



POUR DES RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF PERFORMANTS ET STRUCTURANTS DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL

Mémoire de la Société de transport de Montréal présenté à la
CMM dans le cadre de la consultation portant sur le projet de
Plan métropolitain d'aménagement et de développement

Septembre 2011

Document préparé par la direction principale des Affaires publiques
en collaboration avec la direction générale adjointe.

Société de transport de Montréal

Table des matières

1. Mot du président	page 4
2. Présentation de la STM	page 8
3. Mise en contexte	page 9
4. Projet de PMAD	page 12
5. Recommandations de la STM	page 16
6. Conclusion	page 18

1. Mot du président

Expert en transport collectif depuis 150 ans

La STM dépose aujourd'hui un mémoire non pas à titre d'expert en urbanisme ou en aménagement du territoire, mais bien à titre d'expert en transport collectif. Depuis 150 ans cette année, la STM a la responsabilité d'effectuer quotidiennement des centaines de milliers de déplacements sur le territoire de l'île de Montréal et des villes limitrophes.

Rappelons pour les fins de ce mémoire que la STM a opéré au cours des 150 dernières années des services sur rail tirés par des chevaux – l'hippomobile en 1861 –, un réseau de 500 kilomètres de tramway électrique inauguré en 1892 et un réseau de 105 trolleybus électriques. Aujourd'hui, la STM opère un parc de véhicules composé de 759 voitures de métro et de 1 680 bus diesel, lesquels parcourront cette année un total de 170 millions de kilomètres.

La STM a effectué en 2010 plus de 390 millions de déplacements, chiffre qu'elle n'avait pas atteint depuis la fin des années 1940 alors que la population de Montréal était de 900 000 habitants, soit 50 % moindre qu'aujourd'hui. Ce nombre de déplacements annuel représente 80 % de l'ensemble des déplacements en transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, et 70 % de ceux effectués en transport collectif au Québec. De ce nombre, la STM effectue 2,7 millions de déplacements en transport adapté, soit 55 % des déplacements au Québec.

La clé du succès, la densification

La première clé du succès d'une société de transport public, peu importe la ville, la province ou le pays où cette société opère, tient à la configuration urbaine et à l'aménagement du territoire à desservir. Bien sûr, les systèmes mis en place et les moyens déployés ont un rôle à jouer dans la qualité et la quantité des services offerts. Cela dit, l'efficacité et l'efficience des services de transport collectif sont largement tributaires de la configuration urbaine, de la gouvernance territoriale, de l'urbanisme et des barrières géographiques à franchir.

Le choix du meilleur système en termes de coûts-bénéfices dépend largement de la densité du secteur à desservir. Par exemple, on ne construit pas une ligne de métro à quelque 200 millions de dollars le kilomètre dans une zone périurbaine de style pavillonnaire à moins d'être extrêmement riche. De même, on a avantage à construire un réseau de tramway au coût kilométrique avoisinant les 60 à 75 millions de dollars, soit pour augmenter la capacité de transport sur des axes forts en milieu déjà bâti et dense, soit dans le cadre d'une stratégie de développement urbain ou de requalification urbaine à partir d'un centre d'affaires et d'emploi solidement établi.

Et lorsqu'on peine à trouver l'argent pour maintenir et déployer des systèmes lourds, on a tout avantage à redistribuer l'espace de la voirie existante au profit des transports collectifs, et ce, peu importe le niveau de densité urbaine. Les gains en termes de qualité et de quantité de services offerts par rapport aux coûts en kilomètres-passagers sont particulièrement intéressants. À un peu plus d'un million de dollars du kilomètre, l'aménagement de voies réservées et la mise en place de mesures préférentielles pour autobus sont efficaces et très peu coûteuses. Mieux encore, l'aménagement de services rapides par bus (SRB) ou autrement appelés bus à haut niveau de service (BHNS), au coût de 12 à 17 millions de dollars par kilomètre, donne des résultats époustouflants.



50 % en automobile

Un territoire étalé et discontinu est beaucoup plus difficile à bien desservir en transport collectif qu'un territoire dense et regroupé autour de pôles mixtes et à proximité d'axes forts de transport collectif.

Il y a présentement dans la région métropolitaine de Montréal de grandes zones résidentielles qui ont été aménagées au cours des 40 dernières années et qui ne seront jamais desservies – ou du moins, qui ne seront jamais bien desservies – par le transport collectif, puisque le coût pour le faire est prohibitif.

Un bon système de transport collectif, c'est-à-dire un système efficace, relativement rapide, ponctuel et abordable, a besoin de densité. Il a besoin de lignes de rabattement, il a besoin de pôles d'intermodalité, il a besoin d'interconnectivité entre les modes privés de déplacement (auto-solo, vélo, marche), les modes semi-privés (taxi, taxi collectif, co-voiturage) et les modes collectifs.

Sur les huit millions de déplacements quotidiens dans la région métropolitaine de Montréal, la moitié (50 %), compte tenu soit de leur origine, de leur destination ou du motif du déplacement, ne peuvent être desservis efficacement en transport collectif. L'automobile demeurera le mode de transport par excellence dans les zones périurbaines et sub-périurbaines.

Le surcoût des déplacements en auto-solo intra ou interbanlieue sera assumé essentiellement par les ménages qui vont s'y établir. Au cours des 20 à 30 prochaines années, ils devront *multimotoriser* leur ménage afin de répondre adéquatement à leurs besoins de déplacement. La progression anticipée du prix de l'essence, conséquence de l'accroissement de la demande et de la déplétion des gisements, ponctionnera une partie de plus en plus grande de leur budget familial. La migration lente vers un parc automobile à propulsion électrique diminuera cet impact, quoique le surcoût de ce type de véhicule doit être pris en considération. Le retour inéluctable des péages autoroutiers, déjà amorcé avec le pont de la 25 et de la 30 et envisagé pour le pont Champlain, s'ajoutera aux coûts de déplacement en auto-solo.

Il est très difficile d'expliquer à nos concitoyens des zones périurbaines que le lieu qu'ils ont choisi pour s'établir et élever leur famille ne peut pas être efficacement desservi en transport collectif à un coût raisonnable. Il est également très difficile de leur expliquer que pour plusieurs types de déplacements (en particulier les déplacements entre les couronnes, les déplacements en diagonale qui nécessitent plusieurs changements de modes de transport, les déplacements hors pointe, de nuit et de week-end), l'automobile est le véhicule par excellence... mais que cela a un prix.

50 % en transport collectif et actif

Dans l'autre moitié des déplacements, 20 % sont déjà desservis par le transport collectif et actif et 30 % présentent des caractéristiques semblables à ceux que l'on effectue déjà en transport collectif.

Pour peu que des systèmes structurants soient construits et aménagés, pour peu que l'offre aux *auto-solistes* n'augmente pas, pour peu que les conditions d'aménagement du territoire fassent place à des projets orientés vers le transport collectif, l'on peut stratégiquement dire qu'une partie de ce 30 % peut migrer vers le transport collectif de façon permanente ou occasionnelle.

Rappelons un certain nombre de réalités en matière de déplacements :

- 1 Lorsqu'on donne du temps aux gens, ils prennent de la distance. En d'autres mots, si on raccourcit le temps moyen de déplacement, en particulier par la construction de nouvelles infrastructures routières favorables aux *auto-solistes*, les gens vont aller s'établir de plus en plus loin sur le territoire. En fait, ils vont conduire jusqu'à trouver une résidence au plus bas prix.
- 2 L'automobile crée des distances qu'elle est seule à pouvoir combler. En d'autres mots, il y a maintenant dans la région métropolitaine de Montréal des déplacements en périphérie vers le centre, intrapériphérie et interpériphérie qui ne peuvent être, économiquement parlant, réalisés qu'en automobile.
- 3 La construction d'infrastructures routières en faveur de l'auto-solo induit des déplacements et de l'étalement urbain. La gestion de la congestion routière par l'accroissement de l'offre routière ou autoroutière entraîne à terme une nouvelle congestion et ne fait que repousser le problème.
- 4 La mise en place de nouveaux services structurants, efficaces, rapides et prévisibles de transport collectif induit un accroissement de l'achalandage et un transfert modal de l'automobile vers les transports collectifs et actifs.
- 5 Le surcoût de «vivre en ville» (acquisitions, taxes) doit être partiellement compensé par le coût moindre ou les gains de temps résultant des déplacements des membres du ménage pour induire une prise de décision en faveur des zones de développement axées sur le transport collectif.

Planification urbaine des années trente

Chaque génération a la propension de considérer qu'elle vit une époque charnière, une époque de croisée des chemins, une époque où si on ne prend pas une direction, on est inexorablement condamné au déclin.

L'étalement urbain coûte très cher à la société en général et aux autorités organisatrices de transport public en particulier. En 2011, très peu en ont encore les moyens. Lorsqu'une société vieillit, que sa croissance démographique est faible et que le nombre de citoyens qui travaillent et travailleront pour payer la construction et l'entretien des infrastructures et des nouveaux services (routes et autoroutes, aqueducs et égouts, écoles, hôpitaux et CLSC, salles de théâtre, arénas et centres de loisirs, nouveaux circuits d'autobus ...) diminue, il s'agit carrément d'une fuite vers l'avant.

Nous peinons à trouver le financement pour réparer, rénover et mettre à niveau les infrastructures construites par nos parents et grands-parents au cœur de l'agglomération montréalaise dans les années 1950 et 1960, période faste que d'aucun ont qualifié de Trente glorieuses.

Comment allons-nous entretenir et payer la réparation des centaines et centaines de kilomètres d'infrastructures que nous avons construites en périphérie depuis les années 1960?

Le toit coule dans la maison principale, on contourne les seaux qui se remplissent au goutte à goutte dans le salon... et on se construit un chalet pour y passer ses fins de semaine à l'abri de la pluie.

Au cours des prochaines pages, nous détaillerons les éléments que nous jugeons essentiels pour que d'ici à 2031 la densité s'accroisse en priorité sur le territoire de l'île de Montréal et sur les territoires de Laval et Longueuil, mais également que cette densification s'organise en priorité autour des zones de développement urbain orientées sur le transport collectif (TOD/ DOFTC).

Une société de transport public comme la STM peut et doit continuer d'optimiser ses ressources, ses moyens et ses systèmes pour mieux desservir la population. Notre *Plan stratégique 2020* en témoigne. L'arrivée des nouvelles voitures de métro, la mise en place du réseau initial de SRB et de tramway, la diversification et l'accroissement du parc de bus combinés au triplement du réseau de voies réservées et des mesures préférentielles pour bus nous permettront d'accueillir la croissance combinée de l'achalandage due au transfert modal et à l'accroissement de la population, tel que voulu par l'Agglomération de Montréal.

Les notions théoriques de développement et de mobilité durable prennent tout leur sens lorsqu'on décide d'écrire, noir sur blanc, les objectifs, les règles et les contraintes d'aménagement du territoire qui guideront et orienteront les décisions futures.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'ML', with a long horizontal stroke extending to the right.

Michel Labrecque
Président du conseil d'administration

2. PRÉSENTATION DE LA STM

La STM est la 14^e entreprise en importance au Québec. Elle emploie quelque 9 000 personnes dont plus de la moitié travaillent en contact direct avec la clientèle. En 2011, son budget représente plus de 1,15 G\$ et la valeur de remplacement de ses actifs se chiffre à 14,5 G\$.

Depuis plusieurs années, la STM est reconnue pour sa gestion rigoureuse, notamment par la firme Moody's qui lui accorde la cote de crédit Aa2, ce qui la place dans le peloton de tête des sociétés de transport les mieux gérées en Amérique du Nord.

Acteur incontournable dans le secteur des transports terrestres de personnes, la STM assure plus de 80 % des déplacements en transport collectif dans la région de Montréal et plus de 70 % de tous ceux qui sont effectués au Québec.

Pour soutenir l'achalandage du transport collectif, l'entreprise possède, administre et développe un service de bus et de métro sur le territoire de l'île de Montréal. En outre, elle assure un transport adapté aux personnes ayant des limitations fonctionnelles au moyen de minibus et de services de taxi. Également, elle offre un service de transport collectif par taxi dans certains secteurs à faible densité de population afin de développer la demande pour un futur service de bus.

En plus d'être au cœur du développement économique de Montréal depuis 150 ans, la STM joue un rôle prépondérant dans le développement durable de la métropole. En assurant des déplacements fiables et sécuritaires, elle contribue à la protection de l'environnement et à la qualité de vie des citoyens. Ses clients, ses employés et ses partenaires institutionnels et commerciaux sont fiers d'être associés à la STM car elle est synonyme de qualité de service à juste coût.

Le réseau de bus

Le parc de bus compte 1 680 véhicules, dont 140 bus articulés et 8 bus hybrides. Le réseau couvre l'île de Montréal, soit près de 500 km², et compte 209 lignes. De ce nombre, 156 lignes sont accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant et 20 lignes sont dédiées au service de nuit. Le réseau compte également 101,4 kilomètres de voies réservées favorisant la rapidité des déplacements. En 2010, l'offre de service a atteint près de 81,1 millions de kilomètres, soit une hausse d'environ 15 % par rapport à 2006. La STM offre également dix services de transport collectif par taxi.

Le réseau de métro

Inauguré en 1966, le métro comporte quatre lignes d'une longueur totale de 71 kilomètres qui desservent 68 stations. Le parc de matériel roulant compte 759 voitures, soit 336 MR-63 et 423 MR-73. Les distances parcourues en 2010 s'élèvent à 76,6 millions de kilomètres, soit une hausse de quelque 30 % comparativement à 2006.

Le transport adapté

Pour ce service porte-à-porte, sur réservation, et destiné aux personnes ayant des limitations fonctionnelles, la STM dispose d'un parc de 86 minibus et compte sur les services de 16 fournisseurs de services de taxis réguliers et accessibles. Annuellement, ce service dessert plus de 21 000 clients et effectue 2,7 millions de déplacements sur l'île de Montréal et en périphérie.

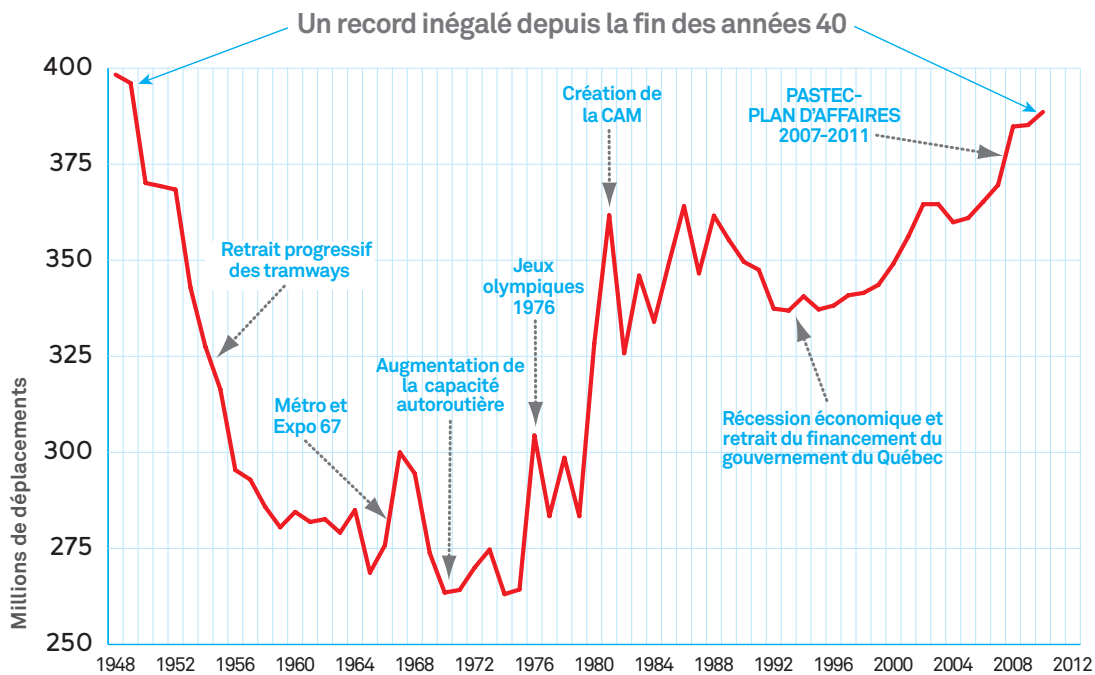
3. MISE EN CONTEXTE

PASTECC : vers de nouveaux records d'achalandage

En 2006, le gouvernement du Québec lançait sa politique québécoise du transport collectif. Cette politique visait à hausser l'offre de transport collectif de 16 % et l'achalandage de 8 % à l'horizon 2011. Par ailleurs, à la suite d'une vaste consultation publique, la Ville de Montréal a adopté en 2008 un plan de transport qui mettait le transport collectif au premier rang de ses priorités. Parallèlement, la STM amorçait une réflexion sur les moyens à prendre pour améliorer et optimiser ses services, puis élaborait un diagnostic détaillé des services offerts sur l'île de Montréal. Ensuite, elle a préparé son *Plan d'affaires 2007-2011*, mettant le développement durable au cœur de ses priorités.

En 2007, la STM instaurait son *Programme d'amélioration de service en transport en commun (PASTECC)*, comportant une série de mesures tirées du cinquième chantier du *Plan de transport 2008 – Réinventer Montréal* de la Ville de Montréal. Financé à parts égales par le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal, le PASTECC s'inspire des meilleures pratiques dans le monde en matière de transport collectif. Il vise une modification en profondeur de l'offre de service à moyen et à long termes, de manière à attribuer au transport collectif la place qui lui revient.

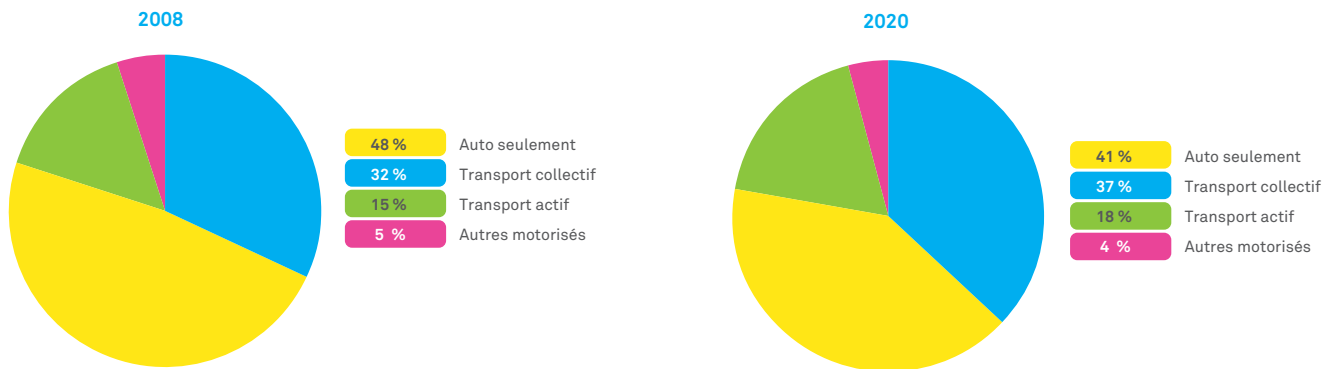
Grâce au soutien financier des gouvernements et de l'Agglomération de Montréal, l'entreprise a relancé le transport collectif de manière à atteindre 388,6 millions de déplacements en 2010, se rapprochant du niveau d'achalandage historique de la fin des années 1940.



Le Plan stratégique 2020

Forte de ces résultats qui s'inscrivent dans la foulée de son *Plan d'affaires 2007-2011*, la STM a élaboré son *Plan stratégique 2020* dans lequel elle s'engage à atteindre les objectifs fixés dans le *Plan de transport 2008* de la Ville de Montréal ainsi que les engagements municipaux et gouvernementaux en matière de réduction des émissions de gaz à effet et de réduction de la congestion routière. De fait, elle a fixé l'objectif de son plan à 540 millions de déplacements annuellement, soit une hausse de 40 % par rapport à 2010. La STM prévoit que la part modale du transport collectif et actif sur l'île de Montréal, tous modes confondus, passera de 47 % à 55 % en 2020 et que la part des déplacements en automobile passera de 48 à 41 %.

PART MODALE DANS L'ÎLE-DE-MONTRÉAL- 2008-2020



Pour atteindre cet objectif, elle mise sur un transfert modal de 5 % vers le transport collectif et, pour ce faire, elle compte améliorer son offre de service du réseau de métro de 26 % et celle des bus de 32 %. En ce qui a trait aux projets de développement, ceux-ci consistent principalement à prolonger la ligne Bleue du métro vers Anjou et la ligne Orange vers Bois-Franc, à réaliser la première phase d'un réseau de tramway et à augmenter le parc de bus de plus de 400 véhicules pour un total de 2 089. Cet objectif est certes ambitieux et pour le réaliser, la STM compte sur l'engagement de tous ses partenaires et œuvrera avec les municipalités de l'agglomération de Montréal et de la Communauté métropolitaine de Montréal et le gouvernement du Québec pour que soient développés des services de transport assortis de mesures qui viendront à la fois améliorer la compétitivité des solutions de rechange et réduire les déplacements en auto solo.

La STM souscrit ainsi aux objectifs de réduction de GES du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal, qui sont respectivement de 20 % et de 30 % (par rapport à 1990), d'ici 2020. L'atteinte de 540 millions de déplacements annuellement en 2020 aura pour effet d'alléger le réseau routier montréalais, dont le seuil maximal est déjà dépassé de plus de 160 000 véhicules, évitant par le fait même des émissions nettes de 780 000 tonnes de GES. La STM prévoit que la part modale du transport collectif sur l'île de Montréal, tous modes confondus, passera donc de 32 % à 37 % en 2020.

La vision de la STM

« Assurer les besoins de mobilité de la population en offrant le réseau de transport collectif le plus performant d'Amérique du Nord afin de contribuer à faire de l'agglomération de Montréal un endroit reconnu pour sa qualité de vie ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement.

Cette performance s'appuie sur une expérience client bonifiée en termes de fréquence, de rapidité, de ponctualité et de confort. Elle est soutenue par d'importants investissements dans le maintien de ses équipements et par des investissements stratégiques liés à une croissance de plus de 30 % de l'offre de service, à la diversification et à l'électrification des modes de transport. À partir de 2025, la STM se dotera uniquement de véhicules 100 % électriques.

Conjuguée à un ensemble de mesures visant à réduire l'utilisation de l'auto solo, qui seront mises en place avec l'aide de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec, cette approche permettra d'augmenter de 40 % l'achalandage et d'atteindre 540 millions de déplacements en 2020, tout en réduisant de façon appréciable la dépendance à l'auto. »

4. PROJET DE PMAD

Pour atteindre ses objectifs, la STM devra sans cesse adapter ses services et ses pratiques aux différents facteurs qui auront un impact déterminant sur ses activités. Ainsi, la croissance démographique, le développement et la consolidation des secteurs d'emplois ainsi que l'urbanisation optimale du territoire constituent des facteurs d'influence de première importance pour le développement des réseaux de transport collectif.

La Société donne d'emblée son appui aux principes et aux grandes orientations qui sont énoncés dans le projet de PMAD mais elle souhaite formuler des recommandations sur plusieurs objectifs contenus principalement dans les deux premières orientations du projet.

À l'instar de l'Agglomération de Montréal, la STM rappelle trois des dix orientations du gouvernement du Québec transmises à la CMM en 2011, avec lesquelles elle est en accord, soit :

- Orientation 1 : Consolider les zones urbaines existantes et limiter l'urbanisation en périphérie de ces zones aux secteurs qui disposent déjà des infrastructures et de services;
- Orientation 5 : Renforcer les pôles économiques majeurs de la région où se concentrent déjà les activités économiques et institutionnelles de rayonnement international, notamment en améliorant leur desserte en transport collectif;
- Orientation 6 : Soutenir une forme urbaine visant une utilisation accrue du transport collectif et une meilleure intégration des réseaux de transport des personnes et des marchandises.

4.1 Croissance résidentielle et construction de logements

Dans son projet, la CMM s'appuie sur l'Institut de la statistique du Québec pour établir ses prévisions démographiques et pour anticiper la demande de logements d'ici à 2031. Sur les 320 000 nouveaux ménages, le PMAD en attribue 123 000 (38 %) à l'Agglomération de Montréal.

Comme le souligne l'Agglomération dans son avis en date du 16 août 2011, une part plus grande que 38 % de la capacité d'accueil des nouveaux ménages peut être attribuée au territoire de l'Agglomération de Montréal. Cela correspondrait d'ailleurs mieux aux objectifs visés par les orientations gouvernementales 1 et 6. Selon l'évaluation effectuée par l'agglomération, la capacité d'accueil de l'île de Montréal se situerait plutôt à quelque 175 000 logements dans les secteurs à construire ou à transformer, ce qui correspondrait à 54 % des 320 000 logements prévus d'ici 2031 par la CMM¹.

4.2 L'aménagement d'aires TOD

La STM salue l'intention novatrice de la CMM d'allier la densification à un accroissement des déplacements par transport collectif. Le PMAD vise à canaliser au moins 40 % des nouveaux ménages vers des quartiers de type TOD (*Transit Oriented Development*) ou quartiers axés sur le transport collectif. Pour y parvenir, la CMM s'engage à mettre en place un programme d'incitation afin de soutenir le développement des aires TOD².

¹ Avis de l'Agglomération de Montréal, 17 août 2011, p. 3.

² Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) « Un grand Montréal attractif, compétitif et durable. Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) », avril 2011, p. 46.

Le PMAD prévoit donc que l'Agglomération accueillera 97 000 nouveaux logements dans ces aires TOD situées aux abords des stations de métro ou des gares de train de banlieue, soit près de 80 % de la croissance envisagée d'ici à 2031 sur le territoire de l'île de Montréal.

La STM est d'avis que d'autres aires TOD peuvent être aménagées le long des 62 lignes qui composent le réseau 10 minutes max et le réseau de bus express, ce qui permettrait d'augmenter significativement la capacité d'accueil des aires TOD sur le territoire de l'agglomération de Montréal et par le fait même l'objectif de 40% à l'échelle métropolitaine.

La STM considère qu'avec l'arrivée dès 2014 des nouvelles voitures de métro, les prolongements de métro vers Anjou et Bois-Franc, la mise en service du tramway et des services rapides par bus (SRB) sur les axes Pie-IX et Henri-Bourassa et l'ajout de 400 bus à son réseau, la Société sera en mesure de d'effectuer plus de 150 millions de déplacements supplémentaires sur son territoire d'ici 2020 et ainsi de satisfaire au besoin de mobilité des ménages qui s'établiront sur le territoire de l'agglomération de Montréal. L'atteinte de cet objectif dépend également de l'introduction de certaines mesures qui atténuent l'attrait de l'automobile.

En ce qui a trait à l'aménagement des aires TOD, la STM est en accord avec la démarche de planification détaillée de l'aménagement et du transport telle qu'identifiée dans la section portant sur l'aménagement de l'aire TOD³. La STM recommande d'intégrer systématiquement dans cette démarche une dimension de planification des déplacements. La Société insiste particulièrement sur l'importance d'assurer une meilleure gestion des stationnements, particulièrement dans les aires TOD³, dans le but d'en limiter le nombre et de favoriser l'utilisation du transport collectif et actif. À cet égard, la STM salue la proposition de la CMM que la démarche de planification détaillée des aires TOD vise à assurer une gestion du stationnement hors rue qui vise à limiter le nombre de places de stationnement, le cas échéant favoriser des stationnements souterrains ou en structure⁴.

4.3 Le périmètre d'urbanisation et les seuils minimaux de densité à l'extérieur des aires TOD

Conformément à la position adoptée par l'Agglomération de Montréal, la STM soutient que la superficie vacante de la zone urbaine (ou zone blanche) actuelle permet d'accueillir les 320 000 nouveaux ménages pour les vingt prochaines années. En plus des efforts de densification dans les aires TOD, la STM croit que des efforts de consolidation et de densification devraient être aussi consentis dans des aires urbaines existantes, déjà desservies par des infrastructures de transport collectif.

En ce sens, la Société recommande à la CMM d'adopter des mesures – en plus de aires TOD – pour densifier et revitaliser les aires déjà urbanisées. La STM propose également d'encourager les partenaires régionaux et municipaux à adopter des politiques permettant de s'assurer que les promoteurs démontrent que leurs projets encouragent l'utilisation du transport collectif et actif en présentant des plans de déplacement.

4.4 La part modale du transport collectif

Le projet de PMAD propose de hausser la part modale des déplacements métropolitains effectués en transport collectif en période de pointe du matin d'ici 2021 à 30 %⁵. Tout en souscrivant à l'objectif d'augmenter la part modale du transport collectif, la STM estime qu'il s'agit d'un minimum. Étant donné l'importance de la population et du territoire qu'elle dessert au cœur de la région, la STM compte contribuer de manière significative à l'atteinte et au dépassement de cet objectif. Dans son *Plan stratégique 2020*, la Société prévoit en effet hausser de 40 % son achalandage pour augmenter la part modale du transport collectif de 5 %. Elle passerait ainsi sur l'île de Montréal de 36 % en 2008 à 41 % en 2020 alors que celle de l'automobile passerait de 48 % à 41 %.

³⁻⁴ Projet de PMAD, op cit., p. 53.

⁵ Projet de PMAD, op cit., p. 96.

4.5 Les investissements et les mesures prévus pour le transport collectif

S'appuyant sur les chiffres provenant de l'enquête Origine-Destination 2008, le projet de PMAD souligne l'augmentation significative de l'achalandage du transport collectif entre 1996 et 2009 dans la région de Montréal⁶. L'enquête OD témoigne en effet d'une hausse d'achalandage de 15 % en cinq ans et révèle que pour la première fois depuis 40 ans, les déplacements en auto enregistrent une baisse de 1 %. C'est d'ailleurs sur l'île de Montréal qu'on observe 90 % de la diminution des déplacements en automobile et 48 % des nouveaux déplacements en transport collectif. À cet égard, la STM partage l'analyse du PMAD : « Parallèlement à l'augmentation de l'offre de transport collectif, une politique de non-expansion du réseau autoroutier urbain pour empêcher le trafic induit contribue aussi au transfert modal vers le transport collectif et donc à une certaine augmentation du transport actif⁷. »

Comme le souligne le PMAD, cette hausse de l'achalandage se traduit par une pression grandissante sur l'utilisation des réseaux existants. Les modes lourds (métro, trains) sont particulièrement fréquentés, ce qui génère une saturation sur plusieurs portions du réseau. D'importants investissements sont en cours (par exemple, pour le remplacement des voitures de métro de première génération) pour moderniser et développer ces réseaux. La PMAD estime que les besoins en investissements pour maintenir les actifs et développer les réseaux de transport collectif, en incluant les AOT, s'élèvent à 23 G\$ sur dix ans⁸. De ce montant, 11,9 G\$ sont nécessaires pour réaliser les investissements liés au plan 2020 de la STM. Il est donc plus que jamais essentiel que les élus de la région de Montréal puissent s'entendre sur des projets d'investissements prioritaires.

À l'instar de l'Agglomération de Montréal et de la CMM, la STM est d'avis que le moment est propice pour relancer les investissements en transport collectif afin de répondre à l'accroissement de l'achalandage, de limiter les problèmes ainsi que les importants coûts liés à la congestion routière tout en limitant les émissions de GES conformément aux objectifs fixés par le gouvernement du Québec.

Par ailleurs, la STM recommande d'élargir le réseau de transport collectif métropolitain structurant pour inclure les 62 lignes composant le réseau express (31 lignes en 2012) et le réseau à fréquence élevée *10 minutes Max* (31 lignes depuis 2010) et d'établir de façon non équivoque que les axes de bus composant le réseau de transport collectif métropolitain structurant devraient en priorité faire l'objet de mesures préférentielles pour bus (MPB).

Les investissements prévus dans le réseau routier métropolitain

Le projet de PMAD identifie le réseau routier métropolitain et précise que plusieurs tronçons du réseau – notamment les autoroutes 20, 40, 10 et 15 – sont déficients et nécessitent d'importants travaux. Par ailleurs, plusieurs tronçons du réseau routier sur le territoire de la CMM, tout comme de nombreuses composantes des réseaux routiers municipaux, ont atteint la fin de leur durée de vie et devront faire l'objet de travaux de reconstruction. Le document donne également la liste des principaux projets d'amélioration du réseau routier métropolitain sans en donner l'échéancier ni les coûts liés à de tels travaux⁹. L'effort financier pour réaliser l'ensemble de ces projets est considérable, mais il n'est toutefois pas chiffré dans le projet de PMAD.

⁶ Projet de PMAD, op cit., p. 87.

⁷ Projet de PMAD, op. cit., p. 47.

⁸ Projet de PMAD, op. cit., p. 87.

⁹ Projet de PMAD, op cit., p. 91.

Compte tenu des limites budgétaires, le gouvernement du Québec et les municipalités devront prioriser les projets à entreprendre en tenant compte de l'efficacité et de l'efficacités comparées des différents modes de transport en lien avec l'aménagement optimal du territoire. La STM recommande donc à la CMM d'établir dans un premier temps un portrait complet des projets de maintien d'infrastructures et de développement de transport (routier et collectif) incluant leurs coûts. La STM considère également que la priorité des investissements doit être accordée au maintien des infrastructures routières et de transport collectif avant tout projet de développement. En matière de nouvelles infrastructures de transport, la STM est d'avis que les projets de transport collectif devraient primer sur tout nouveau projet de développement de nouveaux axes autoroutiers ou de prolongements autoroutiers. Lors de projets majeurs de réfection routière, la STM recommande de mettre en place des mesures fortes favorisant le transport collectif et de repenser la place de ce dernier dans les emprises routières pour lui donner un avantage concurrentiel.

À l'instar de l'Agglomération de Montréal, la STM recommande de déterminer et prioriser les mesures préférentielles pour le transport collectif à même les opérations de maintien et d'amélioration du réseau routier en implantant, par exemple, des voies réservées dans les corridors autoroutiers.

Compte tenu des enjeux liés au financement des projets de transport collectif, la STM recommande à la CMM d'établir un portrait complet du financement du transport, incluant le financement public du réseau routier de même que du transport collectif, et d'entamer une réflexion sur de nouvelles sources de financement pour l'exploitation et l'entretien des infrastructures de transport.

4.7 La gouvernance du transport collectif dans la région de Montréal

La gouvernance en matière de transport collectif métropolitain est un sujet de préoccupation pour les élus municipaux de la région de Montréal depuis de nombreuses années, particulièrement depuis la création de la CMM, en 2001. Cette dernière a reçu des pouvoirs similaires en matière de transport collectif à ceux de l'Agence métropolitaine de transport, dont la mission n'a toutefois pas été modifiée.

De façon générale, la multiplicité des intervenants et la redondance de certaines responsabilités en matière de transport sont problématiques. Les autorités montréalaises considèrent que la région métropolitaine doit être dotée d'un modèle de gouvernance qui permette aux élus municipaux d'exercer pleinement et efficacement leurs responsabilités en matière de planification du transport collectif régional. C'est d'ailleurs l'objet de l'un des chantiers du *Plan de transport 2008 – Réinventer Montréal*.

La STM souhaite que la question de la gouvernance en matière de transport dans la région de Montréal soit revue afin de faciliter la prise de décision et la réalisation des projets. À l'instar de la Ville de Montréal, elle souhaite que la CMM voit son rôle consolidé en matière de transport et qu'elle obtienne tous les pouvoirs requis pour poursuivre une stratégie visant à améliorer la compétitivité, notamment sur le plan économique, de la région métropolitaine.

Dans un contexte de planification élargie, la STM propose de rendre permanent le Comité de coordination des travaux routiers, chargé de faire le lien entre les différentes municipalités, la CMM et les deux ordres de gouvernement dont le mandat devrait être élargi afin d'assurer une planification proactive – plutôt que réactive – des mesures de mitigation impliquant le transport collectif.

La STM recommande également de créer une Table Québec – Montréal métropolitain afin d'encourager une meilleure coordination et concertation. La Société propose qu'une réflexion majeure sur le plan d'action et sur les moyens de sa mise en œuvre soit amorcée sans tarder.

5. RECOMMANDATIONS DE LA STM

5.1 En matière d'aménagement d'aires TOD, la STM recommande :

- Mettre en place un programme d'incitation afin de soutenir le développement des aires TOD;
- Intégrer systématiquement une dimension de planification des déplacements dans toute démarche de planification en aménagement et en transport dans les aires TOD;
- Intégrer les aires TOD le long des 62 lignes qui composent le réseau *10 minutes max* et le réseau de bus express, ce qui permettrait d'augmenter significativement la capacité d'accueil des aires TOD sur le territoire de l'Agglomération de Montréal et par le fait même l'objectif de 40 % à l'échelle métropolitaine.
- Assurer une meilleure gestion des stationnements dans le but d'en limiter le nombre.

5.2 En matière de périmètre d'urbanisation et de seuils minimaux de densité à l'extérieur des aires TOD, la STM recommande :

- Mettre en place un programme d'incitation à même de soutenir la revitalisation et la densification de l'espace urbain existant dans les aires hors TOD;
- Encourager les partenaires régionaux et municipaux à adopter des politiques permettant de s'assurer que les promoteurs démontrent que leurs projets encouragent l'utilisation du transport collectif et actif.

5.3 En matière d'investissements prévus dans le réseau routier métropolitain, la STM recommande :

- Dresser un portrait complet et chiffré de l'ensemble des projets routiers et de transport collectif;
- Prioriser les projets de maintien d'infrastructures avant tout projet de développement;
- S'assurer qu'en matière de développement de nouvelles infrastructures, les projets de transport collectif priment sur le développement de nouveaux axes autoroutiers ou dans des prolongements autoroutiers;
- Établir un portrait complet du financement du transport incluant le financement public du réseau routier et du transport collectif;
- Entamer une réflexion sur des nouvelles sources de financement pour l'exploitation et l'entretien des infrastructures de transport;
- Mettre en place des mesures fortes favorisant le transport collectif lors de projets majeurs de réfection routière;
- Repenser la place du transport collectif dans les emprises routières lors des projets de réfection routière;
- Assurer la réalisation de projets qui permettent au transport collectif d'améliorer son avantage concurrentiel.

5.4 En matière d'investissements et de mesures prévus pour le transport collectif, la STM recommande :

- Élargir le réseau de transport en commun métropolitain structurant de façon à inclure les 62 lignes composant le réseau express (31 lignes en 2012) et le réseau à fréquence élevée *10 minutes Max* (31 lignes depuis 2010);
- Établir de façon non équivoque que les axes de bus composant le réseau de transport collectif métropolitain structurant devraient en priorité faire l'objet de mesures préférentielles pour bus (MPB).

5.5 En matière de gouvernance du transport dans la région de Montréal, la STM recommande :

- Revoir la question de la gouvernance en matière de transport collectif dans la région de Montréal afin de faciliter la prise de décision et la réalisation des projets;
- Consolider le rôle de la CMM afin qu'elle obtienne tous les pouvoirs requis pour poursuivre une stratégie visant à améliorer la compétitivité de la région de Montréal;
- Rendre permanent le comité de coordination des travaux routiers, chargé de faire le lien entre les différentes municipalités, la CMM et les deux ordres de gouvernement, dont le mandat devrait être élargi afin d'assurer une planification proactive – plutôt que réactive – des mesures de mitigation impliquant le transport collectif;
- Créer une Table Québec – Montréal métropolitain afin d'encourager une meilleure coordination et concertation : la STM recommande qu'une réflexion majeure sur le plan d'action et sur les moyens de sa mise en œuvre soit amorcée sans tarder.

8. Conclusion

Comme elle l'a souligné au début de ce mémoire, la STM appuie le projet de PMAD tout en saluant les mesures novatrices qu'il contient en ce qui a trait aux aires TOD, conformément à certaines orientations émises au printemps 2011 par le gouvernement du Québec pour la région de Montréal. À l'instar de l'Agglomération de Montréal, la STM est d'avis qu'une plus grande part des nouveaux ménages, soit 175 000 logements, devrait s'établir dans des secteurs à construire ou à transformer de l'île de Montréal. La STM pourra ainsi ajuster son réseau et l'offre de service afin de répondre aux besoins spécifiques des clientèles de ces nouveaux secteurs.

Pour le périmètre d'urbanisation, la STM soutient que la superficie vacante de la zone urbaine permet l'accueil des 320 000 nouveaux ménages, et ce, pour les 20 prochaines années. En ce sens, la Société croit que des efforts de densification et de revitalisation, non seulement dans les aires TOD mais également dans les aires urbaines existantes, devront être consentis.

Pour la STM, l'objectif du PMAD d'augmenter la part modale du transport collectif à 30 % en 2021 devrait être considéré comme un seuil minimal. La Société rappelle qu'elle prévoit faire passer la part modale du transport collectif de 36 % en 2008 à 41 % en 2020.

Sur la question du financement des projets en transport de la région de Montréal, la STM estime que, compte tenu des limites budgétaires, les investissements devraient viser essentiellement le maintien des actifs routiers et de transport collectif actuels, tout en prévoyant lors des travaux sur le réseau routier et autoroutier, l'implantation de mesures préférentielles pour le transport collectif. En matière de nouvelles infrastructures de transport, la priorité doit être accordée aux projets de transport collectif.

La STM rappelle d'ailleurs que pour atteindre les objectifs qu'elle s'est fixée dans son *Plan stratégique 2020*, elle doit pouvoir compter sur de nouvelles sources de financement dédiées, indexées et récurrentes qui lui permettront de soutenir la croissance de l'achalandage de ses réseaux et ainsi contribuer à l'objectif québécois de réduction des émissions de GES de 20 % d'ici 2020.

Enfin, à l'instar de l'Agglomération de Montréal et de la CMM, la STM a la conviction que seule une approche globale et intégrée, conjuguant une philosophie d'aménagement basée sur la revitalisation et la densification des espaces urbains existants à de fortes mesures de transport collectif et actif, permettra de développer le territoire de façon durable, c'est-à-dire en favorisant une urbanisation qui limite les coûts ainsi que les impacts environnementaux, économiques et sociaux, qui améliore la mobilité des personnes et des marchandises et qui offre ainsi aux résidents de la région de Montréal une meilleure qualité de vie.

MEILLEURE PRODUCTIVITÉ, SELON LE COLLÈGE IMPÉRIAL DE LONDRES

Le métro de Montréal est le plus productif de tous. Voilà une des conclusions du dernier balisage réalisé par le Collège impérial de Londres et portant sur 27 métros à travers le monde. Plus précisément, le taux de productivité de la main-d'œuvre est le plus élevé en termes de kilomètres-voiture et, bien que notre métro soit l'un des plus âgés du monde, les coûts d'exploitation comptent parmi les moins élevés.

BEST OF THE BEST SELON L'APTA

La STM a reçu le prix 2010 «*Meilleure société de transport en Amérique du Nord*», lors de l'Assemblée annuelle de l'American Public Transportation Association. Ce prestigieux prix est venu souligner ses résultats excellents entre 2007 et 2009 en matière d'efficacité et d'efficience.

stm.info