



Chambre de commerce
du Montréal métropolitain
Board of Trade of Metropolitan Montreal

LE TRANSPORT EN COMMUN

Au cœur du développement économique de Montréal



Table des matières

P.3	Mot du président et chef de la direction
P.4	Sommaire
P.6	1. Introduction
	1.1. Métropoles et développement économique
	1.2. L'apport du transport dans le développement des métropoles
	1.3. Le transport en commun, au cœur des enjeux urbains
P.10	2. Le transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal
	2.1. Portrait socioéconomique de la région métropolitaine de Montréal
	2.2. Les déplacements dans la région métropolitaine de Montréal
P.18	3. Les activités économiques générées par le transport en commun
	3.1. L'envergure économique des activités de transport en commun
	3.2. La comparaison des impacts économiques des dépenses en transport
P.25	4. Les bénéfices économiques du transport en commun
	4.1. Réduction des coûts de transport et effets sur le revenu des ménages
	4.2. Facilité des déplacements, productivité et activité économique
	4.3. Diminution de la congestion routière
	4.4. Impact du transport en commun sur le développement immobilier et la valeur foncière
P.36	5. Transport en commun, environnement et qualité de vie
	5.1. Transport en commun et environnement
	5.2. Transport en commun et santé
	5.3. Transport en commun et sécurité
P.41	6. Conclusion: les pistes de réflexion à aborder
	6.1. Le financement
	6.2. La gouvernance
	6.3. Les systèmes de transport en commun à privilégier
	6.4. Conclusion
P.46	7. Annexes

Mot du président et chef de la direction



Michel Leblanc
Président et chef de la direction
Chambre de commerce du Montréal métropolitain

Chaque jour, on compte plus de huit millions de déplacements dans la région métropolitaine de Montréal! Ce chiffre, déjà énorme, est appelé à continuer de croître au fil de la croissance économique et démographique de la métropole.

Une telle frénésie n'est pas négative. Elle témoigne d'une ville dynamique, qui se développe et qui s'enrichit. Cependant, elle s'accompagne inévitablement d'effets secondaires désagréables, qui deviennent contreproductifs et qui, si rien n'est fait, menacent notre qualité de vie et l'équilibre de notre société.

Le premier effet négatif, celui dont on parle de plus en plus, est une congestion accrue, paralysante et débilante. Trop de Montréalais, de Lavallois, de Longueuillois, de résidents des couronnes nord et sud perdent des millions d'heures lorsqu'ils se rendent au travail, certes, mais aussi pour aller étudier, se divertir ou encore pour rejoindre leur famille après une longue journée de travail. Et, pris dans ce trafic, des milliers de camions tentent de rejoindre les entreprises et les commerces pour les approvisionner ou prendre en charge leur production.

Bref, ce gaspillage de temps rend notre société moins productive et se traduit inévitablement par une perte économique considérable.

Une des solutions réside évidemment dans le maintien et le développement d'infrastructures routières efficaces et en bon état. Cela permet sans aucun doute d'améliorer le réseau et la gestion des déplacements, mais demeure largement insuffisant. Aucune métropole sur la planète ne peut espérer résoudre le défi que posent des millions de déplacements quotidiens en ne développant que son système de transport routier.

La vraie solution passe par un déploiement éclairé et systématique du dispositif de transport en commun et par une augmentation de la part modale du transport en commun.

Le transport en commun diminue à la fois la congestion routière, les temps de déplacement des travailleurs et des marchandises, les accidents de la route et la pollution. Il contribue à notre prospérité et à notre qualité de vie en agissant sur une multitude de facteurs : retombées économiques, fluidité, valorisation foncière, sécurité et santé publique. Ce ne sont donc pas seulement les usagers qui bénéficient des investissements en transport en commun, mais bien l'ensemble de la société.

Aux yeux de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, le transport en commun est une assise vitale à notre prospérité. L'étude que nous dévoilons aujourd'hui est plus qu'une mise à jour de notre étude précédente sur le sujet, parue en 2004. Elle établit les bases d'un argumentaire solide en faveur d'investissements massifs dans le réseau de transport.

Elle quantifie, chiffres à l'appui, tous les impacts positifs, directs et indirects, liés aux investissements en transport en commun. Elle s'attarde évidemment sur les conséquences positives du transport en commun sur l'environnement. Elle attire tout autant l'attention sur les bénéfices de nature économique qu'il génère. Enfin, elle propose des axes de réflexion qu'il faudra considérer rapidement pour maximiser ces bénéfices tout en tenant compte des moyens limités dont nous disposons collectivement.

Pour la Chambre, il était essentiel de mettre en lumière ces précieux apports. Le rôle du transport en commun sera assurément appelé à grandir au cours des années à venir. À nous de nous assurer que les décisions qui seront prises reconnaissent à la fois l'importance de déployer un réseau routier et un système de transport en commun à la hauteur des ambitions que nous avons pour notre métropole.

SOMMAIRE

1. Introduction

Les villes sont un terreau fertile tant pour la croissance de la population mondiale que pour son développement économique. Année après année, la richesse est de plus en plus concentrée dans les villes, particulièrement dans les métropoles.

Le transport des personnes et des marchandises occupe une position stratégique; il est au cœur du foisonnement et du développement des métropoles. Le transport en commun y contribue d'une manière particulièrement stratégique. Aujourd'hui, ses avantages sont d'ailleurs mieux perçus et promus par les citoyens, les gouvernements et les entreprises. C'est là une tendance lourde: de plus en plus, les décideurs intègrent le transport en commun au cœur de la planification et du développement des villes.

2. Le transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal

Malgré les défis que posent l'étalement et la dispersion de la population et des emplois dans la région métropolitaine de Montréal, le transport en commun a gagné des parts de marché au cours des dernières années.

Les zones périphériques de la région métropolitaine connaissent depuis plusieurs années la croissance démographique la plus forte. Les emplois, bien qu'en développement dans ces secteurs, demeurent fortement concentrés au cœur de l'île de Montréal. Cela a pour conséquence un besoin accru de mobilité des travailleurs et une augmentation des déplacements à Montréal.

Il y a environ 8 millions de déplacements par jour dans la région métropolitaine, dont 2 millions pendant l'heure de pointe du matin. La part modale du transport en commun est en hausse: elle atteint 19% sur l'ensemble de la journée et 23% lors de la période du matin, en augmentation de 3 points depuis 2003.

3. Les activités économiques générées par le transport en commun

Les dépenses de fonctionnement et d'immobilisation des organismes de transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal génèrent des retombées économiques se chiffrant à plusieurs centaines de millions de dollars par année.

En 2009, ils ont dépensé 1,8 milliard\$. Ces dépenses ont généré une valeur ajoutée dans l'économie québécoise de 1,1 milliard\$ et soutenu 14 110 emplois-années. L'impact sur les recettes des gouvernements provincial et fédéral était évalué à 217,1 millions\$ et 85,9 millions\$ respectivement.

Le transport en commun génère aussi un impact sur l'économie québécoise près de trois fois supérieur à celui du transport privé par automobile, lequel contribue à la dégradation de la balance commerciale du Québec.

IMPACTS ÉCONOMIQUES DES ACTIVITÉS DE TRANSPORT EN COMMUN DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Création de valeur ajoutée liée aux dépenses	1,1 milliard\$
Emplois directs et indirects	14 110 années-personnes
Recettes du gouvernement provincial	217,1 millions\$
Recettes du gouvernement fédéral	85,9 millions\$

4. Les bénéfices économiques du transport en commun

Le développement de moyens de transport efficaces génère des externalités économiques positives, lesquelles contribuent significativement à la création de richesse et à la productivité. Les bénéfices du transport en commun sont nombreux: gain de pouvoir d'achat pour les ménages, facilité de déplacement, réduction des coûts de congestion et augmentation de la valeur foncière des immeubles environnants.

Le transport représente l'un des plus importants postes de dépenses des ménages. Or, le transport en commun est près de trois fois moins coûteux que le transport privé par automobile. Il permet aux ménages montréalais de consacrer quelque 800 millions\$ de

5. Transport en commun, environnement et qualité de vie

plus à leurs autres dépenses personnelles, dont les impacts économiques sont de 20 % supérieurs à ceux des dépenses en transport privé par automobile.

Accroître la part modale du transport en commun de 3 % (cette augmentation correspond à la hausse enregistrée entre 2003 et 2008) permettrait des économies de 75,7 millions \$ dans les dépenses en transport des ménages et de 56,1 millions \$ sur les coûts de stationnement des ménages dans les quartiers centraux de Montréal.

Le transport en commun contribue aussi à l'activité économique en facilitant les déplacements des individus. Le coût global de la congestion dans la région métropolitaine de Montréal est estimé à 1,4 milliard \$, soit 1 % du PIB. Un accroissement de la part modale de 3 % du transport en commun sur les déplacements permettrait de réduire ces coûts de 63,8 millions \$ annuellement.

Aussi, le transport en commun a un impact positif tant sur le développement urbain que sur la valeur foncière des bâtiments résidentiels et commerciaux situés à proximité. L'étude des cas d'une station de métro (Longueuil) et d'une gare de train de banlieue (Mascouche) témoigne de cette réalité.

Le développement d'une société dépend de sa capacité à proposer un cadre de vie agréable et sécuritaire à ses citoyens. Le transport en commun génère de nombreux bénéfices liés à l'environnement, à la sécurité et à la qualité de vie. Ils se chiffrent à plusieurs millions de dollars par année pour une métropole comme Montréal.

Le transport en commun est une solution durable permettant de concilier les besoins de déplacement, la limitation de la pollution atmosphérique et de ses impacts sur la santé publique ainsi que l'amélioration du bilan routier.

Les émissions polluantes sont beaucoup moins importantes en transport en commun qu'en transport automobile. Le transport en commun utilise aussi au moins six fois moins d'espace sur la route que le transport automobile. Enfin, le transport en commun génère 10 fois moins de coûts d'accidents que le transport automobile.

EFFETS D'UNE HAUSSE DE 3 % DE LA PART MODALE DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Économies supplémentaires pour les ménages montréalais	75,7 millions \$
Diminution des coûts de stationnement pour les ménages montréalais	56,1 millions \$
Diminution du nombre de places nécessaires au stationnement	17 949
Diminution des coûts de congestion	63,8 millions \$
Diminution des coûts d'accidents	18,1 millions \$
Diminution des coûts de pollution atmosphérique	6,4 millions \$

6. Les pistes de réflexion à aborder

La pleine contribution du transport en commun au développement économique dépend de trois facteurs essentiels :

- 1- La volonté collective de lui assurer un financement suffisant;
- 2- La capacité à mettre en place une gouvernance efficace;
- 3- L'implantation de systèmes modernes, performants et attractifs.

Ces réflexions façonneront son développement futur et renforceront les bénéfices qui y sont rattachés. Une prémisses reste toutefois indispensable à leur mise en œuvre : placer le transport en commun au cœur des priorités du développement de la métropole.

INTRODUCTION

Les métropoles sont le moteur de l'économie mondiale.
Leur compétitivité dépend notamment de leur capacité à développer
un réseau de transport en commun performant et attractif.

L'accroissement de la richesse et du dynamisme économique de Montréal devrait s'accompagner d'une augmentation des déplacements.

– 1.1

MÉTROPOLES ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Le monde a connu une croissance démographique exponentielle au cours des cent dernières années. La population mondiale, aujourd'hui de 6,8 milliards d'habitants, a été multipliée par quatre depuis 1910. Cette croissance s'est traduite par une urbanisation de plus en plus marquée de la population et les projections indiquent que cette tendance continuera à se renforcer partout dans le monde¹.

La croissance annuelle de la population urbaine mondiale est estimée à 70 millions d'habitants, provenant en majorité des pays émergents. Le cap de la moitié de la population mondiale habitant dans les villes est aujourd'hui dépassé et les deux tiers devraient y vivre en 2025. Il y avait, en 2005, 400 villes d'un million d'habitants et plus dans le monde, contre 179 en 1975.

Les villes sont également le moteur de l'activité économique mondiale². La richesse et une proportion grandissante de la création de nouvelle richesse sont concentrées dans les villes, particulièrement dans les métropoles. Ces dernières contribuent plus que proportionnellement au PIB de leur pays.

– 1.2

L'APPORT DU TRANSPORT DANS LE DÉVELOPPEMENT DES MÉTROPOLES

Les infrastructures jouent un rôle stratégique central pour assurer l'efficacité et le développement économique des métropoles, particulièrement en matière de transport.

Le transport des personnes et des marchandises est au cœur du fonctionnement d'une métropole. En déterminant la quantité et la vitesse auxquelles les personnes et les marchandises sont transportées vers les lieux de production et de consommation, il agit comme un accélérateur de l'activité économique. Améliorer l'efficacité des déplacements équivaut à stimuler autant la production que la consommation. Les transports sont au centre d'un cercle vertueux, nourri par un accroissement de la demande et de la compétitivité.

Il y a d'ailleurs une relation importante entre le nombre de déplacements quotidiens et le revenu par habitant : les sociétés riches sont aussi celles présentant la mobilité la plus forte³. On peut présumer qu'il en est de même pour les métropoles. En ce sens, l'accroissement de la richesse et du dynamisme économique de Montréal devrait s'accompagner d'une augmentation du nombre de déplacements. De plus, dans un univers où la productivité des entreprises repose de plus en plus sur une gestion serrée de leurs marchandises et s'appuie sur des processus d'approvisionnement « juste à temps », la fluidité des déplacements sur route est névralgique.

Le transport en commun, parmi l'ensemble des modes de déplacement offerts, contribue d'une manière particulièrement structurante à cette dynamique. Le transport en commun génère de nombreux bénéfices économiques : il contribue à réduire le coût unitaire des déplacements de ses utilisateurs et, en réduisant la congestion de la circulation automobile, il réduit les heures non productives. Il a aussi un

¹ Les figures 1 et 2 en annexe (p. 47) illustrent l'évolution du taux d'urbanisation et de la population mondiale.

² Une comparaison des PIB de quelques grandes villes du monde et de celui de certains pays illustre l'importance des économies des grandes métropoles (voir le tableau 1 en annexe, p. 48).

³ Voir la figure 3, en annexe (p. 48).

Partout dans le monde, nous assistons à l'émergence de villes nouvelles, pensées en fonction de la proximité et organisées autour du transport en commun.

impact évident sur la qualité de vie des citoyens habitant les villes.

Détaillé plus loin, l'ensemble de la contribution économique du transport en commun se chiffre en centaines de millions de dollars par année pour Montréal. Ces avantages du transport en commun sont mieux perçus aujourd'hui par les citoyens, les gouvernements et les entreprises. Ses atouts – économies de coût, amélioration du cadre de vie, accessibilité – sont tous des ingrédients déterminants pour le développement économique durable d'une métropole.

– 1.3

LE TRANSPORT EN COMMUN, AU CŒUR DES ENJEUX URBAINS

Les nouvelles tendances en développement urbain durable préconisent la réduction des dépenses énergétiques et de la pollution, de même qu'une amélioration du bien-être et de l'expérience de vie des citoyens. Ces objectifs poussent les décideurs à promouvoir des déplacements collectifs plutôt qu'individuels et une urbanisation plus compacte qu'étalée. C'est là le cœur des enjeux de développement urbain d'aujourd'hui : la recherche d'une ville plus agréable, plus dynamique et plus verte. Partout dans le monde, nous assistons à l'émergence de villes nouvelles, pensées en fonction de la proximité et organisées autour du transport en commun.

Si le citoyen est le premier bénéficiaire des systèmes de transport en commun et de l'amélioration de la qualité de vie résultant d'une diminution de la congestion, les entreprises ne sont pas en reste. Elles se montrent aussi très sensibles aux avantages d'un système efficace. Outre l'importance déjà mentionnée pour leurs approvisionnements, elles sont de plus en plus conscientes de l'impact du transport en commun sur l'attractivité des villes auprès de la main-d'œuvre qualifiée, qu'elle soit d'origine locale ou étrangère.

Ce phénomène est déjà très visible depuis quelques années. Les municipalités y trouvent d'ailleurs un intérêt économique et financier indéniable. La densification des espaces parcourus par le transport en commun favorise clairement le développement et déclenche une hausse de la valeur foncière des terrains et des immeubles⁴.

Dans un tel contexte, les exercices de planification urbaine tendent à mélanger les fonctions résidentielles et commerciales, avec le souci de maximiser l'efficacité des transports en commun et d'inciter la population à les utiliser. Cette idée n'est pas nouvelle; les exemples se multiplient, en Amérique du Nord comme ailleurs dans le monde. À Montréal, l'aménagement urbain axé sur le transport en commun fait partie des préoccupations des décideurs depuis quelques années. Bien entendu, l'évolution graduelle d'un modèle presque entièrement axé sur l'utilisation de l'automobile individuelle vers les transports en commun pose d'importants défis de transition.

Dans un tel contexte, il apparaît très pertinent de réaffirmer pour la région métropolitaine de Montréal la contribution économique du transport en commun et de ses activités – et de mettre en exergue les nombreux bénéfices générés.

⁴ L'exemple des « Brewery Blocks » de Portland (Oregon, États-Unis) est présenté en annexe (p. 49).

*À Montréal,
l'aménagement urbain
axé sur le transport
en commun fait partie
des préoccupations
des décideurs depuis
quelques années.*

Les prochains chapitres seront consacrés :

- › AU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL;
- › AUX ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES QUI Y SONT GÉNÉRÉES PAR LE TRANSPORT EN COMMUN;
- › AUX BÉNÉFICES ÉCONOMIQUES DU TRANSPORT EN COMMUN;
- › AUX IMPACTS DU TRANSPORT EN COMMUN SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA QUALITÉ DU CADRE DE VIE;
- › AUX PISTES DE RÉFLEXION À ABORDER POUR LA MAXIMISATION DES RETOMBÉES POSITIVES DU TRANSPORT EN COMMUN.

LE TRANSPORT EN COMMUN DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Malgré les défis que posent l'étalement et la dispersion de la population et des emplois dans la région métropolitaine de Montréal, le transport en commun a gagné des parts de marché au cours des dernières années.

- › Les zones périphériques de la région métropolitaine de Montréal connaissent la croissance démographique la plus forte.
- › Les emplois, bien qu'en croissance dans ces secteurs, demeurent fortement concentrés au cœur de l'île de Montréal, avec pour conséquence un besoin accru de mobilité des travailleurs et une augmentation des déplacements.
- › On compte environ 8 millions de déplacements par jour dans la région métropolitaine de Montréal, dont 2 millions pendant l'heure de pointe du matin; une hausse de 3 % depuis 2003.
- › La part modale du transport en commun est en hausse. Elle atteint 19% sur l'ensemble de la journée et 23% lors de la période du matin, en augmentation de 3 points depuis 2003.

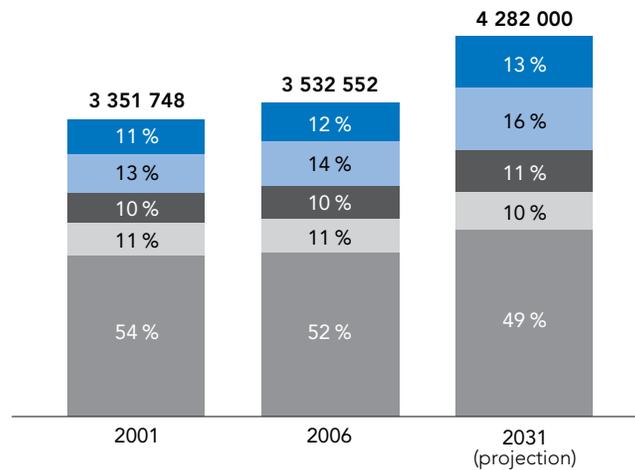
- 2.1

PORTRAIT SOCIOÉCONOMIQUE DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

La région métropolitaine de Montréal occupe une place prépondérante dans l'économie québécoise et canadienne. En 2009, avec un produit intérieur brut (PIB) de 120,5 milliards \$, elle représentait 49% de l'activité économique québécoise et 9% de l'activité économique canadienne.

La région métropolitaine de Montréal comptait, en 2006, 3,5 millions d'habitants et 1,5 million de ménages, soit 46% de la population québécoise. L'île de Montréal accueillait toujours en 2006 la majorité de la population (52%) et des ménages (56%) de la région métropolitaine. Son poids démographique est néanmoins en recul par rapport à 2001 (54%). La croissance démographique de l'île de Montréal est inférieure à celles des autres secteurs. Au cours de la période 2001-2006, la population et le nombre de ménages de la couronne nord, de la couronne sud et de Laval ont connu les croissances les plus importantes. Selon les projections de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), cette tendance devrait se poursuivre d'ici à 2031.

FIGURE 4 / POPULATION DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL



	VARIATION	
	2001 - 2006	2006 - 2031 (projection)
TOTAL	5,2 %	19,9 %
■ Couronne sud	11,3 %	31,7 %
■ Couronne nord	11,1 %	33,2 %
■ Laval	7,5 %	28,6 %
■ Longueuil	3,7 %	11,4 %
■ Montréal	2,3 %	12,1 %

Source : Recensement 2006, Statistique Canada; ISQ, Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2006-2056, édition 2009.

[...] les travailleurs ont des besoins de mobilité accrus et les déplacements, surtout de la périphérie vers le centre, augmentent.

Les projections démographiques indiquent que la région métropolitaine enregistrera une croissance de sa population d'ici 2031 dans tous les groupes d'âge, à l'exception des 25-29 ans. Le vieillissement de la population se fera ressentir dans la métropole, même s'il sera moins marqué que dans le reste du Québec. Les conséquences pour le transport en commun se feront ressentir à deux égards. D'abord, l'augmentation de la population devrait entraîner une hausse de l'achalandage, en termes absolus. Cela dit, la part modale du transport en commun pourrait aussi reculer sous l'effet du vieillissement de la population, les personnes plus âgées utilisant traditionnellement moins les transports en commun. Ce deuxième élément présuppose que les nouvelles cohortes plus âgées reproduisent les comportements de leur prédécesseur et qu'on ne parviendra pas à ajuster l'offre de transport en commun pour mieux refléter les besoins des personnes plus âgées.

La région métropolitaine de Montréal regroupe plus de 1,7 million d'emplois, soit 46 % de tous les emplois québécois. C'est une proportion en phase avec son importance démographique et économique. La répartition territoriale de ces emplois témoigne de la force d'attraction économique du cœur de la métropole. L'île de Montréal compte les deux tiers des emplois et la ville de Montréal, plus de la moitié (56 %). En revanche, une partie de plus en plus importante de la population vit en périphérie du centre. Cela amène d'importants défis : les travailleurs ont des besoins de mobilité accrus et les déplacements, surtout de la périphérie vers le centre, augmentent. Évidemment, ceci génère des pressions de plus en plus fortes aux heures de pointe.

TABLEAU 2 / RÉPARTITION DES EMPLOIS DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL¹

	NOMBRE	% DU TOTAL
ÎLE DE MONTRÉAL	1 145 595	65,7 %
VILLE DE MONTRÉAL	985 455	56,5 %
LAVAL	137 190	7,9 %
LONGUEUIL – AGGLOMÉRATION	158 675	9,1 %
COURONNE NORD	185 950	10,7 %
COURONNE SUD	116 230	6,7 %
TOTAL RÉGION MÉTROPOLITAINE	1 743 640	46,3 % (DU TOTAL QC)
TOTAL QUÉBEC	3 765 400	

Source : Recensement 2006, Statistique Canada.

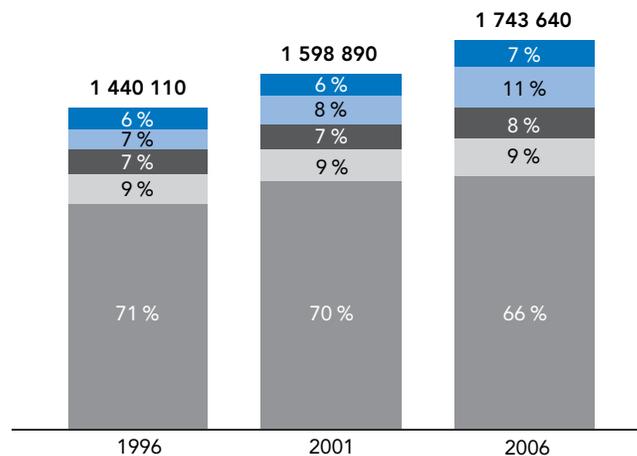
¹ La répartition plus détaillée des emplois est présentée dans le tableau 2B, en annexe (p.50).

[...] les emplois se déplacent davantage vers les zones de concentration de population.

Si l'emploi est encore fortement concentré sur l'île de Montréal, l'augmentation de la population dans les zones périphériques s'est également accompagnée d'une progression du nombre d'emplois dans ces mêmes zones. Ainsi, entre 1996 et 2001, l'emploi a davantage augmenté dans la couronne sud (+19%), la couronne nord (+20%) et Laval (+14%), alors que cette progression n'était que de 8% à Longueuil et de 9% à Montréal. Entre 2001 et 2006, l'augmentation des emplois a été encore plus remarquable dans la couronne nord (+49%), alors qu'elle est demeurée soutenue dans la couronne sud (+15%), à Laval (+16%) et à Longueuil (+15%), et qu'elle a été très modeste sur l'île de Montréal (+3%).

Progressivement, des emplois se créent – ou migrent – dans les zones en forte croissance démographique. Cette tendance, combinée à la raréfaction de certaines compétences, génère une nouvelle dynamique : les emplois se déplacent davantage vers les zones de concentration de population. Par le passé, c'était plutôt les employés qui se déplaçaient vers les zones de concentration d'emplois. Cela posera, à terme, des défis majeurs d'adaptation de notre réseau de transport.

FIGURE 5 / EMPLOIS DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL



	VARIATION	
	1996 – 2001	2001 – 2006
TOTAL	11 %	9 %
■ Couronne sud	19 %	15 %
■ Couronne nord	20 %	49 %
■ Laval	14 %	16 %
■ Longueuil	8 %	12 %
■ Montréal	9 %	3 %

Source : Recensement 2006, Statistique Canada.

– 2.2

LES DÉPLACEMENTS DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

² Les enquêtes Origine-Destination (O-D) représentent la principale source d'information sur les habitudes de déplacement des personnes. Elles sont réalisées dans la région métropolitaine de Montréal depuis 1970, environ tous les cinq ans. La plus récente enquête O-D a été réalisée en 2008. Les résultats ont été dévoilés à l'hiver 2010.

³ Comparaison établie pour des territoires comparables (« Faits saillants », Enquête Origine-Destination, 2008).

La dernière enquête Origine-Destination² (2008) révèle que le nombre de déplacements quotidiens dans la région a atteint 8,1 millions. Deux millions de déplacements sont enregistrés le matin, lors de l'heure de pointe, principalement pour aller travailler (49 % des déplacements) et pour étudier (32 %). Les déplacements pendant cette période ont augmenté de 3 % entre 2003 et 2008 et de 9 % entre 1998 et 2008.³

TABLEAU 3 / DÉPLACEMENTS PAR MOTIF DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

MOTIFS DE DÉPLACEMENT	PAR JOUR (24 HEURES)		POINTE DU MATIN	
	NOMBRE DE DÉPLACEMENTS	PROPORTION	NOMBRE DE DÉPLACEMENTS	PROPORTION
TRAVAIL	1 579 575	20%	996 886	49%
ÉTUDES	828 525	10%	645 218	32%
MAGASINAGE	612 234	8%	23 747	1%
LOISIRS	549 254	7%	35 534	2%
AUTRES	914 618	11%	272 464	13%
RETOUR À DOMICILE	3 617 573	45%	71 782	4%
TOTAL	8 098 686		2 046 231	

TABLEAU 4 / DÉPLACEMENTS PAR MODE DE TRANSPORT DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL

MODES DE TRANSPORT	PAR JOUR (24 H)		POINTE DU MATIN	
MOTORIZÉS				
AUTOMOBILES	(76%)	5 357 252	(69%)	1 263 619
TRANSPORT EN COMMUN	(19%)	1 375 641	(23%)	414 874
AUTRES MOTORIZÉS	(5%)	338 630	(8%)	146 163
TOTAL MOTORIZÉS	(87%)	7 071 522	(89%)	1 824 655
NON MOTORIZÉS (À PIED OU À VÉLO)	(13%)	1 027 164	(11%)	221 575
TOTAL		8 098 686		2 046 231

Source : Enquête Origine-Destination, 2008.

[...] on constate un léger recul du transport automobile entre 2003 et 2008.

Source (page précédente): Enquête Origine-Destination, 2008. Des 2 millions de déplacements recensés pour la période de pointe du matin, 87 % utilisent un mode de transport motorisé (individuel ou collectif). La part modale du transport en commun, soit la proportion du transport en commun parmi les modes motorisés, était de 19 % sur l'ensemble de la journée et de 23 % lors de la période de pointe du matin. La part modale du transport en commun en période de pointe du matin est naturellement plus élevée considérant les motifs principaux de déplacement (travail, études), la congestion du réseau routier et l'offre de service plus élevée à cette période de la journée.

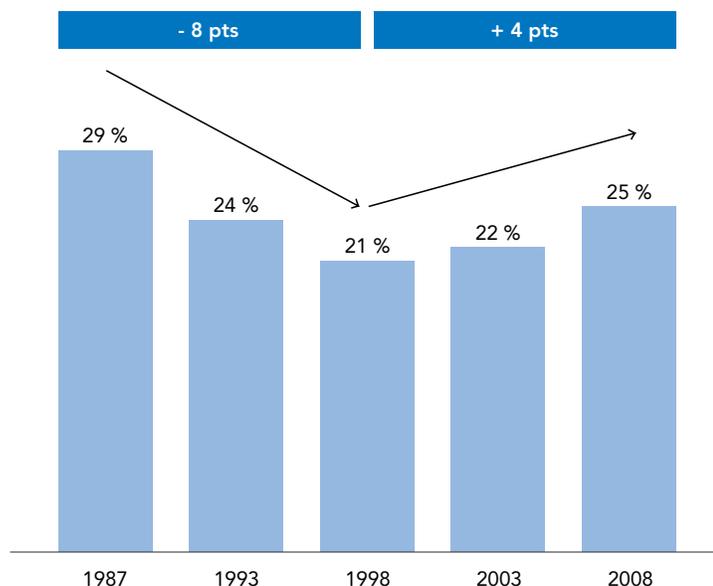
Source: Enquête Origine-Destination, Faits saillants 2008.

⁴ Aux fins de comparaison avec les données des enquêtes de 1987, 1993, 1998 et 2003, le territoire commun le plus grand est utilisé, soit celui de l'enquête O-D de 1987. La part modale de l'année 2008 pour un territoire comparable (celui de l'enquête O-D de 1987) diffère donc de celle présentée pour le territoire complet de l'enquête O-D de 2008.

La part modale du transport en commun dans la région métropolitaine est en progression depuis dix ans, particulièrement depuis 2003. En effet, pour un territoire comparable, la part modale en période de pointe du matin était estimée à 21 % en 1998 et 22 % en 2003, contre 25 % en 2008. Ces dix dernières années marquent une rupture par rapport à la décennie précédente. La croissance des dernières années ne permet cependant pas de rattraper le niveau de 1987, alors que la part modale du transport en commun était de 29 % lors de la période de pointe du matin. En parallèle, on constate un léger recul du transport automobile entre 2003 et 2008, avec une baisse d'environ 15 000 déplacements en automobile, soit 1 %. La baisse annuelle moyenne observée pour cette période est de 0,2 %, alors qu'une hausse annuelle moyenne de 1,4 % a été enregistrée entre 1987 et 2003.

Ainsi, la croissance démographique dans les zones périphériques et la forte mobilité des travailleurs (compte tenu de la forte concentration de l'activité économique au cœur de la métropole) ne se sont pas nécessairement accompagnées d'une plus grande utilisation de l'automobile depuis 2003. Les investissements récemment réalisés dans le transport en commun, lesquels visent à augmenter l'offre, ont certainement contribué à cette situation. Parmi ceux-ci, nommons la mise en service de trois nouvelles stations de métro à Laval ou encore l'amélioration du réseau de trains de banlieue.

FIGURE 6 / PART MODALE DU TRANSPORT EN COMMUN, POINTE DU MATIN⁴ / 1987-2008, POUR UN TERRITOIRE COMPARABLE



⁵ Transport en commun.

⁶ La zone centre inclut : Montréal Sud-Ouest, Notre-Dame-de-Grâce, Côte-des-Neiges, Plateau-Mont-Royal, Ahuntsic, Saint-Michel, Rosemont, Montréal Sud-Est, Mercier, Mont-Royal, Outremont, Westmount, Hampstead, Côte-Saint-Luc.

⁷ La zone est inclut : Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies, Montréal-Est, Anjou, Saint-Léonard, Montréal-Nord.

⁸ La zone ouest inclut : Saint-Laurent, Montréal-Ouest, Saint-Pierre, Verdun, LaSalle, Lachine, Dorval et L'Île-Dorval, Pointe-Claire, Dollard-des-Ormeaux, Roxboro, L'Île-Bizard, Sainte-Geneviève, Pierrefonds, Kirkland, Beaconsfield, Baie-d'Urfé, Sainte-Anne-de-Bellevue, Senneville.

La part modale du transport en commun a augmenté significativement dans les quartiers centraux de la métropole. Cette part modale décroît en fonction de la distance du centre-ville. La proportion de déplacement atteint son maximum au centre du territoire : 35% des résidents de l'île de Montréal utilisent le transport en commun en période de pointe, dont 42% dans les quartiers du centre. En comparaison, ils étaient 32% en 2003 sur l'île dans son ensemble et 38% au centre.

La part modale est encore plus importante – et en forte progression – dans les déplacements vers le centre. Plus des deux tiers des déplacements vers le centre-ville se font en transport en commun (55% en 2003). Cela s'explique par une combinaison de facteurs : la densité du réseau de transport en commun au centre de la métropole, la plus grande difficulté de s'y rendre en voiture et les coûts plus élevés des déplacements en automobile (à commencer par le stationnement).

TABLEAU 5 / DÉPLACEMENTS PAR SECTEUR D'ORIGINE, POINTE DU MATIN / 2008

SECTEURS	DÉPLACEMENTS EN PROVENANCE DE			DÉPLACEMENTS À DESTINATION DE		
	Auto	TC ⁵	Part modale TC/motorisés	Auto	TC	Part modale TC/motorisés
ÎLE DE MONTRÉAL						
CENTRE-VILLE	14 569	10 725	40%	118 172	172 038	67%
MONTRÉAL CENTRE ⁶	222 852	168 401	42%	264 591	146 072	35%
MONTRÉAL EST ⁷	88 002	42 730	32%	81 885	19 538	18%
MONTRÉAL OUEST ⁸	176 047	65 007	26%	195 182	40 456	16%
TOTAL MONTRÉAL	501 470	286 863	35%	659 831	378 103	37%
LONGUEUIL	128 837	46 339	24%	125 652	16 050	10%
LAVAL	135 726	34 595	19%	109 562	13 247	9%
COURONNE SUD	237 458	25 409	8%	157 257	1 598	1%
COURONNE NORD	257 708	21 590	7%	188 276	4 828	2%
HORS TERRITOIRE	2 419	78	3%	22 743	951	3%
TOTAL HORS MONTRÉAL	762 148	128 011	13%	603 490	36 674	5%
TOTAL	1 263 619	414 874	23%	1 263 321	414 777	23%

Source : Enquête Origine-Destination 2008.

S'il y a 1,4 million de déplacements quotidiens en transport en commun, l'automobile reste de loin le moyen de transport privilégié de la majorité des résidents de la région métropolitaine. En effet, quotidiennement, 5,4 millions de déplacements se font en automobile, dont 1,3 million en période de pointe du matin.

Malgré une très légère baisse des déplacements en automobile depuis 2003 (-1 %), le taux de motorisation est en progression partout dans la région métropolitaine, et plus particulièrement en périphérie de l'île. Depuis 2004, les régions de Lanaudière, des Laurentides et de la Montérégie enregistrent des hausses de 6 à 7 %, contre 3 % à Montréal et Laval.

**TABLEAU 6 / MOTORISATION DE LA POPULATION DANS
LES RÉGIONS ADMINISTRATIVES COMPOSANT LA RÉGION
MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL /
TOTAL DE VÉHICULES/1 000 HABITANTS**

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Croissance 2004-2009
MONTRÉAL	357	359	362	364	364	368	3,1 %
LAVAL	520	521	525	529	532	536	3,1 %
LANAUDIÈRE	576	581	588	598	608	616	6,9 %
LAURENTIDES	579	584	589	598	607	613	6,0 %
MONTÉRÉGIE	556	561	567	575	582	590	6,0 %
QUÉBEC (PROVINCE)	505	510	516	523	529	537	6,4 %

Automobiles et camions légers immatriculés au Québec

Sources: Société de l'assurance automobile du Québec et
Institut de la statistique du Québec.

LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES GÉNÉRÉES PAR LE TRANSPORT EN COMMUN

Les dépenses de fonctionnement et d'immobilisation des organismes de transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal génèrent des retombées économiques se chiffrant à plusieurs centaines de millions de dollars par année.

- › En 2009, les organismes de transport en commun de la région métropolitaine de Montréal ont dépensé 1,8 milliard \$.
- › Ces dépenses ont généré une valeur ajoutée dans l'économie québécoise de 1,1 milliard \$ et soutenu 14 110 emplois-années.
- › L'impact sur les recettes des gouvernements provincial et fédéral était évalué à 217,1 millions \$ et 85,9 millions \$ respectivement.
- › Le transport en commun génère un impact sur l'économie québécoise près de trois fois supérieur à celui du transport privé par automobile, lequel contribue au déficit de la balance commerciale du Québec.

– 3.1

L'ENVERGURE ÉCONOMIQUE DES ACTIVITÉS DE TRANSPORT EN COMMUN

Les services de transport en commun de la région métropolitaine de Montréal sont assurés par 16 organismes de transport en commun (ci-après les OT¹). L'Agence métropolitaine de transport (AMT) est également une OT, puisqu'elle opère le réseau de trains de banlieue².

¹ Ces organisations portent des appellations différentes. Par souci de simplification, nous y référerons en tant qu'organismes de transport en commun (OT). Les sociétés opèrent les réseaux des grands centres urbains. Les conseils intermunicipaux de transport (CIT), les conseils régionaux de transport (CRT) et les organismes municipaux ou intermunicipaux de transport (OMIT) opèrent les réseaux des zones moins peuplées davantage en périphérie.

² L'AMT est également un organisme de planification, de coordination et de financement du transport en commun métropolitain. Ses dépenses annuelles ne concernent donc pas uniquement la livraison des services qu'elle exploite ou qui sont exploités en son nom par des mandataires. Le territoire de l'AMT regroupe 83 municipalités et la réserve indienne de Kahnawake; il s'étend de Saint-Jérôme à Saint-Jean-Baptiste dans l'axe nord/sud et de Hudson à Contrecoeur dans l'axe est/ouest.

TABLEAU 7 / PORTRAIT DES TERRITOIRES ET POPULATIONS DESSERVIES, DE L'ACHALANDAGE ET DES DÉPENSES ANNUELLES TOTALES DES OT

ORGANISMES DE TRANSPORT EN COMMUN	POPULATION DESSERVIE (MILLIERS) ^A	SUPERFICIE DU TERRITOIRE DESSERVI (KM ²) ^B	ACHALANDAGE ANNUEL (MILLIONS)	DÉPENSES ANNUELLES TOTALES (MILLIERS \$)
	2008	2008	2009	2009
AMT (AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT)	3 814,7	3 793	16 487	283 958
STM (SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL)	1 877,7	501	382 821	1 154 291
RTL (RÉSEAU DE TRANSPORT DE LONGUEUIL)	389,9	284	32 137	137 322
STL (SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LAVAL)	385,2	247	19 521	86 994
ASSOCIATION DES CIT (12 ORGANISMES)	1 387,6	2 816	20 361	136 753
TOTAL	-	-	471 327	1 789 262

^A Population du territoire juridique desservi.

^B Les territoires de certains CIT/OMIT et de l'AMT se recourent.

Sources: ACTU, AMT, rapports annuels, analyse et estimation SECOR.

FIGURE 7 / TERRITOIRES DESSERVIS PAR LES OT DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL



Source : AMT.

Les organismes de transport en commun de la région métropolitaine de Montréal injectent chaque année dans l'économie du Québec plusieurs millions de dollars en dépenses d'exploitation et en dépenses d'immobilisation.

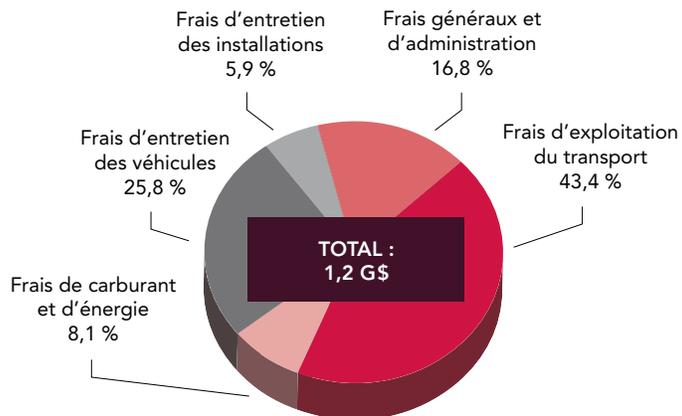
Les OT présentent une taille et un niveau d'activité très variables. La STM, qui opère le réseau de transport de l'île de Montréal, est de loin la plus importante du Québec avec un achalandage annuel de 382,8 millions de passagers et un budget annuel de 1,1 milliard \$. La STM est par ailleurs le quatorzième plus important employeur au Québec et l'un des plus importants organismes de transport en commun en Amérique du Nord.

Les OT de la région métropolitaine de Montréal injectent chaque année dans l'économie du Québec plusieurs millions de dollars en dépenses d'exploitation et en dépenses d'immobilisation. En 2009, ces dépenses ont atteint 1,8 milliard \$, principalement en frais d'exploitation du transport, en frais d'entretien des véhicules et des installations, de même qu'en achats de produits et services.

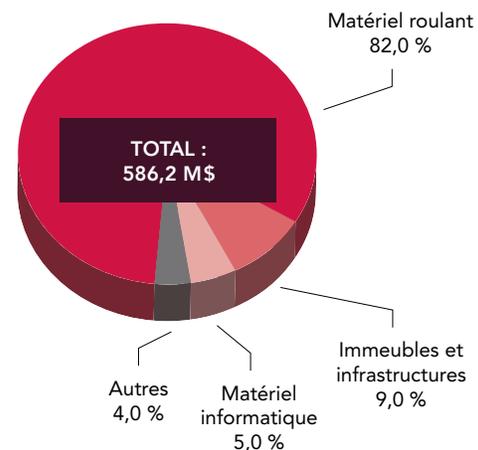
Combinées, les dépenses générées par les organismes de transport en commun en 2009 se sont traduites par une création de valeur ajoutée dans l'économie québécoise de 1,1 milliard \$ [...]

FIGURE 8 / PRINCIPALES COMPOSANTES DES BUDGETS DE DÉPENSES DES OT DE LA RÉGION MONTRÉALAISE / 2009

DÉPENSES D'EXPLOITATION



DÉPENSES D'IMMOBILISATION³



Source : ACTU, AMT, rapports annuels, analyse SECOR.

³ Répartition basée sur l'étude de 2004.

Les dépenses générées par les activités des OT créent de la richesse, tant sur le territoire métropolitain que dans l'ensemble du Québec. Le modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec a été utilisé pour en mesurer l'impact sur l'économie québécoise en termes d'emplois, de création de valeur ajoutée et de revenus fiscaux pour les gouvernements provincial et fédéral.

Combinées, les dépenses générées par les OT en 2009 se sont traduites par une création de valeur ajoutée dans l'économie québécoise de 1,1 milliard \$, dont 884,2 millions \$ directement et 266,1 millions \$ chez les fournisseurs. Les dépenses des OT ont également soutenu quelque 14 110 emplois-années dont 10 595 emplois directs et 3 515 emplois indirects chez les fournisseurs. Cet impact économique est fortement concentré dans la région métropolitaine, compte tenu de la nature des dépenses et de la localisation des différents fournisseurs de l'industrie.

TABLEAU 8 / IMPACT GÉNÉRÉ PAR LES OT DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL / POUR L'ENSEMBLE DU QUÉBEC, EN MILLIONS \$, 2009

CATÉGORIE	DÉPENSES D'EXPLOITATION	DÉPENSES D'IMMOBILISATION	TOTAL
VALEUR AJOUTÉE (salaires, bénéfices des entreprises et avantages sociaux)	1 054,6	95,7	1 150,3
DIRECTE	884,2		884,2
INDIRECTE	170,4	95,7	266,1
MAIN-D'ŒUVRE (années-personnes)	12 505	1 605	14 110
DIRECTE	10 595		10 595
INDIRECTE	1 910	1 605	3 515

Sources: ISQ, analyse SECOR.

L'impact sur les recettes du gouvernement du Québec pour l'année 2009 a été de 96,4 millions \$ et de 120,6 millions \$ sur la parafiscalité (RRQ, CSST, FSS). Pour le gouvernement fédéral, ces recettes étaient de 66,4 millions \$ en revenus et de 19,5 millions \$ en parafiscalité (assurance-emploi).

TABLEAU 9 / IMPACT GÉNÉRÉ PAR LES OT DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL SUR LES RECETTES GOUVERNEMENTALES / EN MILLIONS \$, 2009

CATÉGORIE	DÉPENSES D'EXPLOITATION	DÉPENSES D'IMMOBILISATION	TOTAL
REVENUS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC	200,8	16,3	217,1
IMPÔTS SUR SALAIRES, TRAITEMENTS PAYÉS PAR LES EMPLOYÉS, TAXE DE VENTE ET TAXES SPÉCIFIQUES	89,8	6,6	96,4
PARAFISCALITÉ (RRQ, CSST, FSS)	111,0	9,6	120,6
REVENUS DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL	78,4	7,5	85,9
IMPÔTS SUR SALAIRES, TRAITEMENTS, TAXE DE VENTE ET DROITS D'ACCISE	61,3	5,1	66,4
PARAFISCALITÉ (ASSURANCE-EMPLOI)	17,1	2,4	19,5

Sources: ISQ, analyse SECOR.

À titre de comparaison, l'étude de 2004 indiquait que les dépenses de 1,3 milliard \$ des OT généraient une valeur ajoutée de 936,9 millions \$ et soutenaient 12 845 emplois-années. L'impact sur les revenus des gouvernements provincial et fédéral était alors de 209,7 millions \$ et 98,6 millions \$ respectivement. Entre 2004 et 2009, la contribution à l'économie québécoise des OT s'est donc appréciée d'environ 213 millions \$.

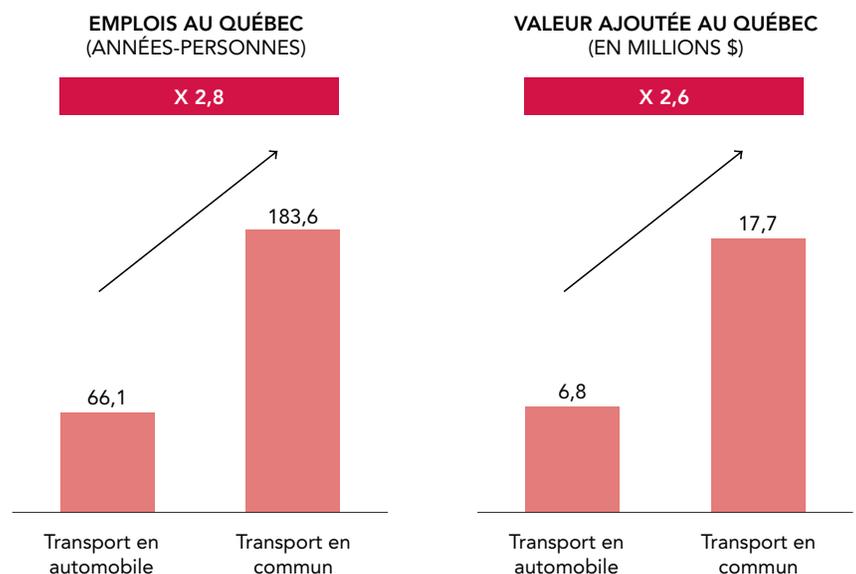
Le transport en commun a un impact sur l'économie québécoise près de trois fois supérieur à celui du transport privé par automobile.

– 3.2

LA COMPARAISON DES IMPACTS ÉCONOMIQUES DES DÉPENSES EN TRANSPORT

Autant les dépenses en transport automobile que les dépenses en transport en commun génèrent des retombées dans l'économie québécoise. Cependant, celles du transport en commun sont bien supérieures. Ainsi, 10 millions\$ dépensés en transport en commun contribuent à soutenir 183,6 emplois-années-personnes et 17,7 millions\$ en valeur ajoutée. En comparaison, la même somme dépensée en transport automobile génère 66,1 emplois-années-personnes et 6,8 millions\$ en valeur ajoutée. Le transport en commun a donc un impact sur l'économie québécoise près de trois fois supérieur à celui du transport privé par automobile, tant en matière d'emploi que d'argent.

FIGURE 9 / COMPARAISON DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES POUR LE QUÉBEC D'UNE DÉPENSE DE 10 MILLIONS \$ EN TRANSPORT / 2009



Sources: ISQ, analyse SECOR.

Ces écarts dans les taux de retombées économiques s'expliquent par la nature des dépenses propres à chaque mode de transport. Une proportion importante des dépenses en transport automobile profite peu à l'économie du Québec et constitue des fuites vers l'étranger; la part des importations y est très importante. En revanche, le Québec est un important producteur – et exportateur – d'équipements de transport en commun.

L'automobile représente en fait l'un des principaux facteurs contribuant au déficit commercial de l'économie québécoise. Le pétrole et les automobiles sont nos deux premiers produits d'importation. Le Québec a importé en 2009 pour 9,1 milliards\$ de pétrole et

6,1 milliards\$ d'automobiles, soit respectivement 13 et 9% de ses importations totales.

TABLEAU 10 / LES 10 PREMIERS PRODUITS D'IMPORTATION DU QUÉBEC / EN MILLIERS \$, 2009

PRODUITS	IMPORTATIONS	
	\$	% DU TOTAL
Pétrole brut	9 109 155	13%
Automobiles et châssis	6 163 142	9%
Médicaments et produits pharmaceutiques, en dose	2 961 820	4%
Autres dérivés du pétrole et du charbon	2 343 747	3%
Moteurs d'avion et pièces	2 079 054	3%
Pièces d'avion, sauf moteurs	2 005 341	3%
Produits chimiques inorganiques	1 818 311	3%
Camions, tracteurs routiers et châssis	1 641 472	2%
Tubes électroniques et semi-conducteurs	1 464 039	2%
Produits chimiques organiques	1 229 227	2%

Source : ISQ.

[...] le Québec est un important producteur – et exportateur – d'équipements de transport en commun.

LES BÉNÉFICES ÉCONOMIQUES DU TRANSPORT EN COMMUN

Le développement du transport en commun génère des externalités économiques positives, lesquelles contribuent significativement à la création de richesse et à la productivité. Les bénéfices du transport en commun sont nombreux : gain de pouvoir d'achat pour les ménages, facilité de déplacement, réduction des coûts de congestion et augmentation de la valeur foncière des immeubles environnants.

- › Le transport est l'un des plus importants postes de dépenses des ménages montréalais (15,7% des dépenses totales).
- › Il est près de trois fois moins coûteux que le transport privé en automobile.
- › Il permet aux ménages montréalais de consacrer quelque 800 millions\$ de plus à leurs autres dépenses personnelles. Les impacts économiques de ces dépenses sont supérieurs à ceux des dépenses en transport privé par automobile.
- › Accroître la part modale du transport en commun de 3% permettrait une économie annuelle de 75,7 millions\$ dans les dépenses en transport des ménages.
- › Accroître la part modale du transport en commun de 3% représenterait une économie annuelle de 56,1 millions\$ sur les coûts de stationnement des ménages dans les quartiers centraux de Montréal.
- › Le transport en commun contribue à l'activité économique en facilitant les déplacements des individus.
- › À partir des données de 2003, le coût global de la congestion dans la région métropolitaine de Montréal est estimé à 1,4 milliard\$ par année, soit 1% du PIB montréalais.
- › Accroître la part modale du transport en commun de 3% permettrait de réduire les coûts annuels de congestion de 63,8 millions\$.
- › Le transport en commun a un impact positif tant sur le développement urbain que sur la valeur foncière des bâtiments situés à proximité.

¹ Excluant l'impôt sur le revenu.

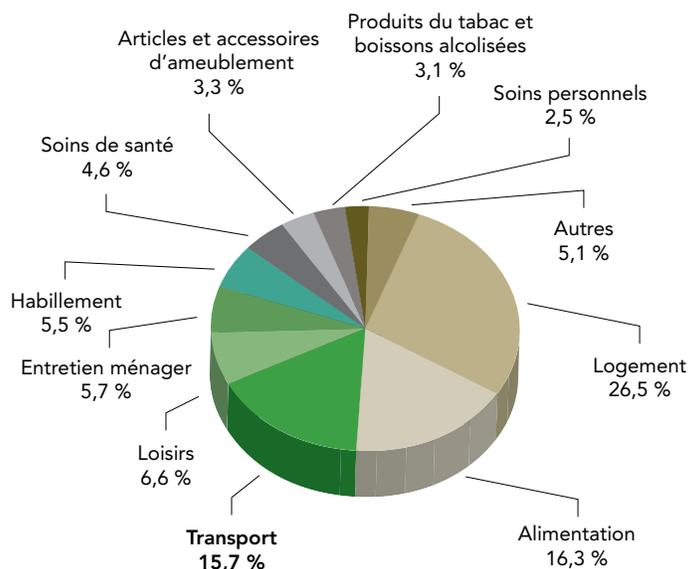
² Sur la base des revenus du service régulier des OT de la région et des passagers-kilomètres parcourus en 2009.

– 4.1

RÉDUCTION DES COÛTS DE TRANSPORT ET EFFETS SUR LE REVENU DES MÉNAGES

Dans la région métropolitaine de Montréal, les ménages dépensent en moyenne 7 332 \$ par an en transport, soit 15,7 % de leurs dépenses totales (après impôt). C'est la troisième dépense en importance après le logement (26,5 %) et l'alimentation (16,3 %). Le transport en commun, par son coût unitaire plus faible, permet de réduire considérablement cette facture et d'enrichir les ménages en augmentant leur revenu disponible.

FIGURE 10 / RÉPARTITION DES DÉPENSES DES MÉNAGES DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL¹ / 2008



Source: ISQ.

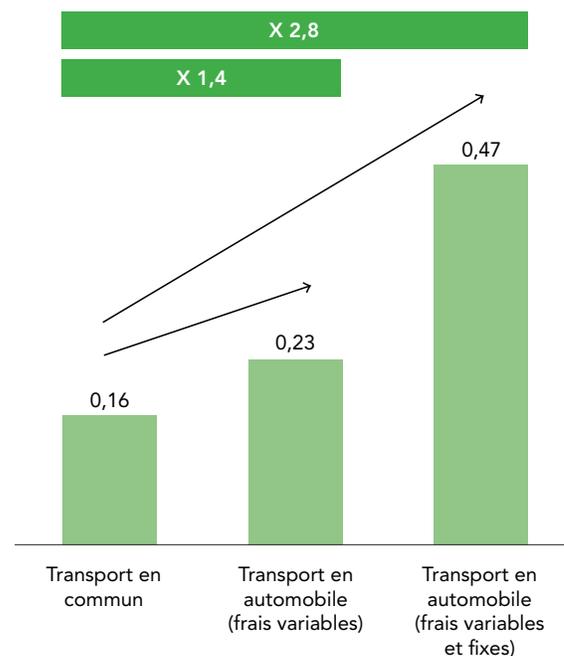
Le coût moyen d'utilisation individuel du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal est estimé à 0,16 \$² du kilomètre. En comparaison, le coût moyen d'utilisation individuel d'une automobile est estimé à 0,47 \$³ du kilomètre, incluant les coûts variables et fixes. Bien entendu, le plein écart entre les coûts unitaires de 0,16 \$ et de 0,47 \$ ne s'applique pas à tous les utilisateurs du transport en commun. Seuls les ménages qui ne possèdent pas de voiture réalisent cette pleine économie.

Cela dit, les propriétaires de voiture qui utilisent le transport en commun – par exemple, pour se rendre au travail – réalisent tout de même des économies substantielles. En effet, les frais variables qui sont associés à l'utilisation de la voiture sont eux aussi considérablement

Le coût moyen d'utilisation du transport en commun est estimé à 0,16 \$ du kilomètre, contre 0,47 \$ du kilomètre pour l'automobile.

plus élevés que le coût d'utilisation du transport en commun. L'impression que, pour les propriétaires de voiture, le transport en commun ne constitue pas une économie, mais plutôt une dépense supplémentaire est donc fautive. En considérant uniquement les frais variables de fonctionnement (incluant les frais d'assurance et la dépréciation causée par le kilométrage supplémentaire à des fins de déplacement au travail), le coût unitaire d'un déplacement en automobile représente 0,23 \$ du kilomètre, soit 40 % de plus que le transport en commun (0,16 \$ du kilomètre).

FIGURE 11 / COMPARAISON DU COÛT UNITAIRE DE DÉPLACEMENT D'UN PASSAGER SUR UN KILOMÈTRE / EN DOLLARS, 2009



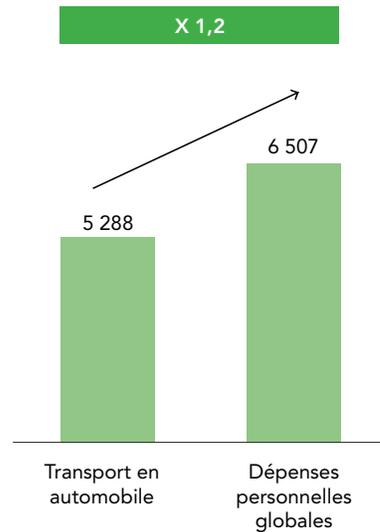
Sources: CAA, ACTU, rapports annuels, analyse SECOR.

³ Sur la base des coûts annuels d'utilisation compilés par CAA en 2009, soit 8 441 \$ pour 18 000 km parcourus dans l'année avec une Cobalt LT 2009.
⁴ Le passager-kilomètre est une unité de mesure en transport correspondant à 1 passager transporté sur une distance de 1 kilomètre.
⁵ Hypothèse basée sur la répartition des usagers du transport en commun selon le nombre d'automobiles du ménage.

Les OT de la région montréalaise ont transporté 4,3 milliards de passagers-kilomètres⁴ au cours de l'année 2009. Si l'on considère qu'environ la moitié des usagers du transport en commun possède une automobile⁵, l'économie réalisée grâce au transport en commun peut alors être estimée à 826 millions \$ pour la seule année 2009. À titre de comparaison, selon la même méthodologie, cette économie était estimée à 570 millions \$ en 2004.

Cette économie augmente considérablement le pouvoir d'achat des ménages. Ces quelque 800 millions \$, « libérés » pour les dépenses personnelles, ont des impacts économiques, en matière d'emploi, d'environ 20 % supérieurs à ceux des dépenses en transport privé par automobile.

FIGURE 12 / COMPARAISON DES IMPACTS ÉCONOMIQUES DE 800 MILLIONS \$ EN DÉPENSES PERSONNELLES ET EN DÉPENSES DE TRANSPORT PAR AUTOMOBILE, EN MATIÈRE D'EMPLOI / 2009, ANNÉES-PERSONNES



Sources: ISQ, analyse SECOR.

- ⁶ Équivalent à la hausse enregistrée entre 2003 et 2008. Il s'agit d'une hausse du nombre de passagers et du passager-kilomètre selon le nombre moyen actuel de kilomètres parcourus par passager. L'impact pourrait être encore plus élevé si le 3% était attribué à des usagers parcourant un nombre de kilomètres plus élevé.
- ⁷ Sur la base de 23% des déplacements à destination des quartiers centraux, d'un coût moyen par jour de 13\$ en 2009, de 32% de déplacements effectués pour se rendre au travail et requérant une place toute la journée et de six rotations par jour par place de stationnement pour les 68% de déplacements restants. Cela n'inclut pas le coût net des pertes pour les entreprises et autorités municipales gestionnaires des stationnements.

L'augmentation de la part modale du transport en commun permettrait d'accentuer cette dynamique. Une augmentation de 3%⁶ représenterait une économie de 75,7 millions\$ dans les dépenses en transport des ménages.

Une hausse de la part modale du transport en commun entraîne également une baisse des coûts de stationnement supportés par les ménages montréalais. Une augmentation de 3% de la part modale du transport en commun représenterait une économie de 56,1 millions\$ sur les coûts de stationnement des ménages dans les quartiers centraux de Montréal⁷.

TABLEAU 11 / BÉNÉFICES ÉCONOMIQUES POUR LES MÉNAGES MONTRÉALAIS D'UNE HAUSSE DE 3% DE LA PART MODALE DU TRANSPORT EN COMMUN / 2009

Effets d'un gain de 3% de la part modale du transport en commun sur les dépenses en transport des ménages	75,7 MILLIONS \$
Effets d'un gain de 3% de la part modale du transport en commun sur les coûts de stationnement	56,1 MILLIONS \$

Sources: Estimation SECOR, Transport Canada, Collier International.

– 4.2

FACILITÉ DES DÉPLACEMENTS, PRODUCTIVITÉ ET ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

Le transport en commun contribue également à la productivité et à l'activité économique des entreprises et des organisations. Il facilite les déplacements des usagers qui se rendent au travail, dans un lieu d'enseignement ou dans les commerces.

Une analyse des déplacements métropolitains par motif⁸ démontre que le transport en commun joue un rôle central dans le déplacement des travailleurs, en particulier en provenance et en destination du centre-ville et du centre de Montréal.

De nombreux déplacements ayant pour origine une zone secondaire (c'est-à-dire lorsque la zone d'origine est différente de la zone de destination) s'y font en transport en commun. Le bassin de recrutement des entreprises du centre-ville, le cœur économique de la métropole, est considérablement élargi grâce à la présence du transport en commun. En parallèle, les usagers disposent d'une offre plus importante d'emplois. Cela est également vrai, dans une certaine mesure, pour les autres zones de destination et de localisation d'emplois importantes telles que Montréal Centre, Montréal Ouest et Montréal Est, où la part du transport en commun en provenance d'une zone secondaire dans le total des déplacements varie entre 11 % et 25 %.

L'élargissement du bassin de recrutement des employeurs et des employés, nourri par le transport en commun, assure un meilleur arrimage des besoins des entreprises avec l'offre de main-d'œuvre. Cela se traduit à la fois par une rémunération plus élevée pour les travailleurs et une plus grande productivité pour les entreprises.

⁸ Selon le mode de transport et selon la destination ou la zone d'origine.

⁹ Sur une période de 24 heures.

¹⁰ La zone centre inclut: Montréal Sud-Ouest, Notre-Dame-de-Grâce, Côte-des-Neiges, Plateau-Mont-Royal, Ahuntsic, Saint-Michel, Rosemont, Montréal Sud-Est, Mercier, Mont-Royal, Outremont, Westmount, Hampstead, Côte-Saint-Luc.

¹¹ La zone ouest inclut: Saint-Laurent, Montréal-Ouest, Saint-Pierre, Verdun, LaSalle, Lachine, Dorval et L'Île-Dorval, Pointe-Claire, Dollard-des-Ormeaux, Roxboro, L'Île-Bizard, Sainte-Geneviève, Pierrefonds, Kirkland, Beaconsfield, Baie-d'Urfé, Sainte-Anne-de-Bellevue, Senneville.

¹² La zone est inclut: Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies, Montréal-Est, Anjou, Saint-Léonard, Montréal-Nord.

TABLEAU 12 / NOMBRE DE DÉPLACEMENTS POUR LE TRAVAIL, SELON LA DESTINATION ET LA ZONE D'ORIGINE⁹ / 2008

DESTINATION	ORIGINE ZONE PRIMAIRE (MÊME QUE LA DESTINATION)			ORIGINE ZONE SECONDAIRE (DIFFÉRENTE DE LA DESTINATION)		
	Nombre de déplacements, TC	Nombre de déplacements, total	Part TC/total	Nombre de déplacements, TC	Nombre de déplacements, total	Part TC/total
MONTRÉAL CENTRE-VILLE	6 492	24 824	26 %	174 971	288 034	61 %
MONTRÉAL CENTRE ¹⁰	54 442	177 798	31 %	38 848	152 458	25 %
MONTRÉAL OUEST ¹¹	9 597	95 747	10 %	20 122	145 924	14 %
MONTRÉAL EST ¹²	5 649	34 306	16 %	6 653	63 254	11 %
LAVAL	4 524	54 031	8 %	3 426	53 081	6 %
LONGUEUIL	5 726	70 533	8 %	3 123	47 591	7 %
COURONNE NORD	1 807	140 582	1 %	515	22 423	2 %
COURONNE SUD	636	116 373	1 %	653	19 628	3 %

Source: Enquête Origine-Destination 2008.

¹³ Des données supplémentaires sur les déplacements pour motifs d'études et de magasinage sont en annexe (Tableaux 12B et 12C, p. 51).

¹⁴ Les résultats d'une étude sur la pénibilité des trajets quotidiens dans quelques grandes métropoles sont en annexe (Figure 13, p. 52).

¹⁵ Dernière estimation du ministère des Transports du Québec disponible pour l'année 2003. Depuis, la légère baisse des déplacements en automobile lors de l'heure de pointe du matin (-1 %) est principalement observée sur les déplacements ayant pour origine et pour destination l'île de Montréal.

¹⁶ Ils correspondent à la valeur du temps perdu (87,5% du total) et aux autres effets néfastes de la congestion, comme la pollution et la consommation additionnelle d'énergie (12,5% du total).

Le transport en commun apparaît également comme un moyen de transport essentiel pour les usagers l'utilisant pour se rendre sur leur lieu d'enseignement ou encore à des fins de magasinage. Il permet à la fois d'élargir l'offre d'enseignement et d'étendre significativement le rayonnement commercial de plusieurs entreprises¹³.

– 4.3

DIMINUTION DE LA CONGESTION ROUTIÈRE

La congestion routière n'a jamais été aussi importante, tant à Montréal que dans la plupart des grandes métropoles du monde. Cela illustre notamment l'incapacité des infrastructures de transport routier à suivre le rythme de l'activité économique et de la croissance démographique¹⁴. À partir des données de 2003, le coût global de la congestion dans la région métropolitaine de Montréal est estimé à 1,4 milliard \$ annuellement, soit 1 % du PIB montréalais¹⁵. Ces coûts ont augmenté à un rythme impressionnant de 10,5 % par année entre 1998 et 2003¹⁶. On peut supposer, compte tenu de la croissance démographique dans les zones périphériques et du parc automobile, que les coûts de congestion ont continué d'augmenter depuis 2003.

TABLEAU 13 / COÛTS DE CONGESTION DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL / 2003, MILLIONS DE DOLLARS

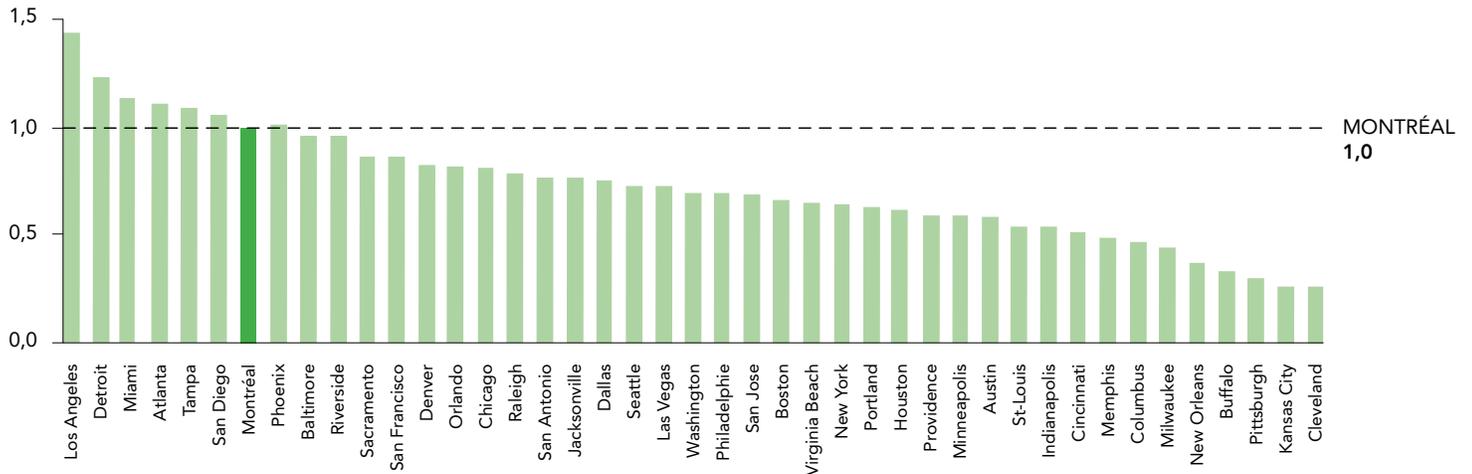
COMPOSANTES	MILLIONS \$	% DU TOTAL	TCAC 1998-2003
RETARDS	1 246	87,5%	9,1%
COÛTS D'UTILISATION DES VÉHICULES (EXCLUANT LE CARBURANT)	114	8,0%	13,8%
COÛTS DES CARBURANTS	40	2,8%	27,4%
ÉMISSIONS POLLUANTES	15	1,1%	18,5%
ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE	8	0,6%	18,5%
TOTAL	1 423	100%	10,5%

Source : Étude « Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2003 » du ministère des Transports du Québec, 2009.

La situation de Montréal est pire que celle vécue dans plusieurs métropoles américaines. Ramenés en pourcentage de la richesse produite sur son territoire, les coûts de congestion de la région métropolitaine de Montréal se situent de fait dans la moyenne supérieure des autres grandes métropoles nord-américaines.

¹⁸ Selon la méthode du Texas Transportation Institute.

FIGURE 14 / COMPARAISON DES COÛTS DE CONGESTION EN PROPORTION DU PIB DES PLUS GRANDES MÉTROPOLIS AMÉRICAINES¹⁸ / 2008



Sources: Estimation SECOR, à partir de l'étude «Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2003» du ministère des Transports du Québec, 2009; étude «Urban Mobility Report 2009» du Texas Transportation Institute, septembre 2009; données de l'ISQ et du U.S. Bureau of Economic Analysis.

¹⁹ Ministère des Transports du Québec, 2009.

L'ampleur des coûts liés à la congestion nous rappelle la nécessité d'accroître la fluidité des déplacements [...]

Bien que la congestion affecte négativement toute l'économie, certains secteurs d'activité sont particulièrement touchés. Les entreprises de camionnage à elles seules enregistrent des pertes annuelles liées à la congestion récurrente (pendant les heures de pointe) estimées à 80 millions \$ en 2009¹⁹. L'Association du camionnage du Québec estime que chaque heure perdue dans les embouteillages entraîne un manque à gagner de 65 \$ à 85 \$ par camion, soit entre 12,5 % et 13,5 % des revenus générés.

L'ampleur des coûts liés à la congestion nous rappelle la nécessité d'accroître la fluidité des déplacements, notamment en changeant la répartition des modes de déplacement. L'amélioration des infrastructures de transport peut évidemment contribuer à améliorer cette fluidité. Toutefois, on a vu souvent dans le passé un effet pervers par lequel une amélioration du dispositif routier ou encore l'ajout de nouvelles voies s'est simplement traduit par une augmentation du volume de voitures et un retour aux problèmes de congestion initiaux. Pour sa part, le transport en commun permet de réduire les temps de déplacement de l'ensemble de la population, y compris des non-utilisateurs. Les usagers du transport en commun sont autant de personnes réduisant la congestion du système routier, ce qui améliore les temps de déplacement des personnes et des marchandises.

Les bénéfices économiques liés à un transfert de déplacements en automobile vers le transport en commun sont particulièrement frappants. Un accroissement de la part modale de 3 % du transport en commun sur les déplacements peut équivaloir à 13 % d'achalandage supplémentaire pour le transport en commun, 43,2 millions de déplacements annuels en automobile en moins et une diminution de 63,8 millions \$ des coûts annuels de congestion.

TABLEAU 14 / EFFET D'UN GAIN DE 3 % DE LA PART MODALE DU TRANSPORT EN COMMUN SUR LES DÉPLACEMENTS / 2008

Diminution du nombre de déplacements en voiture par année	43,2 MILLIONS
Diminution des coûts annuels de congestion	63,8 MILLIONS \$

Sources : Estimation SECOR, à partir de l'étude «Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2003» du ministère des Transports du Québec, 2009.

²⁰ Les cas de Québec, Toronto et Chicago sont présentés en annexe (Tableau 15, page 52).

Plusieurs études démontrent que la présence d'infrastructures de transport en commun a un effet appréciable sur la valeur foncière des résidences situées à proximité.

– 4.4

IMPACT DU TRANSPORT EN COMMUN SUR LE DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER ET LA VALEUR FONCIÈRE

Plusieurs études démontrent que la présence d'infrastructures de transport en commun a un effet appréciable sur la valeur foncière des résidences situées à proximité. Le cas se vérifie dans plusieurs villes nord-américaines²⁰. Cette hausse de la valeur foncière est un indicateur de deux réalités. D'abord, elle témoigne de la valeur économique que les citoyens accordent à une plus grande mobilité et à des temps de déplacement plus courts. Ensuite, elle illustre la valeur accordée par les entreprises aux infrastructures de transport en commun et à la hausse de l'achalandage qu'elles génèrent.

Deux exemples pour la région métropolitaine de Montréal sont présentés ci-dessous : une station de métro existante (Longueuil) et une gare de train de banlieue projetée (Mascouche).

LE CAS D'UNE STATION DE MÉTRO : LONGUEUIL

La station de métro de Longueuil existe depuis maintenant plus de quarante ans. Sa présence a favorisé l'émergence d'un développement résidentiel et institutionnel distinctif sur le territoire longueuillois. Dès les années qui ont suivi son ouverture, des investissements immobiliers importants et à haute densité ont été réalisés. Le métro de Longueuil a contribué à accroître la valeur des ajouts au rôle foncier de la ville. Plus récemment, une nouvelle phase de développement a eu lieu autour de la station, laquelle semble avoir donné un nouvel effet positif sur la valeur foncière des résidences et des immeubles à bureaux situés à proximité.

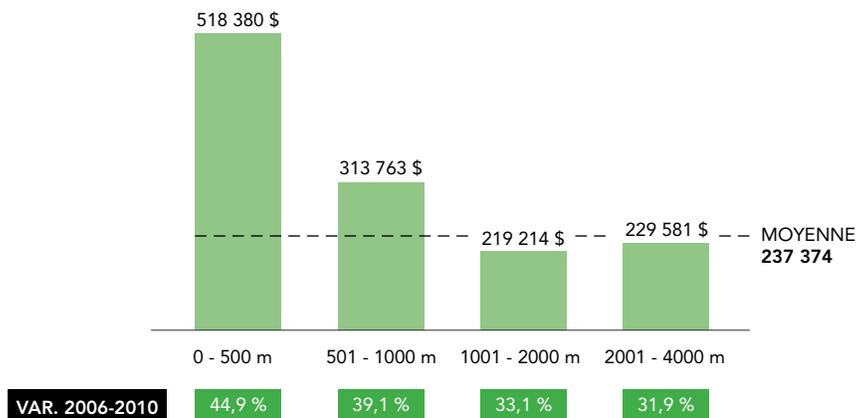
L'analyse de la valeur foncière des bâtiments situés dans un rayon de quatre kilomètres autour de la station révèle que les bâtiments résidentiels situés dans les premiers 500 mètres autour de la station ont une valeur foncière plus de deux fois supérieure à la valeur moyenne de l'ensemble des résidences situées dans le périmètre. L'effet de proximité avec le métro joue également, dans une moindre mesure, sur la valeur foncière des bâtiments résidentiels situés entre 500 et 1 000 mètres. La valeur foncière y est une fois et demie supérieure à la valeur moyenne de l'ensemble des résidences situées dans le périmètre. De plus, les bâtiments résidentiels situés près de la station (moins de 1 000 mètres) ont également connu une augmentation de valeur supérieure à celles des bâtiments plus éloignés, entre 2006 et 2010.

Les immeubles à bureaux situés plus près de la station ont connu une hausse de leur valeur foncière supérieure à celles des bâtiments plus éloignés.

* Les zones 0 - 500 m et 501 - 1000 m ont été regroupées compte tenu du faible nombre d'immeubles à bureaux dans cette deuxième zone.

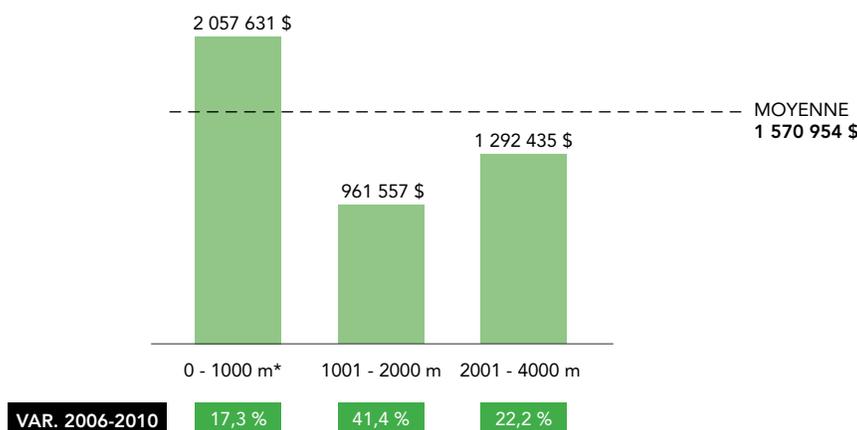
Sources: Rôle foncier de la Ville de Longueuil 2006-2009 et 2010-2012; analyse SECOR.

FIGURE 15 / COMPARAISON DE LA VALEUR MOYENNE DES BÂTIMENTS RÉSIDENTIELS SELON LA DISTANCE AVEC LA STATION DE MÉTRO DE LONGUEUIL / RÔLE FONCIER, 2006-2010, EN DOLLARS



Des constats similaires peuvent être tirés de l'analyse de la valeur foncière des immeubles à bureaux. Ceux situés dans le premier kilomètre autour de la station de métro ont une valeur moyenne supérieure à la moyenne de l'ensemble des immeubles situés dans un rayon de quatre kilomètres autour de la station. Des constats assez similaires peuvent être tirés de l'analyse de la valeur foncière des immeubles à bureaux. En effet, on constate que les immeubles à bureaux situés dans le premier kilomètre autour de la station ont une valeur moyenne supérieure à la moyenne de l'ensemble des immeubles situés dans un rayon de 4 km autour de la station.

FIGURE 16 / COMPARAISON DE LA VALEUR MOYENNE DES IMMEUBLES À BUREAUX SELON LA DISTANCE AVEC LA STATION DE MÉTRO DE LONGUEUIL / RÔLE FONCIER, 2006-2010, EN DOLLARS



Le cas de la station de métro de Longueuil est un bon indicateur de la dynamique actuelle – et future – pour les trois nouvelles stations à Laval. On constate un développement urbain similaire, avec de nouveaux bâtiments résidentiels, commerciaux et institutionnels autour de ces nouvelles infrastructures. Là aussi, un effet positif sur la valeur foncière est à prévoir.

LE CAS D'UNE FUTURE GARE DE TRAIN DE BANLIEUE : MASCOCHE

Mascouche sera desservie par le futur train de l'Est, annoncé en 2006. À la suite de cette annonce, la valeur (en dollars par mètre carré) des bâtiments résidentiels²¹ déjà existants situés entre zéro et deux kilomètres de la future gare a augmenté en moyenne de 32,8 % entre 2007 et 2010. C'est là une augmentation de deux points de plus que la hausse moyenne enregistrée dans l'ensemble de la ville pour ce type de bâtiment. Les bâtiments plus éloignés de la future gare ont presque tous connu des augmentations plus faibles de leur valeur, en deçà de la moyenne²².

Il y a donc une relation positive entre la proximité de la future gare et l'augmentation de la valeur foncière, laquelle se ressent dans un rayon compris entre zéro et deux kilomètres. Il semble exister un effet anticipateur sur la valeur foncière de l'implantation d'une infrastructure de transport en commun.

COMPARAISON DE LA VARIATION DE LA VALEUR FONCIÈRE DES BÂTIMENTS RÉSIDENTIELS DE MASCOCHE SELON LA DISTANCE AVEC LA FUTURE GARE (SUR L'EXISTANT)

FIG. 17 / VARIATION 2004-2007 + FIG. 18 / VARIATION 2007-2010

FIG. 17 / AVANT L'ANNONCE DE LA GARE

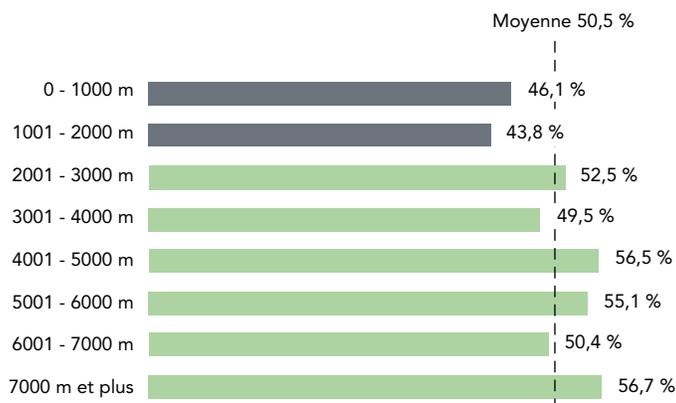
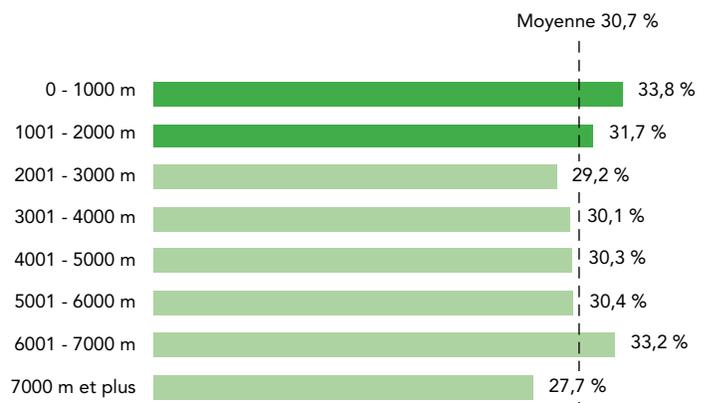


FIG. 18 / APRÈS L'ANNONCE DE LA GARE



Sources: Rôle foncier de la Ville de Mascouche 2007-2010 – Leroux-expert; analyse SECOR.

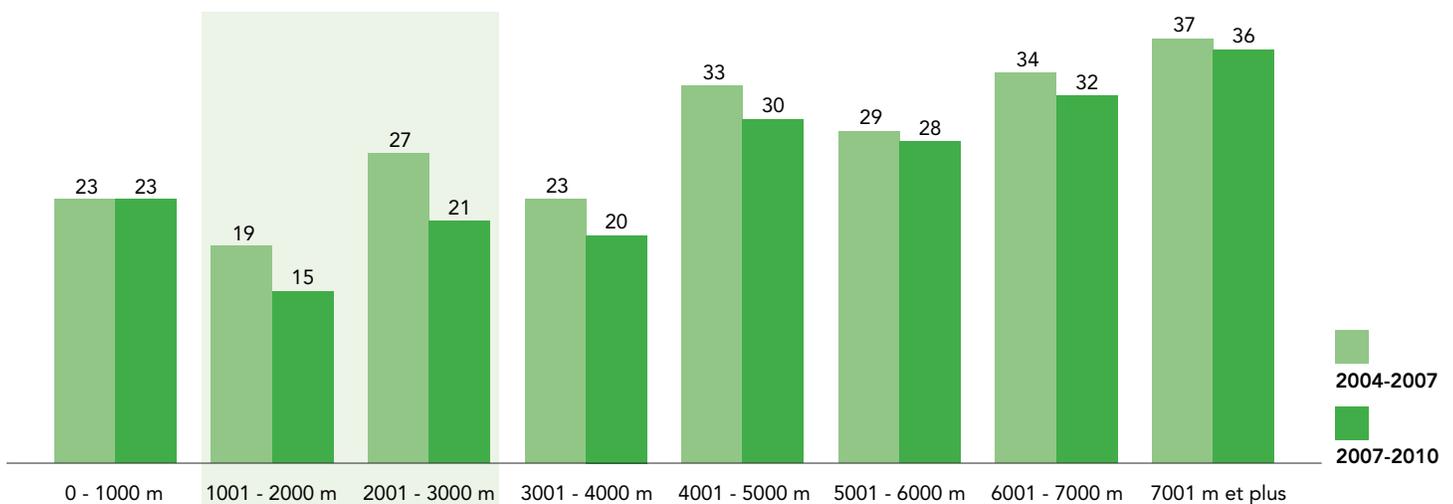
La future gare de Mascouche a également eu un impact positif sur le développement résidentiel des zones situées à proximité. En effet, entre les périodes 2004-2007 et 2007-2010, l'âge moyen des

Le transport en commun est un catalyseur de nouveaux développements immobiliers. Il a un effet appréciable sur la valeur des propriétés situées à proximité.

bâtiments résidentiels (incluant les ajouts au rôle) situés entre un et deux kilomètres de la future gare a diminué de quatre ans. L'âge moyen des bâtiments résidentiels situés entre deux et trois kilomètres de la future gare a reculé de six ans. En comparaison, le recul de l'âge moyen des bâtiments des zones plus éloignées est moins marqué (de zéro à trois ans) et a tendance à décroître avec l'augmentation de la distance.

Bien entendu, l'emplacement de la future gare se situe à proximité de zones résidentielles moins développées au départ. Il serait donc exagéré d'attribuer l'entièreté du développement constaté à la future gare. Cependant, il apparaît très probable que son annonce a tout de même fortement contribué au développement des nouvelles habitations situées à proximité.

FIGURE 19 / COMPARAISON DE L'ÂGE MOYEN DES BÂTIMENTS RÉSIDENTIELS DE MASCOUCHE SELON LA DISTANCE AVEC LA FUTURE GARE / RÔLE FONCIER 2004-2007 ET 2007-2010, EN ANNÉES



Sources: Rôle foncier de la Ville de Mascouche 2007-2010
– Leroux-expert; analyse SECOR.

Un effet similaire sur le développement urbain a été constaté autour d'autres gares de train de banlieue construites au cours des dix dernières années dans la région métropolitaine de Montréal. À Mont-Saint-Hilaire, par exemple, l'âge des résidences situées à moins d'un kilomètre de la gare a reculé de cinq ans entre 2005 et aujourd'hui, contre un an en moyenne pour les résidences situées à plus d'un kilomètre.

Le transport en commun est donc un catalyseur de nouveaux développements immobiliers. Il a un effet appréciable sur la valeur des propriétés situées à proximité. De futures études plus poussées dans la région métropolitaine de Montréal pourraient venir confirmer, et surtout préciser, cet impact positif du transport en commun.

TRANSPORT EN COMMUN, ENVIRONNEMENT ET QUALITÉ DE VIE

Le développement d'une société dépend de sa capacité à proposer un cadre de vie de qualité agréable et sécuritaire à ses citoyens. Le transport en commun génère de nombreux bénéfices liés à l'environnement, à la sécurité et à la qualité de vie. Ils se chiffrent à plusieurs millions de dollars par année pour une métropole comme Montréal.

- › Le transport est la principale source de pollution atmosphérique.
- › Le transport en commun est une solution durable permettant de concilier les besoins de déplacement et la limitation de la pollution atmosphérique.
- › Les émissions polluantes sont au moins 3,6 fois moins importantes en transport en commun qu'en transport automobile.
- › Accroître de 3% la part modale du transport en commun permettrait notamment une baisse annuelle de 54 000 tonnes de CO₂ et 1 760 tonnes de CO.
- › Le transport en commun utilise au moins six fois moins d'espace sur la route que le transport automobile. Il requiert aussi moins d'espace de stationnement.
- › Une hausse de 3% de la part modale du transport en commun permettrait d'économiser plus de 17 900 places de stationnement dans les quartiers centraux de Montréal.
- › Abaisser le volume de la circulation par une plus grande utilisation du transport en commun est une avenue privilégiée pour améliorer le bilan routier. Le transport en commun génère 10 fois moins de coûts d'accident par passager-kilomètre que le transport automobile.
- › Accroître de 3% la part modale du transport en commun représente une économie annuelle sur les coûts d'accident de 18,1 millions\$.

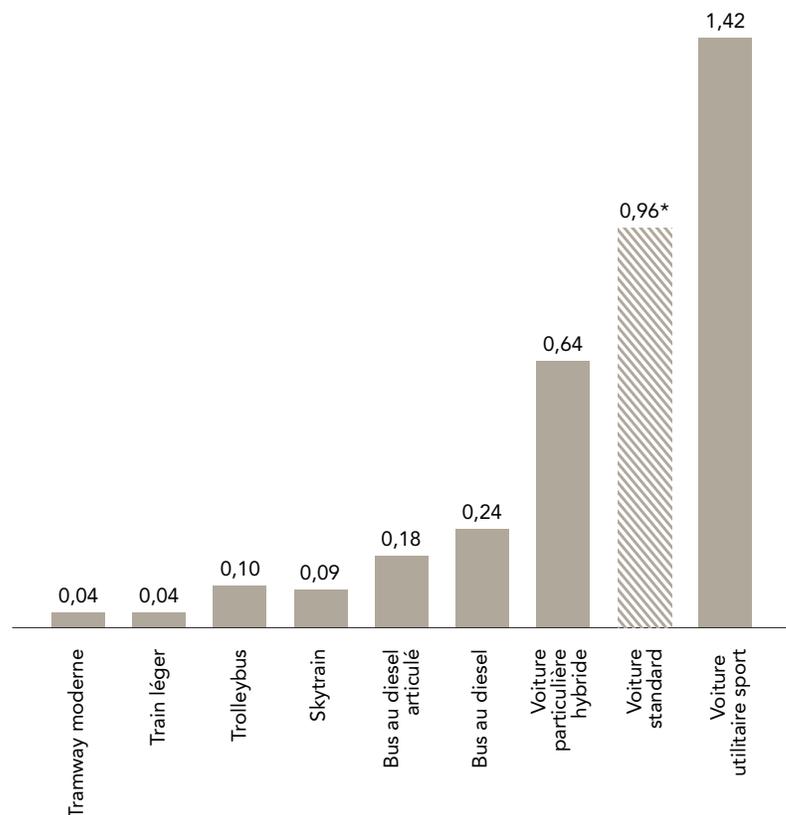
– 5.1

TRANSPORT EN COMMUN ET ENVIRONNEMENT

Partout en Occident, le transport demeure la plus importante source de pollution de l'air¹. Dans la région métropolitaine de Montréal, la part des gaz à effet de serre (GES) attribuable au transport s'élève à 44%. Or, l'efficacité énergétique des transports urbains, c'est-à-dire la quantité d'énergie nécessaire pour déplacer une personne sur une distance donnée, est très différente selon les modes de transport.

Une étude de 2008 sur les coûts des différents modes de transport dans la région de Vancouver confirme la très grande efficacité énergétique des transports en commun. Par exemple, un véhicule utilitaire sport (VUS) consomme 35 fois plus de kilowattheures par passager-mille qu'un tramway moderne ou un train léger; une voiture standard, environ 24 fois plus; et une voiture hybride, 16 fois plus. Les proportions devraient être similaires à Montréal avec le métro, sinon plus importantes encore, puisqu'une récente étude² a démontré que le métro montréalais, alimenté par de l'hydroélectricité renouvelable, était l'un des plus propres et plus efficaces au monde.

FIGURE 20 / CONSOMMATION D'ÉNERGIE PAR PASSAGER-MILLE POUR UNE UTILISATION TYPIQUE / KILOWATTHEURES, RÉGION DE VANCOUVER, 2008



Sources: Strickland James, Energy Efficiency of Different Modes of Transportation, 2008; *estimation SECOR.

¹ À Montréal, on estime que le transport est responsable d'environ 75% de la pollution atmosphérique, dont 85% des émissions d'oxyde d'azote et 43% des composés organiques volatils (COV).

² Anderson, R.J., Maxwell, R. et Harris, N., « Maximizing the Potential for Metros to Reduce Energy Consumption and Deliver Low-Carbon Transportation in Cities » (document de travail), CoMET and Nova Metro Benchmarking Groups, septembre 2009.

³ La voiture particulière émet 171 grammes de CO₂ et 4,6 grammes de CO par passager-kilomètre, alors que l'autobus émet environ 71 grammes de CO₂ et 0,5 gramme de CO par passager-kilomètre. Pour un autobus transportant 25 passagers et une voiture transportant 1,23 passager à 40 km/h sur l'autoroute en période de pointe du matin.

Les émissions de polluants atmosphériques sont également réduites par l'utilisation du transport en commun. Par passager-kilomètre, l'autobus émet environ deux fois moins de CO₂ et neuf fois moins de CO que la voiture particulière³. Considérant le nombre actuel de passagers-kilomètres transportés, le transport en commun permet d'économiser des coûts de pollution évalués à 69,9 millions\$ (si un marché ou une taxe sur le carbone existait). Une augmentation de 3% de la part modale du transport en commun représenterait ainsi une baisse annuelle de 54 000 tonnes de CO₂ et de 1 760 tonnes de CO, une économie potentielle de 6,4 millions\$ (si une taxe sur le carbone ou un marché du carbone existait).

Aussi, le développement du transport en commun participe également de manière très structurante à l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de GES fixés par le gouvernement du Québec, lequel vise une réduction de 20% sous les niveaux de 1990 pour 2020.

TABLEAU 16 / BÉNÉFICES DU TRANSPORT EN COMMUN SUR LES COÛTS DE POLLUTION / 2009

Ratio transport automobile sur transport en commun pour un même nombre de passagers-kilomètres en matière de pollution atmosphérique	2 fois moins de CO₂ 9 fois moins de CO en transport en commun
Effets d'un gain de 3% de la part modale du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal sur les coûts de pollution ⁴	6,4 millions\$ (si une taxe sur le carbone ou un marché du carbone existait)

Sources: Estimation SECOR.

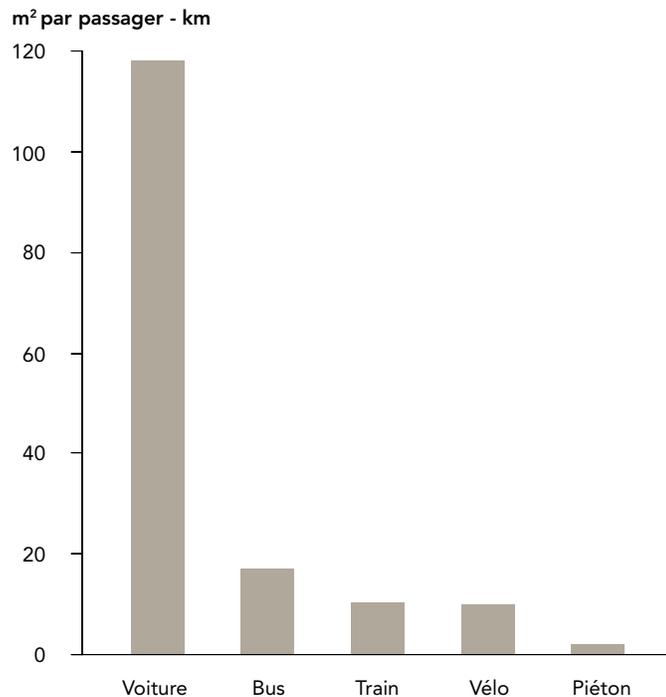
⁴ Considérant un transfert de part modale en direction du métro de 50%, de 47% en direction du bus et de 3% en direction du train de banlieue conformément à la répartition actuelle des déplacements. La conversion économique des taux de pollution se base sur un scénario de marché du carbone ou d'une taxe sur le carbone.

La surface nécessaire pour le déplacement en voiture particulière est également très supérieure à celle que requiert le transport en commun. Les voitures occupent, à circulation équivalente, environ six fois plus d'espace de route qu'un autobus. Dans un espace urbain limité, comme c'est le cas à Montréal, les solutions d'aménagement qui existent pour maintenir la fluidité des voitures particulières, comme les tunnels ou les viaducs, deviennent alors extrêmement onéreuses.

Le transport en automobile requiert aussi des espaces de stationnement, lesquels représentent un coût d'opportunité non négligeable. Ces terrains pourraient être vendus ou utilisés pour des activités à plus haute valeur ajoutée, particulièrement dans les quartiers où la densité et la valeur sont élevées. Une augmentation de 3% de la part modale du transport en commun représenterait une économie de 17 949 places de stationnement dans les quartiers centraux de Montréal.

La surface nécessaire pour le déplacement en voiture particulière est très supérieure à celle que requiert le transport en commun.

FIGURE 21 / SURFACE D'UTILISATION DE LA ROUTE PAR MODE DE TRANSPORT



Sources: Banister et Button, 1993, extrait de Litman, Todd, «Evaluating Public Transit Benefits and Costs», Victoria Transport Policy Institute, août 2010.

TABLEAU 17 / BÉNÉFICES DU TRANSPORT EN COMMUN SUR LES COÛTS D'UTILISATION DE L'ESPACE / 2009

Ratio transport automobile sur transport en commun pour un même nombre de passagers-kilomètres en matière d'utilisation de la route	Six fois moins en transport en commun
Effets d'un gain de 3% de la part modale du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal sur le nombre de places de stationnement ⁵	17 949 places de stationnement économisées

Sources: Estimation SECOR, Transport Canada, Collier International.

⁵ Sur la base de 23% des déplacements à destination des quartiers centraux, dont 32% pour des motifs de travail et requérant une place de stationnement pleine par jour, 6 rotations par place par jour ayant été attribuées aux autres déplacements (68%).

– 5.2

TRANSPORT EN COMMUN ET SANTÉ

Le transport est également l'un des principaux facteurs nourrissant le phénomène du smog⁶. Les contaminants émis par le transport sont précurseurs de l'ozone qui compose le smog, lequel a des effets croissants sur la santé des résidents de zones urbaines, notamment les jeunes enfants, les personnes souffrant de maladies respiratoires et cardiaques chroniques et les personnes âgées. On estime que 1 500 décès prématurés par an à Montréal seraient ainsi attribuables à la pollution atmosphérique, dont 400 liés aux pics de pollution et 1 140 à une exposition chronique⁷.

⁶ Le tableau 18 (en annexe, p. 53) présente les impacts sur la santé des deux grands polluants composant le smog.

⁷ « Le transport urbain, une question de santé », rapport annuel sur la santé de la population montréalaise, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 2006.

⁸ Région métropolitaine de Montréal incluant les régions administratives de Montréal, Laval, Montérégie, Lanaudière et Laurentides. Source : SAAQ, Bilan routier 2009.

⁹ Estimations basées sur les chiffres pour l'année 2000 publiés dans « Le transport urbain, une question de santé » (rapport annuel sur la santé de la population montréalaise, 2006) et ajustés selon la croissance du nombre d'accidents entre 2000 et 2009 (0,99%) et la proportion d'accidents dans la région de Montréal par rapport au total québécois (51,7%) selon la SAAQ (Bilan routier 2009).

¹⁰ Évalués selon la méthodologie de la disposition à payer recommandée par le ministère des Transports du Québec.

– 5.3

TRANSPORT EN COMMUN ET SÉCURITÉ

Au cours du XX^e siècle, les accidents de la route sont devenus l'une des premières causes de décès dans le monde. Dans la région montréalaise, le bilan routier s'élève à près de 25 000 victimes par an (dont près de 240 décès)⁸. En plus des terribles conséquences humaines, les accidents de la route ont aussi un coût économique majeur. À Montréal seulement, en 2009, on peut l'estimer à 1,38 milliard\$, dont 406 millions\$ en valeur de production perdue, à 209 millions\$ en indemnisation et en coûts de santé (remboursés par la SAAQ) et à 764 millions\$ en réparation des dommages matériels⁹.

La croissance du parc automobile, des déplacements et du nombre de kilomètres parcourus augmente les risques d'accident. Inversement, l'abaissement du volume de la circulation, notamment par une plus grande utilisation du transport en commun, offre une avenue privilégiée pour améliorer le bilan routier. À ce sujet, le transport en commun génère 10 fois moins de coûts d'accidents que le transport automobile. Accroître de 3% sa part modale représenterait une économie de 18,1 millions\$¹⁰.

TABLEAU 18 / BÉNÉFICES DU TRANSPORT EN COMMUN SUR LES COÛTS D'ACCIDENTS / 2009

Ratio transport automobile sur transport en commun pour un même nombre de passagers-kilomètres en matière de coûts d'accidents	Environ 10 fois moins en transport en commun
Effets d'un gain de 3% de la part modale du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal sur les coûts d'accident	18,1 millions\$

Sources : Estimation SECOR.

LES PISTES DE RÉFLEXION À ABORDER

La pleine contribution du transport en commun au développement économique dépend de trois facteurs essentiels : la volonté collective de lui assurer un financement suffisant, la capacité de mettre en place une gouvernance efficace et l'implantation de systèmes modernes, performants et attractifs.

Si les réseaux de transport en commun doivent toujours être supportés par les pouvoirs publics, il semble aujourd’hui évident que de nouvelles sources de financement complémentaires doivent également être trouvées.

– 6.1

LE FINANCEMENT

Le financement du transport en commun inclut dans presque tous les cas de nombreuses sources, que ce soit des partenaires publics ou privés, des individus ou des collectivités. Tant pour l’exploitation que pour les investissements initiaux en infrastructures, le financement constitue un imposant défi. Si les réseaux de transport en commun doivent toujours être supportés par les pouvoirs publics, il semble aujourd’hui évident que de nouvelles sources de financement complémentaires doivent également être trouvées.

Confrontées à cet enjeu, de nombreuses métropoles sur tous les continents ont cherché à élargir l’assiette des contributions, notamment auprès des bénéficiaires directs et indirects des systèmes de transport en commun. En recourant à de nouveaux modes efficaces de tarification et de taxation, plusieurs métropoles – au-delà de l’apport financier lui-même – ont également réussi à inciter davantage d’usagers à utiliser le transport en commun.

Puisque les coûts qu’exige le développement du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal sont importants, faire appel uniquement aux contributions des différents paliers de gouvernement pourrait s’avérer insuffisant. À priori, il revient en partie à l’usager d’assumer une partie des frais de fonctionnement du système. La part revenant aux usagers a varié dans le temps et semble aujourd’hui s’être stabilisée à un point d’équilibre, lequel semble encourager une utilisation accrue des transports en commun.

Évidemment, en ce qui a trait aux coûts liés au déploiement et au maintien des infrastructures de transport en commun, il faut explorer différentes avenues. D’abord, il est envisageable de chercher à tirer le plein potentiel de certaines sources existantes (tels les frais d’immatriculation et la taxe sur l’essence). Aussi, il peut être pertinent d’envisager de mettre en place de nouveaux modes de financement dédiés (péages, taxes sur le stationnement, contribution des employeurs, etc.). Enfin, il serait pertinent de chercher à maximiser les revenus en fonds propres provenant des activités connexes aux organismes de transport en commun, tels les espaces publicitaires sur les équipements et les infrastructures ou encore les revenus de loyers des espaces appartenant aux organismes de transport.

Chaque source de financement possède des avantages et des inconvénients distincts, notamment en matière de coûts de gestion, d’équité entre les bénéficiaires et d’effets sur le comportement des individus. Les attributs propres à chacun des modes de financement sont d’ailleurs largement documentés. À Montréal comme ailleurs, les moyens les plus appropriés pour financer le transport en commun devront faire l’objet d’un large débat public.

Le développement des transports en commun passe par une gouvernance efficace.

¹ Rapport du Groupe de travail sur les enjeux de gouvernance et de fiscalité de Montréal, coprésidé par Marcel Côté et Claude Séguin et rendu public en mars 2010.

– 6.2

LA GOUVERNANCE

Le développement des transports en commun passe par une gouvernance efficace. Elle dépend d'abord d'une coordination forte entre les notions d'aménagement du territoire et de planification. Elle doit aussi reposer sur des entités aux responsabilités claires et distinctes. Enfin, elle doit faire appel à des mécanismes permettant de bâtir des consensus politiques forts, autour d'orientations de développement régional cohérentes, tout en assurant la prédominance des impératifs techniques.

Dans cette optique, des évolutions sont certainement souhaitables dans la structure de gouvernance des transports en commun dans la région métropolitaine de Montréal. La nature de ces améliorations à adopter est cependant une question qui déborde largement l'objet de cette étude. D'autres l'ont fait récemment, notamment dans le cadre d'un rapport commandé par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain¹.

Cela dit, les principes directeurs devant guider la mise en place d'une saine gouvernance sont bien connus :

- › UNE MEILLEURE COORDINATION DANS L'ÉLABORATION DES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT ET DE PLANIFICATION;
- › UN NOMBRE MINIMAL D'ENTITÉS POSSÉDANT DES RÔLES COMPLÉMENTAIRES, CE QUI FAVORISE UNE PRISE DE DÉCISION RAPIDE ET EFFICACE;
- › UNE CONTRIBUTION FACILITÉE DES MUNICIPALITÉS AUX ORIENTATIONS STRATÉGIQUES;
- › L'IMPUTABILITÉ DES ACTEURS SUR LEUR PÉRIMÈTRE DE RESPONSABILITÉ;
- › UNE PRISE DE DÉCISION GUIDÉE EN FONCTION DES BÉNÉFICES MÉTROPOLITAINS ET NON DE LA SOMME DES INTÉRÊTS LOCAUX;
- › LA VALORISATION DISTINCTE DES CONSIDÉRATIONS TECHNIQUES ET POLITIQUES.

L'enjeu de la gouvernance prend une importance d'autant plus grande que la transition d'un dispositif fortement axé sur l'automobile individuelle vers un système reposant en grande partie sur le transport en commun nécessitera des investissements colossaux. De plus, il se fera sur une période plus ou moins longue. La répartition géographique des lieux de résidence et de travail reflète des décennies d'usage de la voiture personnelle. Cette répartition prendra beaucoup de temps à s'ajuster afin de tenir compte du déploiement du transport en commun. Cette transition nécessitera également d'inévitables arbitrages en matière d'allocation des ressources pour la construction et le maintien des infrastructures de transport.

Lorsqu’implantés selon ces principes, les TCSP produisent des résultats extrêmement positifs, lesquels justifient les investissements requis.

Les SRB se multiplient à l’échelle du continent et sont aujourd’hui en service dans de nombreuses villes américaines et canadiennes.

– 6.3

LES SYSTÈMES DE TRANSPORT EN COMMUN À PRIVILÉGIER

Le choix du type de mode de transport en commun à privilégier est également un aspect essentiel. Deux options de transport en commun, souvent étroitement liées, ont depuis plusieurs années la faveur de nombreuses métropoles à travers le monde. Il s’agit du « transport en commun en site propre » (TCSP) et des « systèmes rapides par bus » (SRB). Ces types de transport en commun sont prisés pour leur plus grande efficacité, mais également pour la qualité de l’expérience pour les usagers.

LE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE (TCSP)

Un TCSP est d’abord un site préservé de la circulation automobile et sécurisé qui permet à un matériel roulant de grande capacité de desservir au mieux des axes où se concentrent les plus fortes demandes de déplacements. Les TCSP les plus fréquemment réalisés sont l’autobus rapide et le tramway (sur fer ou sur pneu). Ils ont une série d’avantages: une vitesse commerciale plus élevée, une meilleure régularité par rapport aux horaires annoncés et un meilleur confort des usagers dans les véhicules. À cela s’ajoutent les effets des mesures concomitantes: fréquences plus élevées réduisant les temps d’attente, capacité accrue des véhicules augmentant le confort intérieur durant le voyage, information dynamique (en temps réel) qui dissipe l’incertitude concernant l’attente, mobilier des stations augmentant le confort durant l’attente ou priorité du passage au carrefour (effet psychologique valorisant pour le passager). Lorsqu’implantés selon ces principes, les TCSP produisent des résultats extrêmement positifs, lesquels justifient les investissements requis.

LES SYSTÈMES RAPIDES PAR BUS (SRB)

Un tel système est actuellement en développement pour Montréal sur le boulevard Pie-IX, après une première tentative il y a quelques années. Les SRB sont un type de TCSP. Ils combinent les avantages du métro ou du tramway (les voies exclusives améliorent la ponctualité et la fréquence) et ceux d’un système de bus (le développement est beaucoup moins coûteux, l’exclusivité du couloir de circulation n’est pas obligatoire sur toute la ligne, des lignes collatérales peuvent alimenter la ligne d’autobus rapides). Ils sont largement promus et vantés par les spécialistes². Les SRB se multiplient à l’échelle du continent et sont aujourd’hui en service dans de nombreuses villes américaines³ et canadiennes⁴.

² Le cas du Transmilenio de Bogota, décrit en annexe (p. 54), constitue l’un des exemples les plus aboutis de SRB.

³ Eugene (Oregon), Cleveland (Ohio), San Francisco et Stockton (Californie) et Boston (Massachusetts).

⁴ Calgary, Halifax, Saint John, Toronto, Ottawa et Vancouver. Québec opère également un Métrobus.

Une prémisse demeure indispensable : placer le transport en commun au cœur des priorités du développement de la métropole. Cela nécessite la pleine implication des gouvernements, des citoyens et des entreprises.

– 6.4

CONCLUSION

Les métropoles prospères sont aussi celles qui comptent sur un système de transport fluide. Les retombées économiques engendrées par le déploiement élargi d'un réseau de transport en commun et une augmentation de son utilisation sont majeures. Elles justifient largement les investissements massifs qui y sont accordés.

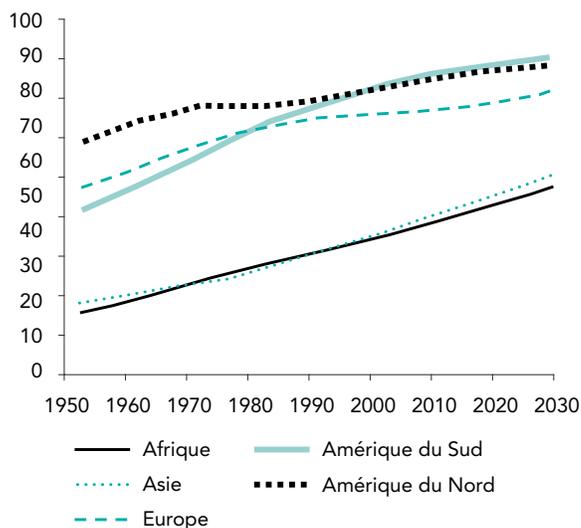
Le développement du transport en commun nécessite la mise en place de systèmes de transport adaptés aux besoins des usagers. Pour être attractifs, ils doivent répondre à des exigences d'efficacité et de qualité. La fréquence, la régularité et la vitesse sont les éléments fondamentaux les plus évidents. Mais il en existe d'autres : l'aménagement des stations, le confort des véhicules ou encore l'information fournie aux voyageurs font tous partie du succès du transport en commun. Afin de générer tous les effets positifs attendus, le réseau métropolitain doit intégrer l'ensemble de ces dimensions.

Les réflexions sur le transport en commun – en matière de financement, de gouvernance et des modes de transport à choisir – façonneront son développement futur. De telles actions sont susceptibles de renforcer les bénéfices économiques, environnementaux et sociaux qui y sont rattachés. Une prémisse demeure indispensable à leur mise en œuvre : placer le transport en commun au cœur des priorités du développement de la métropole. Cela nécessite la pleine implication des gouvernements, des citoyens et des entreprises. Cette étude s'est attardée à démontrer que les transports collectifs constituaient un levier indispensable du développement économique durable de la région métropolitaine de Montréal. Une volonté collective forte doit maintenant être bâtie pour l'activer.

ANNEXES

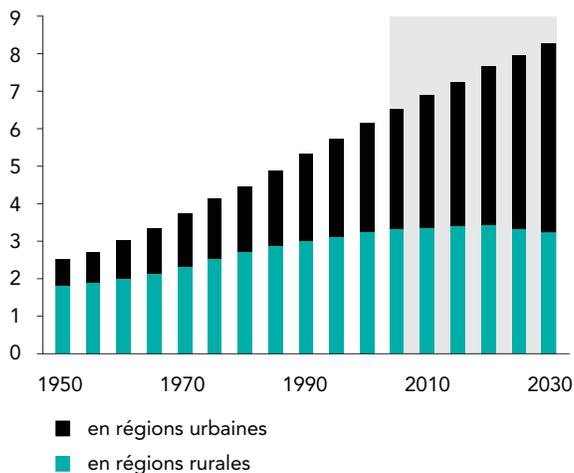
Figures et tableaux complémentaires

FIGURE 1 / TAUX D'URBANISATION PAR CONTINENT / 1950-2030



Source: « Megacities: Boundless growth? », Deutsche Bank Research, mai 2008.

FIGURE 2 / ÉVOLUTION DE LA POPULATION MONDIALE / 1950-2030



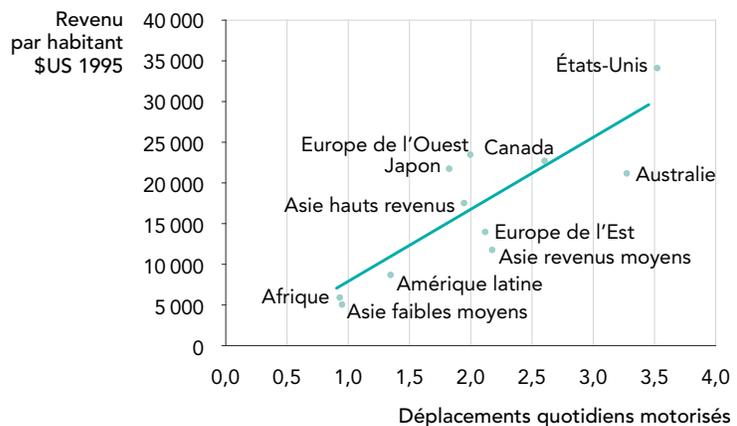
Source: « Megacities: Boundless growth? », Deutsche Bank Research, mai 2008.

TABLEAU 1 / COMPARAISON DES PIB DE QUELQUES MÉTROPOLIS AVEC LES PIB DE CERTAINS PAYS / 2008, MILLIARDS \$, PARITÉ POUVOIRS D'ACHAT

Tokyo	1 479	Espagne	1 456
New York	1 406	Canada	1 214
Los Angeles	792	Australie	763
Chicago	574	Pologne	672
Londres	565	Thaïlande	546
Paris	564	Afrique du Sud	492
Osaka/Kobe	417	Colombie	397
Toronto	253	Algérie	233
Montréal	148	Irlande	186

Sources: Fonds monétaire international;
PricewaterhouseCoopers UK Economic Outlook,
novembre 2009.

FIGURE 3 / RELATION ENTRE LE REVENU PAR HABITANT ET LE DEGRÉ DE MOBILITÉ



Source: Cox, Wendell, «Urban Transport & Economic Growth», Seminario de Transporte Urbano: BID/CODATU, Santiago de Chile, 8 octobre 2007.

Les « Brewery Blocks » de Portland (Oregon, États-Unis)

Source: International Economic Development Council,
Economic Development Smart Growth, 2006.

Pour cette ville de 538 500 habitants, une opération de développement urbain qui a eu lieu dans les années 1980 et 1990 sur les terrains d'une ancienne brasserie a eu un effet dynamisant sur l'activité du centre-ville.

Grâce à cet investissement immobilier d'environ 300 millions de dollars, on a vu apparaître 1,7 million de pieds carrés de tours à bureaux, des commerces de détail haut de gamme, des appartements de luxe et une série de condominiums.

Cependant, le secteur a surtout connu son plein développement lors de la mise en place, en 2001, d'une nouvelle ligne de tramway qui tangente les « Brewery Blocks ». Les autorités de Portland estiment à 1,4 milliard de dollars les investissements générés par le tramway tout au long de son parcours de 4,7 milles. Cette zone est aujourd'hui la plus recherchée de Portland pour ce qui est de l'installation de commerces de détail; elle crée aussi un lien dynamique entre deux parties essentielles de Portland, le quartier des affaires et le Pearl District.

**TABLEAU 2B / RÉPARTITION DES EMPLOIS DANS LA RÉGION
MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL / 2006**

	NOMBRE	% DU TOTAL
Île de Montréal	1 145 595	65,7 %
Ville de Montréal	985 455	56,5 %
Dorval	42 740	2,5 %
Pointe-Claire	29 590	1,7 %
Mont-Royal	20 005	1,1 %
Westmount	14 550	0,8 %
Dollard-des-Ormeaux	11 470	0,7 %
Kirkland	10 310	0,6 %
Autres	31 475	1,8 %
Laval	137 190	7,9 %
Longueuil — agglomération	158 675	9,1 %
Longueuil — ville	86 825	5,0 %
Boucherville	29 400	1,7 %
Brossard	22 550	1,3 %
Saint-Bruno-de-Montarville	13 190	0,8 %
Saint-Lambert	6 710	0,4 %
Couronne nord	185 950	10,7 %
Saint-Jérôme	31 040	1,8 %
Terrebonne	27 900	1,6 %
Repentigny	19 660	1,1 %
Saint-Eustache	18 400	1,1 %
Mirabel	15 460	0,9 %
Blainville	12 040	0,7 %
Sainte-Thérèse	10 805	0,6 %
Boisbriand	10 150	0,6 %
Autres	40 495	2,3 %
Couronne sud	116 230	6,7 %
Châteauguay	12 560	0,7 %
Vaudreuil-Dorion	11 565	0,7 %
Sainte-Julie	7 865	0,5 %
Varenes	7 495	0,4 %
Beloeil	6 920	0,4 %
Chambly	6 885	0,4 %
La Prairie	6 440	0,4 %
Candiac	5 605	0,3 %
Autres	50 875	2,9 %
TOTAL région métropolitaine	1 743 640	46,3 % (du total QC)
TOTAL Québec	3 765 400	

Source : Recensement 2006, Statistique Canada.

TABLEAU 12B / NOMBRE DE DÉPLACEMENTS POUR UN MOTIF D'ÉTUDES SELON LA DESTINATION ET LA ZONE D'ORIGINE – PÉRIODE DE 24 HEURES / 2008

DESTINATION	ORIGINE ZONE PRIMAIRE			ORIGINE ZONE SECONDAIRE		
	Nombre de déplacements, TC	Nombre de déplacements, total	Part TC/total	Nombre de déplacements, TC	Nombre de déplacements, total	Part TC/total
MONTRÉAL CENTRE-VILLE	2 694	9 777	28 %	52 245	67 262	78 %
MONTRÉAL CENTRE	53 591	150 020	36 %	38 855	64 696	60 %
MONTRÉAL OUEST	14 115	75 572	19 %	10 084	20 100	50 %
MONTRÉAL EST	9 695	39 631	24 %	2 549	8 269	31 %
LAVAL	8 738	55 139	16 %	1 360	5 971	23 %
LONGUEUIL	9 602	62 939	15 %	1 818	10 855	17 %
COURONNE NORD	4 364	130 650	3 %	287	3 586	8 %
COURONNE SUD	751	98 420	1 %	113	2 899	4 %

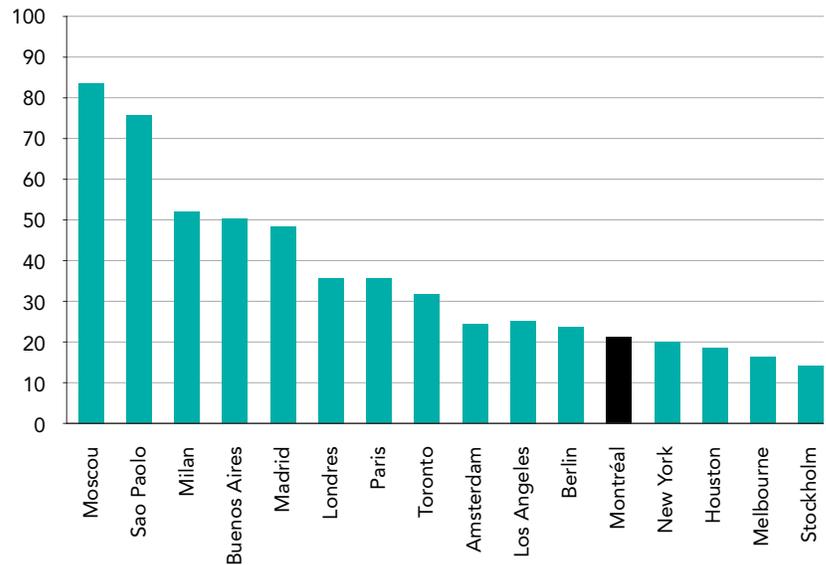
Source: Enquête Origine-Destination 2008.

TABLEAU 12C / NOMBRE DE DÉPLACEMENTS POUR UN MOTIF DE MAGASINAGE SELON LA DESTINATION ET LA ZONE D'ORIGINE – PÉRIODE DE 24 HEURES / 2008

DESTINATION	ORIGINE ZONE PRIMAIRE			ORIGINE ZONE SECONDAIRE		
	Nombre de déplacements, TC	Nombre de déplacements, total	Part TC/total	Nombre de déplacements, TC	Nombre de déplacements, total	Part TC/total
MONTRÉAL CENTRE-VILLE	3 081	13 712	22 %	11 751	20 350	58 %
MONTRÉAL CENTRE	15 220	113 722	13 %	4 991	25 500	20 %
MONTRÉAL OUEST	4 451	62 820	7 %	2 225	16 369	14 %
MONTRÉAL EST	4 435	38 442	12 %	2 855	19 400	15 %
LAVAL	1 202	45 583	3 %	377	11 644	3 %
LONGUEUIL	2 022	58 315	3 %	186	13 033	1 %
COURONNE NORD	376	89 517	0 %	135	6 919	2 %
COURONNE SUD	173	66 158	0 %	248	4 226	6 %

Source: Enquête Origine-Destination 2008.

**FIGURE 13 / INDICE DE PÉNIBILITÉ DES TRAJETS QUOTIDIENS
DANS QUELQUES GRANDES MÉTROPOLES / 2010**



Source : Étude mondiale IBM 2010 sur la pénibilité des trajets quotidiens.

**TABLEAU 15 / IMPACTS SUR LA VALEUR FONCIÈRE DES PROJETS
DE TRANSPORT EN COMMUN**

Québec	La valeur foncière des propriétés résidentielles unifamiliales situées dans l'axe du Métrobus a connu une augmentation 7,4% supérieure à celle des autres propriétés entre 1986 et 2004.
Toronto	Les maisons situées près d'une station de métro de cette ville valaient 4 000 \$ de plus que les autres maisons du secteur parce qu'elles présentaient une meilleure accessibilité.
Chicago	En 1990, une appréciation de 17% de la valeur des résidences situées dans un rayon de 500 m autour des stations a pu être directement attribuée à une nouvelle ligne de train de 11 milles entre le centre de Chicago et l'aéroport de Midway. La ligne ayant ouvert en 1993, l'effet sur la valeur foncière a donc commencé bien avant la mise en service.

Source : Tableau extrait de « Le transport urbain, une question de santé », rapport annuel sur la santé de la population montréalaise, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 2006.

TABLEAU 18 / PRINCIPAUX IMPACTS SUR LA SANTÉ DES DEUX GRANDS POLLUANTS COMPOSANT LE SMOG

Polluant	Groupes vulnérables	Effets à court terme	Effets à long terme
Ozone	<ul style="list-style-type: none"> • Jeunes enfants • Personnes souffrant de maladies respiratoires chroniques et personnes âgées 	<ul style="list-style-type: none"> • Diminution temporaire de la fonction pulmonaire • Augmentation de la sévérité et de la fréquence des crises d'asthme • Augmentation des hospitalisations et des visites à l'urgence pour maladies respiratoires • Augmentation de la mortalité respiratoire 	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation possible du développement de l'asthme • Diminution de la croissance pulmonaire chez les enfants
Particules fines (PM_{2,5})	<ul style="list-style-type: none"> • Jeunes enfants • Personnes souffrant de maladies cardiaques et respiratoires chroniques ou de diabète (type II) • Personnes âgées 	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation des infections des voies respiratoires • Augmentation de la sévérité et de la fréquence des crises d'asthme • Augmentation des hospitalisations et des visites à l'urgence pour maladies cardiovasculaires et respiratoires • Augmentation de la mortalité cardiovasculaire et respiratoire 	<ul style="list-style-type: none"> • Diminution de la croissance pulmonaire chez les enfants • Augmentation de la mortalité par les maladies cardiorespiratoires • Augmentation de la mortalité par cancer

L'exemple du Transmilenio de Bogota

Faute de pouvoir financer un réseau de lignes de métro, la ville de Bogota (7 millions d'habitants) en Colombie s'est tournée vers une solution de transport en commun routier, provoquant ainsi une véritable révolution dans l'usage de la voirie et de l'espace public.

TABLEAU 20

- › Le principe du Transmilenio repose sur de grands axes à l'échelle de l'agglomération. Dans sa partie la plus large, le grand axe nord-sud permet de faire circuler des autobus articulés pour une grande part sur un site propre de 2x2 voies, ce qui n'empêche pas d'offrir également 2x3 voies aux voitures, plus des pistes cyclables et de larges trottoirs.
- › Le site propre comprend dans chaque sens une voie directe et une voie pour les omnibus.
- › Les arrêts sont de véritables stations, auxquelles on accède par des passerelles de façon à ne pas traverser la chaussée au niveau du sol.
- › Le système comprend plus de 40 km de site propre et 60 stations. Des stations de correspondance permettent le rabattement d'une quarantaine de lignes desservant les quartiers avoisinant cet axe principal.
- › Les éléments qui optimisent le transport en commun sont présents : information automatique (les véhicules sont localisés par satellite), planchers au niveau du quai, matériel neuf et climatisé.
- › La requalification d'une partie de l'espace public a accompagné ce projet : 250 km de pistes cyclables ont été construits, 130 ha de trottoirs et de places publiques ont été réadaptés et végétalisés, l'accès à certaines zones a été contingenté aux heures d'affluence par un filtrage fondé sur les numéros minéralogiques des véhicules.
- › Le réseau transporte 900 000 voyageurs/jour. La vitesse commerciale a plus que triplé par rapport aux systèmes d'autobus antérieurs, passant de 5,8 km/h à 28 km/h, ce qui a eu pour effet de diviser par deux la durée moyenne d'un trajet en transport en commun.
- › La vitesse commerciale s'accompagne d'une très haute fréquence de passage, notamment aux heures de pointe, jusqu'à deux ou trois passages par minute et par sens.
- › Près de 500 autobus articulés ont été acquis pour 100 millions \$; le site propre a coûté un peu moins de 220 millions pour une longueur de 42 km (8 millions \$ par kilomètre, soit 20% des coûts connus en Europe pour la mise en service d'un kilomètre de site propre pour tramway).
- › Le Transmilenio est exploité par une entreprise privée, mais maintient des tarifs peu élevés : 17 \$ par mois pour un aller-retour six jours par semaine, soit 6 % du budget mensuel d'un usager en moyenne.

Source : International Economic Development Council, Economic Development Smart Growth, 2006.

Notes

Notes

PAPIER

Couverture: Enviro100 80 lbs

Intérieur: Enviro100 160 M





Chambre de commerce
du Montréal métropolitain
Board of Trade of Metropolitan Montreal