

RÉSEAU ROUTIER ET TRANSPORT COLLECTIF – LE DÉFI DE LA COMPLÉMENTARITÉ DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Joël Gauthier
Président directeur-général
Agence métropolitaine de transport
Montréal, Québec (Canada)
jgauthier@amt.qc.ca

RÉSUMÉ

L'Agence métropolitaine de transport a pour mandat de faciliter les déplacements dans la région métropolitaine de Montréal, en favorisant le transfert modal de l'automobile vers le transport collectif. Dans un contexte de hausse de la congestion routière et d'une motorisation croissante de la population, l'AMT travaille notamment au déploiement d'un réseau d'autobus métropolitain performant. Le maillage de voies réservées aux autobus métropolitains étant actuellement incomplet, de nombreuses lignes d'autobus font face à la congestion routière qui augmente leur temps de parcours et entrave leur compétitivité par rapport à l'automobile. L'implantation de voies réservées constitue ainsi une solution efficace afin d'améliorer l'efficacité des déplacements sur le réseau routier. Dans le cadre de son plan stratégique 2011-2020, l'AMT souhaite ainsi mettre en place un réseau d'autobus à haut niveau de service, à travers l'implantation de voies réservées et de mesures préférentielles. Une trentaine d'axes pouvant potentiellement accueillir un Service Rapide par Autobus (SRB) seront proposés dans l'ensemble de la région métropolitaine de Montréal. Pour l'ensemble de ces axes, des comités seront mis en place afin de travailler en partenariat sur l'identification des besoins, la définition des solutions de desserte et la définition du projet final.

1. PRÉSENTATION DE L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT

Créée en 1996 par le gouvernement du Québec, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) est une agence gouvernementale dont la mission est de planifier, coordonner, intégrer et faire la promotion des services de transport collectif, en étroite collaboration avec ses partenaires. Plus précisément, l'AMT planifie et exploite le réseau de trains de banlieue de la région métropolitaine de Montréal. Elle est également responsable de la planification du réseau de transport métropolitain par autobus et de tout prolongement du réseau de métro. À travers sa mission, l'AMT facilite les déplacements dans l'ensemble de la région, favorise le transfert modal de l'automobile vers le transport collectif et contribue à améliorer la fluidité et l'efficacité du réseau routier métropolitain dans la région.

Le territoire de l'AMT regroupe 83 municipalités et la réserve indienne de Kahnawake et s'étend sur près de 4 000 km². Ce territoire regroupe une population de 3,6 millions d'habitants et représente 48 % de l'ensemble de la population de la Province du Québec. L'île de Montréal accueille à elle seule plus de la moitié de la population de la région de Montréal¹. D'après les prévisions démographiques, la population de la région métropolitaine de Montréal devrait atteindre un total de 4,3 millions de personnes d'ici 2030².

2. PORTRAIT DU RÉSEAU DE TRANSPORT DANS LA RÉGION

La région métropolitaine de Montréal est dotée d'infrastructures de transport très développées, qui ont pour la plupart été planifiées au courant des années 1960 et 1970. La forte croissance de la région, combinée à l'accueil d'événements internationaux d'envergure comme l'Exposition universelle de 1967 ou les Jeux olympiques de 1976, avaient permis la construction d'infrastructures majeures comme le réseau autoroutier ou le réseau de Métro.

Le service de transport collectif métropolitain se compose du réseau de métro, du réseau de trains de banlieue et du réseau d'autobus métropolitain. L'ensemble de ce réseau accueillait en 2008 une moyenne de 470 millions de déplacements annuels. La qualité et l'étendue de son réseau de transport collectif permet ainsi à Montréal de se hisser en troisième position en Amérique du Nord, avec une part modale du transport collectif en pointe du matin de 25 %³.

Le réseau de métro s'étend sur 4 lignes et 68 stations, tandis que le réseau de train de banlieue comprend 5 lignes, 51 gares, 39 stationnements incitatifs et plus de 16 410 places de stationnement. L'AMT offre aussi à sa clientèle un réseau d'autobus métropolitain performant composé d'un Express métropolitain, de 16 terminus, de 22 stationnements incitatifs offrant un total de près de 13 200 places de stationnement, et de plus de 85 km de voies réservées. L'Express métropolitain déplace 1,3 millions de passagers par an, tandis que l'achalandage annuel dans l'ensemble des terminus d'autobus métropolitains s'élève à plus de 71,3 millions de passages. Ce réseau d'autobus

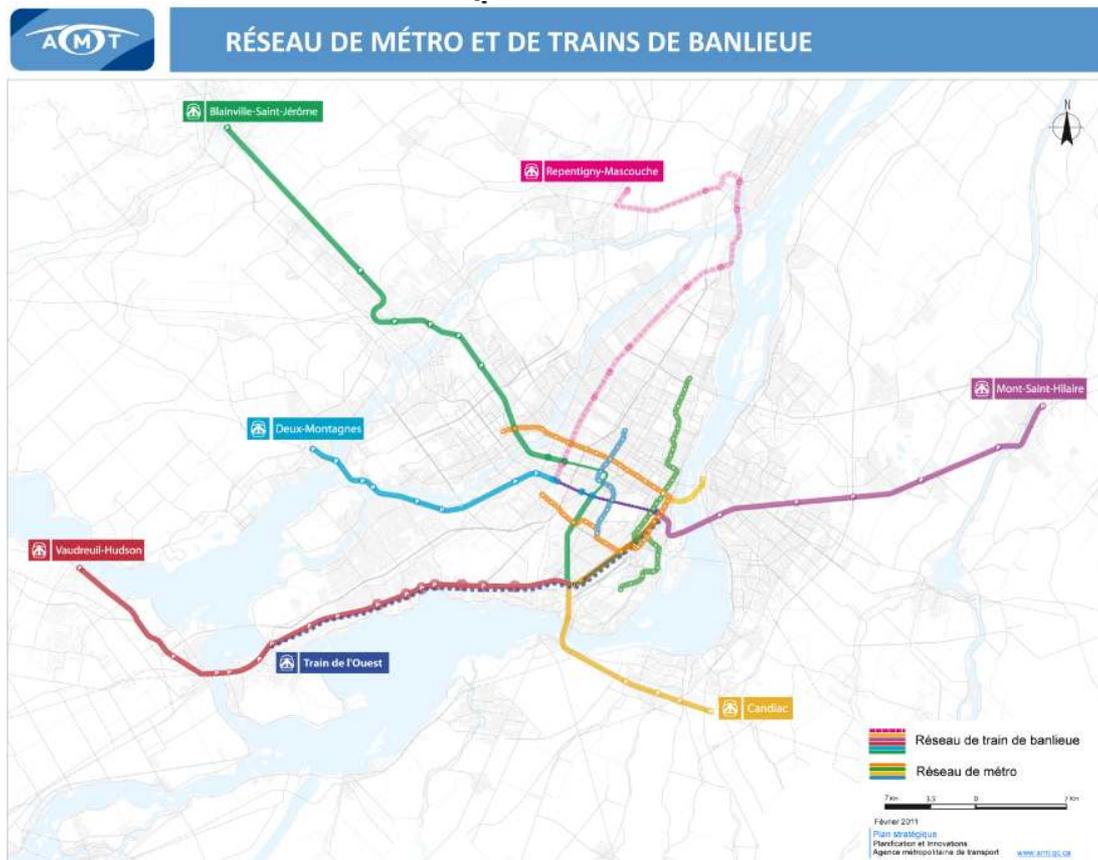
¹ Statistique Canada, recensement de 2006, <http://www.statcan.gc.ca>

² Institut de la statistique du Québec, Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2006-2056, édition 2009, http://www.stat.gouv.qc.ca/publications/demograp/pdf2009/perspectives2006_2056.pdf

³ Agence métropolitaine de transport, Enquête Origine-Destination 2008

métropolitain permet à la clientèle d'accéder rapidement au Métro, au train de banlieue ou même directement au centre-ville, le principal pôle d'emplois de la région.

Figure 1 – Le réseau de métro et de train de banlieue dans la région métropolitaine de Montréal



Un exemple de voie réservée performante sur le pont Champlain, dans l'axe de l'autoroute A10

- Créée en 1978 comme « projet pilote », elle est toujours en fonction et est devenue la voie la plus achalandée de la région de Montréal
- Corridor d'une longueur de 7,5 km, aménagé quotidiennement en période de pointe en contre-sens du trafic à l'aide de cônes temporaires
- Fréquence de passage de 260 autobus par heure en période de pointe du matin, dans les deux sens de circulation (appartenant à 6 organismes de transport différents)
- 43 000 usagers du transport collectif l'utilisent chaque jour dans les deux sens
- Deux terminus métropolitains (Brossard-Chevrier et Brossard-Panama), desservis par les autoroutes A10 et A30, offrent près de 3 270 places de stationnement incitatif sur la rive Sud ; ils sont utilisés à plus de 90 % de leur capacité
- Axe très performant mais qui gagnerait à être aménagé sur une base permanente



Champlain Bridge Rapid Bus Transit



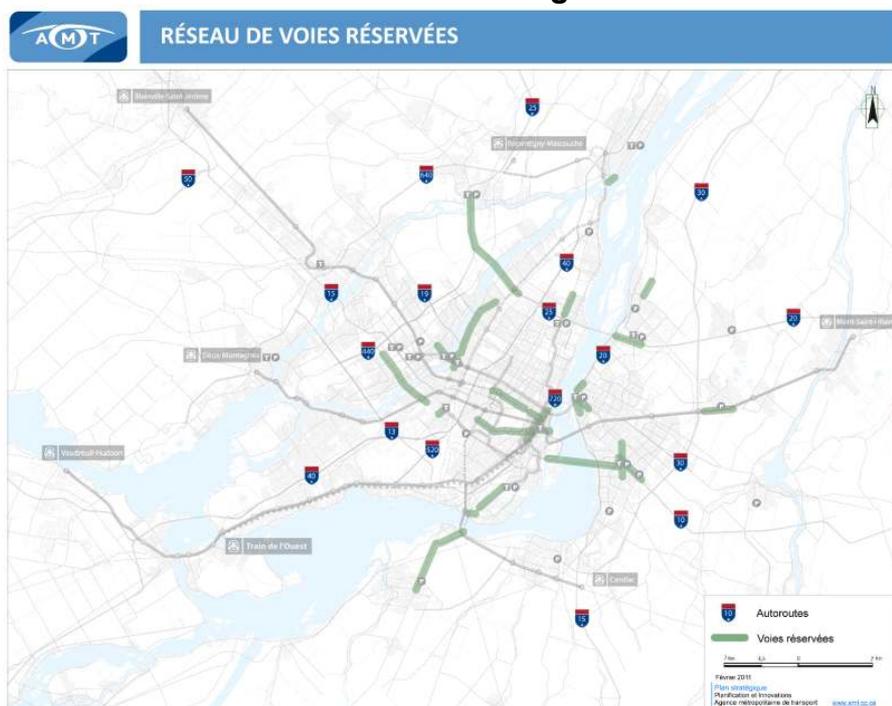
3. UN CONTEXTE FAVORABLE AU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

L'évolution des comportements de mobilité depuis plusieurs années démontre l'existence d'un contexte très favorable au développement du transport collectif dans la région de Montréal. Pour la première fois depuis la réalisation des premières enquêtes Origine-Destination dans les années 1970, l'utilisation de l'automobile est en baisse en pointe du matin (-1 % entre 2003 et 2008), ce qui représente un renversement de tendance notable. En 2008, l'achalandage moyen du service de transport collectif en pointe du matin dans la région s'élevait à 427 000 déplacements, ce qui représente une hausse de 15 % par rapport à 2003. Quant à la part modale du transport collectif en pointe du matin, elle est passée de 22 % à 25 % sur la même période. En réponse au succès de l'utilisation du service de transport collectif métropolitain, l'AMT travaille à l'élaboration de grands projets de déploiement des réseaux de Métro et d'autobus à haut niveau de service, et de consolidation du réseau de trains de banlieue.

4. L'ENJEU DE DÉVELOPPER LE RÉSEAU DE VOIES RÉSERVÉES

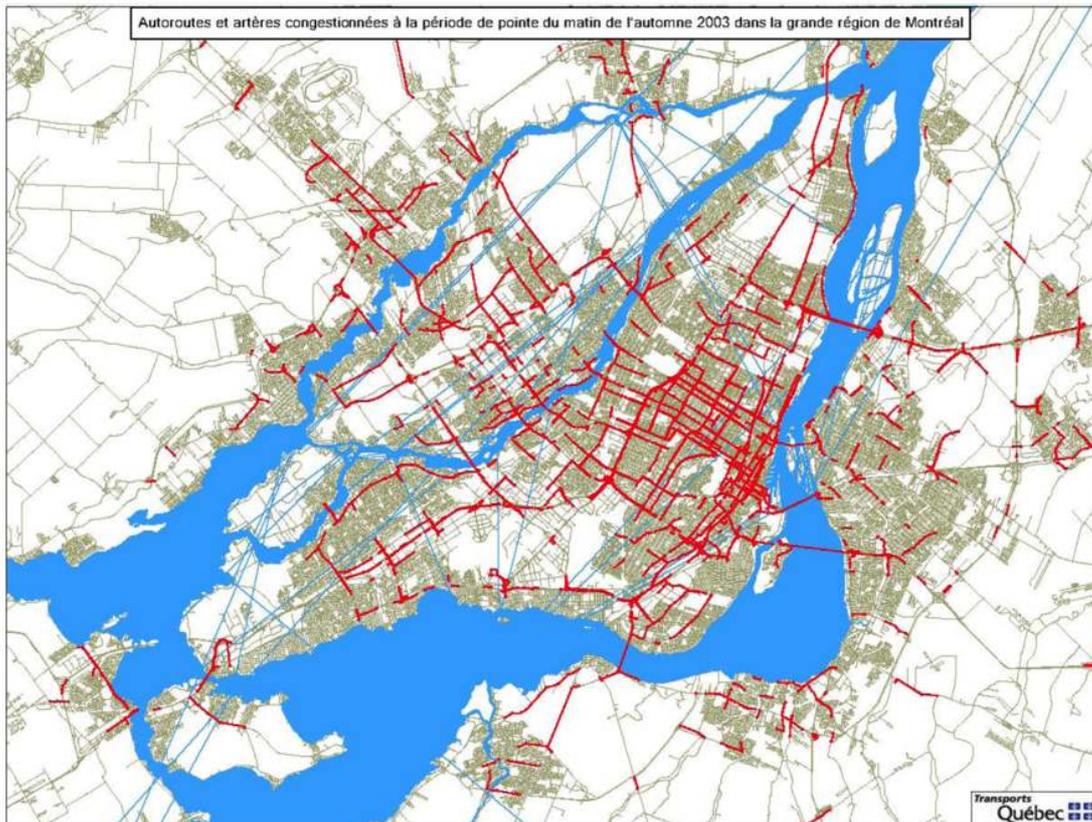
Les voies réservées aux autobus métropolitains ont été développées afin de répondre à des besoins ponctuels. À ses débuts en 1996, le réseau de transport métropolitain par autobus était composé de 9 tronçons de voies réservées implantés sur les principales artères de circulation dans la région (boulevard Pie-IX, pont Champlain, avenue du Parc et chemin de la Côte-Des-Neiges) et de 6 stationnements incitatifs. Depuis ce temps, le réseau de voies réservées et de stationnements incitatifs a été largement étendu en périphérie.

Figure 2 – Le réseau de voies réservées dédiées aux autobus métropolitains dans la région



Les voies réservées aux autobus métropolitains ne constituent pas pour autant un réseau à proprement dit. Le maillage de voies réservées, aujourd'hui réparties sur 30 tronçons, demeure incomplet et faiblement implanté sur les grands axes autoroutiers et sur les artères les plus congestionnées. De nombreuses lignes d'autobus doivent ainsi faire face à la congestion routière qui augmente leur temps de parcours et entrave leur compétitivité-temps par rapport à l'automobile.

Figure 3 – Les artères les plus congestionnées dans la région métropolitaine de Montréal



Comme dans la plupart des grandes métropoles, la congestion est un problème majeur dans la région de Montréal. Une étude du Ministère des transports du Québec (MTQ) a évalué les coûts socioéconomiques annuels attribuables à la congestion récurrente sur les autoroutes et les artères de la région métropolitaine de Montréal à 1 423 millions de dollars pour l'année 2003⁴, notamment en raison du retard accumulé par les automobilistes. À titre indicatif, le coût de la congestion était de 841 millions de dollars en 1998, ce qui représente une hausse de 50 % en 5 ans et démontre ainsi une forte détérioration de la fluidité du réseau routier⁵.

La hausse de la motorisation des ménages laisse présager que ce problème risque de s'aggraver au cours des années à venir. Entre 1998 et 2008, le parc automobile dans la région métropolitaine de Montréal s'est accru de 19,8 %, ce qui représente 295 300 véhicules supplémentaires⁶. La croissance du parc automobile a été plus de deux fois supérieure à la croissance démographique sur la même période.

⁴ Ministère des Transport du Québec, Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2003, mars 2009

⁵ Ibid.

⁶ Agence métropolitaine de transport, Enquêtes Origine-Destination 1998, 2003 et 2008

Dans ce contexte, améliorer la performance du réseau d'autobus métropolitain dans la région nécessite d'implanter une série de mesures préférentielles sur le réseau routier. L'implantation de voies réservées constitue de plus une solution efficace et à coût raisonnable afin d'améliorer l'efficacité des déplacements sur le réseau routier. L'AMT travaille ainsi à la mise en place d'un réseau d'autobus intégré et complémentaire au réseau routier, afin de favoriser un meilleur partage de la route entre les différents usagers et mettre à la disposition des citoyens de la région métropolitaine de Montréal une plus grande diversité de modes de déplacement.

5. PLAN STRATÉGIQUE 2011-2020 : VERS UN RÉSEAU D'AUTOBUS MÉTROPOLITAIN PERFORMANT

En conformité avec sa loi constitutive, l'AMT travaille actuellement à l'élaboration de son plan stratégique décennal de développement du transport métropolitain, dans lequel elle précise les objectifs qu'elle poursuit, les priorités qu'elle établit et les résultats attendus. La stratégie de développement du transport métropolitain pour les dix années à venir se décline en trois axes :

- faciliter les déplacements de la clientèle à travers une amélioration de l'accessibilité et de la qualité des services ;
- favoriser une meilleure articulation du développement urbain et de la planification du transport collectif ;
- et enfin, implanter un réseau métropolitain rapide et multimodal, en augmentant la capacité de service du métro, du train de banlieue et des autobus métropolitains.

Concernant le réseau d'autobus métropolitain, il s'agit plus précisément d'améliorer l'efficacité des déplacements et la performance du réseau en termes d'achalandage. L'AMT souhaite ainsi accélérer le développement d'un réseau d'autobus à haut niveau de service, reconnu comme performant par la clientèle et exploité par les divers transporteurs de la région. Ce réseau vise à :

- améliorer l'efficacité des corridors routiers par l'implantation de voies réservées et de mesures préférentielles ;
- augmenter la capacité des équipements en support au réseau de voies réservées (terminus et stationnements) ;
- compléter le maillage entre les différents modes (autobus, métro et train de banlieue) pour faciliter le rabattement aux modes lourds et accéder aux pôles d'emplois de la région ;
- réduire les impacts de la congestion sur les services d'autobus.

La voie réservée d'autobus demeure l'infrastructure la plus susceptible d'améliorer la performance d'un service, tout comme l'installation de feux prioritaires. Ultimement, un axe fort achalandé pourrait offrir un système de type Service Rapide par Autobus (SRB), qui reprend en quelque sorte les caractéristiques des systèmes sur rail (site propre, stations aménagés, confort amélioré, signature visuelle, etc.) pour créer un service intermédiaire très performant par rapport aux services traditionnels d'autobus. Un tel SRB est actuellement en développement sur l'axe Pie-IX et vise à relier les municipalités de Montréal et de Laval.

L'établissement d'un réseau d'autobus métropolitain à haut niveau de service implique une série d'interventions par axe, qui varie selon le milieu urbain traversé. Le plan stratégique

propose une trentaine d'axes dans l'ensemble de la région métropolitaine de Montréal qui peuvent potentiellement accueillir ce type de service. Pour chaque axe, un projet émergera au cours des dix prochaines années en fonction des besoins en déplacement identifiés, de la volonté des partenaires exprimée et des caractéristiques du milieu urbain traversé.

Le projet de Service Rapide par Bus (SRB) sur le boulevard Pie-IX

Description du projet

- Un des axes d'autobus les plus achalandés dans la région avec 38 000 déplacements quotidiens à Montréal et à Laval
- Tracé de 14 kilomètres traversant les municipalités de Laval et de Montréal
- 21 stations (18 à Montréal et 3 à Laval) et 3 stationnements incitatifs
- Concept de voies pour autobus bidirectionnelles, en site propre et implantées au centre du boulevard Pie IX
- Deux voies de circulation automobile retranchées dans la portion Montréal et diminution de 35 % de la capacité véhiculaire sur Pie IX
- Coût du projet estimé à 305 M\$

Objectifs

- Offrir à la clientèle un service de transport collectif de qualité supérieure : rapide, fiable et confortable
- Favoriser le transfert modal auto/autobus
- Passer de 38 000 à près de 70 000 déplacements quotidiens en transport collectif sur cet axe

Bénéfices

- Requalification urbaine du boulevard et meilleur partage de la route entre les automobilistes, les piétons et les autobus
- Amélioration de la sécurité piétonne à travers une analyse fine du débit piétonnier à plusieurs intersections
- Autobus articulés accessibles aux personnes à mobilité réduite
- Mise en place d'un système intégré comprenant des outils technologiques et d'information à la clientèle
- Soins particuliers apportés au design des stations et choix d'une signature visuelle SRB



6. INTERVENIR DE FAÇON CONCERTÉE

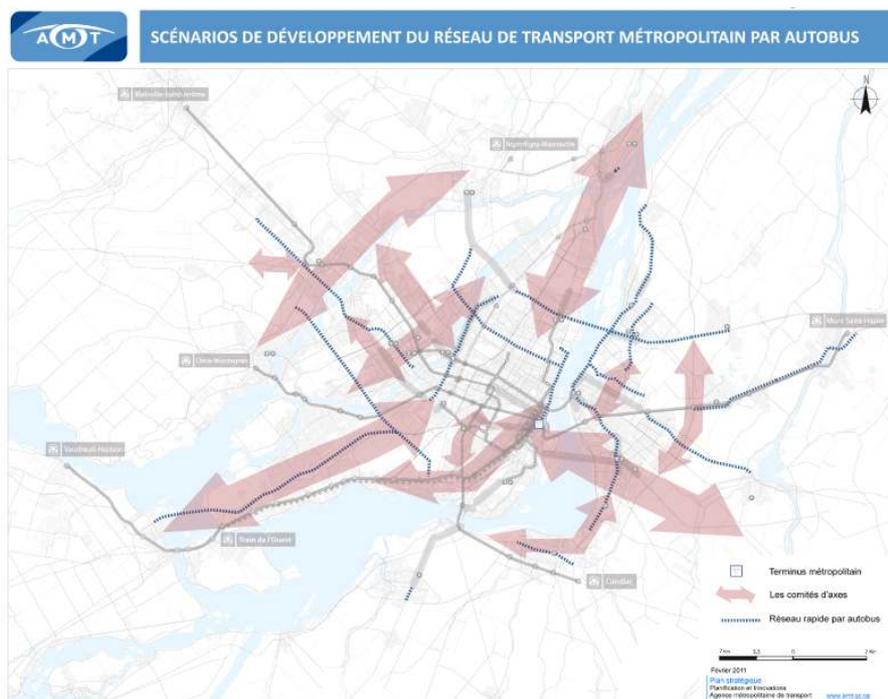
Pour mettre en place un véritable réseau métropolitain d'autobus rapide, la concertation entre l'ensemble des partenaires concernés est essentielle. L'AMT souhaite ainsi initier dans la région une approche par comité d'axe. Inspirée d'une expérience française⁷, le comité d'axe s'inscrit dans une démarche d'échange et de collaboration entre les différents partenaires d'un projet. Il vise à :

- rassembler au sein d'un même comité les différentes parties-prenantes d'un projet ;
- amener la définition d'un projet commun répondant aux besoins respectifs exprimés par les différents intervenants ;
- optimiser les investissements publics en transport collectif.

Pour assurer l'atteinte d'objectifs aussi ambitieux, la démarche de comités d'axes se divise en quatre étapes :

- mise en place du comité d'axe rassemblant divers partenaires : gouvernement, municipalités, autorités organisatrices de transport, etc. ;
- identification des besoins à combler ;
- définition commune des solutions de desserte : une attention particulière sera accordée aux projets de développements urbains, au potentiel d'achalandage et au transfert modal ;
- définition d'un projet et établissement d'un échéancier de réalisation ralliant l'ensemble des partenaires.

Figure 4 – Le futur réseau d'autobus métropolitain dans la région de Montréal



⁷ Le Comité d'axe est une démarche initiée par le Syndicat des transports en Ile-de-France (STIF), voir « Le comité d'axe, une instance opérationnelle et partenariale pour aménager le réseau Mobilien », <http://www.stif.info/les-developpements-avenir/plan-deplacements-urbains-mobilien/les-axes-mobilien/les-projets-axe-59.htm>

7. LES RÉSULTATS ATTENDUS

Dans le cadre de son plan stratégique 2011-2020, l'AMT poursuit l'amélioration de la desserte en transport collectif de la région métropolitaine, à travers un meilleur maillage du réseau et la mise en place de services de transport rapides et multimodaux.

L'AMT vise notamment à doubler la longueur de voies réservées métropolitaines d'ici 2020, ce qui permettra d'augmenter considérablement la rapidité du service d'autobus métropolitain. L'augmentation de la capacité du métro, la consolidation du service de train de banlieue, l'harmonisation des différents services de transport collectif dans la région et la mise à la disposition de la clientèle d'une information accessible partout et en tout temps contribueront également à améliorer la qualité du réseau métropolitain au cours des dix prochaines années.

Ultimement, l'achalandage annuel du réseau de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, incluant tous les modes, augmentera du tiers en passant de 472 millions à 628 millions de déplacements. Concernant la part de marché des transports collectifs, elle passera de 25 % à 30 % en pointe matinale.

À travers la réalisation de ces cibles, l'AMT poursuit sa mission d'améliorer la mobilité des citoyens de la région métropolitaine de Montréal et contribue à positionner la région parmi les plus dynamiques en Amérique du Nord en matière de mobilité durable.

RÉFÉRENCES

1. Statistique Canada, recensement de 2006, <http://www.statcan.gc.ca>
2. Institut de la statistique du Québec, Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2006-2056, édition 2009, http://www.stat.gouv.qc.ca/publications/demograp/pdf2009/perspectives2006_2056.pdf Enquête Origine-Destination 2008
3. Agence métropolitaine de transport, Enquête Origine-Destination 2008
4. Ministère des Transport du Québec, Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2003, mars 2009, http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/regions/montreal/etude_eval_couts_congestion_mtl.pdf
5. Ibid
6. Agence métropolitaine de transport, Enquêtes Origine-Destination 1998, 2003 et 2008
7. « Le comité d'axe, une instance opérationnelle et partenariale pour aménager le réseau Mobilien », <http://www.stif.info/les-developpements-avenir/plan-deplacements-urbains-mobilien/les-axes-mobilien/les-projets-axe-59.htm>