

Une nouvelle génération de transports collectifs pour Laval



Une nouvelle génération de transports collectifs pour Laval

PLAN STRATÉGIQUE 2004-2013

Société de transport de Laval

Liste des acronymes utilisés dans le document

- **ALTA** : Association lavalloise des usagers du transport adapté
- **AMT** : Agence métropolitaine de transport
- **CBSH** : Cité de la biotechnologie et de la santé humaine
- **CCIL** : Chambre de commerce et d'industrie de Laval
- **CIT** : Conseil intermunicipal de transport
- **CMM** : Communauté métropolitaine de Montréal
- **MAMM** : Ministère des Affaires municipales et de la Métropole
- **MRC** : Municipalité régionale de comté
- **MTQ** : Ministère des Transports du Québec
- **RTC** : Réseau de transport de la Capitale
- **RTL** : Réseau de transport de Longueuil
- **STL** : Société de transport de Laval
- **STM** : Société de transport de Montréal
- **TOD** : Transit Oriented Development

SOMMAIRE

À Laval, en ce qui concerne le transport en commun, la décennie 2004-2013 sera caractérisée par le changement. Les défis et les opportunités abonderont. En deux mots, le plan 2004-2013 consiste à faire face aux premiers et à saisir les secondes.

Le premier et principal changement sera sans contredit la mise en service du prolongement de métro en 2006. Pour la STL, l'arrivée du métro à Laval exigera une modification radicale de son réseau d'autobus. Un défi considérable, mais surtout une très grande opportunité. Il faudra profiter de cette nouvelle infrastructure pour améliorer la qualité du service d'autobus, tant pour les déplacements à destination de Montréal que pour les déplacements internes.

Un deuxième défi consistera à faire face à des tendances sociodémographiques qui sont globalement défavorables à l'utilisation du transport en commun. Les analyses démontrent que si rien n'est fait pour les contrer, ces tendances pourraient faire diminuer l'achalandage de la STL dans les prochaines années.

Un troisième défi concerne le financement du transport en commun. La situation de la STL est déjà critique. De nouvelles sources de financement et une plus grande productivité sont nécessaires. Si ce défi n'est pas surmonté, non seulement les propositions de ce plan resteront lettre morte, mais le maintien du niveau de service actuel pourrait même être menacé.

Afin de relever ces défis, le plan identifie quatre axes stratégiques pour la prochaine décennie :

- **Offrir des liaisons rapides et les plus directes possible à destination de Montréal** – en restructurant le réseau desservant le métro et les trains de banlieue.
- **Assurer une couverture complète et concurrentielle du territoire lavallois par transport durable** – en développant et diversifiant l'offre de service pour les déplacements internes à Laval.
- **Répondre aux besoins spécifiques des différents segments de la clientèle** – en améliorant la qualité, l'attrait et l'accessibilité des services.
- **Redresser la situation financière** – en ayant accès à de nouvelles sources de financement et en augmentant la productivité de l'entreprise.

Des mesures concrètes accompagnent chacun de ces grands axes. Si elles sont mises en œuvre avec succès, les Lavallois auront alors clairement pris le virage du transport durable. L'arrivée du métro, l'adoption de principes d'aménagement urbain qui favorisent les modes de transport plus respectueux de l'environnement, la mise en place d'un réseau d'autobus plus performant, le recours de plus en plus fréquent au covoiturage, l'accessibilité, la qualité et la fiabilité de plus en plus grande des services de la STL : tous ces éléments feront partie de la nouvelle réalité du transport collectif à Laval.

Le plan vise à ce que tous les vecteurs du transport durable voient leur situation s'améliorer d'ici 2013 :

- **Le métro** : par une plus grande efficacité de ses rabattements d'autobus, la STL vise à ce que les prévisions de 5 050 nouveaux clients quotidiens soient dépassées.
- **Les autobus** : grâce surtout à la restructuration de son réseau, tant pour les déplacements internes que pour ceux à destination de Montréal, la STL prévoit une hausse de 23 % de son achalandage d'ici 2013.
- **Les trains** : en partie parce qu'elle entend améliorer et même doubler sa desserte par autobus des gares, une hausse de 50 % de l'achalandage des trains à Laval est prévue sur l'ensemble de la période.
- **Le covoiturage** : l'engagement conjoint de la STL et de la Chambre de Commerce et d'industrie de Laval envers le covoiturage à Laval, devrait permettre d'augmenter l'utilisation de ce mode de transport durable d'au moins 10 % d'ici 10 ans.
- **La marche et le vélo** : souvent complémentaires au transport collectif, le nombre de déplacements effectués en vélo ou à la marche pour motif travail devraient hausser d'au moins 5 % dans le cas de la marche et de 20 % dans le cas du vélo d'ici 2013.

En établissant les priorités des dix prochaines années, nous devons nous assurer que nous avons les moyens de nos attentes et de nos projets. Pour que ce plan ne prenne pas le chemin des tablettes, il faut nous assurer qu'un financement approprié soutiendra nos efforts.

La Ville de Laval fait déjà largement sa part pour soutenir le transport collectif. En contribuant à plus de 55 % au financement de la STL, Laval se place ainsi au premier rang des villes du Québec, quant au soutien apporté au transport en commun. Les clients de la STL, premiers bénéficiaires du transport collectif, contribuent au tiers du financement. Pour des raisons d'équité et d'efficacité, cette contribution ne peut pas être haussée significativement par des augmentations tarifaires.

Il faudra donc trouver de nouvelles sources de financement. Un financement stable, qui permet des interventions au moment où elles sont requises. Le gouvernement du Québec, responsable au premier chef des questions d'équité, est certainement interpellé. Ceux et celles qui profitent d'un réseau de transport étendu et dynamique le sont également : qu'il s'agisse des utilisateurs du réseau routier ou des entreprises et des institutions dont la réussite dépend d'une main-d'œuvre mobile.

Où que nous soyons dans la communauté, quoi que nous y fassions, notre responsabilité envers le développement durable de notre région est engagée. Les propositions contenues dans ce document veulent y contribuer. Ensemble, nous pouvons faire en sorte que la prochaine décennie soit celle de la mise en place d'une nouvelle génération de transports collectifs à Laval.

Les interventions prévues au plan stratégique :

1. Intégrer le métro aux infrastructures de transport collectif de Laval
2. S'assurer de la mise en place d'aménagements urbains favorables au transport durable
3. Organiser un réseau collecteur vers les stations de métro
4. Assurer une desserte plus efficace des gares de trains de banlieue
5. Consolider les liens en émergence par l'ajout d'axes nord-sud directs avec Montréal
6. Aménager un corridor est-ouest de transport rapide par autobus
7. Augmenter la couverture du territoire lavallois par transport collectif
8. Offrir des correspondances garanties à des points d'échange confortablement aménagés
9. Être davantage présent dans les nouveaux développements résidentiels
10. Mettre en place le programme Allégo-Laval
11. Certifier la qualité des services offerts à la population
12. Diffuser une information à la clientèle plus complète et plus précise
13. Obtenir l'aide du gouvernement pour améliorer l'accessibilité au transport en commun pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant
14. Maintenir un réseau adapté efficace et capable de répondre à l'augmentation de la demande
15. Développer des circuits communautaires pour mieux répondre aux besoins des personnes âgées
16. Améliorer le service de fin de soirée
17. Faire la promotion des services des transports collectifs
18. Implanter un nouveau système de vente et perception
19. Développer une stratégie tarifaire d'ensemble pour la région métropolitaine
20. Réduire les coûts de desserte des secteurs moins denses de Laval par le recours à des minibus
21. Contribuer à la mise en place d'un nouveau cadre financier du transport en commun

Table des matières

INTRODUCTION :	
	Voir loin, ensemble11
SECTION 1 :	
Constats et diagnostic	
1	La STL : bref survol des services et de la clientèle15
1.1	L'offre de service de transport en commun15
	Les services de transport15
	L'information à la clientèle15
	Les ressources16
1.2	La clientèle de la STL17
	Évolution de l'achalandage régulier17
	Le profil de la clientèle du réseau régulier18
	La clientèle du transport adapté19
2	Les déplacements sur le territoire de Laval : portrait de la situation actuelle21
2.1	Le volume global des déplacements21
	La domination de l'automobile21
2.2	Les déplacements des Lavallois22
	Les destinations22
	Les modes de transport23
	Les motifs24
2.3	Les déplacements des non-résidents à destination de Laval24
3	Les tendances : des perspectives peu encourageantes25
3.1	Les facteurs socio-démographiques25
	Ralentissement de la croissance de la population25
	Viellissement de la population26
3.2	La poursuite de la motorisation26
3.3	La consolidation du territoire lavallois27
	Structuration du secteur résidentiel27
	Développement et consolidation des pôles économiques28
3.4	Effet global des tendances30
SECTION 2 :	
Le transport durable à Laval en 2013	
4	Le transport durable à Laval en 2013 : une vision proactive33
4.1	Vision 201333
4.2	Objectifs et résultats escomptés34

SECTION 3 :
Stratégies et interventions

5	Le métro à Laval : une extension attendue du réseau métropolitain	43
5.1	Description des stations	43
6	L'aménagement du territoire : un élément essentiel du développement durable.....	45
6.1	Repenser un aménagement urbain plus favorable au transport durable	46
7	Les services de la STL : des changements majeurs en perspective	49
7.1	Restructurer le réseau pour les déplacements à destination de Montréal	49
7.2	Développer et diversifier l'offre de services pour les déplacements internes à Laval	53
7.3	Améliorer la qualité des services offerts aux différents segments de marché	58
7.4	Améliorer la situation financière de la STL	64

CONCLUSION :		
Au cœur de la vie économique et communautaire.....		71



Voir loin, ensemble

Un premier plan stratégique de développement du transport collectif à Laval

Témoignant de l'importance stratégique du transport en commun dans le développement urbain, le gouvernement du Québec a adopté, le 21 juin 2001, la *Loi sur les sociétés de transport en commun*. Cette dernière favorise une plus grande harmonisation des services de transport en commun dans une région, tout en confiant une plus grande responsabilité aux élus municipaux.

Parmi leurs nouvelles responsabilités, les sociétés de transport doivent produire un plan stratégique de développement du transport en commun qui identifie les objectifs poursuivis, les priorités établies et les résultats attendus. Plus précisément,

« Ce plan prévoit une perspective de développement du transport en commun, incluant les services adaptés aux besoins des personnes à mobilité réduite, sur une période de 10 ans pour tous les modes de transport en commun et tous les équipements et les infrastructures. Il est ajusté annuellement et révisé à tous les cinq ans. »¹

Cet exercice de planification coïncide avec une réflexion mondiale autour des grands enjeux environnementaux où le transport collectif apparaît de plus en plus comme une solution incontournable. Pour la STL, la confection d'un plan stratégique inscrit dans une perspective à long terme, constitue une opportunité de développer une vision commune capable de mobiliser tous les acteurs locaux et régionaux.

Les attentes sont élevées. Le plan de développement du transport en commun devra répondre à des besoins de mobilité de plus en plus variés. Sur une base individuelle, l'automobile constitue, à ce jour, la réponse privilégiée par de plus en plus de personnes. Pourtant, collectivement, un réseau de transport en commun performant constitue une meilleure solution pour une circulation plus fluide et moins polluante.

La définition des priorités en matière de transport est un exercice nécessaire qui prend son sens dans les gestes concrets qui le suivent. Tout au cours de cette réflexion, il faudra s'assurer que nous avons les moyens de nos ambitions et que, entre autres, les ressources financières sont au rendez-vous.

Pour élaborer un plan stratégique qui rallie et favorise les convergences, un plan qui suscite l'action, la STL, en étroite collaboration avec la Ville de Laval, a consulté ses partenaires locaux et métropolitains.

Les hypothèses de travail soumises à la consultation s'inspiraient des échanges continus de la STL avec sa clientèle (sondages, consultation Internet et comité Qualité de service) et s'appuyaient sur les

¹ *Loi sur les sociétés de transport en commun*, article 130.

documents d'orientation et de planification déjà produits pour la région, notamment : la proposition pour un schéma d'aménagement révisé de Laval, l'entente cadre entre la Ville de Laval et le MAMM, les orientations gouvernementales en aménagement pour la région métropolitaine, la vision 2025 de la Communauté métropolitaine de Montréal, le plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal élaboré par le ministère des Transports du Québec, le plan stratégique de l'AMT ainsi que le plan d'action québécois sur les changements climatiques et le plan canadien sur le protocole de Kyoto.

La STL a pu ainsi bonifier les orientations de son plan stratégique 2004-2013, lesquelles baliseront une nouvelle génération de transports collectifs à Laval. Cette consultation était d'autant plus nécessaire que ce plan ne concerne pas que la STL et ses employés. Il s'adresse aussi à la Ville de Laval, qui en plus d'être le principal bailleur de fonds du transport en commun à Laval est aussi responsable de la qualité de vie et de l'aménagement sur le territoire. Il est bien sûr soumis aux Lavallois eux-mêmes, tant à titre de clients du transport collectif que comme contribuables. Il intéresse également les autres organismes de transport de la région, avec lesquels la STL harmonise de plus en plus ses politiques et ses services. Finalement, cet instrument de planification locale est également destiné aux instances responsables de définir les orientations gouvernementales ou régionales en transport.

Une fois adopté par la Ville de Laval et la Communauté métropolitaine de Montréal, le plan stratégique prendra effet ; il sera ensuite ajusté annuellement et révisé tous les cinq ans.

SECTION 1

Constats et diagnostic

Cette section présente un état du transport collectif et de la mobilité à Laval. Elle identifie ensuite les grandes tendances qui affecteront l'évolution de la mobilité durant les dix prochaines années.



1 Bref survol des services et de la clientèle

Ce chapitre présente l'offre et la demande actuelles de service en transport en commun sur le territoire de Laval.

1.1 L'offre de service de transport en commun

La Société de transport de Laval met à la disposition de sa clientèle un réseau d'autobus auquel s'ajoute, depuis l'été 2000, un réseau d'appoint de taxis collectifs. Elle offre aussi un service porte-à-porte, par minibus ou taxis, à la clientèle qui doit utiliser un transport adapté. Enfin, la STL conclut des ententes de service avec les commissions scolaires Laval et Sir Wilfrid-Laurier, pour la desserte d'une partie de la clientèle scolaire.

Les services de transport ²

Le réseau actuel est surtout orienté vers Montréal : 28 des 33 circuits y sont dirigés, dont un circuit régional géré par l'AMT, mais opéré par la STL. Les 28 circuits à destination de Montréal ont leur terminus à la station Henri-Bourassa (25) ou à la station Côte-Vertu (3). Sur le territoire de Laval, le terminus métropolitain Le Carrefour joue un rôle important, puisqu'il est desservi par 11 lignes d'autobus de la STL. De plus, 18 circuits offrent un contact direct avec le réseau de trains de banlieue. Les circuits se dirigeant vers Montréal empruntent les ponts Lachapelle (6), Pont-Viau (17), Papineau (2) et Pie-IX (3). Près de 400 000 heures de service et 10,5 millions de kilomètres sont effectués sur ce réseau chaque année.



28 des 33 lignes de la STL ont un terminus sur le territoire de Montréal.

Afin de mieux desservir les zones à faible densité durant les heures de pointe, trois circuits de taxis collectifs sont offerts à Sainte-Dorothée, Chomedey et Duvernay. Le service est aussi offert à Duvernay, sur appel, en période hors pointe et durant les fins de semaine. Selon les quarts de travail, deux autres circuits de taxis collectifs desservent les parties industrielles de Vimont et Saint-Vincent-de-Paul.

Le transport adapté est disponible sur réservation préalable de 24 heures. Il est offert sans correspondance sur tout le territoire de Laval ainsi que vers le centre de l'île de Montréal. Avec correspondance, la zone desservie couvre l'ensemble du territoire de Montréal et le territoire desservi par le Réseau de transport de Longueuil.

² Voir le plan *Portrait de l'offre de service* en annexe.

L'information à la clientèle

Sur tout le territoire de Laval, environ 400 panneaux Infobus offrent de l'information détaillée sur les circuits qui s'y arrêtent (plans et horaires à l'arrêt). De plus, le centre de renseignement téléphonique, informatisé depuis 1999, informe 700 personnes chaque jour. Le préposé aux renseignements peut guider l'utilisateur, de l'origine à la destination, sur le réseau de la STL et sur celui de la STM.

En 2000, la STL lançait son site Internet (www.stl.laval.qc.ca). Outre des informations complètes sur les services offerts, dont un calculateur d'itinéraires, les clients peuvent interagir avec la STL, participer à des sondages et recevoir une information personnalisée en devenant membre du *Club courriel*. Plus de 15 000 visiteurs fréquentent le site Internet de la STL chaque semaine. Enfin depuis 2001, sur un simple coup de fil, le système Chronobus peut diffuser les heures de passage pour chacun des 4 300 arrêts-ligne du réseau STL. Quelque 2 000 personnes s'en prévalent chaque jour.



Chaque jour, la STL répond à quelque 5 000 demandes d'informations.

À chaque année, c'est donc plus de 1,6 million de réponses qui sont offertes à la clientèle ; soit, en moyenne, une intervention à tous les dix déplacements. Cela, sans compter l'information offerte sur un support papier ; des dépliants sont toujours disponibles à bord des autobus et aux terminus, permettant d'apporter avec soi l'horaire des circuits utilisés.

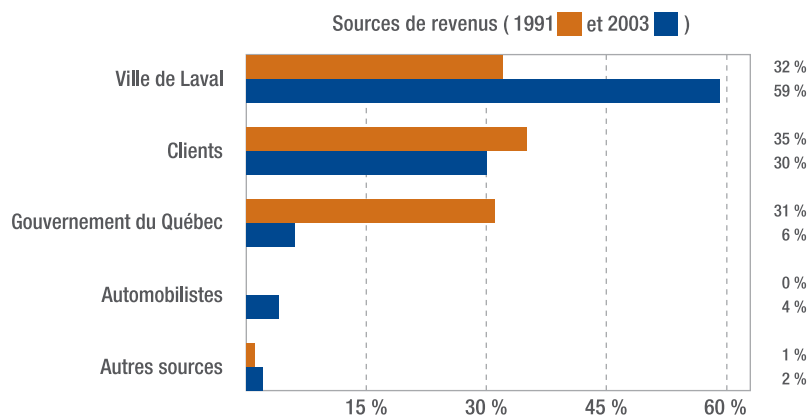
Les ressources

Pour offrir un service de qualité, la STL compte d'abord sur son personnel. Des 671 personnes à son emploi, 82 % assurent la livraison du service soit, 456 chauffeurs et 95 personnes affectées à l'entretien des véhicules et à l'ingénierie.

Son parc de véhicules comprend 218 autobus, dont 85 véhicules à plancher surbaissé. L'âge moyen de la flotte d'autobus est de 8,5 ans. Le rythme de renouvellement prévu est de 14 véhicules par année, de sorte que le parc d'autobus à plancher surbaissé sera complété en 2012. De plus, pour desservir la clientèle du transport adapté, la STL dispose de 16 minibus adaptés, exploités par un transporteur privé.

En 2003, le budget d'exploitation de la STL est de 74 millions de dollars. En 1991, elle disposait d'un budget de 55 millions. Au cours de 12 dernières années, le budget de la STL a donc augmenté de 35 % en dollars courants. Exprimée en dollars constants, pour isoler l'effet d'inflation, l'augmentation réelle est de 18 % pour l'ensemble de la période, soit une augmentation annuelle moyenne de 1,4 %.

À elle seule, la Ville de Laval assume 59 % du budget 2003 de la STL, soit près du double de la contribution de la clientèle qui s'établit à 30 %. Avant son retrait du financement de l'exploitation du transport collectif, en 1991, le gouvernement du Québec assumait 31 % des revenus ; cette part n'est plus que de 6 % en 2003.



1.2 La clientèle de la STL

L'évolution de l'achalandage régulier

Pour l'année 2003, l'achalandage est de 18,6 millions de déplacements. Au début des années 90, l'achalandage était de 21,4 millions. Il a commencé à décroître, sur le territoire de Laval et dans la région, à la suite du retrait du gouvernement du Québec du financement du transport en commun. Les villes ont accru leur part de financement pour compenser ce retrait, mais ce dernier a tout de même donné lieu à des réductions de service et des hausses tarifaires ; deux facteurs qui affectent négativement l'utilisation du transport en commun.

La décroissance de l'utilisation du transport en commun s'est poursuivie jusqu'en 1996, pour une chute de 26 % en cinq ans. La situation s'est depuis redressée et le transport en commun à Laval a repris sa croissance. De 1996 à 2003, la hausse globale s'établit à 16 %.

Depuis 1996, on peut parler d'une augmentation supérieure à la croissance de la population, comme le montre le ratio du nombre de déplacements par personne habitant à Laval. En 1991, le nombre de déplacements par personne était de 68,2. En 1996, il avait chuté de 30 % pour se fixer à 48,3. En 2001, après cinq années de reprise, le ratio atteignait 51,5 déplacements par Lavallois, affichant une croissance de 7 %.

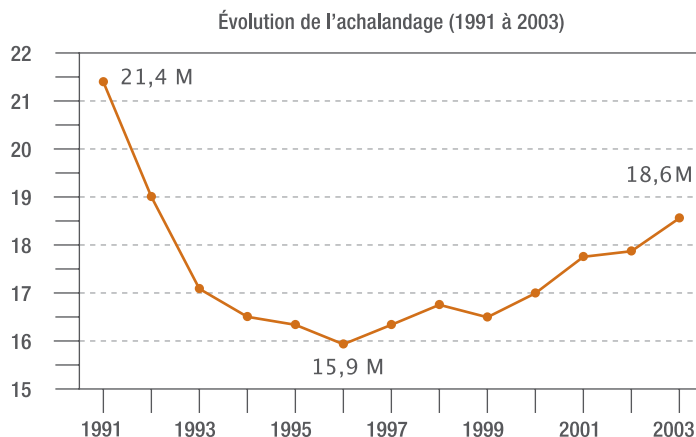


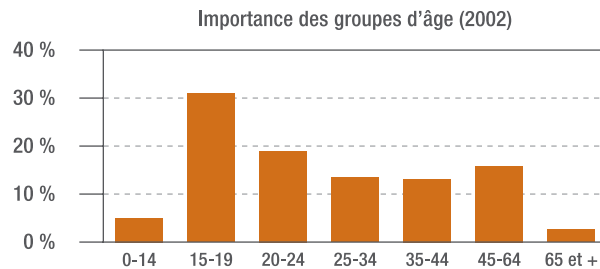
Tableau 1 – Évolution de l'achalandage et croissance de la population

	Population	Déplacements	Déplacements/pop.
1991	314 398	21 427 097	68,2
1996	330 393 [+ 5 %]	15 954 844 [-25 %]	48,3 [-30 %]
2001	343 005 [+ 4 %]	17 662 951 [+12 %]	51,5 [+7 %]

Le profil de la clientèle du réseau régulier

La clientèle de la STL est composée majoritairement de femmes (61 %), pourcentage en hausse depuis 1997, où les sondages effectués indiquaient 58 %. Près de 70 % de la clientèle adulte ne possède pas d'automobile, une proportion stable depuis cinq ans.

La clientèle de la STL est relativement jeune : plus de la moitié des voyageurs (55 %) ont moins de 25 ans. Cependant, la clientèle vieillit. Il y a cinq ans, les moins de 25 ans représentaient 58 % de la clientèle. Ce groupe a perdu trois points de pourcentage au profit des 45-64 ans, alors que le groupe des 65 ans et plus demeurerait stable.



Les clients de la STL sont majoritairement des Lavallois (88 %) ; s'ajoutent aussi des Montréalais (8 %) et des résidents de la Couronne nord (4 %).

La clientèle de la STL se déplace principalement pour le motif Études (41 %), ce qui s'explique par l'importance des moins de 25 ans. Le travail, comme motif de déplacement, suit cependant de près à 40 %. Les lieux d'étude étant moins disséminés que les lieux de travail, il n'est pas étonnant de constater que parmi les quatre grands générateurs de déplacements, trois sont des destinations Études, soit le Cégep Montmorency (11 %), l'université de Montréal (4 %) et le Cégep Ahuntsic (4 %).

Environ 4 000 Lavallois utilisent quotidiennement les lignes de trains de banlieue de Deux-Montagnes et de Blainville. Près de 80 % y accèdent en voiture, comme conducteur ou passager, profitant des stationnements incitatifs mis à leur disposition ; alors que 9 % y sont déposés par la STL. La ligne la plus fréquentée est celle de Deux-Montagnes, avec 3 000 voyageurs, utilisant les deux stations de Laval, soit Sainte-Dorothée et Île-Bigras, mais également les stations montréalaises de Bois-Franc et Du Ruisseau.



Les études et le travail sont les deux principaux motifs de déplacements de la clientèle.

La clientèle du transport adapté

La STL offre un service de transport adapté par minibus (53 % des déplacements) ou par taxi. Ce service est accessible aux personnes admises au programme du transport adapté selon les normes du ministère des Transports (MTQ) et requiert une réservation la veille du déplacement.

En 2002, on comptait 249 052 déplacements en transport adapté, dont 94 % régis par le programme subventionné par le MTQ. Les autres déplacements sont effectués dans le cadre d'ententes avec les établissements du réseau de la santé ou avec l'AMT.

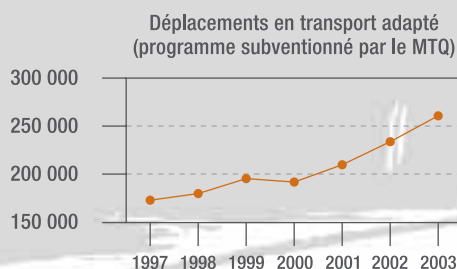
De 1996 à 2002, le nombre de déplacements associés au programme du MTQ, a augmenté de 40 %. En 2001, l'achalandage a atteint un taux de croissance annuel sans précédent à 9,4 %. En 2002, on observait une augmentation encore plus forte, à 11,4 % et on prévoit que cette tendance se maintiendra en 2003, avec un taux de croissance annuel de 12 %.

En mars 2003, un peu plus de 3 000 Lavallois étaient inscrits au service de transport adapté, soit 1 % de la population de Laval. Cette clientèle est majoritairement composée de personnes âgées de 65 ans et plus.

Un peu plus de 40 % de la clientèle se déplace en fauteuil roulant, motorisé ou non ; 30 % utilise un autre appareil de soutien (déambulateur, canne, etc.) et 30 % se déplace sans appareil. Actuellement, la clientèle qui se déplace en fauteuil roulant n'a pas accès au réseau régulier de transport en commun de la STL.



52 % des personnes inscrites au service de transport adapté ont plus de 65 ans.



2 Les déplacements sur le territoire de Laval : portrait de la situation actuelle

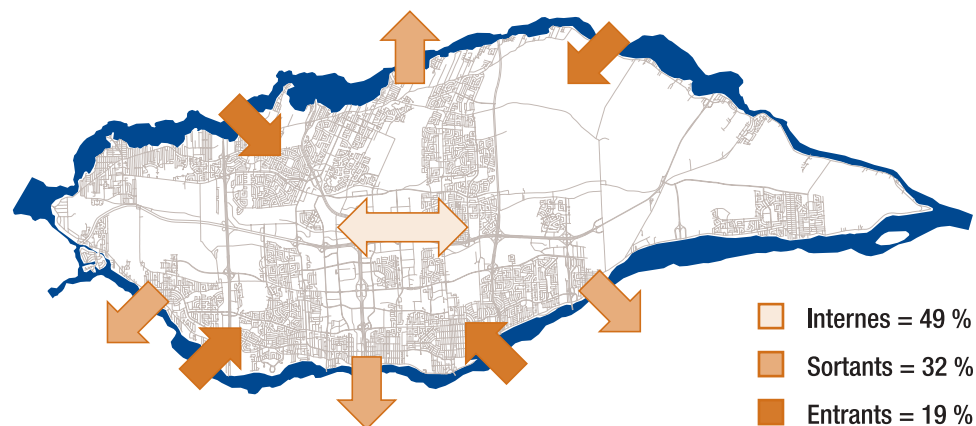
Le présent chapitre propose un survol de la mobilité de la population lavalloise. Les données utilisées sont tirées de l'enquête Origine-Destination³, menée en 1998 sur l'ensemble du territoire métropolitain.

2.1 Le volume global des déplacements

Pour une journée moyenne de semaine, pour une période de 24 heures, le volume de déplacements sur le territoire lavallois est de 526 000⁴, tous modes et tous motifs confondus, mais excluant le motif Retour à domicile. Ce volume se décline en trois types de déplacements, soit :

- **les déplacements internes** : effectués sur le territoire de Laval ; ils représentent 49 % du volume total de déplacements ;
- **les déplacements sortants** : effectués par un Lavallois vers une destination à l'extérieur du territoire de Laval (32 %) ;
- **les déplacements entrants** : effectués d'une origine extérieure vers une destination à l'intérieur du territoire lavallois (19 %).

Déplacements sur le territoire de Laval



³ L'enquête Origine-Destination de 1998 est une réalisation conjointe de l'Agence métropolitaine de transport, des sociétés de transport de Montréal, de Laval et de la Rive-Sud, des ministères des Transports et des Affaires municipales et de la Métropole, ainsi que de l'association des Conseils inter-municipaux de transport.

⁴ Ce nombre exclut les déplacements qui ne font que traverser Laval, comme ceux qui, par exemple, proviennent de la Rive-Nord et se destinent directement à Montréal.

La domination de l'automobile

Si on considère l'ensemble des modes de transport, incluant la marche et le vélo, les trajets effectués en voiture cumulent 80 % de tous les déplacements. L'utilisation de l'automobile est plus grande chez les déplacements entrants (95 %), suivis des déplacements sortants (83 %), alors que pour les déplacements internes, la part de l'automobile est de 73 %.

**Tableau 2 – Déplacements sur le territoire de Laval selon le mode et la catégorie
24 heures - sans retour à domicile**

Modes	Internes	Sortants	Entrants	Total
Automobile	73 %	83 %	95 %	80 %
Transport en commun	6 %	14 %	4 %	8 %
Autobus scolaire	8 %	1 %	1 %	4 %
Marche et vélo	13 %	1 %	0 %	7 %
Autres	1 %	1 %	0 %	1 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Total de déplacements	258 505	169 422	97 922	525 849

Si on exclut la marche et le vélo, pour ne retenir que les modes de déplacement motorisé, la part de l'automobile dans les déplacements internes augmente et devient comparable à la part des déplacements sortants, à 84 %.

En examinant la part relative du transport en commun, on observe que les déplacements sortants présentent la part la plus élevée (14 %), ce qui reflète bien la structure actuelle du réseau de transport en commun lavallois, surtout orienté vers Montréal.

2.2 Les déplacements des Lavallois

La présente section aborde uniquement les déplacements des Lavallois, sous l'angle de la destination, des modes utilisés et des motifs de déplacement. À moins d'indication contraire, les déplacements considérés excluent le retour à domicile.

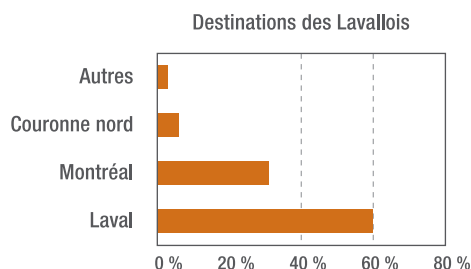
Les destinations

Les Lavallois se déplacent principalement à l'intérieur de la Ville de Laval. Les déplacements internes (tous modes motorisés) représentent 60 % des déplacements effectués au cours de la journée, soit deux fois plus que les déplacements effectués vers Montréal. Même en excluant les déplacements à pied et à vélo, Laval demeure la principale destination, avec 57 % des déplacements motorisés. Il faut également noter la part significative de la Couronne nord qui attire 6 % des déplacements lavallois.



Le centre-ville de Montréal n'est plus la première destination des lavallois, sauf en transport en commun.

Parmi les destinations extérieures, Montréal domine largement. Par ordre d'importance, le centre-nord de l'île, avec notamment les secteurs Ahuntsic et Villieray, est la principale destination montréalaise (35 %). L'ouest de Montréal, avec l'arrondissement Saint-Laurent comme pôle d'attraction, est la deuxième destination montréalaise d'importance (18 %). L'écart avec la destination précédente est toutefois considérable, avec deux fois moins de déplacements que vers le centre-nord.



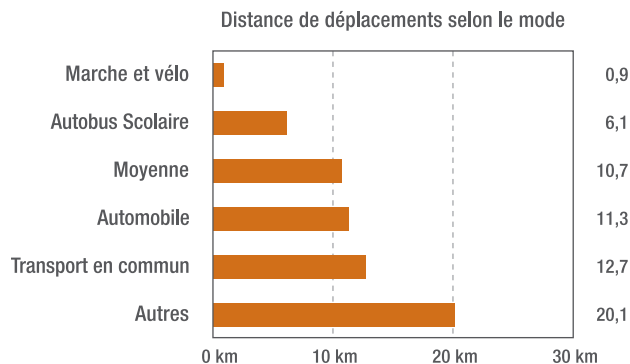
Le centre-ville de Montréal constitue le troisième choix. Attirant 16 % des déplacements externes, le centre-ville représente pour les Lavallois une destination équivalente à la Couronne nord où la MRC Thérèse-de-Blainville est le principal centre d'attraction des déplacements lavallois. Enfin, il faut souligner la montée en importance de la région Montréal-Est, qui accapare maintenant 8 % des déplacements.

Les déplacements en transport en commun présentent un profil de destination inverse. Montréal constitue la principale destination avec 61 % des déplacements alors que les déplacements à l'intérieur du territoire de Laval totalisent 39 %.

Pour les utilisateurs du transport en commun, le centre-ville et sa périphérie occupent le premier rang des destinations. La deuxième destination d'importance est Ahuntsic, suivie de Côte-des-Neiges.

Les modes de transport

La très grande majorité des déplacements sont motorisés (92 %). La marche et le vélo ne représentent que 8 % des déplacements. L'importance de l'automobile relativement aux autres modes motorisés est plus forte à Laval (85 %) que dans l'ensemble de la région (80 %).



Les déplacements en transport en commun représentent 10 % des déplacements des Lavallois, soit près de 40 000 déplacements quotidiens, excluant les retours à domicile.

La distance du déplacement ne semble pas un critère discriminant dans le choix du mode motorisé. La moyenne des déplacements des Lavallois est de 10,7 km. Les déplacements en automobile ou en transport en commun affichent des distances moyennes comparables, autour de 12 km.

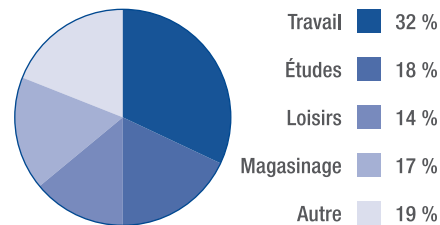
Les déplacements Autres, qui comprennent les déplacements bi-modaux, de type « kiss-and-ride » ou « park-and-ride », présentent des distances plus grandes, à 20 km. Tel qu'attendu, les déplacements non-motorisés sont plus courts, avec une moyenne d'environ 1 km.

Les motifs

Tous modes et toutes destinations confondus, le travail (32 %) est le premier motif de déplacement des Lavallois, suivi du motif Études (18 %).

Cette importance varie considérablement selon les destinations. Ainsi, le motif Travail prend beaucoup plus d'importance pour les déplacements sortants, avec 54 %. Pour certaines destinations montréalaises, il est nettement dominant, atteignant 69 % au centre-ville et 73 % à destination de Saint-Laurent. À l'inverse, le motif Travail est moins important à l'intérieur du territoire lavallois (18 %), arrivant derrière les motifs Magasinage (24 %) et Études (22 %).

Motifs de déplacements des Lavallois
24 heures - sans retour à domicile



2.3 Les déplacements des non-résidents à destination de Laval

Environ 100 000 déplacements, dont l'origine est située à l'extérieur du territoire, ont pour destination Laval ; ces déplacements proviennent majoritairement de Montréal (52 %), la Couronne nord constitue toutefois elle aussi un bassin d'importance (43 %).

En termes de mode utilisé, les déplacements entrants présentent un profil similaire aux déplacements qui sont produits par les Lavallois : 91 % des déplacements sont motorisés et l'importance de l'automobile relativement aux autres modes motorisés est de 84 %. Les distances moyennes sont aussi comparables, quels que soient les modes observés.

Globalement, le travail (48 %) est le principal motif des déplacements entrant à Laval, suivi des motifs Loisirs (18 %) et Magasinage (16 %). Cependant, l'importance relative des motifs varie selon l'origine du déplacement. Ainsi, pour les déplacements issus de la Couronne nord, le travail représente 53 % des motifs, alors que pour les déplacements provenant de Montréal, le motif Travail représente moins de 40 % des déplacements.

3 Les tendances : des perspectives peu encourageantes

Ce chapitre fait le survol des grandes tendances socio-économiques susceptibles d'affecter l'usage du transport en commun à Laval dans les prochaines années.

Différents facteurs influencent la mobilité. Ils sont surtout associés à la démographie, à l'organisation du territoire et à la motorisation. De plus, sur une base individuelle, les perceptions et les attentes orientent également les choix de modes de transport. Les études effectuées depuis une vingtaine d'années montrent de façon constante que la préférence individuelle pour l'automobile est surtout associée à la rapidité et à la flexibilité de ce mode de transport.

3.1 Les facteurs socio-démographiques

Le ralentissement du rythme de croissance et le vieillissement de la population lavalloise, inscrits dans une tendance à long terme, influencent négativement la demande pour le transport en commun.

Ralentissement de la croissance de la population

La population de Laval a connu, entre 1987 et 1998, une croissance plus importante (16 %) que la croissance enregistrée sur l'ensemble territoire métropolitain (10 %). Ce taux de croissance reflète deux périodes que partage le recensement de 1991, soit 11 % pour la première période mais seulement 5 % pour la seconde. Placée dans une perspective à long terme, cette décélération se confirme, comme l'indique la projection du taux quinquennal de croissance.

Tableau 3 – Taux quinquennal de croissance 1986-2021

	Taux de croissance
1986-91	10,6 %
1991-96	5,1 %
1996-01	3,8 %
2001-06	3,0 %
2006-11	2,5 %
2011-16	1,9 %
2016-21	1,7 %

Vieillesse de la population

La pyramide d'âge de Laval a rejoint, en 2001, celle de l'ensemble du territoire métropolitain. L'âge moyen des ménages est actuellement de 42,2 ans. Pour 2021, l'Institut de la statistique du Québec prévoit que la population de Laval présentera la structure d'âge la plus vieille des cinq régions administratives métropolitaines. Le tableau 4 présente l'évolution de cette pyramide d'âge.

L'évolution du groupe des 15-24 ans, qui constitue le principal segment de la clientèle de la STL et compte actuellement pour 50 % de son achalandage, est un déterminant majeur. Ce groupe est en baisse constante depuis 1986, passant de 18 % à 12 %, une tendance qui se poursuivra jusqu'en 2021 où l'importance du groupe atteindra à peine 10 %. Cette tendance aura un impact négatif significatif sur l'achalandage du transport en commun à Laval.

L'évolution du groupe des 65 ans et plus est un élément préoccupant. Ce groupe a augmenté plus rapidement à Laval que sur le reste du territoire de la région. Entre 1991 et 1996, il a connu une augmentation de 25 %, la plus forte de tout le Québec. En 2021, il aura pratiquement doublé, passant de 11,3 % à 21,5 %. Ce groupe d'âge n'utilise pas de façon très importante les autobus de la STL, mais compte pour 52 % des personnes inscrites au service de transport adapté. La croissance de ce service – et des coûts importants qui y sont rattachés – devrait donc continuer d'être très vigoureuse dans les prochaines années.



La diminution continue du groupe des 15 à 24 ans affectera l'achalandage de la STL.

Tableau 4 – Évolution de la pyramide des âges - Laval

	1986	1991	1996	2001	2021
0-14 ans	19,6 %	19,8 %	19,3 %	18,2 %	14,3 %
15-24 ans	17,8 %	13,9 %	12,8 %	12,6 %	10,3 %
25-34 ans	18,5 %	18,5 %	15,6 %	12,9 %	12,7 %
35-44 ans	15,4 %	16,1 %	17,4 %	18,3 %	12,7 %
45-54 ans	12,4 %	12,7 %	13,6 %	14,6 %	12,9 %
55-64 ans	9,4 %	10,1 %	10,0 %	10,3 %	15,6 %
+ de 65 ans	6,9 %	9,0 %	11,2 %	13,0 %	21,5 %
Total	284 284	314 398	330 438	343 005	385 000

Sources : Statistique Canada, pour les recensements de 1986 à 2001 et Institut de la statistique du Québec pour la projection 2021

3.2 La poursuite de la motorisation

Le parc automobile recensé par l'enquête O-D 1998 est estimé à 176 805 véhicules à Laval, en hausse de 27 % depuis 1987. Cette hausse est généralisée dans la grande région métropolitaine. Le nombre d'automobiles par ménage s'établit maintenant à 1,43 à Laval, contre 1,18 dans l'ensemble de la région.

Le nombre de ménages sans voiture à Laval (9,6 %) est nettement inférieur à celui de la région montréalaise (22,1 %). Ce fort taux de motorisation est évidemment un facteur défavorable au transport en commun.

L'évolution de la motorisation s'est traduite par une augmentation des déplacements en automobile (conducteurs et passagers) qui ont crû de 35 % entre 1987 et 1998. L'augmentation de la motorisation a également entraîné la diminution de l'utilisation du transport en commun. Pour cette période, la décroissance est de l'ordre de 9 % pour Laval.

La motorisation de la population se poursuivra dans la prochaine décennie. La Société de l'assurance automobile du Québec prévoit que le nombre de permis de conduire s'accroîtra de 9,3 % d'ici l'année 2015⁵. Les femmes seront les principales responsables de cette croissance, avec un taux de croissance de 50 % plus élevé que celui des hommes. Ces prévisions sont faites pour l'ensemble du Québec, mais on peut raisonnablement penser qu'elles s'appliquent aussi à Laval.

On peut donc prévoir un effet à la baisse sur la fréquentation du transport en commun pour les prochaines années. Cet effet devrait être moins important que par les années passées, mais rester tout de même significatif.

3.3 La consolidation du territoire lavallois⁶

Le territoire de Laval est occupé par des zones résidentielles sur ses côtes nord et sud, le long des rivières qui la bordent. Une importante zone industrielle occupe la partie centrale de l'île, soit à la jonction des autoroutes 15 et 440, et se prolonge d'est en ouest de part et d'autre de cette dernière. Enfin, une zone agricole protégée caractérise la partie nord-est, le centre et l'extrémité ouest de Laval.

La faible densité de population et la spécialisation fonctionnelle des secteurs influencent négativement l'utilisation du transport en commun. Cependant, la Ville de Laval, dans sa proposition de révision de son schéma d'aménagement déposée en mars 2002, entend consolider le développement de son territoire, tant du point de vue résidentiel qu'industriel. La vision d'une ville multifonctionnelle et cette orientation de consolidation sont certainement des facteurs favorables pour l'avenir du transport collectif à Laval.



On compte en moyenne 1,43 automobile par ménage à Laval.

Structuration du secteur résidentiel

Les quartiers lavallois qui ont connu la plus forte augmentation de population depuis dix ans sont, par ordre décroissant, Vimont/Auteuil, Sainte-Dorothée/Laval-sur-le-Lac, Laval-Ouest et Sainte-Rose/Fabreville. À l'opposé, dans la partie Est de l'île, la population a diminué, particulièrement dans Duvernay/Saint-Vincent-de-Paul, ou a peu augmenté (2 % dans Pont-Viau/Laval-des-Rapides).

⁵ SAAQ, *Impacts des changements démographiques sur le bilan routier*, avril 2003.

⁶ Voir le plan *Occupation du sol* en annexe.

Pour les prochaines années, la Ville propose « *d'étendre les secteurs urbains dans la continuité du cadre bâti et desservi* ». Le tableau 5 résume l'analyse et les axes d'intervention. La plus forte croissance est prévue dans les secteurs Sainte-Dorothée, Sainte-Rose et Auteuil. Le secteur Duvernay pourrait aussi connaître une croissance importante dans la mesure où le pont de l'autoroute 25 prévu dans l'Est se concrétisera.

Tableau 5 – Perspectives démographiques et développement résidentiel 1996-2021

	Variation de population anticipée		Logements projetés
Laval-des-Rapides	- 7,3 %	décroissance continue sur la période	80
Saint-Vincent-de-Paul	- 3,2 %	décroissance continue sur la période	70
Vimont	- 2,6 %	décroissance avant 2011, stable après	895
Laval-sur-le-lac	- 1,2 %	stable	0
Saint-François	- 0,3 %	stable	675
Pont-Viau	3,5 %	stable à partir de 2011	240
Fabreville	7,8 %	croissance continue sur la période	3 055
Laval-Ouest	11,2 %	faible croissance avant 2010, reprise après	830
Chomedey	15,9 %	croissance soutenue sur toute la période	6 375
Auteuil	23,1 %	croissance avant 2011, stable après	2 205
Sainte-Rose	26,0 %	croissance soutenue sur toute la période	3 350
Sainte-Dorothée	51,4 %	croissance rapide avant 2011, stable après	3 480
Duvernay	58,0 %	en fonction de la construction du pont A25	5 055
Total Laval	14,4 %		26 310

Source : Service d'urbanisme de Laval, juin 2001

Développement et consolidation des pôles économiques

Selon les données les plus récentes sur le marché du travail ⁷, on compte plus de 150 000 emplois à plein temps au sein des quelque 20 000 entreprises présentes sur le territoire de Laval. Avec 11 % ⁸ des établissements répertoriés dans la région métropolitaine, la ville de Laval est devenue un important pôle d'emplois. Entre 1993 et 2002, le nombre d'emplois a augmenté de 24 000. Les emplois lavallois représentent aujourd'hui 6,1 % de tous les emplois du Québec, un gain de 1,2 point de pourcentage au cours de la décennie. En comparaison, la ville de Montréal a perdu 3 points de pourcentage au cours de la même période, la faisant chuter de 30 à 27 % des emplois.

Les investissements industriels massifs expliquent, pour une bonne part, cette croissance. Entre 1990 et 2000, ces investissements ont totalisé 2,2 milliards de dollars. Mais la structure économique de Laval se caractérise par sa grande diversité. Si les entreprises manufacturières occupent la première place, avec 16,4 % des emplois, le commerce de détail suit de très près avec 16,3 %. Enfin, Laval se démarque des autres pôles métropolitains par sa spécialisation dans les domaines agricole et horticole et par son parc scientifique de haute technologie.

⁷ Ministère du Développement économique et régional, *Profil économique de la région de Laval, édition 2003*.

⁸ Données de Laval Technopôle, cité dans la proposition d'un schéma d'aménagement révisé de Laval.

L'augmentation et la diversification des marchés d'exportation ont été un facteur déterminant de cette croissance. En septembre 2002, Emploi-Québec estimait que « *la croissance remarquable du nombre d'entreprises lavalloises actives sur les marchés internationaux, le dynamisme croissant de Laval Technopole, ainsi que la création d'une Cité de la biotechnologie et de la santé humaine devraient favoriser l'expansion économique de la région de Laval et stimuler la création d'emplois dans le secteur manufacturier* »⁹, anticipant que, pour l'ensemble des secteurs, 35 000 postes devront être pourvus d'ici 2005.



24 000 emplois
ont été créés
entre 1993 et 2002.
35 000 emplois
de plus sont
prévus d'ici 2005.

Le cadre d'aménagement métropolitain reconnaît d'ailleurs le secteur central de Laval comme un des six pôles économiques à caractère international de la région. Ces pôles sont établis sur la base de la concentration des emplois et du potentiel de croissance. Avec ses 50 000 emplois et une croissance de 36 % entre 1996 et 1999, le centre de Laval s'est imposé.

Pour renforcer Laval comme pôle de développement économique, la Ville prévoit la consolidation des parcs industriels, de la Cité de la biotechnologie et de la santé humaine (CBSH) du Montréal métropolitain et du pôle central multifonctionnel. Cela se traduit par une affectation industrielle qui forme une continuité le long des axes autoroutiers (A-15, A-440 et A-13) et qui offre un potentiel de quelque 435 hectares à développer. L'implantation de la Cité biotechnologique sur le territoire du parc scientifique et de haute technologie de Laval, un des trois parcs scientifiques reconnus comme tel dans la région, constitue une composante majeure du pôle central multifonctionnel que Laval entend consolider.

Délimité par les boulevards Saint-Elzéar, de la Concorde, Chomedey et Laval, le pôle central multifonctionnel regroupe l'essentiel des activités à portée régionale : centres commerciaux d'envergure, édifices à bureaux, principaux établissements hôteliers, institutions publiques et d'enseignement, équipements de loisirs scientifiques et culturels. Son potentiel de développement est important. Avec une capacité résiduelle de 40 % de la surface disponible, ce pôle pourrait accueillir 11 000 des nouveaux postes attendus¹⁰.

La consolidation de la fonction industrielle pourrait être une opportunité pour la STL. Traditionnellement, les zones d'emplois lavalloises, bien pourvues en parcs de stationnements, ne sont pas un marché facile pour le transport en commun ; tirer pleinement profit de cette opportunité sera donc un défi important pour la STL.

3.4 Effet global des tendances

En 2002, le ministère des Transports du Québec a réévalué ses projections à long terme concernant le marché des déplacements de la région montréalaise¹¹. Ces projections intègrent notamment les effets

⁹ Emploi-Québec, *Le marché du travail dans la région de Laval, Perspectives professionnelles 2001-2005*, septembre 2002.

¹⁰ MRC Laval, *Projet de schéma d'aménagement révisé*, p. 27

¹¹ *Déplacements des personnes dans la grande région de Montréal : Scénario professionnel 2021 tendanciel*, Directeur de la planification et du partenariat, MTQ et analyses STL

démographiques, de motorisation et de création d'emploi dont nous avons traité dans les sections précédentes.

Les projections du MTQ prévoient une baisse d'achalandage de 8 % à la STL entre 2001 et 2016.



Ces projections tracent un portrait plutôt alarmant pour le transport en commun à Laval. En effet, on obtient un scénario affligeant, avec une baisse de l'achalandage de près de 8 % en 2016, relativement à l'achalandage de 2001.

Le déclin relatif du centre-ville de Montréal combiné à l'accroissement de l'emploi à Laval, se traduit par une réorientation du marché des déplacements vers un secteur où la STL est traditionnellement peu performante (déplacements internes pour motif travail) au détriment d'un marché où la STL était déjà relativement concurrentielle (déplacements vers Montréal). L'accroissement de la motorisation, qui touche particulièrement les femmes, affecte également le marché de la STL, qui compte 62 % de femmes dans sa clientèle. Ces effets combinés sont plus importants que l'effet de la hausse démographique prévue à Laval jusqu'en 2011.

Tableau 6 – Les effets des déterminants de la mobilité sur l'achalandage STL

	Déplacements STL projetés	Variation avec 2001
2001	60 486	
2006	60 365	-0,2 %
2011	59 040	-2,2 %
2016	54 356	-7,9 %

Selon ces projections, l'achalandage serait relativement stable entre 2001 et 2006, mais perdrait presque 0,5 % par année de 2006 à 2011. Ce rythme s'accélérait après 2011, l'effet démographique positif devenant alors presque neutre. Au total, si les conditions actuelles se maintiennent, il faut prévoir une décroissance annuelle de plus de 1,5 % après 2011.

Les tendances structurelles doivent être considérées sérieusement, toutefois elles ne doivent pas être perçues comme inéluctables. D'une part, les scénarios ne prennent pas en compte l'arrivée du métro à Laval, qui offre une opportunité majeure de revitalisation du transport collectif lavallois dans son ensemble. D'autre part, ils sont conçus sur la base de « si rien n'est fait » et ne reflètent donc pas les capacités d'ajustement et le dynamisme dont sont capables la communauté lavalloise et la STL. Pour s'en convaincre, il suffit de considérer la période 1998-2001, où les projections du MTQ escomptaient une baisse d'achalandage de près de 2 % à la STL, alors que cette période s'est terminée sur une hausse de plus de 6 %.

SECTION 2

Le transport durable à Laval en 2013

Cette section propose une vision d'avenir fondée sur des interventions concertées qui viennent atténuer les effets tendanciels. Des objectifs mesurables sont avancés pour chaque volet du transport durable à Laval.



4 Le transport durable en 2013 : une vision proactive

Ce chapitre présente les résultats qui pourraient couronner la mise en place des différentes mesures prévues à ce plan. Il s'agit d'une vision réaliste de ce que peut représenter le « succès » d'un virage vers le transport durable à Laval.

En 2013, la population de Laval s'établit à près de 375 000 personnes. Laval est à la fois un moteur du développement de la communauté métropolitaine et une ville multifonctionnelle et dynamique.

La Ville a démontré son leadership en prenant le virage du transport durable. L'arrivée du métro, l'adoption de principes de développement urbain durable¹² qui favorisent les modes de transport plus respectueux de l'environnement, la reconfiguration des circuits d'autobus pour en faire un réseau performant, accessible, de qualité et fiable, la mise en place d'un système de covoiturage de plus en plus utilisé, une variété de modes de transport durable bien orchestrés : tous ces éléments font partie de cette nouvelle génération du transport collectif à Laval.

4.1 Vision 2013

Si les éléments du présent plan se réalisent avec succès, en 2013, la situation du transport durable à Laval pourra se décrire de la façon suivante :

Les citoyens lavallois disposent de véritables solutions de rechange à l'usage du transport individuel en automobile. Ils profitent en nombre de plus en plus important des diverses options que leur offre le transport durable. Leur liberté de mouvement est assurée dans le respect de l'environnement. La prospérité grandissante de Laval, pôle de développement métropolitain, s'accompagne d'une meilleure qualité de vie individuelle et collective.

La STL et ses employés ont joué un rôle de premier plan dans le développement du transport durable dans leur communauté. Ils ont d'abord organisé et offert un service de transport par autobus efficace vers les grandes infrastructures de transport collectif : le prolongement de métro et les stations de trains de banlieue. Ils ont restructuré le réseau pour faciliter les déplacements effectués à l'intérieur de Laval, vers les destinations locales d'emploi, d'étude ou de magasinage. Ils ont redéfini et ajusté leurs services pour mieux répondre aux besoins spécifiques des différents segments de leur clientèle.

¹² Développement urbain durable : aussi connu sous l'acronyme TOD pour Transit Oriented Development.

Pour la STL, l'ouverture au transport durable s'est également traduite par un engagement actif dans le développement et la promotion d'autres modes de transport respectueux de l'environnement : le covoiturage, le vélo et la marche. Sur le territoire de Laval, la STL s'assure que les différents volets du transport durable soient de mieux en mieux intégrés.

Le développement du transport durable a profité du soutien constant de la Ville de Laval. D'abord comme bailleur de fonds de la STL, mais aussi comme responsable de l'aménagement du territoire lavallois. Les nouveaux quartiers offrent une densité, une variété de fonctions et une trame de rue qui facilitent et encouragent les déplacements à pied, à vélo et en transport en commun, en toute sécurité.

Le gouvernement du Québec a soutenu concrètement ce choix de société envers le transport durable en s'assurant que les différents organismes de transport collectif disposent de ressources stables et suffisantes pour mener à bien leur mission.

4.2 Des objectifs réalistes et mesurables

Le virage en faveur du transport durable se réalisera dans un contexte qui demeurera globalement favorable à l'automobile. Le vieillissement de la population et la hausse de la motorisation sont des facteurs qui joueront aussi lourdement en défaveur du transport collectif. C'est à la lumière de ces tendances défavorables qu'il faudra prendre la mesure du chemin parcouru durant les dix années d'application du plan stratégique 2004-2013.

Le concept de transport durable est plus large que celui du transport collectif ; il recoupe l'usage intégré de plusieurs modes de transport, adapté au contexte. De ce fait, il appelle de nouveaux indicateurs de succès. L'évaluation doit se faire de façon globale, plutôt que sectorielle, en ne tenant pas uniquement compte des seuls déplacements effectués sur le réseau d'autobus de la STL.

Que des Lavallois accèdent directement au réseau du métro ou à celui des trains de banlieue pour se rendre à Montréal ne peut pas être perçu négativement, même si l'achalandage de la STL en sera affecté. De la même façon, le covoiturage ne peut pas être opposé au transport en commun. Les services de la STL constituent un maillon dans une chaîne de déplacements qui s'inscrit souvent dans un environnement régional. La contribution de Laval au transport durable doit donc aussi être considérée dans le contexte des objectifs régionaux.

Dans son plan stratégique révisé¹³, l'AMT cible une croissance annuelle du transport collectif variant de 1,7 % à 2,7 % d'ici 2012. Qualifiées d'hypothèses moyenne et forte, les deux balises de cette fourchette s'inscrivent elles aussi dans un contexte tendanciel défavorable. En effet, le scénario prévu par le ministère des Transports du Québec¹⁴ annonce plutôt, pour cette même période, une décroissance annuelle de 0,4 % du transport en commun pour l'ensemble de la région. On estime donc à

¹³ AMT, *Révision du plan stratégique de développement du transport en commun*, octobre 2002, p. 55

¹⁴ *Déplacements des personnes dans la grande région de Montréal : Scénario professionnel 2021 tendanciel*, Directeur de la planification et du partenariat, MTQ et analyses STL

l'AMT pouvoir maintenir un rythme de croissance de deux à trois points de pourcentage plus élevé que celui du scénario tendanciel.

Les sections suivantes présentent, pour chacun des volets du transport durable à Laval, les objectifs ou les résultats escomptés pour 2013. Les interventions qui supportent l'atteinte de ces objectifs sont décrites un peu plus loin dans le document. À la fin du chapitre, un tableau récapitulatif met en vis-à-vis les objectifs et les interventions proposées.

L'achalandage du réseau d'autobus à Laval en 2013

La STL estime, comme l'AMT, que son achalandage pourrait croître de façon importante, malgré des prévisions inquiétantes du MTQ qui anticipe une décroissance annuelle moyenne d'environ 0,6 % sur la période du plan. S'appuyant sur les interventions prévues sur le territoire de Laval pour la période 2004-2013, la STL prévoit plutôt une hausse annuelle moyenne de 2,1 % sur cet horizon, soit un taux de croissance de 2,7 points plus élevé que celui des tendances du ministère.

Cette hausse ferait passer l'achalandage de la STL de 18,5 millions (prévision 2003) à 22,8 millions en 2013. Il s'agit d'une augmentation de 23 % par rapport à l'achalandage de 2003. Cette augmentation résulte de deux dynamiques bien distinctes, soit celle des déplacements internes et celle du marché des déplacements externes, surtout orientés vers Montréal.

Les déplacements internes devraient connaître une croissance de près de 50 % sur l'ensemble de la période. Cette hausse marquée peut être attribuée à la croissance importante des secteurs industriels et commerciaux à Laval, aux efforts de la STL pour conquérir le marché des déplacements internes ainsi qu'à la restructuration en 2006 du réseau d'autobus vers le centre de Laval. À la fin de la période, les déplacements internes devraient totaliser 48 % de l'achalandage de la STL, alors qu'ils n'en représentent que 40 % aujourd'hui.

Quant aux déplacements externes, principalement vers Montréal, ils devraient croître d'environ 6 % pendant la décennie. Ce taux plus faible correspond d'abord à l'évolution moins rapide de ce marché. Il faut ensuite souligner que si l'arrivée du métro en 2006 entraînera une hausse d'achalandage globale du transport en commun, celle-ci ne profitera pas directement au réseau d'autobus de la STL. En fait, même si l'effet d'ensemble du métro est positif, il provoquera une baisse d'environ 3,5 % de l'achalandage de la STL. Cette diminution s'explique par l'accès facile aux futures stations de métro, que ce soit à pied, en vélo ou en automobile, grâce notamment aux stationnements incitatifs prévus au projet. Pour plusieurs Lavallois, il ne sera donc plus nécessaire d'utiliser l'autobus pour se rendre au métro.

Cette hausse de 6 % pour la décennie demeure prudente. L'arrivée du métro à Laval pourrait stimuler de façon plus importante que prévue le marché des déplacements en provenance de Montréal. Il est en effet probable que le métro augmentera significativement l'attrait de Laval comme destination pour des motifs de travail, de magasinage ou d'études, d'autant que le couloir de transport rapide par autobus,



Objectifs autobus 2013 :
une augmentation de
23 %, soit 4,3 millions
de nouveaux
déplacements
par année.

prévu dans l'axe Concorde/Notre-Dame, améliorera la performance des autobus dans leur rôle de rabattement au métro.

L'achalandage du métro à Laval en 2013

Les analyses réalisées en 2000 sur le projet de métro à Laval démontraient que les nouvelles stations de métro à Laval compteront parmi les plus importantes du réseau souterrain. En effet, les stations Cartier et Montmorency se situeront respectivement aux 16^e et 19^e rang parmi les 68 stations de métro sur la base des entrants et sortants. Mieux encore, sur la base des entrants en pointe du matin, ces stations occuperont les 6^e et 9^e rangs sur l'ensemble des stations du métro. Globalement, en 2006, les trois stations lavalloises seraient utilisées quotidiennement par plus de 50 000 personnes.



Objectifs métro 2013 :
une augmentation de
3 %, soit 2,8 millions
de nouveaux
déplacements.

De ce nombre, 10 % environ seront des nouveaux clients. Annuellement, les nouveaux déplacements en transport en commun s'établiront à 2 850 000. Le prolongement du métro à Laval permettra de faire augmenter l'achalandage global du réseau souterrain d'environ 3 %.

Malgré des tendances lourdes défavorables au transport collectif dans toute la région montréalaise, les projections pour l'année 2016 ¹⁵ (les plus rapprochées de l'horizon de ce plan) montrent que le nombre de nouveaux clients des stations de Laval devrait rester stable et même croître légèrement. Cette bonne performance à long terme du prolongement s'explique en partie par la capacité des stations lavalloises d'attirer des automobilistes vers leur stationnement incitatif. À long terme, les trois stations de Laval devraient se développer davantage que celles situées sur le territoire de l'île de Montréal. En effet, selon les prévisions, ces dernières auront tendance à perdre de l'achalandage dans le futur.

Ici encore, les prévisions demeurent conservatrices. Les études n'ont pas intégré les effets structurants de cette infrastructure sur le développement de Laval et de la Rive-Nord. Il est possible que les bénéfices à long terme du métro aient été sous-estimés. De même, les opportunités d'aménagements urbains plus favorables au transport collectif, que ces nouvelles stations ouvrent, n'ont pas été prises en compte. Enfin, les impacts positifs d'un tel équipement de transport sur l'image du transport en commun à Laval, notamment son effet sur la capacité de la STL de relancer le transport durable sur son territoire, n'ont pas été mesurés non plus.

L'achalandage des trains à Laval en 2013

L'exploitation des trains de banlieue est sous la responsabilité de l'Agence métropolitaine de transport. Dans la révision de son plan stratégique, l'AMT prévoit, pour les dix prochaines années, la poursuite vigoureuse de l'expansion de son réseau de train de banlieue.

¹⁵ *Étude de faisabilité pour le prolongement du métro à Laval, Rapports sectoriels, volume 1, Étude de transport*, STM, Ville de Laval, STL, Mars 2000, p. 18.

Pour le territoire de Laval, l'AMT prévoit augmenter la capacité des lignes de Deux-Montagnes et de Blainville. Dans le cas de cette dernière ligne, on prévoit que le prolongement vers Saint-Jérôme, comprenant une gare à Mirabel, pourrait se réaliser dès les premières années du présent plan. De son côté, toujours sur cette ligne, la STL suggère l'aménagement d'une nouvelle gare à Laval, à la hauteur du boulevard Dagenais, en remplacement de la gare Saint-Martin qui, avec l'arrivée du métro, fera double emploi avec la gare intermodale Concorde. L'AMT projette également la mise en place d'une nouvelle desserte ferroviaire vers Mascouche, sur la ligne du CP. Cette dernière traverserait le territoire de Laval en provenance de l'Est pour se rabattre sur la ligne de Blainville. Une nouvelle gare est prévue à Laval, dans le quartier Saint-Vincent-de-Paul.

L'arrivée du métro aura un effet mitigé sur les lignes de trains de banlieue. On peut, en effet, prévoir une hausse d'achalandage sur la ligne de Blainville, qui offrirait une correspondance plus facile qu'aujourd'hui avec le métro. Quant au train de Deux-Montagnes, l'achalandage pourrait légèrement diminuer au profit des nouvelles stations de métro lavalloises, dotées d'importants stationnements incitatifs.

Eu égard à l'engouement de la population pour le mode ferroviaire, il est probable que l'achalandage du train continuera de progresser de façon importante dans le futur. Aujourd'hui, environ 4 000 lavallois utilisent les lignes de trains de banlieue de Deux-Montagnes et de Blainville. Avec les projets de l'AMT et l'amélioration de la desserte par autobus des gares – le pourcentage des ménages lavallois situés à 15 minutes ou moins d'une gare par autobus devrait passer de 15 % à 35 % –, la STL estime que d'ici 2013 ce nombre pourrait augmenter de 50 % pour s'établir aux environs de 6 000 personnes, soit une augmentation d'un million de déplacements annuels.



Objectif trains 2003 :
une augmentation
de 50 %, soit
1 million de nouveaux
déplacements.

L'utilisation du covoiturage en 2013

L'enquête Origine-Destination 1998 nous indique que Laval attire quotidiennement quelque 92 000 déplacements pour motif de travail. De ce nombre, environ 10 000 sont effectués en covoiturage, que ce soit comme conducteur ou passager. Le covoiturage représentait donc 11 % des déplacements pour le motif travail.

Un sondage effectué en 2001 auprès de 1 251 employés travaillant dans des établissements situés à Laval ¹⁶ permet de préciser la problématique de déplacements de ces travailleurs. Sur cet échantillon, plus petit que celui de l'enquête Origine-Destination, on constate que le covoiturage est le moyen de transport de 9,2 % des employés, une proportion semblable à celle des utilisateurs du transport en commun. Dans la très grande majorité des cas (88,8 %), le nombre d'occupants est de deux personnes (conducteur et passager). Dans 9,0 % des cas, trois personnes prennent place dans la voiture et dans 2,2 % des cas, 4 personnes ou plus voyagent ensemble. En moyenne, parmi les travailleurs qui covoiturent, on retrouve 1,09 passager pour chaque conducteur.

¹⁶ Max Giggling, *Transport domicile / travail : pratiques et attitudes des employés travaillant à Laval*, ADAPTES, mars 2002.

Il est trop tôt pour dire si la diminution observée du covoiturage entre 1998 et 2001 est réelle ou si elle reflète la méthodologie utilisée. Cependant, on note que ces données sont semblables à celles qu'on retrouve dans les trois derniers recensements décennaux américains. On observe, en effet, une diminution des déplacements en covoiturage effectués pour motif de travail, qui passent de 19,7 % en 1980 à 13,4 % en 1990 et à 11,2 % en 2000. Le ratio passager/conducteur y est toutefois un peu plus élevé, à 1,21. Les mêmes facteurs qui affectent l'achalandage du transport en commun semblent donc être à l'œuvre pour le covoiturage.



**Objectif
covoiturage 2013 :
une augmentation de
10 %, soit un demi-
million de nouveaux
déplacements.**

À ce jour, le covoiturage s'est développé sur une base informelle, encouragé par des mesures de gestion des déplacements, telles que les voies réservées. La STL, en collaboration avec la Chambre de Commerce et d'industrie de Laval et l'AMT, veut favoriser le covoiturage à Laval pour les déplacements à motif travail. La mise en place du programme Allégo-Laval constitue un effort innovateur et significatif en ce sens. D'ici 2013, la STL, avec l'aide de ses partenaires, estime qu'il est raisonnable de penser que le nombre de covoitureurs pour motif de travail à Laval puisse être haussé de 10 %, ce qui ferait passer le nombre de déplacements effectués par ce mode de transport de 10 000 à 11 000 par jour.

La marche et le vélo à Laval en 2013

Selon l'enquête Origine-Destination 1998, environ 8 % des déplacements effectués par les Lavallois sont faits à vélo ou à pied. De ces 35 500 déplacements quotidiens, un peu plus de 5 000 sont effectués en vélo. Le vélo et la marche font tous deux partie du transport durable, même si seul le vélo peut prétendre constituer une solution pratique pour des déplacements plus longs. Selon Vélo-Québec, l'efficacité utilitaire optimale du vélo est de 5 km.

Une étude menée par cet organisme¹⁷ montre que 61 % des Québécois adultes ont un vélo. Dans la région métropolitaine, la population cycliste est de 1,8 million de personnes. De ce nombre, 150 000 en font leur moyen principal de déplacement en saison, soit de mai à octobre. Vélo-Québec prévoit que « ces chiffres iront en augmentant avec le développement du Réseau vélo métropolitain et avec les interventions des municipalités pour diminuer les effets de la circulation sur les résidents (traffic calming, voies réservées aux autobus, stationnements incitatifs, etc.) ».

Toujours selon l'organisme, la région métropolitaine compte déjà quelque 1 000 kilomètres de voies cyclables. La qualité des aménagements y est variable. Il manque aussi des liens pour que le réseau soit continu et cohérent. Le projet de Réseau vélo métropolitain vise à combler ces lacunes et à améliorer les infrastructures cyclables à des fins de transport et de récréotourisme. Le Réseau proposé comprend des raccordements métropolitains, des liens avec les aéroports, avec la Route verte et les voies cyclables municipales. Il totalisera 600 km, dont le tiers est déjà réalisé. Avec l'ajout de nouveaux tronçons locaux, le parc actuel de voies cyclables pourrait doubler d'ici 2010.

¹⁷ Vélo Québec. *L'état du vélo au Québec en 2000*. Éditions du Tricycle, 2001

L'ouverture récente du tronçon lavallois de la Route Verte, qui traverse le centre de l'île du nord au sud et se fauilera bientôt le long de la rivière des Mille-Îles jusqu'à Laval-sur-le-Lac, permet de bonifier le réseau local de pistes cyclables et s'inscrit dans cette perspective. Ceci devrait favoriser l'usage du vélo, puisque les cyclistes ont tendance à préférer les aménagements qui leur sont réservés. Ainsi, au Québec, près de la moitié (46 %) des déplacements des cyclistes se font sur des voies où la circulation automobile est exclue, soit les pistes et sentiers cyclables. À Portland, en Oregon, on a d'ailleurs observé que l'usage du vélo augmente de façon proportionnelle à l'aménagement de pistes cyclables¹⁸. Conscientes de ce phénomène, les autorités ont décidé de passer à l'action. La part modale du vélo à Portland était de 2 % en 1995, on vise maintenant un objectif de 10 %.

L'installation de stationnements pour vélos aux stations de métro et aux gares de trains et la possibilité de transporter son vélo dans les voitures de métro et de train sont des mesures qui favoriseront l'utilisation du vélo en augmentant la complémentarité de ce mode et du transport collectif. De plus, la STL prévoit étendre les avantages réservés aux membres du Club Allégo-Laval (rabais dans les commerces lavallois, retour à domicile garanti en cas d'urgence) aux personnes qui se rendent au travail à pied ou en vélo.



Ces interventions, combinées aux aménagements cyclables locaux et régionaux, permettent d'espérer une légère hausse du nombre de marcheurs et de cyclistes. Un objectif de 5 % d'augmentation semble atteignable dans le cas de la marche, alors qu'un objectif de croissance de 20 % apparaît réaliste pour les vélos. On compterait alors respectivement, en 2013, environ 1 500 déplacements quotidiens additionnels pour la marche et, en saison, 2 500 déplacements de plus pour le vélo.

Tableau 7 – Objectifs d'augmentation des déplacements en 2013 selon le segment de transport durable

	Augmentation des déplacements annuels en 2013		Interventions du plan stratégique en soutien à la Vision 2013
	en millions	en % ¹⁹	Interventions de la section 3
Autobus	4,3	23 %	1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21.
Métro	2,8	3 %	1, 2, 3, 5, 6, 17.
Train	1,0	50 %	1, 2, 4, 17.
Covoiturage	0,5	10 %	10, 17.
Marche	0,7	5 %	2, 10, 17.
Vélo	0,2	20 %	2, 10, 17.
Total	9,5		

¹⁸ *Carbon Dioxide Reduction Strategy: Success and Setbacks*. Portland Energy Office, June 2000

¹⁹ Les pourcentages s'appliquent aux populations suivantes : autobus : achalandage STL ; métro : achalandage global du réseau de métro ; train, vélo et marche : lavallois utilisant ces modes ; covoiturage : covoitureurs se destinant à Laval pour motif de travail.

SECTION 3

Stratégies et interventions

*Cette section présente les interventions
au cœur du plan stratégique de la STL.*



5 Le métro à Laval : une extension attendue du réseau métropolitain

Ce chapitre décrit brièvement le projet de prolongement du métro à Laval et les aménagements en surface des trois futures stations.

Après une vingtaine d'années d'attente, le métro roulera bientôt à Laval. L'ouverture officielle de ce projet dirigé par l'AMT se fera en 2 006, après quelques mois d'essais d'intégration des équipements fixes et des composantes du système et d'exploitation « à blanc ».

Intervention 1 : Le prolongement du métro à Laval

Le tronçon lavallois du métro totalise 5,2 km et prévoit trois accès : les stations Cartier, de la Concorde (jumelée au train de banlieue Montréal–Blainville) et la station terminale Montmorency. Ces trois stations seront accessibles aux personnes en fauteuil roulant.

5.1 Description des stations

Station Cartier

La station Cartier, localisée à l'intersection des rues Cartier et des Laurentides, sera une station intermédiaire à deux voies avec quais latéraux et un édicule en surface, auquel s'ajoute un terminus d'autobus et des concessions commerciales.



En surface, on prévoit les interventions suivantes :

- Construction d'un terminus de 10 quais avec marquise et de 30 aires de stationnement pour autobus avec débarcadères ;
- Aménagement d'une aire de taxis de 12 places ;
- Construction d'une aire de stationnement longue durée de 460 places ;
- Aménagement d'une aire de stationnement courte durée de 8 places ;
- Aménagement de deux aires de stationnement de bicyclettes ;
- Aménagement d'une aire de « kiss-and-ride » sur rue.



Station Concorde

Concorde est une station intermédiaire à deux voies avec quais latéraux et un seul édicule en surface. Elle comprend un lien intermodal avec la future gare Concorde du train de banlieue de Blainville.

En surface, on prévoit les interventions suivantes :

- Construction d'une aire de stationnement de courte durée de 25 places ;
- Aménagement d'une aire de taxis de 6 places ;
- Aménagement de quais et de débarcadères pour le train de banlieue.

Station Montmorency

Localisée à proximité du cégep Montmorency, il s'agit d'une station terminale à deux voies avec quais latéraux et un seul édicule en surface.

En surface, on prévoit les interventions suivantes :

- Construction de huit quais et de huit aires de garage complètes pour autobus avec débarcadères et terminus ;
- Construction d'une aire de stationnement longue durée de 2 715 places ;
- Aménagement d'une aire de taxis de 10 places ;
- Aménagement d'une aire de stationnement de courte durée de 38 places ;
- Aménagement d'une aire de bicyclettes de 300 places adjacente au réseau cyclable municipal ;
- Aménagement de trois aires de stationnement de courte durée sur rue.



Station Henri-Bourassa

Des modifications importantes devront également être effectuées à la station Henri-Bourassa, puisqu'on y construira un troisième quai qui servira au service des voyageurs se dirigeant vers Laval.

6 L'aménagement du territoire : un élément essentiel du développement durable

Ce chapitre expose une nouvelle façon de penser le lien entre le transport et l'aménagement urbain.

Nous l'avons vu au chapitre 3, plusieurs facteurs influencent le choix d'un mode de transport : les caractéristiques sociodémographiques de la population, la disponibilité et la qualité des services en transport collectif et la facilité d'utilisation de l'automobile. L'aménagement urbain est un autre facteur, dont l'importance est de plus en plus reconnue. Certains types d'urbanisation sont plus favorables à l'utilisation de l'automobile, tandis que d'autres facilitent l'usage du transport durable, que celui-ci prenne la forme de la marche, du vélo ou du transport collectif.

Le taux de motorisation et la part de marché du transport collectif à Laval illustrent bien que le type d'aménagement urbain qu'on y retrouve est plus favorable à l'usage de l'automobile qu'à celui du transport collectif. En cela, la Ville de Laval s'inscrit dans les tendances qui ont guidé le développement urbain des villes nord-américaines au cours des dernières décennies.



URBANIA, le village urbain | Groupe Immobilier Le Versant

6.1 Repenser un aménagement urbain plus favorable au transport durable

Les préoccupations environnementales, les problèmes liés à la congestion croissante du réseau routier, la recherche d'une plus grande qualité de vie et de véritables options de modes de déplacement urbain sont des facteurs qui ont alimenté la réflexion sur de nouveaux types d'aménagement urbain, plus propices au transport durable.

Mieux connu sous le vocable de « Transit Oriented Development » (TOD), le *développement urbain durable* se caractérise généralement par un aménagement de moyenne ou forte densité, une mixité des usages (résidentiel, bureau ou commercial) et une localisation à distance de marche d'un point d'accès important au transport collectif. Souvent, l'utilisation de l'automobile y est balisée. En concentrant le développement autour des points focaux du réseau de transport collectif, ce mode de développement maximise les retombées des investissements publics dans le système de transport et augmente le bassin potentiel d'utilisateurs.

L'expérience américaine démontre que le TOD offre un potentiel intéressant. Selon des études récentes²⁰ menées en Californie, le TOD offre plusieurs avantages. Tout d'abord, il permet de véritables choix en termes de mobilité : ceux qui ne veulent ou ne peuvent utiliser une voiture peuvent plus facilement se déplacer. On observe, dans les zones situées à proximité des infrastructures de transport en commun, un taux d'utilisation du transport collectif de 20 % à 40 % plus élevé que dans celles qui en sont éloignées.

Le TOD contribue également à réduire la pollution de l'air. Des études américaines démontrent que le recours plus fréquent à la marche et au transport en commun, tel qu'on l'observe dans les aménagements du type TOD, peut permettre une réduction des émissions de gaz à effets de serre variant entre 2,5 et 3,7 tonnes par ménage.



Les effets de l'aménagement urbain durable (TOD) se font sentir à moyen et long termes.

Un aménagement favorable au transport collectif peut augmenter le revenu discrétionnaire des ménages. Le logement et le transport sont respectivement la première et la deuxième source de dépenses des ménages. En réduisant la dépendance à l'automobile, le TOD peut permettre à une famille d'économiser plusieurs milliers de dollars chaque année.

Enfin, le TOD favorise un usage plus efficace de l'espace urbain. En prônant un usage du sol plus dense, le TOD permet de conserver et de mieux utiliser cette ressource rare.

Le TOD présente plusieurs avantages, mais il constitue, par sa nature même, une solution à moyen et long terme. Dans un territoire déjà urbanisé, il ne peut s'implanter que de façon graduelle, dans

²⁰ Ces études sur le TOD peuvent être consultées au : www.dot.ca.gov/hq/MassTrans/tod.htm

des secteurs non encore développés ou à l'occasion d'opérations de réaménagement ou de revitalisation d'espaces existants. À court terme, son effet sur l'utilisation du transport collectif demeure limité. À titre d'exemple, si 50 % du développement résidentiel de Laval prévu entre 2004 et 2013 se faisait selon les principes du TOD, la croissance du transport collectif attribuable à ce facteur ne serait que de l'ordre de 1,5 % pour l'ensemble de la décennie.

Cette nouvelle façon de voir le développement, porteuse à long terme, peut cependant poser des problèmes de mise en œuvre. Certains promoteurs immobiliers hésitent devant des projets de développement multifonctionnels, jugés plus risqués. Des résidents à proximité des zones de TOD peuvent s'y opposer, craignant que l'implantation de zones plus denses compromette la quiétude de leur quartier. Par ailleurs, les règlements de zonage régissant l'occupation du sol correspondent habituellement aux usages dominants de la zone. La planification d'un nouvel usage – comme de l'habitation multi-logements dans une zone d'habitation unifamiliale – doit donc prévoir les délais nécessaires au processus de consultation publique qui accompagne le changement de zonage.

Intervention 2 : S'assurer de la mise en place d'aménagements urbains favorables au transport durable

Sans être insurmontables, ces difficultés méritent qu'on s'y attarde. La STL et la Ville de Laval formeront un comité technique permanent pour soutenir le développement urbain durable. Les aménagements les plus favorables à la marche, au vélo et au transport collectif y seront étudiés, et ce, pour tous les sites offrant un potentiel. Les abords des futures stations de métro et des gares de trains de banlieue seront étudiés en priorité. Dans le cas des gares, les options seront examinées en collaboration avec l'AMT.

De plus, la STL entend être elle-même davantage proactive face au développement urbain de Laval. En effet, elle se propose d'intervenir plus tôt et plus vigoureusement dans les secteurs en développement, afin d'y offrir rapidement une solution de rechange à l'automobile avant que les habitudes de transport de nouveaux résidents se forment et se stabilisent.

7 La STL prend le virage durable : structurer un réseau mieux intégré et plus accessible

Ce chapitre expose les principaux projets que la STL mettra de l'avant durant les dix prochaines années afin de faire face à des tendances structurelles adverses et tirer profit au maximum de l'arrivée du métro à Laval.

La décennie qui vient sera caractérisée par le changement : le vieillissement de la population lavalloise s'accélère, affectant sa mobilité ; la motorisation se poursuit ; les exigences en matière de protection de l'environnement se font plus pressantes ; de nouveaux secteurs résidentiels, commerciaux et industriels apparaissent sur le territoire.

Dans le cadre de son plan stratégique décennal, la STL veut profiter des opportunités qui s'offrent à elle, dont la principale est sans conteste l'arrivée du métro en 2006, afin de faire face à ces tendances et consolider la position du transport en commun à Laval. Pour ce faire, elle s'appuie sur quatre axes stratégiques, soit :

- **Offrir des liaisons rapides et les plus directes possible à destination de Montréal** – en restructurant la partie de son réseau desservant le métro et les trains de banlieue.
- **Assurer une couverture complète et concurrentielle du territoire lavallois par transport durable** – en développant et diversifiant son offre de service pour les déplacements internes à Laval.
- **Répondre aux besoins spécifiques des différents segments de sa clientèle** – en améliorant la qualité, l'attrait et l'accessibilité de ses services.
- **Redresser sa situation financière** – en ayant accès à de nouvelles sources de financement et en augmentant sa productivité.

7.1 Restructurer le réseau à destination de Montréal

Le marché des déplacements à destination de Montréal, même s'il voit son importance relative décroître, reste un marché d'envergure et joue un rôle central dans les activités de la STL. La société de transport ne peut négliger ce marché sans mettre en péril la viabilité de l'ensemble de ses services. En effet, environ 60 % des déplacements réalisés en tout ou en partie par transport collectif par les Lavallois se dirigent vers l'île de Montréal.

L'arrivée du métro à Laval exigera un réaménagement majeur du réseau de la STL, qui prendra appui sur la redéfinition d'un réseau collecteur, redirigé vers les nouvelles stations. La qualité générale du transport en commun vers Montréal dépend de la qualité spécifique de chacun des maillons de la chaîne des déplacements. Les lignes d'autobus devront être optimisées afin de maximiser les gains de temps qu'offriront les nouvelles infrastructures.

La STL devra aussi prendre acte que les destinations montréalaises sont de plus en plus dispersées et diversifier ses liaisons au-delà des trois stations de métro lavalloises. La flexibilité des accès à Montréal par transport en commun devra pouvoir se rapprocher de celle qu'offre aujourd'hui l'automobile, afin de permettre à la STL de rester concurrentielle dans ce marché éclaté.



Faciliter les déplacements vers Montréal en orchestrant des déplacements multimodaux efficaces.

Par ailleurs, le déplacement en transport en commun des Lavallois vers Montréal n'est pas une responsabilité exclusive de la STL. En effet, les passagers de la STL se dirigeant vers Montréal utilisent presque toujours un autre mode de transport en commun pour compléter leur déplacement, principalement le métro, mais aussi le train. Plus encore, 25 % des Lavallois qui utilisent le transport en commun pour se rendre à Montréal n'ont pas recours aux services de la STL, se dirigeant directement au train ou au métro. Cette situation risque de s'amplifier dans le futur avec une plus grande accessibilité à des infrastructures lourdes, que ce soit la présence de trois stations de métro sur le territoire lavallois ou l'éventuelle expansion du réseau ferroviaire à Laval.

La STL veut jouer un rôle proactif dans les déplacements vers Montréal, en soutenant l'intégralité de la chaîne des déplacements effectués par les Lavallois. Pour ce faire, elle encouragera la mise en place de stationnements incitatifs près des gares et stations de métro ; elle soutiendra l'aménagement de liaisons pédestres et cyclistes sécuritaires vers ces infrastructures et encouragera la mise en place de stationnements sécuritaires pour les vélos. Bref, elle agira, sur son territoire, comme chef d'orchestre d'un transport durable de plus en plus intégré.

L'absence de liens directs avec les principales destinations montréalaises est un handicap concurrentiel important de la STL dans ce marché. L'aménagement de lieux de correspondance conçus en fonction des voyageurs permettra d'atténuer ce désavantage vis-à-vis de l'automobile. Ses interventions concernent d'abord l'aménagement de lieux d'échanges efficaces et confortables entre les autobus et les infrastructures de métro et de train : des rabattements d'autobus plus efficaces, des horaires mieux synchronisés et des aires d'attente plus confortables sont prévus. Parallèlement, la STL entend consolider les liens nord-sud, en émergence dans l'est et l'ouest de son territoire.

Les interventions suivantes soutiennent ce premier axe stratégique :

Intervention 3 : Organiser un réseau collecteur vers les stations de métro

Les contacts actuels du réseau d'autobus de la STL avec le métro se limitent à deux stations de métro : Henri-Bourassa (25 circuits) et Côte-Vertu (3 circuits). Les points de contacts seront multipliés avec l'arrivée du métro à Laval.



- **Description** : Cartier (18 à 20 circuits), Concorde (5 à 7 circuits) et Montmorency (10 à 12 circuits) ; certains des circuits de la STL donneront accès à plus d'une station de métro. Par ailleurs des contacts seront maintenus avec les stations montréalaises : Henri-Bourassa (2 à 4 circuits), Côte-Vertu (2 à 4 circuits).
- **Résultats attendus** : la restructuration du réseau d'autobus permettra un accès plus direct à cette infrastructure lourde qu'est le métro et un accès plus rapide aux grandes destinations montréalaises. Un gain de temps moyen de 4 à 5 minutes est prévu pour les déplacements effectués en autobus se dirigeant vers les stations lavalloises. Ce gain de temps s'ajoute à celui procuré par le prolongement de métro lui-même.
- **Coûts** : la réorganisation du réseau devrait entraîner des économies d'exploitation d'environ 2 millions de dollars par année²¹. Une partie de ces économies sera toutefois annulée par une réduction des revenus métropolitains et la régionalisation des coûts du métro.
- **Année d'implantation** : 2006
- **Intervenant** : STL

Intervention 4 : Assurer une desserte plus efficace des gares de trains de banlieue

Dans le cadre des projets de développement de l'AMT sur les lignes de Deux-Montagnes et Blainville et l'ajout d'une nouvelle desserte vers Mascouche, avec gare à Saint-Vincent-de-Paul, la STL proposera qu'une nouvelle gare soit implantée sur la ligne de Blainville à la hauteur du Boulevard Dagenais – en remplacement de l'actuelle gare Saint-Martin – puisque cette artère est appelée à devenir un axe est-ouest important dans la partie centre-nord de l'île.

- **Description** : Actuellement, 18 circuits de la STL donnent accès au réseau de trains de banlieue. La reconfiguration du réseau de la STL et les réaménagements ferroviaires prévus permettront de faire passer ce nombre à 25.

²¹ Tous les coûts des projets présentés dans ce rapport sont exprimés en dollars constants de 2003.



- **Résultats attendus** : un plus grand nombre de ménages se trouvera à moins 15 minutes par autobus d'une gare de trains ; actuellement, c'est le cas pour 15 % de la population lavallois ; la STL entend contribuer à faire passer ce pourcentage à plus de 35 %. De plus, cette mesure permettra une meilleure intégration des réseaux d'autobus et de trains ; mieux coordonnées, les correspondances avec le train faciliteront les déplacements intermodaux.
- **Coûts** : les coûts associés à une meilleure desserte des gares sont intégrés à ceux de l'intervention précédente.
- **Années d'implantation** : 2004-2008
- **Intervenants** : STL et AMT

Intervention 5 : Consolider les liens en émergence par l'ajout d'axes nord-sud directs avec Montréal

La STL développera des liaisons directes, à l'est et à l'ouest de son territoire, avec les destinations en émergence à Montréal. Le nombre de circuits sera ajusté au fur et à mesure du développement de ces nouveaux pôles.

- **Description** : à l'ouest, le parcours partira de Ste-Dorothée, il empruntera l'autoroute 13 et donnera accès à une nouvelle gare du train de banlieue Deux-Montagnes, située près de cette même autoroute. À l'est, le circuit aura son point d'attache à Duvernay, il utilisera le Pont Pie-IX et continuera sur ce boulevard jusqu'à la ligne 5, soit à la station de métro prévue dans le prolongement de la ligne 5, soit à l'actuelle station Saint-Michel. Un deuxième



circuit emprunterait le futur pont dans l'axe de l'autoroute 25 pour se rendre à Anjou, donnant accès à la station terminale du prolongement projeté de la ligne 5. Les autobus emprunteront des voies réservées, également accessibles au covoiturage, sur chacun de ces ponts.

- **Résultats attendus** : dans la perspective de l'émergence de nouveaux pôles d'emplois, offrir une diversification des accès directs à Montréal ; selon les trajets, les usagers gagneront de 10 à 20 minutes sur les temps parcours actuels.
- **Coûts** : la mise en place de ces circuits coûtera entre 500 000 \$ et 1 000 000 \$ par année pour chacune des liaisons.
- **Années d'implantation** : 2005 à 2013
- **Intervenants** : STL, AMT, MTQ, villes de Laval et de Montréal

7.2 Développer et diversifier l'offre de services pour les déplacements internes à Laval

Comme le soulignait la Ville de Laval dans sa proposition de révision de son schéma d'aménagement, déposée en mars 2002, la ville et la région se transforment :

« Aujourd'hui, la transformation de l'agglomération [métropolitaine] est surtout marquée par la recomposition des fonctions et des relations entre ses composantes ainsi que par l'extension du tissu urbanisé. Les banlieues se spécialisent et développent chacune leur profil fonctionnel et socio-économique. La ville-dortoir disparaît, avec la décentralisation des secteurs manufacturier et tertiaire et de l'activité commerciale, et avec le développement des services publics. Les liens d'échanges avec le centre diminuent en intensité. Parallèlement, la croissance démographique des banlieues repose moins qu'auparavant sur la population du centre. Les banlieues deviennent ainsi de plus en plus autonomes, aux plans économique et démographique. »²²

Plus multifonctionnelle et davantage autonome, Laval verra sa structure de déplacements se modifier. Les déplacements internes à Laval représentaient déjà, en 1998, 60 % des déplacements effectués par les Lavallois, très largement réalisés en automobile. Sous l'effet du développement économique de la ville et de la variété grandissante des activités commerciales et culturelles qu'on y retrouve, les déplacements internes se développeront rapidement dans les prochaines années. Cette croissance pose un défi important pour le transport en commun, nettement moins concurrentiel sur ce marché.

Selon l'enquête Origine-Destination 1998, environ 14 % des déplacements sortants de Laval sont effectués par transport en commun (STL, trains et métro). Ce pourcentage chute à 6 % pour les déplacements internes. Mesurée en part de marché, la performance du transport collectif est donc 2,3 fois plus faible pour les déplacements internes que pour les déplacements sortants de Laval. Ceci

²² MRC Laval, *Projet de schéma d'aménagement révisé*, p. 7

s'explique en bonne partie par la structure actuelle du réseau, nettement orientée vers l'extérieur de Laval, en particulier vers la station de métro Henri-Bourassa.

La faible performance du transport en commun dans le marché des déplacements internes s'explique également par la facilité et la rapidité des déplacements effectués en automobile sur le territoire lavallois, ainsi que par l'abondance des stationnements gratuits. Sur ce marché, l'automobile est et restera un concurrent particulièrement redoutable pour le transport collectif. Malgré l'ampleur des défis, il demeure essentiel pour la STL de répondre efficacement aux besoins des Lavallois qui veulent se déplacer dans leur municipalité ; c'est ainsi que la Société de transport peut le mieux contribuer à l'autonomie grandissante de la communauté lavalloise.

La principale amélioration à la desserte interne par autobus coïncidera avec l'arrivée du métro à Laval. Actuellement, le réseau est organisé autour d'un point focal situé hors territoire, à la station Henri-Bourassa. Avec des stations sur le territoire lavallois, l'exercice de reconfiguration permettra de rééquilibrer le réseau et d'atténuer grandement l'opposition structurelle entre les besoins de la desserte interne et ceux du rabattement aux infrastructures lourdes en lien avec Montréal.

Les interventions suivantes soutiennent ce deuxième axe stratégique :

Intervention 6 : Aménager un corridor est-ouest de transport rapide par autobus

En conjonction avec l'arrivée du métro et la restructuration du réseau d'autobus, la STL veut mettre en place un axe est-ouest de transport rapide par autobus. Ce projet permettra de donner un accès rapide et fiable au pôle central lavallois et aux infrastructures lourdes orientées vers Montréal. Il permettra d'organiser et de dynamiser toute la desserte du sud de Laval, soit le secteur le plus densément peuplé et le plus propice à l'usage du transport en commun. Avec le métro, il sera l'expression la plus tangible de l'avènement d'une nouvelle génération de transports collectifs à Laval. Une première étude de faisabilité de ce projet, menée conjointement avec l'AMT, sera complétée en 2004.



Un défi pour la STL : mieux desservir une ville de plus en plus multifonctionnelle et autonome.



- **Description** : dans l'axe des boulevards de la Concorde et Notre-Dame, le corridor reliera les quartiers Sainte-Dorothée et Saint-Vincent-De-Paul ; il offrira un accès direct à la station de métro Montmorency et à la station intermodale (métro-train) de la Concorde. Conçu comme un axe de transport rapide, il intégrera plusieurs des caractéristiques associées aux nombreux projets de BRT (*Bus Rapid Transit*) en cours en Amérique du Nord : voies réservées, aires d'attente confortables, mesures préférentielles aux feux de circulation, information à la clientèle en temps réel, etc.
- **Résultats attendus** : la mise en place de ce corridor de transport rapide par autobus permettra d'améliorer la mobilité interne et métropolitaine, notamment par une réduction des temps d'attente et de déplacement et par l'amélioration du confort.

Diminution des temps d'attente : la mise en place d'un service à forte fréquence (moins de cinq minutes en période de pointe), l'harmonisation des principales correspondances et l'information en temps réel sur l'arrivée des véhicules contribueront à diminuer l'attente ;

Réduction des temps de déplacement : l'aménagement d'une voie réservée en chaussée partagée ou en site propre, la mise en place de mesures préférentielles pour les autobus à l'approche de feux de circulation ainsi que la relocalisation et la réduction du nombre d'arrêts sont les facteurs qui permettront des gains de temps ;

Amélioration du confort : l'aménagement d'aires d'attente protégées et confortables et l'accès de plain-pied aux véhicules à partir des zones d'embarquement augmenteront le confort des passagers.

- **Coûts** : les coûts de cette infrastructure métropolitaine restent à être évalués.
- **Années d'implantation** : 2006-2008
- **Intervenants** : STL et AMT

Intervention 7 : Augmenter la couverture du territoire lavallois par transport collectif *

Actuellement, 88,1 % des ménages lavallois sont situés à une distance souhaitable de 500 mètres ou moins d'un arrêt d'autobus de la STL ; 1,4 % sont situés plus loin que la distance maximale acceptable d'un kilomètre. La restructuration du réseau contribuera à améliorer la couverture du réseau. Toutefois, pour les secteurs les moins denses de Laval – ou en voie de consolidation urbaine – la STL devra développer une série de mesures innovatrices pour être en mesure d'offrir un service de qualité, tout en demeurant dans des balises financières raisonnables.

À cet effet, un service de taxis collectifs sera systématiquement proposé de façon intérimaire dans les secteurs en développement ; il sera établi de façon permanente dans les secteurs où le développement, même stabilisé, ne permet pas de rentabiliser une desserte par autobus.

* Voir le plan *Distance du logis* en annexe.

- **Description** : l'augmentation de la couverture du territoire se fera surtout par taxi collectif. La STL prévoit qu'elle pourra assurer les dessertes intérimaires ou permanentes avec l'ajout de 5 circuits à son réseau d'appoint de taxis collectifs.
- **Résultats attendus** : l'amélioration progressive de la couverture du territoire lavallois pour atteindre, d'ici 2010, les objectifs suivants :

90 % des ménages sont situés à moins de 500 mètres d'un arrêt d'autobus ou de taxis ; moins de 0,1 % sont situés à un kilomètre ou plus ;
- **Coûts** : les coûts de cette mesure sont évalués à 250 000 \$ par année.
- **Années d'implantation** : 2004-2007
- **Intervenant** : STL

Intervention 8 : Offrir des correspondances garanties à des points d'échange confortablement aménagés

Environ 16 % des déplacements sur le réseau actuel nécessitent une correspondance entre deux autobus de la STL. La STL vise le développement de trajets directs, mais là où des correspondances sont inévitables, elle cherchera à minimiser le temps d'attente et améliorer le confort des zones de correspondance.

- **Description** : la reconfiguration du réseau permettra de réduire le nombre de correspondances ; les principaux points de correspondance seront réaménagés, en collaboration avec l'AMT ; les autres points de correspondance seront progressivement dotés d'abribus ; la gestion en temps réel et une meilleure coordination des circuits permettront de réduire le temps d'attente.
- **Résultats attendus** : la STL entend faire passer de 16 % à 14 % la proportion de déplacements qui nécessitent une correspondance. Le nombre d'abribus sera augmenté de telle façon que la majorité des correspondances se fassent à un arrêt doté d'un abri.
- **Coûts** : les coûts de cette mesure sont évalués à environ 350 000 \$ répartis sur cinq années.
- **Années d'implantation** : 2006-2011
- **Intervenants** : STL et AMT

Intervention 9 : Être davantage présent dans les nouveaux développements résidentiels

La STL entend être proactive dans les nouveaux secteurs résidentiels, afin de proposer dès le début du projet une option transport en commun et s'assurer que l'utilisation de l'automobile ne se développe pas de façon exclusive et difficilement modifiable, faute d'alternative réelle.

- **Description** : la STL mettra en place des navettes (autobus, minibus ou taxi) dès les premières phases de développement. Elle fera une promotion active du transport collectif, notamment en distribuant une trousse au nouvel arrivant, laquelle comprendra de l'information sur les services offerts et des titres de transport à l'essai.
- **Résultats attendus** : rendre disponibles et faire connaître rapidement les alternatives de transport afin d'inciter les résidents à utiliser le transport en commun.
- **Coûts** : les coûts de cette mesure sont évalués à environ 100 000 \$ par année.
- **Années d'implantation** : 2005-2013
- **Intervenant** : STL

Intervention 10 : Mettre en place le programme Allégo-Laval

Comme c'est le cas dans des dizaines de villes canadiennes, une trame urbaine hétérogène et une faible densité résidentielle rendent ardue la desserte adéquate de certains secteurs de Laval par les modes de transport collectifs habituels. Pour y pallier, la STL, la Chambre de commerce et d'industrie de Laval (CCIL) et l'AMT ont convenu de faire conjointement la promotion du covoiturage auprès des entreprises lavalloises et de leurs employés.

Le *Programme Allégo-Laval* fait appel à des nouvelles façons de faire qui réduisent les contraintes liées à l'utilisation de modes alternatifs – il comprend notamment un retour à domicile garanti en cas d'urgence – et procure des avantages commerciaux à ceux qui l'utilisent. Le programme veut aussi valoriser et encourager les habitudes de transport les moins nocives pour l'environnement par la sensibilisation, l'information et l'éducation ainsi que le recours au marketing socio-communautaire.

- **Description** : la STL mettra son centre de renseignements au service des personnes qui voudront s'informer sur les possibilités de covoiturage et s'inscrire dans une banque de données prévue à cet effet. La CCIL fera la promotion du transport durable dans les entreprises et développera un programme de rabais dans les commerces lavallois pour les utilisateurs du transport durable. Par ailleurs, une table de concertation sur le transport durable à Laval, formée de représentants de la STL, de l'AMT, du MTQ, de la Ville de Laval et des entreprises lavalloises, siègera pour faire le point sur le Programme Allégo-Laval et suggérer de nouvelles avenues.
- **Résultats attendus** : développement et mise en place, en collaboration avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Laval (CCIL) et l'AMT, d'un programme de covoiturage pour les employés des entreprises situées à Laval. L'usage de la marche et du vélo seront également favorisés.
- **Coûts** : les coûts de cette mesure sont évalués à environ 100 000 \$ par année pour la STL.
- **Année d'implantation** : 2004
- **Intervenants** : STL, CCIL et AMT

7.3 Améliorer la qualité des services offerts aux différents segments de marché

Au-delà des changements majeurs qui seront apportés à la structure du réseau d'autobus de la STL, la qualité des services livrés au quotidien reste un des principaux facteurs pouvant influencer la satisfaction des clients et la croissance de l'achalandage. À cet effet, la STL a mis sur pied un groupe de travail composé d'employés syndiqués et non-syndiqués dont l'objectif est d'améliorer la qualité du « service de base » offert à la clientèle. Ce comité anime l'opération « Défi Qualité », qui vise à faire une priorité de l'amélioration de la performance de la STL dans les cinq champs couverts par la *Garantie Qualité STL*²³, soit :



La STL entend continuer de relever le Défi Qualité.

- La ponctualité ;
- La courtoisie et la douceur de conduite ;
- La propreté intérieure des véhicules ;
- La précision et la justesse de l'information à la clientèle ;
- L'écoute et le règlement rapide des demandes de la clientèle ;

L'amélioration de ces différents éléments du service de base se poursuivra durant toute la période visée par ce plan, soit de 2004 à 2013. D'autres éléments pourront également s'ajouter à cette liste et ainsi compléter la *Garantie Qualité STL*.

Par ailleurs, la STL entend améliorer la qualité de son service en portant une attention particulière aux besoins spécifiques des différents segments de marché. Le marché scolaire, le marché des navetteurs à destination de Montréal, le marché des jeunes adultes et le marché des personnes âgées ou à mobilité réduite, feront l'objet d'attentions particulières dans les prochaines années.

Le marché des déplacements scolaires

La STL estime que le développement du marché des déplacements scolaires constitue une façon efficace d'initier les jeunes Lavallois à l'usage du transport en commun ; les écoliers desservis disposant de titres mensuels utilisables en tout temps sur le réseau lavallois.

Elle entend développer son réseau de transport scolaire intégré en partenariat avec les deux commissions scolaires du territoire. Une offre de service sur mesure et un ajustement fin du réseau régulier permettront d'assurer un transport sécuritaire et efficace, tout en préservant l'équilibre financier de la STL.

²³ La Garantie Qualité STL permet au client de demander le remboursement de son passage lorsque la STL ne répond pas adéquatement à certains critères de qualité dans cinq composantes de son service. Par exemple, lorsqu'un autobus est en retard de plus de sept minutes, le client peut exiger un remboursement.

Le marché des navetteurs

Le marché des navetteurs est particulièrement exigeant en ce qui concerne la rapidité et la fiabilité du service. Des efforts importants ont déjà été faits pour améliorer la ponctualité de nos véhicules ; la STL offre aujourd'hui un service de transport urbain par autobus parmi les plus fiables du Québec. Nous continuerons dans cette direction, tout en veillant à rendre le service plus rapide, notamment en collaborant avec la Ville afin d'implanter des mesures préférentielles aux principaux points de congestion sur le territoire lavallois.

Le marché des jeunes adultes

Le marché des jeunes adultes constitue un segment de notre clientèle particulièrement fragile ; cette tranche d'âge correspond en effet à une période de décrochage massif du transport en commun. Aux exigences de fiabilité des navetteurs, les jeunes adultes ajoutent le besoin d'une plus grande liberté. Cette dernière s'exprime tant dans la variété des destinations et que dans l'étendue des heures de déplacement.

Le marché des personnes âgées ou à mobilité réduite

Les personnes âgées ou à mobilité réduite occupent une place actuellement limitée dans le réseau régulier de la STL. Ce segment de population est cependant appelé à une forte croissance dans les prochaines années. La STL devra donc s'adapter aux besoins particuliers de ces clients.

Les interventions suivantes soutiennent ce troisième axe stratégique :

Intervention 11 : Améliorer et consolider la qualité des services offerts à la population

Depuis 2001, la STL garantit la qualité des services qu'elle offre à la population. Dans les prochaines années, la STL veut renforcer sa garantie de service, en l'étendant à de nouveaux aspects de la chaîne de service, en se donnant des normes de qualité plus sévères et en réduisant l'occurrence des situations non-conformes.

- **Description** : le comité Défi Qualité, mis en place en 2003, aidera la STL à définir la qualité de ses services en fonction de normes de qualité internationales. Actuellement, il existe une seule norme, française, applicable à la qualité des services de transport urbain par autobus. La STL pourrait chercher à obtenir une certification au Québec ou au Canada, si des normes semblables y étaient développées.
- **Résultats attendus** : amélioration de la qualité des services par la révision et la stabilisation des processus de livraison du service à la clientèle.
- **Coûts** : Sans ajout de ressources.
- **Année d'implantation** : adopter de nouvelles normes de service en 2005
- **Intervenant** : STL

Intervention 12 : Diffuser une information à la clientèle plus complète et plus précise

Pendant les prochaines années, une attention toute particulière sera apportée à la qualité de l'information à la clientèle. Nous viserons à ce que l'information sur nos services soit facilement disponible, qu'elle soit plus complète et encore plus juste.

L'information sur les horaires sera grandement enrichie par l'introduction d'un système de localisation des autobus en temps réel, ce qui permettra de diffuser une information dynamique, toujours exacte malgré les aléas de la circulation. La possibilité de connaître en tout temps la localisation de l'ensemble des véhicules permettra également aux superviseurs de la STL d'intervenir plus rapidement lors de perturbations sur le réseau. La fiabilité et la régularité du service en seront grandement augmentées. De façon indirecte, la qualité de l'information statique, diffusée entre autres sur les panonceaux Infobus et sur nos dépliants, offrira alors un portrait encore plus juste de la réalité.

Cette information statique sera elle aussi améliorée par un nouveau design des panonceaux Infobus et par l'ajout d'environ 1000 panonceaux supplémentaires. Notre objectif étant que 90 % des clients disposent d'une information dynamique ou statique sur les horaires à leur arrêt d'ici 2010.

En 2000, la STL fut la première société de transport du Québec à diffuser de l'information sur plusieurs réseaux de transport, de façon à accompagner le client sur l'ensemble de son déplacement. En 2004 et 2005, la STL s'associera à l'AMT pour développer encore davantage ses capacités d'information sur les autres réseaux de la région, notamment ceux de la STM et des trains de banlieue. Un nouveau calculateur de trajets sera implanté, tant au service des renseignements téléphoniques que sur Internet. Le système Chronobus pourra pour sa part donner des renseignements non seulement sur les heures de passage des autobus pour chacun des arrêts de la STL, mais aussi pour tous ceux de la STM; de plus, il permettra d'accéder aux horaires des trains de banlieue.

Le site Internet de la STL sera revu en 2004 afin d'en améliorer le design et la convivialité. Une version anglaise sera également mise à la disposition de nos clients anglophones.

Enfin, en 2004 et 2005, la STL participera à un projet pilote de l'AMT afin de développer un système qui permet d'avertir rapidement les clients, par courriel ou téléavertisseur, lorsque survient une panne ou un retard significatif sur le réseau.

- **Description** : équiper tous les véhicules d'un système de repérage en temps réel – à l'aide d'un GPS et d'une liaison radio– et d'un système de préemption des feux de circulation à certaines intersections. Ces systèmes permettent de planifier et d'offrir un service plus régulier, à moindres coûts. La coordination avec la Ville de Laval permet des déplacements plus efficaces sur le réseau routier pour un service plus rapide.

Développer des outils plus performants pour diffuser de l'information sur une base régionale, mieux collée à la réalité des déplacements. Augmenter le nombre de panonceaux Infobus sur notre réseau.

- **Résultats attendus** : grâce à la gestion des véhicules en temps réel, la fiabilité et la régularité du service sont améliorées; les clients se déplacent plus facilement car ils disposent d'une information plus exacte

sur les services offerts par la STL. Ils peuvent connaître de façon précise l'arrivée des prochains véhicules à leur arrêt et, le cas échéant, être avisés des perturbations.

Ils disposent également d'une information plus accessible et plus complète. Ils peuvent facilement trouver une réponse à toutes leurs questions sur nos services ou sur ceux des autres organismes de transport qu'ils peuvent emprunter.

- **Coûts** : 2 500 000 \$ en immobilisations et 150 000 \$ en frais annuels pour la localisation des véhicules. 100 000\$ en immobilisation pour l'ajout de panneaux Infobus. 10 000 \$ pour la révision du site Internet. Les coûts de diffusion de l'information régionale sont assumés par l'AMT.
- **Années d'implantation** : 2004-2013
- **Intervenants** : STL, AMT et Ville de Laval

Intervention 13 : Obtenir l'aide du gouvernement du Québec pour augmenter l'accessibilité au réseau régulier d'autobus pour les personnes en fauteuil roulant

En 2012, l'ensemble du parc des véhicules de la STL sera composé d'autobus à plancher surbaissé. Les personnes âgées ou à mobilité réduite profiteront de cette mesure. Par ailleurs, les stations de métro lavalloises seront accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant ; certaines stations clés du réseau montréalais devraient le devenir aussi au cours de la décennie. La STL étudie donc la possibilité de rendre son réseau d'autobus accessible aux personnes qui se déplacent en fauteuil roulant.

Toutefois, l'expérience récente de la Société de transport de Montréal a mis en évidence d'importants obstacles à l'accessibilité universelle du réseau d'autobus régulier lavallois. D'abord, la rampe d'accès pose de sérieux problèmes de fiabilité lorsqu'elle n'est pas utilisée de façon régulière. Aussi, l'aménagement actuel des arrêts de la STL, souvent situés sur des rues sans trottoirs, ne permet pas toujours l'utilisation d'une rampe pour fauteuil roulant. Les difficultés opérationnelles et le contexte lavallois particulier en regard de l'aménagement des arrêts d'autobus, auxquels s'ajoutent les rigueurs de l'hiver et la neige qui s'accumule en bordure des rues, sont autant d'obstacles qui limitent l'utilisation du réseau par les personnes en fauteuil roulant et conduiront obligatoirement à un achalandage très restreint.

L'accessibilité du réseau régulier d'autobus ne peut donc répondre à tous les besoins des personnes handicapées et encore moins en tous temps. Par conséquent, le faible achalandage prévisible ne permet pas d'amortir les coûts d'immobilisation et d'exploitation associés à l'accessibilité du réseau. La STL estime qu'un à cinq déplacements par jour pourraient être effectués sur son réseau par des personnes en fauteuil roulant. Les investissements requis pour accompagner l'accessibilité au transport en commun se traduisent en coûts par déplacement de dix à vingt fois supérieurs à ceux du transport adapté et en centaines de dollars chacun.

Manifestement, même si la STL adhère au principe de l'accessibilité universelle, elle ne peut pas, sans l'aide du gouvernement, implanter d'autres solutions que celles déjà mises de l'avant par son service de transport adapté.

- **Description** : avec l'aide financière du gouvernement du Québec et au fur et à mesure que le nombre d'autobus à plancher surbaissé augmentera, la STL pourra envisager de rendre ces derniers accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant.
- **Résultats attendus** : à court terme, évaluer les difficultés et les conditions de réalisation de l'accessibilité universelle en collaboration avec les partenaires concernés. À moyen terme, mettre en place les mesures retenues en fonction du financement disponible.
- **Coûts** : pour l'ensemble du réseau, les coûts en immobilisation pour le réaménagement intérieur des autobus à plancher surbaissé sont estimés à près de 1 500 000 ; de plus l'entretien des rampes, la vérification des arrêts et les changements au mode d'assignation des autobus sur les différents circuits généreront des coûts annuels récurrents de 300 000 \$.

Ces coûts ne comprennent pas l'aménagement ou le réaménagement de trottoirs accessibles qui relève de l'autorité municipale, ni les dépenses supplémentaires pour le déneigement des zones d'arrêts. Ces coûts pourraient s'élever à plusieurs millions de dollars.

- **Années d'implantation** : dépend d'une aide à recevoir du gouvernement
- **Intervenants** : Gouvernement du Québec, STL et Ville de Laval

Intervention 14 : Maintenir un réseau adapté efficace et capable de répondre à l'augmentation de la demande

Quelles que soient les solutions retenues, l'accessibilité du réseau d'autobus ne réduira pas significativement l'utilisation du transport adapté. Avec le vieillissement de la population, le nombre de personnes admissibles à ce mode de transport augmentera. La STL estime que le nombre de déplacements effectués par transport adapté pourrait doubler durant la période couverte par ce plan. L'achalandage en 2013 s'établirait alors à près de 570 000 déplacements annuels. Cette projection comprend les effets probables du projet métropolitain d'intégration des services avec les autres organismes de transport adapté de la région.

Le système de transport adapté de Laval compte déjà parmi les plus efficaces du Québec ; le défi des prochaines années consistera d'abord à assurer le financement requis pour continuer de répondre à la demande.

- **Description** : le mode actuel d'organisation du transport adapté, offert en sous-traitance, assure de maintenir le coût d'exploitation par heure de service le plus bas possible. En 2005, l'utilisation d'un nouveau progiciel de gestion du transport adapté permettra de rehausser la productivité – mesurée cette fois-ci en déplacements par heure de service – en assurant plus efficacement la planification et la répartition des voyages. Ce progiciel, acheté conjointement avec le réseau de transport de Longueuil, procurera également un service de meilleure qualité aux usagers du transport adapté, puisqu'il permettra :
 - une confirmation immédiate plus rigoureuse des déplacements ;
 - un temps d'attente réduit au téléphone ;

- une plus grande disponibilité du service de réservation (sur 24 heures) ;
- une ponctualité accrue à l'arrivée des véhicules de transport adapté.
- **Résultats attendus** : maintien d'une offre de service de qualité, malgré les pressions exercées par le vieillissement de la population. Le principal défi restera cependant la croissance des coûts associés à l'augmentation du volume de déplacements.
- **Coûts** : le coût du progiciel de gestion est évalué à environ 1,2 millions \$ pour la STL, avant subventions. Les coûts de livraison du service devraient suivre l'évolution de la demande, c'est-à-dire pratiquement doubler, en dollars constants, durant la période 2004-2013.
- **Années d'implantation** : 2004 pour l'implantation du progiciel.
- **Intervenant** : STL

Intervention 15 : Développer des circuits communautaires pour mieux répondre aux besoins des personnes âgées

La STL entend développer des circuits communautaires qui feront la liaison entre des résidences de personnes âgées et des centres commerciaux, communautaires et culturels de Laval durant les périodes hors pointe. Ces circuits communautaires remplaceront les navettes mises en place par la STL, mais peu connues du grand public.

- **Description** : mise en place de circuits communautaires qui feront la navette, entre les principaux points d'origine et de destination des personnes âgées ; les montées et les descentes entre deux arrêts seront autorisées en tout temps, permettant de réduire la distance de marche des personnes âgées ; sous certaines conditions, de courtes déviations aux parcours de base seront permises. Le service sera assuré à l'aide d'autobus à plancher bas et possiblement de minibus, si les conditions d'exploitation permettent l'utilisation économique de ce type de véhicule. Ces circuits seront aussi accessibles à l'ensemble de la population.
- **Résultats attendus** : des services mieux adaptés aux besoins des personnes âgées : trajets directs entre les lieux de résidence et les principaux points d'intérêts.
- **Coûts** : Un montant d'environ 100 000 \$ par année doit être prévu pour chaque circuit.
- **Années d'implantation** : 2006-2008

Intervention 16 : Améliorer le service de fin de soirée

La STL a commencé à prolonger son service en fin de soirée et durant la nuit pour mieux répondre aux besoins spécifiques des jeunes adultes lavallois. Déjà 10 circuits de la STL assurent un service jusqu'à la fermeture du métro et souvent plus tard. Ces circuits donnent accès au réseau de lignes de nuit de la STM.

Lorsque le métro sera implanté à Laval, la plupart de nos circuits ne traverseront plus les ponts pour se rendre sur l'île de Montréal. De nouveaux circuits de nuit, se rendant directement sur le territoire de Montréal, devront donc être implantés pour maintenir ce lien après l'heure de fermeture du métro.

- **Description** : à partir de 2006, prolonger une grande partie des circuits jusqu'à la fin de la période de service des stations de métro à Laval et, après la fermeture quotidienne de ces stations, donner un accès au réseau de nuit de la STM.
- **Résultats attendus** : répondre aux besoins des jeunes adultes et les inciter à demeurer des clients de la STL à une période où ils effectuent des choix modaux déterminants.
- **Coûts** : environ 200 000 \$ par année.
- **Années d'implantation** : 2006-2007
- **Intervenant** : STL

Intervention 17 : Faire la promotion des services des transports collectifs

Pour être utilisés, les services de la STL doivent être connus et projeter une image positive. La qualité et l'attrait factuel des services doivent être complétés par une promotion active.

- **Description** : en plus de faire elle-même la promotion de ses services, la STL continuera de s'associer aux autres organismes de transport de la région pour réaliser des campagnes régionales. Elle poursuivra son association avec des organismes lavallois pour faire la promotion du transport durable. Une première entente a été convenue avec la Chambre de commerce et d'industrie de Laval pour rejoindre les employeurs et les employés ; une deuxième entente, avec la Commission scolaire de Laval, vise à rejoindre les familles et les jeunes de Laval.
- **Résultats attendus** : une meilleure connaissance des services disponibles et une image plus positive du transport collectif dans la population lavalloise.
- **Coûts** : 100 000 \$ par année.
- **Années d'implantation** : 2004-2013
- **Intervenants** : STL, Chambre de commerce et d'industrie de Laval, Commission scolaire de Laval, autres organismes de transport de la région et diverses institutions lavalloises.

²⁴ *Bilan et perspectives financières du transport en commun 1991 – 2010*, Rapport conjoint de l'AMT – STCUM – STRSM – STL – CIT/OMIT, septembre 2001

7.4 Améliorer la situation financière de la STL

En septembre 2001, un comité présidé par l'AMT et composé de représentants du RTL, de la STL, de la STM, de l'association des CIT et du MTQ a complété l'analyse de la situation actuelle et future en matière de financement du transport en commun dans la région montréalaise. Au terme de nombreuses études, le comité a publié un rapport²⁴ qui dresse d'abord un bilan de l'achalandage, des revenus et dépenses d'exploitation, ainsi que des contributions gouvernementales et des investissements pour la période 1991-2000. Il présente ensuite les perspectives financières du transport en commun pour la période 2001-2010.

Selon les conclusions de ce rapport, si le cadre financier actuel n'est pas modifié, les contributions municipales atteindront 615,7 millions en 2010, soit une hausse de près de 70 % par rapport aux contributions de 2001. Chaque municipalité devra supporter un déficit résiduel accru ou – si elle souhaite réduire ce dernier – opter pour des coupures de services ou des hausses de tarifs. Face à ces perspectives, le rapport sonne l'alarme :



Une perspective alarmante pour le financement du transport collectif à Laval.

« Les municipalités de la région ne pourront, à elles seules, fournir d'efforts additionnels pour combler cet écart, même si depuis 2 ans, elles réinvestissent dans le transport en commun. Il est donc important d'identifier des sources de financement additionnelles, et des pistes d'économies dans les pratiques de gestion, permettant un financement suffisant, durable, et équitable autant sur le plan local que métropolitain, qui prennent en compte le fardeau global des impôts et taxes et la capacité de payer des contribuables, et des bénéficiaires indirects que sont les automobilistes. »

Ces perspectives, alarmantes pour le transport en commun dans la région montréalaise, sont encore plus dramatiques à Laval. Selon les projections, si le cadre financier actuel est maintenu et qu'aucune coupure de service n'est effectuée, la contribution municipale lavalloise atteindrait 68,4 millions en 2010, ce qui porterait sa contribution relative à 66 % du budget de la STL. Or, avec une contribution municipale qui atteint presque 60 % en 2003, la STL bénéficie déjà d'un soutien financier municipal plus important que n'importe quel autre organisme de transport québécois.

Le développement du transport collectif à Laval et la réalisation d'une grande partie des interventions prévues à ce plan ne pourront se concrétiser sans des modifications substantielles du cadre financier du transport en commun, notamment l'ajout de nouvelles ressources financières.

La STL ne dispose pas des moyens suffisants pour modifier, seule et de façon significative, sa situation financière. L'ampleur du territoire à desservir, le type d'urbanisation et la dépendance face aux politiques tarifaires métropolitaines sont des éléments par trop contraignants.

Même s'ils ne peuvent, à eux seuls, remplacer la révision du cadre financier, la STL entend continuer à mettre de l'avant tous les moyens possibles et efficaces qui lui permettront de livrer un service de qualité à moindre coût. L'écart grandissant entre ses ressources financières et les besoins de la population lavalloise l'oblige à faire preuve d'ingéniosité et d'audace.

Les interventions suivantes soutiennent ce quatrième axe stratégique :

Intervention 18 : Planter un nouveau système de vente et perception

La STL s'est jointe à la Société de transport de Montréal, à l'Agence métropolitaine de transport, au Réseau de transport de Longueuil, au Réseau de transport de la Capitale et au Conseil intermunicipal de transport de Sorel-Varennes pour renouveler les équipements de vente et de perception de ces organismes de transport. Ce système, déployé en 2005, permettra un meilleur contrôle de la fraude et une plus grande souplesse tarifaire.

Le projet profitera aux clients, aux employés et aux organismes participants puisqu'il vise, entre autres, à faciliter et à simplifier le processus d'achat et d'utilisation des titres, à offrir une plus grande variété de titres mieux adaptés aux besoins de la clientèle, à assurer l'intégration tarifaire régionale ainsi qu'à réduire le manque à gagner résultant de la fraude. De plus, le système central de gestion de l'information – partagé entre les réseaux participants – favorisera une mise en commun des façons de faire, ce qui génèrera des économies pour chacun des partenaires.

Les bénéficiaires se feront sentir dès l'implantation en ce qui concerne le contrôle de la fraude. Toutefois, les différents partenaires de ce vaste projet ont convenu de reporter la mise en place de nouveaux produits tarifaires après une période d'adaptation du public aux nouveaux équipements et modes de paiement. Il ne devrait donc pas y avoir de modification importante des structures tarifaires avant 2007. Par la suite, la STL conviendra d'une stratégie tarifaire d'ensemble avec ses partenaires régionaux.

- **Description** : implantation d'un système commun, intégré, convivial et compatible. La carte à puce, utilisée dans tous les réseaux participants, aura une apparence commune et intégrera la carte d'identité ; elle pourra ainsi supporter les abonnements y compris les titres à tarif réduit. La STL, introduira également une carte magnétique qui servira, entre autres, de support à la correspondance. Le paiement en espèces sera toujours possible.

Les activités de vente et de perception seront quant à elles automatisées et opérées par chacun des partenaires. Des distributrices de titres, ou des unités de rechargement de cartes, seront disponibles dans les stations de métro, dans les gares de trains de banlieue desservies par l'AMT et dans les agences autorisées sur le territoire de Laval.

- **Résultats attendus** : réduire la fraude en exigeant que tous les clients disposent d'une preuve de paiement et améliorer les recettes en implantant des stratégies tarifaires plus performantes.
- **Années d'implantation** : ce projet se réalisera en trois étapes. La première mènera à la production et à l'évaluation des prototypes en 2004. La deuxième permettra de tester le système en l'implantant dans

quelques autobus, stations de métro et gares de trains de banlieue au printemps 2005, en prévision de son déploiement à partir de l'automne 2005.

- **Coûts** : les coûts d'acquisition et d'implantation sont de 8 000 000 \$ pour la STL. Des contrats de plus de 130 millions \$ ont été octroyés jusqu'ici par l'ensemble des partenaires de ce vaste projet.
- **Intervenants** : STL et les autres partenaires du projet.

Intervention 19 : Développer une stratégie tarifaire d'ensemble pour la région métropolitaine

De façon générale les hausses de tarifs ont un effet négatif sur l'achalandage. Dans la mesure où la société québécoise poursuit des objectifs environnementaux, de contrôle du trafic automobile et d'accessibilité sociale aux lieux d'étude et d'emploi, les hausses de tarifs constituent habituellement une solution peu constructive aux problèmes financiers des organismes de transport. Toutefois, dans un contexte financier difficile, des hausses tarifaires peuvent quand même être envisagées, puisqu'elles restent malgré tout préférables – même du point de vue de l'achalandage – à une dégradation des services. Elles ne peuvent donc pas être écartées d'emblée des stratégies permettant d'équilibrer les besoins et les ressources disponibles.

Cependant, pour la STL le recours isolé aux hausses tarifaires locales n'est plus vraiment efficace. Dans la situation actuelle, trop hausser certains tarifs locaux a pour conséquence de diminuer les revenus de l'entreprise. En effet, lorsque la STL augmente de façon significative le coût de sa carte mensuelle locale, un certain nombre d'usagers qui achetaient ce titre décident d'utiliser un titre métropolitain²⁵ ; les revenus perçus par la STL sont alors en baisse. Il a quelques années, la STL a même réduit légèrement le coût de sa carte locale afin d'augmenter ses revenus !

Près de 80 % de titres mensuels à tarif ordinaire utilisés sur le réseau lavallois sont assujettis à la tarification métropolitaine. La capacité réelle de la STL d'utiliser la tarification locale afin d'augmenter ses revenus est donc très faible. Cette marge de manœuvre est d'autant plus réduite que le réseau voisin, la STM, exige des tarifs plus bas que ceux de la STL. En effet, un grand nombre de clients de la STL utilisent également la STM et rappellent à la Société de transport de Laval que ses tarifs sont déjà plus élevés qu'à Montréal. Cette proximité de Montréal s'est d'ailleurs manifestée lorsque la STM a réduit le coût de sa carte mensuelle de 50 % pour sa clientèle étudiante de 19 à 25 ans. Plusieurs étudiants lavallois ont alors réclamé le même privilège auprès de la STL.

Cette difficulté d'utiliser la tarification pour augmenter les revenus ne signifie pas pour autant que la situation actuelle soit optimale. Il est en effet fort possible que le transport en commun puisse prospérer, tout en faisant en sorte que les revenus provenant des usagers soient plus importants qu'actuellement. Ceci exigerait toutefois une planification intégrée de l'ensemble des tarifs, tant locaux

²⁵ Cette situation survient dans un marché spécifique mais suffisamment important pour miner la rentabilité des hausses tarifaires locales : celui des usagers qui se déplacent régulièrement à Laval avec une carte mensuelle locale, mais qui se rendent à Montréal quelques fois par mois en achetant des tickets STM. Dès que le coût de la carte locale dépasse un certain niveau, le prix combiné d'une carte STL et de tickets STM dépasse celui de la TRAM. On assiste alors à un glissement vers le titre métropolitain, pour lequel la STL reçoit nettement moins que le coût de sa carte locale.

que métropolitains. Les nouveaux équipements de vente et perception rendront cette planification tarifaire techniquement possible. Une telle intégration exigerait cependant des changements importants dans les responsabilités actuelles des organisations.

L'arrivée du métro à Laval en 2006 est un autre élément qui milite en faveur d'une intégration plus poussée des tarifications locales et régionales. En effet, avec l'ouverture des stations lavalloises, trois structures tarifaires différentes pourront s'appliquer pour des déplacements internes effectués à Laval : celle de la STL pour les déplacements faits uniquement en autobus, celle de la STM pour les déplacements réalisés seulement en métro et celle de l'AMT pour les déplacements qui empruntent les deux modes.

Si l'ensemble des tarifs était établi à l'échelle métropolitaine, la perte d'autonomie des organismes de transport locaux devrait alors être remplacée par, d'une part, l'assurance de retirer des revenus équitables des recettes tarifaires globales et, d'autre part, par une possibilité réelle pour chacune des municipalités de la région d'influencer la structure tarifaire globale.

- **Description** : étudier, en partenariat avec l'ensemble des organismes de transport concernés, la possibilité de mettre en place une politique tarifaire pleinement intégrée. Les stratégies tarifaires actuelles, mais aussi les modalités de partage des recettes, doivent être remises en question.
- **Résultats attendus** : améliorer le rendement des recettes actuelles, tout en assurant une plus grande équité entre les clients et entre les organismes de transport.
- **Année d'implantation** : 2007 à 2010, soit après l'implantation et le rodage des nouveaux équipements de vente et perception.
- **Intervenants** : STL, AMT et autres organismes de transport de la région.

Intervention 20 : Réduire les coûts de desserte des secteurs moins denses de Laval par le recours à des minibus

Le territoire desservi par la STL pose des défis particuliers en termes de livraison de service, autant par son étendue que par la densité variable de la population. C'est pourquoi la STL doit s'assurer d'utiliser les modes de transport les mieux adaptés à ces défis, tout en maximisant l'usage des ressources financières qui lui sont allouées.

Actuellement, la STL dispose d'un parc de 218 autobus conventionnels pouvant déplacer chacun de 60 à 70 personnes en même temps. Le territoire est également desservi par deux lignes de train de banlieue, un mode lourd qui peut déplacer plus 1000 personnes simultanément. L'arrivée du métro en 2006 permettra à Laval d'offrir à sa population un autre mode de transport collectif de très grande capacité.

À l'autre extrémité du spectre de la capacité des modes de transport urbain, Laval dispose actuellement de très peu de possibilités. La STL est en mesure d'offrir, par entente avec la COOP de Taxi de Laval, des dessertes par taxi collectif (voitures conventionnelles ou wagonnettes d'un maximum de sept places) dans

certaines secteurs de très faible densité. Le recours à ces taxis collectifs permet d'offrir du service, là où le recours à l'autobus conventionnel ne serait pas justifiable d'un point de vue économique. Ces petits véhicules ont atteint cependant rapidement leur limite de capacité, dans la plupart des quartiers de Laval. En effet, au-delà d'un certain niveau de fréquentation, leur utilisation devient plus coûteuse que celle d'un autobus.

Un certain nombre de secteurs de Laval pourraient tirer profit de la mise en place de services offerts par des véhicules de capacité intermédiaire, soit des minibus d'une vingtaine de places assises. Si ce mode de transport n'est pas offert sur le réseau de la STL, c'est parce que l'expérience démontre que l'exploitation et l'entretien en régie des minibus ramène leur coût d'exploitation au même niveau que celui d'un autobus conventionnel. Or, pour être justifiée, l'utilisation de véhicules avec une capacité aussi réduite doit permettre des économies significatives, si on souhaite maintenir des coûts par déplacement acceptables. Des modifications à l'organisation du travail et aux conventions collectives en vigueur seraient donc requises pour permettre d'offrir des services par minibus à un coût raisonnable.

- **Description** : offrir des services par minibus dans certains quartiers à faible densité de Laval, si le coût d'exploitation de ces véhicules peut le justifier.
- **Résultats attendus** : desserte plus complète de Laval par transport en commun, à coût raisonnable.
- **Année d'implantation** : dès que le coût d'exploitation des minibus le permet.
- **Intervenants** : STL

Intervention 21 : Contribuer à la mise en place d'un nouveau cadre financier du transport en commun

Depuis quelques années, analyses et textes émanant du milieu ont foisonné pour faire état des problèmes d'équité et du manque chronique de ressources des organismes de transport. Les réformes successives du gouvernement du Québec ont contribué, dans une grande mesure, à cette situation. En effet, le retrait des subventions à l'exploitation (en 1992), la création de l'AMT (en 1996), la réforme Trudel (en 1998) et la réduction des subventions aux achats d'autobus ont eu pour effet de transférer graduellement le fardeau financier du transport collectif aux municipalités et sociétés de transport, les privant ainsi des ressources nécessaires pour maintenir leur place dans le marché de déplacements.

Jusqu'à ce jour, le soutien de la Ville de Laval, combiné aux efforts de la STL pour améliorer sa productivité, a permis de maintenir un service de transport collectif de base. Toutefois, l'actuel cadre financier ne permet plus de couvrir les besoins futurs pour préserver le patrimoine, améliorer les services existants et en développer de nouveaux. En fait, la situation financière projetée met en péril le maintien des services déjà offerts à la population.

- **Description** : Avec ses partenaires, la STL propose les actions suivantes au niveau des sources métropolitaines de financement, lesquelles touchent autant les bénéficiaires usagers que non-usagers des transports collectifs :

- la clientèle : faire évoluer la structure tarifaire de manière à favoriser l'achalandage et à mieux refléter les bénéfices reçus en fonction des services utilisés ;
 - les automobilistes : ajuster les droits et taxes actuels et/ou introduire de nouvelles mesures pertinentes ;
 - les entreprises : favoriser leur soutien au transport collectif par leur adhésion à divers programmes-employeurs et par leur contribution financière ;
 - les municipalités : réorganiser les règles de contribution afin que toutes participent équitablement au financement des services de transport métropolitains ;
 - les gouvernements : promouvoir concrètement le transport collectif en majorant leur engagement financier et en introduisant des mesures fiscales favorables au transport collectif.
- **Résultats attendus** : obtenir des sources de financement suffisantes et durables. Établir un mode de partage équitable des charges régionales.
 - **Année d'implantation** : 2004
 - **Intervenants** : STL et les autres organismes de transport de la région de Montréal

Au cœur de la vie économique et communautaire

La prochaine décennie sera décisive. Les pressions du vieillissement, annoncées depuis longtemps, deviendront une réalité au cours de cette période. Les services aux personnes à mobilité réduite vont devoir se développer à une vitesse accélérée. La volonté collective de protéger l'environnement se fait plus sensible et s'exprime de plus en plus fortement. Nos comportements individualistes en matière de transport vont devoir se modifier, d'autant que les réseaux routiers seront de plus en plus congestionnés, les coûts énormes de nouvelles infrastructures de transport appelant de nouvelles approches.

Bref, tout milite pour un virage en faveur du transport durable, pris au bon moment. Le transport collectif, compris dans son sens le plus large, peut être une alternative sérieuse à l'automobile. Pour cela, la STL doit être vigilante, bien branchée sur sa clientèle, à l'écoute des besoins de la collectivité, capable d'innover et de réagir rapidement. C'est l'engagement qui porte cette proposition de plan stratégique. Pour la STL, la confection du plan stratégique, est l'occasion de réitérer sa mission et ses valeurs :

« En partenariat avec ses employés, concevoir, organiser et offrir des services de transport en commun efficaces et concurrentiels et exercer un leadership en matière de développement d'un « transport durable », dans le respect des attentes de la clientèle et de la communauté. »

« Pour réaliser sa mission, la STL s'appuie sur les valeurs suivantes : l'orientation-clients, le respect mutuel, l'intégrité, l'écoute et le travail en équipe. »

En établissant les priorités des dix prochaines années, nous devons nous assurer que nous avons les moyens de nos attentes et de nos projets. Pour que ce plan ne prenne pas le chemin des tablettes, il faut nous assurer qu'un financement approprié soutiendra nos efforts.

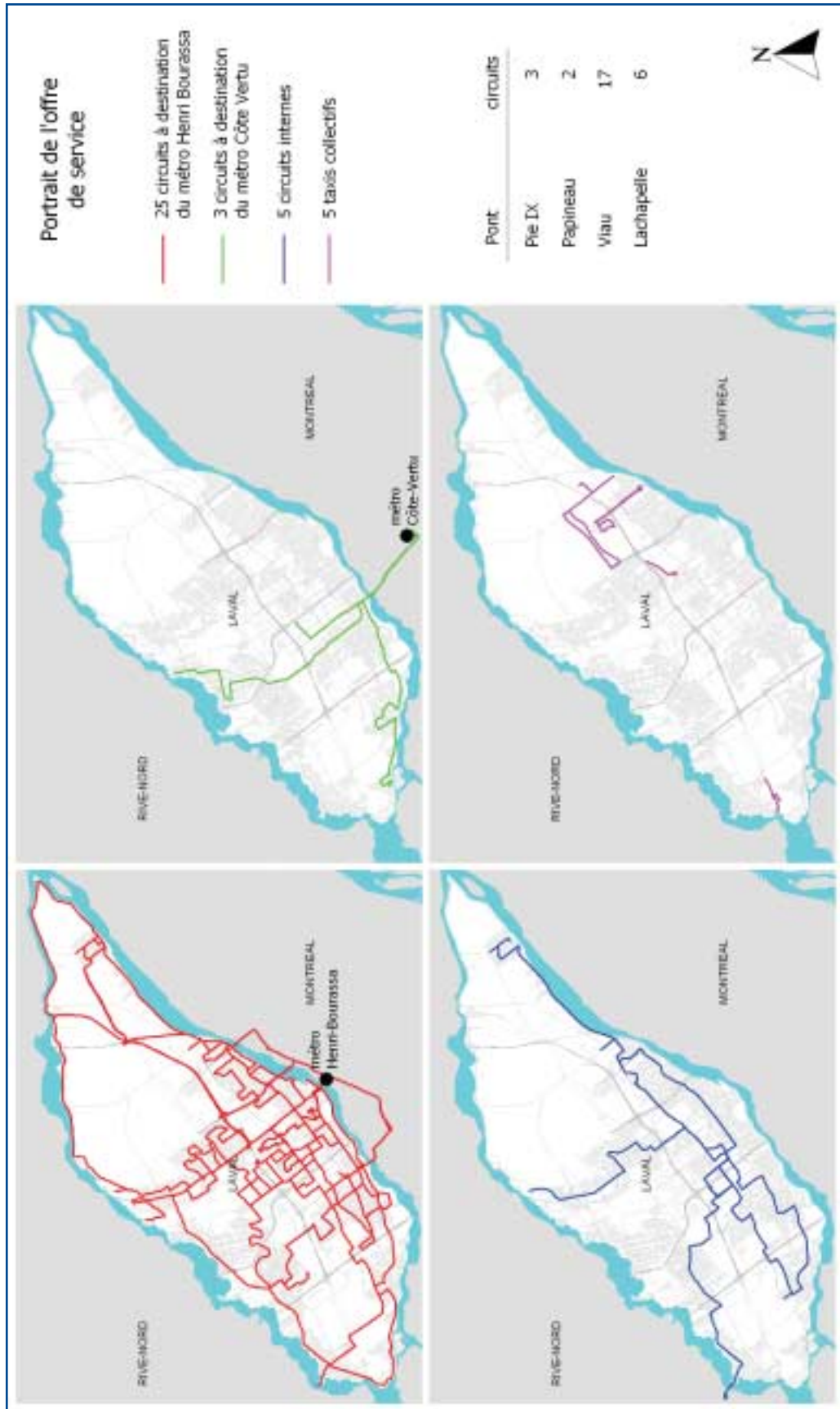
La Ville de Laval fait déjà largement sa part pour soutenir le transport collectif. En contribuant à plus de 55 % au financement de la STL, Laval se place ainsi au premier rang des villes du Québec, quant au soutien apporté au transport en commun. Les clients de la STL, bénéficiaires immédiats du transport collectif, contribuent au tiers du financement. Pour des raisons d'équité et d'efficacité, cette contribution ne peut pas être beaucoup plus élevée.

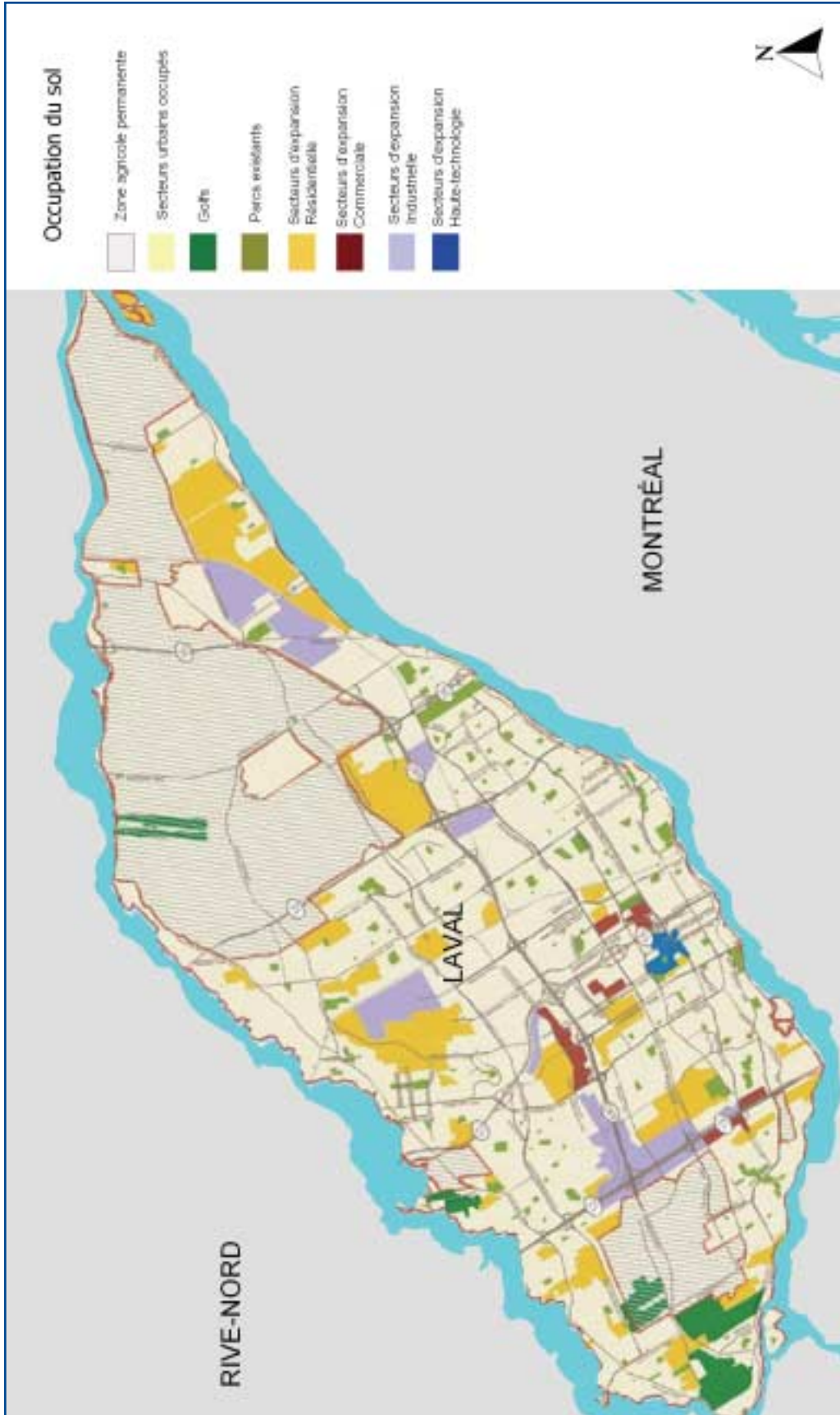
Il faudra donc trouver de nouvelles sources de financement. Un financement stable, qui permet des interventions au moment où elles sont requises. Le gouvernement du Québec, responsable au premier chef des questions d'équité, est certainement interpellé. Ceux et celles qui profitent d'un

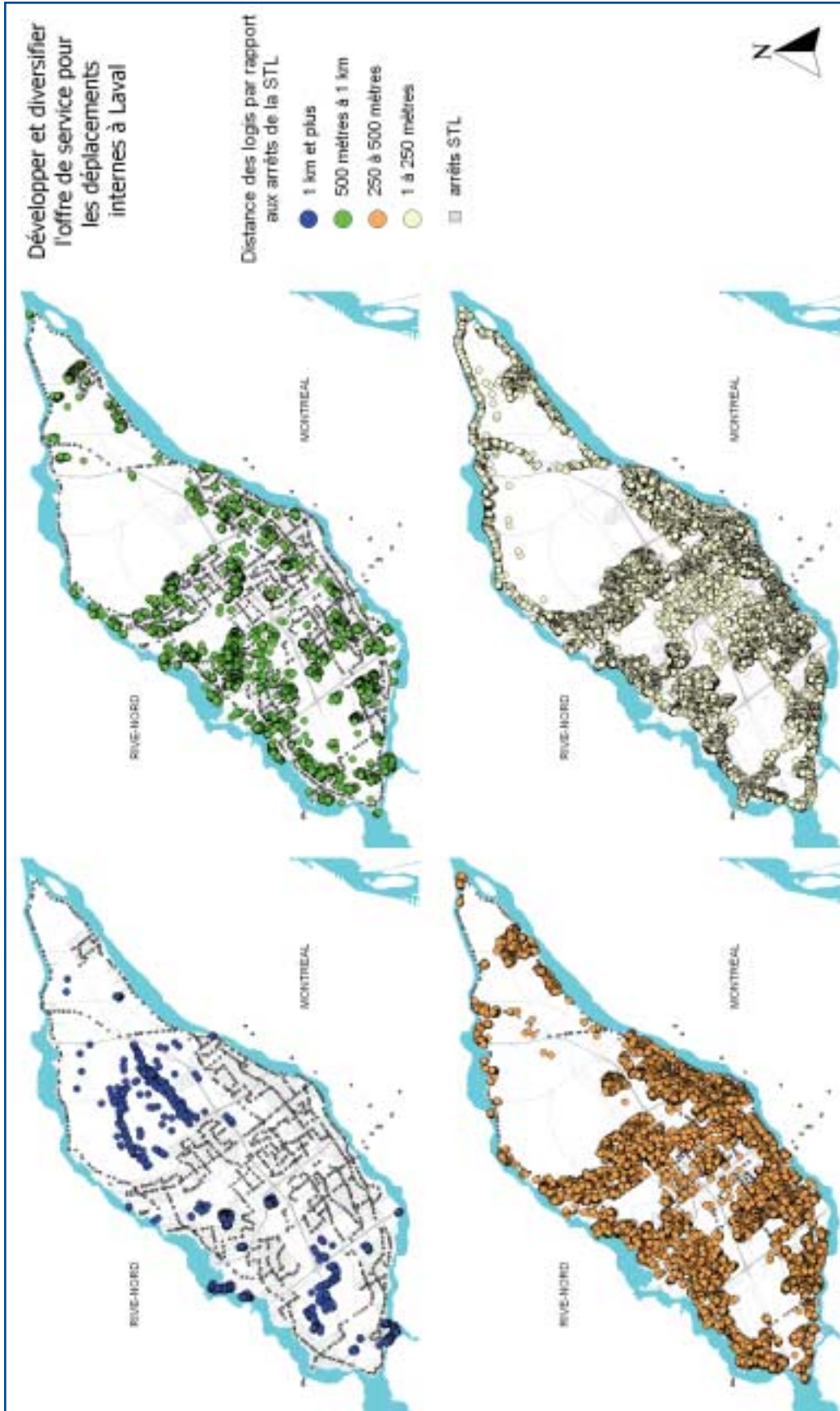
réseau de transport présent et dynamique le sont également : qu'il s'agisse des utilisateurs du réseau routier ou des entreprises et des institutions dont la réussite dépend d'une main-d'œuvre mobile.

Où que nous soyons dans la communauté, quoi que nous y fassions, notre responsabilité envers le développement durable de notre région est engagée. Les propositions contenues dans ce document veulent y contribuer. Ensemble, nous pouvons faire en sorte que la prochaine décennie soit celle de la mise en place d'une nouvelle génération de transports collectifs à Laval.











Société de transport de Laval

2250, avenue Francis-Hughes

Laval (Québec)

H7S 2C3

www.stl.laval.qc.ca

450.662.5400

