

Le programme d'amélioration des services de transport en commun 2007-2011 de la Société de transport de Montréal

19 avril 2012

► RÉSULTATS GLOBAUX

► Des investissements qui portent fruit

Les coûts reliés aux améliorations à l'offre de service ont nécessité un investissement de 304,2 M\$. Ils se répartissent comme suit : 5,1 M\$ en 2007, 38,5 M\$ en 2008, 69,5 M\$ en 2009, 83,9 M\$ en 2010 et, enfin, 107,2 M\$ en 2011.

Ces coûts sont financés à hauteur de 50 % par le MTQ et de 50 % par la Ville de Montréal et les revenus de la clientèle.

► Une augmentation globale de service de 25 % bus et métro vs l'objectif de 16 %

- Ajout de service sur 3 lignes de métro et sur plus de 144 lignes de bus ;
- Création de 14 lignes de bus, de 6 taxis collectifs et de 10 Navettes Or ;
- Déploiement de campagnes de communication pour promouvoir les nouveaux services et le transport collectif

► Une hausse de 11,4 % de l'achalandage vs l'objectif de 8 %

- L'achalandage bus-métro est passé de 363,3 M en 2006 à 404,8 M de déplacements en 2011.

► RÉSULTATS BUS : + 22 % d'augmentation de l'offre de service

Résultats pour chacune des quatre stratégies établies en 2007 dans le Plan de développement des réseaux :

- a. Améliorer la desserte du centre-ville et de sa périphérie
 - i. +175 300 heures annuelles (22% des heures ajoutées)
 - ii. Principales améliorations:
 - Ligne 470 – Express Pierrefonds : Ajout de service en dehors des heures de pointe; 12 000 pass/jour (+183%)
 - Ligne 496-Express Victoria : Ajout de service en pointe et en dehors des pointes; 3 100 pass/jour (+193%)
 - Création de la ligne 747 – Aéroport P-E-Trudeau/Centre-ville; 3 700 pass/jour
- b. Améliorer la rapidité et l'efficacité du TC sur les axes à fort achalandage
 - i. +273 200 heures annuelles (34 % des heures ajoutées)
 - ii. Principales améliorations:
 - Mise en place du réseau 10 minutes MAX; 553 000 pass/jour (+4,2 %)
 - Création de la ligne 427-Express Saint-Joseph; 2 400 pass/jour
 - Création de la ligne 467-Express Saint-Michel; 15 700 pass/jour
- c. Adapter le réseau et le service aux besoins de secteurs en développement
 - i. +233 300 heures annuelles (29 % des heures ajoutées)
 - ii. Principales améliorations:
 - Création de la ligne 495-Express Lachine/LaSalle; 3 600 pass/jour
 - Création de la ligne 41-Quartier Saint-Michel/Ahuntsic; 4 100 pass/jour
 - Création de la ligne 26-Mercier-Est; 1 200 pass/jour
 - Lignes 72-Alfred-Nobel (1 900 pass/jour et + 644 %) et 468-Express Pierrefonds (2 800 pass/jour et + 478 %) : prolongement à la station de métro Côte-Vertu et ajout de service en hors pointe
- d. Adapter l'offre aux besoins des clientèles spécifiques
 - i. +130 400 heures annuelles (16 % des heures ajoutées)
 - ii. Principales améliorations:
 - Création de la ligne 715-Vieux-Montréal/Vieux-Port; 1 700 pass/jour l'été
 - Refonte du réseau de nuit; 5 200 pass/jour (+59 %)
 - 444-Express Cégep Marie-Victorin : Ajout de service en dehors des heures de pointe; 1 400 pass/jour (+ 107 %)

► RÉSULTATS MÉTRO : + 29 % d'augmentation de l'offre de service

- Ligne 1 - Verte : Diminution de l'intervalle aux extrémités des pointes et en dehors des heures de pointe
- Ligne 2 - Orange : Ouverture du prolongement à Laval, ajout d'un train en pointes, ajout de service en soirée, diminution de l'intervalle aux extrémités des pointes et en dehors des heures de pointe
- Ligne 5 - Bleue : service à deux éléments toute la journée et l'été, diminution de l'intervalle aux extrémités des pointes en semaine

Résultats : une augmentation de l'achalandage aux tourniquets de 14 % entre 2006 et 2011 pour atteindre 250 millions de passagers.

► MISE EN PLACE DE MESURES PRÉFÉRENTIELLES POUR BUS (MPB)

De plus, en collaboration avec la ville de Montréal, la STM installera sur l'ensemble des artères et des collectrices desservies par des bus, soit sur plus de 300 km, des Mesures Préférentielles pour Bus (MPB) accordant la priorité aux clients du transport collectif.

Actuellement, les bus ne profitent d'avantages concurrentiels par rapport à l'auto que sur une portion du réseau (136 km). Il s'agit, selon le cas, d'implanter de nouvelles voies réservées, des priorités aux feux de circulation (feu de type «chandelle» au départ et prolongement du vert), de modifier la géométrie de la chaussée et des modifications aux règlements de stationnement.

Dans un premier temps (phase I), ces mesures concernent principalement l'implantation de voies réservées et de feux prioritaires fixes de type «chandelle» aux intersections signalisées sur les axes MPB. Les axes suivants ont été réalisés depuis le début du programme :

Juin 2008	63,2 km	De La Commune (+2,3 km)
Août 2008	98,6 km	Saint-Michel, Beaubien, Rosemont (+35,4 km)
Décembre 2009	99,1 km	Louis-H.-Lafontaine (+0,5 km)
Août 2010	99,1 km	Détection bus - axe de démonstration St-Michel
Décembre 2010	100,7 km	Côte-Vertu (+1,6 km)
Mai 2011	105,3 km	A25 (+4,6 km)
Juin 2011	110,1 km	Saint-Joseph (+4,8 km)
Novembre 2011	130,8 km	Saint-Patrick, Notre-Dame, A20, Sherbrooke Est (+20,7 km)
Décembre 2011	136,0 km	Jean-Talon (+5,2 km)

En phase II, l'implantation d'un système de détection de bus en temps réel à quelque 1 000 intersections débutera vers 2013-2014 en même temps que le projet iBUS. Le calendrier actuel du programme MPB prévoit des réalisations jusqu'en 2020. À terme, les gains de temps estimés sont de l'ordre de 20 %, ce qui améliorera significativement les déplacements de la clientèle.

► CONCLUSION

Comme l'écrivait François Cardinal dans les pages éditoriales de *La Presse* le 14 avril dernier : « Résultat : la STM a atteint l'an dernier un record en 150 ans d'existence avec tout près de 405 millions de déplacements... même si le dernier investissement en transport en commun lourd sur l'île remonte à 1988! Mieux, l'achalandage pour la période 2007-2011 a crû de 11,4%... alors que la cible fixée par Québec était de 8%. Chapeau! Le défi, maintenant, sera de poursuivre sur cette lancée en retenant cette clientèle et surtout, en continuant de l'accroître. Ce qui nécessitera plus qu'une bonification des heures de service...(...) La STM ne le sait que trop bien, elle dont le plan de développement à l'horizon 2020 vise l'atteinte des 540 millions de déplacements. (...) Des objectifs tout à fait réalistes... dont l'atteinte sera néanmoins impossible sans un engagement financier de Québec, qui n'a rien prévu dans son dernier budget pour le transport collectif. Or en l'absence de nouvelles sources de financement, ces beaux projets demeureront, justement, de beaux projets »