



# SUBVENTIONNER LE TRANSPORT EN COMMUN PAR SON EFFICACITÉ

## CONSULTATION PRÉBUDGÉTAIRE 2025

DATE **27 MAI 2024**

**NICOLAS MARCOTTE**

# Subventionner le transport collectif en sollicitant son achalandage

- \* Le lien de causalité
- \* L'impératif environnemental
- \* Les externalités de la voiture solo

Bref, si nous réglons le problème de financement sans  
augmenter l'achalandage

nous n'avons absolument rien réglé.

# La vitesse commerciale

La vitesse commerciale d'un moyen de transport en commun est sa vitesse moyenne utile à l'usager.

La vitesse commerciale tient compte de la vitesse de pointe, des arrêts et, si le mode de transport en commun n'est pas en site propre, des embouteillages.



Référence: Getting bus priority right. Lessons from Bologna, Marco Chitti  
<https://marcochitti.substack.com/p/getting-bus-priority-right-lessons>

# Lien entre financement et vitesse commerciale

Exemple de la rue Sherbrooke

- ✱ Immobilisation corporelle de 4 millions \$
- ✱ Charges d'exploitation sous la forme de salaires
- ✱ Charges d'exploitation sous la forme de frais généraux



Lien vidéo

[x.com/Taintin/status/1748021484075839957](https://x.com/Taintin/status/1748021484075839957)

# LES VOIES RÉSERVÉES EFFICACES

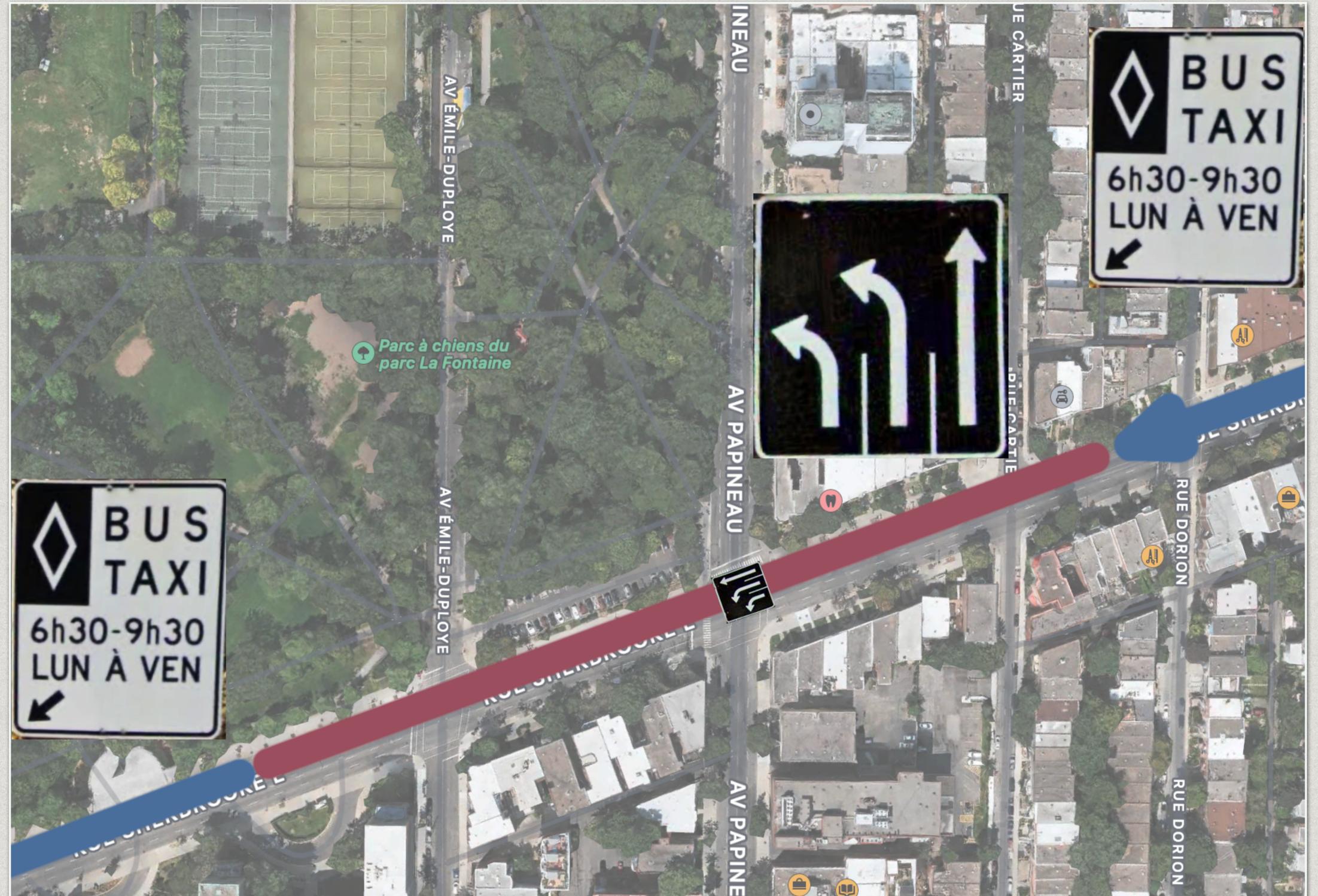
CHANGER NOTRE  
APPROCHE ET PRIORISER  
LE TRANSPORT EN  
COMMUN

PARTOUT, TOUT LE TEMPS



# Des voies réservées efficaces

Ne pas retirer  
les voies  
réservées quand  
il y a un goulot  
d'étranglement



# Des voies réservées rapides

De courtes périodes  
de voies réservés ne  
sont pas efficaces

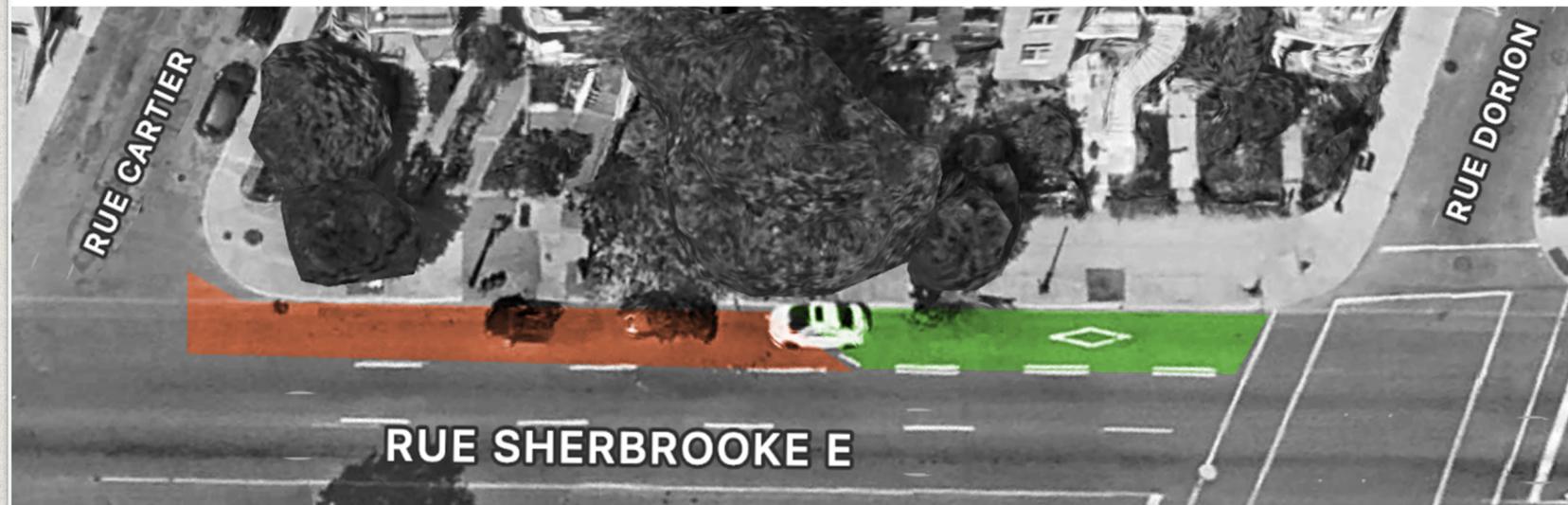


Lien vidéo

<https://x.com/Taintin/status/1784064430482837526>

# Des voies réservées prioritaires

- \* Arrêts de bus à l'extérieur de la voie réservée
- \* Impossibilité d'intégration de feux prioritaires
- \* Délinquance continuelle



# Des voies réservées efficaces



# Mes recommandations

Le comité devrait être mieux informé sur les conséquences financières associées à la faible vitesse commerciale de la STM.

- \* Les coûts doivent être évalués
- \* Les goulots d'étranglement doivent être connus
- \* Les solutions pour augmenter la vitesse commerciale devraient être, au besoin, dépolitisées.

# La science

WIKIPÉDIA  
L'encyclopédie libre



## Paradoxe de Downs-Thomson 12 langues

Article **Discussion**

Outils

Le **paradoxe de Downs-Thomson** (ainsi nommé d'après [Anthony Downs](#) et de John Michael Thomson), également connu sous le nom de paradoxe de Pigou-Knight-Downs (d'après [Arthur Cecil Pigou](#) et [Frank Knight](#)), annonce que la vitesse d'équilibre du trafic automobile sur un réseau routier est déterminée par la vitesse moyenne porte-à-porte des trajets équivalents effectués en [transport en commun](#).

Il s'agit d'un paradoxe dans la mesure où les améliorations du réseau routier ne réduisent pas la congestion du trafic. Les améliorations apportées au réseau routier peuvent même aggraver la congestion si elles rendent les transports publics moins pratiques, ou si elles entraînent un manque d'investissement dans le système de transport public.

## Arthur Cecil Pigou

*Economist of the School of Economics at University of Cambridge*

## Frank Hyneman Knight

Founders of the Chicago School, "American saints in economics »

## Anthony Downs

American economist from University of Chicago specializing in public policy and public administration.

Member of National Academy of Public Administration.

## John Michael Thomson

Great cities and their traffic (livre)

Modern transport economics (livre)

Great Cities and Their Traffic (livre)

Toward Better Urban Transport Planning in Developing Countries (livre)



**Paul-Willy Jean**  
@PaulWillyJean

55-N jusqu'à Jean-Talon  
125-E entre Berri et Papineau  
24-E entre Atateken et Papineau

125-O et 24-O entre Frontenac et Papineau  
15-O entre Atwater et Union

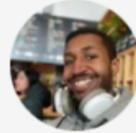
105, 97 dans les deux directions

107, 61, 35 sur Peel, Wellington et de la Montagne

11:57 PM · 27 avr. 2024 · **229** vues

...

# Témoignages



**Paul-Willy Jean** @PaulWillyJean · 28 avr.

...

La 125-E est particulièrement brutale. En pointe PM, la congestion automobile la met régulièrement jusqu'à 30 min en retard sur l'horaire. La 24-E peut facilement mettre jusqu'à 20 min pour faire 5 blocs.



**Larry** @Lawrencehagg · 19 janv.

La 24 pendant l'heure de pointe est pénible. Certains jours, il est juste préférable de marcher dans mon cas.



**Jlie** @jlie\_la · 29 avr.

125 E entre Atakeken et Papineau à l'heure de pointe en pm



**Suzanne Labrecque** @lab6793 · 28 avr.

Une voie dédiée au bus serait idéale comme sur Pie-IX...on peut toujours rêver



**Hans** 🇨🇦 🇨🇦 @hansolo\_j · 27 avr.

Je ne prends jamais le bus pour cette raison. Je préfère de loin marcher 1.4km qui me sépare du métro.



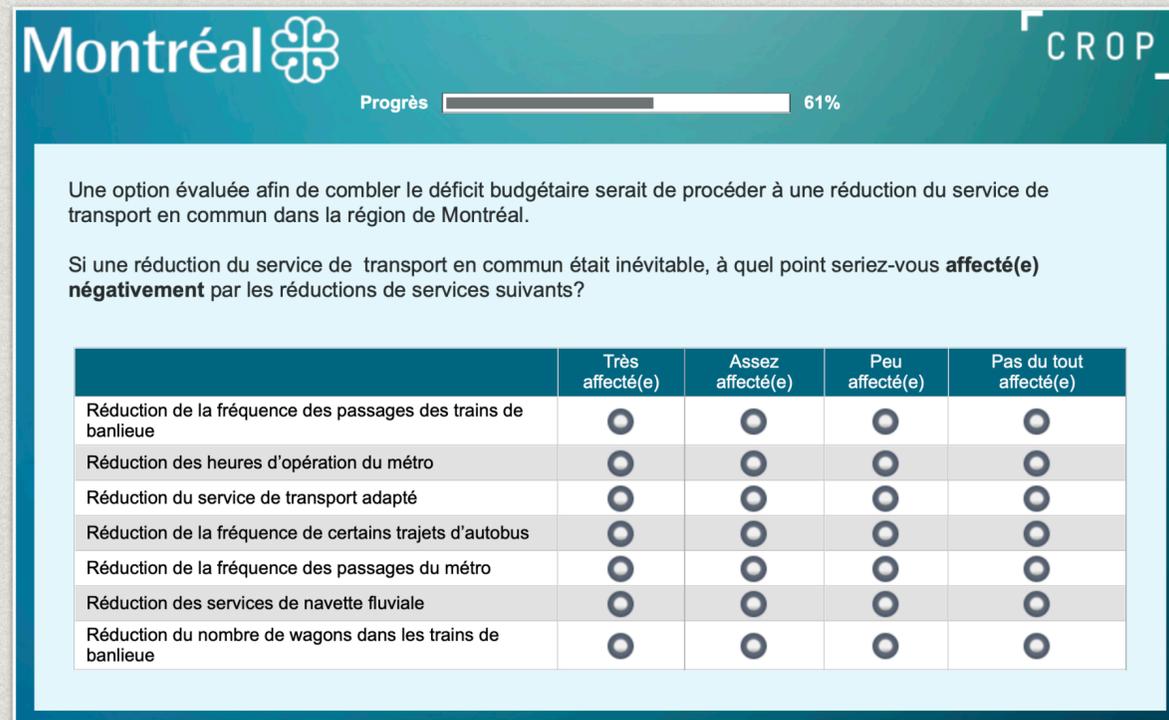
**Malva** @Malva\_Ashdown · 27 avr.

...

Je ne prends même plus la De Lorimier direction sud le matin. Trafic, trajets faits de « détours », je mets 30 minutes à parcourir même pas 5 km.

# Couper dans les services?

« Chaque augmentation des tarifs s'est traduite par une baisse d'utilisation. Et quand cela arrive, ça veut dire que les revenus ne montent pas autant que les tarifs. C'est une mesure contre-productive. Mais il semble qu'on n'a pas encore appris les leçons qui s'imposent. »



Augmenter les **tarifs** pour les usagers du transport en commun

Réduction de la fréquence des passages des trains de banlieue

Réduction des heures d'opération du métro

Réduction du service de transport adapté

Réduction de la fréquence de certains trajets d'autobus

Réduction de la fréquence des passages du métro

Réduction des services de navette fluviale

Réduction du nombre de wagons dans les trains de banlieue

# Le Monde à Bicyclette

LA HAUSSE DES TARIFS,

## POURQUOI ?

Comité de rédaction : Claire Morissette, Robert Silverman, Odette Grille, Michel Thibault, Tooker, Ernest Hamelin, Louise Campeau, Jean-Claude Boivin.

Les articles signés, sauf les éditoriaux, ne représentent pas nécessairement la position du Monde à Bicyclette, ils n'engagent que leurs auteurs. Tout article, dessin, lettre, photo, contribution financière, etc., sont bienvenus.

Adressez vos correspondances à : Vers une Ville Nouvelle  
a/s Le Monde à Bicyclette  
4224 Clark, Montréal,  
Québec.

Composition typographique : Composition Solidaire enr.

Conception graphique, montage : Tooker, Claire Morissette, Bob Silverman, Michel Thibault, Louise Campeau, Jean-Claude Boivin.

Impression : Payette & Simms, St-Jacques

Dépôt légal à la bibliothèque

Vers une Ville Nouvelle/Automne 79

Chaque prolongement du métro aide à dégager des rues pour permettre une meilleure vitesse aux autos. Chaque fois qu'un autobus est pris dans un embouteillage créé par les autos, la perte de temps que subissent les passagers est une subvention aux autos.

Chaque augmentation des tarifs s'est traduite par une baisse d'usage. Et quand cela arrive, ça veut dire que les revenus ne montent pas autant que les tarifs. C'est une mesure contre-productive. Mais il semble qu'on n'a pas encore appris les leçons qui s'imposent.

# CONCLUSION

Les contribuables paient pour des autobus à l'arrêt dans le trafic

Augmenter la vitesse commerciale est une façon peu coûteuse pour augmenter l'achalandage et donc les revenus de sociétés de transport

Si nous réglons le problème de financement du transport en commun sans augmenter l'achalandage nous n'avons absolument rien réglé.

