



L'intégration des services de transport adapté

Évaluation et actualisation du Programme d'intégration des services

Montréal, le 5 FÉVRIER 2008

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1	HISTORIQUE DU PROGRAMME D'INTÉGRATION DES SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ 1
	1.1 Projet pilote d'intégration avec les trois sociétés (Juillet 1998) 1
	1.2 Élargissement aux couronnes nord et sud..... 3
2	SITUATION ACTUELLE 6
	2.1 Statut du projet 6
	2.2 Territoire 6
	2.3 Adhésion au projet..... 6
	2.4 Rappel des principaux objectifs du projet 7
	2.5 Comité de suivi 8
3	PORTRAIT DES SERVICES ET DES DÉPLACEMENTS 8
	3.1 Offre de transport et tarification..... 8
	3.1.1 Territoire, densité de population et distances moyennes parcourues 8
	3.1.2 Offre de service par OTA situé sur le territoire de l'AMT 10
	3.1.3 Évolution des services de gardiennage 11
	3.1.4 Tarification..... 12
	3.2 Demande et coûts de transport 13
	3.2.1 Nombre total d'usagers admis aux services de transport adapté par OTA, 2005 13
	3.2.2 Déplacements locaux, hors-territoire et métropolitains effectués par OTA, 2005 14
	3.2.3 Évolution du nombre de déplacements métropolitains effectués 1998-2006 16
	3.2.4 Nombre de déplacements métropolitains effectués par OTA..... 17
	3.2.5 Évolution du mode utilisé 24
	3.2.6 Déplacements réguliers et occasionnels..... 25
	3.2.7 Déplacements selon les types d'usagers par OTA 26
	3.2.8 Déplacements directs et par correspondance..... 27
	3.2.9 Coûts totaux par OTA 28
	3.2.10 Prévisions 2008..... 32
4	CONSTATS, PROBLÉMATIQUES ET ORIENTATIONS LIÉS AU PROGRAMME 33
	4.1 Satisfaction de la clientèle..... 33
	4.2 Adhésion au Programme 33
	4.3 Opérationnelles 34
5	RECOMMANDATION-RÉVISION DU PROGRAMME..... 45

1 HISTORIQUE DU PROGRAMME D'INTÉGRATION DES SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ

À l'article 21 de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport, il est stipulé que «l'Agence a pour mission de soutenir, développer, coordonner et promouvoir le transport collectif, dont les services spéciaux de transport pour les personnes handicapées...»

Jusqu'en juillet 1998, les usagers du transport adapté du territoire de l'AMT ne pouvaient utiliser que le service offert sur leur territoire de résidence ou dans des corridors très limités à l'extérieur de leur territoire pour ce qui est des usagers de la STL et du RTL.

Contrairement aux usagers du transport collectif régulier, les personnes handicapées ne pouvaient :

- ✓ effectuer de correspondance avec un autre service de transport adapté;
- ✓ non plus effectuer de déplacements avec un service voisin même si le point d'origine de leur déplacement était situé sur le territoire de ce service (par exemple, un Lavallois qui voulait effectuer un déplacement sur le territoire de l'île de Montréal).

Cette situation existait depuis toujours et constituait un problème majeur pour les personnes handicapées. Dès le milieu des années '80, cette question a fait l'objet d'études et de travaux. Des comités ont été mis sur pied et des mandats ont été confiés à des consultants externes.

Deux éléments faisaient en sorte qu'aucune solution n'a été trouvée à ce problème important pour les usagers, soit les enjeux financiers et les contraintes opérationnelles.

L'utilisation d'un service par un usager non-résident créait des « effets de débordement ». Lorsqu'un organisme de transport adapté (OTA) déplaçait un non-résident, il devait faire assumer par ses municipalités membres le déficit d'exploitation puisque la municipalité de résidence de l'usager n'était pas membre de l'OTA qui assurait le déplacement. Les municipalités qui assumaient ces dépenses demandaient à être compensées pour offrir ce service, d'où l'impasse. Par ailleurs, au point de vue opérationnel, un service de transport adapté présente des caractéristiques particulières. Les déplacements se font en porte-à-porte. Ainsi, chaque itinéraire peut être distinct. Par conséquent, l'établissement de points de correspondance est beaucoup plus complexe qu'en transport collectif régulier.

Au début de 1997, l'AMT a mis sur pied un Comité sur l'intégration des services de transport adapté dans le but de permettre aux usagers du transport adapté d'utiliser les services autres que ceux situés sur leur lieu de résidence. Le Comité, coordonné par l'AMT, regroupait les trois sociétés de transport (STM, STL et RTL), deux représentants des organismes de transport adapté (OTA) des couronnes nord et sud, trois représentants des regroupements d'usagers (RUTA), un représentant de l'Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ) et un représentant du ministère des Transports du Québec (MTQ). Les travaux de ce Comité ont permis de mettre en œuvre un projet pilote permettant de solutionner ce problème. Ce projet fonctionne depuis le 6 juillet 1998.

1.1 Projet pilote d'intégration avec les trois sociétés (Juillet 1998)

Lors de la mise en place de la première phase d'intégration en 1998, les principaux objectifs du projet pilote étaient les suivants :

- ✓ Intégrer les services des trois sociétés de transport de manière à ce que les usagers puissent circuler sur plus d'un service. Le RTL et la STL continuaient de desservir le centre de l'île de Montréal à leurs frais, tout comme elles le faisaient avant juillet 1998, date de mise en place du projet. L'AMT assumait les frais des nouveaux déplacements qui avaient pour destination un point situé à l'extérieur des périmètres déjà desservis par les trois sociétés soit :
 - les déplacements vers l'est et l'ouest de l'île effectués par les usagers du territoire de Laval et du RTL;
 - les déplacements vers Laval et vers le RTL par les usagers du territoire de la STM.

Il avait été établi que les déplacements pouvaient être effectués de deux façons :

- ✓ En passant par un point de correspondance (situés au terminus Henri-Bourassa nord et au Centre de réadaptation Lucie-Bruneau) et en utilisant deux services;
- ✓ Par une prise en charge directe, i.e. par l'utilisation d'un seul service, soit celui de la STL ou du RTL (la STM ne sortant alors pas de son territoire).

Il avait également été établi que les usagers atteints d'une limitation intellectuelle peuvent être accompagnés par un accompagnateur de Les Services de réadaptation L'intégrale lorsqu'ils sont en attente à un des deux points de correspondance.

Les OTA des couronnes nord et sud n'étaient pas encore intégrés au projet pilote et il n'y avait donc pas de correspondance possible entre ces services et les services des trois sociétés. Lors de la mise en œuvre de ce service métropolitain, il était prévu d'élargir cette intégration aux couronnes nord et sud après l'évaluation du projet pilote initial avec les trois sociétés.

Le Comité sur l'intégration des services s'est alors transformé en Comité de suivi. Le rôle de ce comité était de :

- ✓ s'assurer du bon fonctionnement du projet et, s'il y a lieu, de proposer les modifications nécessaires;
- ✓ évaluer le projet pilote;
- ✓ formuler des recommandations concernant le projet pilote d'intégration;
- ✓ formuler des recommandations concernant l'élargissement du projet aux couronnes nord et sud.

En 2000, l'AMT a produit un bilan⁽¹⁾ « » qui donnait les faits saillants du projet. Les résultats d'un sondage sur la satisfaction clientèle y étaient également publiés. Dans ce bilan, apparaissent également les ajustements et modifications des modalités de planification à apporter au projet, afin d'offrir un meilleur service et de réduire certains coûts, (notamment ceux des déplacements effectués par correspondance, qui étaient élevés, soit de 3 à 6 fois plus élevés que les déplacements directs).

Certaines modifications ont été apportées, comme :

⁽¹⁾ *L'intégration des services de transport adapté dans la région de Montréal – Bilan du projet de l'AMT, AMT, 31 mai 2000.*

- ✓ la réduction du délai de réservation;
- ✓ l'acceptation des déplacements de groupe;
- ✓ les déplacements de groupes effectués directement;
- ✓ l'acceptation par la STL et par le RTL d'effectuer certains déplacements directement alors effectués toujours par correspondance.

Des modifications aux modalités d'opération et de planification des services y sont également suggérées (pp.15-16) :

«La planification du service devrait donc se faire ainsi :

- i- L'OTA du territoire d'origine effectue le déplacement en porte à porte s'il a la disponibilité pour le faire;
- ii- L'utilisation du taxi est priorisée;
- iii- On cherche à éliminer les déplacements avec correspondance taxi – taxi. Lorsqu'un taxi est impliqué dans le déplacement, il réalise la totalité du déplacement;
- iv- La STM sort de son territoire lorsqu'elle utilise un taxi;
- v- Si l'OTA du territoire d'origine (ex. : STL ou RTL) n'a pas la disponibilité pour effectuer le déplacement en porte à porte, il vérifie avec l'autre OTA (ex. : STM) si celui-ci peut venir chercher l'utilisateur directement à domicile;
- vi- En dernier recours, le déplacement est effectué sur deux services en passant par le point de correspondance;
- vii- Lorsque cela est possible (selon la destination ou la condition de l'utilisateur) la personne envoyée par le service de réadaptation l'Intégrale pour assurer le gardiennage, accompagne l'utilisateur sur le réseau régulier pour compléter la totalité du déplacement.»

1.2 Élargissement aux couronnes nord et sud

L'évaluation positive des résultats du projet d'intégration des services a milité pour l'élargissement des services aux couronnes nord et sud. Le conseil d'administration de l'AMT a alors retenu l'approche suivante : adapter le modèle d'intégration des trois sociétés de transport aux OTA des couronnes nord et sud, en tenant compte du contexte particulier dans lequel chacun des organismes évolue.

L'objectif premier et poursuivi était de permettre aux usagers des couronnes nord et sud de circuler partout sur le territoire de l'AMT, en utilisant les services de transport adapté tant des sociétés que des autres OTA. De manière réciproque, ce projet permettra aux usagers des trois sociétés d'avoir accès au territoire des couronnes et d'utiliser les services des OTA.

Selon cette approche, l'intégration devait donc se faire selon les principes et modalités suivants :

- ✓ L'AMT assume les coûts des déplacements des non résidents sur les services des OTA des couronnes. Elle assume également les coûts des déplacements des usagers des couronnes sur les services des trois sociétés;
- ✓ chaque organisme se voit attribuer un périmètre de desserte qu'il doit desservir à ses frais en porte à porte, comme c'est le cas pour les trois sociétés de transport. À l'extérieur de ce périmètre, les frais des déplacements sont assumés à 100 % par l'AMT, comme c'est le cas actuellement pour les trois sociétés;
- ✓ à quelques exceptions près, les organismes de la couronne nord devaient desservir à leurs frais le territoire de Laval et le territoire des autres OTA de la couronne nord, tandis que les OTA de la couronne sud devaient desservir à leurs frais le territoire du RTL et celui des autres OTA de la couronne sud;
- ✓ des points de correspondance étaient identifiés de manière à faciliter les transferts entre les services. Caractérisés par des critères précis, ces points ont été établis par l'AMT après consultation des organismes concernés. Ainsi, en 2007 on retrouve les points de correspondance suivants :
 - Terminus Henri-Bourassa nord
 - Centre de réadaptation Lucie-Bruneau
 - Terminus Le Carrefour
 - Terminus Terrebonne
 - Centre commercial Place Longueuil
 - Centre hospitalier Le Gardeur
 - Centre commercial Place Versailles

En 2008, il est prévu de fermer le point de correspondance situé au Terminus Henri-Bourassa nord et de permettre les correspondances aux Terminus Cartier et Montmorency à Laval.

- ✓ l'AMT devait favoriser l'établissement de dessertes communes qui devaient permettre d'optimiser le service hors territoire des différents OTA. Des ententes de service prévoyant l'établissement de telles dessertes pouvaient être conclues entre les OTA, incluant les sociétés. Les coûts des déplacements effectués dans le cadre de ces ententes pouvaient être assumés par l'AMT lorsqu'il aurait s'agit de déplacements métropolitains, c'est-à-dire de déplacements dont la destination est extérieure au périmètre de l'OTA concerné;
- ✓ l'AMT et ses partenaires devaient favoriser les déplacements directs. L'utilisation de points de correspondance devait, dans la mesure du possible, être limitée.

Étant donné la satisfaction relative des usagers par rapport au service d'intégration, et qu'il répond de façon évidente à un besoin de usagers et que le projet d'intégration semblait en voie de maturité, il était recommandé de :

- ✓ rendre permanent le projet d'intégration;
- ✓ veiller à ce que les déplacements directs représentent 80 % des déplacements à être effectués dans le cadre du projet;
- ✓ étendre l'intégration des services aux OTA des couronnes nord et sud.

Pour ce faire, l'AMT et ses partenaires devaient favoriser l'établissement de dessertes communes, par la conclusion d'ententes de services.

Préliminaire

2 SITUATION ACTUELLE

Suite à cet historique, voici un portrait sommaire de la situation actuelle du Programme.

2.1 Statut du projet

Le projet d'intégration des services de transport adapté a été déclaré permanent par le MTQ en 2002.

2.2 Territoire

En 2007, treize (13) OTA font partie du territoire de l'AMT, soit les trois sociétés de transport (STM, STL et RTL) et dix (10) OTA des couronnes nord et sud, soit :

Couronne nord :

- ✓ CIT Laurentides
- ✓ MRC Les Moulins
- ✓ MRC de l'Assomption

Couronne sud :

- ✓ Ville de Vaudreuil-Dorion
- ✓ Ville de Châteauguay
- ✓ Ville de Candiac
- ✓ Ville de Chambly
- ✓ CIT de la Vallée du Richelieu
- ✓ MRC de Lajemmerais
- ✓ Ville de Contrecoeur

2.3 Adhésion au projet

La mise en place de l'élargissement aux couronnes nord et sud a débuté le 4 septembre 2003, avec deux organismes de transport adapté : la MRC Les Moulins située sur le territoire de la couronne nord et la MRC de Lajemmerais, située sur le territoire de la couronne sud.

Par la suite, ont également adhéré au projet, soit la MRC de L'Assomption, les Villes de Candiac, de Châteauguay et de Vaudreuil-Dorion. Plus récemment, la Ville de Chambly a adhéré au projet. Elle a débuté ses premiers déplacements métropolitains le 4 juin 2007. La MRC de L'Assomption a débuté ses premiers déplacements le 2 juillet 2007.

La Ville de Châteauguay signataire du programme en 2003 devrait débuter ses premiers déplacements en 2008.

L'AMT est présentement en négociations avec le CIT Laurentides ainsi qu'avec le CIT de la Vallée du Richelieu.

La Ville de Contrecoeur a signifié à l'AMT qu'elle n'adhérerait pas au programme pour le moment.

2.4 Rappel des principaux objectifs du projet

Les principaux objectifs du projet applicables présentement au programme sont ceux-ci :

- a) Permettre aux usagers du transport adapté d'effectuer des déplacements métropolitains sur l'ensemble du territoire de l'AMT en respectant l'offre de service actuelle des OTA, pour tout motif;
- b) Favoriser, par le fait même, les échanges entre les organismes et ainsi, favoriser une augmentation de l'efficacité des opérations pour répondre à la demande des usagers.

Le programme doit permettre aux usagers de transport adapté de se déplacer sur l'ensemble du territoire de l'AMT, comme il est permis de le faire pour les usagers de transport collectif.

Principaux principes du projet

Les principaux principes du programme établis lors de l'intégration en 1998 ont été adaptés à l'élargissement aux couronnes nord et sud :

- L'AMT ne compense que les déplacements ayant été effectué par les OTA ayant adhéré au Programme.
- Aucun échange n'est donc possible entre les OTA ayant adhéré et les OTA n'ayant pas adhéré au Programme.
- Les OTA ayant adhéré peuvent toutefois effectuer des déplacements sur les territoires des OTA n'ayant pas adhéré.
- ✓ L'AMT compense à 100 % les déplacements métropolitains;
- ✓ Les déplacements peuvent être refusés ou acceptés, selon la disponibilité et les caractéristiques de l'offre de service actuelle de chaque OTA qui aura adhéré à l'entente;
- ✓ L'autonomie des OTA est favorisée;
- ✓ L'AMT favorise l'adhésion de l'ensemble des OTA, mais ne peut obliger aucun OTA à y adhérer;
- ✓ Le mode de transport privilégié est le plus efficace et le moins coûteux;
- ✓ L'utilisation du taxi, du minibus et des points de transfert/correspondance : différents modes de transport pour pallier le manque de disponibilité opérationnelle et financière;
- ✓ Les OTA doivent répondre à la demande en respectant l'enveloppe budgétaire;
- ✓ L'AMT compense les frais de gestion et de supervision (10 %);
- ✓ Les déplacements peuvent être effectués pour tout motif de déplacement (travail, études, loisirs, autres);
- ✓ Les services d'accompagnement pour les personnes vivant avec des limitations intellectuelles aux points de correspondance sont fournis et défrayés par l'AMT;
- ✓ L'AMT compense les déplacements des visiteurs qui proviennent exclusivement de l'extérieur du territoire de l'AMT;

- ✓ La confidentialité lors de la transmission des données entre les OTA participant au projet et l'AMT;
- ✓ L'AMT produit l'information aux usagers (dépliants, site internet).

2.5 Comité de suivi

Le Comité de suivi a poursuivi ses travaux afin de traiter des problématiques liées au projet. Se sont ajoutés à ce Comité les représentants des organismes des couronnes participant au projet, ainsi que l'organisme d'usagers représentant les couronnes nord et sud, l'ARUTAQ (Alliance des regroupements des usagers de transport adapté du Québec).

Plusieurs rencontres d'informations auxquelles l'ensemble des OTA du territoire de l'AMT ainsi que leurs regroupements d'usagers ont également eu lieu afin de faire état d'avancement du projet, d'établir ou de réviser les principaux principes du projet, de recueillir leurs commentaires sur le projet, de soulever les problématiques et de trouver des solutions à ces problématiques. Lors de la dernière rencontre du Comité de suivi, en 2006, le Comité a demandé une caractérisation des déplacements, afin de pouvoir mieux connaître la demande de transport. L'AMT fait ressortir certaines données de trois mois-type en 2004. Certains de ces résultats sont présentés dans ce document.

3 PORTRAIT DES SERVICES ET DES DÉPLACEMENTS

3.1 Offre de transport et tarification

3.1.1 Territoire, densité de population et distances moyennes parcourues

Le territoire de l'AMT couvre une superficie de 3 975 kilomètres carrés, pour une population totale de 3 596 000 habitants.

La densité de population moyenne par secteur varie entre 3 716 habitants/kilomètre carré à 93 habitants/kilomètre carré, tel qu'exprimé dans le tableau 1 ci-dessous.

TABLEAU 1
Territoire de l'Agence métropolitaine de transport
Densité moyenne de population par kilomètres carrés (2006)

OTA	2006		
	Population totale	Superficie (km ²)	Densité moyenne pop/km ²
STM	1 854 442	499	3716
RTL	385 533	282	1367
STL	368 709	247	1493
CIT Laurentides	327 332	971	337
MRC Les Moulins	128 467	261	492
MRC de l'Assomption	98 569	165	597
Ville de Vaudreuil-Dorion	99 322	513	194
Ville de Châteauguay	67 210	212	317
Ville de Candiac	90 321	197	458
Ville de Chambly	39 748	166	239
CIT de la Vallée du Richelieu	63 950	113	566
MRC de Lajemmerais	34 591	264	131
Ville de Contrecoeur	5 678	61	93
Total	3 563 872		

Compte tenu de la basse densité de population pour les territoires des couronnes nord et sud, en relation avec la densité moyenne de population, les distances moyennes parcourues sont plus élevées pour les OTA des couronnes nord et sud et les sociétés de transport qui effectuent les déplacements sur ces territoires. Le tableau 2 ci-dessous exprime les distances moyennes par OTA effectuées en 2004. Les distances moyennes à parcourir sont un facteur direct d'explication quant à l'augmentation des coûts d'exploitation, depuis la mise en place de l'élargissement aux couronnes nord et sud en 2003.

TABLEAU 2
Territoire de l'Agence métropolitaine de transport - Distances moyennes de parcours (2005)
(Voir en annexe 1)

3.1.2 Offre de service par OTA situé sur le territoire de l'AMT

L'offre de service diffère d'un OTA à l'autre. Pour les trois sociétés de transport (STL, STM et RTL), l'étendue du service «local», «hors-territoire» et «métropolitain» est la même. Pour les OTA des couronnes nord et sud participant au programme, la desserte locale est généralement étendue de façon plus importante que la desserte hors-territoire, mais également, métropolitaine. Ces OTA, étant donné les montants de compensation qui leur sont octroyés, peuvent exercer une forme de contrôle de la demande métropolitaine, par le biais des heures de service allouées aux déplacements métropolitains.

L'AMT a signé depuis 1998 des ententes avec les OTA. Les OTA participant au programme effectuent par le biais de leur offre de service, des déplacements «locaux» et «hors-territoire», mais également «métropolitains». Le programme de l'AMT compense les déplacements «métropolitains», le Ministère des transports du Québec, les déplacements «locaux» et «hors-territoire».

Un déplacement est considéré «local» lorsqu'il est effectué sur le territoire desservi par l'OTA. Le territoire local est composé des municipalités membres de l'OTA.

Un déplacement est considéré «hors-territoire» lorsqu'il est effectué vers une destination située hors du territoire «local» desservi par l'OTA.

Un déplacement est considéré «métropolitain» lorsqu'il est effectué sur le territoire d'un OTA situé en totalité ou en partie sur le territoire de l'AMT par un usager admis à un OTA reconnu par le MTQ, mais dont l'origine ou la destination du déplacement est située hors du périmètre de desserte de l'OTA auquel il est admis. Le périmètre de desserte est constitué des municipalités membres de l'OTA et des dessertes hors-territoire déjà effectuées par l'OTA avant l'adhésion au programme.

Cette disparité entre les services constitue un défi pour les gestionnaires qui planifient les déplacements dans le cadre du programme. Le fait que les sociétés de transport offrent des services plus étendus que ceux des OTA des couronnes nord et sud limite les possibilités pour les sociétés d'effectuer des correspondances, voire des échanges de déplacements avec les services des couronnes nord et sud.

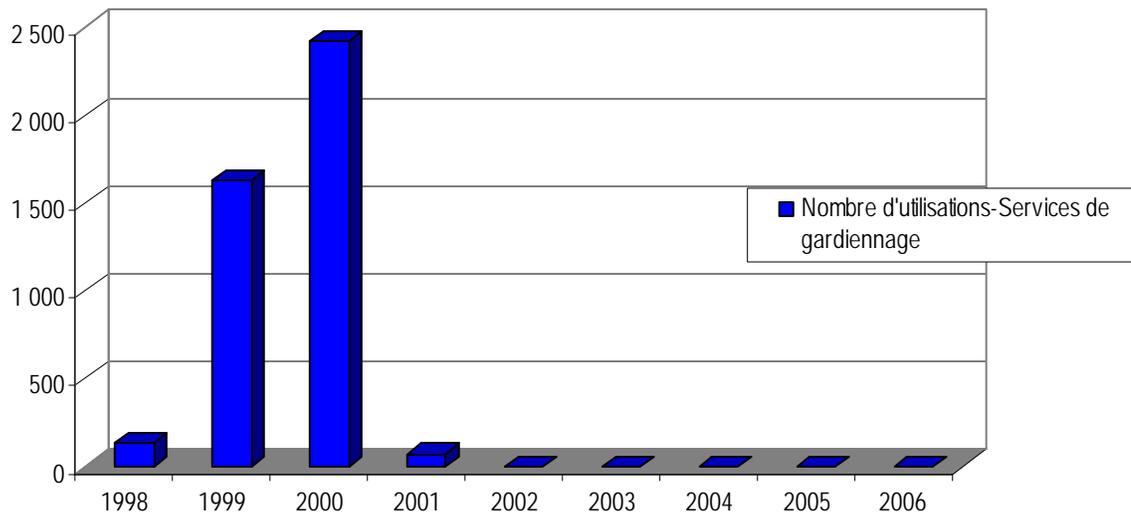
(Voir en annexe 1 le tableau A-Offre de service par OTA participant au programme (2007))

3.1.3 Évolution des services de gardiennage

Lors de la mise en place du programme en 1998, l'AMT a signé une entente avec Les Services de réadaptation L'intégrale, une entreprise offrant des services d'accompagnement pour les personnes vivant avec une limitation intellectuelle. Cette entente a été prise afin d'assurer la sécurité de ces personnes aux points de correspondance du terminus Henri-Bourassa nord ainsi qu'au Centre de réadaptation Lucie-Bruneau, pendant l'attente du véhicule effectuant la correspondance. Avec l'expérience, les sociétés de transport et les OTA ont préféré effectuer les déplacements des personnes ayant une limitation intellectuelle de façon directe, plutôt que de faire effectuer une correspondance à ce type d'usager. Le temps d'attente, à un point de correspondance, est d'en moyenne trente (30) minutes. Ce type de service permet également d'accompagner ce type d'usager dans le réseau régulier de la STM.

L'AMT a demandé à plusieurs reprises aux partenaires de pouvoir mettre fin à cette entente, étant donné la très faible utilisation et les coûts occasionnés. Afin de maintenir la disponibilité des accompagnateurs, l'AMT devait défrayer des coûts fixes mensuels. De 56 000 \$ par an en 2000, les dépenses ont diminué pour se situer à 6 541 \$ en 2007, avec aucune utilisation, depuis 2002. Les partenaires avaient demandé le renouvellement de l'entente, jusqu'à nouvel ordre. L'AMT a renégocié cette entente à la baisse en 2005, 2006 et en 2007, vu l'utilisation nulle de ce service. L'AMT a finalement mis fin à cette entente, en décembre 2007, après n'avoir obtenu aucun commentaire des partenaires pour le renouvellement de cette entente.

GRAPHIQUE 1
Évolution du nombre d'utilisations-Services de gardiennage aux points de correspondance
1998-2006



3.1.4 Tarification

Malgré le fait que la carte mensuelle TRAM est acceptée pour l'ensemble des déplacements effectués en transport adapté, aucune tarification métropolitaine sous forme de billets simples et de livrets n'existe présentement, ce qui conduit à plusieurs iniquités entre les OTA.

Tout comme l'offre de transport, la tarification des déplacements «locaux» et «hors-territoires» est différente pour chacune des sociétés de transport et pour chacune des OTA. La situation est la même en pour la tarification des déplacements métropolitains.

L'AMT n'ayant pas le pouvoir d'imposer une tarification des déplacements métropolitains, celle-ci a encouragé les OTA des couronnes nord et sud participant au programme à situer la tarification métropolitaine entre 8,00 \$ et 9,00 \$ (paiement unitaire par déplacement). L'AMT est à revoir la tarification existante des déplacements métropolitains et hors-territoire, afin d'éliminer les iniquités, en concertation avec les partenaires.

Les organismes ont toutefois l'obligation d'imposer, lors de la présentation d'une carte mensuelle TRAM à bord des véhicules, la zone tarifaire adéquate. Par exemple, si un usager utilise une carte mensuelle TRAM pour se déplacer vers la municipalité de Saint-Eustache, il doit présenter une carte mensuelle TRAM zone 5 et non pas une carte d'une zone inférieure, en respect avec la grille tarifaire de l'AMT applicable.

(Voir en annexe 2 le tableau B-Tarification «locale, hors-territoire et métropolitaine» par OTA participant au programme)

3.2 Demande et coûts de transport

3.2.1 Nombre total d'usagers admis aux services de transport adapté par OTA, 2005

En référence au Tableau 3 ci-dessus, 30 536 usagers étaient admis pour l'ensemble des OTA du territoire de l'AMT. Sur ce nombre, plus de 55 % sont admis au service de transport adapté de la STM.

TABLEAU 3
Territoire de l'Agence métropolitaine de transport - Nombre total d'usagers admis, par OTA (2005)

Organismes de transport adapté	Nombre Total d'usagers admis 2005	Population totale 2005	Nombre d'usagers versus population totale 2005
STL	3 848	368 709	1,04%
STM	16 932	1 854 442	0,91%
RTL	3 092	385 533	0,80%
Couronne nord			
CIT Laurentides	1 917	327 332	0,59%
MRC Les Moulins	1 123	128 467	0,87%
MRC de L'Assomption	710	98 569	0,72%
Couronne sud			
Ville de Chambly	177	39 748	0,45%
CIT de la Vallée du Richelieu	510	63 950	0,80%
MRC de Lajemmerais	286	34 591	0,83%
Ville de Contrecoeur	101	5 678	1,78%
Ville de Vaudreuil-Dorion	567	99 322	0,57%
Ville de Candiac	248	90 321	0,27%
Ville de Châteauguay	1 025	67 210	1,53%
Total	30 536	3 563 872	0,86%

3.2.2 Déplacements locaux, hors-territoire et métropolitains effectués par OTA, 2005

TABLEAU 4 a)
Nombre total de déplacements locaux, hors-territoire et métropolitains, par OTA – 2005

Organismes de transport adapté	Nombre TOTAL d'usagers admis	Nombre de déplacements locaux	Nombre de déplacements hors-territoire	Nombre de déplacements métropolitains	Proportion (%) des déplacements hors-territoire	Proportion (%) des déplacements métropolitains	Nombre moyen de déplacements métropolitains par admis	Nombre moyen de déplacements locaux et hors-territoire par admis
STL	3 848	259 808	45 816	9 348	17,02%	3,06%	2,43	79,42
STM	16 932	1 699 078	0	14 480	0,00%	0,85%	0,86	100,35
RTL	3 092	273 642	21 447	4 759	7,70%	1,61%	1,54	95,44
<u>Couronne nord</u>								
CIT Laurentides	1 917	119 757	512	0	0,43%	0,00%	0,00	62,74
MRC Les Moulins	1 123	48 373	1 375	915	2,67%	1,84%	0,81	44,19
MRC de L'Assomption	710	54 377	0	0	0,00%	0,00%	0,00	76,59
<u>Couronne sud</u>								
Ville de Chambly	177	44 470	1 480	0	3,33%	0,00%	0,00	259,60
CIT de la Vallée du Richelieu	510	41 449	0	0	0,00%	0,00%	0,00	81,27
MRC de Lajemmerais	286	19 223	3 781	676	19,00%	2,94%	2,36	80,43
Ville de Contrecoeur	101	3 834	3 600	0	93,90%	0,00%	0,00	73,60
Ville de Vaudreuil-Dorion	567	37 529	1 663	14	4,43%	0,04%	0,02	69,12
Ville de Candiac	248	34 509	2 497	0	7,24%	0,00%	0,00	149,22
Ville de Châteauguay	1 025	61 301	2 409	0	3,93%	0,00%	0,00	62,16
Total	30 536	2 697 290	84 520	30 192	3,10%	1,09%	0,99	91,10
				114 712				

En 2005, le total des déplacements en transport adapté sur le territoire de l'AMT s'élève à 2 812 002 déplacements. Les déplacements métropolitains représentent 1,09 % de l'ensemble des déplacements en transport adapté sur son territoire.

Les déplacements métropolitains représentent 3 % des déplacements de la STL et de la MRC de Lajemmerais, et moins de 1 % du nombre total de déplacements de la STM. Ceci peut s'expliquer par la présence importante et concentrée de générateurs de déplacements sur le territoire de la STM. Également, la MRC de Lajemmerais ne présente aucun générateur important de déplacement sur son territoire (par exemple, établissement de soins de santé, centres commerciaux, ateliers, etc.), ce qui peut expliquer le pourcentage élevé de déplacements métropolitains au sein de son service.

Les déplacements hors-territoire (subventionnés par le MTQ) et les déplacements métropolitains (compensés par l'AMT) représentent 4,08 % du total des déplacements. La totalité des déplacements qui s'effectue hors du territoire de la STM est subventionnée par l'AMT.

La proportion de déplacements hors-territoire et métropolitains diffère d'un OTA à un autre. Ceci s'explique par le fait que les OTA ne présentent pas tous la même offre de service hors-territoire et métropolitaine. En retirant la STM (qui présente les achalandages les plus importantes toutes catégories confondues), les déplacements métropolitains et hors-territoire occupent 9,12 % de la demande totale. L'offre actuelle ne semble donc pas répondre adéquatement dans certains cas à une demande potentielle pour des déplacements hors-territoire et métropolitains.

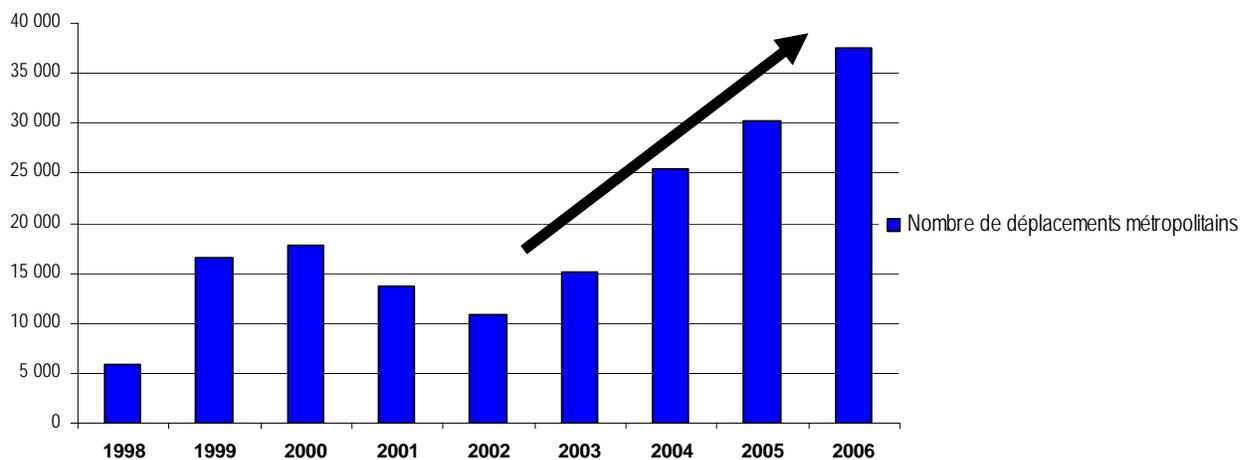
En réseau régulier, la proportion des usagers de la STM qui empruntent les autres réseaux de transport collectif pour se rendre à l'extérieur de l'île de Montréal est de 9,67 %, selon les enquêtes Origine-Destination. Selon la même enquête, 56,7 % des déplacements en transport collectif qui originent du territoire des couronnes nord et sud ont pour destination l'île de Montréal.

Tableau 4 b)
Nombre total de déplacements locaux, hors-territoire et métropolitains,
par OTA (à l'exclusion de la STM) 2005

Organismes de transport adapté	2005				
	Nombre de déplacements locaux	Nombre de déplacements hors-territoire	Nombre de déplacements métropolitains	Proportion (%) des déplacements métropolitains	Proportion (%) des déplacements hors-territoire
STL	259 808	45 816	9 348	3,06%	17,02%
RTL	273 642	21 447	4 759	1,61%	7,70%
<u>Couronne nord</u>					
CIT Laurentides	119 757	512	0	0,00%	0,43%
MRC Les Moulins	48 313	1 315	915	1,84%	2,67%
MRC de L'Assomption	54 377	0	0	0,00%	0,00%
<u>Couronne sud</u>					
Ville de Chambly	44 470	1 480	0	0,00%	3,33%
CIT de la Vallée du Richelieu	41 449	0	0	0,00%	0,00%
MRC de Lajemmerais	19 223	3 781	676	2,94%	19,00%
Ville de Contrecoeur	3 834	3 600	0	0,00%	93,90%
Ville de Vaudreuil-Dorion	37 529	1 663	14	0,04%	4,43%
Ville de Candiac	34 509	2 497	0	0,00%	7,24%
Ville de Châteauguay	61 301	2 409	0	0,00%	3,93%
Total	998 212	84 520	15 712	1,45%	8,34%
Total				Proportion (%) des déplacements hors-territoire et métropolitains	
	998 212	100 232		9,12%	

3.2.3 Évolution du nombre de déplacements métropolitains effectués 1998-2006

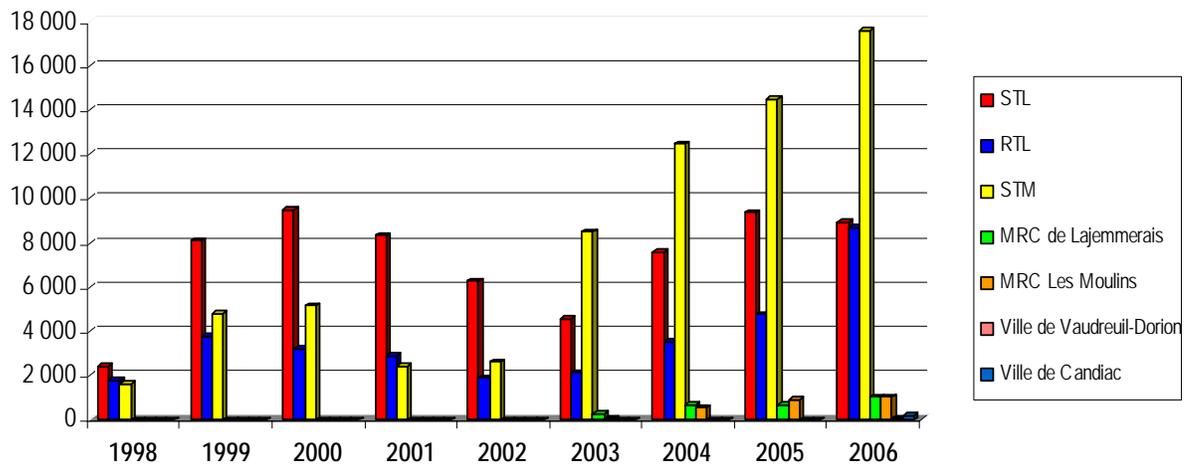
GRAPHIQUE 2
 Évolution du nombre total de déplacements métropolitains 1998-2006



Depuis 1998 (année de mise en place du programme), il s'est réalisé au total 173 019 déplacements métropolitains. Le graphique 2 ci-dessus présente l'évolution du nombre de déplacements métropolitains effectués entre 1998 et 2006. Le nombre total de déplacements est en augmentation depuis 2003, année de la mise en place de l'élargissement aux couronnes nord et sud. Entre 2005 et 2006, le nombre de déplacements métropolitains a subi une augmentation de 24,4 %.

3.2.4 Nombre de déplacements métropolitains effectués par OTA

GRAPHIQUE 3
 Évolution du nombre total de déplacements métropolitains par OTA d'origine
 1998-2006



En référence au Graphique 3 ci-dessus, la STM effectue le plus de déplacements métropolitains, à compter de 2003, totalisant près de 18 000 déplacements, soit 46 % de l'ensemble des déplacements du programme, en 2006. (voir Graphique 4 ci-dessous). La STL et le RTL effectuent plus de 20 % de la totalité des déplacements.

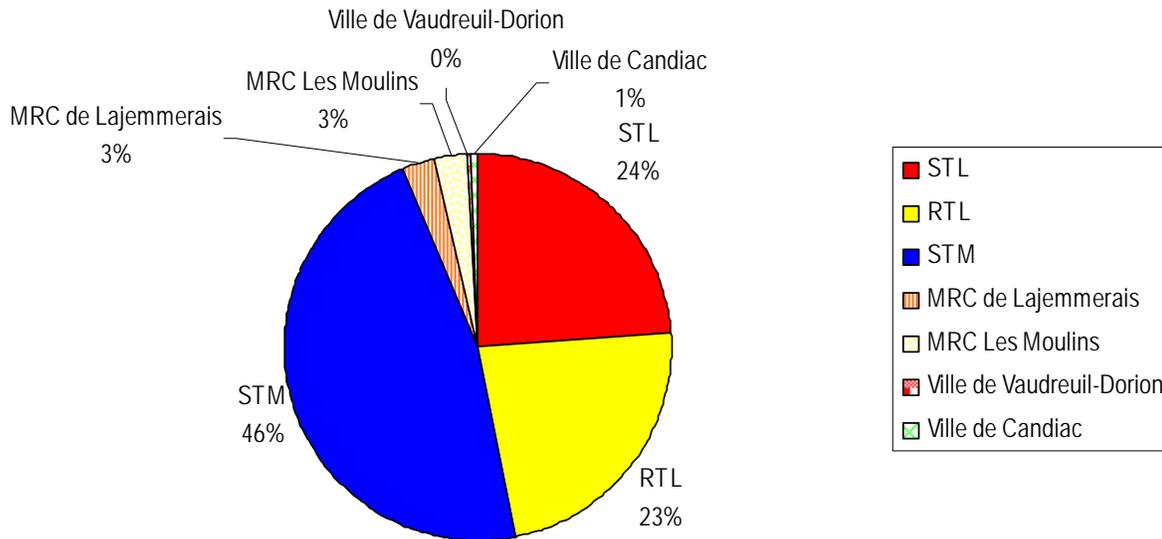
L'augmentation du nombre de déplacements effectués par la STM est principalement dû au fait qu'à compter de 2003, celle-ci a amélioré de façon importante la compilation des données. De nombreux déplacements, qui étaient alors facturés par erreur au MTQ sont désormais facturés à l'AMT. Également, il y a une demande accrue vers le territoire des couronnes nord et sud, même si celles-ci demeurent des destinations en proportion moins importantes pour les sociétés de transport que Montréal, Laval et Longueuil.

Tableau 5
Accroissement du nombre total de déplacements métropolitains par OTA
1998-2006

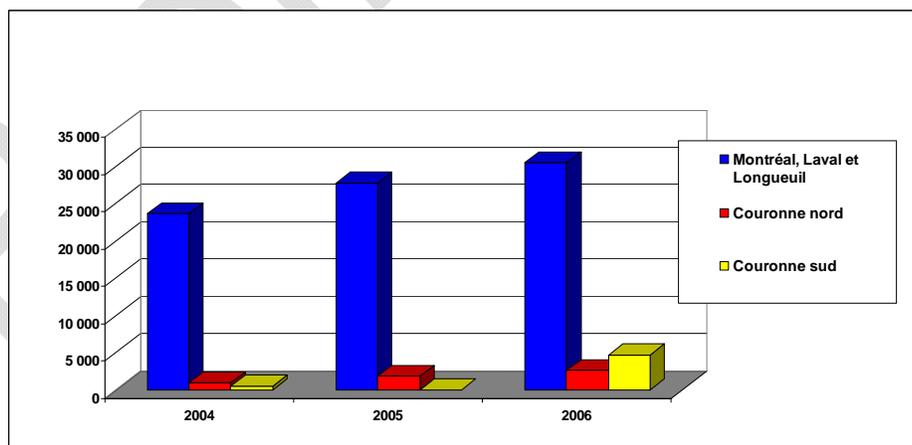
Organisme de transport adapté	Taux d'accroissement				Taux d'accroissement	
	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
STL	-12,14%	-24,65%	-27,19%	65,44%	23,67%	-4,42%
RTL	-10,25%	-33,51%	11,07%	66,20%	34,63%	82,83%
STM	-52,73%	7,52%	223,01%	46,97%	16,19%	21,22%
MRC de Lajemmerais	n/a	n/a	n/a	146,64%	2,27%	51,18%
MRC Les Moulins	n/a	n/a	n/a	504,44%	68,20%	13,11%
Ville de Vaudreuil-Dorion						578,57%
Ville de Candiac						n/a
Taux moyen d'accroissement	-39,97%	-55,65%	58,22%	165,94%	28,99%	148,50%

Le taux moyen d'accroissement maximum du nombre de déplacements par OTA entre 1998 et 2006 atteint un maximum entre 2003 et 2004. La MRC Les Moulins a connu une augmentation importante de ses déplacements en 2004, ce qui peut expliquer cette hausse. Les résultats sont surprenants, mais le programme est toujours en ajustement, les organismes ajustant à chaque année leur offre de transport afin de mieux répondre à la demande, ce qui peut expliquer les nombreuses et importantes variations de l'accroissement.

GRAPHIQUE 4
Part des déplacements métropolitains selon les OTA d'origine
2006

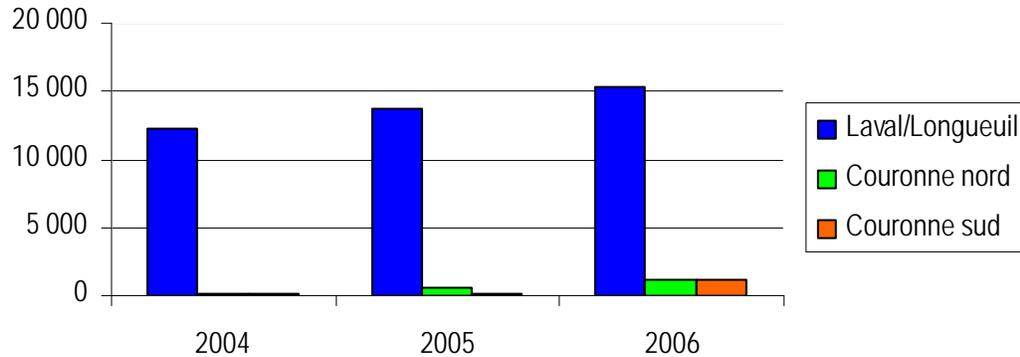


GRAPHIQUE 5 a)
Évolution du nombre total de déplacements métropolitains selon le territoire de destination
2004-2006



À l'examen du graphique 5, on constate que le territoire des trois sociétés de transport demeure le territoire de destination le plus important. Par contre, le territoire des couronnes nord et sud connaît une augmentation, depuis 2003, pour l'ensemble des OTA, y compris la STM (voir Graphique 5b) ci-dessous.

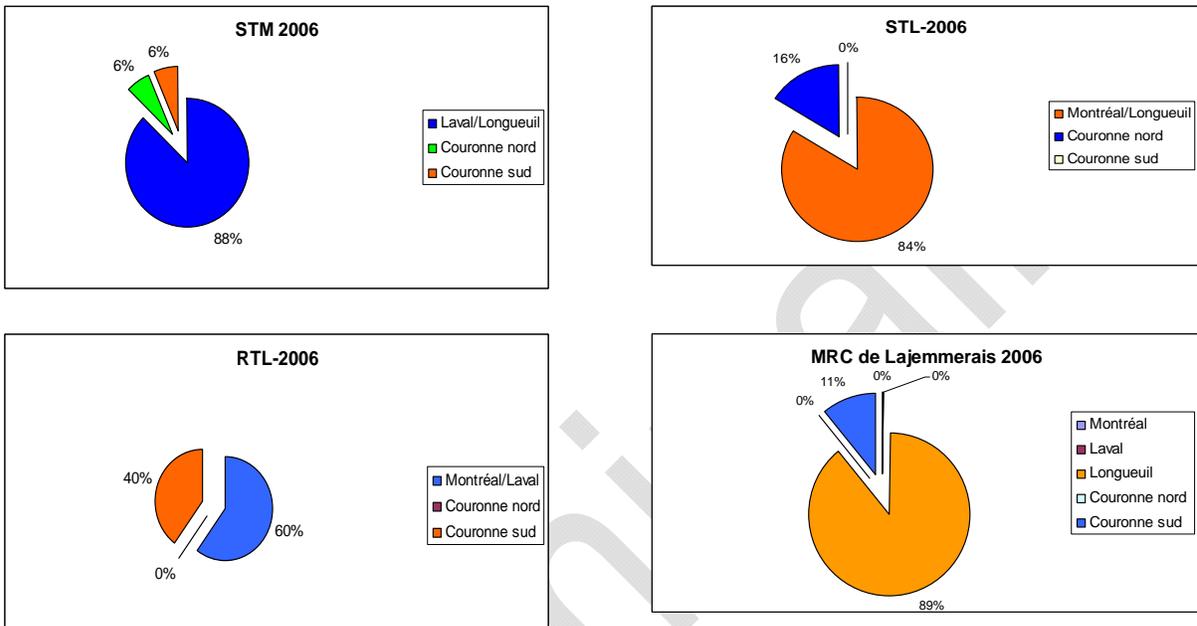
GRAPHIQUE 5 b)
Évolution du nombre total de déplacements métropolitains selon le territoire de destination
2004-2006
Société de transport de Montréal



Comme on peut observer ci-dessous, les territoires des couronnes représentent seulement au total 12 % de l'ensemble des déplacements métropolitains effectués par la STM. Pour la STM et pour la STL, plus de 80 % des déplacements métropolitains sont effectués vers les territoires de Montréal et Longueuil, entre 2004 et 2006.

Toutefois, on remarque certaines particularités à l'observation du graphique 6 ci-dessous. En 2006, pour le RTL, 40 % des déplacements métropolitains sont effectués vers la couronne sud et pour la MRC de Lajemmerais, 89 % des déplacements sont effectués vers le territoire de la Ville de Longueuil.

GRAPHIQUE 6
Part des déplacements métropolitains selon le territoire de destination
STM, STL, RTL, MRC de Lajemmerais
2006



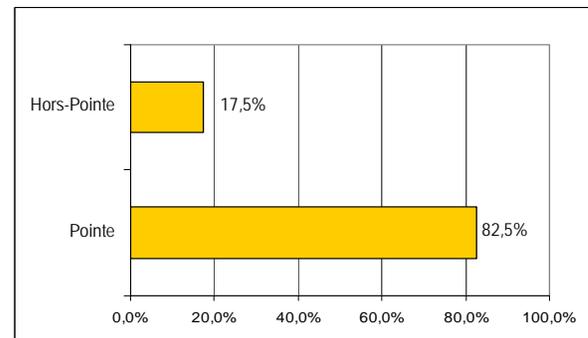
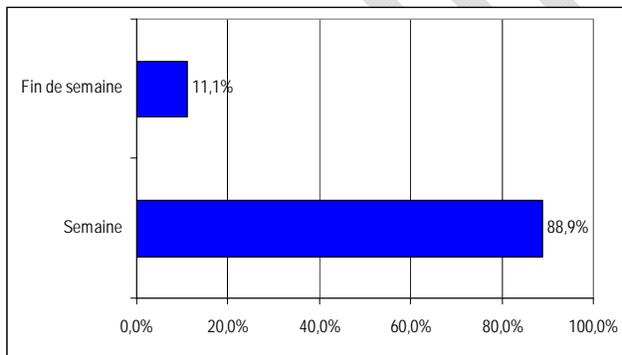
À l'examen du tableau 6 ci-dessous, on peut constater que le centre-ville draine plus du tiers des déplacements (35,04 %), mais que Laval attire également une partie importante des déplacements. On peut constater que la STM effectue une proportion importante de déplacements secondaires, c'est-à-dire des déplacements métropolitains d'usagers provenant d'autres OTA, sur son propre territoire

TABLEAU 6
Matrice-Origine-destination des déplacements métropolitains effectués par OTA
2007
 (Voir en annexe 1)

TABLEAU 7
Matrice-Origine-destination des déplacements métropolitains effectués par générateurs de déplacements
Origine des déplacements à destination du point de correspondance
Centre de réadaptation Lucie-Bruneau - Trois mois-type 2004
 (Voir en annexe 1)

Suite à l'analyse des données de l'enquête des déplacements métropolitains 2004 (sur trois mois-types), nous pouvons conclure que le seul générateur de déplacement important dans le cadre du programme est le Centre de réadaptation Lucie-Bruneau. On peut observer une forte concentration des déplacements ayant pour origine ou destination ce centre, en particulier sur semaine, aux heures de pointes.

GRAPHIQUE 7a
Générateur de déplacements métropolitains-Centre de réadaptation Lucie-Bruneau
Horaire des déplacements – Pointe / hors-pointe, Semaine/fin de semaine
Trois-mois type 2004



Il existe bien d'autres centres connus qui génèrent, dans une moindre mesure, de l'achalandage, tel que le centre Miriam, spécialisé en déficience intellectuelle, situé à Ville Mont-Royal, ainsi que le terminus Henri-Bourassa nord, autre point de correspondance. La majeure partie des déplacements effectués dans le cadre du projet sont d'une maison privée à une autre.

TABLEAU 8
Liste de générateurs de déplacements métropolitains
Trois mois-type 2004

Générateurs de déplacements	Déplacements
85 Saint-Charles, Longueuil (service placement)	142
Affi (métaux et emballage)	60
Hopital juif de réadaptation (Laval)	42
Centre réhabili. C. Lethbridge	38
Fondation scolaire de Laval	34
Manoir Cartierville (CHSLD)	25
Action intégration Brossard	22
Garage à Saint-Eustache 745, Arthur-Sauvé	20
École centre art humain et dével. (Terrebonne)	20
Promenades St-Bruno	9
Hôpital de Saint-Eustache	8
Centre d'achat Saint-Eustache	4

Les tableaux en annexe permettent de visualiser les principales origines et destinations, pour chaque OTA participant au programme, pour trois mois-types, en 2004.

(Voir en annexe 1)

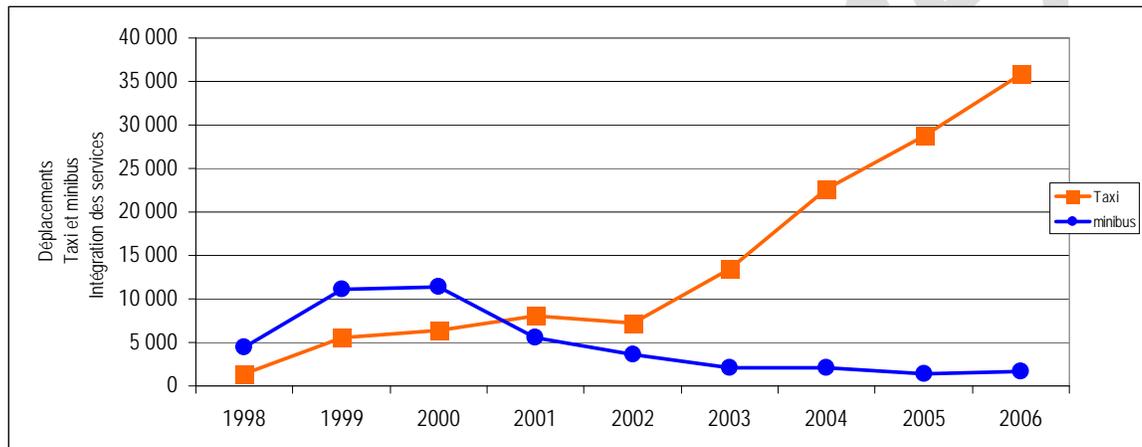
Faits saillants de l'enquête sur les déplacements métropolitains ayant eu lieu sur trois mois types en 2004 :

- ✓ Les mercredis, jeudis et vendredis sont les journées les plus achalandées. Le samedi est la journée la moins occupée pour l'ensemble des OTA à l'exception de la MRC de Lajemmerais. Lors d'une journée-type de semaine, en moyenne 75 déplacements métropolitains sont effectués.
- ✓ Près de 80 % des déplacements métropolitains ont lieu la semaine et 20 % la fin de semaine, ces pourcentages variant peu d'un OTA à un autre.
- ✓ Près du deux tiers des déplacements la semaine ont lieu en période de pointe (64,5 %).
- ✓ Près d'un déplacement sur cinq (19,2 %) a lieu en période hors-pointe durant l'après-midi, sur semaine.
- ✓ La fin de semaine, après une période de pointe du matin peu achalandée, les déplacements sont étalés de façon assez régulière tout au long de la journée, avec une légère augmentation en période de pointe de l'après-midi.

3.2.5 Évolution du mode utilisé

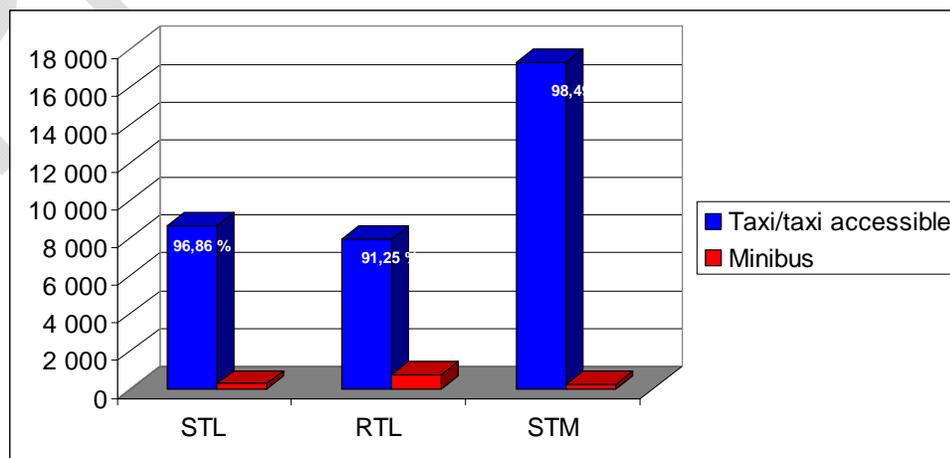
Si les territoires des trois sociétés de transport demeurent des destinations importantes, les déplacements métropolitains effectués par taxi (comprenant également taxi accessible) sont en hausse depuis 2003. Ainsi, la presque totalité des déplacements sont effectués selon ce mode.

GRAPHIQUE 8
 Évolution du nombre total de déplacements métropolitains effectués selon le mode (taxi et minibus)
 1998-2006

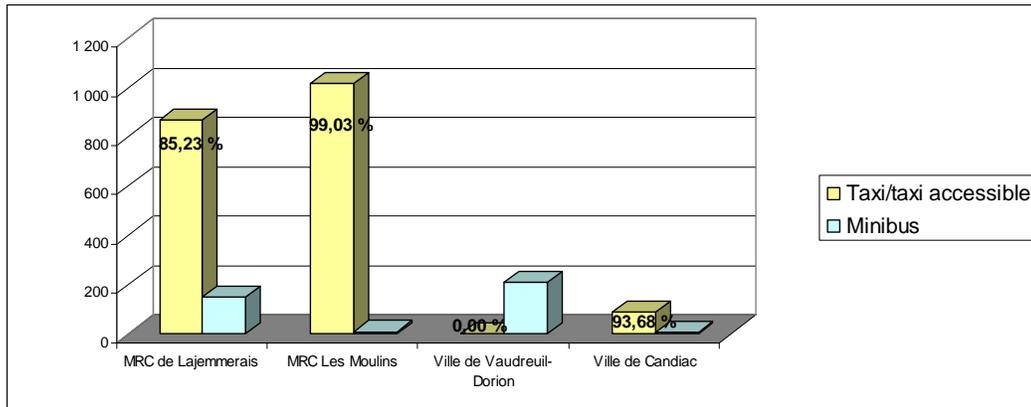


Les graphiques 8 et 9 ci-dessous expriment la popularité de ce mode dans le cadre du programme par OTA, en particulier depuis les dernières années. Plus de 98 % des déplacements métropolitains de la STM sont effectués par taxi/taxi accessible en 2006. La Ville de Vaudreuil-Dorion effectue l'ensemble des déplacements par minibus, n'ayant pas accès à un contrat de taxi/taxi accessible sur son territoire. La MRC Les Moulins effectue quant à elle la totalité de ses déplacements en taxi/taxi accessible, car cet OTA juge la clause apparaissant dans l'entente avec l'AMT pénalisante.

GRAPHIQUE 9 a
 Nombre de déplacements métropolitains selon le mode, par OTA
 2006



GRAPHIQUE 9b
Nombre de déplacements métropolitains selon le mode, par OTA
2006



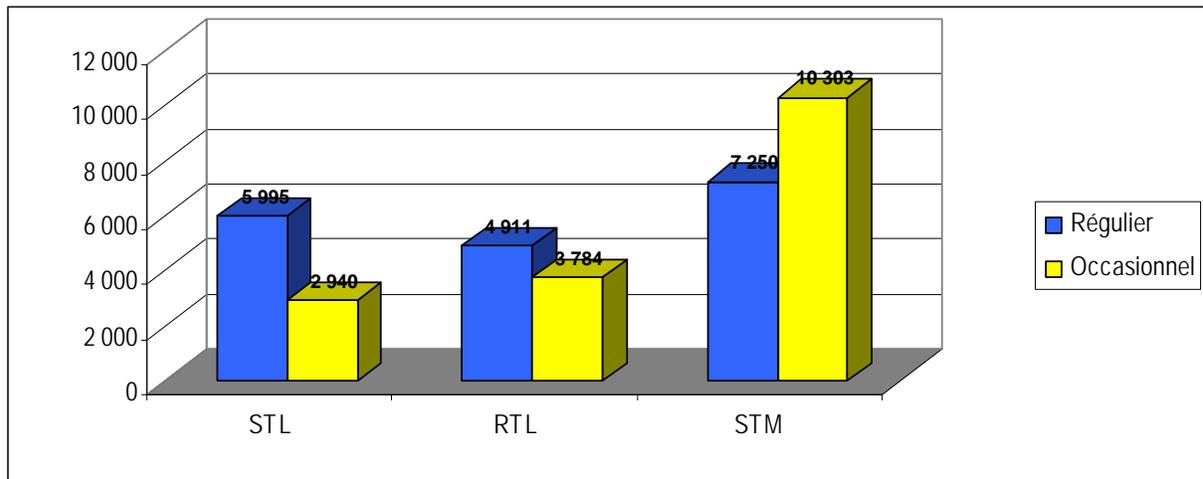
Faits saillants de l'enquête sur les déplacements métropolitains ayant eu lieu sur trois mois types en 2004 :

- ✓ Le minibus est surtout utilisé en période de pointe PM
- ✓ Les déplacements métropolitains effectués par la STM sont étalés tout au long de la journée
- ✓ Le RTL et la STL utilisent le minibus de façon légèrement importante. Le taxi prévaut sur l'ensemble du territoire (91,6 % de tous les déplacements)
- ✓ Il n'y a pas de journées spécifiques où le minibus est davantage utilisé
- ✓ Le taxi est le mode le plus courant, semaine et fin de semaine pour l'ensemble des OTA.

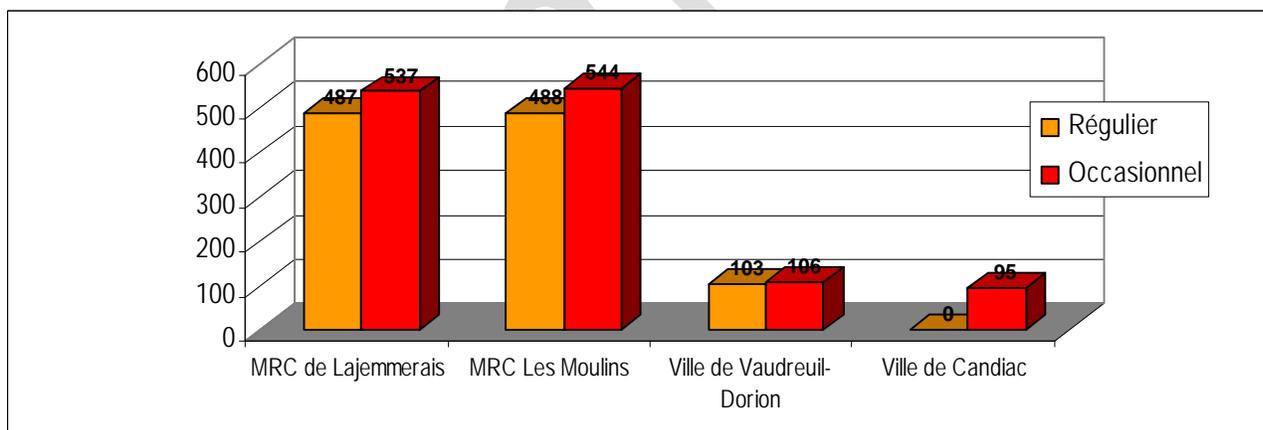
3.2.6 Déplacements réguliers et occasionnels

Le graphique 10 ci-dessous démontre que la majorité des déplacements effectués en 2006 par la STL et par le RTL sont des déplacements réguliers (effectués tous les jours ou toutes les semaines). Pour la STM, 41 % des déplacements métropolitains sont des déplacements réguliers. Pour les OTA des couronnes nord et sud (voir graphique 11 ci-dessous), les déplacements occasionnels occupent une part plus importante du total des déplacements, soit en moyenne plus de 50 % des déplacements totaux.

GRAPHIQUE 10 a
 Répartition des déplacements métropolitains réguliers et occasionnels par société de transport
 2006



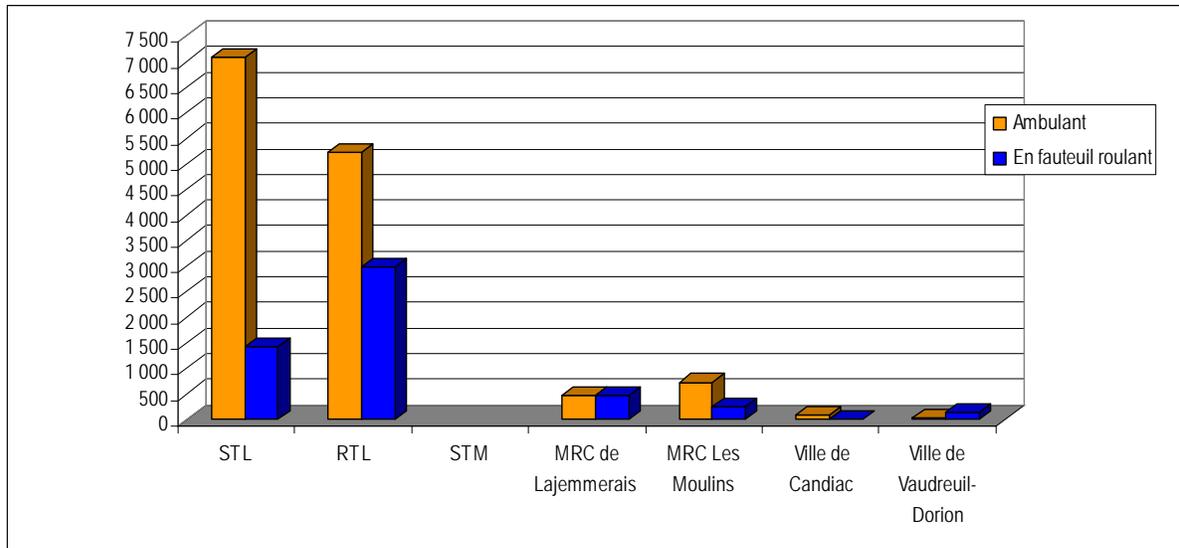
GRAPHIQUE 10b
 Répartition des déplacements métropolitains réguliers et occasionnels par OTA
 2006



3.2.7 Déplacements selon les types d'utilisateurs par OTA

En référence au graphique 11 ci-dessous, on remarque qu'à la STL, la grande majorité des usagers utilisant le service métropolitain sont ambulants, alors qu'à la Ville de Vaudreuil-Dorion, ils sont en minorité. Ces données pour la STM ne sont pas disponibles.

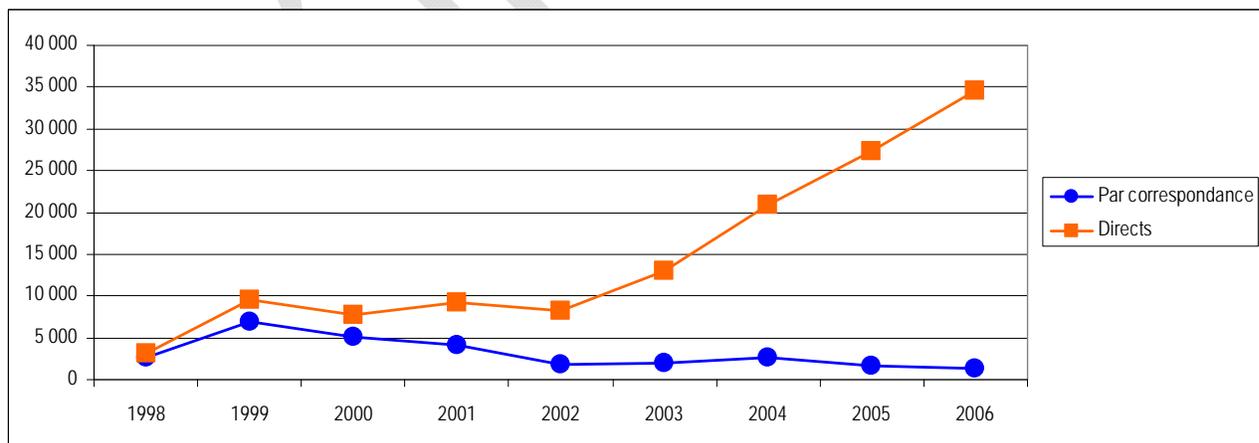
GRAPHIQUE 11
 Répartition des déplacements métropolitains ambulants et en fauteuil roulant, par OTA
 2006



3.2.8 Déplacements directs et par correspondance

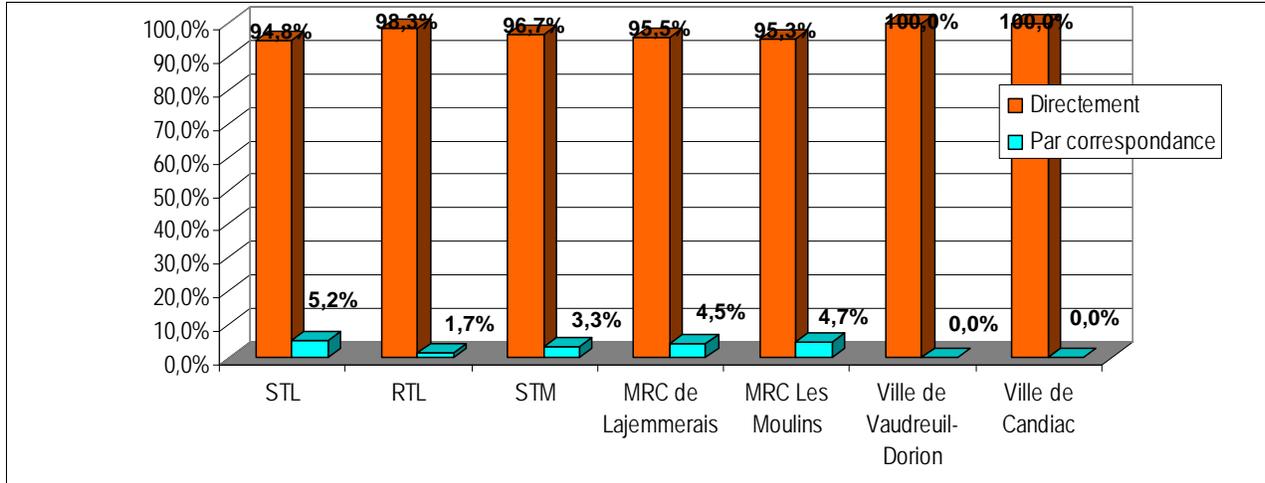
À compter de 2003, nous observons une hausse des déplacements effectués directement et une baisse importante des déplacements effectués par correspondance. On peut prédire une stagnation de l'utilisation des correspondances dans le cadre du programme.

GRAPHIQUE 12 a
 Répartition des déplacements métropolitains effectués directement versus par correspondance
 1998-2006



En 2006, la majorité des déplacements sont effectués directement. La STL présente le plus haut taux en 2006 de correspondances, soit 5,2 % de la totalité des déplacements métropolitains qu'elle effectue. Les Villes de Vaudreuil-Dorion et de Candiac effectuent 100 % de leurs déplacements directement.

GRAPHIQUE 12 b
Répartition des déplacements effectués directement et par correspondance
2006



Sur la base des résultats de l'enquête 2004 (voir tableaux en annexe) :

- ✓ Il n'y a pas de journée spécifique où les correspondances sont effectuées
- ✓ Nous pouvons conclure de manière générale que les déplacements effectués le sont directement et que l'utilisation du minibus sert à effectuer les correspondances.

3.2.9 Coûts totaux par OTA

Pour l'année 2006, le projet a généré des dépenses totales de 1 334 100 \$. Le tableau 6 ci-dessous présente ces frais de manière détaillée. Les frais d'exploitation de la STM totalisent 42 % des coûts totaux et ceux de la MRC de Lajemmerais, moins de 2 %.

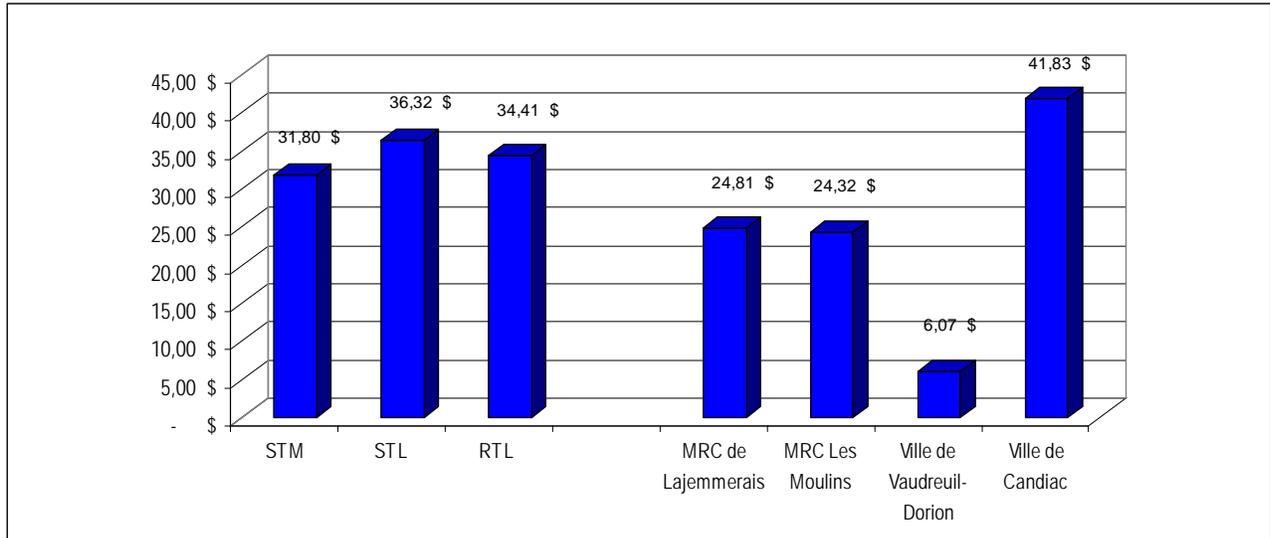
TABLEAU 9
Coût des déplacements métropolitains - Réel 2006

Description	En \$	En \$ par déplacement
Coûts réels d'exploitation (incluant frais d'administration)*		
STM	558 206 \$	31,80 \$
STL	324 527 \$	36,32 \$
RTL	299 430 \$	34,41 \$
MRC de Lajemmerais	25 360 \$	24,81 \$
MRC Les Moulins	25 169 \$	24,32 \$
Ville de Vaudreuil-Dorion	1 268 \$	6,07 \$
Ville de Candiac	3 974 \$	41,83 \$
Autres frais		
Autres frais	8 600 \$	
Frais administratifs	36 656 \$	
Frais des points de correspondance	36 500 \$	
Frais de gardiennage	14 411 \$	
Coût total	1 334 100 \$	35,53 \$

*Déduction faite des revenus et des taxes

Les coûts réels d'exploitation totalisent 93 % des coûts. En moyenne, en 2006, le coût d'exploitation (excluant les revenus des usagers et incluant les frais d'administration) par déplacement est de 35,53 \$. Le graphique 15 présente les coûts par déplacement pour chaque OTA, pour l'année 2006. La Ville de Candiac présente le plus haut coût moyen par déplacement en 2006, soit plus de 41,00 \$. La Ville de Vaudreuil-Dorion, qui effectue la totalité des déplacements en minibus, présente un coût moyen de 6,07 \$. Ceci est dû au fait que l'AMT paie le coût marginal des déplacements minibus, afin d'encourager le jumelage. Étant situé en très basse densité de population et ayant une demande restreinte, il est très difficile pour cet organisme de jumeler des déplacements en minibus. Les OTA des couronnes aimeraient pouvoir modifier la clause actuelle traitant des minibus, qu'ils disent non applicable au contexte des couronnes nord et sud (basse densité de population, distances à couvrir importantes, faible nombre de générateurs de déplacements sur le territoire, augmentation des usagers en fauteuils roulants de grande taille, etc.) pour qu'elle soit traitée comme la clause des déplacements effectués en taxi (soit compensation de 100 % du déplacement, porte-à-porte). L'AMT compense les déplacements à 100 %, alors que le MTQ compense en moyenne à 64 %, les municipalités (environ 20 %) et les usagers défrayant le résiduel.

GRAPHIQUE 15
Coût moyen par déplacement métropolitain, par OTA
2006



À l'examen du tableau 10 ci-dessous, qui présente les coûts moyens des déplacements métropolitains par mode, par OTA en 2006, on peut constater que les déplacements effectués par minibus sont, de façon importante, inférieurs à ceux effectués en taxi/taxi accessible.

TABLEAU 10
Coûts moyens d'exploitation des déplacements métropolitains par mode, par OTA - Réel 2006

OTA	2006	
	Coût moyen taxi/ Taxi accessible	Coût moyen minibus
STM	31,59 \$	27,54 \$
STL	37,92 \$	18,41 \$
RTL	33,81 \$	25,60 \$
MRC de Lajemmerais	28,58 \$	15,62 \$
MRC Les Moulins	30,91 \$	- \$
Ville de Vaudreuil-Dorion	- \$	14,16 \$
Ville de Candiac	45,22 \$	9,85 \$
Coût moyen global	34,67 \$	18,53 \$

TABLEAU 11
Évolution des coûts moyens de transport par mode, par OTA, déplacements métropolitains
2004-2006

OTA	2004		2005		2006	
	Coût moyen taxi/ Taxi accessible	Coût moyen minibus	Coût moyen taxi/ Taxi accessible	Coût moyen minibus	Coût moyen taxi/ Taxi accessible	Coût moyen minibus
STM	21 \$	24 \$	23 \$	27 \$	32 \$	28 \$
STL	32 \$	16 \$	34 \$	21 \$	38 \$	18 \$
RTL	26 \$	20 \$	34 \$	25 \$	34 \$	26 \$
MRC de Lajemmerais	24 \$	16 \$	31 \$	13 \$	29 \$	16 \$
MRC Les Moulins	26 \$	- \$	26 \$	- \$	31 \$	- \$
Ville de Vaudreuil-Dorion	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	14 \$
Ville de Candiac	- \$	- \$	- \$	- \$	45 \$	10 \$
Coût moyen global	26 \$	19 \$	30 \$	22 \$	35 \$	19 \$

Lorsqu'on examine l'évolution des coûts moyens par mode, par OTA, on constate une hausse généralisée des coûts des déplacements en taxi/taxi accessible. Cette hausse est plus importante pour les déplacements en taxi/taxi accessible que pour les déplacements en minibus et peut s'expliquer par une hausse générale des coûts de taxi de l'ordre de 10 %. Nous constatons une baisse entre 2005 et 2006 des coûts minibus. La clause minibus des ententes est un facteur explicatif de cet état de fait, puisque l'AMT ne compense que le coût marginal.

TABLEAU 12
Comparaison des coûts moyens réels d'exploitation des déplacements métropolitains (2006) versus les déplacements locaux et hors-territoire (2006), par OTA

2006

OTA	Déplacements métropolitains	Déplacements locaux et hors-territoire	écart (%)
STM	31,53 \$	22,05 \$	43%
STL	37,30 \$	15,94 \$	134%
RTL	33,09 \$	13,70 \$	142%
MRC de Lajemmerais	26,66 \$	17,22 \$	55%
MRC Les Moulins	30,61 \$	12,30 \$	149%
Ville de Vaudreuil-Dorion	14,16 \$	15,51 \$	-9%
Ville de Candiac	42,99 \$	12,38 \$	247%
Coût moyen global	30,91 \$	15,59 \$	

À l'examen du tableau 12 ci-dessus, on peut constater d'importants écarts entre les coûts moyens pour les déplacements métropolitains (compensés par l'AMT) versus pour les déplacements locaux et hors-territoire (subventionnés par le MTQ).

3.2.10 Prévisions 2008

(voir en annexe 1)

Préliminaire

4 CONSTATS, PROBLÉMATIQUES ET ORIENTATIONS LIÉS AU PROGRAMME

Suite à la mise en place de l'élargissement aux couronnes nord et sud, voici les constats et les principales problématiques soulevés, autant par l'AMT, que par les gestionnaires et par les usagers participant au Comité.

4.1 Satisfaction de la clientèle

Constat :

Le programme répond clairement à un besoin des usagers. Le Comité a manifesté à plusieurs reprises le bien-fondé du projet et la satisfaction des usagers pour le projet. À cet effet, une récente enquête rendue publique en 2006 par le gouvernement du Québec intitulée « *Étude sur les besoins et la satisfaction de la clientèle – Transport adapté* » a montré que, pour tous ces intervenants, le principal besoin à combler en matière de transport adapté a trait au territoire desservi et à la nécessité d'offrir ou d'améliorer l'offre de service hors territoire. Le programme d'intégration des services de transport adapté mis sur pied par l'AMT répond très précisément à cette attente.

4.2 Adhésion au Programme

Constat :

Un des objectifs des rencontres d'information avec les partenaires était également l'obtention non seulement de l'adhésion des l'ensemble des OTA au projet, mais de faire démarrer le projet par les organismes signataires, sans quoi, l'intégration totale n'est pas complétée, ce qui cause des problèmes opérationnels et un nombre d'usagers qui ne sont pas desservis par les déplacements métropolitains.

Problématique :

Le fait que le CIT Laurentides (qui couvre un territoire très important) n'adhère pas au projet ne permet pas à la STL et aux autres participants au programme d'effectuer des échanges, ce qui augmente les coûts d'opération de certains OTA. Cette augmentation de coûts ne permet pas d'effectuer autant de déplacements métropolitains que si des échanges étaient possibles. Le fait que le CIT de la Vallée du Richelieu n'adhère pas au Programme empêche les autres OTA de la couronne sud d'effectuer des échanges avec le CIT.

ORIENTATION

Encourager le CIT Laurentides et le CIT de la Vallée du Richelieu à adhérer au programme en leur présentant l'ébauche du programme révisé, s'il y a lieu.

Visiteurs

Constat :

Présentement, les usagers admis au service d'un OTA n'ayant pas encore adhéré à l'entente ou ayant signé l'entente mais n'ayant pas encore débuté les déplacements dans le cadre du projet ne peuvent effectuer de déplacements métropolitains. Toutefois, un usager provenant par exemple de Baie-Comeau peut effectuer des déplacements métropolitains en tant que visiteur.

Problématique :

Ainsi, certains usagers admis à un OTA n'ayant pas encore signé l'entente se déplacent par leurs propres moyens sur le territoire d'un OTA voisin signataire et demandent d'effectuer un déplacement métropolitain en tant que visiteur. Ce genre de demande est toujours refusée par l'AMT, mais compensée dans le cadre du programme de subvention du MTQ. Les partenaires demandent à ce que ce principe soit clarifié par un avenant aux ententes actuelles.

ORIENTATION

Afin d'encourager les OTA n'ayant pas encore adhéré au Programme de le faire, laisser le Programme dans l'état actuel pour ce point, au cours de l'année 2008.

4.3 Opérationnelles

Plusieurs problématiques opérationnelles sont vécues, l'ensemble est présenté ci-dessous.

Points de correspondance

Constat :

L'AMT a, depuis la mise en place du projet, ajouté, suite aux demandes des OTA, les points de correspondance suivants :

- ✓ Terminus Le Carrefour
- ✓ Terminus Terrebonne
- ✓ Centre commercial Place Longueuil
- ✓ Centre commercial Place Versailles
- ✓ Centre hospitalier Le Gardeur

Les terminus Montmorency et Cartier sont utilisés en 2008 comme points de correspondance.

L'utilisation des points de correspondance représentait, en 2006, 3 % des déplacements effectués.

Problématique :

La grande majorité des déplacements sont effectués directement, ce qui cause des iniquités entre les usagers effectuant des déplacements locaux et métropolitains. Lorsque les usagers effectuent des déplacements locaux ou hors-territoire, ils sont souvent jumelés dans un minibus et leur temps de déplacement peut être allongé. Lorsque certains usagers effectuent des déplacements métropolitains, ils sont souvent seuls et en minibus.

ORIENTATION

La présence des points de correspondance permet de réaliser des déplacements longs en ne mobilisant pas sur de longues périodes de temps les véhicules (soit, taxi, taxi accessible et minibus). Également, ils facilitent et permettent aux usagers de transport adapté de se déplacer sur l'ensemble du territoire de l'AMT, comme il est permis de le faire pour les usagers de transport collectif.

En transport collectif, pour effectuer de longs déplacements, l'utilisateur doit faire des correspondances sur plusieurs réseaux, ainsi que des transferts modaux. Dans le cadre du programme, les points de correspondance sont essentiels afin de respecter ce principe du programme, malgré leur utilisation marginale. Également, leur très faible coût d'exploitation, voire la gratuité de leur utilisation, n'augmente aucunement les coûts des déplacements effectués par correspondance versus les déplacements effectués directement. Les points de correspondance sont utilisés par les usagers pouvant supporter physiquement et intellectuellement une attente dans un lieu public, ainsi que de longs trajets. Par ailleurs, cette façon d'effectuer les déplacements déplaît aux usagers. Les gestionnaires des organismes doivent également planifier les correspondances, ce qui accroît leur charge de travail selon eux.

À l'examen du Tableau 13 ci-dessous où on retrouve les principales affinités entre les organismes participant au programme, nous pouvons constater qu'il n'y a pas de différences importantes entre les coûts moyens des déplacements effectués directement versus par correspondance. Les points devraient donc être utilisés davantage dans le cadre du projet, lorsqu'il est avantageux de le faire, à la fois pour l'utilisateur et pour l'organisme.

On remarque toutefois pour la Ville de Candiac, qui présente des coûts moyens de déplacements effectués directement élevés, aurait avantage à effectuer davantage de correspondances avec d'autres OTA. Les résultats de la Ville de Vaudreuil-Dorion avec la STM ne sont pas significatifs, ils sont dus au calcul du coût des déplacements effectués en minibus.

TABLEAU 13
Coût moyen par déplacement métropolitain, selon la façon de l'effectuer, 2006

2006	
Type de déplacement	Coût moyen par déplacement métropolitain
Ensemble des déplacements	
STM-RTL	
Directement	31,53 \$
Avec correspondance	35,75 \$
STM-STL	
Directement	31,53 \$
Avec correspondance	37,99 \$
RTL-STL	
Directement	33,09 \$
Avec correspondance	29,64 \$
MRC de Lajemmerais-RTL	
Directement	26,66 \$
Avec correspondance	30,92 \$
MRC Les Moulins-STM	
Directement	30,61 \$
Avec correspondance	34,35 \$
Ville de Candiac-RTL	
Directement	42,99 \$
Avec correspondance	26,08 \$
Ville de Candiac-STM	
Directement	42,99 \$
Avec correspondance	34,43 \$
Ville de Vaudreuil-Dorion-STM	
Directement	14,16 \$
Avec correspondance	37,56 \$

L'AMT doit se positionner quant à son implication dans les opérations des OTA dans le cadre du programme. Le rôle de l'AMT quant au choix de la façon d'effectuer les déplacements pourrait dorénavant se limiter à l'entretien et la mise en place de points de correspondance.

Planification des déplacements

Les gestionnaires participant au Comité ont demandé à l'AMT de donner des directives plus précises quant aux différentes façons d'effectuer les déplacements métropolitains. Suite aux consultations avec les partenaires, les gestionnaires doivent suivre les orientations apparaissant ci-dessous.

Ainsi, pour répondre aux objectifs du projet, chaque demande de déplacement est analysée, à l'intérieur des paramètres qui suivent, afin de choisir le meilleur mode de transport et la meilleure façon d'effectuer tout déplacement métropolitain :

Modes de transport utilisés dans le cadre du projet :

- ✓ Taxi
- ✓ Taxi accessible
- ✓ Minibus

Façons d'effectuer les déplacements métropolitains dans le cadre du projet :

- ✓ par jumelage, qui consiste à effectuer des déplacements locaux et métropolitains à l'aide d'un même mode de transport;
- ✓ par correspondance ou transfert aux endroits désignés;
- ✓ directement (porte à porte);
- ✓ autonomie quant au choix du mode de transport et quant à la façon la plus optimale qui soit pour effectuer les déplacements métropolitains.

Aucune directive n'a été donnée de favoriser un ou l'autre mode de transport ou façon d'effectuer un déplacement métropolitain, toutes les possibilités devant être évaluées afin de planifier de façon optimale le déplacement.

Constat :

Ainsi, l'AMT, de concert avec le Comité de transport adapté de la région métropolitaine de Montréal, favorise le mode de transport et la façon d'effectuer le déplacement les plus efficaces pour l'utilisateur et les moins coûteux pour l'organisme de transport adapté. Les OTA sont autonomes quant à la planification des déplacements et doivent respecter les principaux principes du projet.

Les déplacements métropolitains peuvent donc être refusés ou acceptés selon la disponibilité financière et opérationnelle de chaque OTA participant au projet. La disponibilité et les caractéristiques de l'offre de service actuelle de chaque OTA doivent également être respectées.

Problématique :

C'est l'approche «cas par cas» qui doit être utilisée par les gestionnaires, ce qui occasionne, selon eux, un surplus de travail. Également, certains partenaires doivent planifier des déplacements métropolitains ou des déplacements vers le réseau régulier pour lesquels l'AMT ne les compense pas. Ils demandent une compensation supplémentaire pour ces déplacements.

C'est toutefois la façon de faire qui a été privilégiée à la fois par l'AMT et par les participants du Comité.

Un des principes du projet étant de favoriser l'autonomie des OTA, l'AMT ne s'insère pas dans le choix de la façon de gérer les déplacements métropolitains. Cependant, certains OTA expriment le désir d'avoir de grandes lignes directrices pour la gestion du projet. L'AMT étant l'agent payeur, le rôle qu'elle joue dans la planification des déplacements se doit d'être revu et clarifié.

Le Comité de transport adapté a demandé à l'AMT d'effectuer une étude présentant la caractérisation des déplacements métropolitains, afin d'obtenir un portrait du comportement en mobilité des usagers du projet. Les résultats devraient sortir sous peu et permettront peut-être faire ressortir des dessertes communes, des corridors principaux de desserte. Une des orientations du «Bilan», en 2000, était alors de développer des corridors de desserte.

Constat :

La définition d'intégration des services, telle que définie en 1998, se doit d'être questionnée.

ORIENTATION

En référence à la Loi sur l'AMT, il est dans sa mission de développer, coordonner et promouvoir les services spéciaux de transport pour les personnes handicapées. Le rôle de l'AMT dans le programme d'intégration pourrait se limiter à compenser financièrement les déplacements métropolitains et à voir à ce que les partenaires se concertent quant à la planification des déplacements métropolitains et ce, afin que les usagers puissent bénéficier d'une offre de service plus étendue.

Modes de transport utilisés

Constat :

Les mêmes clauses pour le calcul de la compensation des déplacements effectués en minibus apparaissant dans les ententes de la STM, de la STL et du RTL ont été insérées dans celles des OTA des couronnes. Cette clause permet de calculer le coût marginal des déplacements métropolitains en minibus, soit la portion à être défrayée par l'AMT. Par exemple, dans un minibus à 5 places, trois usagers se rendant à la même destination située à l'intérieur du périmètre de desserte sont jumelés avec deux usagers se rendant à une destination située à l'extérieur. L'AMT compense le coût marginal du déplacement effectué par ces usagers.

Problématique :

Les gestionnaires des OTA des couronnes nord et sud hésitent à faire des déplacements en minibus (ou n'en font absolument pas), alléguant que cette clause est pénalisante financièrement et non-incitative, puisque les distances sont plus élevées, que la densité de population sur les couronnes est beaucoup plus faible, et donc, que cette clause devrait être modifiée. Également, l'utilisation du minibus est absolument requise, dans plusieurs cas, vu l'augmentation du nombre d'usagers utilisant des fauteuils roulants triporteurs et des quadriporteurs. Ces types de fauteuils roulants n'entrent pas dans des véhicules taxis. Les OTA doivent donc absorber la portion du déplacement qui n'est pas

défrayé selon eux par l'AMT, ce qui fait qu'ils présentent un manque à gagner lorsqu'ils sont obligés d'effectuer les déplacements en minibus.

Également, pour les OTA n'ayant pas accès à un contrat de taxi (c'est le cas de la Ville de Vaudreuil-Dorion) sur leur territoire ont déposé une demande pour effectuer les déplacements en minibus comme s'ils étaient effectués par taxi. L'AMT a adressé cette demande au MTQ.

Constat :

L'AMT constate que les ententes actuelles favorisent d'une certaine façon les déplacements en taxi. L'AMT a demandé aux OTA de lui fournir une solution à cette problématique, en s'appuyant sur le principe d'autonomie des OTA et sur les outils disponibles, par organisme. Les montants de compensation sont calculés en tenant compte de cette clause. Selon l'AMT, le projet constitue un ajout au service hors-territoire déjà offert. Cette clause est adéquate pour calculer le coût marginal d'un déplacement, mais elle n'est effectivement pas incitative pour l'utilisation du minibus. Également, elle ne prendrait pas en compte les distances importantes à couvrir par les OTA des couronnes nord et sud.

Tel que vu plus haut, la planification des déplacements par correspondance et par jumelage demande aux gestionnaires des efforts supplémentaires de gestion. Le fait que l'AMT compense à 100 % les déplacements n'encourage pas nécessairement les OTA à rationaliser les ressources dans le cadre du programme. Aucun incitatif financier n'est prévu à cette fin, contrairement au programme d'aide gouvernementale de transport adapté aux personnes handicapées du MTQ. Le MTQ compense environ 16 \$ par déplacement, en plus d'exiger des municipalités qu'elles défraient 20 % des coûts.

Problématique :

Pour les déplacements effectués par minibus, si l'AMT modifie le calcul des déplacements en minibus dans les ententes des couronnes nord et sud, les montants de compensation alloués aux OTA par l'AMT devraient être révisés à la hausse, puisqu'actuellement, le coût moyen pour un déplacement en minibus effectué par les OTA des couronnes nord et sud en 2005 se situe à 13 \$. Selon leurs estimations, il devrait plutôt se situer à environ 30 \$. La MRC Les Moulins a fait part à l'AMT d'une proposition concernant le calcul révisé pour les déplacements minibus, qui pourrait s'appliquer à tous les OTA des couronnes nord et sud, soit d'appliquer le coût moyen mensuel des déplacements taxis (qui s'élèvent en moyenne à 30 \$) aux déplacements minibus. Cette façon de faire permettrait d'encourager les déplacements à être effectués par minibus, en plus de rationaliser les ressources et de favoriser le jumelage. Le calcul des compensations s'effectuerait également plus facilement.

ORIENTATION

La MRC Les Moulins a fait part à l'AMT d'une proposition concernant le calcul révisé pour les déplacements minibus, qui pourrait s'appliquer à tous les OTA des couronnes nord et sud, soit d'appliquer le coût moyen mensuel des déplacements taxis (qui s'élèvent en moyenne à 30 \$) aux déplacements minibus. Cette façon de faire permettrait d'encourager les déplacements à être effectués par minibus, en plus de rationaliser les ressources et de favoriser le jumelage. Le calcul des compensations s'effectuerait également plus facilement. À court terme, afin de régler ces problématiques, l'AMT pourrait acquiescer, après estimation des coûts, à cette demande des OTA des couronnes nord et sud. Cette modification de l'entente ne s'appliquerait toutefois qu'à ceux-ci, car ces

organismes évoluent dans un contexte fort différent de celui des sociétés de transport. La densité de population et les distances importantes à parcourir font en sorte que la clause actuelle n'est pas adéquate, alors qu'elle l'est pour les sociétés de transport.

Malgré ces demandes, l'AMT pourrait revoir le cadre financier du programme, afin d'inciter les OTA à rationaliser les ressources disponibles. Elle pourrait calquer ce cadre sur celui du MTQ. L'AMT pourrait ne pas s'insérer dans les opérations du programme, puisque l'incitatif financier pourrait encourager les OTA à avoir recours davantage aux minibus, aux points de correspondance et à effectuer davantage de jumelage. Le rôle de l'AMT pourrait être davantage un rôle de concertation, afin de favoriser les échanges entre les organismes et de s'assurer que les usagers puissent avoir accès à une offre de transport métropolitaine. La responsabilité des opérations pourrait relever donc entièrement des OTA.

Périmètres de desserte

Constat :

Les périmètres de desserte sont négociés avant chaque signature d'entente. Dans le cadre de l'intégration des services de transport adapté, l'AMT ne défraie actuellement pas les déplacements hors-territoire déjà effectués par les OTA et les sociétés de transport, avant la mise en place du projet. Ces déplacements hors-territoire sont en effet déjà subventionnés par le ministère des Transports du Québec.

Afin d'éviter de subventionner doublement les déplacements hors-territoire, l'AMT ne subventionne que les déplacements hors-territoire dont les destinations n'apparaissent pas déjà dans le plan de transport des OTA et des sociétés de transport. Par exemple, avant d'adhérer au projet, la MRC Les Moulins effectuait déjà des déplacements hors-territoire vers Laval et le centre-ville de Montréal. Les territoires locaux, ainsi que ces destinations hors-territoire font partie du périmètre de desserte des OTA et des sociétés de transport.

Le RTL présente une situation particulière par rapport aux autres OTA. L'AMT défraie certains déplacements effectués à l'intérieur du périmètre de desserte du RTL. Ces déplacements sont effectués à l'intérieur des arrondissements ou municipalités suivants : Ville de Longueuil, Outremont, Westmount, Ville Mont-Royal, Saint-Léonard, Verdun Côte-Saint-Luc et Anjou. Le périmètre de desserte du RTL correspond aux déplacements effectués sur le territoire de la Ville de Montréal: le boulevard Décarie, l'autoroute 20, le boulevard Gouin et le fleuve Saint-Laurent. Ces arrondissements et municipalités, ne faisant pas partie intégrante de la Ville de Montréal avant les fusions municipales, n'étaient pas desservis par le RTL avant la mise en place du programme d'intégration.

Problématique :

Pour les OTA des couronnes nord et sud ayant adhéré au projet, le fait que l'AMT ne compense pas les déplacements hors-territoire inclus dans leur périmètre de desserte pose des problèmes d'équité. Par exemple, un usager désirant effectuer un déplacement situé dans le périmètre de desserte de la MRC Les Moulins devra effectuer son déplacement sous des conditions différentes qu'un usager effectuant un déplacement hors-territoire «métropolitain», défrayé par l'AMT.

Étant donné que l'AMT compense les déplacements métropolitains à 100 %, un usager effectuant un déplacement métropolitain risque d'effectuer son déplacement en taxi et directement, comparativement à un autre usager qui risque d'effectuer son déplacement hors-territoire «local» (et subventionné à environ 75 %) en minibus, avec un temps de parcours beaucoup plus long.

Cette situation cause également des problèmes de gestion, puisque les gestionnaires doivent faire ressortir les déplacements hors-territoire à facturer à l'AMT, ce qui peut être assez fastidieux. L'AMT, lorsqu'elle reçoit la facturation, doit valider si le déplacement est bel et bien métropolitain, et non pas un déplacement hors-territoire faisant partie du périmètre de desserte de l'OTA ou de la société de transport, déjà subventionnés par le MTQ.

La STL desservant toutes les municipalités comprises à l'intérieur de son périmètre de desserte (portion de l'île de Montréal, comprise entre le boulevard Pie-IX et le boulevard Décarie), qui est semblable à celui du RTL, il y a lieu de mettre à jour le périmètre de desserte du RTL, afin de corriger cette iniquité envers la STL et envers l'ensemble des OTA des couronnes nord et sud participant au programme.

ORIENTATION

Le fait de parcourir plusieurs territoires et d'avoir recours à d'autres services demande une concertation entre les organismes, ce qui n'est pas nécessaire pour la planification des déplacements locaux. Une vision d'ensemble est nécessaire dans le cadre du programme. L'ensemble des déplacements hors-territoire et métropolitains en transport adapté sur le territoire de l'AMT pourrait faire l'objet d'un unique Programme, en vertu de programme comparables.

Les problématiques citées plus haut seraient dans l'ensemble toutes réglées, en plus de permettre une économie de coûts de gestion liée à la vérification des déplacements.

Augmentation d'achalandage

Constat :

En 2004, les trois sociétés de transport ont effectué 23 556 déplacements et les MRC de Lajemmerais et Les Moulins ont effectué 1 788 déplacements. En 2006, les trois sociétés de transport ont effectué 35 189 déplacements et les MRC de Lajemmerais, Les Moulins ainsi que les Villes de Candiac et de Vaudreuil-Dorion ont effectué 2 361 déplacements. Entre 2004 et 2006, il y a eu 48 % d'augmentation du nombre de déplacements.

En 2006, nous observons une augmentation d'achalandage de 24,43 % par rapport à 2005. En 2007, une augmentation d'achalandage moyenne de 11 % est prévue par rapport à 2006, ce qui porterait le nombre de déplacements à être effectués à plus de 41 680 déplacements.

Puisque le programme suit nécessairement les tendances lourdes en matière de transport adapté, il enregistre d'importantes hausses d'achalandage depuis sa mise en place en 1998.

Problématique :

Par conséquent, afin de répondre adéquatement à la demande, les OTA affichent une augmentation significative de leurs coûts d'exploitation.

ORIENTATION

L'AMT se doit de proposer un Programme qui implique une participation partagée de la gestion de la demande.

Augmentation des coûts d'exploitation

Constat :

Compte tenu de la hausse constante de la demande de déplacements métropolitains, qui suit directement les mêmes tendances que celles des services de transport adapté, et compte tenu de la stabilité observée depuis quelques années, de la contribution du MTQ au financement de ces mêmes déplacements, on ne peut que constater l'important déclin de la portion relative du financement provenant du Ministère.

Tels qu'indiqués au tableau ci-dessous, les coûts réels du projet d'intégration sont passés de 285 791 \$ à 1 033 263 \$ entre 1998 et 2005. Le financement des déplacements métropolitains effectués dans le cadre du projet d'intégration a été maintenu à environ 75 %, de 1998 à 2002. Par la suite, ce pourcentage décrût, ne représentant en 2006 qu'environ le tiers du coût des déplacements métropolitains.

Problématique :

Il en résulte fatalement un accroissement directement proportionnel du fardeau financier imposé à l'AMT.

ORIENTATION

Un questionnement est soulevé quant au rôle de l'AMT relatif à une rationalisation des ressources.

Parts subventionnées AMT/MTQ

Constat :

Pour pouvoir continuer à offrir le même niveau de service en matière de déplacements métropolitains, il importe donc de revenir aux paramètres initiaux ayant conduit, en 1998, à la mise sur pied du projet d'intégration des services de transport adapté. Il faut ainsi rétablir le partage des coûts initialement établi entre le MTQ et l'AMT, à savoir une contribution respective de 75 % et de 25 %. Sur la base des estimations actuelles pour l'année 2006, ce rééquilibrage du financement des déplacements métropolitains se traduirait par un déboursé de 1 110 056 \$ pour le MTQ et de 370 019 \$ pour l'AMT.

Au cours des dernières années, l'AMT a compensé à 100 % les déplacements métropolitains admissibles effectués par les trois sociétés de transport et les OTA des couronnes nord et sud, et ce, dans la limite des budgets alloués par l'AMT. En 2006, l'AMT a demandé aux organismes participant au projet de respecter rigoureusement le montant maximal de compensation allouée en début d'année. Dû à des augmentations d'achalandage importantes et afin de répondre à la demande, certains organismes ont dépensé davantage que les montants disponibles. L'AMT a pris entente avec ces organismes pour défrayer 50 % du montant du dépassement.

À cet effet, le ministère des Transports du Québec (MTQ) subventionne les déplacements métropolitains effectués par les OTA dans le cadre de ce programme de l'AMT à un niveau de 75 % des dépenses admissibles selon les modalités du programme d'aide du MTQ, l'AMT défrayant l'excédent.

Tableau 14
Évolution des montants versés par le MTQ à l'AMT 1998-2006

Année	Montant versé par le MTQ Subvention	Dépenses totales de l'AMT	Pourcentage de financement par le MTQ
1998	214 343 \$	285 791 \$	75,0 %
1999	300 944 \$	401 259 \$	75,0 %
2000	292 146 \$	421 751 \$	69,3 %
2001	258 194 \$	379 807 \$	68,0 %
2002	273 622 \$	364 827 \$	75,0 %
2003	349 574 \$	532 766 \$	65,6 %
2004	358 297 \$	856 270 \$	41,8 %
2005	450 000 \$	1 033 263 \$	43,6 %
2006	450 000 \$	1 480 074 \$	30,4 %

Problématique :

En 2005, les dépenses liées au projet se sont élevées à 1 033 263 \$, alors que le MTQ n'a versé que le montant maximal octroyé, soit 450 000 \$ montant inférieur à un niveau de 75 % des dépenses admissibles. Les revenus d'usagers s'élevaient à 118 750,81 \$. L'AMT a donc défrayé le montant résiduel de 464 512 \$.

ORIENTATION

L'AMT doit développer un nouveau cadre financier, en étroite collaboration avec le MTQ, pour la compensation des déplacements métropolitains afin de déterminer à quelle proportion ou encore avec quelles modalités elle sera compensée par le MTQ dans le cadre du Programme.

Tarification

Constat :

L'AMT ne possède actuellement pas le pouvoir de tarifer directement les déplacements métropolitains, mais peut suggérer une tarification spécifiquement pour ceux-ci.

Problématique :

Des iniquités tarifaires sont observées, en particulier pour les déplacements s'effectuant sur de longues distances ou lorsque l'utilisateur doit emprunter un organisme différent lors de son retour.

ORIENTATION

Il s'avère pertinent que l'AMT propose des titres de référence quant à la tarification des déplacements métropolitains.

5 RECOMMANDATION-RÉVISION DU PROGRAMME

Après plusieurs années de mise en place, il y a eu lieu d'effectuer des constats et de se questionner sur le programme dans son état actuel, en vue de régler les problématiques.

Le programme répond à un besoin des usagers, mais le contexte dans lequel évolue les couronnes nord et sud et celui des trois sociétés de transport est différent. Les problématiques vécues sont également différentes. Il faut donc trouver des solutions applicables à l'ensemble du programme, mais adaptées aux différentes réalités selon les territoires.

Également, il faut se questionner si l'intégration sera vraiment complétée lorsque tous les organismes adhéreront au projet ou si elle est actuellement complétée. Est-ce que le fait d'effectuer des déplacements directement constitue une réelle intégration des services de transport adapté?

La coordination de la gestion des subventions des déplacements métropolitains pourrait permettre de revoir les modalités de subvention dans son ensemble ou encore d'améliorer le service à l'utilisateur, d'éliminer les iniquités, de bonifier de façon importante la gestion et d'en réduire les coûts.