

RÉGION DE MONTRÉAL

—  
LA CONTRIBUTION DU TRANSPORT  
EN COMMUN AU DÉVELOPPEMENT DURABLE



20  
10

**ATUQ**  
Association du transport  
urbain du Québec

# Région de Montréal

---

Région de Montréal – Le transport en commun c’est...  
Enjeux du développement  
Enjeux spécifiques du transport en commun  
Territoire, population et réseaux de transport en commun  
Les transports en commun et le développement durable  
Le rôle du transport en commun dans la mobilité quotidienne  
Autres faits saillants sur la mobilité  
Économie des ménages  
Et si le transport en commun n’existait pas ?  
Une source insoupçonnée d’activité physique  
La qualité de l’air  
Sécurité  
Un réseau étendu  
Un service à proximité des résidents

## Région de Montréal – Le transport en commun c'est...

---

- ❖ Près de 435 millions de déplacements assurés pour l'année 2008
- ❖ Choisi, pour se rendre au travail, par 33% des résidents de Montréal, 14% des résidents de Laval et 22% des résidents de Longueuil.
- ❖ Une option quotidienne pour un Montréalais sur 4, un Lavallois sur 10 et un Longueuillois sur 7
- ❖ Plus de 9 600 emplois directs en 2008
- ❖ Une solution de transport presque 9 fois moins chère que l'automobile
- ❖ Des ressources non consommées quotidiennement : 7,3 millions de kilomètres automobile non parcourus, 666 000 litres d'essence non consommés et l'équivalent de 1 600 tonnes de CO<sub>2</sub> équivalent non émises
- ❖ De l'activité physique en prime : 2 500 pas parcourus par jour par client soit le quart du volume d'activité physique recommandé quotidiennement
- ❖ Un mode accessible avec une couverture presque complète du réseau routier et 90% des ménages à moins de 500 mètres d'un arrêt

Comptant pour plus de la moitié de la population du Québec, la région métropolitaine de Montréal occupe une position dominante sur l'échiquier urbain québécois depuis le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Même si la prépondérance de Montréal s'est affaiblie après la Deuxième Guerre mondiale, son centre-ville reste le principal pôle d'activité. L'étalement urbain s'est d'abord concrétisé par une évasion résidentielle facilitée par l'accès au crédit hypothécaire, la démocratisation de la possession d'une automobile, l'amélioration du réseau routier supérieur et la construction des autoroutes. Il a toutefois progressivement englobé les fonctions commerciales, institutionnelles et industrielles, les nombreux parcs industriels de banlieue et les grands centres commerciaux étant deux des manifestations les plus éloquentes.

Aujourd'hui l'agglomération, forte de plus de 3,6 millions de personnes, comporte de nombreux sous-centres, dont deux – ceux de Laval et de Longueuil – sont situés hors de l'île de Montréal. Étroitement arrimés au réseau autoroutier et au réseau routier primaire, les équipements commerciaux qui se sont multipliés, au cours des deux dernières décennies, dans l'ensemble de l'agglomération, révèlent de manière particulièrement éloquent ce dynamisme urbain<sup>1</sup>.

La desserte en transport en commun de ce vaste territoire est partagée entre la Société de transport de Montréal (îles de Montréal et Île-Bizard), la Société de transport de Laval (île Jésus), le réseau de transport de Longueuil (la portion la plus anciennement urbanisée de la Rive Sud de Montréal) et une quinzaine de services intermunicipaux (les municipalités de la périphérie métropolitaine).

## Enjeux du développement

---

Même si l'intensité de la croissance urbaine semble devoir connaître un certain ralentissement au cours des prochaines années, plusieurs des tendances observées durant les dernières décennies vont vraisemblablement se poursuivre. Ce sera probablement le cas de l'attractivité métropolitaine qui combinera les apports démographiques d'un exode qui touche la plupart des régions du Québec et d'une immigration internationale dont le Québec ne peut se passer. Et ce sera aussi vrai de la redistribution des populations et des activités sur un territoire qui n'est désormais plus confiné à celui placé sous juridiction de la Communauté métropolitaine de Montréal. On note en effet une poursuite de l'étalement urbain à l'extérieur du territoire de la CMM et une plus grande intégration des villes satellites (Lachute, Saint-Jérôme, Joliette, Berthier, Sorel, Saint-Hyacinthe, Saint-Jean et Salaberry-de-Valleyfield) à la socioéconomie montréalaise, comme le montre la desserte quotidienne de Saint-Jérôme par le train de banlieue. Cette redistribution des populations et des activités, combinée à la disparition de certaines occupations anciennes et à l'érosion de certains voisinages résidentiels dans les parties centrales de l'agglomération, se traduira par ailleurs par de nombreuses opportunités de redéveloppement comportant des enjeux d'urbanisme et de transport.

## Enjeux spécifiques du transport en commun

---

Les grands enjeux auxquels seront confrontées les autorités responsables du transport public au cours des prochaines années seront conditionnés par plusieurs facteurs dont il est passablement difficile de déterminer l'impact cumulatif. Parmi ceux-ci on retiendra :

---

<sup>1</sup> Géocom (2007) Localisation et concepts : quand l'offre s'éclate  
[http://www.groupegeocom.com/pdf/publications/confond/200703220526localisation%20cqcd\\_2007%20version%20finale.pdf](http://www.groupegeocom.com/pdf/publications/confond/200703220526localisation%20cqcd_2007%20version%20finale.pdf)

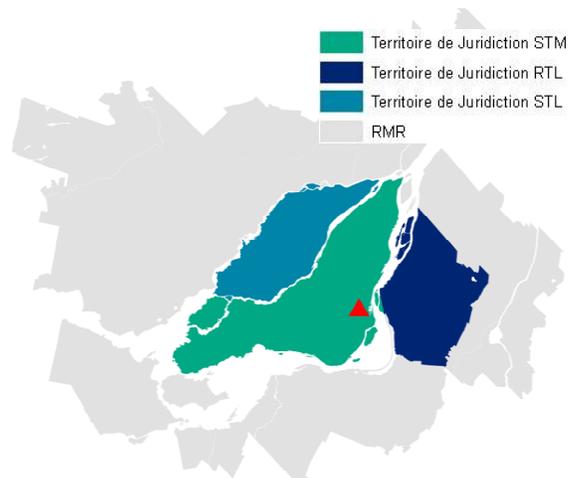
- la redistribution croissante de l'emploi et de l'offre commerciale au profit des banlieues hors l'île de Montréal;
- le report d'une partie des pressions d'étalement résidentiel hors le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal;
- l'augmentation du nombre de personnes âgées et le vieillissement de la population;
- l'accroissement du parc automobile, y compris dans les quartiers centraux;
- l'impact d'éventuels péages;
- l'évolution, difficilement prévisible, de la mobilité des personnes et des marchandises, suite à la réalisation de plusieurs projets (construction du pont de l'A25 sur la rivière des Prairies, prolongement de l'A30 dans la région de Beauharnois-Valleyfield, ouverture d'un centre logistique de transport des marchandises à l'ouest de Montréal, mise en œuvre de différents volets du plan de transport de Montréal, prolongement éventuel du métro, construction de la desserte ferroviaire passager en direction de Mascouche, etc).

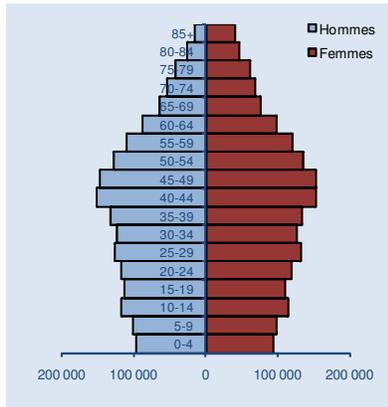
S'y ajoutera le problème de la gouvernance, la responsabilité de l'offre en transport public étant partagée entre trois sociétés de transport (STM, STL, RTL), l'Agence métropolitaine de transport, quatorze conseils intermunicipaux de transport et organismes apparentés, sans compter les responsabilités assumées par le ministère des Transports du Québec, les autorités du port de Montréal, d'Aéroports de Montréal, ainsi que les compagnies ferroviaires.

## Territoire, population et réseaux de transport en commun

Près de 3,6 millions de personnes résident sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal. D'une superficie de plus 4 000 km<sup>2</sup>, ce territoire est desservi par plusieurs réseaux de transport en commun. Les trois principaux réseaux sont opérés par la STM, la STL et le RTL qui assurent le service de transport en commun sur la partie centrale de l'agglomération la plus densément peuplée, soit environ 1000 km<sup>2</sup>.

La STM dessert l'île de Montréal (501 km<sup>2</sup>), qui compte près de 1,9 millions de résidents (2006). La STL dessert les 367 630 résidents de l'île Jésus (ville de Laval, 246 km<sup>2</sup>). Quant au RTL, il dessert l'agglomération de Longueuil (Boucherville, Brossard, Saint-Bruno-de-Montarville, Longueuil et Saint-Lambert) ayant une superficie de 284 km<sup>2</sup> et comptant 385 510 résidents.





Par rapport au reste de la région métropolitaine, l'Île de Montréal présente une densité de population nettement plus élevée ainsi qu'une structure démographique davantage affectée par le vieillissement, ce qui se traduit par une part plus importante de personnes âgées et une moindre proportion de jeunes. Près du quart des ménages résidant sur l'Île de Montréal sont à faibles revenus.

Les populations des territoires desservis par la STL et le RTL sont similaires en termes de densité et de composition démographique.

|  | RMR                             | Terr. STM                         | Terr. STL                         | Terr. RTL                         |
|--|---------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| <b>Superficie</b>  | <b>4 259 km<sup>2</sup></b>     | <b>501 km<sup>2</sup></b>         | <b>246 km<sup>2</sup></b>         | <b>284 km<sup>2</sup></b>         |
| <b>Population (PERSONNES)</b>  | <b>3 635 570</b>                | <b>1 844 080</b>                  | <b>367 630</b>                    | <b>385 510</b>                    |
| <b>Densité de population</b>   | <b>854 pers./km<sup>2</sup></b> | <b>3 681 pers./km<sup>2</sup></b> | <b>1 494 pers./km<sup>2</sup></b> | <b>1 357 pers./km<sup>2</sup></b> |
| <b>% 0-14 ans</b>  | <b>17,1 %</b>                   | <b>15,5 %</b>                     | <b>17,8 %</b>                     | <b>16,2 %</b>                     |
| <b>% 65 ans et plus</b>  | <b>13,6 %</b>                   | <b>15,3 %</b>                     | <b>14,4 %</b>                     | <b>13,8 %</b>                     |
| <b>Taux de chômage</b>   | <b>6,9 %</b>                    | <b>9,8 %</b>                      | <b>6,4 %</b>                      | <b>7,1 %</b>                      |
| <b>Population (MÉNAGES)</b>  | <b>1 525 630</b>                | <b>828 220</b>                    | <b>144 040</b>                    | <b>159 705</b>                    |
| <b>Densité des ménages</b>   | <b>358 mén./km<sup>2</sup></b>  | <b>1 653 mén./km<sup>2</sup></b>  | <b>586 mén./km<sup>2</sup></b>    | <b>562 mén./km<sup>2</sup></b>    |
| <b>Taille moyenne des ménages</b>                                    | <b>2,3 pers./mén.</b>           | <b>2,23 pers./mén.</b>            | <b>2,55 pers./mén.</b>            | <b>2,41 pers./mén.</b>            |
| <b>% des ménages de 1 pers.</b>                                      | <b>31,6 %</b>                   | <b>37,7 %</b>                     | <b>25,2 %</b>                     | <b>28,3 %</b>                     |
| <b>Revenus annuels moyens (2005)</b>                                 | <b>51 388 \$</b>                | <b>46 803 \$</b>                  | <b>54 834 \$</b>                  | <b>55 989 \$</b>                  |
| <b>% de la population dans un ménage à faible revenu<sup>1</sup></b> | <b>16,1 %</b>                   | <b>24,6 %</b>                     | <b>13,2 %</b>                     | <b>16,2 %</b>                     |

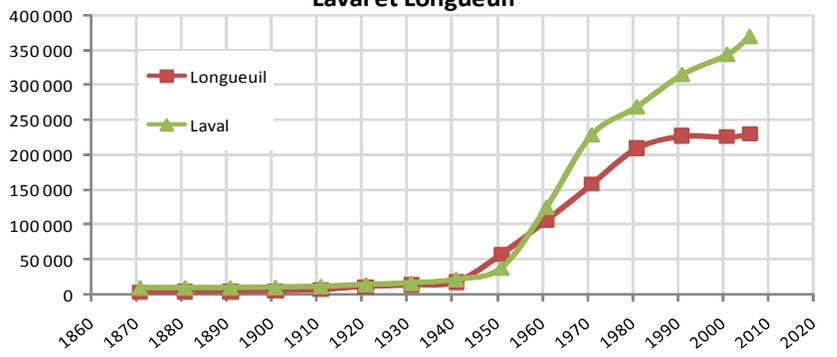
Source : Recensement Canada, 2006

<sup>1</sup> % de la population dans un ménage privé consacrant 20 % de plus que la moyenne générale à la nourriture, au logement et à l'habillement

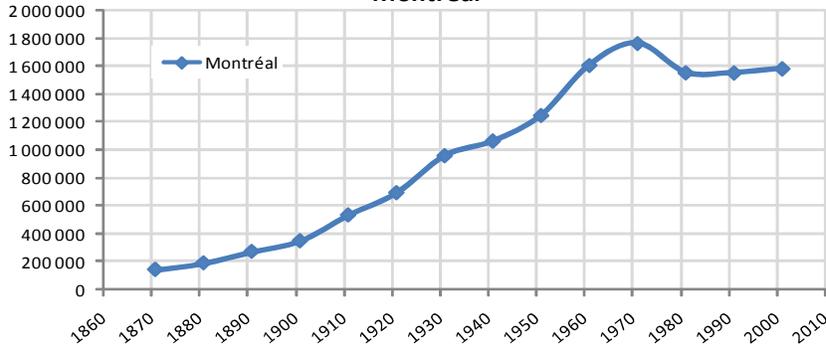
Les tailles des ménages pour les territoires de juridiction de la STM, de la STL et du RTL sont respectivement de 2,23; 2,55 et 2,41 personnes/ménage, témoignant de la tendance spatiale typique des grandes villes (augmentation de la taille des ménages avec l'éloignement du centre-ville). La plus faible proportion de jeunes et la part

plus importante de personnes âgées expliquent en partie ce phénomène. Les ménages vivant en proche banlieue ont des revenus annuels moyens plus élevés; le taux de chômage y est aussi plus faible. Néanmoins, le taux de chômage est bas dans la région métropolitaine comparativement aux autres régions du Québec.

Évolution de la population depuis 1871  
Laval et Longueuil



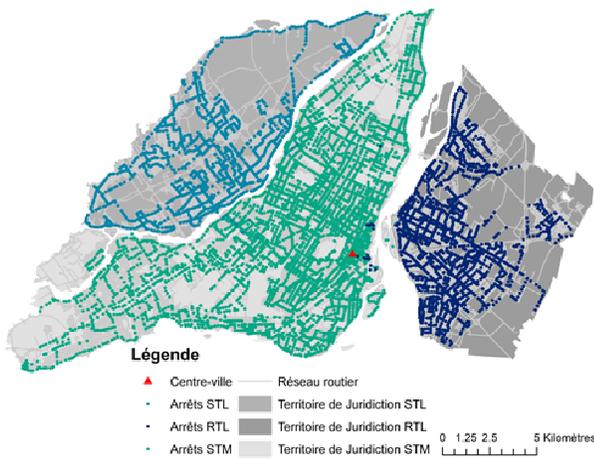
**Évolution de la population depuis 1871  
Montréal**



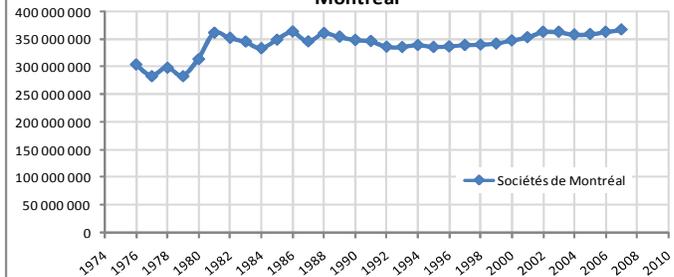
La population de Laval croît significativement depuis 1950, alors que celle de Longueuil a crû intensément entre 1940 et 1980 et reste relativement stable depuis. Quant à Montréal, sa population a crû significativement depuis 1900, avec un ralentissement important depuis 1970. Ceci témoigne de l'étalement urbain ayant eu lieu durant la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle.

Les réseaux de transport en commun, par autobus, opérés par la STM, la STL et le RTL soutiennent quelque 435 millions de déplacements annuellement. Les faits saillants de l'offre de transport en commun par autobus témoignent de l'importance de ces services dans la région. Par ailleurs, un réseau de métro de 68 stations agit comme véritable pierre angulaire du transport en commun dans la région. Des lignes de train de banlieue ainsi que des services ciblés de transport en commun sont aussi offerts en territoire périurbain.

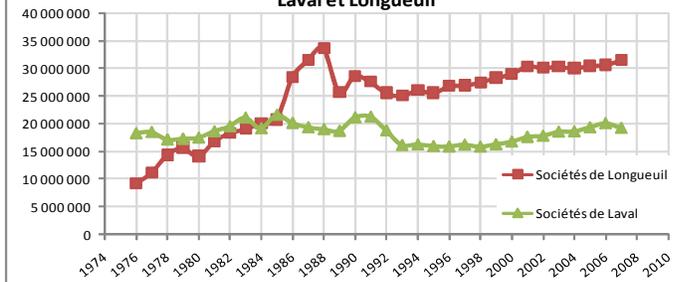
### Dispersion des arrêts sur les territoires de juridiction de la STM, de la STL et du RTL



**Évolution de l'achalandage depuis 1976  
Montréal**



**Évolution de l'achalandage depuis 1976  
Laval et Longueuil**



| <b>RÉSEAU</b>                          |                            |              |            |            |                              |
|--|----------------------------|--------------|------------|------------|------------------------------|
|  | <b>STM</b>                 |              | <b>STL</b> | <b>RTL</b> |                              |
|  | <b>Bus</b>                 | <b>Métro</b> |            |            |                              |
| <b>Nb de lignes</b>                    | 172                        | 4            | 42         | 73         | <b>lignes</b>                |
| <b>Nb d'arrêts</b>                     | 4 175                      | 68           | 2 551      | 2 496      | <b>arrêts</b>                |
| <b>Densité d'arrêts</b>                | 8,3                        | 0,1          | 10,4       | 8,8        | <b>arrêts/km<sup>2</sup></b> |
| <b>PARC DE VÉHICULES</b>               |                            |              |            |            |                              |
|  | <b>STM</b>                 |              | <b>STL</b> | <b>RTL</b> |                              |
| <b>Nb de véhicules</b>                 | 1 671                      | 759          | 228        | 394        | <b>véh.</b>                  |
| <b>Nb de véh. par million de pers.</b> | 906                        | 412          | 620        | 1 022      | <b>véh./1M pers.</b>         |
| <b>Kilométrage annuel par bus</b>      | 43 570                     | 99 757       | 62 772     | 43 633     | <b>km/bus</b>                |
| <b>SERVICE (annuel)</b>                |                            |              |            |            |                              |
|  | <b>STM</b>                 |              | <b>STL</b> | <b>RTL</b> |                              |
| <b>Heures de service commercial</b>    | 3 219 905                  | 1 964 823    | 420 655    | 639 803    | <b>heures</b>                |
| <b>Kilométrage commercial</b>          | 72 291 958                 | 75 394 256   | 10 944 557 | 17 191 573 | <b>km</b>                    |
|  | 116 997                    | 150 488      | 44 490     | 60 534     | <b>km/km<sup>2</sup></b>     |
|  | 32                         | 41           | 30         | 45         | <b>km/pers.</b>              |
| <b>ACHALANDAGE (annuel)</b>            |                            |              |            |            |                              |
|  | <b>STM</b>                 |              | <b>STL</b> | <b>RTL</b> |                              |
| <b>Achalandage</b>                     | <b>Total : 382 500 000</b> |              | 19 675 883 | 32 234 951 | <b>dépl.</b>                 |
| <b>Déplacements per capita</b>         | 207                        |              | 54         | 84         | <b>dépl./pers.</b>           |

Sources : Données de réseau, 2008 ; Recensement Canada, 2006

## Les transports en commun et le développement durable

Dans la région de Montréal, les transports en commun jouent un rôle majeur du point de vue environnemental et social. C'est un Montréalais sur quatre qui utilise le réseau quotidiennement. À Laval et Longueuil, le réseau est utilisé, chaque jour, par 10% et 14% des résidents respectivement. Globalement, les transports en commun sont l'option de transport pour 22% des travailleurs. Cette part atteint 33% pour les résidents de l'île de Montréal.

Le transport en commun contribue significativement à l'amélioration de l'accessibilité pour tous. Il est un outil efficace de mobilité pour différents segments de population, notamment les populations vulnérables. Les réseaux de transport en commun de la STM, de la STL et du RTL assurent la desserte de plus de 90 % du territoire accessible via le réseau routier. De plus, sur le territoire de juridiction des trois sociétés de transport, c'est environ 99% des ménages qui sont situés à moins de 500 m d'un arrêt de transport en commun.

En diminuant le nombre de Québécois qui se déplacent en « auto-solo », le transport en commun permet de réduire la consommation des ressources non renouvelables, telles l'essence, ainsi que l'émission de gaz à effet de serre. Dans la région de Montréal, grâce au transport en commun, c'est chaque jour :

- ◆ plus de 7 millions de kilomètres automobiles qui ne sont pas parcourus;
- ◆ 666 000 litres d'essence qui ne sont pas consommés;
- ◆ 1 600 tonnes de CO<sub>2</sub> équivalent qui ne sont pas émises;
- ◆ 320 000 espaces de stationnement qui ne sont pas utilisés.

Le transport en commun dans la région représente également une option économique avec un coût quotidien moyen 9 fois moins élevé que l'automobile.

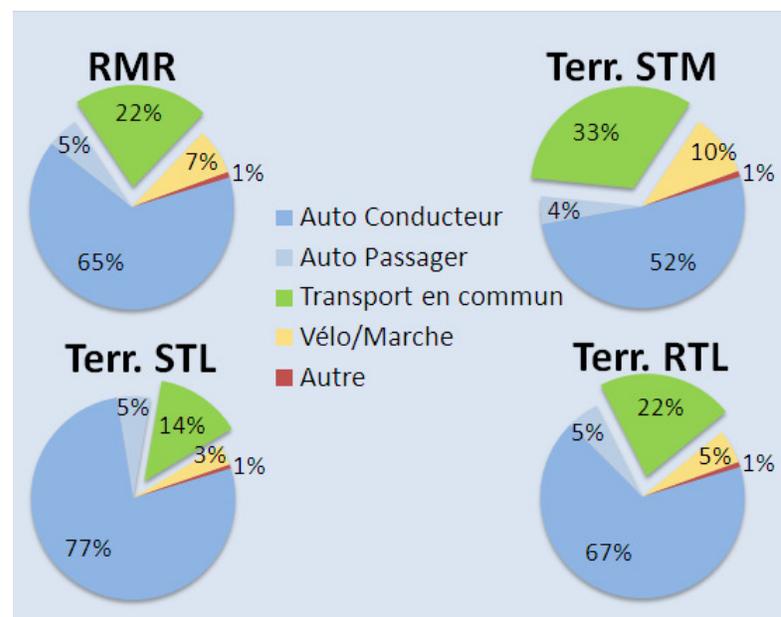
De plus, son utilisation contribue au maintien d'un niveau acceptable d'activité physique. En moyenne, un client effectuera 2 543 pas quotidiennement, soit plus de 25% du volume d'activité physique recommandé

## Le rôle du transport en commun dans la mobilité quotidienne

Selon le recensement canadien de 2006, le transport en commun permet à plus d'un travailleur sur cinq de la grande région de Montréal de se rendre à son lieu de travail. En outre, c'est un travailleur de l'île de Montréal sur trois qui utilise ce service pour aller travailler.

Dans les proches banlieues, les réseaux de transport en commun assurent l'accès au travail pour 22% et 14% des travailleurs résidant respectivement sur la Rive Sud (RTL) et Laval (STL). Sachant que les déplacements liés au travail s'effectuent principalement pendant les heures de pointe, il s'agit là d'une contribution significative qui permet d'alléger la pression sur le réseau routier en se substituant à l'utilisation de véhicules privés.

Répartition modale pour les déplacements vers le travail chez la population active de 15 ans et plus (RMR et territoires de juridiction de la STM, STL et du RTL)



Sources : Recensement Canada, 2006

Dans la mobilité typique quotidienne des montréalais, les transports en commun assurent autour de 14% des quelque 8 millions de déplacements.

La part modale des transports en commun varie toutefois beaucoup dans l'espace, ces services étant à la fois plus efficaces et appropriés dans les zones plus densément peuplées. Ainsi, les résidents de l'Île de Montréal effectuent presque 23% de leurs déplacements en transport en commun et presque 30% dans le cas des jeunes. Par ailleurs, il n'est pas exagéré de penser que la présence d'un important réseau de transport en commun permet d'assurer aussi une part modale plus importante pour la marche et le vélo, ces différents modes étant fortement interdépendants. En banlieue proche, c'est plus de 15% des déplacements des jeunes qui sont faits en transport en commun alors que globalement, les réseaux de la STL et du RTL assurent respectivement 8% et 12% de tous les déplacements.

Territoire d'enquête OD 2003

| Total déplacements |           |
|--------------------|-----------|
| Tous               | 7 977 100 |
| 5 - 19 ans         | 1 583 700 |
| 65 ans et +        | 716 600   |

| Automobile Conducteur | Automobile Passager | Transport collectif | Marche-Vélo |
|-----------------------|---------------------|---------------------|-------------|
| 53.8%                 | 13.7%               | 13.8%               | 11.8%       |
| 5.0%                  | 29.1%               | 16.5%               | 24.2%       |
| 54.4%                 | 18.8%               | 11.2%               | 13.0%       |

Territoire de juridiction de la STM (résidents)

| Total déplacements |           |
|--------------------|-----------|
| Tous               | 3 925 000 |
| 5 - 19 ans         | 685 500   |
| 65 ans et +        | 421 600   |

| Automobile Conducteur | Automobile Passager | Transport collectif | Marche-Vélo |
|-----------------------|---------------------|---------------------|-------------|
| 44.4%                 | 12.7%               | 22.8%               | 15.8%       |
| 2.8%                  | 28.6%               | 28.7%               | 27.5%       |
| 45.5%                 | 16.5%               | 17.6%               | 17.4%       |

Territoire de juridiction du RTL (résidents)

| Total déplacements |         |
|--------------------|---------|
| Tous               | 742 200 |
| 5 - 19 ans         | 152 600 |
| 65 ans et +        | 68 300  |

| Automobile Conducteur | Automobile Passager | Transport collectif | Marche-Vélo |
|-----------------------|---------------------|---------------------|-------------|
| 62.1%                 | 15.4%               | 8.0%                | 6.3%        |
| 4.7%                  | 32.2%               | 15.5%               | 16.9%       |
| 66.3%                 | 22.2%               | 3.2%                | 5.9%        |

Territoire de juridiction de la STL (résidents)

| Total déplacements |         |
|--------------------|---------|
| Tous               | 833 500 |
| 5 - 19 ans         | 166 100 |
| 65 ans et +        | 65 500  |

| Automobile Conducteur | Automobile Passager | Transport collectif | Marche-Vélo |
|-----------------------|---------------------|---------------------|-------------|
| 58.0%                 | 14.3%               | 12.0%               | 8.7%        |
| 4.7%                  | 29.3%               | 15.4%               | 24.2%       |
| 65.8%                 | 19.8%               | 4.8%                | 7.7%        |

Source : Enquête Origine-Destination 2003, déplacements faits par les résidents des territoires

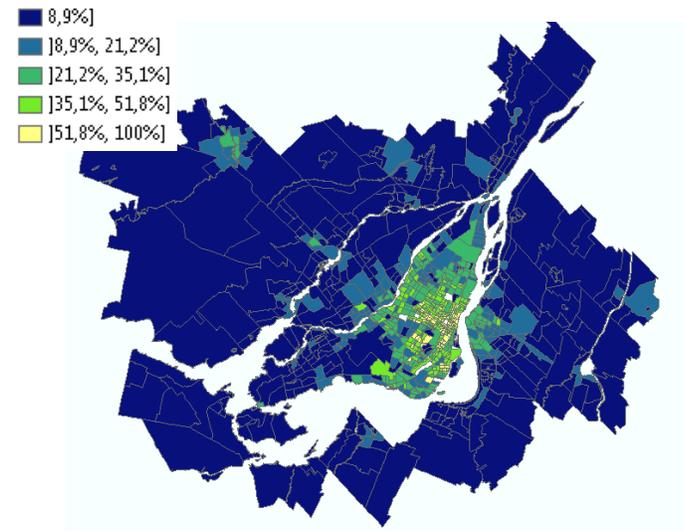
## Autres faits saillants sur la mobilité

Le niveau d'utilisation des transports en commun dépend de différents facteurs, un des plus significatifs étant le niveau de motorisation des ménages et des personnes. Dans la région de Montréal, la possession automobile moyenne des ménages est de 1,22 véhicule, ce qui est faible comparé aux autres régions du Québec.

Le niveau de motorisation varie beaucoup dans l'espace. Il est nettement inférieur dans les parties centrales de l'Île de Montréal et augmente avec l'éloignement du centre-ville. Déjà, la motorisation moyenne des ménages est supérieure à Laval et sur la Rive Sud proche. En outre, au niveau métropolitain, c'est un ménage sur cinq qui ne possède pas de voiture. Ce phénomène est accentué dans la partie centrale de l'Île de Montréal où justement le réseau de transport en commun est plus présent que partout ailleurs.

Les réseaux de transport en commun sont aussi bien présents dans le quotidien des résidents : un montréalais sur 4 utilise le réseau de la STM au moins une fois par jour. À Laval et Longueuil, le réseau est utilisé quotidiennement par presque 10% et 14% des résidents respectivement.

### Pourcentage de ménages sans véhicule



Sources : Enquête Origine-Destination, 2003

|  | Région | STM    | STL   | RTL   |   |
|--|--------|--------|-------|-------|---|
| <b>Motorisation des ménages</b><br>   | 1,22   | 0,93   | 1,45  | 1,34  | <b>Véh./ménage</b>  |
|  | 20,8%  | 32,1%  | 9,8%  | 12,8% | <b>des ménages ne possèdent pas de véhicule</b>                         |
| <b>Motorisation des personnes</b><br> | 0,62   | 0,50   | 0,70  | 0,66  | <b>Véhicules/pers. 16 ans et +</b>                                      |
| <b>Mobilité</b><br>                   | 2,30   | 2,29   | 2,29  | 2,37  | <b>déplacements par personne/jour</b>                                   |
|  | 16,4%  | 17,5%  | 15,8% | 15,6% | <b>des personnes n'ont effectué aucun dépl.</b>                         |
| <b>Occupation des véhicules</b><br>   | 1,25   | 1,29   | 1,25  | 1,25  | <b>personnes/véhicule</b>   |
| <b>Usage du transport en commun</b>  | 17%    | 25,8 % | 9,3%  | 14,0% | <b>Résidents qui utilisent le réseau TEC au moins une fois par jour</b> |

## Économie des ménages

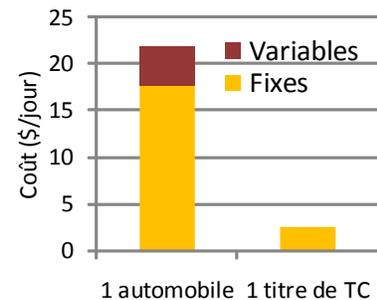
De par leur existence, les réseaux de transport en commun assurent de l'emploi pour certains et une alternative économique de transport pour d'autres. D'un côté, les trois sociétés de transport en commun génèrent à elles seules plus de 9 600 emplois directs. La STM est d'ailleurs dans la liste des plus grands employeurs du Québec.

|  | STM                  | STL                | RTL                |
|--|----------------------|--------------------|--------------------|
|  <b>Emplois directs créés<sup>1</sup></b>                                   | <b>8 036 emplois</b> | <b>678 emplois</b> | <b>950 emplois</b> |
|  <b>Coût moyen d'un titre mensuel de transport (TEC) adulte<sup>2</sup></b> | <b>68,50 \$</b>      | <b>76,50 \$</b>    | <b>79,00 \$</b>    |
|  <b>Kilométrage quotidien moyen parcouru en automobile<sup>3</sup></b>      | <b>28,4 km/jour</b>  |                    |                    |

Sources : <sup>1</sup>Données des sociétés, 2008; <sup>2</sup>Sites Internet STM, STL et RTL, 2009 ; <sup>3</sup>Enquête Origine-Destination, 2003

De l'autre côté, les transports en commun sont une alternative de transport accessible. En effet, le coût quotidien d'une automobile revient beaucoup plus cher que le titre de transport en commun. Typiquement, un usager adulte du transport en commun paie (2009) entre 68,50 \$ et 79,00 \$ pour son titre mensuel. En supposant un usage quotidien, ceci revient à quelque 2,49 \$/jour. Le coût fixe d'une automobile est évalué à 17,70 \$/jour, montant auquel doivent être ajoutés les coûts variables reliés à l'essence, l'entretien et l'usure pneus. Ces coûts variables dépendent de la distance parcourue, évaluée à environ 28,4 km par jour dans la région de Montréal, soit 4,21 \$/jour. Ainsi, l'utilisation de l'automobile est presque 9 fois plus chère que l'utilisation des transports en commun, sur une base quotidienne.

### Dépenses quotidiennes d'un ménage liées aux déplacements



|   | <u>Automobile</u>    | <u>Titre de TC</u>  |
|---|----------------------|---------------------|
|  Variables | <b>4,21 \$/jour</b>  | <b>0,00 \$/jour</b> |
|  Fixes     | <b>17,70 \$/jour</b> | <b>2,49 \$/jour</b> |

Frais fixes : incluent assurances, permis de conduire, immatriculation, dépréciation et prêt automobile (CAA Québec, 2008 – Cobalt LT; 18 000km/an)

Frais variables : incluent essence - Prix essence = 118,8¢/L (Régie de l'énergie du Québec, 2008)), pneus, entretien (CAA Québec, 2008 – Cobalt LT; 18 000km/an)

## Et si le transport en commun n'existait pas?

Il est possible de traduire les déplacements faits en transport en commun en hypothétiques déplacements automobiles afin d'évaluer les ressources équivalentes qui ne sont, en fait, pas requises. Dans la région de Montréal, si tous les déplacements faits en transport en commun, tous réseaux confondus, étaient faits en automobile, c'est l'équivalent de 7 258 700 véhicules-kilomètres qui seraient parcourus.

Ces kilomètres auraient occasionné la consommation de 666 100 litres d'essences et l'émission de 1 613 tonnes de CO<sub>2</sub> équivalent lors d'un jour moyen de semaine.

De plus, l'utilisation de l'automobile, aux dépens des transports en commun, exigerait aussi l'utilisation d'espaces de stationnement aux lieux d'activités.

Au cœur de la journée, les déplacements actuellement faits en transport en commun exigeraient l'équivalent de plus de 320 000 espaces de stationnement s'ils étaient faits en automobile. L'utilisation de ces espaces se traduirait par un total de 3,18 millions d'heures de stationnement, qui sont actuellement économisées chaque jour moyen de semaine.



**Véhicules-km**

**7 258 700 véh-km/jour**



**Litres d'essence**

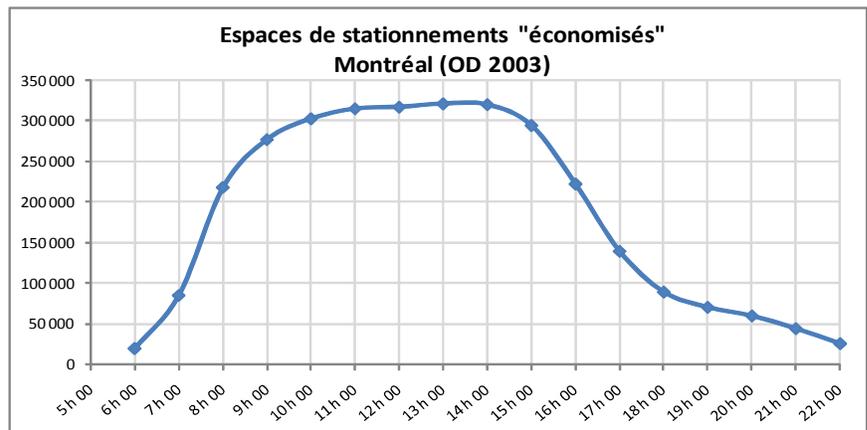
**666 100 litres/jour**



**CO<sub>2</sub> équivalents**

**1 613 tonnes CO<sub>2</sub> éq./jour**

Sources : SAAQ, 2003 ; Enquête Origine-Destination, 2003 ; Recensement Canada, 2001



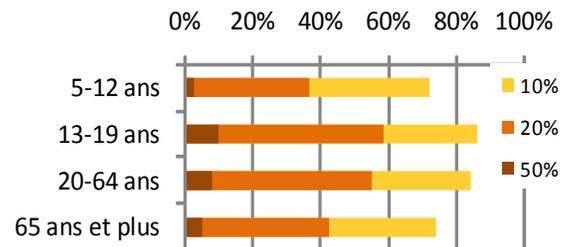
## Une source insoupçonnée d'activité physique

L'utilisation des transports en commun est aussi une source insoupçonnée d'activité physique. À Montréal, chaque déplacement effectué en transport en commun génère en moyenne 1 250 pas. Puisque chaque client effectue environ deux déplacements par jour, on estime à 2 500 le nombre de pas générés quotidiennement par l'usage des transports urbains.

|  |                                  |
|--|----------------------------------|
| <b>Moyenne de pas générés par un déplacement TEC</b>               | <b>1 247 pas/dépl.</b>           |
| <b>Nb déplacements TEC par usager du TEC</b>                       | <b>2,04 dépl.TEC/usager/jour</b> |
| <b>Moyenne quotidienne de pas générés par l'utilisation du TEC</b> | <b>2 543 pas/usager TEC/jour</b> |



Au niveau populationnel, autour de 60% des clients du transport en commun font plus de 20% du volume d'activité physique recommandé quotidiennement. Certains clients, environ 8%, atteignent même 50% des recommandations quotidiennes grâce à l'usage du transport en commun.

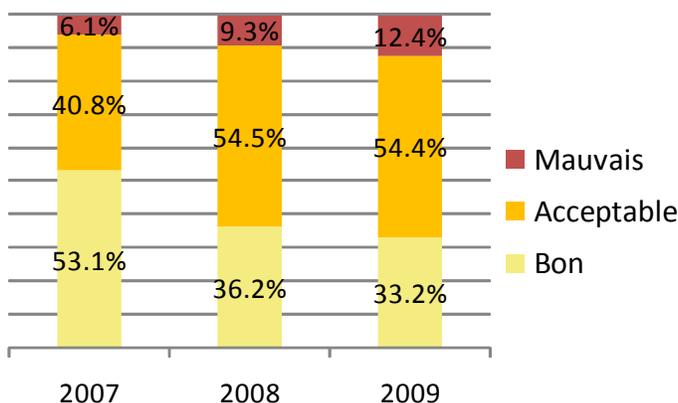


Sources : Enquête Origine-Destination, 2003

## La qualité de l'air

Les transports en commun font aussi partie des composantes du système urbain qui contribuent à améliorer le bilan de santé des populations. Bien que la relation de causalité ne soit pas chiffrable, il existe des indicateurs permettant de suivre l'évolution de certains paramètres environnementaux. L'indice de qualité de l'air en est un<sup>2</sup>.

Part des jours dont l'indice de la qualité de l'air est :



Sources : MDDEP, 2007 à 2009

Chaque jour, Environnement Québec calcule un indice de la qualité de l'air en fonction de divers polluants atmosphériques.

En 2009, dans la région de Montréal (secteurs de Montréal, Laval et Rive Sud de Montréal), la qualité de l'air a été catégorisée bonne durant 120 jours en moyenne, soit 54,4% de l'année. Dans une région de la taille de Montréal et compte tenu de l'importance des déplacements automobiles, il s'agit d'un bilan positif. Ce dont témoigne la comparaison avec les autres aires métropolitaines du Québec.

<sup>2</sup> Cet indice n'est disponible, pour toutes les régions étudiées, que pour 2007. Quant à l'indice de smog, il n'est disponible que pour Montréal

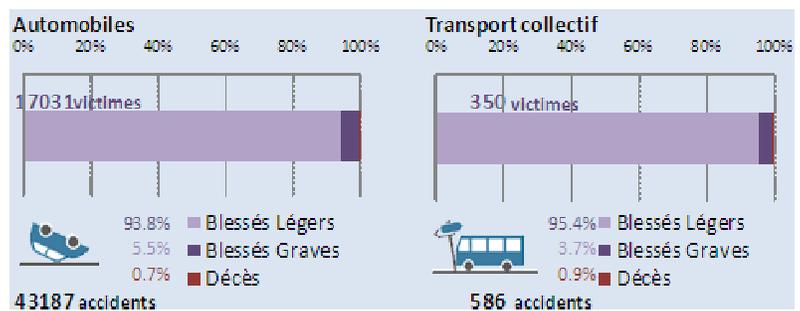
## Sécurité

La route est une cause d'accidents importante, notamment chez les jeunes. Globalement, pour chaque conducteur, le risque d'être victime d'un accident de la route au cours de sa vie est de 50 %; cette probabilité est d'environ 1% à chaque année<sup>3</sup>. Dans la région de Montréal, en 2006, on a comptabilisé autour de 586 accidents impliquant le transport en commun et 43 000 accidents liés à l'automobile. Il y a donc 74 fois plus d'accidents en automobile qu'en transport en commun bien qu'il n'y ait que 4 fois plus de déplacements en automobile qu'en transport en commun. Le risque est donc nettement supérieur en automobile.

### Accidents de la route et victimes par modes

En 2006, seulement 350 personnes (dont 95% des blessés légers) ont été victimes d'un des 586 accidents en transport en commun.

Plus de 17 000 personnes ont été victimes d'un des 43 187 accidents en automobile.



Sources : SAAQ, 2006

<sup>3</sup> Pour chaque conducteur, le risque d'être victime d'un accident de la route au cours de sa vie est de 50 %. L'explication relève de la théorie des probabilités. Puisqu'il y a dans une année environ 58 600 victimes sur la route et que la population du Québec est d'environ 7 millions d'individus, on peut dire que, dans une année donnée, la probabilité pour un individu d'être victime d'un accident de la route est de 58 600 divisé par 7 millions, soit un peu moins de 1 %. À l'inverse, la probabilité de ne pas être une victime durant une année donnée est donc d'un peu plus de 99 %. En considérant cette probabilité et selon une espérance de vie de 83 ans, on peut déduire que chaque Québécois a 50 % de risque d'être victime d'un accident de la route.

(Source : [http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grand\\_public/vehicules\\_promenade/securite\\_routiere/jeux\\_questionnaires/annee\\_secu\\_routiere/reponses](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grand_public/vehicules_promenade/securite_routiere/jeux_questionnaires/annee_secu_routiere/reponses))

## Un réseau étendu

La couverture du réseau routier dans la région témoigne de l'étendue du territoire sur lequel peuvent se réaliser les activités urbaines typiques. D'un point de vue de l'accessibilité aux ressources urbaines par l'ensemble de la population, il est souhaitable de maximiser la couverture de ce réseau par les services de transport en commun.

Globalement, c'est autour de 41% de la superficie brute de la région qui est accessible via le réseau routier. Dans les zones plus urbanisées de Montréal et des banlieues proches, ce pourcentage dépasse 95%.

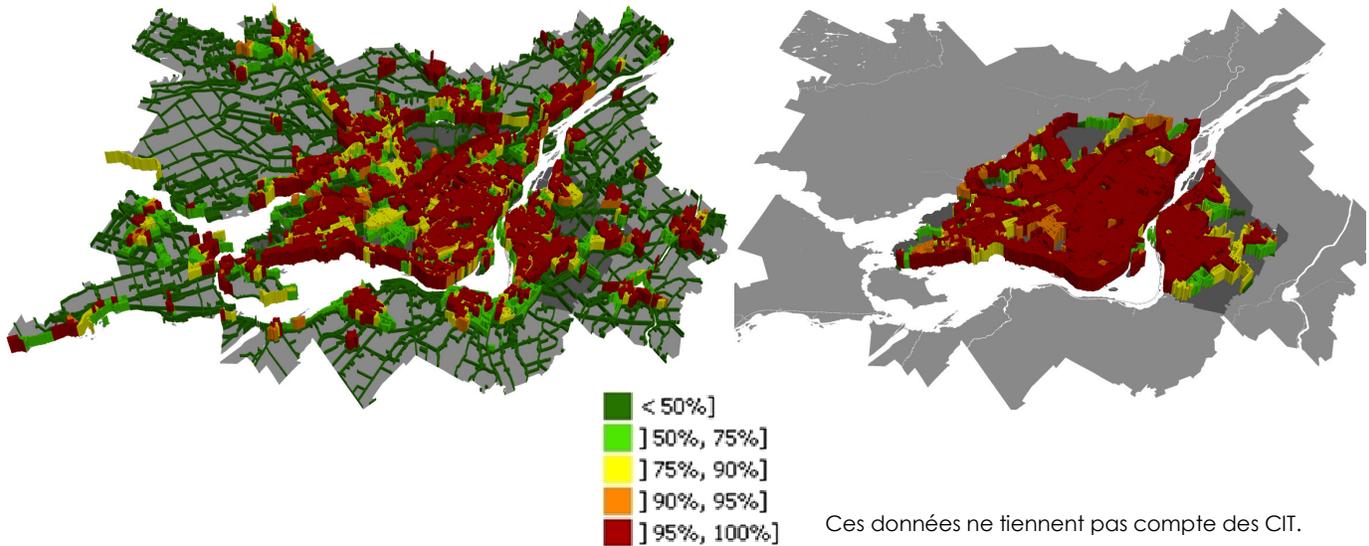
Au niveau des territoires de juridiction des trois principales sociétés de transport en commun de la région, le taux de couverture du réseau routier par le transport en commun tourne autour de 90%. Les résidents de ces territoires ont donc pratiquement accès aux mêmes infrastructures urbaines que leurs congénères qui optent pour l'automobile, faisant des transports en commun un outil de mobilité qui offre des possibilités spatiales de déplacement équivalentes aux modes privés.

### Réseau routier

### Réseau de transport en commun

Sources : Données de réseau, 2008 ; Réseau routier, 2006

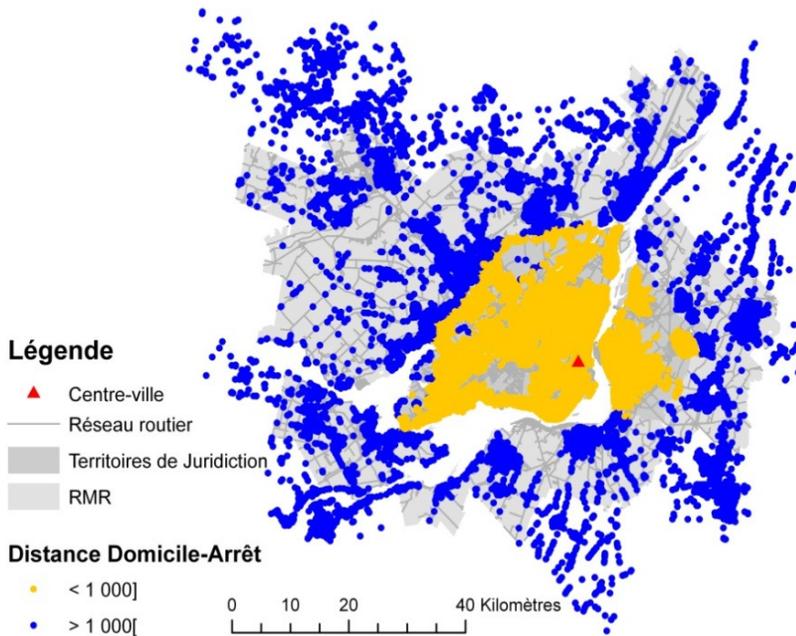
Sources : Données de réseau, 2008 ; Réseau routier, 2006



|   | RMR   | STM   | STL   | RTL   |  | RMR   | STM   | STL   | RTL   |
|---|-------|-------|-------|-------|--|-------|-------|-------|-------|
| <b>Part du territoire couvert par le réseau routier (bande de 100 m de part et d'autre de la route)</b> | 41,0% | 79,1% | 59,9% | 57,5% | <b>Part du réseau routier (2*100 m) couvert par les arrêts du réseau TEC (rayon de 500m)</b> | 36,8% | 93,3% | 88,5% | 86,7% |

## Un service à proximité des résidents

Proximité des ménages aux arrêts de transport en commun



La localisation spatiale des arrêts répond adéquatement aux besoins des populations résidentes. À Montréal, la compatibilité entre les lieux de résidence des ménages et la distribution spatiale des arrêts est pratiquement totale. Sur le territoire de juridiction des trois principales sociétés de transport, c'est autour de 99% des ménages qui sont à moins de 500 mètres d'un arrêt de transport en commun.

De plus, l'accessibilité aux arrêts pour certains segments de population plus vulnérables est équivalente, confirmant le caractère équitable de ce service.

Sources : Données de réseau, 2008 ; Enquête Origine-Destination, 2003

| % à moins de 500m d'un arrêt TEC     | RMR   | Terr. STM | Terr.STL | Terr.RTL |
|--------------------------------------|-------|-----------|----------|----------|
| Ensemble des ménages                 | 71.2% | 99.1%     | 98.2%    | 99.1%    |
| Ménages monoparentaux <sup>1</sup>   | 68.1% | 99.3%     | 97.6%    | 100.0 %  |
| Ménages à faible revenu <sup>2</sup> | 81.3% | 99.8%     | 99.3%    | 99.8%    |
| Jeunes <sup>3</sup>                  | 60.5% | 97.8%     | 97.7%    | 99.1%    |
| Personnes âgées <sup>4</sup>         | 77.1% | 99.3%     | 98.6%    | 99.6%    |

1

<sup>1</sup> Adulte et au moins 1 personne de moins de 16 ans, <sup>2</sup> 19 999 \$ et moins annuellement, <sup>3</sup> Moins de 16 ans, <sup>4</sup> 65 ans et plus

Ce document est un extrait de l'étude  
***La contribution des sociétés de transport en commun au développement durable,***  
réalisée par l'Observatoire de la mobilité durable et l'École Polytechnique de Montréal.

**La version complète de l'étude est disponible sur la  
Bibliothèque virtuelle de l'ATUQ au [www.atuq.com](http://www.atuq.com).**