et près de 700 M\$ en voie de réalisation ;
- le tout par le biais d'une organisation restée petite et efficace, privilégiant le faire-faire et le partenariat pour 95 % de ses activités.

La révision du Plan stratégique aura permis de :

- revoir le diagnostic posé en 1997 en fonction des données de l'enquête O-D de 1998 ;
- confirmer la pertinence des défis identifiés en 1997 à la lumière de l'évolution rapide du contexte métropolitain ;
- réviser les objectifs à la hausse en fonction des succès obtenus depuis 1996 et établir de nouveaux axes d'intervention pour atteindre ces objectifs plus ambitieux ;
- et, finalement, réévaluer les besoins financiers et les sources possibles de financement.

Ce Plan stratégique révisé 1997-2007, horizon 2012 offre donc à l'ensemble des intervenants de la région et au gouvernement du Québec un cadre solide pour assurer le développement des transports collectifs métropolitains. Les ajustements annuels du plan permettront de s'adapter à l'évolution du contexte et aux décisions qui se prendront progressivement au niveau du gouvernement, de la CMM et des villes, notamment via le schéma d'aménagement métropolitain et les plans d'urbanisme.

Le Plan stratégique de l'AMT trace également un bilan et un portrait du futur sur lequel pourront s'appuyer les plans stratégiques de la STM, du RTL, de la STL et des CIT et OMIT qui seront élaborés d'ici la fin de 2003.

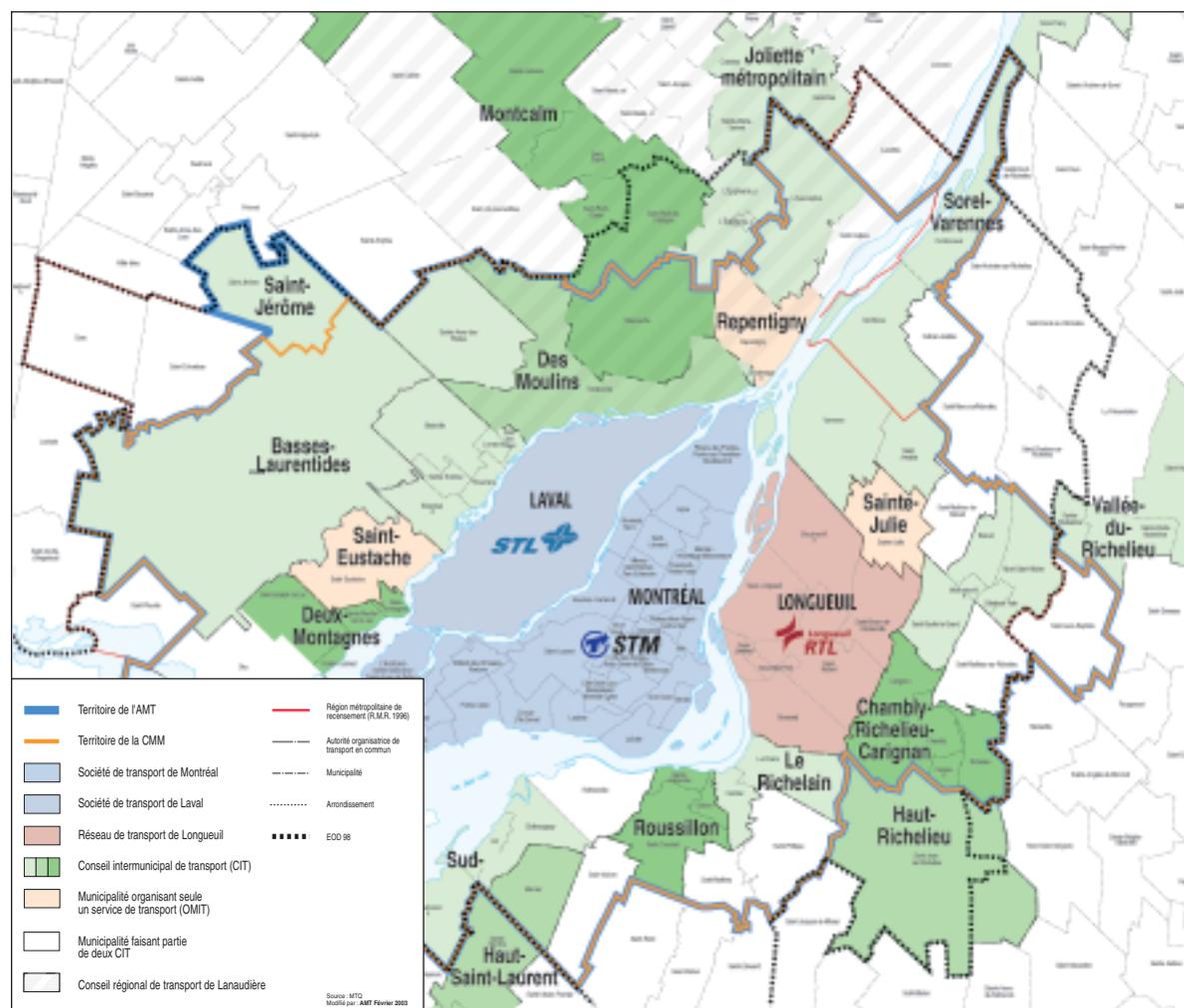
Le Plan stratégique 1997-2007, horizon 2012, constitue donc un outil de planification et de travail pour alimenter les réflexions métropolitaines ainsi qu'un cadre d'action réaliste pour agir sur la mobilité, année après année.

Territoire de l'AMT

Créée en 1996, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) est un organisme gouvernemental qui a pour mission d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal en favorisant l'utilisation des transports collectifs. Relevant 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 étroite collaboration avec la CMM dont elle relève pour certaines activités (budgets, tarifs, etc.) et avec les différents ministères concernés, les villes et les 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 le réseau de trains de banlieue et le RTMA.

L'AMT agit sur un territoire arrimé à celui de la CMM, comprenant 64 municipalités et la réserve de Kahnawake. Ce territoire regroupe 3,4 millions de personnes, dont 2,8 millions se déplacent quotidiennement et 600 000 utilisent le transport en commun. En plus des usagers du transport en commun et des automobilistes, les bénéficiaires des transports collectifs comprennent les entreprises et les institutions qui comptent sur un réseau de transport performant pour accomplir leurs activités.



3 900 km² • 3 400 000 personnes • 63 municipalités • 12 MRC • 17 AOT dont 3 sociétés de transport

Plan de gestion des déplacements pour la région métropolitaine de Montréal, ministère des Transports du Québec, 2000

Cadre d'aménagement 2001-2021 pour la région métropolitaine de Montréal, ministère des Affaires municipales et de la Métropole, 2001

Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques, ministère de l'Environnement du Québec, 2000

Série documentaire « Vers un plan de transport pour la région de Montréal », ministère des Transports du Québec, 1995

Les stratégies et les mesures de gestion de l'offre et de la demande dans un plan de transport, ministère des Transports du Québec, 1994

Série documentaire et exposés analytiques « Vous irez loin », Association canadienne du transport urbain, 2003

Plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France, Paris, 2000

The Mayor's Transport Strategy, Greater London Authority, Londres, 2001

Transport public international, revue de l'Union internationale des transports publics, différents numéros

Documents de l'Agence métropolitaine de transport

La mobilité des Montréalais, Faits saillants de l'enquête origine-destination de 1998, AMT, 2000

Plan stratégique de développement du transport métropolitain, AMT, 1997

Bilan 2002 et perspectives 2007, Horizon 2012, AMT, 2002

Révision du Plan stratégique de développement du transport métropolitain, AMT, 2002

Rapports annuels AMT

Abréviations

ACTU : Association canadienne du transport urbain
AMT : Agence métropolitaine de transport
AOT : Autorité organisatrice de transport
CGD : Centre de gestion des déplacements
CPE : Centre de la petite enfance
CIT : Conseil intermunicipal de transport
CMM : Communauté métropolitaine de Montréal
GES : Gaz à effet de serre
MAMM : Ministère des Affaires municipales et de la Métropole
MRC : Municipalité régionale de comté
MTQ : Ministère des Transports du Québec
OMIT : Organisme municipal ou intermunicipal de transport
O-D : Origine-Destination
OTA : Organisme de transport adapté
PTI : Programme triennal d'immobilisations
PGDM : Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal
RTC : Réseau de transport de la Capitale
RTL : Réseau de transport de Longueuil
RTMA : Réseau de transport métropolitain par autobus
STI : Systèmes de transport intelligents
SLR : Systèmes légers sur rails
STM : Société de transport de Montréal
STL : Société de transport de Laval
TOD : *Transit-oriented development*

Une publication de la vice-présidence Planification et développement de l'Agence métropolitaine de transport

Conception graphique : CG3 inc.
 Illustrations : Mireille Pelletier
 Photographies : archives de l'AMT

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

Bibliothèque nationale, 2003



Agence métropolitaine de transport