

# CHAPITRE 1

## LE CONTEXTE ET LES PROBLEMATIQUES

L'analyse du contexte socio-démographique et financier dans lequel évolue le système de transport en commun de la région métropolitaine, l'étude de la demande en matière de déplacement des personnes, l'évaluation des capacités du réseau routier et du réseau de transport en commun ainsi que la revue des stratégies d'intervention possibles permettent de dégager les problématiques propres au système de transport des personnes de la région.

### 1.1 LA DEMANDE

#### • L'évolution démographique

La population de la région métropolitaine de Montréal s'élevait, en 1981 à près de 3 millions de personnes. Les prévisions démographiques pour 2006 estiment à 3,7 millions le nombre de personnes qui habiteront la région. Cette croissance s'accompagne d'un déplacement de la population du centre de l'île de Montréal vers ses couronnes Nord et Sud. En effet, malgré une légère croissance en termes absolus, la Communauté urbaine de Montréal (CUM) est le seul territoire à avoir connu une baisse relative de son poids démographique, passant de 59 %, en 1981, à 54 % en 1991. Il est prévu que si cette tendance se maintient, d'ici 2006, la part de la CUM passera à 49 %. Cette évolution est en partie responsable des problèmes d'engorgement que connaît et connaîtra le réseau routier de la région.

#### • Le vieillissement de la population

Le vieillissement de la population est un phénomène préoccupant pour le transport en commun, car il explique en partie la diminution de la part de son marché. En effet, le groupe d'âge des plus de 50 ans est considéré comme celui qui utilise le moins le transport en commun. Il voit son poids démographique passer de 26 %, en 1991 à 33 % en 2006. Le groupe qui est perçu comme étant la clientèle la plus captive, soit celui des « 15-24 ans », enregistre une baisse de son

importance, passant de 14 % en 1991 à 13 % en 2006.

L'ensemble des Autorités organisatrices de transports (AOT) devront donc adapter leurs services à l'évolution des besoins. Elles devront, d'une part, s'assurer que leurs produits sont adaptés aux besoins spécifiques d'une clientèle plus âgée, et d'autre part, s'attaquer à la conquête de nouvelles parts de marché, de façon à «remplacer» la perte occasionnée par la réduction de l'importance des «15-24 ans».

#### • Les caractéristiques des ménages<sup>1</sup>

L'accroissement des ménages reflète l'augmentation du nombre de logements occupés. Il est donc un indicateur important des sources de déplacement dans la région. Le nombre de ménages dans la région a augmenté globalement de 15 % entre 1982 et 1993, passant de 1 068 000 à près de 1 230 000.

La CUM est le territoire qui a enregistré l'augmentation du nombre de ménages la plus importante, en nombre absolu, soit plus de 48 000 nouveaux ménages (ou + 7 %). Suivent ensuite la Couronne Nord avec un accroissement de près de 38 000 ménages (ou + 48 %) et la Couronne Sud avec un ajout de 30 000 ménages (+ 36 %). Par ailleurs, le nombre moyen de personnes par ménage est en régression dans les cinq (5) territoires.

- **L'évolution du parc automobile**

Dans la région métropolitaine, entre 1982 et 1993, le nombre d'automobiles, lié en grande partie au nombre de ménages, a crû plus rapidement que le nombre de personnes ; cette tendance devrait se maintenir d'ici 2007.

Le parc automobile de la région métropolitaine a connu une croissance importante entre 1982 et 1993 avec un accroissement de plus de 380 000 véhicules (+ 37 %). On enregistre les plus fortes augmentations du parc automobile sur les territoires de la CUM (+ 114 000), de la Couronne Nord (+ 89 000) et de la Couronne Sud (+ 74 000). D'ici 2007, 250 000 à 300 000 véhicules devraient s'ajouter (+ 20 % par rapport à 1993).

- **L'évolution et la répartition de l'emploi**

Malgré le fait qu'entre 1981 et 1991, le poids de la CUM en termes d'emploi ait baissé par rapport à l'ensemble de la région, passant de 79 % à 72 %, le territoire de la CUM demeure le principal lieu d'emplois de la région métropolitaine avec quelque 1,1 million d'emplois. En 1991, la CUM Centre récolte, à elle seule, 81 % des emplois de l'île de Montréal. On remarque également une croissance du nombre d'emplois dans les couronnes. Les secteurs centraux de la région (CUM, Rive-Sud Centre et Laval) demeurent les lieux d'emplois de près de neuf travailleurs sur dix. Compte tenu que le principal motif de déplacement en période de pointe du matin demeure le travail, ces chiffres indiquent que les principales destinations des déplacements dans l'ensemble de la région restent les secteurs centraux.

- **La demande globale**

En 1993, plus de 8,1 millions de déplacements par jour, tous modes et tous motifs confondus, ont été effectués dans la région métropolitaine. La pointe du matin représente 20 % de ces

déplacements quotidiens, soit 1,6 million de déplacements. Les modes automobiles et transport en commun récoltent respectivement 57 % et 19 % de tous les déplacements effectués pendant cette période de la journée. Les principaux motifs de déplacement sont le travail avec 50 % des déplacements motorisés et les études avec 32 %.

Entre 1982 et 1993, l'ensemble des déplacements motorisés, en période de pointe du matin, a augmenté de 17 %, soit de 198 400 déplacements. La part modale du transport en commun a enregistré une baisse, passant de 38 % à 28 %<sup>2</sup>. Son volume se situe à 345 500 déplacements en 1993. Cette diminution est intimement liée, non seulement à l'évolution démographique de la population, mais également à la déconcentration de l'emploi, à l'accession des femmes sur le marché du travail et à leur plus grande motorisation ainsi qu'aux choix faits en matière d'aménagement du territoire.

Ainsi, le déplacement des populations vers les couronnes se traduit par une forte demande en transport à destination de la CUM Centre. En effet, en 1993, ce territoire constitue toujours la principale destination des déplacements, en pointe du matin. De 1982 à 1993, le nombre de déplacements entrant sur la CUM Centre, tous modes motorisés confondus, connaît une croissance annuelle de 0,9 %. Cependant, le transport en commun ne profite pas de cette augmentation de la demande en déplacement. En effet, sa part modale a diminué de 0,1 %, alors que l'automobile enregistre une hausse annuelle de 1,6 %.

Par ailleurs, la croissance du nombre d'emplois dans les territoires des première et deuxième couronnes, incluant ceux de la CUM Ouest et Est, a pour effet de générer une forte augmentation des déplacements intra-territoire effectués en automobile. De 1982 à 1993, la demande en déplacement automobile enregistre une hausse de 5,7 % par année sur le territoire de la première couronne et de 6,8 % sur celui de la deuxième couronne. On remarque également

qu'en 1993, la première couronne devient de plus en plus un pôle d'attraction pour les gens de la deuxième couronne (voir les cartes 1.1 et 1.2).

Entre 1982 et 1993, la deuxième couronne voit sa part modale de transport en commun augmenter. En effet, le nombre de déplacements en transport en commun produit dans ce bassin présente une croissance annuelle de 4,3 %, alors que celle de l'automobile est de 3,7 %. Pendant ce temps, sur le territoire de la première couronne, le nombre de déplacements en automobile connaît une croissance annuelle de 1,4 %, tandis que le transport en commun enregistre une perte annuelle de 0,8 %.

Si les tendances observées se maintiennent, d'ici 2007, il devrait y avoir 147 000 déplacements motorisés de plus qu'en 1993, soit une augmentation de 10,2 %. Cependant, l'achalandage du transport en commun diminuerait de 6,1 % durant la même période, représentant une perte de 21 200 déplacements. Les cartes 1.3 et 1.4 présentent la projection de la répartition des déplacements, en 2007, entre les différents secteurs de la région.

- **La demande sur les axes de déplacements métropolitains**

L'analyse des déplacements motorisés, tous motifs confondus, en pointe du matin, sur l'ensemble du territoire de la région métropolitaine a permis de **dégager les axes de déplacements métropolitains**. Ils sont désignés métropolitains par leurs caractères « interréseaux », « inter-territoires » ou « interzones »<sup>3</sup> sur l'île de Montréal. La circulation sur ces axes représente, en 1993, 41 % (519 000) de l'ensemble des déplacements en période de pointe. Au total, 33 axes de déplacements métropolitains, ayant plus de 3 000 déplacements en pointe du matin, ont été définis. Sur ces axes, illustrés à la carte 1.5, s'effectuent 85 % des déplacements métropolitains en transport en commun et 68 % des déplacements métropolitains en automobile.

Il n'y a pas d'axe de déplacements métropolitains qui traversent d'est en ouest ou de nord au sud l'ensemble du territoire métropolitain (par exemple de la Rive-Nord Est jusqu'à Pointe-Claire, ou de Laval jusqu'à Longueuil). La majorité des axes ont pour origine des couronnes et ont pour destination finale le centre de la CUM.

Le centre de Laval, la Rive-Sud Centre, de même que l'est et l'ouest de la CUM attirent un nombre important de déplacements en provenance des couronnes. Ces axes sont généralement en forte croissance.

Très peu d'axes de déplacements métropolitains ont été identifiés en ce qui concerne les mouvements à contresens en période de pointe du matin. Les seuls pouvant être identifiés ont pour destination :

- l'est ou l'ouest de la CUM. Ces axes ne sont pas en croissance ;
- le centre de Laval ou de la Rive-Sud Centre.

**Ces axes sont en croissance.**

Le centre-ville de Montréal, le secteur Saint-Laurent/Côte-des-Neiges (CUM Centre-Ouest) et, dans une moindre mesure, le secteur d'Achunsiac (CUM Centre-Nord) attirent des personnes qui proviennent de toute la région métropolitaine.

Dans la partie centrale de l'île de Montréal, on remarque l'ajout de plusieurs axes est-ouest le long du corridor de l'autoroute 40. Le même phénomène s'observe dans l'axe nord-sud à la hauteur environ de l'autoroute Décarie et de la ligne 2 Est du métro.

- **L'aménagement du territoire**

Le territoire de l'AMT regroupe en totalité ou en partie les territoires de 12 Municipalités régionales de comté (MRC) et celui de la Communauté urbaine de Montréal (CUM). Une des responsabilités des MRC est de définir les orientations d'aménagement pour leur territoire. Ces orientations, présentées dans les *schémas d'aménagement*, constituent la référence

régionale pour l'élaboration, par la suite, des choix locaux d'urbanisme.

L'analyse du contenu des schémas d'aménagement de première génération permet de déceler certaines tendances pour la région métropolitaine. On constate que les schémas comportent majoritairement de vastes périmètres d'urbanisation afin d'attirer les développements et de consolider l'autonomie locale en matière d'emplois et de services. Selon l'estimation du MTQ<sup>4</sup>, l'étendue des périmètres d'urbanisation des schémas de première génération permettrait d'accueillir 1,7 million d'habitants supplémentaires et de doubler l'espace consacré à la fonction industrielle, ce qui est nettement supérieur aux prévisions les plus optimistes. De plus, les développements résidentiels visés est majoritairement de type unifamilial, donc avec une faible densité d'occupation du sol.

On constate également, et cela principalement dans les MRC des couronnes, que la vocation des nouveaux espaces à développer, favorise la ségrégation des fonctions (résidentielles, industrielles, commerciales). De plus, les nouveaux espaces se localisent principalement autour du réseau routier supérieur, comme le long des autoroutes 30 et 640. Ce positionnement géographique, dans un environnement où prédomine la ségrégation des fonctions et l'éloignement des artères traditionnelles, favorise la dépendance aux modes de transports individuels, au détriment des modes collectifs.

L'expansion du territoire est le reflet des choix locaux de développement économique. Des choix récents et les conditions socio-économiques favorables des dernières décennies (natalité, prospérité économique, développements technologiques, programmes d'accession à la propriété,...) ont contribué au développement de la banlieue. En outre il est hors du champ de juridiction des MRC de définir des orientations ayant des implications à l'extérieur de leur territoire. La création de la Commission de développement de la Métropole (CDM) devrait

pallier le manque de perspective régionale, puisqu'elle aura notamment comme mandat, de voir à l'élaboration d'un cadre d'aménagement métropolitain.

Or, les choix d'aménagement du territoire ont une influence directe sur la dynamique de transport et la propension à offrir un service de transport en commun attrayant et efficace.

Dans le contexte métropolitain actuel, où les orientations d'aménagement favorisent l'étalement, il devient logiquement difficile d'organiser des services de transport en commun efficaces sur tout le territoire. L'implantation de tels services nécessite, à priori, la présence d'un bassin d'utilisateurs potentiels d'une certaine taille, localisé dans un milieu comportant une densité d'occupation du sol relativement élevée, ce que n'offrent pas les espaces récemment urbanisés. Enfin, le positionnement du transport en commun comme choix modal sera également avantageux si le milieu desservi est composé d'une mixité de fonctions urbaines et de possibilités d'intermodalité dans des centres d'échange consolidés.

#### • Les problématiques énergétique et environnementale

Les constats précédents relatifs à la migration de la population vers les couronnes, à l'augmentation du parc automobile, à la diminution d'achalandage du transport en commun et aux orientations en matière d'aménagement du territoire permettent de prédire un accroissement des pressions sur l'environnement et la consommation énergétique associée aux modes de transport.

Les tendances actuelles de développement du territoire sont incompatibles avec un souci de recherche d'efficacité énergétique. Il est reconnu que l'automobile est de loin le mode de transport le plus énergivore pour les déplacements urbains. En comparaison, une personne qui se déplace en transport en commun (autobus ou métro) occasionne une dépense d'énergie 10 à 30 fois moindre que si elle utilisait l'automobile.

L'intensification prévue du nombre de déplacements automobiles découlant de la dispersion des activités, se traduit par des effets sur l'environnement et la qualité de vie.

Le transport routier affecte l'environnement : l'air, l'eau, le sol, la flore, la faune. Mais la pollution atmosphérique représente une des principales conséquences du transport routier sur l'environnement. La consommation de produits pétroliers génère plusieurs polluants, contribuant notamment au phénomène d'effet de serre et au développement d'ozone au sol.

De même, les effets sur la santé publique des modes de transport sont dorénavant reconnus, notamment au niveau du stress et des maladies respiratoires.

Dans une vision s'inspirant des principes de développement durable, toute action visant à augmenter le nombre d'usagers du transport en commun cherche ainsi à contribuer à la réduction :

- de la consommation énergétique et de ses effets sur l'environnement ;
- de différentes sources de pollution associées au transport routier dont la pollution sonore ;
- des effets sur la santé publique ;
- des besoins en infrastructures de transport routier.

## 1.2 L'OFFRE

La saturation du réseau routier lors des périodes de pointe ne permet plus de satisfaire les besoins associés à la mobilité des personnes. À l'opposé, le réseau de transport en commun est sous-utilisé. La STCUM et la STL subissent des baisses d'achalandage depuis près de dix ans. La STRSM, qui suivait la même tangente, a cependant enregistré un accroissement du nombre de ses usagers en 1996 et en 1997. L'usage du réseau de trains de banlieue s'accroît de façon importante (74 % de 1995 à 1997<sup>5</sup>).

### • L'organisation du transport en commun

Le réseau de transport en commun (lignes de train de banlieue, métro, réseau de surface) relèvent de 22 Autorités organisatrices de transport (AOT) (voir les cartes 1.6 et 1.7) :

- Agence métropolitaine de transport (AMT) ;
- trois Organismes publics de transport (OPT) : STL, STCUM, STRSM ;
- dix-huit Organismes municipaux ou intermunicipaux de transport (OMIT), soit cinq municipalités qui organisent seules leurs services de transport en commun et treize Conseils intermunicipaux de transport (CIT). Le CIT Presqu'Île, dans la sous-région Vaudreuil-Soulanges, est inactif.

Les OPT ont le pouvoir d'organiser et d'exploiter un service de transport en commun sur leur territoire. Les OMIT concluent des ententes avec des transporteurs publics ou privés pour assurer le service sur leur territoire. À l'exception de l'AMT qui exploite le réseau de surface de trains de banlieue et de la STCUM qui exploite le réseau souterrain de métro, les AOT exploitent uniquement des réseaux de surface d'autobus ou de taxi-bus.

### • Le réseau de métro

Le métro, exploité par la STCUM, constitue l'actif le plus important du réseau de transport en commun. L'âge moyen des installations est d'environ 22 ans, et la valeur totale de son remplacement est estimée à 5,3 milliards de dollars.

Reliant les principaux pôles de déplacements du centre de la région métropolitaine, le métro dessert essentiellement des usagers se dirigeant vers le territoire de la CUM, dont plus de la moitié en direction du centre-ville<sup>6</sup>. Au niveau de l'achalandage, 195,4 millions de déplacements ont été comptabilisés en 1996 représentant une baisse de près de 3 % depuis 1992.

Selon les analyses du ministère des Transports du Québec<sup>7</sup>, le métro offre un service adéquat sur le territoire desservi. Néanmoins, la flotte limitée de

voitures menace la qualité de l'ensemble du service et limite sa capacité.

• **Le réseau de trains de banlieue**

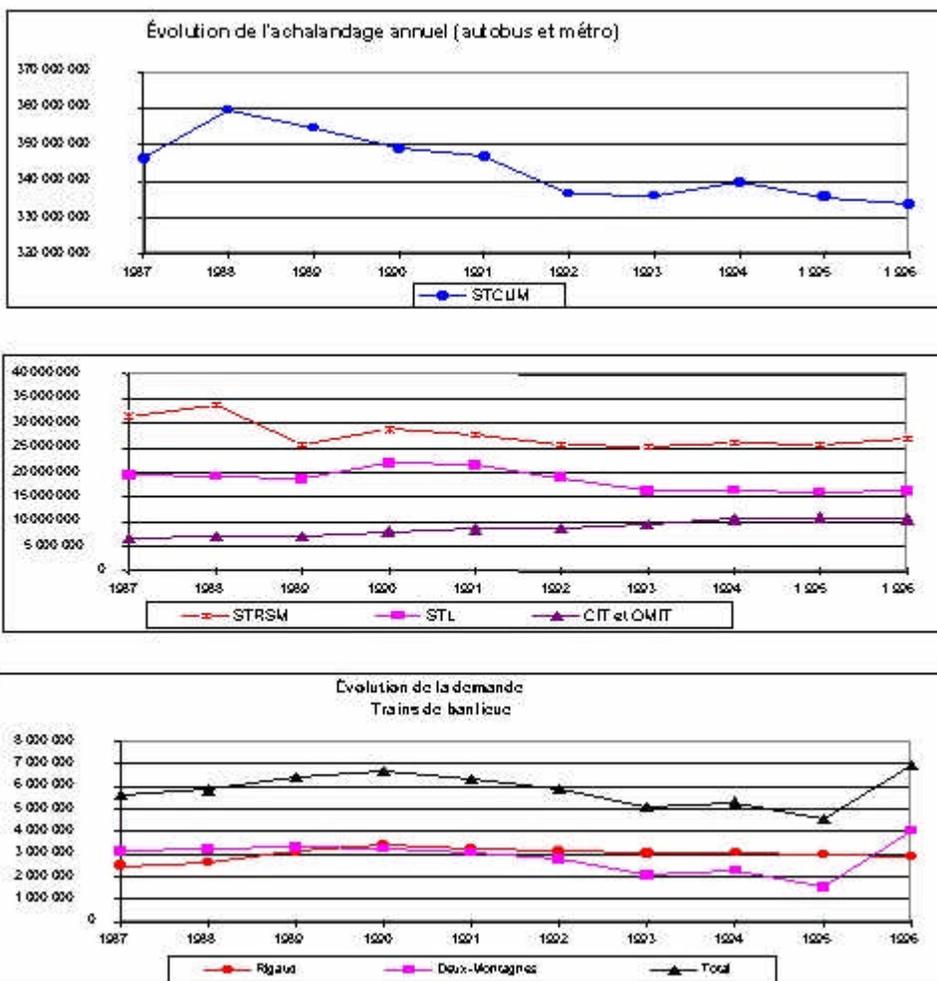
Exploité par l'AMT, le réseau de trains de banlieue dessert les secteurs nord-ouest et ouest de la région métropolitaine de Montréal. En 1996, 3,9 et 2,9 millions de passagers ont emprunté, respectivement<sup>8</sup>, les lignes de train de banlieue Deux-Montagnes et Rigaud.

Depuis la fin de sa modernisation en octobre 1995, **la ligne de train Deux-Montagnes** n'a cessé de voir son achalandage s'accroître. Selon les relevés de l'automne 1996<sup>9</sup>, on prévoit qu'entre 4,5 et 5,2

millions de passagers emprunteront le train de banlieue Deux-Montagnes en 1997. En octobre 1996<sup>10</sup>, à l'arrivée à la Gare centrale, près des trois quarts de la capacité sont utilisés en période de pointe du matin. Sur certains des trains les plus fréquentés, l'achalandage atteint la pleine capacité.

La capacité actuelle de la **ligne de train Rigaud** s'élève à 7 500 places assises, durant la période de pointe du matin. En octobre 1996<sup>11</sup>, en amont de la station Montréal-Ouest, la capacité assise durant les périodes de pointe s'élève aux deux tiers. En octobre 1997, la capacité disponible est atteinte. Sur les trains les plus fréquentés, de 80 à 100 % des places assises sont occupées.

Figures 1.1 Évolution de l'achalandage annuel total par AOT



- **Les services offerts par les AOT**

En 1996, près de 400 millions d'usagers ont été transportés par un des services de transport en commun des diverses AOT. Parmi ces déplacements, plus du quart sont qualifiés de métropolitains. Le service et la clientèle des organismes autres que la STCUM sont très orientés vers les déplacements métropolitains. Au total, ces types de déplacements représentent 27 % des déplacements des AOT et 70 % des déplacements, si on exclut la STCUM. Mentionnons également que parmi les 106,8 millions de déplacements métropolitains, on estime que 18,3 % ou 19,5 millions de déplacements se font à partir de plus d'un réseau. Le second réseau utilisé est presque toujours celui de la STCUM.

De 1987 à 1996, l'achalandage per capita a diminué de 5,6 % sur le territoire de la CUM, de 30,4 % à Laval et de 23,7 % à la STRSM. Seuls les OMIT ont connu une hausse en nombre absolu de 38,6 % et per capita de 25 %. Le taux d'utilisation demeure cependant très faible, soit à dix déplacements par personne par année, comparativement à 186 sur le territoire de la CUM. Pour les deux lignes de train de banlieue, la croissance est de 14 % de 1996 à 1997.

L'analyse des figures 1.1 permet d'observer les faits suivants :

- l'achalandage annuel des trois OPT a connu une baisse de 1987 à 1996 :
  - STCUM : - 3,6 % ;
  - STRSM : - 14,2 % ;
  - STL : - 16,6 %.
- de 1995 à 1997, la STRSM a cependant connu une augmentation de l'achalandage de plus de 5 % ;
- de 1995 à 1997, les trains de banlieue ont connu une augmentation, selon nos projections, de près de 14 %.

- **Les voies réservées au transport en commun**

Le réseau métropolitain de transport en commun est présentement doté de sept voies réservées qui sont sous la responsabilité de l'AMT (voir la carte 1.8). Elles sont situées sur les ponts Champlain et Viau, les approches du pont Mercier, les boulevards Pie-IX et Newman, la rue Sherbrooke Est ainsi que sur Du Parc, René-Lévesque et Côte-des-Neiges. Celles-ci permettent de réduire le temps de parcours des usagers effectuant un déplacement dans le sens de la pointe. De plus, ces équipements permettent d'assurer la régularité et la fiabilité du service. À l'exception des approches du pont Mercier, toutes ces voies réservées se rabattent à une station de métro.

En 1993, les services de transport en commun sur l'ensemble de ces voies réservées (excluant Du Parc, René-Lévesque et Côte-des-Neiges) transportaient au total 16,7 millions de passagers<sup>12</sup>, tous services des AOT confondus.

Les AOT gèrent également des voies réservées et des mesures préférentielles locales qui ne sont pas déclarées métropolitaines.

- **Les terminus d'autobus**

Le nombre de terminus métropolitains gérés par l'AMT s'élève à sept. Il s'agit des terminus Centre-ville, Henri-Bourassa (2), Angrignon, Radisson, Longueuil et Brossard.

- **Les parcs de stationnement incitatif**

Les parcs de stationnement incitatif sont aménagés à proximité des services de transport en commun afin d'encourager les automobilistes à délaisser leur automobile et à emprunter ces services.

Le parc de stationnement incitatif Brossard déborde malgré ses 1 200 places. Celui de Sherbrooke Est est utilisé à pleine capacité.

Le long de la ligne de train Deux-Montagnes, 2 424 places de stationnement sont utilisées à pleine capacité. Les 2 490 places de stationnement de la ligne Rigaud sont utilisées à 70 % de leur capacité.

Ces parcs de stationnement incitatif sont sous la responsabilité de l'AMT.

- **Le réseau routier supérieur**

Le réseau routier de la région métropolitaine supporte près de quatre millions de déplacements en automobile par jour<sup>13</sup>. Environ 260 000 véhicules se sont ajoutés au trafic routier entre l'île de Montréal et sa périphérie au cours des dix dernières années<sup>14</sup>, soit une augmentation de 33 %. Cette augmentation a fait doubler l'affluence sur certains ponts de la région ainsi que sur les réseaux routier et autoroutier à divers endroits.

Le réseau routier supérieur est surchargé en certains points, alors qu'il présente des réserves de capacité en d'autres points. Les principaux problèmes et conséquences de l'inadéquation entre l'offre et la demande de transport routier sont les suivants :

- l'offre du réseau routier à l'approche de la CUM ne répond plus à la demande :  
De 1981 à 1991, l'achalandage a crû successivement de 20 % à 137 % sur les ponts autoroutiers. Certaines files d'attente peuvent atteindre jusqu'à 10 kilomètres le matin<sup>15</sup>;
- un fort achalandage des axes routiers sur le territoire de la CUM :  
Aux heures de pointe, les autoroutes sur l'île de Montréal atteignent également leur capacité maximale. Elles n'offrent presque plus de réserves de capacité;
- les périodes de pointe s'étalent :  
Sur les tronçons les plus achalandés du réseau routier (A-15 et A-40), les débits observés atteignent la capacité sur presque toute la période diurne;

- les automobilistes optent pour des itinéraires de recharge sur les réseaux locaux et les surchargent.

La situation du réseau routier supérieur continuera de se dégrader. En effet, on prévoit pour 2007 une augmentation du volume de circulation de 160 000 déplacements-auto, en période de pointe du matin, à l'échelle de la région de Montréal, par rapport à 1993. Sur ce volume, près de 37 400 déplacements-auto, proviendront de la périphérie et se dirigeront vers l'île de Montréal.

### 1.3 LE CONTEXTE FINANCIER

Le transport en commun est un service public. À ce titre, son financement est déterminé par le gouvernement qui en fixe les règles en décidant directement ou indirectement du niveau de contribution de chacun des partenaires.

- **Les sources de financement**

De 1983 à 1991, le gouvernement du Québec contribue majoritairement au financement du transport en commun en assumant 40 % des coûts totaux, tandis que la part des municipalités passe de 28 %, en 1979, à 21 % en 1984. Depuis 1992, le gouvernement se retire progressivement du financement du transport en commun.

Aujourd'hui, les usagers assument 34 % des coûts. Leur contribution est comparable à celle d'autres grandes villes nord-américaines. Les automobilistes fournissent environ 8 % des revenus (taxes sur l'essence et immatriculation), les municipalités 40 % et le gouvernement du Québec 19% (voir le tableau 1.2). La part des municipalités varie à l'intérieur de la région métropolitaine.

**Tableau 1.2 Contributions des partenaires au financement du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal en 1996 (en milliers de \$)**

Organisme	Recettes-passagers		Gouvernement		Automobilistes		Municipalités		TOTAL	
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
STCUM (1)	272 357	34	148 492	19	48 800	6	326 002	41	795 651	100
STL	22 562	35	6 332	10	4 509	7	30 837	48	64 240	100
STRSM	37 666	39	11 832	12	4 900	5	42 564	44	96 962	100
OMIT	20 995	49	14 347	34	2 189	5	5 149	12	42 680	100
AMT (2)	9 116	13	18 200	26	19 566	28	22 623	33	69 505	100
<b>TOTAL</b>	<b>362 696</b>	<b>34</b>	<b>199 203</b>	<b>19</b>	<b>79 964</b>	<b>7</b>	<b>427 175</b>	<b>40</b>	<b>1 069 038</b>	<b>100</b>

Notes : (1) Les contributions à la STCUM incluent les participations du MTQ et de la CUM au remboursement de la dette contractée pour la construction du métro.

(2) Les contributions des partenaires au financement de l'AMT couvrent le financement des trains de banlieue, le Fonds d'immobilisations et le fonctionnement de l'AMT.

Les allocations versées par l'AMT aux sociétés et OMIT sont comptabilisées comme contributions des automobilistes à ces autorités organisatrices. De même, la prise en charge des terminus, voies réservées et parcs de stationnement incitatif métropolitains par l'AMT est comptabilisée comme une contribution des automobilistes au financement des AOT.

Source : AMT (1997). Compilation du ministère de la Métropole.

La part des municipalités varie à l'intérieur de la région métropolitaine. En 1996, la contribution municipale de certains CIT s'élevait à 11 %, alors qu'à la STCUM, elle était de 41 % et de 48 % à la STL. Certaines mesures de la Loi sur l'AMT augmenteront la contribution de certaines municipalités (STL et STRSM) à plus de 50 % en 1998, pour diminuer les contributions de la CUM/STCUM. Par contre, la part de revenus assurés par les usagers varie aussi de plus de 60 % dans certains CIT à moins de 34 % à la STCUM. Enfin, les contributions provenant de la taxe sur l'essence et de l'immatriculation varient d'une région à l'autre.

- **Une intégration tarifaire limitée**

Le manque de cohésion et d'intégration tarifaire à l'échelle métropolitaine et l'absence de coordination tarifaire transport en commun/automobile contribuent à la diminution de l'usage du transport en commun.

On dénombre dans la région 365 tarifs différents. Il existe 15 catégories d'âge qui permettent de définir le statut d'étudiant. Les usagers, qui parcourent une distance équivalente sur un service de même nature, peuvent, dans certains cas, faire face à des

tarifs qui varient du simple au double. (exemple : Repentigny et l'est de la CUM).

La tarification et l'achalandage des trains généraient dans le passé un niveau de recettes insuffisant par rapport aux coûts. La grille tarifaire présente des tarifs par kilomètre qui varient de manière importante entre les deux lignes et sur une même ligne. Ainsi, les écarts tarifaires interzones sont suffisamment importants pour amener bon nombre d'usagers bimodaux à les déjouer, particulièrement, sur le territoire de la CUM.

- **Les équipements de perception**

Les équipements actuels de vente et de perception des titres de transport sont un élément clé dans la définition de la grille tarifaire. Les contraintes physiques des équipements limitent, dans une certaine mesure, les améliorations qui peuvent être apportées à la grille tarifaire.

- **Le produit substitut : l'automobile**

Les automobilistes sont subventionnés, et rouler coûte de moins en moins cher. En effet, une récente étude du professeur Marc Gaudry<sup>16</sup>

de l'Université de Montréal démontre que dans la région de Montréal, les automobilistes versent en taxes et redevances 1,627 milliard de dollars, alors que les coûts associés au réseau routier et imputables aux automobilistes sont de 2,076 milliards de dollars.

Le coût imputable au transport en commun représente 13 % du coût total du transport des personnes. Cela permet de transporter plus de 25 % des personnes en période de pointe du matin et 19 % sur une période de 24 heures.

D'autre part, de 1981 à 1996, le coût d'utilisation du transport en commun a augmenté de 33 % en dollars constants, alors que le coût d'utilisation de l'automobile a diminué de 36 % en dollars constants.

#### 1.4 LES STRATÉGIES D'INTERVENTION

Les stratégies d'intervention font appel à des mesures de gestion de la demande, à des mesures d'amélioration de l'offre de transport en commun, à des mesures agissant sur la concurrence et à des mesures de nature financière.

- **Les mesures de gestion de la demande**

La gestion de la demande de transport vise à modifier le comportement de déplacement des personnes afin de réduire le nombre de véhicules sur le réseau routier. Pour ce faire, les mesures ont pour objectif de favoriser un transfert modal de l'automobile vers d'autres modes de transport (transport en commun, à pied, bicyclette) ou de favoriser une utilisation optimale de l'automobile (covoiturage). **Les stratégies de segmentation de marché, de différenciation et de positionnement sont à privilégier.**

L'aménagement du territoire constitue un facteur clé de toute stratégie de gestion de la demande. Une occupation du sol plus dense et multifonctionnelle est plus propice à l'utilisation

du transport en commun ou des modes non motorisés (vélo, à pied).

Parmi les facteurs clés qui agissent sur la demande, on retrouve :

- la rapidité ;
- la ponctualité ;
- la fiabilité ;
- le confort ;
- le niveau et la qualité de service ;
- la desserte du territoire ;
- l'information aux usagers ;
- le niveau de tarification et sa facilité d'utilisation.

- **Les mesures d'amélioration de l'offre de transport en commun**

Le transport en commun ne peut réellement concurrencer l'automobile que si des améliorations aux réseaux, ou à l'exploitation de ces derniers, lui confèrent des avantages comparatifs à l'automobile (temps de déplacement, coût, confort, etc.). Afin de favoriser un transfert modal de l'automobile vers le transport en commun, il faut donc offrir une solution de rechange qui soit attrayante.

Les mesures d'amélioration de l'offre se traduisent, entre autres, par des stratégies de croissance : soit le développement de produits (amélioration de la qualité des services, nouveaux produits, etc.) et/ou l'intégration (tarifaire, modes, services).

- **Les mesures agissant sur la concurrence**

Parmi les stratégies, certaines doivent chercher à accroître la part de marché du transport en commun. Ces dernières s'attaquent spécifiquement à l'utilisation de l'automobile. On y retrouve l'emploi de mesures visant à réduire les déplacements en voiture, tels les péages routiers et les taxes sur l'essence. Des stratégies de cette nature rendront l'usage du transport en commun plus compétitif au chapitre de la perception des coûts d'utilisation

de l'automobile et mettre en évidence certaines faiblesses réelles de l'automobile : les temps de parcours sur les longues distances en période de pointe et le stress de la conduite en période de pointe.

- **Les mesures de nature financière**

Dans un contexte de diminution des fonds publics, la recherche de moyens innovateurs pour supporter la relance du transport en commun s'impose.

Le financement du transport en commun devra être assuré par trois sources de revenus : le groupe des automobilistes; celui des municipalités, des AOT, des gouvernements et des entreprises; puis celui des usagers et des employeurs.

Les revenus associés aux automobilistes sont, entre autres, ceux provenant de la possession d'un véhicule ou de son utilisation.

Les municipalités, les AOT, les gouvernements et les entreprises seront appelés à contribuer financièrement au transport en commun, notamment, par l'entremise des taxes locales, des programmes du MTQ, du programme fédéral des infrastructures, par la participation aux programmes de l'AMT et par l'application de mesures d'économie et d'innovation technologique.

D'autres mesures visant cette fois-ci les usagers et les employeurs seront évaluées avant d'être déployées : les mesures fiscales, la mise en place d'horaires variables, la tarification différenciée, à la distance, etc.

Parmi les différentes stratégies d'intervention qui sont susceptibles d'être utilisées, on retrouve :

- la tarification ;
- l'amélioration du service à la clientèle ;
- la commercialisation / l'information ;
- la gestion de la demande ;

- la coordination des services de transport en commun ;
- l'intégration auto / transport en commun ;
- le maintien du patrimoine ;
- l'amélioration des services de transport en commun (mesures préférentielles, voies réservées, gestion des flottes) ;
- l'adaptation et le développement des produits (métro-bus, express, taxi collectif, etc.) ;
- l'augmentation de la capacité des équipements ;
- l'entrée en service de nouveaux corridors dédiés en sites propres (bus, trains, métro, etc.).

- **Le partenariat**

Le plan stratégique et les propositions d'actions qui en découlent reposent sur la concertation, l'implication et la coopération de tous les intervenants.

- **La complémentarité des mesures et des projets**

Les meilleurs résultats sont obtenus lorsqu'on met de l'avant une stratégie comprenant plusieurs mesures. Ces dernières produisent alors des effets combinés importants (complémentarité).

Les interventions retenues, puis mises en œuvre, sont donc formées d'un ensemble cohérent permettant de renforcer les effets bénéfiques de chacune des interventions prises individuellement et cela, afin d'atteindre les objectifs visés.

<sup>1</sup> Statistique Canada définit le concept de ménage ainsi : Personne ou groupe de personnes (autres que des résidents étrangers) occupant un logement privé et n'ayant pas de domicile habituel ailleurs au Canada.

<sup>2</sup> La part modale du transport en commun correspond au rapport entre le nombre d'automobilistes additionné des usagers du transport en commun (A + Tc) et le nombre d'usagers du transport en commun (Tc).

<sup>3</sup> Circulant sur trois grandes zones : CUM Est, Ouest et Centre. Ces zones sont définies comme suit :

- **CUM Est** : Anjou, Montréal-Est, Saint-Léonard, Montréal-Nord, quartiers Pointe-aux-Trembles et Rivière-des-Prairies de la ville de Montréal ;

- **CUM Centre** : Côte-Saint-Luc, Hampstead, Lachine, LaSalle, quartiers centraux de la ville de Montréal, Montréal-Ouest, Mont-Royal, Outremont, Saint-Laurent, Saint-Pierre, Verdun et Westmount ;
- **CUM Ouest** : Beaconsfield, Baie-d'Urfé, Dollard-des-Ormeaux, Dorval, Kirkland, L'Île-Dorval, Pierrefonds, Pointe-Claire, Roxboro, Sainte-Anne-de-Bellevue, Sainte-Genève, L'Île-Bizard, Senneville.

<sup>4</sup> MTQ (1995). « Vers un plan de transport pour la région de Montréal », Phase 1 : Choisir, Diagnostic et orientations.

<sup>5</sup> Basé sur les projections de l'AMT pour l'année en cours.

<sup>6</sup> Idem note 4.

<sup>7</sup> Idem note 4

<sup>8</sup> AMT Compilation complétée sur la base de relevés historiques (MTQ, STCUM et AMT).

<sup>9</sup> AMT (1996). Relevés mensuels.

<sup>10</sup> Idem.

<sup>11</sup> Idem.

<sup>12</sup> MTQ/STCUM (1993). Enquête O-D 1993.

<sup>13</sup> STCUM

<sup>14</sup> Idem.

<sup>15</sup> Idem.

<sup>16</sup> Marc Gaudry (1996). « Un premier bilan intégré des coûts et revenus du réseau routier au Québec et du transport public de la grande région de Montréal de 1979 à 1994 ». Université de Montréal.

## CHAPITRE 2

### LES DÉFIS ET ENJEUX MÉTROPOLITAINS DU DÉPLACEMENT DES PERSONNES

Au cours des dernières années, les problématiques métropolitaines du déplacement des personnes dans la région métropolitaine ont considérablement évolué. L'analyse du contexte, résumée dans le chapitre précédent, conduit au diagnostic et à l'identification des principales problématiques pour lesquels le plan stratégique doit proposer des pistes de solution.

#### 2.1 SYNTHÈSE DES PROBLÉMATIQUES

Le transport en commun dans la région métropolitaine a toujours joué un rôle important, sinon essentiel, pour la mobilité de l'ensemble des citoyens en particulier lorsqu'il s'agit des déplacements vers le centre-ville de Montréal. Les réseaux se sont développés selon une demande qui était axée vers le centre-ville. Certaines sociétés ont fait des efforts considérables de commercialisation et d'adaptation de leurs services dans la limite de leur juridiction territoriale. Les OMIT ont mis en place des réseaux sans aide financière pour les immobilisations.

La problématique des déplacements évolue. Les changements dans la structure démographique et la localisation des citoyens sur un territoire de plus en plus vaste, la diversification des besoins, les nouveaux pôles d'activités en croissance couplés à la motorisation accrue et à l'intensification du camionnage, conduisent à un engorgement croissant des réseaux routiers.

À ces phénomènes, s'ajoutent la désaffectation des utilisateurs du transport en commun, une offre de service de transport en commun correspondant moins bien à la réalité de la demande de déplacements métropolitains ainsi que des coûts croissants pour les services offerts. Cet ensemble de forces entraîne une diminution de l'utilisation du transport en commun, une baisse de sa part de marché dans

le total des déplacements métropolitains, une sous-utilisation ainsi qu'une détérioration des infrastructures existantes.

Le nouveau partage des responsabilités, issu de la réforme de la fiscalité municipale en 1990 et de la loi sur l'AMT, s'est traduit, d'une part, par le retrait du gouvernement du Québec de l'aide à l'exploitation du transport en commun aux OPT et un plafonnement de l'aide aux OMIT et d'autre part, par le maintien de l'aide aux immobilisations. Le contexte du resserrement financier public (gouvernemental et municipal) et du niveau de taxation élevé risque d'entraîner une baisse des ressources disponibles pour le transport en commun, et pour le transport collectif de façon plus générale. Ce manque de ressources risque d'avoir des conséquences aussi le réseau routier, rendant plus difficile l'ajout de ponts, d'autoroutes et de routes.

Il est difficile d'évaluer l'impact de ne rien faire et de laisser le transport en commun décroître. Montréal et sa région ont pu, jusqu'à maintenant, offrir des solutions intéressantes aux automobilistes. De ce fait, la congestion est en croissance mais ne bloque pas encore complètement les entrées sur l'île de Montréal et la région métropolitaine est dans une situation meilleure en comparaison avec Toronto et les villes américaines.

## 2.2 LES DÉFIS ET LES ENJEUX

Un certain nombre de défis ont des répercussions sur le transport des personnes. Ils rejoignent ceux qui ont déjà été définis récemment dans le plan de transport du ministère des Transports du Québec et par la Table des préfets et des maires. Les analyses effectuées à l'occasion du plan stratégique permettent d'en cibler certains, dont les suivants :

### Défi 1

*Améliorer la fluidité des déplacements des personnes.*

Le système de transport métropolitain des personnes devra répondre adéquatement à l'accroissement des besoins en déplacement des personnes qui augmenteront d'environ 147 000 d'ici l'année 2007, et de 260 000 d'ici 2016.

L'accroissement des besoins de déplacement des personnes dans la région métropolitaine crée une forte pression sur le réseau routier actuel. Cette tension s'exacerbe, aux heures de pointe, sur les vingt-deux ponts par lesquels convergent les déplacements. Cette tension est accrue par les besoins de transport des biens qui sont eux aussi en croissance.

La fluidité diminue au fur et à mesure que l'on approche de l'île de Montréal. Or, les voies centrales sur l'île de Montréal sont saturées et peuvent difficilement être élargies. Les villes du centre de l'île absorbent les coûts importants découlant de la densité des automobilistes.

Ces problèmes de congestion se traduisent par des pertes de temps considérables pour le déplacement des automobiles et des camions, et qui sont aussi aggravés par le déversement d'un trafic de transit sur le réseau local.

La congestion a aussi des effets importants sur le transport interurbain et sur l'accès des voyageurs au centre-ville.

Seuls les temps de parcours en transport en commun vers le centre-ville sont compétitifs à l'automobile. Seules des infrastructures telles que le métro, le train de banlieue ou les voies réservées permettent d'être une alternative attirante par rapport à l'automobile, dans la mesure où les correspondances sont limitées.

Toute incapacité d'améliorer la fluidité des déplacements des personnes risque de conduire à des niveaux de congestion qui augmenteront les pertes de temps et accroîtront les coûts des déplacements. Ces effets de la congestion affecteront le dynamisme économique et touristique de la région métropolitaine et en réduiront l'attrait, tout en diminuant la qualité de l'environnement et la qualité de vie des citoyens. Le transport des marchandises sera plus coûteux pour les entreprises de la région.

- **L'enjeu qui en découle est :**  
*Diminuer et régulariser le temps de parcours pour les personnes qui se déplacent, mais aussi pour les AOT.*

### Défi 2

*Desservir adéquatement les principaux pôles d'activités.*

Malgré une baisse relative depuis dix ans, trois quarts des emplois restent concentrés sur la CUM (72 %).

Les analyses menées ont permis de démontrer que la grande majorité des déplacements s'effectuent et continueront à s'effectuer, d'ici 2007, vers le centre-ville de Montréal.

Le centre-ville ne peut jouer un rôle efficace et bénéfique pour l'ensemble de la région, que si son accès est facilité pour les personnes qui s'y

rendent pour travailler, étudier, se distraire et accéder à des services ; l'accès doit être aussi facilité pour le transport des biens.

Cependant, de nouveaux pôles d'emplois se développent activement autour de Saint-Laurent, Anjou/Saint-Léonard, Laval et le centre de Longueuil (1 emploi sur 5 dans la région). Ils attirent des employés qui habitent de plus en plus loin. Leur desserte par transport en commun est souvent déficiente puisque les réseaux de transport sont organisés, surtout, pour desservir le centre-ville de Montréal, depuis les autres parties du territoire de la CUM.

Ces nouveaux pôles d'activités sont aussi plus difficiles à desservir. Ils sont situés souvent dans des parcs industriels et offrent le stationnement gratuitement. Ils sont coûteux à desservir par un service de transport en commun étant donné la faible densité d'occupation du sol. Les nouveaux aménagements favorisent grandement l'automobile et créent une pression sur le réseau routier déjà surchargé. Les AOT ont déjà fait certains efforts pour desservir ces nouveaux sites mais il faut poursuivre ces efforts pour trouver des solutions imaginatives et plus souples de services de transport en commun pour les nouveaux besoins : circuits modifiés des services actuels, minibus, taxis collectifs en sont des exemples.

- **L'enjeu correspondant à ce défi pourrait s'intituler :**  
*Offrir des services de transport collectif qui renforcent l'utilisation efficace des infrastructures du cœur de l'île de Montréal et qui répondent aux nouveaux besoins (Laval Centre et Longueuil Centre, Saint-Laurent et Anjou, Saint-Léonard).*

**Défi 3**

*Arrêter la décroissance du transport en commun, et en accroître l'usage.*

La part de marché du transport en commun est passée de 37 % (1982) à 25 % (1996). L'achalandage a baissé de 11 % en volume. Cette part risque de baisser à 23 % en 2007 si rien n'est fait.

Cette situation conduit à une sous-utilisation des systèmes de transport en commun et à un accroissement de leurs coûts par déplacement.

Ces résultats accroissent la pression sur le développement du réseau routier qui est techniquement à aménager sur l'île de Montréal et très coûteux.

Cette situation conduit à considérer les façons de modifier le comportement des personnes dans leurs déplacements (choix modal), mais aussi à la source, celui des fournisseurs de déplacement qui sont, par exemple, les employeurs, les réseaux d'éducation ou de la santé. Ces derniers fixent par leurs horaires et leurs politiques, les contraintes quant aux choix modaux et par conséquent, le niveau de congestion sur le réseau routier de la région.

Les décisions de disperser les emplois ou les résidences sur un territoire de plus en plus grand contribuent, quant à elles, à la décroissance du transport en commun.

- **L'enjeu correspondant à ce défi serait :**  
*Mettre en place les mesures et les projets qui arrêteront la décroissance et permettront une reprise du transport en commun, tout en tenant compte des moyens financiers actuels qui sont limités.*

**Défi 4**

*Améliorer l'efficacité et la flexibilité des systèmes de transport, l'intégration et la simplification des services de transport en commun.*

La région métropolitaine offre un réseau de transport collectif, riche et diversifié. Les trois

sociétés de transport ont harmonisé leur tarification et offrent des titres intégrés par l'intermédiaire de la carte métropolitaine de l'AMT. L'intégration tarifaire n'a cependant pas été étendue aux OMIT. Par ailleurs, les réseaux de transport souffrent d'un certain manque d'intégration et de coordination. L'harmonisation incomplète à l'extérieur des trois sociétés de transport tant du côté des services offerts que des titres et des tarifs, contribue à freiner l'usage du transport en commun.

L'utilisation optimale des réseaux de transport, passe par des correspondances efficaces entre les divers modes de transport : autobus, métro, train, auto. Les réseaux doivent limiter le nombre de correspondances et faciliter le transfert de l'auto vers des liaisons efficaces de transport en commun. La gestion de la circulation devrait être mieux intégrée avec la gestion du transport collectif.

À titre d'exemple, la mise en place de voies réservées, de parcs de stationnement incitatif et de mesures préférentielles incitera à quitter la voiture au profit de l'usage du transport collectif, pour certaines destinations reliées au travail et aux études.

Par ailleurs, pour améliorer les raccordements, il convient de mieux harmoniser les politiques tarifaires, les titres et les tarifs. Les systèmes d'information et des circuits mieux intégrés contribuent aussi au développement du transport en commun.

L'intégration des services offerts par une société de transport sur un territoire à ceux offerts par une autre société de transport sur un autre territoire se heurte à des difficultés techniques, financières et administratives, tout comme à un manque de flexibilité des conventions collectives.

- **L'enjeu qui y correspond est :**  
***Intégrer les systèmes de transport à l'échelle métropolitaine pour en faciliter l'utilisation pour les citoyens et les***

***rendre plus attrayants et plus performants.***

#### Défi 5

*Maintenir les ressources financières existantes, générer des économies, et en trouver de nouvelles.*

La réduction du financement public entraîne des révisions des priorités budgétaires des différents paliers de gouvernement et des sociétés. Un des défis est de favoriser les modes de transport collectif, particulièrement le transport en commun, moins coûteux que l'usage de l'automobile, d'en revoir le financement et de générer de nouvelles sources de revenus.

Le premier problème qui surgit, pour ce faire, est la vétusté des réseaux et des systèmes de transport, tant routiers que les infrastructures de transport en commun, particulièrement le métro.

La qualité, la fiabilité et la sécurité des services ainsi que le contrôle de la hausse des coûts d'entretien dépendent des efforts qui seront consentis à la réfection et à l'amélioration du patrimoine existant.

Cette nécessité se trouve confrontée aux pressions et aux besoins qui s'exercent sur le développement de tronçons de route ou de nouvelles lignes de transport en commun.

La planification multimodale et intégrée des choix routiers et de transport en commun, privilégiant l'accroissement de l'usage du transport en commun, rejoint le défi de trouver des façons plus économiques de répondre aux besoins de déplacement.

Cependant, cet ensemble de choix incite à réfléchir aux nouvelles façons de les financer, dans un contexte où les budgets actuellement consacrés sont inférieurs aux besoins; de plus, les solutions sont limitées par les restrictions

budgétaires gouvernementales et l'effort fiscal possible des contribuables.

Le choix de solutions devrait faire en sorte que la diminution des contributions publiques au transport en commun ne se traduise pas par des hausses importantes de tarifs, qui contribueraient à diminuer l'achalandage du transport en commun et les services offerts.

Différents pays ont innové en adoptant des mesures suscitant la participation des entreprises au financement des transports (exemple : remboursement d'une partie du coût du titre de transport en commun), ou la participation du bénéficiaire indirect qu'est l'automobiliste (exemple : taxe sur l'essence).

La recherche d'un certain équilibre pourrait être poursuivie entre ce que paient les clients-usagers et les clients contribuables, notamment, par des systèmes de tarification différenciés et cohérents pour les clients ; équilibre à trouver aussi entre les bénéficiaires directs et indirects.

Dans le contexte actuel, l'illustration des coûts réels des services utilisés permettrait de faciliter les choix en matière de transport.

• **L'enjeu correspondant est :**

***Obtenir pour les services de transport en commun la part qui est nécessaire à l'atteinte des objectifs du plan stratégique, à partir des ressources disponibles, en générant des économies importantes qui soulagent le fardeau des villes, et en créant des ressources additionnelles en provenance des bénéficiaires indirects (automobilistes).***

**Défi 6**

*Renforcer la concertation à l'échelle métropolitaine en matière de transport des personnes.*

Dans la région métropolitaine de Montréal, 135 organismes publics se partagent les interventions, à différents niveaux, en matière de transport des personnes

Les efforts et les propositions d'actions ne pourront être efficaces sans une convergence des choix et des actions des partenaires concernés, que ce soit la future Commission de la Métropole, les ministères concernés, les sociétés de transport, les OMIT, les municipalités, les MRC, les CRD, les entreprises et les institutions. Il s'agit de consolider les efforts de chacun et de créer une forte solidarité et une cohérence qui reposent, entre autres, sur le souci d'offrir de meilleurs services de transport à la région (entreprises et citoyens), aux meilleurs coûts possibles. Les actions concertées sont une condition du développement de la région métropolitaine.

- **L'enjeu correspondant à ce défi est : *Décider, sur une base métropolitaine, des orientations en matière de transport des personnes et en renforcer les actions et opérations à caractère métropolitain.***

**Défi 7**

*Planifier, de façon intégrée, à l'échelle métropolitaine l'aménagement du territoire et les transports, afin de réduire les besoins en déplacement de même que les conséquences sur l'environnement et la consommation énergétique.*

Ce défi découle des résultats d'actions qui, au cours des dernières années, ont conduit à :

- la localisation des activités sur un territoire de plus en plus vaste, d'où des distances accrues à parcourir ;
- des déplacements en voiture rendus indispensables pour cette nouvelle population urbaine ;

- l'appauvrissement des noyaux urbanisés ;
  - la qualité de vie dans les banlieues de plus en plus éloignées, mais qui peut être compromise par une congestion accrue et des temps de déplacement de plus en plus longs;
  - des systèmes de transport incapables de supporter, à des coûts raisonnables, les déplacements des marchandises autant que ceux des personnes. Ils n'ont pas, en général, été planifiés pour faire face à cette distribution;
  - des pressions des citoyens, des promoteurs immobiliers et des entreprises pour obtenir des services, notamment en matière de transport en commun et en routes;
  - la dispersion des efforts économiques, avec comme effet final une moins grande compétitivité de l'agglomération montréalaise.
- **L'enjeu qui y correspond consiste à : *Mettre en place les mécanismes de décision pour planifier, de façon intégrée, les systèmes de transport et les choix de développement, afin de consolider les noyaux urbanisés déjà pourvus d'infrastructures; ceci en concertation avec la future Commission de développement de la Métropole pour contribuer à la prospérité de la région métropolitaine.***

Cet ensemble d'enjeux et de défis guide les choix de l'AMT dans le cadre du présent projet de plan stratégique.

## CHAPITRE 3

### UNE VISION, DES PRIORITÉS STRATÉGIQUES ET DES OBJECTIFS

L'analyse du contexte, des défis et des enjeux identifiés permettent de cerner une vision des services de transport des personnes en l'an 2007 dans la région métropolitaine, supportée par des choix de priorités stratégiques et d'objectifs opérationnels. Cet avenir souhaitable s'ajoute à la vision métropolitaine, économique, sociale, culturelle et environnementale, qui positionnera notre métropole dans le réseau international des métropoles performantes.

#### 3.1 UNE VISION POUR L'AN 2007

##### Vision 2007

*Des services de transport de personnes ajustés aux besoins des clients, efficaces, intégrés, attrayants, économiques, équitables et accessibles.*

*Un réseau métropolitain, évolutif, moderne, multimodal de transport, favorisant l'usage des modes de transport en commun, pour supporter et stimuler le développement de la région métropolitaine de Montréal.*

La réalisation de cette « vision » dépend des moyens qui seront consacrés à l'atteindre et aussi, des résultats obtenus par les interventions du plan stratégique.

#### 3.2 DES RÉSULTATS SOUHAITABLES EN L'AN 2007

L'Association des transports du Canada a tenté d'élaborer une vision générale du transport en commun en 2023 et de l'environnement qui sera le sien. Sur le même modèle et dans le cadre du plan stratégique, l'AMT base ses choix sur une vision « idéale » de l'environnement et du transport en commun en 2007.

Cette vision est tributaire d'un ensemble de décisions cohérentes parmi les partenaires responsables de la planification du territoire, des infrastructures de transports et des exploitants.

À cette fin, un certain nombre de résultats auront été atteints en 2007 :

- **l'agglomération métropolitaine mont-réalaise se sera dotée de priorités**, en matière de développement économique et culturel, d'aménagement du territoire, de préservation environnementale et de qualité de vie. Ces priorités, et les interventions en découlant, assureront à la métropole une place incontournable dans le réseau des régions métropolitaines prospères ;
- **les noyaux urbanisés se seront développés et consolidés grâce à des choix d'aménagement plus compacts**. Ils permettront un choix plus varié et mieux équilibré de services de transport accessibles, modernes, efficaces et abordables pour les personnes et les marchandises. Ils faciliteront les déplacements des cyclistes et des piétons ;
- **la part du marché des déplacements par transport en commun se sera stabilisée; le nombre des utilisateurs du transport en commun aura augmenté et le pourcentage d'automobiles circulant sans passager aura diminué**. Les parcs de stationnement incitatif dans les centres urbanisés auront décru au profit des espaces verts; aucun nouveau pont n'aura été nécessaire;
- **le développement du transport collectif sera assuré**, sous toutes ses formes, grâce d'une part, aux services axés sur les besoins des clientèles tels que la diminution de la durée des déplacements en heure de pointe, la ponctualité des transporteurs, des voies réservées, en rive, ou en site propre, dédiées au transport en commun, et d'autre part, à

une stratégie de stationnement mise en application à l'échelle métropolitaine, aux services automatisés, aux formules de covoiturage, etc. ;

- **le système de transport métropolitain sera performant** grâce à la planification intégrée et modernisée des infrastructures et des services de transport, à la desserte efficace du centre-ville et des pôles prioritaires d'activités ainsi qu'une politique d'intégration tarifaire assurant l'accès facile et efficace à tous les réseaux de transport en commun. Des systèmes métropolitains d'information aux usagers et de gestion des données de transport pour les organismes de transport assureront le support efficace et nécessaire au réseau de transport qui aura été instauré;
- les infrastructures et les services de transport en commun seront **financés adéquatement à partir de sources de recettes et d'économies prévisibles, stables et durables.**

### 3.3 LES TROIS PRIORITÉS STRATÉGIQUES

Dans le cadre du plan stratégique, l'AMT définit trois priorités stratégiques qui découlent de l'analyse effectuée et sont guidées par la « vision 2007 ».

#### Priorité 1

*Favoriser fermement l'utilisation du transport collectif, principalement le transport en commun, en concertation avec les partenaires impliqués.*

#### POURQUOI ?

- Une plus grande utilisation du transport en commun contribue efficacement à diminuer la congestion croissante dans les axes métropolitains et sur les ponts. En conséquence, elle diminue les pressions de la circulation accrue sur le réseau routier local de l'île de Montréal. Or, cette congestion s'amplifiera avec l'ajout des 147 000 déplacements, tous modes, prévus d'ici 2007, en période de pointe du matin.
- Les solutions de type transport en commun sont moins coûteuses pour la collectivité que les solutions routières. La récente étude du professeur Marc Gaudry, réalisée pour le MTQ, indique que le coût du transport en commun correspond à 12,9 % du coût total du transport des personnes, pour déplacer 25 % des personnes en pointe du matin et 19 % en 24 heures.
- Les services de transport en commun sont un service public nécessaire pour une partie de la population qui n'a pas d'autres façons de se déplacer; or, la décroissance qu'ils subissent depuis 1982 (-11 % d'utilisateurs, part de marché passant de 38 % en 1982 à 25 % en 1996) les rend de plus en plus coûteux. Les actifs qui supportent ces services (infrastructures et matériel roulant) sont sous-utilisés. Cette situation s'aggravera, compte tenu des baisses d'achalandage prévues d'ici 2007 (part de marché : 23 %), si rien n'est fait. Une augmentation de la clientèle du transport en commun permettrait d'offrir de meilleurs services à la population.
- Des services du transport collectif bien organisés, et planifiés de façon intégrée avec le réseau routier, renforcent la desserte et le développement des noyaux urbanisés. Ils facilitent l'accès au centre-ville de Montréal et aux nouveaux pôles d'emplois. Les solutions « autoroutières » encouragent la localisation des activités le long des axes développés et les éloignent des lieux déjà urbanisés.
- Toute intervention qui réussit à accroître les déplacements sur une base collective (métro, autobus, train de banlieue, taxis

collectifs, covoiturage, etc.) a des impacts immédiats et directs sur le niveau de pollution, la qualité de vie, la protection de l'environnement, la préservation énergétique, etc. Ces interventions prennent toute leur importance dans un contexte où l'ajout de près de 300 000 automobiles est prévu d'ici 2007.

- Des services de transport collectif bien organisés, efficaces et attrayants ont des impacts économiques importants :
  - sur le maintien du patrimoine et l'optimisation des réseaux et systèmes de transport existants;
  - sur le développement économique de la région grâce aux solutions efficaces qu'ils apportent aux problèmes de circulation, en accroissant la fluidité du transport des personnes et des marchandises;
  - sur la desserte, efficace, harmonieuse et relativement peu coûteuse des pôles d'emplois, d'études et de services;
  - sur la création d'emplois et de la richesse générée par l'industrie du transport collectif et par les incidences fiscales municipales importantes générées par les activités se concentrant autour des terminus et des stations.

proximité des lignes d'autobus express et des stations des lignes de train de banlieue et de métro est largement insuffisant.

- La diminution des correspondances a un impact positif sur l'utilisation du transport en commun.
- Des systèmes de transport des personnes, intégrés et complémentaires, diminuent les temps de déplacement pour les utilisateurs et contribuent aussi à rendre le transport en commun concurrentiel par rapport à l'automobile.
- Une politique tarifaire métropolitaine intégrée est un puissant stimulant pour rendre le transport en commun attrayant et économique pour les utilisateurs.
- Une intégration des titres de transport coïncidant avec l'harmonisation et la complémentarité des réseaux de transport et des transferts effectués par les utilisateurs, favorise l'accroissement de l'usage du transport collectif, et du transport en commun en particulier.
- Des services coordonnés et métropolitains d'information aux usagers et de gestion des réseaux sont indispensables aux utilisateurs actuels et potentiels des services de transport en commun.
- Pour les personnes handicapées, l'amélioration du service d'un territoire à l'autre contribuerait à faciliter les déplacements de ces utilisateurs du transport en commun.

### Priorité 2

*Faciliter la complémentarité des systèmes de transport des personnes et l'intégration simplifiée des services de transport en commun, pour les usagers.*

#### POURQUOI ?

- Les systèmes de transport complémentaires auto-transport en commun facilitent le transfert modal et diminuent le nombre d'automobiles sur les axes routiers et autoroutiers. À ce titre, le nombre de places des parcs de stationnement incitatif à

### Priorité 3

*Assurer un financement suffisant, efficace, durable et équitable du transport en commun, qui s'appuie moins sur la taxation foncière.*

## POURQUOI ?

- Le transport en commun se veut un choix budgétaire « économique » et efficace pour contribuer à résoudre les problèmes de déplacements définis.
- L'optimisation de l'utilisation des réseaux et systèmes du transport collectif, donc des dépenses et investissements actuels, est une solution à privilégier compte tenu des actifs disponibles.
- Les mesures et actions métropolitaines qui sont proposées permettront un transfert direct, efficient et économique de l'auto vers un choix modal de type « transport collectif ».
- L'état de désuétude des infrastructures de transport en commun, particulièrement le métro et son matériel roulant qui franchiront, d'ici dix ans, la limite de leur durée de vie, justifie des investissements prioritaires majeurs. Ces renouvellements, en plus d'améliorer les services, réduisent les coûts d'exploitation.
- Le coût marginal actuel d'un déplacement métropolitain par transport en commun est inférieur au coût marginal de transport par l'automobile.

*Accroître résolument le nombre de déplacements en transport en commun et en maintenir la part de marché.*

L'objectif visé est de ramener les déplacements par transport en commun à 397 000 (niveau 1982), soit 28 % du total des déplacements prévus en 2007, par des actions vigoureuses agissant sur la demande de déplacement des « clients » et sur les choix de desserte des pôles d'activités.

Cet objectif signifie que le transport en commun doit attirer 51 000 clients additionnels en période de pointe du matin sur les 147 000 nouveaux déplacements motorisés qui s'ajouteront sur le réseau routier de la région de 1993 à 2007. De plus, diverses mesures devront favoriser le covoiturage. En 1993, 20 % des déplacements étaient effectués à titre de passager en automobile. Une augmentation à 23 % signifierait 32 000 nouveaux passagers dans les automobiles par rapport à la situation de 1993, réduisant d'autant l'augmentation du nombre d'automobiles.

Le tableau 3.1 présente les propositions de l'AMT concernant des cibles d'achalandage de transport en commun à atteindre par axe de déplacement métropolitain, d'ici 2007, en période de pointe du matin principalement.

## 3.4 LES OBJECTIFS PROPOSÉS

Pour parvenir à concrétiser la vision proposée et les priorités stratégiques, six objectifs guideront les actions à mener dans le temps (à court, moyen et long terme)<sup>1</sup>.

### Objectif 1

<sup>1</sup> Court terme = 1 à 3 ans  
Moyen terme = 4 à 5 ans  
Long terme = 5 ans et plus

**Tableau 3.1 Objectifs cibles d'accroissement des parts modales, en période de pointe du matin, de 1993 à 2007**

	1993		2007	
	Part modale Tc/(Auto+Tc)	Déplacements Tc	Part modale Tc/(Auto+Tc)	Déplacements Tc
<b>CUM</b>	<b>38%</b>	<b>265 900</b>	<b>38%</b>	<b>278 200</b>
local	39%	200 500	39%	204 400
métropolitain - axes prioritaires	35%	45 000	39%	53 000
métropolitain - axes non prioritaires	29%	20 400	29%	20 800
<b>RIVE-SUD CENTRE</b>	<b>27%</b>	<b>38 200</b>	<b>29%</b>	<b>43 800</b>
local	15%	10 300	15%	11 800
métropolitain - axes prioritaires	46%	26 500	55%	30 500
métropolitain - axes non prioritaires	8%	1 400	8%	1 500
<b>LAVAL</b>	<b>17%</b>	<b>21 200</b>	<b>21%</b>	<b>30 200</b>
local	13%	6 200	13%	7 400
métropolitain - axes prioritaires	22%	14 400	31%	22 200
métropolitain - axes non prioritaires	4%	600	4%	600
<b>RIVE-NORD</b>	<b>5%</b>	<b>8 300</b>	<b>9%</b>	<b>19 200</b>
local	2%	1 200	2%	1 600
métropolitain - axes prioritaires	11%	6 500	20%	16 500
métropolitain - axes non prioritaires	4%	700	4%	1 100
<b>RIVE-SUD</b>	<b>8%</b>	<b>11 900</b>	<b>14%</b>	<b>25 200</b>
local	1%	600	1%	700
métropolitain - axes prioritaires	17%	10 100	30%	22 800
métropolitain - axes non prioritaires	5%	1 200	5%	1 700
<b>TOTAL</b>	<b>27%</b>	<b>345 500</b>	<b>28%</b>	<b>396 600</b>

Source: MTQ/STCUM (1993). Enquête O-D 1993.

Les interventions choisies permettront de soutenir la croissance des dernières années de certains CIT. Sur la Rive-Nord, la part modale du transport en commun pour les déplacements métropolitains pourra ainsi atteindre 20 % en 2007, alors que celle des territoires des OMIT de la Rive-Sud sera de 30 %. La différence s'explique par le fait que les OMIT de la Rive-Sud ont une clientèle plus orientée vers le centre-ville, alors que la clientèle de la Rive-Nord est plus diffuse.

Pour le territoire de Laval, la part modale de transport en commun pour les déplacements métropolitains augmentera de 22 % (1993) à 31 % en 2007.

Sur le territoire de la STRSM, cette part modale passera de 46 % (1993) à 55 %, en 2007. La différence entre la STL et la STRSM s'explique également par la desserte du centre-ville.

Tout accroissement hors pointe est un gain net, le coût marginal additionnel étant non significatif.

Ces objectifs s'appuient sur les performances actuelles des AOT, les marchés qu'elles desservent (CUM Centre-ville, CUM Centre, banlieue ou couronnes), le potentiel d'accroissement en regard des déplacements prévus et les segments de marché correspondant aux clients potentiels.

**Ces objectifs d'accroissement visent surtout les déplacements métropolitains, assumés par les automobilistes.**

Parallèlement, l'objectif est de maintenir la part modale et d'augmenter le nombre de déplacements locaux. Les améliorations apportées sur le réseau métropolitain auraient des effets bénéfiques sur le réseau local dont la responsabilité est celle des AOT.

Les mesures choisies pour accroître les déplacements métropolitains auront une influence positive sur les déplacements de nature locale.

**Globalement, l'atteinte de ces cibles permettra d'augmenter l'achalandage total du transport en commun de 11,6 % et d'avoir une part modale de 28 % en 2007, comparativement à environ 27 % en 1993 et 25 % en 1996. En pointe du matin, l'achalandage augmenterait ainsi d'environ 51 000 déplacements en transport en commun et d'environ 32 000 en covoiturage.**

- Les indicateurs de mesure seront :
  - les résultats annuels d'achalandage.

Objectif 2
<p><i>Développer les services de transport collectif selon un nombre limité d'axes prioritaires de déplacements métropolitains.</i></p> <p><i>Assurer des services de transport collectif intégrés, complémentaires et efficaces découlant des déplacements prévus d'ici l'an 2007 (demande) dans ces axes.</i></p>

Il s'agit d'intervenir dans chacun de ces axes, en optimisant les infrastructures de transport en commun et les emprises routières déjà existantes, par le choix de mesures fortement incitatives et moins coûteuses à court terme, par exemple : parcs de stationnement incitatif, voies réservées, révision des services offerts, de leur

complémentarité et de leur intégration, afin de hausser l'achalandage du transport collectif dans les axes retenus et de réduire la congestion, en renforçant les noyaux urbanisés du centre de l'agglomération et les sous-pôles régionaux de Laval et de Longueuil.

- Les indicateurs de mesure seront être :
  - la réalisation des projets selon les échéanciers prévus ;
  - le taux d'utilisation des services implantés ;
  - les temps de déplacement ;
  - le taux de satisfaction de la clientèle.

À moyen et à long terme, dans chacun de ces axes, il sera possible d'offrir un réseau métropolitain modernisé et structuré, à la condition que le niveau atteint par l'achalandage du transport collectif le permette. Malgré les efforts déjà réalisés par les AOT depuis quelques années, leurs coûts unitaires d'exploitation devraient continuer à diminuer de façon importante pour assurer une meilleure compétitivité et accessibilité de ces modes (réseau des lignes de train de banlieue - autobus en site propre - métro prolongé etc.).

Objectif 3
<p><i>Soutenir la compétitivité d'ensemble des services offerts de transport collectif comme moyen alternatif efficace, pour les utilisateurs, à l'usage de la voiture.</i></p>

Il s'agit de mettre en place un ensemble de moyens visant à améliorer la quantité et la qualité des services offerts. Plusieurs AOT ont déjà fait des efforts importants dans ce sens.

Il peut s'agir, par exemple, de poursuivre le développement de systèmes d'information de gestion permettant une planification et une exploitation optimale des services offerts, des campagnes actives de promotion vantant les attraits du transport commun par rapport à l'automobile, etc.

La poursuite d'actions sur la demande, supportées par des programmes de marketing efficaces sur les produits, les prix, la distribution (promotion et vente) et les services à la clientèle, pourront contribuer à atteindre cet objectif.

Des politiques et des interventions permettant la complémentarité des modes, des circuits, et l'intégration métropolitaine des tarifs et des titres assureront progressivement un meilleur rendement global et de meilleurs services pour les utilisateurs.

- **Les indicateurs de mesure seront :**
  - **Le taux de satisfaction des utilisateurs;**
  - **l'accroissement de l'achalandage;**
  - **l'optimisation des infrastructures;**
  - **la vitesse commerciale des autobus;**
  - **le nombre d'usagers par heure de service d'autobus, de métro et de train.**

#### Objectif 4

*Maintenir le patrimoine.*

L'AMT introduira des plans de remplacement et trouvera avec ses partenaires des ressources pour renouveler, de façon systématique, les éléments reliés aux infrastructures physiques et au matériel roulant désuets de transport en commun.

Même si cet objectif vise le remplacement d'actifs qui ne relèvent pas directement de sa juridiction pour la plupart d'entre eux, il s'agit d'un objectif qui est incontournable, compte tenu de l'évaluation faite du degré de désuétude, et du lien indissociable avec la qualité et la fiabilité des services offerts.

- **Les indicateurs de mesure seront :**

- **le degré de réalisation annuelle des plans de remplacement;**
- **le taux de satisfaction de la clientèle;**
- **les économies annuelles générées en frais d'exploitation.**

#### Objectif 5

*Trouver les ressources nécessaires pour réaliser les choix du plan stratégique.*

Les choix du plan stratégique se réaliseront seulement dans la mesure où, d'une part on trouvera les ressources requises pour le supporter et, d'autre part, on atteindra un niveau d'efficacité dans les services offerts qui se comparera à des réseaux similaires.

- **Les indicateurs de mesure seront :**
  - **la priorité budgétaire accordée chaque année au transport en commun par le gouvernement du Québec et les municipalités;**
  - **le niveau de ressources dédiées annuellement à la réalisation des mesures et actions du plan stratégique;**
  - **le coût annuel par usager-km des services offerts.**

#### Objectif 6

*Assurer l'efficacité et l'efficience de l'AMT actuelle, ou dont le rôle aura été modifié, et des services qu'elle offre.*

Le soutien à la réalisation du plan stratégique à l'échelle métropolitaine, passe par une organisation capable d'élaborer et de mettre en application les solutions métropolitaines retenues, avec une approche centrée sur le renforcement des solidarités entre les partenaires et sur les changements à adopter quant aux façons de faire.

Plusieurs des actions choisies reposent sur la concertation et la coordination nécessaire entre l'AMT et les AOT.

L'efficacité de l'AMT dans ses rôles d'animation, de promotion, de concertation ou de coordination, selon les cas, est un facteur clé de la réussite de la mise en place progressive et évolutive du plan stratégique, en collaboration avec ses partenaires.

Par ailleurs, l'AMT est responsable d'un certain nombre de plans d'action correspondant aux activités sur lesquelles elle exerce une autorité directe.

• **Les indicateurs de mesure seront :**

**Dans les fonctions générales :**

- **le degré de réalisation atteint annuellement par les actions du plan stratégique;**
- **le taux de satisfaction des usagers métropolitains;**
- **le taux de satisfaction des partenaires;**
- **le degré de priorisation accordé au transport collectif, particulièrement au transport en commun, par tous les partenaires, notamment au niveau des choix budgétaires;**
- **volume de déplacements annuels des AOT.**

**Dans les fonctions plus spécifiques :**

- **le taux de satisfaction des utilisateurs des équipements métropolitains;**
- **les dépenses per capita d'équipements métropolitains;**
- **les dépenses par déplacement par train;**
- **les revenus par déplacement des usagers du train.**

**CONCLUSION :**

Cette vision, ces priorités stratégiques et ces objectifs se traduisent en interventions à court, à moyen et à long terme<sup>2</sup>, mesurables à l'aide d'indicateurs que les plans d'action annuels mesureront.

---

<sup>2</sup> Court terme = 1 à 3 ans  
Moyen terme = 4 à 5 ans  
Long terme = 5 ans et plus



## CHAPITRE 4

### LES INTERVENTIONS GÉNÉRALES

Le présent chapitre présente les interventions générales choisies pour atteindre les objectifs et cibles d'achalandage. Ces mesures impliquent une participation de l'ensemble des Autorités organisatrices de transport, des municipalités et de l'AMT. Ces stratégies sont un support important à toute amélioration de l'offre de service présentée au chapitre suivant. Plusieurs d'entre elles ont déjà été implantées ou amorcées par les AOT. Elles devraient être poursuivies dans le contexte d'une approche métropolitaine. Les actions en découlant sont situées dans un horizon de court, moyen et long terme.<sup>1</sup>

#### 4.1 LES RÔLES DE L'AMT

La Loi définit la mission de l'AMT à l'effet qu'elle doit soutenir, développer, coordonner et promouvoir le transport collectif, améliorer les services des lignes de train de banlieue et en assumer le développement, favoriser l'intégration des services entre les différents modes de transport et augmenter l'efficacité des corridors routiers.

**La Loi confère également à l'AMT des pouvoirs de :**

- **promotion** de l'utilisation de tout transport collectif (art. 35.10);
- **soutien** aux usagers des services de transport de personnes et à ceux qui les organisent (art. 35.9);
- **coordination** des services de transport en commun par autobus des AOT et ceux du réseau de métro et de ses réseaux de transport métropolitain par autobus et train de banlieue (art. 35.3). L'AMT peut demander aux AOT d'ajuster les horaires, modifier un parcours ou assurer des services de correspondance;
- **exploitation** d'une entreprise de transport en commun par autobus (art. 35.1) et compétence exclusive sur l'exploitation des lignes de train de banlieue (art. 22) et responsabilités spécifiques concernant les équipements métropolitains;
- **établissement** de titres de transport métropolitain pour l'utilisation de services fournis par plus d'une AOT et en fixer les tarifs (art. 35.4);

- **agrément** des types d'équipement de perception utilisés par les AOT (art.35-6).

Les interventions du plan stratégique relèvent pour certaines, strictement des AOT, parfois strictement de l'AMT, et dans un grand nombre de cas requièrent la concertation et/ou la coordination entre l'AMT et les AOT ainsi que celles des autres partenaires.

**L'AMT a choisi de renforcer l'approche de concertation, d'animation, de travail en collaboration, de « faire-faire », de coordination, et d'arbitrage s'il y a lieu, qui a été la sienne depuis sa création, dans le cadre des interventions du plan stratégique.**

#### 4.2 LE TERRITOIRE DE L'AMT

La Loi sur l'Agence métropolitaine de transport définit les limites du territoire de l'AMT. Le territoire de l'AMT se compose de 94 municipalités et de la réserve indienne de Kahnawake. Il correspond au territoire de la région métropolitaine de recensement (RMR) de 1996, ajusté à celui du Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun, qui existe depuis 1992.

Un certain nombre de demandes de modifications du territoire ont été reçues au cours de l'année 1996.

**L'AMT retient pour son plan stratégique son territoire actuel, pour les raisons suivantes :**

- le territoire actuel correspond à la presque totalité des déplacements examinés dans le cadre du plan stratégique (RMR);
- en 1999, le Ministre évaluera l'application de la Loi sur l'AMT, en indiquant les modifications qui devront faire l'objet d'un projet de loi y donnant suite (art. 172) ;
- d'ici 1999, le territoire des AOT pourrait être modifié suite aux décisions découlant du projet d'intégration des modes, proposé par le MTQ ;
- ces décisions pourraient avoir pour effet d'amener des changements au territoire de l'AMT ;
- le territoire pourrait aussi être appelé à se modifier selon les décisions qui découleront de la future Commission de développement de la Métropole.

#### 4.3 LES INTERVENTIONS GÉNÉRALES CONCERNANT LA GESTION DE LA DEMANDE

**La gestion de la demande** est un domaine d'intervention privilégié par le plan stratégique. L'AMT agit dans ce domaine avec ses partenaires de transport, les employeurs, les municipalités et les ministères. L'AMT, à l'instar de ce qui se fait déjà dans certaines AOT, entend promouvoir les stratégies et actions qui permettent de comprendre mieux les besoins des clients, de segmenter les marchés, de moduler la tarification, d'agir sur les services offerts et l'offre, d'influencer « l'image » du transport en commun, etc., pour rendre le transport collectif désirables et modifier le comportement de déplacement des personnes.

##### 4.3.1 Une stratégie d'amélioration des services à la clientèle

**Rapidité, ponctualité, fiabilité, propreté, confort, information, communication, courtoisie et sécurité : ces caractéristiques de base sont essentielles pour rendre les services de transport en commun attrayants, rehausser leur image, et représenter une alternative valable à l'automobile.**

Certaines AOT ont fait des efforts considérables afin de connaître leur clientèle et leur marché, et ont pu développer des stratégies en fonction de leurs attentes. Les résultats sont généralement très positifs.

Afin d'améliorer les services existants et de mettre au point de nouveaux services, l'ensemble des AOT seront invitées à développer une connaissance des marchés, et des stratégies de services différenciées par segment de marché et par période de la journée ou de la semaine.

L'AMT les supportera via les études de marché et appliquera les principes aux services qu'elle exploite directement.

Ces interventions sont de la responsabilité des AOT. L'AMT agira comme coordonnateur afin de définir des mesures d'indicateurs de performance qui s'appliqueront à l'ensemble de la région et être à la disposition des AOT en fonction de leurs besoins. En outre, l'AMT développera des normes pour améliorer le confort des autobus sur les axes métropolitains.

##### 4.3.2 Les stratégies sollicitant la participation des employeurs

Il s'agit de quatre moyens complémentaires dont la mise en oeuvre contribuera, de manière significative, à augmenter l'achalandage. En outre, ces moyens concourront à réduire les coûts de transport des employés concernés.

##### • L'aide financière des employeurs

Ce moyen s'inscrit dans l'ensemble des programmes de gestion de la demande. Centrés généralement sur les grandes entreprises, ces programmes définissent des mesures incitatives destinées aux employés dans le but de favoriser d'autres modes que l'automobile, qu'il s'agisse du transport en commun, du covoiturage ou de la bicyclette. Ces programmes prennent habituellement la forme d'aide financière accordée aux

employés (allocation au transport, financement total ou partiel des coûts de transport en commun, etc.). Aux États-Unis, les organismes de transport et les *Transportation Management Associations* participent au lancement et à l'administration de ces programmes. De tels programmes pourraient être obligatoires. Un sondage sera organisé auprès des employeurs en 1997, par l'intermédiaire des chambres de commerce, afin d'évaluer les possibilités d'intervention des employeurs.

- **Des mesures fiscales en faveur des employeurs et des employés**

Il s'agit d'un moyen complémentaire à l'aide financière des employeurs par lequel le gouvernement accepterait d'adopter des mesures fiscales en faveur des employeurs et des employés. Par exemple, les employeurs seraient autorisés à déduire leurs dépenses s'ils financent, en tout ou en partie, les laissez-passer du transport en commun utilisés par leurs employés comme, la carte métropolitaine. Le taux de déduction de ces dépenses devrait être incitatif. Ces mesures seront analysées par l'AMT en 1998 pour faire l'objet de propositions, s'il y a lieu, après avoir bien mesuré leurs répercussions.

- **La gestion et la tarification du parc de stationnement**

Par sa loi (article 69.3), l'AMT peut recevoir « le produit d'une taxe annuelle sur les parcs de stationnement non résidentiels hors rue situés sur son territoire pour financer ses activités ». Cette mesure qui favorise le transfert modal n'a pas été mise en opération en 1996 et en 1997. Elle pourrait être utilisée pour contribuer à la réalisation des activités du plan stratégique de l'AMT. Il en est de même pour la tarification progressive des parcs de stationnement incitatif. En 1998, l'AMT examinera la faisabilité de l'application de ces mesures.

- **La gestion des heures variables de travail, de services et de cours**

Le plan stratégique comporte une démarche, à court terme, de **concertation avec les partenaires** employeurs et des services publics, concernant les mesures à prendre qui peuvent influencer sur la dimension temporelle de la demande : étalement de la demande hors des périodes de pointe par des politiques sur les horaires concernant l'emploi, les études ou les services de santé, par exemple, promotion interne aux organismes.

Des démarches seront conduites auprès des principaux employeurs et prestataires de services, d'horaires variables afin de favoriser les déplacements durant les périodes hors pointe. Par exemple : décalage d'une demi-heure à une heure du début des cours des collèges et des universités, avec heures de pointe graduées. Ces mesures permettent d'une part, de limiter la congestion, d'autre part, d'utiliser la capacité du transport collectif en dehors des heures de pointe. Elles peuvent contribuer aussi à des économies importantes dans les institutions qui retiennent ces mesures.

Ces questions ont été abordées avec des représentants des employeurs et des réseaux lors du récent « Atelier de réflexion » organisé par l'AMT. Des démarches concrètes seront mises de l'avant par l'AMT en concertation avec ses partenaires des AOT.

#### **4.3.3 Une stratégie d'intégration et de simplification des services et des modes**

La région métropolitaine est dotée de 3 OPT, 18 OMIT et de l'AMT qui planifient et coordonnent le réseau métropolitain, tout en gérant les lignes de train de banlieue. À l'extérieur de la CUM, les réseaux de transport en commun ont été développés en fonction d'une desserte vers le centre-ville et de certaines contraintes liées au territoire de chacune des AOT. L'efficacité des

réseaux doit être améliorée, que ce soit au niveau d'un meilleur service à la clientèle ou en augmentant la productivité de certaines AOT. Par ailleurs, les CIT ont des coûts d'exploitation beaucoup plus bas que les sociétés de transport. Ils peuvent aussi ajuster l'offre à la demande de façon très rapide. Ils sont en croissance.

Beaucoup d'améliorations sont possibles en intégrant les services de transport en commun, en partageant certains services de soutien. À terme, la fusion de certains services de transport peut être envisagée, si elle représente des économies importantes et une amélioration des services offerts, tout en stimulant l'accroissement de l'usage du transport collectif. La responsabilisation locale, engendrée par la Loi sur les CIT en 1984, a permis le développement rapide du transport en commun dans ces régions à des coûts très bas. Il est souhaitable de continuer à harmoniser les services entre les OMIT et les sociétés de transport. Ainsi, tel que lui permet sa loi, l'AMT met de l'avant une stratégie visant à intégrer les services, les tarifs et les titres de transport.

- **La coordination et l'intégration sont les mots clés du plan stratégique**

La coordination et l'intégration sont des enjeux d'envergure et s'avèrent efficaces pour améliorer les services offerts pour les déplacements métropolitains et optimiser l'efficacité des AOT. On parle ici des services des différentes AOT.

Elle permet d'offrir à l'usager des services mieux adaptés à ses besoins : services plus directs et rapides en période de pointe et une meilleure accessibilité à l'ensemble du territoire en tout temps. Elle permet aussi à l'usager actuel et potentiel de choisir l'itinéraire qu'il juge le meilleur pour ses déplacements en fonction de ses propres critères et sans égard à l'AOT qui y offre un service. Pratiquement, l'intégration des services peut prendre une forme différente en période de pointe et hors pointe. En pointe,

l'ampleur de la demande permet d'offrir des services directs, sinon express, jusqu'aux principaux pôles d'attraction, quelle qu'en soit la juridiction territoriale. Hors pointe, l'intégration pourra, dans certains cas, se traduire par des rabattements des circuits locaux des OMIT vers des centres d'échange offrant ainsi l'accessibilité aux réseaux des OPT.

Dans le cadre du développement d'un nouveau corridor de train de banlieue, l'intégration des modes pourra prendre la forme d'une complémentarité entre le service de train et un service d'autobus. En période de pointe, le corridor serait desservi exclusivement par le service de train, alors qu'en période hors pointe, le corridor pourrait être desservi par une combinaison de train et d'autobus. Un tel arrangement optimiserait la desserte du corridor, tout en favorisant son développement, et en diminuant les coûts d'ensemble.

- **Les efforts d'intégration sont supportés par des outils « facilitateurs », tels que des stations intermodales, des rabattements complémentaires, des parcs de stationnement incitatif, des voies réservées, etc.**

Un des outils facilitateurs envisagé par l'AMT est la création de centres d'échange reliés aux principaux pôles d'activités par un réseau de voies réservées et/ou par un service de transport en commun en site propre. Le concept de centre d'échange comprend l'aménagement sur un même site, d'un parc de stationnement incitatif associé à un mode de transport en commun (terminus pour autobus, gare de train, station de métro) et d'aires réservées aux services à la clientèle (information et billetterie) ainsi qu'à des commerces à caractère local.

Les centres d'échange représentent une valeur ajoutée aux déplacements par

transport en commun, en procurant aux usagers un endroit efficace et confortable lors d'un transfert de mode et, en leur donnant accès à d'autres services qui habituellement nécessitent un déplacement additionnel.

L'aménagement de centres d'échange permet aussi une rationalisation des dessertes locales et crée une concentration des usagers favorisant la mise en place de voies réservées les reliant aux principaux pôles d'attraction.

- **Intégration des services**

L'AMT compte évaluer, avec les AOT et le MTQ, les avantages de l'intégration du transport scolaire, du transport adapté et du transport en commun. Une telle intégration pourrait être considérée si elle a des effets positifs, tant au niveau des services rendus à la population, qu'au niveau financier.

Un projet gouvernemental, de la gestion dynamique de la circulation dans la région de Montréal, aidera le transport en commun de différentes façons : information sur les services disponibles, priorisation des mouvements des autobus sur les voies réservées, etc. Le développement de cette technologie servira non seulement, à intégrer et à améliorer la capacité du réseau pour les automobilistes, mais aussi pour les services de transport en commun.

Ce projet pourrait être complété par un service intégré à l'échelle métropolitaine de radio-circulation.

- **La coordination de réseaux interterritoires des AOT**

**Le plan stratégique introduit la notion de réseaux de transport intégrés par axe métropolitain ou plan de desserte intégrée.**

L'AMT, par cette notion, entend planifier conjointement les interventions et services de deux AOT ou plus dans un secteur spécifique. À titre d'exemple, plusieurs CIT doivent traverser le territoire d'une société de transport pour se rendre au métro ou à un terminus métropolitain. Souvent, les deux organismes vont faire rouler des autobus sur le même trajet sans aucune complémentarité ni en pointe, ni hors pointe. En d'autres circonstances, la configuration existante des réseaux oblige les usagers actuels, et plus souvent potentiels, à faire une ou deux correspondances pour se rendre à leur destination.

Les AOT prépareront des plans intégrés qui les aideront à optimiser l'usage de leurs ressources, tout en permettant de réduire le temps de parcours et les correspondances des usagers.

Un réseau de transport intégré par axe prend en considération les éléments financiers tels que la tarification, le partage de recettes et le partage de coûts. Il définit les meilleurs moyens de desserte, au-delà des territoires des AOT, afin d'augmenter la clientèle et tout en permettant aux AOT d'améliorer leur efficacité.

Par rapport aux services de train de banlieue, l'intégration comprend l'harmonisation des rabattements des autobus aux gares avec les horaires de train ainsi que l'aménagement d'aires de transfert train-autobus fonctionnelles. Les aspects tarifaires et promotionnels des services de train et d'autobus seront également harmonisés.

L'AMT, par le biais de l'aide métropolitaine, apportera une contribution financière à la préparation et à la mise en œuvre des plans de desserte intégrée.

Des efforts de coordination sont entrepris depuis 1997. Dans certains cas, l'AMT agit

comme facilitateur, car les mesures pourront être mises en place rapidement par les AOT. Dans d'autres cas, des réseaux plus complexes à élaborer et à mettre sur pied requièrent la coordination de l'AMT.

#### 4.3.4 Une stratégie de promotion et d'information

**Le plan de promotion est une priorité et un élément essentiel du plan stratégique en matière de développement des réseaux.**

Chacune des AOT a ses propres stratégies concernant la publicité, la promotion des services de transport collectif, l'information aux usagers ou le développement de nouveaux services. L'utilisateur a souvent de la difficulté à obtenir de l'information s'il veut sortir de son territoire. À l'échelle métropolitaine, les choix du plan stratégique sont, dans certains cas, similaires au plan de relance de la STCUM amorcé en 1992. Plus de 51 millions de dollars ont été investis sur une période de trois ans dans des améliorations de services. Selon la STCUM, ce plan aura permis de renverser la tendance à la baisse de l'achalandage. La STCUM a estimé un gain net de 14 millions de déplacements. Malheureusement, la tendance à la baisse s'est poursuivie dès que le plan s'est terminé.

Des stratégies intégrées permettront à chacun de bénéficier de l'expérience des autres afin de définir les meilleures stratégies à moindre coût.

Les objectifs qui guideront les plans d'action métropolitains sont les suivants :

- fidéliser la clientèle du transport en commun ;
- développer de nouveaux marchés ;
- promouvoir le transport en commun.

Ces objectifs seront supportés par des stratégies bien intégrées entre l'AMT et toutes les AOT.

- **La publicité**

Il est possible de prévoir des campagnes de publicité sociétale annuelles, sous une forme renouvelée et créative, à l'échelle métropolitaine, afin de promouvoir les avantages du transport en commun et positionner ce dernier comme un moyen économique, rapide et confortable par rapport à l'automobile; de sensibiliser la clientèle de 25 à 34 ans à l'ampleur des économies à réaliser en transport en commun ; et enfin de publiciser les améliorations qui sont réalisées par les AOT en visant les clientèles cibles de chaque nouveau service.

- **Un plan de mise en marché conjoint**

Un plan conjoint de mise en marché des services pour l'ensemble des AOT sera élaboré afin de renforcer les efforts de mise en marché entre des sociétés de transport de la région métropolitaine. Ce plan préparé annuellement prévoira l'ensemble des interventions à être réalisées, par segment de marché, et ce, en relation avec le développement du réseau tel que prévu dans le plan stratégique. La réalisation relève de chaque AOT et les actions plus générales, de l'AMT.

- **L'information**

La mise en place d'un système intégré d'information aux usagers permettra d'obtenir de l'information pour tous les réseaux de transport en commun de la région métropolitaine, avec trajets et horaires disponibles à domicile par des moyens électroniques ou autres. Un tel système complétera les outils disponibles et fournis par les AOT.

- **La tarification**

L'AMT entend avec ses partenaires :

- profiter de la future politique métropolitaine tarifaire et des nouveaux équipements de perception pour augmenter les revenus en minimisant

l'impact sur l'achalandage. Il sera ainsi possible pour les AOT d'utiliser la tarification comme moyen de mise en marché en s'adaptant à différents créneaux de clients ;

- établir des tarifs pour des segments de marché bien spécifiques ;
- établir des tarifs « sur mesure » pour des services spécialisés ou des périodes hors pointe ;
- implanter la tarification différenciée par services, et à la distance.

L'AMT réalisera la même démarche avec les tarifs des lignes de train de banlieue et ceux de la carte métropolitaine.

- **Une promotion à moyen et à long terme**

Des campagnes de promotion seront envisagées pour promouvoir dans les écoles l'utilisation du transport en commun auprès d'une clientèle qui a souvent peu l'occasion d'utiliser les services de transport collectif. Certaines AOT font ces tournées régulièrement. Il est souhaitable d'étendre cette pratique en partageant l'expertise déjà acquise et de rejoindre les cégeps et universités.

Des associations avec des organismes ayant des missions complémentaires pour des promotions conjointes, comme par exemple, la promotion des effets bénéfiques du transport en commun sur l'environnement, seront privilégiées. L'AMT en sera le promoteur.

Afin d'encourager les AOT à favoriser la mise en marché et la promotion des services, des budgets correspondant à au moins 1 % des revenus des usagers doivent être consentis aux efforts métropolitains et locaux de publicité et de promotion.

Ces interventions seront amorcées à court terme et prévues dans les budgets 1998. À titre de

facilitateur, l'AMT soumettra des propositions de mise en œuvre des interventions à caractère plus général, en concertation avec les AOT.

#### 4.3.5 Une stratégie métropolitaine tarifaire

- **La cohérence du système tarifaire**

Les structures tarifaires des différentes AOT conduisent parfois les usagers à adopter des stratégies de déplacement sous-optimales pour éviter un tarif trop élevé et profiter d'une tarification plus avantageuse sur le territoire d'un autre organisme. Ces comportements génèrent des pertes de revenus et peuvent altérer l'efficacité du système de transport.

Les usagers de la région font face à des tarifs très variables pour des déplacements parfois équivalents en termes de distance parcourue sur les réseaux. Les conditions d'accès aux tarifs réduits fluctuent également d'un organisme à l'autre. Cela est source de frustrations pour les usagers de certaines AOT. Cette situation, issue de choix locaux différents, laisse souvent à l'utilisateur une impression d'incohérence et d'iniquité.

Le défi de l'AMT et de ses partenaires est de rechercher une plus grande harmonisation des structures tarifaires et une meilleure cohésion entre les stratégies tarifaires locales. Pour l'AMT, cette harmonisation passe par la voie de la concertation. L'aboutissement de cette démarche, à moyen terme, sera l'établissement d'un **système tarifaire métropolitain ou d'une communauté tarifaire regroupant les 21 AOT**.

- **L'élargissement de l'intégration tarifaire**

L'élargissement de l'intégration tarifaire est relié à une meilleure harmonisation des politiques et des stratégies tarifaires locales. Il va de soi que l'établissement d'un nouveau titre intégré a des impacts sur les AOT.

Le coût de l'intégration tarifaire actuelle est d'environ 11 M\$. Avant la création de l'AMT,

ce manque à gagner était assumé par le gouvernement du Québec qui versait une subvention au CMTC. Depuis janvier 1996, une nouvelle formule de partage des recettes tarifaires intégrées a été mise en place et le gouvernement a remplacé la subvention au CMTC par une taxe dédiée sur l'essence qui est redistribuée aux AOT par l'AMT. Ce nouveau cadre financier assure un financement différent des coûts liés à l'intégration tarifaire, en distribuant les revenus des titres métropolitains selon les passagers-kilomètres sur chaque réseau. L'élargissement de l'intégration tarifaire aux OMIT devrait conduire à des rabais tarifaires d'environ 16 % pour les usagers utilisant des titres à tarif régulier et d'environ 34 % pour les usagers utilisant des titres à tarif réduit.

Le plan stratégique se positionne en faveur de l'intégration tarifaire comme élément d'une stratégie d'ensemble visant à améliorer et à développer les services de transport en commun, avec une bonne intégration des services. Pour avoir le succès escompté, son élargissement doit être « coordonné » avec les améliorations apportées aux services et avec l'installation d'équipements, tels des parcs de stationnement incitatif, de nouvelles voies réservées et des terminus intermodaux.

Dès 1998, l'AMT compte mettre en place un nouveau système tarifaire métropolitain intégré. Ce système tarifaire concerne les déplacements interréseaux. Cela signifie que les titres locaux qui permettent de circuler sur un seul réseau continueront d'exister.

Le nouveau système tarifaire établi par l'AMT avec ses partenaires sera un « système zonal inclusif », c'est-à-dire que la région métropolitaine est découpée en huit zones tarifaires (voir la carte 4.1) et que le tarif augmente plus la zone est éloignée du centre-ville de Montréal. Le système est inclusif, car le titre d'une zone permet de circuler à l'intérieur de cette zone mais aussi à

l'intérieur de toutes les zones inférieures. Concrètement, cela signifie qu'un usager qui possède un titre de la zone 6 pourra circuler sur tous les circuits d'autobus, les lignes de train et de métro qui sont situés dans les zones 1 à 6. Ce système tarifaire sera commun à toute la région et créera ainsi une communauté tarifaire.

L'intégration des tarifs ouvrira de nouvelles possibilités d'améliorer la cohésion métropolitaine et les services aux usagers. Ainsi, l'implantation d'une grille tarifaire commune rend possible l'intégration de certains services de billetterie situés à des endroits stratégiques du réseau métropolitain. Par ailleurs, l'intégration et la coordination des services deviendront possibles et plus faciles dans le contexte d'une communauté tarifaire. La possibilité pour un usager de circuler sur les 20 réseaux de transport en commun de la région deviendra une réalité si des efforts sont faits pour coordonner et intégrer les services. Il sera aussi possible d'optimiser la desserte en cherchant à utiliser les réserves de capacité qui peuvent exister à certains endroits sur les différents réseaux. Il s'agit là d'enjeux et de défis auxquels l'AMT et ses partenaires s'attaqueront durant les prochaines années.

Par ailleurs, certaines questions associées à la tarification métropolitaine demeurent non résolues par l'intégration tarifaire : la tarification uniforme sur le territoire des sociétés de transport et les tarifs réduits.

La tarification des lignes de train doit être mise en relation avec la tarification sur le réseau de la STCUM qui n'est que de 45 \$ par mois. Un écart trop élevé avec ce tarif pourrait être difficile à maintenir. Cette problématique soulève la question de la tarification uniforme sur le réseau de la STCUM et, par extension, sur celui de la STL et de la STRSM. Outre ses relations avec le système tarifaire des lignes de train et les

impacts qui en découlent, la tarification uniforme mérite d'être réévaluée parce qu'une révision permettrait de hausser le rendement de la grille tarifaire, contribuer ainsi à atténuer les problèmes financiers des sociétés de transport, et faciliter la diversification des revenus des sociétés.

- **L'automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes**

L'automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes constitue un élément de support important d'une politique tarifaire métropolitaine et d'une stratégie de coordination des services de transport en commun. Elle permet également de faciliter l'achat et l'utilisation des titres de transport.

La mise en place de ces systèmes nécessite une méthode de gestion permettant de gérer efficacement et à moindre coût la perception des recettes et la vente de titres, et peut-être de générer des revenus autonomes.

Ces systèmes permettent de :

- assurer aux citoyens/clients de la région métropolitaine le support à **une politique tarifaire intégrée** qui leur garantit de circuler d'un territoire municipal à un autre et d'un réseau à un autre, à l'aide d'un **même outil (carte)**, d'un **système de gestion** de la tarification métropolitaine et locale, organisé, équitable et intégré et d'un modèle permettant la tarification à distance ou la tarification zonale ;
- générer des informations utiles pour mieux organiser les services de transport;
- être un outil à l'intégration des services en permettant de mieux répartir les revenus entre chaque organisme, à partir de règles du jeu métropolitaines garantissant l'équité et le retour de leur part de revenus et d'économies aux AOT, OMIT, AMT, qui les génèrent ;
- diminuer la fraude possible et les erreurs humaines pouvant être commises par les

clientèles, les employés ou les sous-traitants du réseau de vente ;

- accroître les possibilités de revenus provenant des usagers à l'aide d'une tarification plus performante et plus flexible ;
- doter la région métropolitaine d'un système d'information de gestion informatisé et fournissant des informations de gestion utiles à la planification, à l'exploitation, à la tarification, à la répartition de l'aide métropolitaine, etc., tant des organismes de transport que de l'ensemble de la région métropolitaine.

Dans ce dossier, l'AMT entend travailler en concertation avec les partenaires impliqués, la STCUM étant le maître d'œuvre, afin d'implanter un projet métropolitain.

- **Les technologies de repérage des autobus**

Les technologies de repérage des autobus permettent d'améliorer à la fois, l'information aux usagers, la gestion des flottes de véhicules, les bases de données nécessaires à la planification, la vitesse commerciale et la fiabilité du service, et peuvent faciliter les services offerts par les AOT. La mise en œuvre de telles technologies à l'échelle métropolitaine fait partie de la stratégie à moyen terme du plan stratégique.

Ces technologies, liées au projet du MTQ de gestion dynamique de la circulation, amélioreront la performance du réseau aux abords des grands axes routiers.

#### 4.3.6 Modes alternatifs de transport : covoiturage, partage de véhicules, vélo

L'AMT encourage les initiatives de covoiturage, de services de partage d'automobiles, et de transport par vélo. L'utilisation des voies réservées sur le réseau autoroutier par des véhicules privés, dont le taux d'occupation est suffisamment élevé, est prévue. De plus, l'AMT, en collaboration avec

des entreprises et des regroupements de citoyens, participera à l'élaboration de stratégies, d'outils de développement et d'expérience pilote de services de covoiturage et de partage de véhicules. La priorité de développement de services de covoiturage sera donnée à des corridors peu desservis par le transport en commun. Par rapport à l'utilisation des vélos, l'AMT renforcera les installations pour ce mode de transport dans les différents équipements métropolitains et rendra plus de gares de train de banlieue accessibles aux vélos.

#### 4.3.7 À propos du péage routier

Les moyens avancés par l'AMT pour accroître le nombre de déplacements en transport en commun sont incitatifs. Si d'autres avenues devaient être examinées, comme celle du péage routier, les préoccupations de l'AMT à cet égard concerneraient alors les modalités associées à l'usage de ce type d'instrument à des fins de gestion de la demande (diminution de l'encombrement routier et offre d'alternatives adéquates de transport en commun) et de financement des systèmes de transport. La question de l'équité au sein des différentes catégories socio-économiques d'individus et/ou d'usagers (équité horizontale) et entre ces catégories (équité verticale) fera aussi partie des préoccupations de l'AMT.

#### 4.4 UNE STRATÉGIE DE PLANIFICATION INTÉGRÉE

Dans le contexte actuel, aucun cadre métropolitain régional ne balise l'expansion du tissu urbain. Malgré cela, l'AMT adopte des stratégies basées sur une série d'axes géographiques prioritaires, visant à consolider les concentrations urbaines prédominantes, à en stimuler le développement et à optimiser l'utilisation d'infrastructures existantes. Les interventions du plan stratégique misent principalement, et de façon réfléchie, sur l'accessibilité aux destinations traditionnelles. Au-delà des axes géographiques prioritaires, il

revient aux décideurs locaux et gouvernementaux de statuer sur l'étendue du tissu urbain.

Le plan intègre, dans sa stratégie, des interventions qui concernent l'**aménagement du territoire** et qui supportent le développement de politiques d'aménagement favorables au développement et à l'utilisation du transport en commun. Trois grandes orientations sont retenues dans le plan stratégique.

Le support au développement d'une **structure polycentrique de la métropole** en intervenant en priorité dans les axes de déplacements à destination des principaux pôles d'activités du centre de la région :

- I. le centre-ville de Montréal ;
- II. Ville Saint-Laurent / Côte-des-Neiges ;
- III. Ahuntsic ;
- IV. le centre de Laval ;
- V. Longueuil.

À moyen terme, cette stratégie sera aussi appliquée aux pôles de croissance d'Anjou et de Pointe-Claire.

L'AMT compte promouvoir la prise en charge, par les responsables concernés, du **développement de lignes directrices d'aménagement**. Celles-ci devraient permettre d'améliorer la densification et la multifonctionnalité autour des équipements de transport ainsi que l'aménagement des quartiers favorables à la desserte en transport en commun.

Par ailleurs, le plan comporte des interventions directes à court terme pour identifier et **protéger les corridors et emprises** potentiels pour le développement d'axes de transport à grande capacité, en modes guidés ou non.

L'aménagement du territoire relève des MRC et de la CUM. L'AMT agira auprès de celles-ci, comme promoteur de lignes directrices élaborées avec ses partenaires, en 1998. Elle désignera également des corridors à protéger et,

au besoin, interviendra en ce sens, avec le MTQ et les municipalités concernées, pour qu'ils soient préservés.

#### 4.5 DES STRATÉGIES POUR CONSOLIDER L'OFFRE EXISTANTE

##### 4.5.1 Le maintien du patrimoine

**Le maintien du patrimoine est très important dans le plan stratégique, car les équipements représentent des actifs immobiliers de grande valeur et sont indispensables au bon fonctionnement de l'ensemble du réseau métropolitain.**

Les interventions de maintien des actifs seront soumises aux mêmes critères que tous les projets, à savoir l'évaluation de l'impact de l'investissement sur la sécurité, l'achalandage, la conservation de la part de marché et les coûts d'exploitation.

Chaque projet devra être évalué en regard des avantages et coûts par rapport aux solutions de rechange pour conserver les actifs ou le service de transport.

Le patrimoine du transport en commun de la région métropolitaine est composé des éléments suivants:

- **Le métro**, dont la valeur de remplacement est évaluée à 5,3 milliards de dollars, est en service depuis 30 ans, et l'âge moyen des installations est de 22 ans. La durée de vie utile est estimée à 40 ans. Certains éléments nécessiteront donc des rénovations majeures d'ici l'an 2007. Un programme de remplacement d'escaliers mécaniques est déjà en vigueur. La réalisation de ce programme est sous la

responsabilité directe de la STCUM.

- Les sociétés de transport de la région possèdent quelque **2 100 autobus** dont la valeur de remplacement est de près de 600 millions de dollars. Dans le cadre d'une démarche continue, un programme de remplacement sera mené à bien en 1997. Puis, le remplacement régulier des véhicules doit se poursuivre afin de maintenir l'âge moyen des flottes à un niveau qui minimise les coûts d'entretien. Dans les OMIT, les véhicules sont fournis par les transporteurs à même leurs contrats de service. Le programme de remplacement relève directement des AOT.
- **Les lignes de train de banlieue**, dont la valeur des actifs est de l'ordre de 450 M\$, nécessiteront des investissements surtout pour le remplacement de locomotives sur la ligne Rigaud. Ce programme relève directement de l'AMT.
- **Entretien des équipements métropolitains**  
Pour l'ensemble de ses équipements, l'AMT établira un plan d'entretien d'envergure sur cinq ans et précisera les projets spécifiques à l'intérieur de l'échéancier de planification du Programme triennal d'immobilisations (PTI). Ce plan d'entretien, révisé annuellement, prévoit le remplacement systématique, au terme de leur durée de vie, des éléments constituant des équipements. Les interventions de l'AMT seront motivées par le maintien d'un niveau de qualité optimal, sur une base continue, et la recherche constante de l'amélioration de la productivité des actifs et de la diminution des coûts d'entretien et d'exploitation.
- **Les budgets requis**  
Le tableau 4.1 présente l'ensemble des besoins reliés au maintien des actifs et ce, sans compter les augmentations de capacité.

Tableau 4.1 : Maintien du patrimoine pour les dix prochaines années, de 1997 à 2006

	STCUM	STRSM	STL	AMT	TOTAL
Métro	445,1	-	-	-	445,1
Train de banlieue	-	-	-	40,6	40,6
Autobus / remplacement et entretien matériel	318,2	95	41	-	454,2
Autres équipements	107,2	2	6,8	5,2	121,2
<b>TOTAL</b>	<b>870,5</b>	<b>97</b>	<b>47,8</b>	<b>45,8</b>	<b>1 061,1</b>

Source : AOT, Compilation AMT

Les besoins d'investissement en maintien et en remplacement des éléments du patrimoine totalisent 1 061 M\$ pour les dix prochaines années (infrastructures et matériel roulant). L'investissement moyen annuel de 106 M\$ est supérieur au niveau d'investissement réalisé au cours des dernières années, mais est raisonnable comparativement à la valeur des actifs à maintenir, et au rattrapage urgent.

À titre d'exemple, sur la période de 1989 à 1996, la STCUM a investi 43,1 M\$ par année en moyenne pour le maintien et le remplacement de son patrimoine. Si l'on exclut le programme de remplacement des autobus, l'investissement annuel tombe à 14,4 M\$. Ce total est faible comparativement à l'importance des actifs de l'entreprise et selon la STCUM, ne suffira plus à assurer la fiabilité et la sécurité du service face au vieillissement du patrimoine. Le besoin grandissant de l'entretien des installations et du matériel roulant a été reconnu à la STCUM par l'entrée en vigueur du Programme d'entretien majeur (PEPM) en 1992.

Le gouvernement du Québec a reconnu cette situation en allouant dès 1997 des ressources additionnelles à cette fin.

**Les investissements dans le métro se répartissent comme suit, d'ici l'an 2006 :**

Voitures	109,8 M\$
Équipements fixes et escaliers mécaniques	193,8 M\$
Patrimoine immobilier (bâtiments et stations)	124,2 M\$
Tunnels	5,0 M\$
Véhicules de service	12,3 M\$
<b>Total :</b>	<b>445,1 M\$</b>

Source : STCUM

À titre d'exemple pour cette période, le MTQ a investi en moyenne 65 M\$ par an, auxquels se sont ajoutés les investissements spéciaux tels que les 300 M\$ pour la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes.

En ce qui concerne l'AMT, pour les lignes de train de banlieue, les sept locomotives de la ligne Rigaud sont à remplacer par cinq locomotives neuves au coût de 24,5 M\$. Quelque 7,5 M\$ sont prévus pour la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes dans le cadre du parachèvement des travaux financés à 100 % par le ministère des Transports du Québec.

L'AMT devra aussi dépenser quelque 5,2 M\$ au chapitre du maintien des terminus, des voies réservées et des parcs de stationnement incitatif.

#### 4.6 LES STRATÉGIES D'INTERVENTION SUR LES ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS SOUS L'AUTORITÉ ACTUELLE DE L'AMT

Les priorités d'intervention et les actions prévues pour les équipements sous l'autorité actuelle de l'AMT s'appliqueront aux futurs équipements développés dans le cadre du plan stratégique.

- **La coordination avec les partenaires**

L'AMT accroîtra les interfaces de consultation avec les AOT utilisant ses équipements, avec les usagers et avec les intervenants municipaux concernés par l'exploitation des équipements. Ces interfaces permettront à l'AMT d'identifier les éléments d'exploitation à réviser ou à bonifier et d'évaluer l'impact des interventions. Des indicateurs de qualité, établis par l'AMT et ses gestionnaires, viendront compléter l'information requise pour s'assurer d'un fonctionnement optimal des équipements et des services qu'ils offrent.

- **Les parcs de stationnement incitatif**

Les différentes démarches consultatives réalisées par l'AMT ont déjà permis d'identifier les secteurs dont l'AMT révisera le fonctionnement, au cours des trois prochaines années. Cette révision concernera principalement l'amélioration des services offerts sur le site des parcs de stationnement incitatif, en particulier, pour la transition auto/autobus. On pense notamment à des campagnes de promotion active, à l'ajout de trottoirs, de signalisation piétonne, d'abribus et de mobilier urbain ainsi qu'une meilleure intégration des services d'autobus aux parcs de stationnement incitatif. Sur certains parcs de stationnement incitatif, l'AMT procédera à l'ajout de signalisation promotionnelle et directionnelle pour augmenter le niveau d'utilisation. Pour les parcs les plus achalandés, des mesures de contrôle des accès et une signalisation avancée de

gestion de la capacité sont prévues. Cette signalisation pourra être liée à celle de la gestion dynamique de la circulation que le MTQ implantera avec les municipalités. Une politique de gestion et de tarification des parcs de stationnement sera également élaborée afin de prendre en compte les particularités des sites. Aujourd'hui, tous les sites sont gratuits<sup>2</sup>. L'AMT doit s'assurer que cette politique est optimale.

- **Les terminus**

Deux terminus métropolitains méritent une attention particulière. La désuétude des équipements au terminus Longueuil et au terminus Henri-Bourassa (STL) nécessiteront des investissements de 16,0 M\$ afin d'améliorer les conditions d'accueil des usagers et d'assurer une exploitation efficace. Des travaux seront entrepris à court terme. Le terminus Centre-ville nécessite présentement des investissements à 2,4 M\$ afin d'ajouter les escaliers mobiles et autres équipements.

Par ailleurs, pour les terminus existants et futurs, certains principes guideront les interventions de l'AMT.

L'information à la clientèle et l'amélioration des conditions d'attente et la sécurité sont prioritaires. L'AMT interviendra en offrant aux utilisateurs les installations nécessaires pour améliorer leurs services d'information à la clientèle (babillards, systèmes électroniques, signalisation dynamique, etc.) tout en coordonnant une démarche d'intégration des activités d'information à la clientèle. Il en va de même pour les activités de billetterie, en particulier celles des OMIT ; d'ici là, l'AMT offrira à tous les transporteurs une possibilité de vente des titres. L'AMT compte aussi intervenir sur la signalisation directionnelle pour faciliter les déplacements de la clientèle à l'intérieur des terminus. À ce chapitre, comme à celui de l'information à la clientèle, les développements technologiques permettront d'envisager des solutions originales et flexibles.

L'AMT recherchera l'utilisation optimale des aires d'attente en considérant la mise en place de services complémentaires et de commerces, et l'ajout de mobilier. Ces mesures sont d'autant plus importantes qu'elles touchent le client dans le cadre de ses transferts de modes, l'un des éléments les plus pénalisants de l'offre de transport en commun.

Les règles de fonctionnement concernant l'allocation des quais des terminus seront révisées. En effet, l'AMT entend revoir les règles d'allocation des quais en considérant le service à la clientèle et les considérations d'exploitation. Ces dernières, bien que très importantes pour les exploitants, peuvent mener à une ségrégation des utilisateurs qui ne reposent pas sur des principes de service à la clientèle en priorité. La révision des règles d'allocation des quais s'accompagnera, dans certains cas, d'une mise à jour de la géométrie des terminus qui est plus ou moins bien adaptée à l'utilisation actuelle. L'établissement de mesures préférentielles aux abords des accès aux terminus sera considéré pour l'ensemble des équipements. Dans une même perspective, l'AMT cherchera à optimiser le raccordement de ces terminus aux voies réservées qui les desservent. De telles mesures seront considérées pour la desserte des parcs de stationnement incitatif par les services d'autobus.

Une politique de gestion, une politique d'intermodalité et une politique de tarification des services offerts par les terminus seront élaborées au cours de l'année 1997.

De plus, l'AMT verra à satisfaire la demande pour des supports à vélos à tous les terminus et parcs de stationnement incitatif métropolitains.

- **Les voies réservées**

La signalisation de certaines voies réservées fera l'objet d'une mise aux normes dans le but d'en améliorer la performance. De même, l'AMT présentera des solutions nouvelles pour compléter la signalisation sur les voies réservées en site propre et à contresens répondant à la fois à des impératifs de sécurité et de fonctionnement, tout en respectant les ententes actuelles. L'ensemble des voies réservées fera aussi l'objet d'études quant à l'utilisation de techniques de pointe pour améliorer leur efficacité. On pense notamment à la synchronisation des feux, aux feux prioritaires et aux technologies des boucles de détection et de télédétection. L'AMT évaluera l'opportunité de prolonger certaines voies réservées sur de courts tronçons où les gains peuvent être intéressants.

- **La ligne de train de banlieue Montréal/Rigaud**

La ligne de train de banlieue Montréal/Rigaud a connu un accroissement de son achalandage jusqu'en 1990 durant la période de modernisation. Depuis, l'achalandage a baissé régulièrement. Il est important maintenant de mettre en place des mesures afin :

- d'augmenter l'achalandage ;
- de maintenir le patrimoine ;
- de réduire les coûts d'exploitation.

À court terme, un programme de mise en marché sera mis en œuvre suite aux conclusions d'une récente étude de marché réalisée par l'AMT auprès des clients actuels et potentiels des lignes de train de banlieue. Parallèlement à cette démarche, à court terme, le remplacement des locomotives F-7 (datant de 1953) est essentiel au maintien du service. Leur remplacement par des locomotives neuves plus performantes permettra de réduire substantiellement le temps de parcours (15 à 20 %) favorisant ainsi l'accroissement de l'achalandage, sans coûts d'exploitation additionnels. Cet investissement permettra également de réduire les coûts d'exploitation et de réduire

les impacts environnementaux (carburants, bruit), tout en permettant d'assurer un meilleur service hors pointe.

Des investissements sont prévus à court terme afin de réduire substantiellement les coûts d'exploitation. Ces travaux sont : la réduction des coûts directs, la mise en place du contrôle sur l'honneur, l'installation d'un système d'alimentation électrique des lignes de train de banlieue et l'aménagement d'un nouveau site de garage pouvant résulter d'un appel d'offres sur l'entretien du matériel roulant.

À moyen terme, afin de maintenir le bon état de fonctionnement des installations et de prévenir une dégradation prématurée, d'importants travaux de réparation aux infrastructures utilisées par les lignes de train de banlieue sont à prévoir, de même qu'un programme continu de réparations d'envergures aux stations.

- **La ligne de train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes**

Lors de la modernisation, les études d'achalandage du MTQ (1992) prévoyaient un achalandage de 10 800 usagers en pointe du matin en 1996 (environ 25 000 par jour de semaine) et de 12 300 usagers en 2006 (environ 30 000 par jour). L'achalandage historique de la ligne a déjà été de 35 000 usagers par jour dans les années 60.

Le système actuel (matériel roulant et infrastructures) a été conçu pour une capacité de 10 800 usagers en pointe. Il a été prévu également pour permettre une capacité ultime de 16 000 usagers en réalisant certains travaux d'infrastructures

ferroviaires et en ajoutant du matériel roulant.

Le principal objectif pour cette ligne est d'accroître la capacité du service de façon à répondre à la demande. Des mesures devront être prises pour améliorer l'intégration du réseau d'autobus et publiciser, de façon continue, les améliorations.

La capacité opérationnelle (10 800) du service pourrait être atteinte en pointe (1998), sans augmentation significative des coûts d'exploitation. Toutefois, pour favoriser l'atteinte de ce niveau d'achalandage, la capacité des parcs de stationnement incitatif devrait être augmentée (les parcs de stationnement actuels sont occupés à 100 %). Des travaux d'agrandissement des parcs de stationnement sont prévus de 1997 à 2000.

À court terme, la croissance de l'achalandage actuel exige que la capacité du système soit augmentée, en doublant la voie ferrée de Bois-Franc à l'autoroute 13 et de Sunnybrooke à Roxboro, en aménageant une nouvelle station accessible par l'A-13 et en ajoutant 12 nouvelles voitures. La capacité en pointe augmentera alors de 20 %.

À long terme, la capacité du système pourra être à nouveau augmentée par l'acquisition de matériel roulant additionnel, pour atteindre 16 000 usagers en pointe.

En résumé, le plan d'action sommaire et prioritaire pour les deux lignes de trains pour les trois prochaines années est présenté au tableau 4.2.

**Tableau 4.2 : Plan d'action sommaire et prioritaire pour les lignes de train de banlieue**

Priorité	PLAN D'ACTION SOMMAIRE POUR LES LIGNES DE TRAIN DE BANLIEUE
1	Accroître l'achalandage de 35 %.
2	Accroître la capacité de la ligne Deux-Montagnes à l'heure de pointe (nombre de sièges disponibles et de places de stationnement, doublement de la voie).
3	Augmenter les fréquences sur la ligne Rigaud.
4	Améliorer la qualité du service sur Rigaud (ponctualité, propreté et identification des gares, le confort et l'entretien des trains, la disponibilité des téléphones dans les gares).
5	Lancer une campagne d'information sur les services de trains de banlieue pour maintenir la clientèle actuelle, remplacer l'attrition naturelle, accroître l'achalandage en attirant de nouveaux usagers et en persuadant les anciens de revenir au train : <ul style="list-style-type: none"> <li>• informer le public des fréquences et horaires actuels;</li> <li>• utiliser des témoignages d'usagers satisfaits; avantages des trains; inconvénients des automobiles;</li> <li>• faire vivre l'expérience du train aux non-usagers.</li> </ul>
6	Accroître l'accessibilité des gares de banlieue (rabattement sur les gares par des taxis collectifs, synchronisation des horaires des trains et des autobus).
7	Renforcer un système de gestion de la qualité (réviser les normes de service et en faire le suivi).
8	Accroître la pénétration auprès des travailleurs du secteur public (convaincre les employeurs de subventionner le train plutôt que le parc de stationnement).
9	Réduire les coûts.
10	Maintenir le patrimoine.
11	Évaluer et développer de nouveaux projets.

#### **4.7 SYNTHÈSE DES INTERVENTIONS**

L'AMT privilégie les mesures incitatives et l'amélioration des services offerts pour encourager le transfert modal de l'automobile au transport en commun. L'impact de ces mesures combiné à la congestion routière croissante aura un effet important sur le transfert. Si tel n'est pas le cas, les révisions ultérieures à ce plan stratégique évolutif permettront de réévaluer la nature des interventions requises et de proposer des mesures plus coercitives.

Le tableau 4.3 présente une synthèse des immobilisations pour les interventions et la consolidation générale du réseau présentées dans ce chapitre qui ont une implication pour les AOT ou l'AMT. Les coûts incluent ceux du maintien du patrimoine dont plus de détails sont présentés au chapitre 7.

**Tableau 4.3 : Synthèse des coûts d'immobilisations des interventions générales, de consolidation et du maintien des réseaux (en M\$ 1996)**

Technologies de repérage des autobus	5,0
Automatisation de la vente et perception	89,0
Terminus :	
- Longueuil	16,0
- Centre-ville	2,1
- Henri-Bourassa (STL)	2,7
<b>Sous-total</b>	<b>114,8</b>
Maintien du patrimoine	1 061,1
<b>TOTAL</b>	<b>1 175,9</b>

<sup>1</sup> Court terme : 1 à 3 ans  
Moyen terme : 4 à 5 ans  
Long terme : 5 ans et plus

<sup>2</sup> À l'exception du parc de stationnement Angrignon.

## CHAPITRE 5

### STRATÉGIES D'INTERVENTION POUR DÉVELOPPER L'OFFRE DE SERVICE

Ce chapitre a pour but de présenter les projets et stratégies d'intervention en fonction des axes de déplacements métropolitains prioritaires.

Dans les axes de déplacements métropolitains, l'AMT compte identifier les clientèles potentielles et les opportunités d'aménagement de dessertes, d'évaluer la performance des réseaux de transport en commun et routiers par rapport à une demande observée et projetée en 2007, et d'intervenir **des interventions pour accroître l'achalandage par transports collectifs et améliorer ainsi la fluidité sur le réseau routier.**

#### 5.1 LES INTERVENTIONS ET LES OBJECTIFS

##### 5.1.1 Approche générale

Les interventions et objectifs sont présentés selon les six grandes sous-régions d'analyse, (voir la carte 5.1). Ils ont été ordonnancés dans un premier temps, à court, à moyen ou à long terme en tenant compte des objectifs et stratégies d'intervention ainsi que des priorités définies sur les axes de déplacements métropolitains.

##### 5.1.2 Les stratégies d'intervention

Pour chacune des sous-régions, la stratégie d'amélioration de l'offre de transport en commun doit répondre à certains paramètres de planification :

- l'adéquation entre la demande actuelle et potentielle (objectifs de croissance pour 2007) en transport en commun et la capacité de transport des équipements actuels et projetés de transport en commun ;
- la souplesse recherchée des services de transports collectifs en fonction des clients potentiels et des caractéristiques des secteurs à desservir (pôles prioritaires) ;
- les ressources financières disponibles à court, à moyen et à long terme ;
- l'efficacité attendue des investissements consentis en termes de potentiel d'accroissement de la clientèle du transport en commun.

D'une manière générale, l'analyse de la

demande actuelle et prévue et les constats faits sur l'adéquation de l'offre par rapport à la demande mènent aux **conclusions suivantes** :

- la tendance des dernières années quant à la dispersion de la demande, tant en origines qu'en destinations, résulte en une difficulté de desservir efficacement toutes les paires origine-destination (O-D) ;
- malgré cette dispersion, quelques nouveaux axes de forte demande ont été définis et sont actuellement mal desservis par le transport en commun ;
- les axes traditionnels de forte demande, en particulier à destination du centre-ville, sont déjà desservis par des systèmes de transport lourds. Cependant, ces systèmes sont limités à la partie centrale de l'agglomération (exception faite des lignes de train de banlieue) et la qualité du service offert par les réseaux d'autobus qui les alimentent, se détériore au fil des années et de l'augmentation de la congestion sur le réseau routier.

**À court terme**, les interventions les plus prometteuses sur le plan du rapport efficacité/coût et accroissement de l'achalandage concernent l'amélioration et l'expansion des services d'autobus et des rabattements (terminus, parcs de stationnement incitatif, etc.) :

- pour les axes de forte demande déjà bien desservis, en particulier à destination du centre-ville, amélioration des temps de parcours et de la fiabilité du service ;

- pour les axes où la demande s'est développée plus récemment et demeure en croissance, instauration de nouvelles dessertes plus directes permettant de concurrencer le temps de parcours automobile.

L'AMT définira un réseau routier métropolitain sur lequel elle favorisera l'implantation de voies réservées pour autobus et pour autres véhicules à taux d'occupation élevé. Ce réseau sera élaboré à partir de critères qui prennent en compte des éléments, tels les axes de déplacements métropolitains, la hiérarchie du réseau routier, la capacité du lien et la présence ou non d'infrastructures concurrentielles de transports collectifs en site propre.

L'intégration des services entre deux ou plusieurs OPT constitue une piste d'intervention prometteuse pour améliorer le service, sans augmenter les coûts. Les autres interventions répondant à l'objectif d'amélioration de l'achalandage et de la qualité du service portent sur les mesures préférentielles et les voies réservées, les terminus ou centres d'échange et les parcs de stationnement incitatif.

Certaines améliorations du service sur les lignes existantes de train de banlieue paraissent également intéressantes, à court terme, pour tirer profit du potentiel non exploité de ces infrastructures et pour desservir les clientèles non captives qui, sans ces services opteraient pour l'automobile.

**À moyen et à long terme**, l'AMT favorisera le remplacement des voies réservées par des équipements plus lourds (train léger sur rails, tramway, métro léger sur pneumatique, et métro) lorsque justifié par l'achalandage et les résultats d'analyses financières et avantages/coûts. Les initiatives en matière de nouveaux produits répondant à des besoins particuliers autres de développement, par exemple un objectif touristique, seront considérés. Des investissements qui répondent à des segments de marché spécifiques seront également considérés (exemple : un train attire directement

la clientèle des automobilistes).

*Les critères premiers qui sont considérés pour intervenir sont les effets sur le transfert modal de l'automobile au transport en commun, le besoin de capacité additionnelle, l'efficacité financière et économique, la desserte de pôles prioritaires et la non-concurrence entre les corridors de transport en commun métropolitains.*

## 5.2 LA STRATÉGIE D'INTERVENTION POUR AMÉLIORER L'OFFRE

Le plan stratégique choisit **une stratégie d'intervention concertée et priorisée dans le temps** agissant sur la demande de déplacements et sur le choix modal. Ces interventions visent à positionner et accroître l'utilisation du transport en commun par rapport à l'usage de l'automobile.

Bien que la loi ne limite pas spécifiquement le champ d'activité de l'AMT, celle-ci choisit de cibler, dans un premier temps, le développement des transports collectifs sur les axes de déplacements métropolitains. Ceux-ci comptent pour 41 % des 1 280 000 déplacements motorisés en période de pointe du matin et sont la principale source de congestion du réseau routier. Les autres déplacements, de nature locale, ont moins d'impact et nécessitent moins de coordination et d'intégration sur les réseaux. Les sociétés de transport sont à même d'assumer le maintien et le développement du transport en commun local avec les réseaux qu'elles exploitent.

Par ailleurs, l'amélioration de l'offre pour les déplacements métropolitains aura un impact positif pour la desserte locale. Les infrastructures et services métropolitains seront accessibles autant pour les déplacements locaux que métropolitains. Une meilleure performance des services sur les axes métropolitains dégagera des ressources pour le réseau local.

**5.2.1 L'amélioration des vitesses commerciales, de la ponctualité, de la fiabilité et de la disponibilité des services de transport en commun existants sur les infrastructures métropolitaines est une stratégie prioritaire à court terme. L'AMT dressera des indicateurs à cet effet.**

Les interventions répondant à cette stratégie sont surtout du domaine des **mesures préférentielles et des voies réservées** sur les infrastructures où le nombre d'autobus et les conditions actuelles ou prévisibles de circulation de ces véhicules le justifient. De telles interventions génèrent des bénéfices importants, pour les usagers et les exploitants, qui dépassent largement le montant des investissements, souvent relativement modestes. L'ajout de ces mesures sur les axes prioritaires d'intervention, (ou ailleurs pour répondre à une problématique spécifique), devrait se traduire par une nette amélioration de la qualité du service et par une augmentation de l'utilisation du transport en commun. Cette stratégie peut s'appliquer à des infrastructures routières où les débits d'autobus le justifient, même si la congestion n'est pas encore totale. Dans un contexte de gestion de la demande, il s'agit pour le transport en commun de prendre sa juste part des emprises routières disponibles.

Par ces mesures, le plan stratégique prévoit doter la région d'un réseau primaire de desserte par autobus de grande qualité qui couvre l'ensemble des axes prioritaires d'intervention. Des interventions sur **l'amélioration des terminus** ou des centres d'échange entrent également dans cette catégorie en rendant ces noeuds stratégiques du système de transport en commun beaucoup plus opérationnels.

**5.2.2 L'adaptation des services de transport collectif à la demande qui change et se diversifie, fait partie de la stratégie à court, à moyen et à long terme**

Il s'agit, soit d'une **réorganisation des réseaux ou du type de service** (express, etc.), soit dans le cadre de l'intégration des services de plusieurs AOT, soit à l'intérieur des services d'une AOT. Il s'agira également de **nouveaux équipements** (terminus, centres d'échange, parcs de stationnement incitatif) répondant à une augmentation de la demande en transport en commun ou stimulant cette augmentation. Dans certains axes prioritaires d'intervention, les interventions prendront la forme d'un développement de service d'autobus dans un corridor à forte demande, peu ou mal desservi. Cette stratégie et les interventions retenues qui en découlent permettront d'accroître sensiblement la clientèle du transport en commun dans le corridor concerné. Ces mesures relèvent soit des AOT, soit de l'AMT, selon les cas.

L'aménagement de centres d'échange fonctionnels offrant aux usagers un service de renseignement et de billetterie facilite l'accès à l'information sur le transport en commun et l'accès aux titres de transport. L'ajout de services connexes à l'intérieur des centres d'échange, tels des services bancaires automatisés, de nettoyeur et de location de vidéo cassettes, ou l'intégration de ces centres à des centres commerciaux existants permettront aux usagers d'effectuer, conjointement à leur déplacement par transport en commun, des transactions qui habituellement nécessitent un déplacement additionnel. Des centres d'échange adaptés aux besoins spécifiques des usagers apporteront donc une valeur ajoutée au déplacement par transport en commun.

Une correspondance facile entre les services interurbains et le transport en commun permet d'augmenter l'accessibilité des personnes. Sur le territoire de la STCUM, le terminus Berri est déjà bien intégré au réseau du métro. En couronne, de tels liens sont à créer ou à améliorer. À court terme, l'AMT étudiera la faisabilité d'intégrer les services urbains et interurbains en priorité aux terminus des sous-pôles régionaux de Laval-Centre et de Longueuil. Les coûts d'immobilisation et d'exploitation liés aux

services interurbains devront être assumés en totalité par les transporteurs privés.

L'AMT élaborera, en 1997 et 1998, une politique et des lignes directrices pour la planification, l'implantation, le financement, la gestion et l'exploitation des centres d'échange incluant les parcs de stationnement incitatif métropolitains. Le plan directeur précisera et évaluera l'ensemble des projets de parcs de stationnement incitatif, dans le cadre des plans de desserte intégrée, pour chacune des sous-régions. Les orientations suivantes sont proposées :

- en banlieue, localisation de grands parcs de stationnement incitatif aux points de convergence du réseau routier supérieur et des principales infrastructures de transport en commun (voies réservées, lignes de train de banlieue) en amont de la congestion routière. Ces parcs de stationnement incitatif seront généralement associés à un terminus ;
- en banlieue, localisation de plus petits parcs de stationnement incitatif, le long des axes collecteurs d'autobus ;
- sur le territoire de l'île de Montréal, localisation de parcs de stationnement incitatif en tête de ligne du métro ou aux gares de train de banlieue pour les secteurs sur le territoire de la CUM.

Le but est d'attirer la clientèle des automobilistes dans des centres d'échange situés en amont des points de congestion du réseau routier. Ainsi, on favorise l'utilisation des infrastructures déjà existantes, tout en renforçant particulièrement le métro et les lignes de train de banlieue.

En ce qui concerne l'installation de nouveaux équipements de transport métropolitain, l'AMT jouera son rôle de promoteur et de propriétaire. En collaboration avec les AOT, elle définira les besoins. Elle s'assurera de trouver les ressources et de réaliser ces projets. L'AMT a adopté une politique de « faire-faire » et entend continuer dans ce sens, cas par cas. La participation spécifique des partenaires, ou des

sous-traitants, sera définie en concertation avec eux. L'AMT travaillera aussi avec les villes et le MTQ, surtout en ce qui concerne les voies réservées et les parcs de stationnement incitatif.

### **5.2.3 Des initiatives en matière de nouveaux produits et de nouveaux services d'autobus, taxi-bus ou de train léger seront encouragés pour répondre à des besoins particuliers de développement**

Une desserte particulière, un objectif touristique, un parc industriel sont des exemples de ce type de besoins. Les critères pour les considérer seront :

- la non-concurrence directe avec le réseau de transport en commun métropolitain ;
- leur autofinancement total ou partiel ;
- l'effet moteur sur le développement économique ;
- la consolidation des pôles prioritaires.

L'AMT encourage les nouvelles dessertes locales innovatrices qui permettent de rabattre les clients vers les grands équipements du réseau métropolitain.

Dans le même esprit d'initiative en matière de nouveaux produits, l'AMT propose d'évaluer, à court terme et de concert avec le MTQ, l'opportunité et la faisabilité de permettre la circulation des camions sur les voies à taux d'occupation élevé sur le réseau autoroutier, moyennant l'octroi d'un permis de circulation ou toute autre forme de redevance bénéficiant aux transports collectifs. Des modalités d'utilisation seront étudiées, par exemple, les classes de camions permis, les heures d'utilisation permises pour le camionnage, etc.

### **5.2.4 L'aménagement de nouveaux corridors en site propre, les nouveaux services de train et les prolongements du réseau de métro constituent un élément de la stratégie de développement du réseau qui est, sauf exception, envisagé à moyen et à long terme**

Hors de la partie centrale de la CUM, la densité de développement et l'ampleur de la demande

favorisent généralement une desserte par autobus, dut-elle être en site propre, plutôt qu'en mode guidé. Par contre, les lignes de train de banlieue connaissent un succès pour la desserte d'un segment de marché qui se destine vers le centre-ville de Montréal. D'autres applications peuvent être considérées afin de capter une clientèle qui, selon les dernières études de l'AMT, n'utiliserait pas les services d'autobus. La rationalisation et la réduction des coûts d'exploitation des lignes de train ou du métro, pourraient venir rendre ces projets plus accessibles. Dans ce contexte, de tels projets seront analysés, comme tout autre projet, au mérite en considérant l'impact sur l'accroissement de l'achalandage du transport en commun, l'analyse bénéfices/coûts, le critère financier de coût/passager-km, le ratio d'autofinancement incluant l'amortissement de l'investissement, comparé à d'autres modes, l'aménagement du territoire, la portée métropolitaine de l'intervention considérée ainsi que ses effets socio-économiques, environnementaux et l'intégration au milieu.

L'AMT considérera aussi l'utilisation d'emprises ferroviaires existantes ou de toute emprise similaire afin de développer des corridors d'autobus en site propre. Un premier tronçon est à l'étude dans l'emprise de l'A-10 afin d'accéder à la voie réservée du pont Champlain.

### 5.3 IDENTIFICATION DES AXES PRIORITAIRES DE DÉPLACEMENTS MÉTROPOLITAINS

#### 5.3.1 Les principes

Deux principes guident la priorisation des interventions en vue d'augmenter l'achalandage :

- les problèmes existants et prévisibles sur le réseau de transport routier ;
- les enjeux et les orientations du plan stratégique de l'AMT liés aux dessertes efficaces des pôles de localisation des activités.

L'analyse des priorités porte sur les 33 axes de déplacements métropolitains qui sont des

« lignes de désirs » entre les principaux générateurs des déplacements (secteurs résidentiels) et les principaux secteurs d'activités en termes d'emplois, d'études ou autres.

#### Les déplacements métropolitains ont les caractéristiques suivantes :

- un déplacement intermunicipal (si les municipalités ne font pas partie d'une même AOT ou interzone sur l'île de Montréal);
- un déplacement motorisé (auto-conducteur, auto-passager, transports collectifs, bimodal);
- pour tous les motifs;
- durant la période de pointe du matin.

#### Les problèmes existants et prévisibles d'offre de transport

Les problèmes existants et prévisibles d'offre et de demande de transport sur les axes de déplacements métropolitains, se situent :

- où la croissance projetée de la demande totale de transport est importante ;
- où la part du marché du transport en commun est faible ou en décroissance.

#### Les enjeux de desserte du plan stratégique concernant le territoire

Le plan stratégique répond aux enjeux décrits en matière de desserte du territoire, de développement durable et de développement économique en s'appuyant sur deux objectifs :

- améliorer la desserte des principaux pôles d'activités dans la mesure où l'amélioration de leur accessibilité contribue à améliorer les conditions économiques et sociales de la région ;
- consolider et densifier les activités économiques et les fonctions résidentielles sur le territoire déjà urbanisé.

#### 5.3.2 Les critères de priorisation des axes

À l'appui des principes énoncés précédemment, cinq critères ont été retenus pour les axes prioritaires d'intervention :

- axe où l'on observe une demande de déplacement en transport collectif non satisfaite;
- axe ayant une part modale en transport en commun en décroissance ;
- axe ayant une demande de déplacement en forte croissance ;
- axe ayant un grand nombre de déplacements effectués en transport en commun, avec possibilité de croissance;
- axe desservant un ou des pôles d'activités d'envergure métropolitaine.

- **Axe où l'on observe une demande de déplacement en transport collectif non satisfaite**

Ce critère compare la part modale du transport en commun en 1993 [(TC / (auto + TC))] pour des paires O-D comparables, c'est-à-dire, ayant une origine comparable (par exemple : Couronne Sud et Couronne Nord) vers une même destination, en prenant pour hypothèse qu'une faible part de transport en commun peut être le reflet, entre autres :

- d'une déficience dans le réseau de transport en commun (temps de parcours, pas de service, fréquence, etc.) ;
- d'une non-compétitivité du réseau de transport en commun par rapport au réseau routier ;
- d'une desserte difficile par transport en commun, du bassin d'origine ou de la destination, ou même des deux.

Les résultats de l'application de ce critère sur les axes de déplacements métropolitains sont illustrés sur la carte 5.2. Les résultats démontrent un nombre important d'axes en provenance de la Rive-Nord Ouest et de Laval à destination du centre de la CUM, en particulier vers le nord de la CUM (Ville Saint-Laurent et Ahuntsic), et à destination de l'est et l'ouest de la CUM. En général, on remarque qu'il y a peu d'axes à destination du centre-ville. On remarque aussi qu'il y a plusieurs axes à destination de Laval et de Longueuil.

- **Axe ayant une part modale en transport en commun en décroissance**

Une priorité d'intervention est accordée aux axes de déplacements métropolitains ayant un nombre important de déplacements (plus de 9 000 déplacements auto et transport en commun en 1993) et dont la part modale projetée de transport en commun entre 1993 et 2007 est en décroissance.

La carte 5.3 présente les résultats de l'application de ce critère sur les axes de déplacements métropolitains. La plupart des axes en provenance du centre de la CUM vers les extrémités est et ouest de la CUM (axes en contresens de la pointe) ont une part en transport en commun en décroissance. Malgré le fort achalandage en transport en commun provenant du secteur centre de la Rive-Sud, ces axes ont également une part modale projetée en transport en commun en décroissance. Enfin, plusieurs des axes à destination du pôle Ahuntsic ont également une part en transport en commun en décroissance.

- **Axe ayant une demande de déplacement en forte croissance**

Une priorité d'intervention est également accordée aux axes de déplacements métropolitains dont l'augmentation projetée de la demande globale, entre 1993 et 2007, est égale ou supérieure à 2 000 déplacements.

Les axes de déplacements métropolitains définis par ce critère sont reproduits sur la carte 5.4. Les résultats indiquent une forte croissance de plusieurs des axes en provenance de la Rive-Nord Ouest à destination des pôles Ville Saint-Laurent et Ahuntsic, principalement. Le pôle Longueuil est aussi un pôle d'activités en croissance. Enfin, il y a peu d'axes en forte croissance à destination du centre-ville : seuls les axes en provenance de la Rive-Nord Est et de la Rive-Sud Est, vers le centre-ville, ont été définis.

- **Axe ayant un grand volume de déplacements effectués en transport en commun**

Afin de maintenir la part de marché du transport en commun, il est essentiel de consolider et d'optimiser les services dans les principaux axes métropolitains de transport en commun. Ainsi, une priorité d'intervention est accordée aux axes de déplacements métropolitains ayant un nombre important de déplacements en transport en commun (plus de 9 000 en 1993), avec possibilité de croissance.

Dans l'ensemble, cinq axes ayant un volume de déplacements en transport en commun de plus de 9 000 ont été identifiés. Ces axes ont tous pour destination le centre-ville de Montréal, à l'exception de l'axe en provenance de l'est (Rive-Nord Est et CUM-Est) à destination du nord de la CUM (Ahuntsic et Ville Saint-Laurent) (voir la carte 5.5).

- **Axe desservant un ou des pôles d'activités prioritaires**

La région métropolitaine subit actuellement une transformation importante de son économie. Cette restructuration touche l'ensemble des municipalités, mais pas de la même façon, rappelons :

- la désindustrialisation dans la zone centrale ;
- la déconcentration des activités manufacturières vers la banlieue : perte d'emplois dans les secteurs traditionnels (localisés principalement dans le secteur central) et émergence de nouveaux pôles d'activités (Saint-Laurent, Laval, Rive-Sud, secteur Ouest de la CUM) ;
- la décentralisation des activités tertiaires : services aux entreprises, commerces de détail (magasins à grande surface).

Dans le but de concilier la consolidation et l'expansion du réseau de transport en commun avec le développement

économique de la région métropolitaine, une priorité d'intervention est accordée aux axes de déplacements métropolitains à destination d'un ou de plusieurs pôles d'activités désignés comme pôles prioritaires. Cependant, deux conditions sont mises de l'avant. Il faut, d'une part, une certaine densité des fonctions urbaines sur le territoire qui permet ainsi une desserte efficace par transport en commun, et d'autre part, que les réseaux de transport en commun favorisent le développement économique de la région.

Les pôles d'activités prioritaires sont définis en fonction des tendances récentes de développement des activités sur le territoire. De manière plus précise, il s'agit de :

- **l'attraction régionale** des zones d'enquête O-D en période de pointe du matin en 1993 et de l'évolution projetée de cette attraction jusqu'en 2007 ;
- la présence de **grands équipements** ayant un rayonnement à l'échelle métropolitaine (grands équipements publics de transport, culturels, de santé ou d'éducation) ;
- la **concentration d'emplois** sur le territoire ;
- les orientations connues de **développement et d'aménagement** dans la région métropolitaine.

Sur la base des observations, **cinq pôles** d'activités sont définis comme des destinations à consolider et à desservir en priorité (voir la carte 5.6) ainsi que deux pôles en émergence. Ces pôles devront être harmonisés aux choix de planification qui seront retenus par les MRC, le ministère des Affaires municipales et le cadre d'aménagement métropolitain de la future Commission de développement de la Métropole.

### 5.3.3 La méthode de priorisation des axes de déplacements métropolitains

À partir de l'évaluation des axes de déplacements métropolitains selon les quatre critères énoncés précédemment, **trois niveaux de priorité d'intervention ont été définis**. La désignation des axes prioritaires d'intervention s'est effectuée en combinant les résultats de l'application des critères 1 à 4 sur les axes de déplacements métropolitains et du pôle desservi (voir le tableau 5.1).

**Tableau 5.1 Méthode de priorisation des axes de déplacements métropolitains**

Critères 1 à 4	Critère 5 Pôles d'activités	Priorités		
		1	2	3
2 critères ou plus	1 ou 2	X		
2 critères ou plus	3		X	
1 critère	1 ou 2		X	
1 critère	3			X

**Critères :**

1. demande en transport en commun non satisfaite;
2. forte demande de déplacement mais où la part modale du transport en commun est en décroissance;
3. demande de déplacement en forte croissance;
4. forte demande en transport en commun;
5. desserte visant à densifier les pôles d'activités.

**Pôles :**

1. 1 pôle principal : Centre-ville de Montréal et sa périphérie;
2. 4 sous-pôles régionaux : Ville Saint-Laurent/Côte-des-Neiges, Ahuntsic, Longueuil, le centre de Laval;
3. 2 pôles en développement : Anjou, Pointe-Claire.

Ainsi, pour être qualifié de **première priorité d'intervention**, celle-ci doit satisfaire aux exigences suivantes :

- les axes de déplacements métropolitains doivent répondre à au moins deux des quatre critères et avoir pour destination le pôle d'activités 1 ou l'un des pôles d'activités 2.

La dénomination de **deuxième priorité d'intervention** est réservée :

- aux axes de déplacements métropolitains répondant à au moins deux des quatre critères et ayant pour destination des pôles d'activités 3, ou encore;

- aux axes de déplacements métropolitains répondant à au moins un des quatre critères et ayant pour destination le pôle d'activités 1 ou les pôles d'activités 2.

Pour être désigné **troisième priorité d'intervention**, les conditions sont les suivantes :

- les axes de déplacements métropolitains doivent répondre à au moins un des quatre critères et avoir pour destination les pôles d'activités 3.

### 5.3.4 Les axes prioritaires de développement

Les axes prioritaires sont présentés à la carte 5.7. Parmi les axes métropolitains de priorité 1, on remarque un nombre important d'axes en provenance de la Rive-Nord et de Laval vers le nord de la CUM (Saint-Laurent/Côte-des-Neiges, Ahuntsic et le centre-ville de Montréal). Il s'agit principalement d'axes de déplacements métropolitains qui sont en forte croissance et dont la part modale en transport en commun est faible. On y retrouve également des axes en provenance de la Rive-Sud vers le centre-ville de Montréal. Il s'agit d'axes de déplacements métropolitains en forte croissance ou d'axes majeurs de transport en commun à consolider.

En seconde priorité, deux principaux constats se dégagent de la carte 5.7. D'une part, plusieurs des axes de priorité 2 se destinent vers le centre-ville de Montréal. Il s'agit d'axes de déplacements métropolitains dont la part modale en transport en commun est en décroissance ou dont la demande en transport en commun est faible. D'autre part, plusieurs axes se destinent vers les sous-pôles régionaux ou vers les pôles en développement.

Enfin, les axes de déplacements de priorité 3 proviennent de la Rive-Nord et du centre de la CUM, à destination des pôles en développement.

## 5.4 LES INTERVENTIONS SPÉCIFIQUES

Cette section présente un ensemble d'interventions potentielles par sous-région afin d'améliorer la desserte de transport collectif sur les axes prioritaires.

À court terme, il s'agit de mettre en place de nouveaux scénarios de transport en commun ou d'intégrer des services actuels où il y en a déjà. Dans les axes où il y a déjà des services, l'AMT mettra en application les stratégies qui permettent d'améliorer le service. Ces mesures seront mises en place d'ici trois ans; certaines ont déjà débuté.

À moyen terme, lorsque l'achalandage aura atteint un niveau qui nécessite des moyens plus importants, ces projets seront évalués selon leur efficacité et leur efficience.

Certains projets ou interventions sont prêts pour une mise en œuvre à très court terme. Certains autres devront être précisés et évalués dans le cadre des plans de desserte intégrée, pour chacune des sous-régions.

**Tous les projets qui ne l'ont pas déjà été seront soumis à une analyse systématique s'appuyant sur les critères définis ci-dessous :**

- a) achalandage :
  - clients additionnels du transport en commun ;
  - équilibre du réseau.
- b) aménagement du territoire :
  - desserte des pôles de développement prioritaire ;
  - desserte des grands équipements ;
  - axes prioritaires.
- c) urgences :
  - sécurité ;
  - conservation du patrimoine.
- d) finances :
  - coût d'immobilisation (valeur absolue) / disponibilités financières ;
  - coûts d'exploitation ;
  - revenus nets d'exploitation ;
  - coût total (incluant amortissement) / passagers-km ;

- coût marginal / pers-km ;
  - investissement/client additionnel.
- e) économie : analyse bénéfiques/coûts
    - bénéfiques :
      - gains / pertes de temps pour les usagers ;
      - gains / pertes de temps pour les non-usagers ;
      - différentiel de coûts d'exploitation du transport en commun versus le coût d'exploitation de l'auto ;
    - coûts : immobilisation et entretien périodique.
  - f) portée métropolitaine.
  - g) impacts environnementaux :
    - pollution, énergie ;
    - bruit ;
    - aménagement (intégration au milieu).

Les projets seront tous être évalués en fonction de ces critères et feront l'objet de consultations spécifiques avec les partenaires concernés.

**Les décisions finales relèveront du conseil d'administration de l'AMT (ou des partenaires selon les cas), annuellement, au moment de l'adoption du Programme triennal d'immobilisations et du budget d'immobilisations.**

<b>5.5 LES COÛTS DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DANS LES AXES DE DÉPLACEMENTS MÉTROPOLITAINS</b>
------------------------------------------------------------------------------------------------------

Les tableaux 5.2 et 5.3 présentent les coûts totaux des interventions par axe. Au total les interventions entraîneront des déboursés de 537,4 M\$ sur dix ans, dont 105,6 M\$ durant les trois premières années. Les coûts des terminus, voies réservées et parcs de stationnement incitatif représenteront 127,7 M\$, les voies réservées autobus-taux d'occupation élevé 160 M\$, et les projets d'envergure 249,7 M\$.

Ces coûts n'incluent pas les coûts de projets majeurs tels que le prolongement du métro vers Bois-Franc et Laval, la desserte ferroviaire vers

l'aéroport de Dorval ou le SLR dans l'axe du boulevard Pie-IX qui devraient faire l'objet d'un

financement spécial et partagé.

**Tableau 5.2 : Synthèse des interventions de développement du réseau, stratégie d'intervention à court terme**

SOUS-RÉGION	INTERVENTIONS		COÛTS ( 000\$ )	
			PROJET	TOTAL
RIVE-NORD OUEST / LAVAL / CUM	Mesures préférentielles et voies réservées	Marcel-Laurin - accès Bois-Franc et Côte-Vertu	1 800 \$	12 175 \$
		Pont Lachapelle et approches <sup>(1)</sup>	600 \$	
		Pont Lachapelle au terminus Laval	1 500 \$	
		Terminus Laval à couronne Nord	4 600 \$	
		des Laurentides jusqu'à la rue Meunier <sup>(1)</sup>	2 175 \$	
		Pie-IX/A-25 de Henri-Bourassa à A-440 <sup>(1)</sup>	1 400 \$	
	Terminus et centres d'échange	Intersection Gouin/Lajeunesse	100 \$	12 682 \$
		Côte-Vertu <sup>(1)</sup>	4 382 \$	
		Bois-Franc	1 800 \$	
		Centre-ville de Laval <sup>(2)</sup>	4 000 \$	
		Terrebonne	500 \$	
		Deux-Montagnes	1 000 \$	
	Parcs de stationnement incitatif	Gare A-13 (Acquisition du terrain)	1 000 \$	14 225 \$
Stations Du Ruisseau et Bois-Franc (500 places) <sup>(1)</sup>		2 266 \$		
Laval : 1000 places <sup>(3)</sup>		2 500 \$		
Couronne Nord : 1 500 places		7 100 \$		
Sites propres	A-640 phases 2 et 3	2 359 \$	17 850 \$	
	Étude d'opp. : métro ligne 2 O. vers Bois-Franc et Laval	800 \$		
	Train Blainville:			
	- expérience pilot et évaluation des prolongements	7 050 \$		
		Doublement voie Bois Franc à l'autoroute 13	10 000 \$	
RIVE-NORD EST / CUM	Mesures préférentielles et voies réservées	Pont Le Gardeur et/ou approches	415 \$	415 \$
		Terminus et centres d'échange	Repentigny / Le Gardeur <sup>(1)</sup>	2 200 \$
	Parcs de stationnement incitatif	Repentigny / Le Gardeur : 500 places	2 500 \$	2 500 \$
RIVE-SUD EST / RIVE-SUD CENTRE / CUM	Mesures préférentielles et voies réservées	A-10 de l'A-30 à Taschereau <sup>(4)</sup>	5 600 \$	14 095 \$
		Pont Champlain au c-v (pont Clément) <sup>(1)</sup>	6 080 \$	
		Système de gestion Brossard	100 \$	
		Route 116	600 \$	
		Chemin Chambly - route 112 <sup>(1)</sup>	810 \$	
		Boulevard Lapinière	375 \$	
		Étude Estacade - environnement	250 \$	
		Étude accès terminus Centre-ville	280 \$	
	Parcs de stationnement incitatif	A-10 / A-30 , 1 200 places	7 200 \$	10 200 \$
		Autres stationnements: 600 places	3 000 \$	
Site propre	Train de banlieue Saint-Hilaire : évaluation d'un service	150 \$	150 \$	
RIVE-SUD OUEST / CUM	Mesures préférentielles et voies réservées	Accès au pont Mercier par 132 et 138	1 080 \$	1 200 \$
		Prolongement Newman	120 \$	
	Parcs de stationnement incitatif	La Prairie : 350 places <sup>(5)</sup>	535 \$	1 765 \$
	Châteauguay : 250 espaces <sup>(6)</sup>	1 230 \$		
RIVE-SUD VAUDREUIL- SOULANGES / CUM	Parcs de stationnement incitatif	Étude pour stationnements additionnels - ligne Rigaud	200 \$	200 \$
CUM	Mesures préférentielles et voies réservées	Voie réservée CDN / R-Lévesque / Parc <sup>(1)</sup>	305 \$	905 \$
		Autres	600 \$	
	Parcs de stationnement incitatif	Près du métro Radisson <sup>(2)</sup>	13 000 \$	14 760 \$
		Métro Namur	1 760 \$	
	Site propre	Étude desserte Dorval	300 \$	300 \$
<b>TOTAL</b>			<b>105 622 \$</b>	

(1) investissement annoncé dans le budget 1997-MTQ.

(2) comprend un investissement de 500 000\$ annoncé dans le budget 1997-MTQ.

(3) comprend stationnement Pie-IX - Nord (2 093 000\$).

(4) comprend un investissement de 380 000\$ sur le boul. Lapinière annoncé dans le budget 1997-MTQ.

(5) comprend un investissement de 267 000\$ annoncé dans le budget 1997-MTQ.

(6) comprend un investissement de 500 000\$ annoncé dans le budget 1997-MTQ.

**Tableau 5.3 : Synthèse des interventions de développement du réseau, stratégie d'intervention à moyen et long terme (4 et 10 ans)**

SOUS-RÉGION	INTERVENTIONS		COÛTS (000 \$)	
			PROJET	TOTAL
<b>RIVE-NORD OUEST / LAVAL / CUM</b>	<b>Parcs de stationnement incitatif</b>	Laval : 500 places	3 000 \$	<b>8 000 \$</b>
		Couronne Nord : 1 000 places	5 000 \$	
	<b>Terminus et centres d'échange</b>	Gare A-13 (aménagement)	2 100 \$	<b>2 100 \$</b>
		<b>Sites propres</b>	Train de Blainville	
		- prolongement vers le Centre-ville	1 000 \$	<b>11 500 \$</b>
		- prolongement vers St-Jérôme	500 \$	
		Doublement voie de l' autoroute 13 jusqu'à Roxboro	10 000 \$	
<b>RIVE-NORD EST / CUM</b>	<b>Mesures préférentielles et voies réservées</b>	Axe est-ouest dans le nord de la CUM	2 000 \$	<b>4 000 \$</b>
		Corridors Notre-Dame et Sherbrooke	2 000 \$	
<b>RIVE-SUD EST / RIVE-SUD CENTRE / CUM</b>	<b>Mesures préférentielles et voies réservées</b>	Boulevard Roland-Therrien	3 400 \$	<b>6 800 \$</b>
		Lien term. Brossard - pont Champlain	3 100 \$	
		Route 132 (Varenes - Boucherville)	300 \$	
	<b>Terminus et centres d'échange</b>	Couronne Sud / STRSM	1 000 \$	<b>1 000 \$</b>
		<b>Parcs de stationnement incitatif</b>	Autres stationnements: 1 000 places	5 000 \$
	<b>Sites propres</b>	Train de banlieue		<b>95 000 \$</b>
mise en œuvre jusqu'à St-Bruno		10 000 \$		
mise en œuvre St-Bruno à St-Hilaire		5 000 \$		
		Estacade	80 000 \$	
<b>RIVE-SUD OUEST / CUM</b>	<b>Parcs de stationnement incitatif</b>	700 espaces	3 500 \$	<b>3 500 \$</b>
<b>RIVE-SUD VAUDREUIL- SOULANGES / CUM</b>	<b>Parcs de stationnement incitatif</b>	Ligne de train Rigaud: 1 500 places	10 000 \$	<b>10 000 \$</b>
<b>CUM</b>	<b>Sites propres</b>	Plan directeur		
		Métro ligne 5 jusqu'à Pie-IX	40 000 \$	<b>200 000 \$</b>
		Corridor VTOE (bus et auto)	160 000 \$	
<b>RÉSERVE POUR PROJETS</b>				<b>84 900 \$</b>
<b>TOTAL</b>				<b>431 800 \$</b>

Si les ressources sont rendues disponibles plus rapidement, il sera alors possible d'investir dans le système léger sur rails vers Montréal-Nord et dans le métro jusqu'au centre-ville de Laval.

### 5.5.1 Stratégie d'intervention pour la sous-région Rive-Nord Ouest / Laval / CUM

Plusieurs axes de déplacements métropolitains de priorité 1 ont été identifiés dans cette sous-région, illustrant l'importance d'améliorer l'offre de transport en commun à court terme. Il s'agit, en volume, des principaux axes de déplacements métropolitains en provenance de la Rive-Nord Ouest et de Laval. Ces axes ont pour destination le nord de la CUM (Saint-Laurent/Côte-des-Neiges, Ahuntsic). Ces destinations sont moins bien desservies en transport en commun en provenance du nord. Or, il s'agit d'un marché en forte croissance, selon les projections en 2007.

Actuellement, les services d'autobus en provenance de la Rive-Nord et de Laval, via le terminus Henri-Bourassa, et la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes desservent le centre-ville de Montréal. Les usagers qui se destinent au nord de la CUM doivent souvent faire plusieurs correspondances pour effectuer des trajets relativement courts. Les temps de parcours par autobus sont donc beaucoup plus longs qu'en automobile. **À court terme**, une série de mesures sont proposées pour corriger ces lacunes et attirer une nouvelle clientèle au transport en commun (voir la carte 5.8). Ces interventions visent la mise en place de deux nouveaux corridors de transport en commun, de l'île de Montréal jusqu'à la Couronne Nord :

1. dans l'axe du boulevard Marcel-Laurin et du pont Lachapelle jusqu'au boulevard Saint-Martin, puis entre l'autoroute 440 et Rosemère;
2. dans l'axe Pie-IX/A-25 jusqu'à Terrebonne.

Ces projets ont été déjà étudiés en grande partie par la STCUM, la STL et le MTQ. Certaines études doivent être réalisées pour déterminer l'emplacement exact des infrastructures proposées afin qu'elles répondent aux besoins de l'AMT, des usagers et des sociétés, et qu'elles facilitent l'intégration de services.

L'AMT prévoit intégrer à ces corridors des centres d'échange à Laval et sur l'île de Montréal, des terminus et des parcs de stationnement incitatif à

proximité du réseau routier supérieur. Les mesures préférentielles et les voies réservées pour autobus sont privilégiées.

Par ailleurs, il est proposé de consolider les infrastructures existantes vers le centre-ville (la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes et la voie réservée dans l'axe du pont Viau) afin de répondre à la demande, particulièrement par la mise en place de parcs de stationnement incitatif le long de la ligne de train Deux-Montagnes.

Concernant le service de train de banlieue, il est prévu de maintenir, le service entre la gare Jean-Talon et Blainville si les résultats de l'expérience pilote atteignent les objectifs fixés concernant l'achalandage et le recouvrement des coûts.

Les services des CIT de la Rive-Nord Ouest sont orientés vers une desserte du centre de la CUM en se rabattant principalement au terminus Henri-Bourassa. À l'exception du CIT Deux-Montagnes, aucun service d'autobus des CIT ne dessert directement le train de banlieue Deux-Montagnes. À court terme, l'AMT évaluera, en collaboration avec les CIT, quels services pourraient être mis en place pour améliorer le rabattement à la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes ainsi que les nouveaux services à instaurer pour améliorer les déplacements est-ouest au sein de la sous-région.

**À court terme**, l'opportunité de prolonger la ligne 2 Ouest du métro, par étape, d'abord jusqu'à la gare Bois-Franc du train de banlieue Deux-Montagnes, puis à **moyen terme** vers Laval Centre si l'achalandage et les ressources le permettent.

L'étude de faisabilité pour le prolongement du métro à Laval, réalisée conjointement par la Ville de Laval, la STL et la STCUM en 1995 démontre que le prolongement de la ligne 2 Est attirerait environ 865 nouveaux usagers au transport en commun au coût de 120 M\$ alors qu'un prolongement de la ligne 2 Ouest attirerait 2 455 nouveaux usagers à un coût d'environ 350 M\$ (soit environ 50 M\$ du km). En attirant une clientèle additionnelle sur le tronçon Ouest et en déviant une

partie des usagers actuels prenant le métro à Henri-Bourassa, le prolongement par l'ouest permettrait un meilleur équilibre de la charge des lignes 2 Est et Ouest du métro. Cette étude conclue que « Bien que le prolongement proposé (Ligne 2 Est vers Cartier) soit acceptable à moindre coût, il n'en demeure pas moins que le scénario étudié n'est pas optimal au sens du réseau. (...) un prolongement dans l'axe de la ligne 2 Ouest devrait être évalué ».<sup>1</sup>

L'AMT estime que le prolongement de la ligne 2 Ouest offrirait aussi d'autres avantages. Cette option permettrait une meilleure desserte vers le pôle Saint-Laurent/Côte-des-Neiges pour les résidents de Laval et de la Rive-Nord et permettrait aussi d'établir une correspondance avec la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes. Le coût estimé de ce prolongement est cependant plus élevé, et les études réalisées sont moins approfondies que dans le cas de la ligne 2 Est.

À court terme, si la demande le justifie et les ressources sont suffisantes, l'AMT considérera augmenter la capacité de la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes.

De plus, seront évalués :

- à court terme, l'opportunité et la faisabilité d'améliorer le service du train entre Blainville et le centre-ville de Montréal ;
- à long terme et selon l'achalandage et les ressources disponibles, le prolongement du service vers Saint-Jérôme.

---

<sup>1</sup> STCUM, STL, Ville de Laval (1995)

## SOUS-RÉGION RIVE-NORD OUEST / LAVAL / CUM

### OBJECTIF GÉNÉRAL

Augmenter la part de marché du transport en commun dans les axes prioritaires :

- de la Rive-Nord : de 9 % à 20 % (+ 8 200 dépl.)
- de Laval : 22 % à 30 % (+ 7 800 dépl.)

### OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

➤ Améliorer la **desserte** :

- Couronne Nord vers Laval ;
- Couronne Nord vers le nord de la CUM et le centre-ville de Montréal ;
- Laval vers le centre nord de la CUM et le centre-ville de Montréal.

➤ **Métro** : Ne pas surcharger la ligne 2 Est du métro.

➤ **AOT** : Optimiser l'utilisation des services de l'ensemble des AOT qui desservent le territoire (en pointe, hors pointe et à contresens de la pointe) : STL, STCUM, CIT Basses-Laurentides, AMT, CIT des Moulins, CIT Deux-Montagnes, OMIT Saint-Eustache.

## STRATÉGIES À COURT TERME

### A. Mettre en place deux nouveaux corridors de transport en commun de l'île de Montréal jusqu'à la Couronne Nord

- ✓ En priorité dans l'axe des boulevards Marcel-Laurin, pont Lachapelle jusqu'au boulevard Saint-Martin ou l'autoroute 440, puis entre l'autoroute 440 et Rosemère ;
- ✓ Intégrer à ce corridor : un centre d'échange au centre-ville de Laval, la desserte des stations Bois-Franc et Côte-Vertu et l'aménagement des terminus, la desserte de la station Deux-Montagnes et l'aménagement d'un terminus, des mesures préférentielles et voies réservées ;
- ✓ Dans l'axe Pie-IX - A-25 jusqu'à Terrebonne, corridor intégré à une voie réservée pour véhicules à taux d'occupation élevé. Intégrer à ce corridor un centre d'échange à Terrebonne.

### B. Améliorer la qualité du service dans le corridor du boulevard des Laurentides

- ✓ Mesures préférentielles et voie réservée sur le boulevard des Laurentides jusqu'au boulevard Saint-Martin ;
- ✓ Amélioration des conditions d'exploitation et d'accueil des usagers du terminus Henri-Bourassa.

### C. Intégrer les services et réseaux de transport en commun compte tenu des objectifs spécifiques suivants :

- ✓ Amélioration de la desserte de ligne de train de banlieue Deux-Montagnes par autobus (en particulier, aux stations Deux-Montagnes et Bois-Franc) et accroître les rabattements ;
- ✓ Amélioration notoire de la desserte et du service entre Couronne Nord, centre de Laval et centre nord de la CUM (pointe et hors pointe) ;
- ✓ Amélioration de la desserte est-ouest dans la Couronne Nord ;
- ✓ Augmentation de l'efficacité des AOT.

### D. Faciliter l'intermodalité auto-transport en commun

- ✓ Création de parcs de stationnement incitatif à proximité des points de convergence du réseau routier supérieur et des principaux corridors TC, le long des autoroutes 440 et 640 pour desservir les bassins de population de Mascouche / Terrebonne, Sainte-Thérèse / Rosemère, Saint-Eustache / Deux-Montagnes.

### E. Préparer un ou des plans de réseaux intégrés CIT - STL - STCUM - AMT

- ✓ En priorité, pour le développement de l'axe Marcel-Laurin / pont Lachapelle / Laval / Couronne Nord ;
- ✓ Ce plan ou ces plans préciseront :
  - la réorganisation des réseaux d'autobus en pointe et hors pointe ;
  - la nature et le concept des interventions préconisées ;
  - le calendrier optimal de leur mise en œuvre ;
  - leurs incidences financières et sur l'achalandage.

## STRATÉGIES À COURT TERME (suite)

### F. Accroître la capacité du service de la ligne de train Deux-Montagnes pour répondre à la demande

- ✓ Compléter les parcs de stationnement incitatif le long de la ligne ;
- ✓ Augmenter la fréquence ;
- ✓ Favoriser l'utilisation du train pour des destinations intermédiaires et à contresens (intégration bus/train) ;
- ✓ Mettre en place les outils d'information et de signalisation ;
- ✓ Doublement de la voie de Bois-Franc à l'A-13 et de Sunnybrooke à Roxboro ;
- ✓ Aménagement d'une station à l'A-13.

### G. Nouveau service de train

- ✓ Pour 1998, évaluer l'opportunité de conserver ou de modifier le service de train selon différents scénarios de desserte (tronçons), compte tenu des caractéristiques de la demande des résidents de la couronne Nord et de Laval (destinations), des données les plus récentes sur les coûts d'exploitation et de la problématique du financement.
- ✓ Selon les résultats, le service pourrait être maintenu de manière permanente et bonifié en procédant dans une première phase à une consolidation du service sur le tronçon Blainville/Montréal par l'amélioration de la fréquence du service, l'ajout de points de correspondance avec le métro et le train de banlieue Deux-Montagnes, l'amélioration du rabattement des autobus des CIT et de la STL ; et l'ajout de places de stationnement aux gares du train. Lorsqu'une décision aura été prise concernant le maintien du service, les prolongements vers la gare Windsor, et subséquemment vers Saint-Jérôme seront évalués.

### H. Évaluer l'opportunité de prolonger la ligne de métro 2 Ouest

- ✓ Évaluer l'opportunité de prolonger la ligne 2 Ouest du métro par étape à Bois-Franc, Laval Chomedey et Laval centre-ville, ainsi que les avantages et les inconvénients du projet par rapport à une desserte de ce corridor par autobus.

**STRATÉGIES À MOYEN ET À LONG  
TERME**

**I. En fonction de la demande, accroître la capacité du service de la  
ligne de train Deux-Montagnes**

- ✓ Achat de nouvelles voitures.

**J. Mise en œuvre d'axes lourds de transport**

- ✓ En fonction des résultats de ces évaluations et des analyses comparatives des projets considérés au niveau métropolitain, procéder à la préparation des plans et devis et à la réalisation des projets retenus, s'il y a lieu, en particulier, la prolongation par étape de la ligne 2 ouest du métro vers Laval.

### 5.5.2 Stratégie d'intervention pour la sous-région Rive-Nord Est / CUM

Dans cette sous-région, seuls des axes de déplacements métropolitains de priorité 2 ont été identifiés. Trois axes sont à améliorer : un axe à destination de la CUM-Est ; un axe dans le nord de la CUM à destination d'Ahuntsic et de Saint-Laurent / Côte-des-Neiges et un axe à destination du centre-ville.

Actuellement, le service de transport en commun des CIT est fortement orienté sur le rabattement des autobus sur la ligne 1 du métro. Des services locaux express et métro-bus de la STCUM offrent également une desserte rapide vers le centre-ville ou le métro. Or, les volumes de déplacement les plus importants sont en direction du secteur nord de la CUM (Ahuntsic, Ville Saint-Laurent / Côte-des-Neiges). Par ailleurs, une interface entre les réseaux de la STCUM et des CIT sur le territoire de la Rive-Nord, incluant un parc de stationnement incitatif, permettrait de diminuer les coûts d'exploitation et d'offrir une meilleure desserte interne dans les CIT. Ce genre de service serait particulièrement intéressant en période hors pointe.

**À court terme**, l'AMT choisit (voir la carte 5.9) :

- d'augmenter l'offre de transport en commun à destination du nord de la CUM, et de mettre en application des mesures préférentielles et/ou de prévoir des voies réservées. Sur le territoire de la CUM, deux corridors potentiels seront évalués, le boulevard Henri-Bourassa et l'autoroute 40;

- d'intégrer et d'augmenter l'offre de transport à destination du centre-ville. Deux corridors seront étudiés, le corridor de l'autoroute 40 et le corridor des rues Notre-Dame et Sherbrooke;
- d'aménager un terminus localisé sur la Rive-Nord Est à la convergence des circuits d'autobus, incluant un parc de stationnement incitatif ;
- ouvrir un nouveau parc de stationnement incitatif, de concert avec le MTQ, sur un site équivalent à celui de Radisson qui avait connu un franc succès.

**À moyen et à long terme**, il est proposé d'évaluer l'opportunité de l'aménagement de deux corridors. Le premier en voie réservée ou en mesure préférentielle pourrait être implanté dans l'axe du boulevard Henri-Bourassa ou un axe parallèle lorsque le niveau d'achalandage engendré par les mesures à court terme justifiera de telles mesures.

Par ailleurs, l'AMT croit qu'il est pertinent d'évaluer l'opportunité d'un projet mis de l'avant par le MTQ en 1995, soit une voie réservée sur l'autoroute 40 du boulevard Lachapelle à Repentigny jusqu'au boulevard Ray-Lawson. Ce projet destiné aux autobus et aux véhicules à taux d'occupation élevé devrait être évalué à la lueur des résultats des projets entrepris dans l'axe est-ouest avec l'objectif de créer un axe Rive-Nord Est / CUM-Est et les pôles du nord de la CUM (Ahuntsic / Saint-Laurent / Côte-des-Neiges).

## SOUS-RÉGION RIVE-NORD EST / CUM

### OBJECTIF GÉNÉRAL

Augmenter la part de marché du transport en commun dans les axes prioritaires :

- de la Rive Nord-Est : de 15 % à 20 % (+1 800 dépl.)
- de l'est de la CUM : de 47 % à 50 % (+200 dépl.)

### OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

➤ Améliorer la **desserte** :

- Dans l'axe Ville d'Anjou - nord de la CUM - Ville Saint-Laurent ;
- vers la CUM-Est et le centre-ville de Montréal.

➤ **Métro** : Ne pas surcharger la ligne de métro 1 au-delà de la station de métro Berri.

➤ **AOT** : Optimiser l'utilisation des services de l'ensemble des AOT qui desservent le territoire (en pointe et hors pointe) : STCUM, CIT Le Portage, OMIT Repentigny.

## STRATÉGIES À COURT TERME

### A. Intégrer les services et réseaux de transport en commun compte tenu des objectifs spécifiques

- ✓ Multiplier les dessertes rapides par autobus vers les principaux pôles d'attraction des résidents de la Rive-Nord Est ;
- ✓ Évaluer l'opportunité de la mise en place de services de transport en commun entre la Rive-Nord Est, l'est de la CUM, le nord de la CUM et Ville Saint-Laurent ;

### B. Améliorer les vitesses commerciales, la ponctualité, la fiabilité et la disponibilité du service :

- ✓ Mettre en application de mesures préférentielles et aménager des voies réservées là où elles seront justifiées, et en particulier, sur et/ou aux approches du pont Le Gardeur ;
- ✓ Aménager un terminus localisé sur la Rive-Nord Est à la convergence des circuits d'autobus.

### C. Faciliter l'intermodalité auto-transport en commun

- ✓ Créer un terminus avec parc de stationnement incitatif sur la Rive-Nord à la convergence du réseau routier supérieur, à intégrer aux équipements nécessaires à l'intégration des réseaux de transport en commun (centre d'échange) ;
- ✓ Ouvrir de nouveau le parc de stationnement Radisson ou l'équivalent.

### D. Préparer un plan de réseau intégré OMIT - STCUM

- ✓ Ce plan ou ces plans préciseront :
  - la réorganisation des réseaux d'autobus en pointe et hors pointe ;
  - la nature et le concept des interventions préconisées ;
  - le calendrier optimal de leur mise en œuvre ;
  - leurs incidences financières et sur l'achalandage.

## STRATÉGIES À MOYEN ET À LONG TERME

### E. Renforcer le service dans le corridor Anjou / Saint-Laurent, en fonction de la demande

- ✓ Suivi et évaluation des interventions mises en œuvre à court/moyen terme dans l'ensemble du corridor est-ouest traversant la partie nord de la CUM (réf : stratégie du secteur ouest) ;
- ✓ Étude d'opportunité d'une desserte rapide transport en commun (autobus en site propre, voie réservée A-40, etc.) reliant les principaux générateurs de déplacement, les pôles régionaux et les pôles en développement dans la partie nord de la CUM (projet du MTQ : voie réservée à taux d'occupation élevé - A-40);
- ✓ Mise en œuvre selon les résultats de l'étude.

### 5.5.3 Stratégie d'intervention pour la sous-région Rive-Sud Est / Rive-Sud Centre / CUM

Due à sa proximité du centre-ville, la demande de déplacement entre la Rive-Sud et la CUM est beaucoup plus orientée vers le centre-ville que ce n'est le cas pour Laval et la Rive-Nord. Par ailleurs, la demande à destination du centre et du nord de la CUM, en augmentation, transite par le centre-ville d'où elle peut profiter de la desserte en transport en commun par deux corridors majeurs, soit celui de la ligne 4 de métro et celui du pont Champlain. Il en résulte une part modale du transport en commun élevée entre la Rive-Sud Centre, le centre-ville et la CUM.

Aussi, l'analyse de priorisation des axes de déplacements métropolitains indique qu'il y a plusieurs axes métropolitains de déplacements de priorité 1 et 2 : un axe de priorité 1 en provenance du secteur Est (Boucherville) à destination du centre-ville, trois axes de priorité 1 en provenance du centre de la Rive-Sud à destination du centre de la CUM et un axe de priorité 2 en provenance du centre de la Rive-Sud vers la CUM.

Cependant, la qualité de l'accès par transport en commun aux deux corridors de transport en commun, soit le pont Champlain et le terminus Brossard d'une part, et le terminus Longueuil d'autre part, s'est détériorée avec l'augmentation de la congestion et le refoulement des automobilistes en attente pour traverser le fleuve. Plusieurs mesures préférentielles ont déjà été mises en œuvre pour remédier à cette situation, mais demeurent insuffisantes pour assurer un service de qualité.

En conséquence, l'AMT interviendra **à court terme** par une série de mesures pour maintenir et améliorer l'attractivité des services offerts dans ces deux corridors (voir la carte 5.10) :

- Mesures préférentielles, voies réservées et parcs de stationnement incitatif en amont de la congestion automobile ;
- intégration des services entre les territoires des CIT et le territoire de la STRSM, amélioration

des terminus existants et création de petits centres d'échange en amont de la congestion à la jonction des territoires.

Compte tenu de l'importance de la demande entre la Rive-Sud, le centre-ville et la CUM, **à moyen et à long terme** deux projets de site propre seront évalués :

1. L'aménagement sur l'estacade de la voie réservée du pont Champlain. Le projet d'estacade coûte environ 80 M\$ pour la construction d'un nouveau pont au-dessus de la voie maritime et les accès sur les deux rives. Malgré les résultats positifs d'une analyse avantages-coûts réalisée en 1995 par le MTQ, le cadre financier actuel ne permet pas sa réalisation à court terme sans compromettre un grand nombre de projets proposés dans le plan stratégique. À court terme, l'AMT avec ses partenaires pensent améliorer les accès à la voie réservée du pont Champlain et augmenter le nombre de places de stationnement.
2. Un service de train de banlieue entre le centre-ville de Montréal et Saint-Hilaire. Selon la dernière étude réalisée à ce sujet en 1995, il y aurait un potentiel de 2 400 usagers dont près de 1 500 automobilistes. Il y a un potentiel intéressant pour desservir un segment spécifique du marché, qui autrement n'utiliserait pas de transport en commun, pour un investissement raisonnable (15,0 M\$).

Ces projets visent des clientèles partiellement différentes et contribuent à accroître l'achalandage. Tous desservent le centre de la Rive-Sud à destination du centre-ville de Montréal. Ils doivent donc être comparés en termes de coûts, d'avantages et d'inconvénients, entre eux, et par rapport aux services existants (voie réservée du pont Champlain et ligne 4 du métro).

### **SOUS-RÉGION RIVE-SUD EST / RIVE-SUD CENTRE / CUM**

#### **OBJECTIF GÉNÉRAL**

Augmenter la part de marché du transport en commun dans les axes prioritaires :

- De la Rive-Sud Est: 19 % à 30 % (+4 100 dépl.)
- de la Rive-Sud Centre : 46 % à 55 % (+4 000 dépl.)

#### **OBJECTIFS SPÉCIFIQUES**

Améliorer la **desserte** entre la Couronne Sud et la Rive-Sud Centre ;

- **Axes métropolitains** : Diminuer les temps de déplacements et améliorer la fiabilité des services sur les axes de déplacements métropolitains.

- **AOT** : Optimiser l'utilisation des services de l'ensemble des AOT qui desservent le territoire (en pointe et hors pointe) : STRSM, STCUM, CIT Vallée-du-Richelieu, CIT Sorel-Varennes, CIT Chambly-Richelieu-Carignan, CIT Le Richelain, OMIT Saint-Bruno, OMIT Sainte-Julie, OMIT Saint-Amable

## STRATÉGIES À COURT ET À MOYEN TERME

### A. Améliorer le service de transport en commun (vitesses commerciales, ponctualité, fiabilité) sur les deux principaux corridors de transport en commun : par le pont Champlain et le métro Longueuil

- ✓ Mesures préférentielles et/ou voies réservées sur les routes 112 et 116 vers le métro ;
- ✓ Mesures préférentielles et voies réservées aux approches du pont Champlain, du terminus Longueuil et du terminus Brossard ;
- ✓ Voie réservée sur l'autoroute 10 entre l'A-30 et le début de la voie réservée existante ;
- ✓ Mesures préférentielles et voies réservées entre le pont Champlain et le terminus Centre-ville : accès direct pont Champlain - pont Clément, élargissement du pont Clément, accès au terminus Centre-ville ;
- ✓ Améliorer les conditions d'exploitation et d'accueil des usagers au terminus Centre-ville ;
- ✓ Améliorer les conditions d'exploitation et d'accueil des usagers au terminus Longueuil (maintien et consolidation) ;
- ✓ Analyser les besoins d'intervention dans le corridor de la route 132 (Varenes-Boucherville) ;
- ✓ Créer de nouveaux centres d'échange en périphérie de la Rive-Sud Centre pour faciliter l'intégration des services des AOT ;
- ✓ Voie réservée sur l'autoroute 20 du pont-tunnel Louis-H. Lafontaine et boul. de Montarville.

### B. Intégrer les services et réseaux de transport en commun compte tenu des objectifs spécifiques suivants :

- ✓ Améliorer le service entre les territoires des CIT et le territoire central de la STRSM en facilitant les correspondances aux principaux centres d'échange existants (Brossard et Longueuil) ou à aménager ;
- ✓ Améliorer les services offerts par les CIT et augmenter l'efficacité des CIT hors pointe, par une intégration des réseaux autour des points de convergence des axes de desserte (centres d'échange).

## STRATÉGIES À COURT TERME (suite)

### C. Favoriser les déplacements bimodaux dans les secteurs de plus faible densité

- ✓ Aménager des parcs de stationnement incitatif en amont de la congestion, aux points de convergence du réseau routier supérieur et des réseaux de transport en commun : A10/A30, route 116/A-30, routes 134, 104 et boul. de Montarville ;
- ✓ Aménager des petits parcs de stationnement incitatif le long des axes principaux de circulation des autobus des CIT : route 112, route 116, route 132 (Sorel-Varenes), route 104.

### D. Préparer un ou des plans de desserte intégrée CIT et STRSM

- ✓ Ce plan ou ces plans préciseront :
  - la réorganisation des réseaux d'autobus en pointe et hors pointe ;
  - la nature et le concept des interventions préconisées ;
  - le calendrier optimal de leur mise en œuvre ;
  - leurs incidences financières et sur l'achalandage.

### E. Évaluer la mise en service d'un train dans le corridor centre-ville/Saint-Bruno/Saint-Hilaire

- ✓ Évaluer, avec les partenaires, l'opportunité de la mise en service d'un service ferroviaire dans le corridor Saint-Hilaire - centre-ville compte tenu de critères économiques, financiers et d'achalandage (nouveaux marchés) et des modalités de financement possibles.

## STRATÉGIES À MOYEN ET À LONG TERME

### F. Continuer la mise en œuvre de la stratégie à court terme

- ✓ La mise en œuvre totale de la stratégie à court terme ne pourra se faire à l'intérieur d'un horizon de trois ans. Il y aura donc lieu de continuer sa mise en œuvre après l'avoir adaptée aux résultats des plans de transport intégré et à la décision prise sur l'implantation d'un service de train.
- ✓ Analyse des besoins d'intervention sur le boulevard Roland-Therrien.

### G. Aménagement sur l'estacade de la voie réservée du pont Champlain (consolidation du réseau)

- ✓ Après évaluation des besoins et moyens d'amélioration du service (capacité, fiabilité, vitesse) rendu par la voie réservée du pont Champlain, finaliser le concept du projet de site propre aux autobus sur l'estacade et procéder à sa mise en œuvre.

#### 5.5.4 Stratégie d'intervention pour la sous-région Rive-Sud Ouest / CUM

Dans cette sous-région desservie par plusieurs CIT, trois axes sont à améliorer : un axe de priorité 1 à destination de la Rive-Sud Centre et deux axes de priorité 2 à destination du centre de la CUM. La stratégie permettra de créer, à des coûts raisonnables, un nouvel axe de desserte entre la Rive-Sud Ouest et la Rive-Sud Centre et en même temps d'assurer un service interne à la sous-région, répondant ainsi à une part importante de la demande. L'intégration des services et réseaux de transport en commun entre les CIT et la STRSM est essentielle à l'atteinte de ces objectifs.

Compte tenu des objectifs de part de marché en transport en commun et de l'achalandage potentiel en 2007, les autres mesure à **court terme** sont (voir la carte 5.11) :

- la mise en application de mesures préférentielles et/ou l'aménagement de voies réservées aux approches des traversées du fleuve;
- l'aménagement de parcs de stationnement incitatif à la convergence du réseau routier supérieur;
- l'aménagement de petits parcs de stationnement incitatif le long des corridors primaires de transport en commun.

**À long terme**, l'AMT évaluera l'opportunité et la faisabilité de l'aménagement d'une desserte rapide en site propre dans l'emprise ferroviaire entre la Rive-Sud Ouest et le centre de la CUM, dans la mesure où les projets touristiques envisagés dans ce secteur le justifieront. Il s'agit d'un **projet complémentaire** qui doit correspondre aux critères prévus, notamment au chapitre de l'autofinancement partiel ou complet.

**SOUS-RÉGION RIVE-SUD OUEST / CUM**

**OBJECTIF GÉNÉRAL**

Augmenter la part de marché du transport en commun dans les axes prioritaires :

- de la Rive-Sud Ouest : de 21 % à 30 % (+3 400 dépl.)

**OBJECTIFS SPÉCIFIQUES**

- > Améliorer le **service** entre la Rive-Sud Ouest, la CUM Centre-Sud et le centre-ville
- > Établir un **service interne** à la Rive-Sud Ouest et vers la Rive-Sud Centre ;

> **AOT :**

Optimiser l'utilisation des services des AOT qui desservent le territoire, en pointe et hors pointe : CIT Sud-Ouest, CIT Roussillon, CIT Le Richelain, CIT Haut-Saint-Laurent

## STRATÉGIES À COURT TERME

### A. Améliorer les temps de parcours et la fiabilité du service vers la CUM

- ✓ Mesures préférentielles et/ou voies réservées aux approches du pont Mercier sur les routes 132 et 138 ;
- ✓ Mesures préférentielles et/ou voies réservées aux approches du pont Champlain;
- ✓ Prolonger la voie réservée du boulevard Newman jusqu'à la station Angrignon.

### B. Intégrer les services et réseaux de transport en commun des 4 CIT et de la STRSM, compte tenu des objectifs spécifiques suivants :

- ✓ Améliorer les services et augmenter l'efficacité des AOT (surtout hors pointe) à destination de la CUM ;
- ✓ Établir un service de transport en commun de ceinture interne à la Rive-Sud Ouest et desservant la Rive-Sud Centre avec correspondances avec les différents CIT et la STRSM ;

### C. Favoriser les déplacements bimodaux

- ✓ Aménager des parcs de stationnement incitatif aux points de convergence du réseau routier supérieur et des principaux axes de transport en commun : A-15/A-30, routes 134/104, route 138/A-30 ;
- ✓ Aménager de petits parcs de stationnement incitatif le long des corridors primaires TC : routes 132, 138 et 104.

### D. Préparer un plan de transport intégré CIT - STRSM

- ✓ En priorité pour le développement d'un service de transport en commun de ceinture entre la Rive-Sud Ouest et la Rive-Sud Centre ;
- ✓ Ce plan ou ces plans préciseront :
  - la réorganisation des réseaux d'autobus en pointe et hors pointe ;
  - la nature et le concept des interventions préconisées ;
  - le calendrier optimal de leur mise en œuvre ;
  - leurs incidences financières et sur l'achalandage.

## STRATÉGIES À MOYEN ET À LONG TERME

### E. Évaluer la faisabilité d'un axe transport en commun dans l'emprise ferroviaire :

- ✓ À la lumière des résultats de la stratégie à court terme et de l'évolution de la demande, évaluer la pertinence et la faisabilité de l'aménagement d'un axe transport en commun dans l'emprise ferroviaire entre la Rive-Sud Ouest et la CUM, en considérant en particulier les besoins générés par le développement touristique de Kahnawake et du secteur.

### F. Renforcer l'axe de transport en commun de ceinture :

- ✓ Renforcer l'axe de transport en commun de ceinture proposé dans la stratégie à court terme par la mise en application de mesures préférentielles ou l'installation d'autres équipements. Intégrer cette évaluation au dossier d'amélioration du réseau routier : A-30, route 132, A-15.

### 5.5.5 Stratégie d'intervention pour la sous-région Rive-Sud Vaudreuil-Soulanges / CUM

Cette sous-région est caractérisée par un service de transport en commun desservant le centre-ville par deux lignes de train de banlieue. Or, il y a une forte demande entre Vaudreuil-Soulanges et la CUM Ouest et Nord. Cette demande est en constante augmentation, ce qui justifie cette priorité d'intervention. On note également l'absence d'OPT sur ce territoire desservi uniquement par la ligne de Rigaud.

Les interventions prévues ont pour objectifs :

- de mettre en place les services de transport en commun entre les régions de Vaudreuil-Soulanges, l'ouest de la CUM et les pôles prioritaires du nord de la CUM (Saint-Laurent/Côte-des-Neiges et Ahuntsic);
- d'améliorer le service de train de banlieue Montréal/Rigaud assurant les déplacements vers le centre-ville de Montréal;
- de tirer meilleur parti du potentiel d'attraction de la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes.

À court terme, les mesures privilégiées pour améliorer la desserte du nord de la CUM sont (voir la carte 5.12) :

- la mise en application de mesures préférentielles pour autobus;
- la modification ou l'instauration de circuits d'autobus rapides ou de taxi-bus;
- une meilleure intégration autobus/train, y compris à contresens de la pointe.

Pour les déplacements à destination du centre-ville, une série de mesures sont prévues sur la ligne de train de banlieue Rigaud pour améliorer l'attraction et la rentabilité du service. Sur la ligne de train Deux-Montagnes, on compte agrandir ou créer des parcs de stationnement incitatif pour répondre à la demande.

Deux corridors de service en site propre sont prévues. Ces services sont complémentaires aux interventions citées précédemment :

1. Évaluer, à court terme, la faisabilité d'un service de navette desservant l'aéroport de Dorval. Ce projet mis de l'avant par les Aéroports de Montréal a comme objectif d'offrir aux voyageurs aériens et aux employés une desserte rapide vers le centre-ville. Il doit être examiné en complémentarité avec la ligne de train de banlieue Rigaud et être en mesure d'assurer un taux élevé d'autofinancement tant en ce qui concerne l'exploitation que les immobilisations.
2. Examiner, à moyen et à long terme, l'opportunité de l'aménagement d'une desserte rapide reliant l'ouest de la CUM et les pôles régionaux dans la partie nord de la CUM (Ville Saint-Laurent, Ahuntsic), en conjonction avec son pendant dans l'est de la CUM. Deux projets seront considérés.

Le premier, du type voie réservée ou mesure préférentielle dans le nord de l'île de Montréal, permettrait d'améliorer les accès au train de banlieue, au métro et au secteur Saint-Laurent/ Ahuntsic. Il pourrait se faire en continuité d'un axe vers l'est de l'île de Montréal.

Un autre projet est celui du MTQ, présenté en 1995, afin d'implanter une voie réservée aux autobus et aux autres véhicules à taux d'occupation élevé sur l'autoroute métropolitaine du boulevard Des Sources à Pointe-Claire jusqu'à l'échangeur des Laurentides.

La desserte de l'ouest de l'île vers le centre-ville est assurée, en grande partie, par les lignes de train de banlieue Rigaud et Deux-Montagnes. Les prochaines années indiqueront si la capacité de ces lignes est suffisante, non seulement en ce qui concerne les parcs de stationnement incitatif, mais également le service des lignes de train de banlieue. Des mesures pourraient être nécessaires pour augmenter la capacité. L'opportunité de ces

investissements sera alors considérée en  
comparaison avec d'autres solutions.

**SOUS-RÉGION RIVE-SUD VAUDREUIL-SOULANGES / CUM**

**OBJECTIF GÉNÉRAL**

Augmenter la part de marché du transport en commun dans les axes prioritaires :

- De Vaudreuil-Soulanges: de 8 % à 15 %
- de l'ouest de la CUM: de 30 à 38 % (+6 400 dépl.)

**OBJECTIFS SPÉCIFIQUES**

- Améliorer la desserte et diminuer les temps de déplacement en transport en commun, entre :
- Vaudreuil-Soulanges, l'ouest de l'île et Saint-Laurent / Côte-des-Neiges ;
  - l'ouest de l'île vers Saint-Laurent / Côte-des-Neiges et le nord de la CUM (Ahuntsic, Villeray).
  - l'ouest de l'île et le centre-ville de Montréal
- Revoir les besoins spécifiques de Vaudreuil-Soulanges.

## STRATÉGIES À COURT TERME

### A. Revoir les besoins spécifiques de Vaudreuil-Soulanges, et en particulier :

- ✓ La pertinence de desserte par train entre Vaudreuil et Rigaud, et les solutions de rechange à envisager ;
- ✓ Les besoins de desserte rapide par autobus vers certains pôles d'attraction de la CUM et les services à instaurer avec leurs coûts.

### B. Améliorer le service de ligne de train de banlieue Rigaud (consolidation et maintien) :

- ✓ Remplacer les locomotives ;
- ✓ Améliorer les conditions de remisage des trains ;
- ✓ Augmenter les fréquences ;
- ✓ Information et signalisation ;
- ✓ Améliorer les rabattements d'autobus aux stations de train.

### C. Accroître la capacité du service de la ligne de train de Deux-Montagnes pour répondre à la demande

- ✓ Développer les parcs de stationnement incitatif le long de la ligne ;
- ✓ Augmenter la fréquence ;
- ✓ Favoriser l'utilisation du train pour des destinations intermédiaires et à contresens (intégration bus/train) ;
- ✓ Implanter les outils d'information et de signalisation ;
- ✓ Doubler la voie de Bois-Franc à l'A-13 et de Sunnybrooke à Roxboro ;
- ✓ Aménager une station à l'A-13.

### D. Améliorer la desserte et les temps de déplacement en transport en commun entre l'ouest de la CUM, Saint-Laurent/Côte-des-Neiges et Ahuntsic/Villeray, en considérant :

- ✓ Une meilleure utilisation de la ligne de train de Deux-Montagnes pour des destinations intermédiaires (intégration bus/train) ;
- ✓ La modification ou l'instauration de circuits d'autobus rapides ou taxi-bus ;
- ✓ Des mesures préférentielles pour les autobus là où elles sont justifiées.

**STRATÉGIES À COURT TERME  
(suite)**

**E. Favoriser les déplacements bimodaux :**

- ✓ Aménager des parcs de stationnement incitatif dans l'ouest de la CUM aux stations de la ligne de train Deux-Montagnes pour répondre aux besoins en évolution;
- ✓ Parc de stationnement incitatif dans l'ouest de la CUM.

**F. Intégrer les services et les réseaux de transport en commun compte tenu de l'objectif spécifique suivant :**

- ✓ Répondre aux stratégies A, D, E et F ci-dessus décrites.

**G. Préparer un plan de réseau intégré STCUM - CIT - AMT - MRC Vaudreuil-Soulanges :**

- ✓ Ce plan précisera :
  - la réorganisation des réseaux d'autobus et train en période de pointe et hors pointe ;
  - la nature et le concept des interventions préconisées ;
  - le calendrier optimal de leur mise en œuvre ;
  - leurs incidences financières et sur l'achalandage.

**H. Évaluer l'opportunité de la mise en place d'un service de navette desservant l'aéroport de Dorval**

- ✓ Dans un contexte de consolidation des services aériens de l'aéroport de Dorval et de désengorgement des axes routiers, évaluer l'opportunité et la faisabilité de la mise en place d'un service de navette rapide ferroviaire ou routière. Les principaux critères d'évaluation sont la complémentarité avec le réseau de transports collectifs existant, le potentiel d'attraction de nouvelles clientèles de transport en commun et les considérations financières.

## STRATÉGIES À MOYEN ET À LONG TERME

### I. Améliorer le service et le temps de déplacement à contresens de la pointe (Ligne Rigaud) :

- ✓ En utilisant le train, améliorer la desserte à destination des principaux pôles d'attraction de l'ouest de la CUM : Dorval, Pointe-Claire (intégration bus/train).

### J. Renforcer le service dans le corridor ouest de la CUM vers Saint-Laurent et le Centre-Nord de la CUM :

- ✓ Suivi et évaluation des interventions mises en œuvre à court et à moyen terme dans l'ensemble du corridor est-ouest traversant la partie nord de la CUM (réf. : stratégie du secteur nord-est) ;
- ✓ Étude d'opportunité de l'aménagement d'une desserte rapide (autobus en site propre, voie réservée A-40, train, etc.) reliant les principaux générateurs de déplacement, les pôles régionaux et les pôles en développement dans la partie nord de la CUM. Possibilité d'intégration de cette desserte à une voie réservée pour véhicules à taux d'occupation élevé ;
- ✓ Mise en œuvre selon les résultats de l'étude d'opportunité.

### K. Conserver le patrimoine de la ligne de train de Rigaud

- ✓ Réparations majeures apportées aux infrastructures.

### L. En fonction de la demande et les capacités financières, accroître la capacité du service de la ligne de train Deux-Montagnes

- ✓ Acquérir de nouvelles voitures.

### 5.5.6 Stratégie d'intervention pour la sous-région CUM

La problématique des déplacements du secteur de la CUM Centre s'articule autour de la congestion du réseau routier et d'une plus grande utilisation des infrastructures lourdes existantes. Cette congestion est due aux déplacements automobiles générés d'une part, par les résidants du secteur CUM Centre et d'autre part, par les résidants des secteurs CUM Est et Ouest et des Couronnes Nord et Sud. La solution au problème de congestion s'articule pour sa part autour de services de transport en commun concurrentiels aux déplacements par automobile.

En identifiant le maintien du patrimoine (métro, train et autobus) parmi ces principaux objectifs, l'AMT s'engage à maintenir la qualité du service de transport en commun dans le secteur CUM Centre.

De plus, l'AMT développera, à court terme, l'attrait du transport en commun dans le secteur CUM Centre par la mise en place de voies réservées dans l'axe des boulevards Marcel-Laurin et Notre-Dame et par l'amélioration de l'accessibilité des gares de la ligne de train Deux-Montagnes et de l'augmentation de la fréquence de la ligne de train Rigaud. Des études sur le prolongement de la ligne 2 et de la ligne 5 sont également prévues à court terme. Finalement, la faisabilité d'un service de navette desservant l'aéroport de Dorval sera étudiée.

Si les études d'opportunité le justifient, il pourrait y avoir prolongement de la ligne 5 du métro de la

station Saint-Michel jusqu'à la voie réservée de Pie-IX ainsi que la construction du prolongement de la ligne 2 vers la station Bois-Franc. Le prolongement de la ligne 5 permettrait aux usagers de l'axe Pie-IX d'avoir accès à deux lignes de métro alors que le prolongement de la ligne 2 pourrait améliorer la desserte de Ville Saint-Laurent. À plus long terme, sur le boulevard Pie-IX, on considérera le remplacement de la voie réservée par un mode plus lourd comme le tramway, ou un système léger sur rails.

Les analyses des cinq sous-régions font ressortir, sur le territoire de la CUM, l'importance de la demande dans un axe est-ouest passant par le nord de la CUM (ville Saint-Laurent et Ahuntsic), et l'importance du pôle Saint-Laurent/Côte-des-Neiges comme centre d'attraction des déplacements, pour de nombreuses origines. Dans le cadre d'une planification à long terme, un axe de transport en commun, incluant une desserte rapide, pourrait être développé.

L'ensemble des stratégies proposées aux sections précédentes favoriseront des alternatives de transport en commun concurrentielles aux déplacements par automobile et contribueront à réduire, voire freiner, l'augmentation de la congestion et ainsi diminuer les coûts de déplacement pour les résidants des villes centres. Ces mesures garantiront également l'accessibilité du secteur CUM Centre et contribueront à sa vitalité économique. (voir la carte 5.13).

## SOUS-RÉGION CUM

### OBJECTIF GÉNÉRAL

Augmenter la part de marché du transport en commun dans les axes prioritaires :

- Est de la CUM: de 47 % à 50 % (+200 dépl.)
- de l'ouest de la CUM: de 30 % à 38 % (+6 400 dépl.)
- de la CUM-Centre : 23 % à 25 % (+1 400 dépl.)

### OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

Les interventions sur l'offre et la demande de transport sur la CUM sont présentées dans les pages précédentes, selon les cinq grands axes considérés. En dehors des projets spécifiques qui y sont mentionnés, on rappelle ici que les grands éléments de la stratégie qui en découle concernent la CUM, et particulièrement la CUM Centre.

- Optimisation de l'utilisation du métro en développant en particulier le service de transport en commun dans des axes de rabattement sur la ligne 2 Ouest ;
- Considérations à moyen et à long terme des prolongements de la ligne 5 jusqu'à Pie-IX (maillage avec le corridor Pie-IX) et de la ligne 2 Ouest vers Laval ;
- Développement d'un axe de transport est-ouest dans la partie nord de la CUM, en correspondance avec les deux branches de la ligne 2 ;
- Renforcement de deux corridors majeurs de la Rive-Sud (pont Champlain et métro Longueuil) donnant accès à l'ensemble du réseau de métro, à contresens de la pointe dans le premier cas ;
- L'AMT appuiera les interventions de la STCUM et de la CUM, visant à accroître l'achalandage du transport en commun.

## STRATÉGIES À COURT TERME

### A. Mettre en place de nouveaux corridors de transport en commun :

- ✓ Boulevard Marcel-Laurin jusqu'au pont Lachapelle ;
- ✓ Extension de la voie réservée Pie-IX ;
- ✓ Boulevard Notre-Dame et/ou rue Sherbrooke aux approches du pont Le Gardeur.

### B. Plans de réseaux intégrés

- ✓ Axe Marcel-Laurin/pont Lachapelle ;
- ✓ Axe CUM Est/Repentigny/Le Gardeur ;
- ✓ Axe CUM Ouest/Vaudreuil-Soulanges.

### C. Favoriser les déplacements bimodaux

- ✓ Parc de stationnement incitatif aux stations de la ligne de train Deux-Montagnes

### D. Évaluer l'opportunité d'accroître la capacité de la ligne de train Deux-Montagnes

### E. Évaluer l'opportunité du prolongement de la ligne 5 du métro

- ✓ Évaluer le prolongement de la ligne 5 du métro jusqu'à Pie-IX, dans le cadre du renforcement de l'axe Pie-IX jusqu'à Laval et la Couronne Nord, et comparer les avantages et les inconvénients d'assurer par ce projet un maillage du réseau primaire de la CUM.

### F. Étudier la faisabilité du projet de service de navette desservant l'aéroport de Dorval

### G. Améliorer le service de la ligne de train de Rigaud

### H. Évaluer l'opportunité de prolonger la ligne de métro 2 Ouest

**STRATÉGIES À MOYEN ET À LONG TERME**

**I. Implanter le prolongement de la ligne 5 du métro**

**J. Développer un axe de transport est-ouest dans la partie nord de la CUM, incluant la possibilité d'une desserte rapide**

**K. Implanter le prolongement du métro vers Laval : étape Bois-Franc**

## CHAPITRE 6

### L'INTÉGRATION DES SERVICES EN TRANSPORT ADAPTÉ

L'article 76 de la Loi sur l'AMT spécifie que le plan stratégique doit présenter une perspective de développement pour les services offerts aux personnes handicapées.

#### 6.1 LA SITUATION DU TRANSPORT ADAPTÉ SUR LE TERRITOIRE DE L'AMT

##### 6.1.1 Les organismes de transport adapté

Il existe 13 organismes de transport adapté (OTA) qui offrent des services sur le territoire de l'AMT (voir la carte 6.1). On compte les trois sociétés de transport qui desservent la clientèle résidant sur leur territoire respectif et 10 organismes qui desservent la clientèle des Couronnes Nord et Sud. Sur les 94 municipalités qui composent le territoire de l'AMT, 87 offrent des services de transport adapté. Il existe donc 7 municipalités où il n'y a aucun service de transport adapté.

Fait à noter, alors que sur la Rive-Nord le service est généralement organisé par un CIT, sur la Rive-Sud les municipalités organisent directement les services ou en confient la responsabilité à un organisme sans but lucratif (OSBL).

Les 13 organismes de transport adapté de la région effectuent annuellement plus de 1,7 million de déplacements, dont 1,2 million sur le réseau de la STCUM.

##### 6.1.2 Les déplacements métropolitains

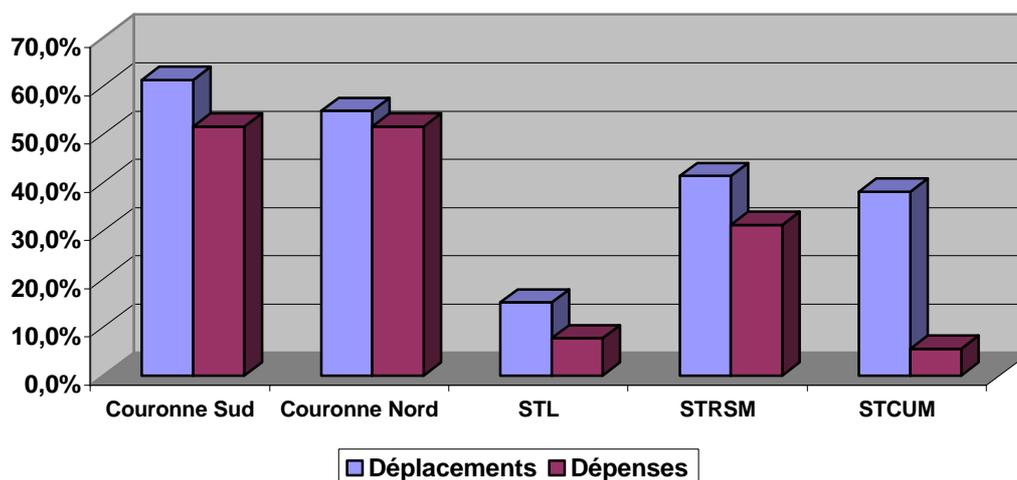
Comme c'est le cas en transport en commun ou en transport par automobile, une partie des déplacements sont de nature métropolitaine, c'est-à-dire qu'ils sont effectués sur plusieurs territoires, notamment vers le territoire de la CUM.

La STL et la STRSM desservent une grande partie du territoire de la CUM, soit un périmètre

qui s'étend environ du boulevard Décarie au boulevard Pie-IX et de la rivière des Prairies au fleuve Saint-Laurent. Les déplacements à destination de la CUM représentent 9,2 % des déplacements de la STRSM et 16,4 % des déplacements de la STL et totalisent environ 44 000 déplacements annuellement. Le service offert par la STL et la STRSM est un service porte à porte partout dans ce périmètre. Cela signifie que le service hors territoire ne se limite pas à certains points de service particuliers ni à certains motifs de déplacement.

La plupart des organismes des Couronnes Nord et Sud (8 sur 10) offrent un service hors territoire et desservent, entre autres, le territoire de la CUM. On évalue à environ 5 500 les déplacements hors territoire provenant de la Couronne Nord et à plus de 18 000 ceux provenant de la Couronne Sud. Il faut toutefois noter que ces déplacements ne s'orientent pas tous vers la CUM. Une bonne partie a comme destination la proche Rive-Sud ou Laval. En effet, les déplacements vers la CUM en provenance des deux couronnes sont inférieurs à 10 000 sur une base annuelle. Signalons également que ces points de service sont desservis principalement par des institutions de santé. Certains OTA offrent néanmoins un service régulier, c'est-à-dire plusieurs départs par jour, de porte à porte, dans un périmètre qui correspond au centre-ville de Montréal.

Figure 6.1 : Évolution des déplacements et des dépenses en transport adapté, de 1991 à 1995



### 6.1.3 L'évolution des déplacements

De 1991 à 1995, les services de transport adapté ont connu une forte croissance. Comme l'indique la figure 6.1, les déplacements ont augmenté de façon importante partout sur le territoire. Cette évolution est observée tant pour les déplacements locaux qu'interterritoires. Pour les années futures, tout laisse croire que les besoins en déplacement continueront de croître. Cela aura évidemment des impacts sur le plan financier.

Les OTA réussissent assez bien à répondre aux besoins en déplacement de leur clientèle, malgré l'augmentation de la demande. Le nombre de refus (demande de déplacement refusée faute de place), est relativement faible même si certains services, notamment la STRSM et la STCUM, fonctionnent présentement à leur capacité maximale. Ainsi à la STRSM, on évalue qu'il y a environ 2 % à 3 % de refus. À la STCUM, ce serait environ 2 % pendant la semaine et près de 8 % durant la fin de semaine.

Par ailleurs, il faut noter qu'un des facteurs qui détermine l'évolution de la demande est la

politique d'admissibilité. Cette politique est déterminée par le MTQ et elle est la même partout au Québec.

### 6.1.4 Le cadre financier

Sur le plan financier, le transport adapté représente annuellement plus de 27 millions de \$ en dépenses. Le MTQ assume 75 % (20 M\$) de ces dépenses par le biais de son programme d'aide au transport adapté, les municipalités près de 20 % et les usagers environ 5 %<sup>1</sup>.

Toutefois, il faut noter que l'aide gouvernementale est plafonnée depuis 1996 sur la base des budgets autorisés en 1995, donc les subventions gouvernementales ne suivent plus l'évolution de la demande.

Tel qu'illustré à la figure 6.1, les dépenses ont augmenté de manière importante depuis 1991. Cette augmentation a cependant été moins forte que l'augmentation des déplacements. Le ratio coût par déplacement s'est donc amélioré.

## 6.2 LA PROBLÉMATIQUE

Les usagers du transport adapté ne peuvent utiliser que le réseau de transport adapté situé sur leur territoire de résidence. Contrairement aux usagers du transport en commun régulier, les personnes handicapées ne peuvent effectuer de correspondance sur le réseau d'une autre société. Elles ne peuvent pas effectuer de déplacements sur un réseau voisin même si le point d'origine de leur déplacement est situé sur le territoire de ce réseau (ex. un Lavallois qui veut effectuer un déplacement CUM vers CUM durant la journée).

Cette situation existe depuis toujours et constitue un problème majeur pour les personnes handicapées. Dès le milieu des années 1980, cette question a fait l'objet d'études ou de travaux. Des comités ont été mis sur pied et des mandats ont été confiés à des consultants externes. En 1990, l'Assemblée nationale a inclus dans la Loi du CMTC des dispositions stipulant que celui-ci peut décider du partage des revenus et de la répartition des coûts relatifs à un service spécial de transport des personnes handicapées (article 30 de la Loi créant le CMTC). Le CMTC a été incapable de régler ce problème. De sorte qu'en décembre 1995, lors de l'adoption de la Loi créant l'AMT, le législateur a tenu à préciser les responsabilités de l'AMT à l'égard du transport adapté, notamment en ce qui concerne l'intégration des services.

Si, aujourd'hui, ce problème n'est toujours pas réglé, cela est dû principalement à deux éléments : les enjeux financiers et les contraintes d'exploitation. En effet, l'utilisation du service par un non-résident crée, selon certains Organismes de transport adapté, des « effets de débordement » en raison de la quote-part municipale impayée pour ce déplacement. Comme les municipalités paient environ 20 % des coûts des déplacements en transport adapté, celles qui reçoivent des non-résidents sur leur réseau demandent à être compensées en conséquence. Par ailleurs, le transport adapté présente des caractéristiques

particulières : il n'y a pas de circuits fixes et des arrêts fixes, chaque itinéraire pouvant être distinct puisqu'il est ajusté à la demande. L'établissement de points de correspondance est donc beaucoup plus complexe qu'en transport en commun régulier.

Les usagers des services de transport en commun régulier ne font pas face à des obstacles liés à leur lieu de résidence lorsqu'ils circulent sur deux territoires et sur deux réseaux. D'une part, l'organisation des services en permet le libre accès, quel que soit le lieu de résidence. D'autre part, ils bénéficient généralement de la coordination entre les différents services de transport en commun dans une même région: agencement des horaires, correspondances, intégration tarifaire, etc. Par ailleurs, l'utilisation des services réguliers de transport en commun par des non-résidents permet, dans certaines conditions, une meilleure utilisation des ressources existantes.

En transport adapté, il en est tout autrement, car le mode d'organisation est fort distinct: clientèle préalablement admise par l'organisme desservant son territoire de résidence, réservation nécessaire, service porte à porte, etc. Dans ce contexte, l'utilisation des services par un non-résident implique généralement la mobilisation d'une ressource supplémentaire.

L'accès aux services de transport adapté situés à l'extérieur du territoire de résidence constitue donc un enjeu important pour les usagers. La situation actuelle peut empêcher certaines personnes handicapées d'avoir accès à des activités ou services, tout en limitant leur intégration sociale et économique. Par ailleurs, les particularités du transport adapté font qu'il serait très difficile d'assurer la desserte hors territoire d'une manière similaire à ce qui se fait en transport en commun urbain. Exporter dans le domaine du transport adapté le mode d'organisation en vigueur dans le domaine du transport en commun pour les déplacements interterritoires ne serait peut-être pas une bonne solution.

## 6.3 LES OBJECTIFS POURSUIVIS PAR L'AMT

**TEL QUE SIGNALÉ PRÉCÉDEMMENT, L'AMT A LE MANDAT<sup>2</sup> DE DÉFINIR LES MODALITÉS SELON LESQUELLES UN NON-RÉSIDENT PEUT UTILISER UN SERVICE DE TRANSPORT ADAPTÉ ET DE DÉTERMINER LA FORMULE DE PARTAGE DES COÛTS**

L'objectif de l'AMT est d'intégrer les services de transport adapté situés sur son territoire de manière à ce que les usagers puissent avoir accès :

- aux 13 services de transport adapté, peu importe leur lieu de résidence;
- à un éventail de destinations comparable à ce qui est offert aux usagers du transport en commun.

L'AMT reconnaît qu'elle doit jouer un rôle dans le financement des coûts générés par les déplacements qui sont effectués par les usagers non-résidents. Il s'agit de coûts qui ne sauraient être assumés localement et qui doivent être compensés au niveau métropolitain par l'AMT, à l'aide des sources de financement métropolitaines mises à sa disposition. Également, les frais directs générés par l'intégration des services, comme par exemple l'établissement de points de correspondance ou de centres d'échange, sont des coûts de nature métropolitaine qui doivent être assumés par l'AMT.

L'intégration des services permettrait de développer la coordination entre les 13 organismes de transport adapté (OTA) de la région, notamment entre les trois sociétés, et ainsi améliorer la productivité de ces services en augmentant, par exemple, le taux d'occupation des véhicules. Une voie toute désignée pour l'amélioration de la coordination interservice est sans doute l'intégration des systèmes de réservation et de planification des déplacements. Aujourd'hui, ces systèmes sont étanches et dans certains cas désuets. La mise en place d'un système de réservation plus performant qui permettrait d'optimiser l'utilisation des services à l'échelle métropolitaine permettra d'accroître la productivité de chaque réseau, améliorer le service aux usagers et réduire les coûts.

#### **6.4 L'UTILISATION DU RÉSEAU RÉGULIER DE TRANSPORT EN COMMUN**

Une personne est admissible au transport adapté si elle satisfait aux critères énoncés dans la politique d'admissibilité du MTQ. Cette politique vise à identifier clairement les personnes qui peuvent accéder au service afin d'éviter de transporter des personnes aptes à utiliser les services réguliers de transport en commun. L'application de cette politique d'admissibilité fait donc en sorte que les personnes admises au transport adapté sont celles qui ne pourraient, dans les conditions actuelles, utiliser le réseau régulier d'autobus et de métro pour circuler sur le territoire métropolitain.

Dans le contexte actuel, si la hausse observée des déplacements depuis 1991 se maintient, des ressources de plus en plus importantes devront être consacrées au réseau adapté, à défaut de quoi l'accessibilité au service sera réduite pour les usagers. De 1991 à 1996, la hausse moyenne des déplacements a été de 6,5 %. Si cette tendance se maintient, d'ici 2007 cela augmentera les déplacements de 88 %, soit 1,6 million de déplacements supplémentaires. Du côté des dépenses, la hausse annuelle moyenne a été de 1,6 %. Si cette tendance était maintenue, il faudra accroître de 17 % les ressources consacrées au transport adapté d'ici 2007.

Ces perspectives conduiront les OTA de la région à chercher de nouveaux moyens de répondre à cette demande. Un de ceux-ci est d'accroître la proportion des personnes handicapées qui pourraient circuler sur le réseau régulier. Cela peut se faire en adoptant une stratégie qui s'appuie sur plusieurs volets, soit l'adaptation des équipements, l'information et la familiarisation de la clientèle et la formation du personnel, et le développement des ressources d'accompagnement.

Par certaines modifications aux équipements (terminus, autobus et stations de métro et de train), il pourrait être possible de permettre à une certaine partie de la clientèle d'effectuer leurs déplacements en totalité ou en partie sur le réseau régulier. L'AMT est propriétaire de certains équipements qui pourraient être adaptés. Hormis le train, ces équipements ne sont cependant que des interfaces entre les réseaux ou les modes. Leur utilisation par des personnes handicapées nécessite que les réseaux soient également adaptés aux besoins particuliers de cette clientèle. L'adaptation du réseau régulier exige donc une étroite collaboration entre les AOT. La démarche de l'AMT consistera donc à accompagner les AOT qui désirent améliorer l'accessibilité de leur réseau aux personnes handicapées en rendant ses équipements plus accessibles. Dans certains cas, l'AMT contribuera, par le biais de son Fonds d'immobilisations, au financement de certaines dépenses encourues par les AOT pour rendre leur réseau accessible.

Une autre manière de hausser la fréquentation des réseaux réguliers par les personnes handicapées est l'information et la familiarisation de la clientèle et la formation du personnel qui est affecté au réseau régulier. Certaines catégories de la clientèle du transport adapté pourraient, avec une certaine formation, emprunter les réseaux d'autobus et de métro. Les personnes handicapées intellectuelles et handicapées visuelles forment probablement les groupes les plus importants d'usagers qui pourraient utiliser le réseau régulier pour la totalité ou une partie de leurs déplacements. Déjà, une majeure partie des personnes handicapées intellectuelles ou visuelles utilisent le réseau régulier. Des efforts de familiarisation accrus, l'amélioration de la signalisation visuelle et tactile et une formation adéquate du personnel qui est en contact avec la clientèle aideront à augmenter cette proportion.

Par ailleurs, les nouvelles formes d'accompagnement recèlent des possibilités qui

pourraient s'avérer intéressantes. Ainsi, le développement d'un réseau d'accompagnateurs en collaboration avec les centres de bénévoles ou les établissements de santé et de services sociaux permettrait probablement à certains segments de la clientèle d'effectuer une proportion significative de leurs déplacements sur le réseau régulier. Signalons à cet effet que plus de 70% de la clientèle du transport adapté est ambulatoire. Si les ressources d'accompagnement étaient suffisantes et intégrées au système de transport, il serait fort possible de développer, pour certaines catégories d'usagers, des formes d'utilisation complémentaire des réseaux régulier et adapté.

#### 6.5 L'INTÉGRATION AVEC LES AUTRES MODES DE TRANSPORT ADAPTÉ

Les services de transport adapté offerts par les sociétés de transport ou les OTA situés sur les couronnes nord et sud ne sont pas les seuls services adaptés offerts aux personnes handicapées. Il existe des services de transport scolaire adapté offerts par les commissions scolaires de même que des services de transport adapté offerts par les établissements du réseau de la santé et des services sociaux.

La mise en commun de ces services serait souhaitable. Cela nécessiterait cependant une refonte, par le gouvernement, des politiques d'admissibilité, du rôle de chacun et du cadre financier qui leur est rattaché. Les AOT peuvent néanmoins prendre certaines initiatives qui permettent d'intégrer certains services et de développer des partenariats entre les différents organismes responsables de gérer les divers modes de transport adapté. Ainsi, il est possible de conclure des ententes de services entre les organismes de transport adapté et les établissements scolaires ou de santé et de services sociaux, de manière à rentabiliser et à optimiser l'utilisation des équipements de chacun. La STL a déjà conclu une telle entente avec la Régie régionale de la Santé et des

Services sociaux de Laval afin de desservir les personnes qui ont besoin pour une durée limitée de soins de réadaptation physique. Cela permet à la Régie de réduire ses frais de transport en utilisant des équipements qui autrement auraient été sous-utilisés.

Avec son plan stratégique, l'AMT compte régler, à très court terme, le problème de la réciprocité et à moyen et long terme, avec les autres réseaux, de trouver une façon de mettre l'offre disponible à la disposition des personnes handicapées, à un coût global moins important, tout en améliorant grandement les services.

L'AMT entend collaborer avec les OTA situés sur son territoire pour établir des stratégies et des mesures destinées à transférer vers le réseau régulier un certain nombre de déplacements qui s'effectuent actuellement sur les réseaux de transport adapté. Par son Fonds d'immobilisations, l'AMT pourra contribuer au financement de ces dépenses. Sur la période 1998-2007, l'AMT entend consacrer une partie de la réserve du Fonds d'immobilisations aux mesures ou projets qui concourent à l'atteinte de cet objectif.

---

<sup>1</sup> Il faut noter que les usagers paient des tarifs équivalents à ceux des usagers du transport en commun régulier. C'est le coût élevé du service de transport adapté qui explique le faible ratio d'autofinancement par les recettes.

<sup>2</sup> Loi sur l'AMT art. 35-7; (L.R.Q., c.A-7.02).

# CHAPITRE 7

## LES STRATÉGIES ET MOYENS DE FINANCEMENT

Comment répondre aux besoins de financement du transport collectif de la région métropolitaine pour les dix prochaines années? Le resserrement budgétaire public, les compressions gouvernementales récentes et les limites des revenus personnels invitent à la rigueur, à la créativité et à une coordination étroite entre les partenaires.

Les moyens de financement ne sont pas uniquement des contraintes ; en réalité, ils font partie de la stratégie de développement du transport collectif. Certains peuvent modifier les choix modaux et diminuer l'ensemble des coûts du système de transport. Ils ne représentent donc pas seulement une dépense, mais aussi un bénéfice potentiel.

Les sources possibles de financement dépassent la seule responsabilité de l'AMT, mais doivent être prises en compte dans l'établissement d'une hypothèse de cadre de financement.

Les interventions retenues devront avoir un effet positif et réel sur les déplacements. Il est donc important que les partenaires s'entendent sur un projet de nouveau cadre financier, avec une perspective à court, à moyen et à long terme, pour supporter le plan stratégique.

### 7.1 LE CADRE DE FINANCEMENT

Le cadre de financement est un choix. C'est une sélection de moyens de financement qui tire sa logique et son efficacité de sa capacité à concourir à la réalisation des objectifs du plan stratégique. Le cadre de financement repose sur des critères qui renvoient aux grandes priorités, en considérant aussi bien les besoins à court et à long terme pour les dépenses d'exploitation et celles consacrées aux immobilisations.

#### 7.1.1 Les critères d'évaluation

La liste des critères qui suit n'est pas exhaustive; mais elle est susceptible d'optimiser l'impact des moyens présentés. Les critères sont regroupés en trois catégories:

##### ***Critères en appui à la réalisation du plan stratégique***

Le cadre de financement contribuera directement à :

- augmenter l'achalandage du transport en commun en misant spécifiquement sur la gestion de la demande de transport;

- aider l'intégration des services ;
- maintenir le patrimoine (métro, trains, autobus, etc.) ;
- encourager la réalisation d'économies, l'amélioration de l'efficacité des divers services de transport par, notamment, l'introduction de mesures d'innovation ;
- maximiser les retombées de chaque dollar investi ;
- protéger l'environnement.

##### ***Critères qui guident les décisions des partenaires de financement***

Le cadre de financement devra :

- assurer l'équité de la participation des partenaires en favorisant :
  - la contribution des usagers (directs et indirects) en fonction des bénéfices reçus ;
  - l'augmentation des contributions selon les modes de transport et une tarification diversifiée, qui pourra introduire de nouveaux paramètres comme la distance ;
  - l'équilibre dans les contributions des différents partenaires.

- renforcer la stabilité du financement en évitant que l'augmentation ou le maintien du financement de l'un des partenaires n'entraîne la diminution du financement des autres;
- favoriser la diversité du financement et l'apport de nouvelles sources, en particulier par des associations avec le secteur privé ;
- prendre en compte les limites budgétaires des administrations publiques et trouver des sources dédiées autonomes allégeant les taxes foncières, tout en assurant la stabilité et la prévisibilité du financement du transport collectif ;
- générer des recettes suffisantes et à long terme;
- être incitatif.

#### ***Critères qui favorisent la responsabilisation et l'action***

Le cadre de financement permettra de :

- renforcer la concertation et la cohésion métropolitaine ;
- sensibiliser décideurs et citoyens dans les décisions métropolitaines ;
- soutenir les interventions qui permettront de consolider et développer l'usage du transport collectif.

Ces critères ont guidé la sélection des moyens de financement pour répondre à deux types de besoin : l'exploitation et les immobilisations.

#### **7.1.2 Les principes**

Les mesures prévues au plan stratégique pourront dans l'ensemble se réaliser si les partenaires du transport en commun adhèrent à certains principes qui respectent l'équité et les contributions attendues des sources de financement :

#### ***Les objectifs suivants sont retenus comme un scénario d'ensemble :***

- les usagers contribueront davantage grâce à l'accroissement des revenus d'achalandage et à la révision des structures tarifaires selon le

principe de l'utilisateur/payeur et de la tarification différenciée ;

- au sein des AOT, des changements aux façons de faire généreront des économies. Ces dernières, pour être incitatives et contribuer à l'accroissement des coûts découlant de l'augmentation de l'achalandage, devront être conservées par les AOT, puis être réinvesties dans les projets de développement de l'achalandage ;
- de nouvelles sources de revenus devront être trouvées à partir de sources privées ;
- la contribution des bénéficiaires indirects que sont les automobilistes sera privilégiée, si de nouvelles sources de ressources récurrentes doivent être générées;
- le programme d'infrastructures fédéral et provincial reconnaîtra les infrastructures de transport en commun comme admissibles à son financement dans les agglomérations urbaines, au même titre que le réseau routier ;
- le programme d'aide québécois aux immobilisations pour les organismes publics de transport et la part des contributions municipales seront maintenus.

#### ***Les principes de financement***

Le financement doit :

- être d'un montant prévisible ;
- être «transparent» (il doit être facile aux décideurs et au public de savoir ce qu'il est et de le comprendre) ;
- permettre de partager équitablement à l'échelle métropolitaine le financement des systèmes de transport;
- provenir de plus en plus des usagers, en proportion des avantages qu'ils retirent des réseaux de transport et des effets incitatifs générés ;
- être réservé, par voie de législation, à l'amélioration des réseaux de transport urbain ;
- être conçu de façon à favoriser le réseau de transport urbain dont l'exploitation totale coûte le moins cher possible ;

- être plus indépendant des sources de taxation foncières grâce à des sources perçues dans la région.

## 7.2 LE FINANCEMENT DES IMMOBILISATIONS

Les besoins financiers en immobilisations comprennent le maintien en bon état du patrimoine existant ainsi que la consolidation et le développement du réseau ainsi que les investissements découlant de l'augmentation de l'achalandage.

### 7.2.1 Le maintien du patrimoine

Le chapitre 4 présente l'ensemble des besoins reliés au maintien du patrimoine et ce, sans compter les augmentations de capacité. Cela totalise **1 061,1 M\$**.

Le financement du maintien du patrimoine est assuré à 75 % par le ministère des Transports du Québec pour le métro et les trains de banlieue, à 50 % pour les autobus et à 100 % pour les coûts de construction du métro. Le solde est financé par les services de dette des AOT et le fonds d'immobilisation de l'AMT.

### 7.2.2 La consolidation et le développement du réseau

Le chapitre 4 présente également des interventions générales concernant la gestion de la demande ainsi qu'une stratégie générale de consolidation du réseau pour un total de **114,8 M\$**.

Les interventions présentées au chapitre 5 prévoient la mise en place d'un ensemble de projets de voies réservées ou mesures préférentielles, de parcs de stationnement incitatif ainsi que de terminus d'autobus ou de centres d'échange sur le territoire de la métropole, selon des axes métropolitains prioritaires.

Un certain nombre de projets d'infrastructures lourdes de transport en commun sont identifiés dans les stratégies d'intervention.

Au total, ces interventions représentent un montant de **537,4 M\$** sur dix ans, dont 105,6 M\$ à court terme d'ici l'an 2000.

Les infrastructures lourdes, incluant les voies pour véhicules à taux d'occupation élevé sur le réseau routier supérieur, représentent un montant de **409,7 M\$**. Le coût des voies réservées, terminus et parcs de stationnement incitatif représente un montant de **127,7 M\$**.

- **Investissements découlant de l'augmentation de l'achalandage**

L'augmentation de l'achalandage prévue sur dix ans de 51 000 usagers de plus en période de pointe du matin entraîne, selon les OPT, les investissements suivants :

- achat de 261 autobus supplémentaires pour **111,8 M\$**;
- ajout de 80 voitures de métro pour **120 M\$**.

Dans le cas du métro, une première analyse indique que sur les 51 000 clients additionnels, plus de 24 000 utiliseront le métro à un moment ou à un autre de leurs déplacements, ce qui représente une augmentation de 13 % des usagers en période de pointe. Selon la STCUM, toute augmentation additionnelle dans le sens de la pointe (ligne 2 Est, ligne 1 Est, ligne 4) nécessite de nouvelles voitures, à moins de réduire le niveau de confort. Malgré l'ajout de la ligne 5, il n'y a aucune nouvelle voiture depuis 1973. Ainsi, il est estimé que 80 nouvelles voitures seraient nécessaires pour répondre à la demande, tout en conservant la norme de charge de 1996, alors qu'elle vient d'être améliorée en 1997.

- **Les projets locaux des AOT**

Les sociétés de transport ont divers besoins pour améliorer l'efficacité de leurs opérations. Le Programme triennal d'immobilisations (PTI) des trois sociétés prévoit divers projets. La STCUM, dans ses prévisions d'ici l'an 2001, désire investir dans un système de collecte automatique de données, dans l'informatique et dans des voies réservées ou terminus. Sur cinq ans, ces investissements coûteront 21,8 M\$. À la STRSM, l'agrandissement des aires de garage représentera un coût de 5,8 M\$, alors que d'ici trois ans, la STL a divers besoins de l'ordre de 1,7 M\$. Sur dix ans, on peut

estimer les besoins de cette nature à environ **50 M\$** pour les trois OPT. Ces projets sont financés en grande partie par les OPT.

### 7.2.3 La synthèse des besoins financiers en immobilisations

Le tableau 7.1 présente la synthèse des besoins en immobilisations pour les dix prochaines années.

Les besoins s'élèvent à **quelque 1 995,1 M\$, soit 199 M\$ par année.**

**Tableau 7.1 : Évolution des dépenses d'immobilisation, hypothèses de financement et sources de financement possible, de 1997 à 2006 (en millions de dollars 1996)**

	Année 1 1997	Année 2 1998	Année 3 1999	Année 4 2000	Année 5 2001	Années 6 à 10 2002 à 2006	Total 1997 à 2006						
<b>Catégories de dépenses</b>													
Maintien du patrimoine	154,4	102,7	70,6	106,6	90,1	536,7	1 061,1						
Intervention concernant la gestion de la demande et la consolidation du réseau	3,0	17,6	39,9	49,3		5,0	114,8						
Développement du réseau	18,7	32,5	26,1	28,3	70,7	361,1	537,4						
Projets des AOT	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	25,0	50,0						
Investissement découlant de l'augmentation de l'achalandage	-	13,2	23,2	23,2	23,2	149,0	231,8						
<b>Dépenses totales en immobilisations</b>	<b>181,1</b>	<b>171,0</b>	<b>164,8</b>	<b>212,4</b>	<b>189,0</b>	<b>1 076,8</b>	<b>1 995,1</b>						
<b>Sources de financement</b>													
Gouvernement du Québec - MTQ (1)	85,2	A	55,6	P/S	40,8	P/S	60,5	P/S	60,5	P/S	333,1	P/S	635,7
Gouvernement du Québec - MTQ (2)											160,0	(4)	160,0
Gouvernement du Québec - fonds métro	15,0	A	11,0	A	4,0						-		30,0
Fonds - mesure de décongestion	7,8	A	11,0	P	41,2	S					-		60,0
Gouvernement fédéral - programmes fédéraux (3)			20,0								-		20,0
Fonds d'immobilisations AMT	11,7	(5) A	18,3	A	15,4	A	15,4	A	15,4	A	86,9	A	163,1
OPT	61,4	B	51,7	B	42,7	B	42,7	B	42,7	B	210,8	B	452,0
Participation du secteur privé (6)			2,3		17,5		24,7				5,5	P	50,0
											-		
<b>Revenus totaux provenant de financement</b>	<b>181,1</b>	<b>169,9</b>	<b>161,6</b>	<b>143,3</b>	<b>118,6</b>	<b>796,3</b>	<b>1 570,8</b>						
<b>Nouvelles sources de financement</b>	<b>-</b>	<b>(1,1)</b>	<b>(3,2)</b>	<b>(69,1)</b>	<b>(70,4)</b>	<b>(280,5)</b>	<b>(424,3)</b>						

(1) Programme d'aide au transport en commun du MTQ.

(2) Programme d'aide au réseau routier.

(3) Comprend le programme d'infrastructures, le programme sur l'avancement technologique et les crédits d'impôts relatifs à la recherche et au développement.

(4) Ce montant correspond au projet de réseau de voies réservées aux autobus et aux autres véhicules à taux d'occupation élevé du MTQ qui est financé par le programme d'aide au réseau routier.

(5) Inclut le solde non utilisé de 1996 de 4,4 M\$.

(6) Source privée pour financer une partie du projet vente et perception.

A : acquis

B : selon le niveau actuel

P : probable

### 7.2.4 Les hypothèses pour financer les immobilisations

L'effort financier semble réaliste au premier abord. Il repose sur les contributions actuelles. Dans le contexte financier, l'effort demandé pour

prioriser le transport collectif et le développer peut être contenu en grande partie à l'intérieur des enveloppes actuelles.

**En effet, 1 570 M\$ peuvent être trouvés sur les 1 995,1 M\$ requis en dix ans, à partir des**

contributions actuelles si leur niveau est maintenu.

Le cadre de financement des immobilisations comprend les moyens suivants :

- les sources existantes ;
- les nouvelles sources.

#### **Les hypothèses concernant les sources existantes**

##### **• Le gouvernement du Québec**

L'apport du gouvernement du Québec aux programmes d'immobilisation est déterminant. Il est donc très important que le MTQ accepte de maintenir ses programmes en vigueur et ses pourcentages de contribution, afin d'assurer la réalisation du plan stratégique, particulièrement en ce qui a trait au maintien du patrimoine. Ce souhait est justifié par l'importance, pour la société, des actifs des réseaux de transport, et par les répercussions économiques des nouveaux développements reliés aux choix d'accroître l'usage du transport collectif.

Concrètement, l'aide gouvernementale moyenne souhaitée sur une période de dix ans serait d'environ **60,5 M\$**, soit la moyenne actuelle.

##### **• Les AOT**

Les trois sociétés de transport seraient appelées à investir 452 M\$, soit une moyenne annuelle de **45,2 M\$**, montant qui correspond à leur investissement actuel.

##### **• L'Agence métropolitaine de transport (AMT)**

Le Fonds d'immobilisation de l'AMT atteindra un maximum annuel de **15,4 M\$**. En 1998, le surplus de 1997 s'ajoute au Fonds pour un total de 18,3 M\$. Il est financé par une taxe foncière de 1¢ du 100 \$ d'évaluation foncière; ceci représente 163 M\$ sur dix ans. Le cadre de financement du plan stratégique ne prévoit pas d'hypothèse de contributions supplémentaires des municipalités au niveau de la taxe foncière municipale.

#### **Les hypothèses de nouvelles sources**

##### **• L'entente Canada-Québec sur les infrastructures et les autres programmes fédéraux**

Le programme des travaux d'infrastructures Canada-Québec sera prolongé en 1997, et peut-être dans les années subséquentes. Il pourrait assurer le financement d'une part significative des investissements si les projets de transport en commun étaient admissibles, ce qui ne fut pas le cas dans les programmes antérieurs. Des projets pourraient aussi être présentés dans le cadre de certains programmes, par exemple pour supporter le développement technologique. Le plan émet l'hypothèse que ces programmes pourraient assurer le financement de projets; la contribution totale étant évaluée à quelque **20 M\$** par an.

##### **• L'association avec le secteur privé**

Le secteur privé sera appelé de plus en plus à participer au financement de certaines activités des organismes publics. Dans le transport en commun, cette association avec le privé reste à développer. Mais l'occasion pourrait bientôt être offerte d'amorcer une coopération fructueuse avec le projet d'automatisation des équipements de vente et perception. Ce projet nécessitera des déboursés de près de 90 M\$ pour l'ensemble du territoire. Les modalités restent à préciser, mais des décisions prises, au cours des prochains mois, devraient conduire à des contributions privées importantes. Un montant de **50 M\$** est prévu comme financement pour ce projet comme hypothèse.

Un autre type d'association possible comprend un partage du financement et des coûts et services pour des fins spécifiques, exemple : autobus express, desserte d'un parc industriel, services sur mesure, etc.

- **Le fonds de décongestion (mesures d'appoint)**

Le budget du gouvernement du Québec, présenté le 25 mars 1997, inclut un nouveau fonds de 50 M\$ par année, pendant trois années, destiné à financer des projets permettant la diminution des problèmes de congestion dans la région métropolitaine. Les solutions de type « transport collectif » pourraient y recevoir une attention particulière en y consacrant **60 M\$ sur les 150 M\$ prévus**, comme objectif souhaitable.

- **Le fonds-méto**

Le budget du 25 mars 1997 prévoit également un fonds, ponctuel, dédié au financement de la rénovation des stations du réseau initial du méto. Un souhait est émis à l'effet que ce fonds puisse être maintenu et contribue à financer spécifiquement les projets planifiés par la STCUM et l'AMT. Ce souhait n'est pas « comptabilisé » dans le tableau des hypothèses de financement.

- **Autre source**

Il pourrait être possible de générer une nouvelle source à partir des bénéficiaires indirects que sont les automobilistes.

#### 7.2.5 Le manque à gagner découlant du financement des dépenses d'immobilisations

- **À court terme**

Dans l'optique où le programme d'infrastructures Canada-Québec financerait des projets de transport en commun au-delà de 1997 et qu'une partie du Fonds de décongestion serait allouée aux projets de transport en commun, le financement des immobilisations serait assuré à court terme.

**Ceci permettrait le financement des dépenses liées au maintien du patrimoine, particulièrement en ce qui a trait au méto.**

**Pour accélérer les investissements, de nouvelles sources de financement seraient requises.**

**Dans le cas contraire, un étalement des dépenses sur les années subséquentes devra être envisagé.**

- **À moyen et long terme**

Les besoins financiers à moyen et à long terme (de 2000 à 2006) entraînent un manque à gagner de 60 M\$ en moyenne annuellement.

**Si les sources de financement restent insuffisantes, les solutions possibles sont les suivantes :**

- étaler les projets dans le temps;
- obtenir des contributions additionnelles du service de la dette gouvernementale découlant de la fin de la période de financement du méto;
- rejeter des projets à l'étude ;
- une ou des nouvelles sources provenant des bénéficiaires indirects, soit les automobilistes, pourraient être envisagées et autorisées par le gouvernement ;
- etc.

### Hypothèses de travail

**Les hypothèses du cadre de financement des coûts d'immobilisations sont les suivantes :**

Sur dix ans, l'ensemble des projets du plan stratégique correspond à 1 995,1 M\$, soit 199 M\$ par an.

Le maintien du programme d'aide du MTQ, du fonds d'immobilisation de l'AMT et les investissements des AOT, à leur niveau actuel, ainsi que le projet de VTOE du MTQ, génèreraient 1 570,8 M\$. La différence pourrait être trouvée à partir d'hypothèses telles que :

- des associations plus nombreuses avec le secteur privé;
- l'obtention de contributions de programmes fédéraux tels que le programme d'infrastructures Canada-Québec;
- un plus grand étalement des projets dans le temps;
- de nouvelles sources sollicitant la contribution des automobilistes;
- la non-réalisation des projets à plus long terme.

### 7.3 LE FINANCEMENT DES COÛTS D'EXPLOITATION

Le financement des immobilisations, le développement du réseau métropolitain et l'augmentation de l'achalandage sont tous des éléments qui ont un impact sur les coûts d'exploitation des AOT.

#### 7.3.1 Le financement des immobilisations

La partie des dépenses liées aux immobilisations qui est financée par les AOT entraîne une augmentation du service de dette nette de celles-ci. En 2007, les coûts additionnels estimés seraient de l'ordre de 51,5 M\$, dont 38,5 M\$ pour le maintien du patrimoine et 13 M\$ pour les investissements pour les autobus et les véhicules du métro découlant de l'augmentation de l'achalandage.

#### 7.3.2 Les coûts potentiels du développement du réseau métropolitain

Les coûts d'exploitation associés aux nouveaux terminus, parcs de stationnement incitatif, voies réservées et services de train de banlieue sont estimés à 21 M\$.

#### 7.3.3 Achalandage : arrêt de la diminution de 6,1 % et augmentation de 11,6 %

Les objectifs d'augmentation d'achalandage pour chacune des AOT occasionneront des coûts additionnels d'exploitation. Le tableau 7.2 résume les coûts additionnels estimés par les AOT qui totalisent à la fin de la période de dix ans 85,5 M\$ en coûts additionnels d'exploitation et 13 M\$ en coûts additionnels du service de dette, avant toute mesure d'intégration ou de complémentarité de services ou de modes.

**Tableau 7.2 : Augmentations potentielles des coûts annuels d'exploitation des AOT et l'AMT liées à l'augmentation de l'achalandage, en 2007 (en millions de dollars 1996)**

	Ajout en immobilisations	Coût d'exploitation 1996	Coût additionnel d'exploitation	Coût additionnel du service de dette <sup>(3)</sup>
<b>STRSM</b>	39 autobus	96,9	4,4	1,3
<b>STL</b>	60 autobus	65,8	<sup>(2)</sup> 6,6	2,1
<b>CIT</b>		42,2	40,7	
<b>STCUM <sup>(1)</sup></b>				
<b>Autobus</b>	162 véhicules	441,1	16,7	5,1
<b>Métro</b>	80 voitures	237,8	9,1	4,5
<b>AMT – trains <sup>(1)</sup></b>		53,3	4,0	
<b>Intégration tarifaire</b>			4,0	
<b>TOTAL – Coûts bruts</b>			85,5	<b>13,0</b>

<sup>(1)</sup> Excluant le service de la dette du métro et des trains de banlieue.

<sup>(2)</sup> Conditionnel aux modifications opérationnelles à venir à la STL, sinon le coût est plus élevé.

<sup>(3)</sup> Déduction faite des subventions du gouvernement.

Dans le cas des services d'autobus, l'hypothèse conservatrice est que les coûts directs d'exploitation augmenteront proportionnellement à l'augmentation de l'achalandage en période de pointe du matin, malgré le fait que plusieurs éléments peuvent influencer à la hausse ou à la baisse le coût de transport additionnel :

- une augmentation des déplacements en période de pointe exige des ressources additionnelles des transporteurs pour des périodes limitées, d'où un impact sur le coût moyen de transport ;
- les AOT peuvent continuer à améliorer leurs opérations pour transporter plus efficacement leur clientèle ;
- pour attirer de nouvelles clientèles, des services mieux adaptés aux besoins pourraient être requis.

Dans le cas des CIT, l'augmentation des coûts est liée au coût des contrats.

Dans le cas de la STCUM, l'incidence a été calculée séparément pour les déplacements dans les autobus et le métro.

La STCUM estime qu'un tel volume sur le réseau augmenterait les coûts de 16,7 M\$ sur le réseau d'autobus et de 9,1 M\$ pour le métro.

Dans le cas des trains de banlieue, une première estimation indique que le système peut transporter plus de gens sans augmenter de façon importante les coûts d'exploitation. Un coût additionnel de 10 % est évalué pour prendre en compte les dépenses liées à l'achalandage additionnel.

**En revanche, les sociétés de transport pourront réduire leurs coûts de plusieurs façon grâce aux interventions prévues dans le plan:**

- les voies réservées réduisent le temps de parcours des autobus et augmentent ainsi leur productivité ;
- l'intégration des réseaux permettra d'augmenter la productivité des autobus particulièrement en période hors pointe ;
- les terminus permettent aux AOT de réviser, de façon optimale, les réseaux d'autobus. Par exemple, l'utilisation des terminus

- Carrefour et Côte-Vertu par la STL, permettra à celle-ci de réviser son réseau ;
- l'intégration de services d'information, de publicité et de promotion permettra aux AOT de bénéficier d'économies d'échelle ;
  - les parcs de stationnement incitatif permettront d'augmenter l'achalandage en évitant de faire de longs circuits d'autobus pour la cueillette d'usagers dans des secteurs résidentiels à faible densité ;
  - les équipements automatisés de vente et de perception des titres de transport permettront de réduire la fraude et les coûts de perception et contrôle, tout en procurant de meilleures données de gestion. La STO a récemment calculé son retour sur investissement à 6 ans.

Il est cependant difficile de quantifier toutes ces économies à l'échelle métropolitaine, et c'est pour cette raison que l'approche conservatrice a

été utilisée dans le cadre du calcul du financement des coûts d'exploitation.

#### 7.3.4 La synthèse des besoins financiers en exploitation

Le tableau 7.3 présente la synthèse des besoins pour les coûts annuels d'exploitation pour l'année 2007. Au total, les coûts annuels d'opération s'élèveraient à 1 227 M\$, soit 15 % de plus qu'à l'heure actuelle. Si le taux de recouvrement des usagers demeure au taux actuel moyen de 33 % et les contributions municipales sont maintenues au niveau actuel, cela signifie qu'il faut trouver 158 M\$ pour 2007, selon l'objectif d'accroissement de l'achalandage du plan stratégique.

**Tableau 7.3 : Synthèse des besoins potentiels, en 2007 (en millions de dollars 1997)**

Coûts annuels d'exploitation (2007)		
Coût des services (base 1996)		1 069
Coût d'augmentation d'achalandage	85,5	
Réseau métropolitain (ajouts) :		
• parcs de stationnement incitatif (13 000 places)	2,0	
• voies réservées + mesures préférentielles (100 à 150 km)	2,0	
• terminus métropolitains (11 terminus)	5,0	
Nouveaux équipements (trains de banlieue)	12,0	
Augmentation du service de dette nette des AOT :		
• maintien du patrimoine	38,5	
• augmentation de l'achalandage	13,0	
<b>Sous-total</b>		<b>158</b>
<b>Total</b>		<b>1 227</b>

Note : Les coûts additionnels n'incluent pas l'inflation et le coût de système.

L'augmentation des dépenses d'immobilisations des AOT engendre une augmentation des dépenses d'exploitation liées au remboursement du service de dette. Ces montants correspondent à la part que les AOT doivent assumer elles-

mêmes dans le financement des projets d'immobilisations. Une stabilisation du niveau du service de la dette est prévue à partir de 2003.

### 7.3.5 Les hypothèses de travail pour financer les coûts d'exploitation

Sur dix ans, pour concrétiser le plan stratégique, les budgets d'exploitation nécessiteraient des déboursés supplémentaires pouvant atteindre 158 M\$ en 2007 (en dollars 1996).

À court terme, le besoin de nouvelles sources est de 7,13 M\$ (année 1), de 16,96 M\$ (année 2) et de 23,05 M\$ (année 3) (voir le tableau 7.4).

Ceci à condition que les économies escomptées par les actions du plan stratégique (38 M\$) et les nouveaux revenus découlant de la tarification différenciée sur le territoire des trois sociétés (28 M\$) restent dans les budgets des AOT. À condition aussi que les sociétés absorbent les coûts d'exploitation. Sinon, ce n'est pas 7,13 M\$ (an 1), 23,05 M\$ (an 3), 30 M\$ (an 10) qu'il faut trouver avec une nouvelle source, mais plutôt un montant récurrent de l'ordre de 96 M\$ (an 10).

Tableau 7.4 : Hypothèses de financement pour absorber l'augmentation potentielle des coûts d'exploitation des AOT (en millions de dollars 1996)

Moyens de financement	Année 1998	Année 2 1999	Année 3 2000	Année 10 2007
Recettes-passagers (1)	3,44	6,88	10,32	39,92
Révision des tarifs (2)	2,41	4,82	7,22	27,94
Contribution des automobilistes (3)	1,12	2,24	3,41	12,00
Économie et innovations (4)	2,50	5,00	7,50	38,00
Commercialisation	1,00	2,00	3,00	10,00
<b>Revenus totaux des moyens de financement</b>	<b>10,47</b>	<b>20,94</b>	<b>31,45</b>	<b>127,86</b>
<b>Augmentation des coûts à financer</b>	<b>17,60</b>	<b>37,90</b>	<b>54,50</b>	<b>158,00</b>
<b>Nouvelles sources de financement</b>	<b>(7,13)</b>	<b>(16,96)</b>	<b>(23,05)</b>	<b>(30,14)</b>

(1) : Les recettes passagers sont basées sur une augmentation de 11,6 % de l'achalandage en 2007.

(2) : Les recettes provenant de la révision des tarifs sont basées sur une augmentation de 1 % par année.

(3) : L'augmentation prévue des revenus de l'AMT provenant de la taxe sur l'essence et des droits d'immatriculation est de 1,4 % par année.

(4) : Des économies cumulatives de 1/4 % sont prévues par les AOT, et à être conservées par celles-ci pour les 5 premières années et de 1/2 % pour les années subséquentes.

Les coûts d'exploitation additionnels prévus dans le plan stratégique peuvent être intégralement absorbés sans accroître les contributions actuelles des municipalités, ni du gouvernement du Québec, à condition que les revenus provenant des usagers augmentent proportionnellement à l'achalandage et qu'une source dédiée ajoute des revenus à l'AMT pour financer une aide métropolitaine supplémentaire. Par ailleurs, les contributions des municipalités

n'augmenteront pas pour réaliser le plan stratégique, et même baisseront relativement dans la mesure où le gouvernement maintient sa subvention au service de dette du métro, des autobus et autres équipements (voir le tableau 7.5), et où une nouvelle source de financement s'ajoute.

**Tableau 7.5 : Hypothèses de contribution des partenaires au financement des dépenses d'exploitation, pour les trois premières années (en millions de dollars 1996)**

		AMT	Gouvernement du Québec	AOT et municipalités	Usagers	Total
Coût des services en 1996	(1)	80,0 7,48%	(4) 199,2 18,63%	427,2 39,96%	362,7 33,93%	1 069,1 100,00%
<b>Année 1</b>						
Coût d'augmentation de l'achalandage Réseau métropolitain (ajouts)	(2)	4,1 3,0			5,5	9,6 3,0
Nouveaux équipements (train)		0,3		0,4	0,3	1,0
Augmentation du service de dette nette						
• augmentation de l'achalandage	(2)	0,9		0,4		1,3
• maintien du patrimoine		-		2,7	-	2,7
Sous-total		8,3		3,5	5,8	17,6
Économie, innovations et commercialisation				(3,5)		(3,5)
Sous-total		8,3		-	5,8	14,1
Total année 1		88,3 8,15%	199,2 18,39%	(3) 427,2 39,44%	368,5 34,02%	1 083,2 100,00%
<b>Année 2</b>						
Coût d'augmentation de l'achalandage Réseau métropolitain (ajouts)	(2)	10,5 6,0			10,9	21,4 6,0
Nouveaux équipements (train)		0,8		1,1	0,8	2,7
Augmentation du service de dette nette						
• augmentation de l'achalandage	(2)	1,9		0,6		2,5
• maintien du patrimoine		-		5,3	-	5,3
Sous-total		19,2		7,0	11,7	37,9
Economie, innovations et commercialisation				(7,0)		(7,0)
Sous-total		19,2		-	11,7	30,9
Total année 2		99,2 9,02%	199,2 18,11%	(3) 427,2 38,84%	374,4 34,04%	1 100,0 100,00%
<b>Année 3</b>						
Coût d'augmentation de l'achalandage Réseau métropolitain (ajouts)	(2)	14,4 8,0			16,5	30,9 8,0
Nouveaux équipements (train)		1,1		1,4	1,1	3,6
Augmentation du service de dette nette						
• augmentation de l'achalandage	(2)	2,9		1,0		3,9
• maintien du patrimoine		-		8,1	-	8,1
Sous-total		26,4		10,5	17,6	54,5
Économie, innovations et commercialisation				(10,5)		(10,5)
Sous-total		26,4		-	17,6	44,0
Total année 3		106,4 9,56%	199,2 17,90%	(3) 427,2 38,38%	380,3 34,17%	1 113,1 100,00%

(1) : Contribution des automobilistes provenant de la taxe sur l'essence et des droits d'immatriculation.

(2) : Aide métropolitaine de l'AMT totalisant 5 M\$ la première année, 12,4 M\$ la deuxième année et 17,3 M\$ la troisième année.

(3) : La part des municipalités est stable mais peut varier selon les municipalités.

Ce phénomène est dû en partie par les nouvelles règles de partage des revenus métropolitains.

(4) : Correspond principalement au service de dette du métro, des autobus et autres équipements.

Cette section présente les hypothèses de mesure proposées, à explorer au cours des prochaines années pour financer les coûts d'exploitation, dans le cadre des réflexions tenues avec les partenaires.

Le cadre de financement des coûts d'exploitation comprend les moyens suivants :

- la participation des usagers et des employeurs;
- des mesures d'économie et d'innovation;
- la consolidation des sources existantes;
- la commercialisation.

#### **La participation financière des usagers et des employeurs**

La contribution des usagers correspond à une part importante du budget d'exploitation. Leur effort pourrait être réduit et devenir un incitatif à l'achalandage, si un nouveau partenaire de financement, en l'occurrence les employeurs, convenait, avec ou sans l'aide du gouvernement, de « subventionner » les coûts du transport en commun des employés. Dans le même esprit, les contributions de plusieurs des usagers pourraient être abaissées par des mesures tarifaires visant directement à accroître l'achalandage.

Les moyens sollicitant la participation des **usagers** peuvent contribuer à réduire le tarif réel assumé par un passager, via une mesure comme l'intégration tarifaire, ou à l'augmenter par des hausses directes pour les services réguliers ou par une tarification de services spécialisés. Cinq mesures ont été examinées.

- **Les recettes-passagers provenant de l'augmentation de l'achalandage**

Les usagers pourraient fournir des recettes supplémentaires aux AOT de 40 M\$ à la fin de la période de dix ans, en supposant que la part de leur contribution demeure ce qu'elle est maintenant (environ 33 %) et que la hausse de l'achalandage de 11,6 % entraîne des recettes additionnelles dans une proportion équivalente.

- **L'intégration tarifaire**

Une politique tarifaire métropolitaine a été adoptée en septembre 1997 et l'intégration tarifaire est un des éléments importants de cette politique. Le manque à gagner découlant du rabais consenti aux usagers qui profiteront de l'intégration tarifaire est évalué à 1,3 M\$. Il est inclus dans les coûts d'augmentation de l'achalandage de 85,5 M\$. L'intégration des tarifs réduits est une voie qui sera explorée en 1998. Une politique tarifaire intégrée, centrée sur les usagers de la métropole est un puissant stimulant à l'utilisation du transport collectif.

- **Une hausse des tarifs**

Il s'agit des hausses que les transporteurs décrètent dans le cadre de leurs opérations. Les majorations de tarifs ont une incidence sur les recettes. On estime que l'élasticité de l'achalandage par rapport au tarif est de -0,3 (une augmentation de 10 % des tarifs entraîne une baisse de l'achalandage de 3 %).

Afin d'éviter des changements aussi brusques que ceux vécus en 1992, l'AMT et ses partenaires pourraient envisager, dès maintenant, des mesures destinées à accroître l'efficacité et le rendement des structures tarifaires afin d'augmenter l'autofinancement par les recettes, en évitant les hausses subites qui font fuir la clientèle.

Des stratégies tarifaires innovatrices (tarification de pointe ou à la distance par exemple), la segmentation des marchés (services express), la mise au point de nouveaux modes de paiement ou de nouveaux types d'abonnement sont plus efficaces pour générer des revenus accrus. Dans certains cas, il est même possible à la fois d'accroître les revenus et l'achalandage, comme en témoigne le cas de la création de la carte CAM à la STCUM en avril 1990. (De 1979 à 1981, les recettes tarifaires ont augmenté de 30 % et l'achalandage de 15 %).

La révision de la tarification des trains, par l'AMT, pourrait aussi apporter des recettes additionnelles.

**La plupart de ces nouvelles stratégies tarifaires consistent à appliquer le principe d'une tarification selon le bénéfice reçu.**

C'est le cas, notamment, de la tarification différenciée selon la distance et la qualité du service.

- **Une tarification pour les services spécialisés**

Cette mesure viserait à obtenir des recettes supplémentaires en fixant des tarifs plus élevés pour certains services spécialisés, comme les services express sur les voies réservées, les services aux heures de pointe, la desserte de parcs industriels ; donc en introduisant des politiques tarifaires flexibles et adaptées aux marchés.

- **Le marketing des services**

Les efforts des AOT pour promouvoir les services de transport en commun, et les améliorations qui y sont apportées, contribuent à accroître les déplacements effectués par transport en commun. L'AMT pourrait soutenir financièrement les efforts de promotion dans le cadre de son aide métropolitaine.

Quatre moyens complémentaires impliquant les **employeurs** dont la mise en oeuvre pourrait contribuer, de manière significative, à augmenter l'achalandage. En outre, ils pourraient concourir à réduire les coûts de transport des employés concernés. Ces quatre moyens ont été abordés au chapitre 4. Il s'agit de : l'aide financière des employeurs, les mesures fiscales, la gestion et la tarification du stationnement et la gestion des heures variables de travail, de services et de cours. Cela peut être aussi des crédits d'impôts aux usagers du transport en commun qui achètent la carte mensuelle.

**Les mesures d'économie et d'innovation**

Les AOT et l'AMT travaillent sur différents moyens visant à réduire les coûts et à faire des économies. Cet objectif entraîne l'adoption de nouveaux modes de fonctionnement, de nouvelles façons de faire et des assouplissements aux conventions collectives. Cet objectif s'accompagne d'autres mesures innovatrices comme l'intégration des services de transport terrestre des personnes, l'association avec le secteur privé et l'aménagement du territoire, etc.

L'hypothèse émise est que l'ensemble de ces mesures pourrait contribuer à une économie annuelle pouvant atteindre 38 M\$, en 2007.

**Ces économies spécifiques, pour être incitatives, devront être conservées par les AOT et réservées aux réinvestissements pour l'accroissement de l'usage du transport en commun.**

- **Les nouveaux modes de fonctionnement et nouvelles façons de faire**

Ces moyens visent à recourir à de nouveaux modes de fonctionnement et à de nouvelles façons de faire pour soutenir le financement des coûts d'exploitation et d'immobilisation des AOT. Ces nouveaux moyens s'appuient, par exemple, sur une revue du cadre des relations de travail et de nouvelles approches d'organisation du travail, sur une coopération plus étroite entre les organismes de transport, sur des approches novatrices ayant comme objectif de contrer le déclin du transport en commun et, de lui donner une nouvelle impulsion.

- **L'association avec le secteur privé**

Le secteur privé pourrait contribuer à réduire les coûts en fonction de sa capacité à améliorer la productivité pour des tâches spécifiques. L'association avec le secteur privé peut prendre différentes formes, comme la sous-traitance et l'impartition partielle ou

totale d'activités. Des expériences pilotes pour des tâches témoins pourraient être encouragées et évaluées au cours des deux prochaines années au sein des AOT et de l'AMT.

En outre, le secteur privé sera appelé à jouer un rôle important dans l'aménagement des centres d'échange et des services connexes à offrir aux usagers.

- **L'aménagement du territoire**

La future Commission de développement de la Métropole pourrait grandement contribuer à intégrer les orientations qui seraient retenues pour le transport des personnes à celles relatives aux choix tant de localisation des infrastructures et des équipements, que de développement résidentiel, commercial et industriel. Cette intégration sera probablement facilitée par l'adoption d'un cadre d'aménagement métropolitain. Des expériences pilotes pourraient être entreprises dans des zones stratégiques du territoire.

Ce cadre pourrait aussi conduire à adopter des mesures locales d'aménagement qui favorisent les modes autres que l'automobile.

**La consolidation des sources existantes**

Pour évaluer les besoins de nouvelles sources de financement, il est nécessaire de faire des hypothèses de contribution.

- **Le maintien des contributions publiques**

Il est proposé, compte tenu des effets de l'accroissement de l'achalandage du transport en commun que la part des municipalités soit maintenue en valeur absolue, ce qui fait diminuer leur part en valeur relative au fur et à mesure que d'autres sources s'ajoutent.

- **L'augmentation de l'aide métropolitaine de l'AMT et les coûts d'exploitation des nouveaux équipements métropolitains**

L'aide métropolitaine de l'AMT s'élève à 52 M\$. Elle pourrait être progressivement augmentée pour atteindre 30 M\$ additionnels, tout au long de la période du plan stratégique; ceci afin d'accorder un support aux priorités et à l'accroissement du volume des déplacements métropolitains. Elle ne pourra pas être accrue si les ressources ne sont pas trouvées pour ce faire. La révision des modalités d'attribution est aussi tributaire des nouvelles ressources.

L'aide métropolitaine additionnelle permettrait de supporter les efforts d'amélioration du service à la clientèle, les plans intégrés, l'accroissement des déplacements métropolitains par transport en commun, et l'élargissement de l'accès pour le transport adapté.

- **La facturation des équipements métropolitains par l'AMT**

Les coûts d'exploitation des équipements métropolitains de l'AMT devraient croître de 9 M\$, si les projets retenus se réalisent. L'AMT évaluera la possibilité de facturer l'utilisation par les transporteurs des équipements métropolitains, de façon progressive, selon des modalités à déterminer, et à un taux incitatif demeurant à moins de 35 % de leur coût.

- **Les contributions des automobilistes**

Les automobilistes de la région de Montréal contribuent actuellement, par la perception du droit d'immatriculation de 30 \$ et de la taxe de 1,5 ¢ sur les carburants, versés à l'AMT. Évaluées à environ 80 M\$ en 1996, ces taxes servent à financer l'aide métropolitaine aux AOT, à combler le déficit d'exploitation des trains de banlieue et à assurer l'exploitation des équipements métropolitains. De nouvelles sources ou moyens de financement, rejoignant les bénéficiaires indirects que sont les automobilistes pourraient être adoptés par le gouvernement et dédiés au support du

développement de l'achalandage du transport en commun.

### **La commercialisation**

Certaines AOT ont exploité avec profit les commandites et publicités payées comme source additionnelle de revenu. Il semble possible d'en retirer des recettes supplémentaires. Ce nouveau moyen pourrait être utilisé pleinement par les AOT et l'AMT.

### **Hypothèses de travail**

#### **Les hypothèses de cadre de financement des coûts additionnels d'exploitation sont les suivantes :**

Les projets inclus au plan stratégique et l'accroissement de 11,6 % prévu pour l'achalandage du transport en commun génèrent des coûts additionnels de 158 M\$ (en dollars 1996) pour les AOT et l'AMT sur 10 ans.

Pour combler le manque à gagner, les hypothèses de travail suivantes sont émises :

- les recettes-passagers découlant de l'accroissement de l'achalandage pourraient augmenter de 40 M\$;
- les ajustements tarifaires provenant de la révision des structures tarifaires et/ou de certains tarifs accrus ajouteraient 27 M\$;
- des économies de 38 M\$ pourraient être générées progressivement au sein des AOT et conservées par les AOT à cette fin;
- l'augmentation de la taxe sur l'essence et des droits d'immatriculation, provenant de l'accroissement du nombre de véhicules, produirait 12 M\$;
- les revenus liés à la publicité et à la commercialisation pourraient produire 10 M\$.

Par ailleurs, l'AMT alloue actuellement un maximum de 52 M\$ en aide métropolitaine. Les prévisions budgétaires ne permettent pas d'accroître cette aide pour supporter le plan stratégique. Le quantum d'aide métropolitaine additionnelle, à être alloué progressivement, est évalué à 30 M\$ pour combler l'écart de coûts générés par l'accroissement de l'achalandage, et dont l'AMT ne pourrait disposer que si une nouvelle source à identifier le génère.

#### 7.4 LES NOUVELLES SOURCES DE FINANCEMENT

Le tableau 7.6 présente l'ensemble des besoins de nouvelles sources de financement pour les immobilisations et l'exploitation de 1998 à 2006. Au total, ils se chiffrent à 8,2 M\$ pour 1998 et augmentent jusqu'à 86,8 M\$ pour 2006. Au-delà de ces besoins liés au développement du transport en commun, il y a également un besoin de compensation dû à l'intégration tarifaire des

sociétés de transport qui se chiffre à 10,6 M\$. Les besoins réels de nouvelles sources de financement varient donc de 18,8 M\$ la première année, à une moyenne d'environ 100 M\$ pour les dernières années, si les contributions des partenaires sont maintenues et si les hypothèses de financement à partir des sources actuelles se réalisent.

**Tableau 7.6 : Identification des besoins et sources de financement (en millions de dollars)**

	1998 <sup>(1)</sup>	1999	2000	2006
Dépenses en immobilisations	161,1	164,8	212,4	214,0
Sources de financement actuelles	169,9	161,6	143,3	159,3
Fonds de décongestion	Déjà inclus	Déjà inclus	Déjà inclus	-
<b>Nouvelles sources de financement</b>	<b>1,1</b>	<b>3,2</b>	<b>69,1</b>	<b>54,7</b>
Dépenses d'exploitation additionnelles	17,6	37,9	54,5	143,3
Sources de financement actuelles	10,5	20,9	31,5	111,2
<b>Nouvelles sources de financement</b>	<b>7,1</b>	<b>17,0</b>	<b>23,0</b>	<b>32,1</b>
<b>Sous-total</b>	<b>8,2</b>	<b>20,2</b>	<b>92,2</b>	<b>86,8</b>
Intégration tarifaire (compensation due au rabais)	10,6	10,6	10,6	10,6
<b>Nouvelles sources de financement</b>	<b>18,8</b>	<b>30,8</b>	<b>102,8</b>	<b>97,4</b>

<sup>(1)</sup> Année 1 des dépenses d'immobilisations et année 2 des dépenses d'exploitation.

Le tableau 7.7 présente les principales sources de financement additionnel, leurs avantages et leurs inconvénients.

Les sources potentielles sont les mêmes pour les immobilisations ou pour l'exploitation.

Parmi ces sources, l'AMT privilégie les trois premières :

- une hausse de la taxe sur l'essence jusqu'à 1,5 ¢ le litre ;
- une augmentation du droit d'immatriculation de 30 \$ à 60 \$ ;
- la contribution des municipalités hors territoire et membres d'un CIT (dont les municipalités sont situées en partie sur le

territoire de l'AMT) pour financer certains services.

Il est proposé d'augmenter le plus tôt possible la taxe sur l'essence de 1 ¢ le litre. Cette mesure devrait suffire à combler les besoins jusqu'en 1999. Par la suite, diverses nouvelles mesures, qui proviendraient des automobilistes, devraient ajouter 70 M\$ récurrents pour combler les besoins d'exploitation et d'immobilisations. Elles permettraient d'augmenter la contribution des automobilistes, bénéficiaires indirects du transport en commun, de 7 % à 13 %. Elles permettraient ainsi sur dix ans de diminuer la part relative des villes de 40 % à 36 %.

Tableau 7.7 : Sources externes possibles

	Avantages	Inconvénients
Élargissement de la contribution des automobilistes au territoire des CIT et des OMIT, hors territoire AMT ●Taxe / essence : 4,7 M\$ ●Droit d'immatriculation : 3,8 M\$ ●Fonds d'immobilisations : 1,2 M\$	Contribution liée au mode de transport ; Administration simple et application immédiate.	Pas d'incidence claire sur le transfert modal vers le transport en commun en milieu périphérique ; Modification à la loi.
Hausse de la taxe sur l'essence de 1,5 ¢ du litre : 43 M\$	Simplicité d'application ; Contribution liée au mode de transport ; Contribution qui est variable selon le degré d'utilisation ; Rendement élevé avec un faible taux ; Réduction possible de la pollution si la taxe favorise une baisse de la consommation de carburants.	La taxe sur les carburants est la plus élevée au Canada ; la Commission sur la fiscalité et le financement des services publics recommande de ne pas la hausser ; Impact négatif sur les touristes, en particulier ceux provenant des États-Unis ; Modification à la loi.
Augmentation de 30 \$ du droit d'immatriculation : 40 M\$	Contribution liée à l'utilisation d'un mode de transport ; Il existe déjà un droit d'immatriculation de 30 \$ sur les véhicules de promenade ; Administration simple et application immédiate.	N'est pas liée au degré d'utilisation d'un véhicule ; Pas d'incidence claire sur le transfert modal vers le transport en commun ; Modification à la loi.
Taxe annuelle de stationnement hors rue non incitatif et fourni par les employeurs : 30 M\$	Contribution liée au mode de transport et au degré d'utilisation de l'automobile et des stationnements non résidentiels hors rue ; Mesure qui pourrait, dans les cas où le prix du stationnement est dissuasif, favoriser le transfert modal.	Taxe qui vise les propriétaires et non les automobilistes ; son application obligatoire aux automobilistes s'avère difficilement praticable ; Là où le stationnement est gratuit, la taxe sera assumée par le propriétaire ou répercutée aux locataires et, finalement, sur les prix ; dans les stationnements payants (centre-ville), leurs prix augmenteront, ainsi que l'écart par rapport à la banlieue ; À partir d'un certain montant, peut favoriser le développement et même la relocalisation en dehors de la zone d'imposition.
Péage sur les autoroutes (quote-part de 20 % au transport en commun) : 50 M\$	Peut inciter à l'utilisation du transport en commun si le tarif est dissuasif ; le péage pourrait alors réduire la congestion et les coûts d'immobilisations à long terme ; Son coût est pondéré selon l'utilisation ; Application immédiate si le péage était acquitté par une hausse des droits d'immatriculation ; Les coûts d'implantation et d'exploitation des nouveaux équipements de péage sont beaucoup moins élevés que les anciens.	Ne serait pas applicable à court terme si la perception était assurée par des capteurs (nouvelle technologie) ; Difficultés possibles de contrôle si l'acquiescement se fait par le droit d'immatriculation ; Pourrait être perçu comme inéquitable pour les automobilistes de la région de Montréal, s'il n'y avait pas de péage ailleurs au Québec.
Taxe de vente spéciale sur la vente des véhicules : 45 M\$	Contribution liée au mode de transport ; Simplicité d'administration et faibles coûts administratifs ; Applicable immédiatement.	N'est pas liée au degré d'utilisation du véhicule ; Faible incidence sur le transfert modal vers le transport en commun ; Mesure qui provoquerait des déplacements d'achats vers l'extérieur de la RMR si elle n'était appliquée que dans ce territoire ; Modification à la loi.

## 7.5 IMPACTS ÉCONOMIQUES

Les investissements dans le transport en commun ont des impacts économiques particulièrement intéressants que les gouvernements devraient considérer dans leurs choix d'investissement. Les impacts économiques doivent être comparés par rapport à une situation de base, sans développement. On doit considérer que l'investissement pour le développement est de 934,1 M\$ sur dix ans. Le maintien du patrimoine doit être considéré comme un investissement essentiel de 1 061,1 M\$.

Les principaux bénéficiaires sont les suivants:

- Impact sur l'économie du Québec et de la région de Montréal. Les investissements dans le transport en commun ont des retombées directes et indirectes qui, selon de récentes études américaines, dépassent largement les montants dépensés. On peut penser à la création d'emplois liés aux achats de biens et de services, aux retombées fiscales et autres externalités prises en compte dans une étude avantages-coûts. Chaque projet devrait être évalué afin de s'assurer des effets positifs.
- À partir d'une étude récente du professeur Marc Gaudry, pour le MTQ, sur l'ensemble des coûts du transport au Québec et dans la région de Montréal, il est possible d'évaluer les coûts unitaires moyens de transport

incluant les frais d'exploitation et d'investissement des divers gouvernements et des usagers. Ils s'élèveraient à 6,92 \$ par déplacement automobile et 4,25 \$ pour le transport en commun. Le plan a un objectif de transporter 68,4 millions d'usagers de plus par rapport à un scénario où l'on ne développe pas. Les gains économiques pour les usagers directs et les gouvernements sont évalués à près de 200 M\$, sans compter les gains de temps.

- Les gains pour les bénéficiaires indirects sont surtout au niveau du gain de temps du fait qu'il y aurait moins d'automobilistes sur le réseau routier. Un gain moyen de cinq minutes par déplacement de nature métropolitaine équivaut à 16,7 millions d'heures économisées. Selon la valeur du temps estimée, présentement à 10,87 \$ par heure, cette économie représente 180 M\$. Ces gains ont une valeur particulièrement importante pour les camionneurs et ceux qui se déplacent pour affaires.
- Les investissements dans le réseau de transport en commun permettront de réduire les investissements dans le réseau routier. Ils ne peuvent être reliés à un seul projet et du point de vue de l'ensemble de la région, ils sont pratiquement incalculables. Ils dépendent, entre autres, du niveau de patience des automobilistes.