



LE TRANSPORT COLLECTIF : CONDITION DE SUCCÈS DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LA MÉTROPOLE

Avis présenté dans le cadre des consultations sur la valorisation du développement économique local dans l'agglomération de Montréal menées par la Commission permanente sur le développement économique et urbain et l'habitation.

24 avril 2012

Document préparé par la Direction exécutive, Relations externes et planification stratégique.

Société de transport de Montréal
24 avril 2012

1. INTRODUCTION

La STM dépose cet avis en tant que société publique de transport collectif ayant à cœur le développement social, économique et environnemental de la métropole. Elle est partenaire de premier plan du développement économique local de Montréal.

La STM tient à profiter de l'occasion de cette consultation afin de souligner à la Commission que le transport collectif constitue une condition essentielle de succès pour l'économie montréalaise. La gestion des déplacements ainsi que la mobilité des personnes et des marchandises est au cœur des enjeux économiques de demain, et ce, tant à l'échelle locale que métropolitaine.

MOBILITÉ ET PROSPÉRITÉ, DES PHÉNOMÈNES LIÉS

La mobilité est au cœur du fonctionnement et du développement économique des métropoles. La prospérité des villes dépend de leur capacité à organiser et générer efficacement les déplacements des personnes et des marchandises. Le transport agit comme un facteur clef de l'activité économique; améliorer son efficacité équivaut à stimuler la production, stimuler l'achat local et, ultimement, améliorer la productivité.

Dans cette optique, toute réflexion portant sur le développement économique d'une ville, qu'il soit à l'échelle locale ou régionale, se doit d'intégrer la dimension de la mobilité comme étant un élément central. La Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM), dans une récente étude sur le transport collectif, souligne que « les transports sont au cœur d'un cercle vertueux, nourri par un accroissement de la demande et de la compétitivité¹. »

Les sociétés riches, à l'échelle planétaire, sont d'ailleurs celles qui présentent la mobilité la plus importante. Il y a une corrélation positive entre le revenu par habitant et les déplacements². Il y a également un lien direct entre le dynamisme économique d'une agglomération urbaine et sa capacité à offrir à ses citoyens une qualité de vie et une offre de transport collectif attrayante. Cette dynamique suppose que les politiques publiques en matière de transport ont de plus en plus le potentiel d'agir comme accélérateur de croissance économique.

Les progrès technologiques amènent aussi un changement de paradigme important dans la manière de concevoir et de planifier les transports. L'auteur et spécialiste en transport Georges Amar le définit ainsi : « la mobilité sera de plus en plus comprise comme création de liens, de synergies et de chances, plutôt que comme franchissement de distances³. »

LE TRANSPORT COLLECTIF, PIERRE D'ASSISE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

D'importants défis structurels sont à prévoir pour le développement économique futur de Montréal. La croissance de la population, des emplois et de l'économie en général s'accompagnera d'une augmentation importante des déplacements de personnes et de marchandises. Les Montréalais se déplaceront plus souvent, sur de plus grandes distances et plus longtemps. L'évolution de la structure économique va complexifier et multiplier les parcours. La congestion routière, déjà paralysante et très problématique, risque de s'intensifier et d'affecter l'économie.

Les nouvelles orientations publiques en matière d'aménagement urbain, en faveur de la densification, de la mixité et de l'aménagement axé sur les transports collectifs sont une occasion de rendre la ville plus efficace. Cela dit, ces orientations doivent s'accompagner de la mise en place de modes performants et attractifs de transport collectif, sans quoi elles ne feront qu'augmenter la pression sur les réseaux de transport existants.

¹ Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM), *Le transport en commun – au cœur du développement économique de Montréal*, octobre 2010.

² Wendell Cox, *Urban Transport & Economic Growth*, Seminario de Transporte Urbano, octobre 2007.

³ Georges Amar, *Homo mobilis – le nouvel âge de la mobilité*, éditions FYP, 2010.

Les entreprises sont également affectées par la réalité du transport. À l'heure actuelle, les métropoles du monde, en constante concurrence pour attirer les talents et les investissements, se positionnent sur cet enjeu majeur. À Toronto, un rapport sur le prolongement du réseau de métro mentionnait récemment que « dans un monde de plus en plus mondialisé, les entreprises ont beaucoup d'options d'emplacement. Un réseau de transport bien planifié va à la fois encourager des investissements et nourrir la capacité de la ville d'attirer les meilleurs talents⁴.»

C'est donc toute l'attractivité des agglomérations urbaines qui est façonnée par leur capacité à bien gérer leurs déplacements. Pour développer pleinement son potentiel, le transport collectif doit être abordé à la fois comme un outil de rayonnement international, de qualité de vie et de prospérité. C'est pourquoi il doit faire partie intégrante de notre stratégie économique. Cela implique que pour répondre à la demande future, l'offre de transport collectif doit être consolidée et bonifiée substantiellement. La STM se donne le mandat de le faire et de continuer sur sa lancée. Déjà, de 2007 à 2011, elle a augmenté son service de 25 % et son achalandage de 12 %. Et elle prévoit aller encore plus loin, en se fixant des objectifs ambitieux, mais réalistes... pour peu que les conditions de réussite soient réunies.

⁴ Dr. Gordon Chong, *Toronto transit – back on track, Sheppard Subway Development and Financing Study*, Toronto Transit Infrastructure Limited, janvier 2012.

2. LA STM, UN ACTEUR ÉCONOMIQUE

La STM est un acteur économique majeur pour Montréal et tout le Québec. Ses activités génèrent de la richesse et contribuent à la prospérité de la métropole. Elle est également une entreprise performante, soucieuse d'améliorer continuellement ses processus et de bien gérer ses budgets.

La STM soutient plus de 12 000 emplois directs et indirects et génère des retombées économiques annuelles de plus de 1,2 G\$ à la grandeur du Québec⁵.

Ce rôle économique va s'intensifier à l'avenir. Le Plan stratégique 2020 de la STM prévoit des investissements d'environ 11 G\$. Sa réalisation amènera la création de 4 300 emplois directs et indirects par année.

UNE ENTREPRISE PERFORMANTE

Selon le balisage international du Collège impérial de Londres :

- ▶ le métro de Montréal, malgré son âge, est le plus productif au monde. Ses coûts d'exploitation sont parmi les plus bas.
- ▶ la productivité des chauffeurs de bus est parmi les meilleures (7 h 21 travaillées sur 7 h 30).

De plus :

- ▶ les firmes Moody's et Standard & Poor's accordent respectivement les cotes de crédit Aa2 et A+ à la STM, les meilleures de l'industrie.
- ▶ les revenus commerciaux ont atteint plus de 22 M\$, une augmentation de 5 % par rapport à 2010;
- ▶ La STM s'est vu remettre en avril 2012 deux prix Mercuriades de la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) pour : *Administration publique dans la catégorie Croissance de la productivité* ainsi que *Administration publique dans la catégorie Développement durable*.

DES RÉSULTATS QUI DÉPASSENT LES ATTENTES

En 2011, la STM a atteint un achalandage historique de 405 millions de déplacements, une augmentation de 4,2 % par rapport à 2010. Pour la période 2007-2011, l'augmentation d'achalandage a été de 12 %, soit 40 millions de déplacements annuels supplémentaires. Au cours de cette même période, l'accroissement de l'offre de service a été de 25 %. Le taux de satisfaction de la clientèle est, pour sa part, passé de 82 % à 89 %.

LA STM

14^e ENTREPRISE EN IMPORTANCE AU QUÉBEC

Un budget de 1,23 G\$ pour l'année 2012 et un patrimoine évalué à plus de 14,5 G\$.

4 LIGNES DE MÉTRO

71 km et 68 stations.
759 voitures.

213 LIGNES DE BUS

160 lignes accessibles aux personnes à mobilité réduite (74,6 %), 1 680 bus, 202 bus articulés, 16 minibus urbains et 86 minibus de transport adapté.

9 274 EMPLOYÉS

Plus de 60 % en contact direct avec la clientèle.

405 MILLIONS DE DÉPLACEMENTS EN 2011

Plus de 12 % d'augmentation depuis 2006, un record historique!

⁵ Association du transport urbain du Québec (ATUQ), *Impacts économiques et contribution au développement durable de la Société de transport de Montréal*, 2010.

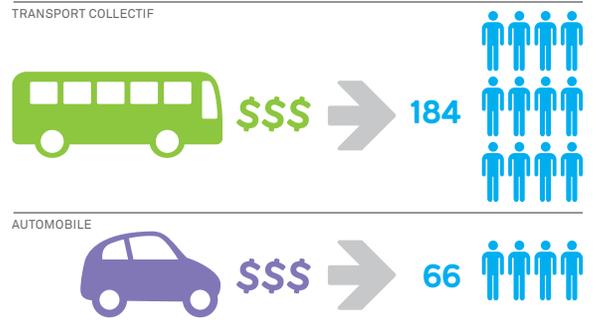
3. LE TRANSPORT COLLECTIF, UN GÉNÉRATEUR DE RICHESSE

Souvent reconnu pour son apport social et environnemental, le transport collectif constitue également un important générateur de richesse pour le Québec.

APPUYER L'ÉCONOMIE QUÉBÉCOISE

Le transport collectif a des retombées dans l'économie québécoise trois fois supérieures (en emplois et en argent) à celles du transport privé par automobile⁶. Ce taux de retombées est particulièrement élevé chez nous, en raison de la structure économique québécoise. En effet, le Québec fabrique et exporte des équipements de transport collectif. Investir dans ce secteur consolide la base industrielle québécoise et contribue, du même coup, au développement d'une expertise. On recense d'ailleurs au Québec une centaine d'entreprises manufacturières dans cette filière industrielle (autobus, autocars et véhicules ferroviaires), dont le chiffre d'affaires annuel est évalué à plus de 2 G\$.

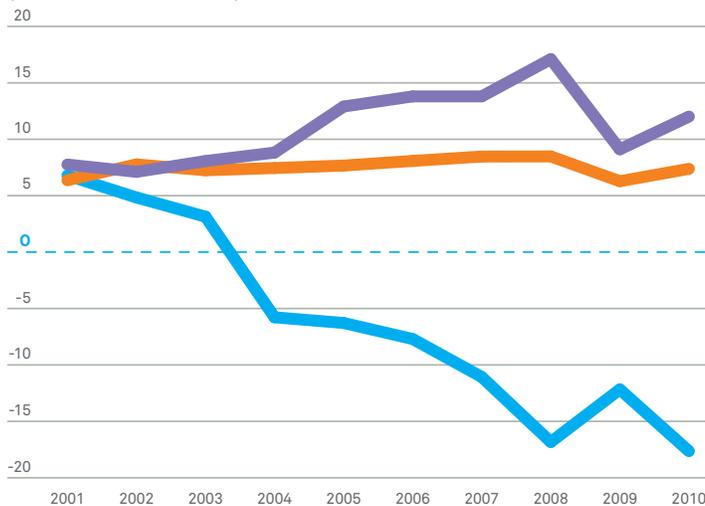
Comparaison des retombées pour une dépense de 10 M \$



À l'opposé, le Québec est pratiquement absent de la chaîne industrielle de l'automobile. Il importe la totalité de ses voitures et de son pétrole. L'augmentation de l'achalandage du transport collectif permet donc de contribuer à réduire les importations et d'améliorer la balance commerciale du Québec.

Importations et balance commerciale du Québec

(en milliards de dollars)



IMPORTATIONS ANNUELLES DU QUÉBEC EN 2010

Pétrole
12 G\$

Automobiles
7 G\$

(respectivement 16% et 10% des importations du Québec)

Source : Institut de la statistique du Québec.

- BALANCE COMMERCIALE
- IMPORTATIONS DE VOITURES
- IMPORTATIONS DE PÉTROLE

⁶ CCMM, *Le transport en commun – au cœur du développement économique de Montréal*, octobre 2010.

STIMULER L'EMPLOI ET LA VITALITÉ ÉCONOMIQUE

1. Un réseau de transport collectif efficace et bien maillé aux transports actifs et individuels réduit les temps de déplacement. Cela a notamment pour effet d'élargir les bassins de recrutement des entreprises. En effet, une plus grande mobilité et une plus grande accessibilité aux transports permettent à un plus grand nombre de travailleurs d'être disponibles afin d'occuper un plus grand nombre d'emplois. Cette plus grande mobilité des travailleurs favorise autant l'emploi que la productivité⁷. Elle ajoute de la flexibilité au marché du travail et permet d'assurer un meilleur arrimage de la main-d'œuvre aux besoins des employeurs.
2. Les entreprises œuvrant dans des secteurs à haute valeur ajoutée (multimédia, technologies de l'information et des communications, recherche scientifique, etc), souvent de calibre international, accordent une valeur de plus en plus importante à la qualité de vie offerte aux travailleurs. Cette qualité de vie – définie par des facteurs comme le dynamisme culturel, la sécurité et la mobilité – devient un levier d'attractivité international important. L'offre de transport collectif fait partie intégrante de ce qui définit l'attractivité économique internationale d'une métropole.
3. En matière de transport des marchandises, la fluidité des livraisons est également une composante essentielle de l'attractivité économique. La productivité des entreprises repose de plus en plus sur une gestion serrée de leurs marchandises et s'appuie sur des processus d'approvisionnement et de distribution de type « juste à temps » qui nécessitent flexibilité et fiabilité. Les industries exportatrices sont particulièrement sensibles à cette réalité. Cela explique pourquoi les entreprises considèrent le transport au plus haut niveau dans leurs critères de décision d'implantation et d'investissement. Les problèmes de congestion peuvent avoir un effet repoussoir. La question de l'importance stratégique du transport des marchandises est d'ailleurs abordée dans le Plan de transport de la Ville de Montréal. On y propose des interventions afin d'assurer une circulation efficace des marchandises par camion⁸. Pour atteindre cet objectif complexe, il est évident que le développement du transport collectif joue un rôle primordial; il permet de retirer un certain pourcentage d'autosolistes de la route, d'augmenter la fluidité de mouvement des marchandises et de réduire les problèmes liés à la congestion routière.
4. La vitalité économique d'une agglomération se décline également au niveau de ses quartiers et de ses arrondissements. Malgré l'exode vers les banlieues de première et de deuxième couronne, une des qualités de Montréal est d'avoir conservé un centre-ville attractif et habité. Elle a moins, ou peu connu l'effet de « trou de beigne » subi par d'autres grandes villes nord-américaines. La mixité de fonction est encore très forte dans plusieurs quartiers centraux. Les artères commerciales et les commerces de proximités se retrouvent dans presque tous les quartiers. Les transports collectifs et actifs jouent un rôle déterminant dans la mobilité des citoyens qui vivent dans ces quartiers et des travailleurs qui viennent gagner leur vie. La mise en place de nouveaux services tels que le Réseau 10 minutes MAX, les Navettes Or, le Réseau de nuit bonifié, un service de bus de week-end de qualité sont autant de contribution à la vitalité économique et commerciale locale.

⁷ Conference Board du Canada, *Connecting Jobs and People: Exploring the Wider Benefits of Urban Transportation Investments*, août 2011.

⁸ Ville de Montréal, *Plan de transport*, Chantier No 19, 2007.

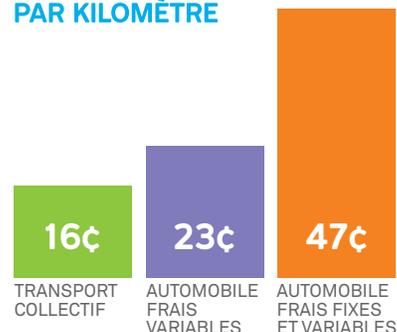
DONNER AUX MÉNAGES LES MOYENS D'ÉCONOMISER

Le transport collectif est trois fois moins coûteux que le transport en automobile. Son coût unitaire de déplacement est de 16 ¢/km alors que celui en automobile est évalué à 47 ¢/km, soit une moyenne de 8 441 \$ par année⁹.

Même pour le propriétaire d'une voiture, il est plus économique de la laisser à la maison puisque les coûts variables d'utilisation d'une automobile (principalement l'usure et le carburant) sont 40 % supérieurs à ceux du transport collectif. Bref, même un usage occasionnel du transport collectif permet d'économiser.

Le transport collectif a permis aux ménages montréalais d'économiser 826 M\$ pour la seule année 2009, un montant qui progresse rapidement (il était de 570 M\$ en 2004). Cette économie augmente considérablement le pouvoir d'achat des ménages. De plus, les sommes « libérées » pour les dépenses personnelles ont des retombées économiques environ 20 % supérieures aux dépenses en transport automobile.

COMPARAISON DES COÛTS UNITAIRES DE DÉPLACEMENT PAR KILOMÈTRE



FAVORISER UN DÉVELOPPEMENT URBAIN EFFICACE

Un système performant de transport collectif a un effet appréciable sur la valeur foncière des bâtiments et stimule de nouvelles constructions. Les citoyens et les entreprises accordent une valeur à une plus grande mobilité, à une meilleure accessibilité et à des temps de déplacement plus courts. Pour les municipalités, le transport collectif est ainsi un moyen d'augmenter leurs revenus fonciers, de générer des constructions supplémentaires et de redynamiser leur territoire.

Cet effet appréciable est d'autant plus pertinent lors du redéveloppement d'anciennes friches industrielles et de zones urbaines laissées en jachère. D'ailleurs à cet égard il suffit de prendre connaissance des publicités immobilières pour constater que les promoteurs mettent de plus en plus de l'avant la proximité de leur projet avec des services de transports collectifs (gares de trains, stations de métro) et actifs (voies cyclables et stations Bixi).

⁹ Données de 2009. Calcul basé sur des coûts de carburant de 81¢/litre. CCMM, *Le transport en commun – au cœur du développement économique de Montréal*, octobre 2010.

4. LE TRANSPORT COLLECTIF DANS LA STRATÉGIE ÉCONOMIQUE DE MONTRÉAL

Le transport collectif constitue une assise essentielle de notre développement économique. Ce rôle économique sera de plus en plus important à l'avenir puisque les enjeux liés à l'aménagement, à la démographie et aux problèmes de congestion routière gagneront en importance.

LE PMAD : REPENSER LA VILLE ET LES TRANSPORTS

Pour atteindre ses objectifs et pleinement jouer son rôle économique, la STM et les autres partenaires du transport collectif devront sans cesse adapter leurs services et leurs pratiques. L'urbanisation optimale du territoire, la croissance démographique ainsi que le développement et la consolidation des secteurs d'emplois constituent des facteurs d'influence de première importance pour le développement des réseaux de transport collectif.

L'adoption, en décembre dernier, du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) marque une étape importante. Elle témoigne de la volonté et de la nécessité de transformer la façon de concevoir l'aménagement et le fonctionnement de la vie urbaine. La STM est d'avis que seule une approche globale et intégrée, conjuguant un aménagement plus efficient à des infrastructures structurantes de transport collectif, permettra d'aménager le territoire de la région montréalaise de façon durable¹⁰.

L'adoption du PMAD aura une incidence importante sur le rôle du transport collectif dans le fonctionnement économique de la métropole. Les différentes orientations proposées – notamment la densification du territoire, et l'aménagement de quartiers axés sur le transport collectif – auront comme impact d'accroître les déplacements en transport collectif, en particulier en destination du centre-ville.

DES DÉPLACEMENTS PLUS NOMBREUX ET PLUS COMPLEXES À GÉRER

Croissance de la population

Selon le scénario de référence des prévisions de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ)¹¹ la population de la région devrait atteindre 4,3 millions d'habitants à l'horizon 2031. Cette croissance démographique représentera une augmentation d'environ 320 000 nouveaux ménages entre 2011 et 2031. Le PMAD prévoit que 38 % (123 000) de ces ménages se retrouveront dans l'Agglomération de Montréal. À ce sujet, la STM partage l'avis de l'Agglomération de Montréal¹², à l'effet que Montréal peut recevoir une plus grande part de ces ménages. L'agglomération estime d'ailleurs sa capacité d'accueil à 175 000 logements¹³, ce qui constituerait 54 % du total des nouveaux logements. Cette croissance démographique entraînera une augmentation des déplacements. La répartition modale de ces déplacements, entre les déplacements collectifs et actifs, est un facteur déterminant sur la congestion du réseau routier montréalais.

¹⁰ STM, *Pour des réseaux de transport collectif performants et structurants dans la région de Montréal*, mémoire présenté à la CMM dans le cadre de la consultation portant sur le projet de *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, septembre 2011.

¹¹ L'ISQ a publié trois scénarios de projections démographiques dans le cadre de ses *Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2006-2056*, édition 2009 : un scénario de référence, un scénario faible et un scénario fort.

¹² CMM, *Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable*, Plan métropolitain d'aménagement et de développement.

¹³ *Projet de PMAD - Avis de l'agglomération de Montréal*, août 2011.

Croissance et évolution de l'emploi

Le marché de l'emploi sera lui aussi en expansion et, surtout, il connaîtra d'importantes transformations. Actuellement, le bassin d'emplois de la région métropolitaine se chiffre à 1,7 million, dont 1,1 million (63 %) est concentré sur l'île de Montréal. Le centre-ville représente à lui seul près de 250 000 emplois, ce qui lui confère le titre de premier pôle d'emplois de la région. Quant au centre élargi (arrondissements de Ville-Marie, Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, Rosemont, Plateau Mont-Royal et Sud-Ouest), il compte près de 500 000 emplois et plus de 150 000 étudiants. Les besoins de déplacement pour le travail sont très élevés, surtout de la périphérie vers le centre.

Le scénario de référence retenu par la CMM prévoit une croissance de 146 600 emplois dans la région métropolitaine, dont 60 300 sur l'île de Montréal entre 2011 et 2031¹⁴. C'est une croissance moyenne de 7 500 emplois par année pour atteindre près de 2 millions d'emplois en 2031. Cette hausse du nombre d'emplois fera également augmenter les déplacements et générera une pression supplémentaire sur les réseaux de transport.

Cette croissance sera combinée à une transformation de l'économie régionale vers plus d'activités de services à la population et aux entreprises et moins dans le secteur manufacturier. Cela aura des impacts majeurs sur le transport collectif. La STM en est consciente et souligne dans son *Plan Stratégique 2020* qu'elle devra adapter son offre de service afin de mieux desservir des pôles d'emplois redéfinis sur l'île de Montréal¹⁵.

C'est d'ailleurs avec cette idée en tête que la dernière Stratégie de développement économique de la Ville de Montréal accorde beaucoup d'importance à la mobilité des personnes, des marchandises et des idées. Elle propose des actions afin de faciliter l'accès au centre et d'améliorer l'accès aux autres zones d'emplois, notamment dans les secteurs est et ouest de l'île¹⁶.

¹⁴ Conference Board du Canada, *Projections de l'emploi pour la Communauté métropolitaine de Montréal*, février 2011.

¹⁵ STM, *Plan Stratégique 2020*, décembre 2011.

¹⁶ Ville de Montréal, *Stratégie de développement économique de Montréal 2011-2017*, juin 2011.

LA CONGESTION ROUTIÈRE, UN FREIN ÉCONOMIQUE MAJEUR

Les pertes économiques liées à la congestion routière sont considérables à Montréal¹⁷. Une étude publiée par le ministère des Transports du Québec (MTQ) en mars 2009 estime ces coûts à 1,42 G\$ pour la région métropolitaine, en se basant sur les données de 2003¹⁸. Ce montant correspond aux pertes de congestion « structurelles », c'est-à-dire attribuables uniquement à la saturation du réseau. Selon Pierre Tremblay, chef du service de la modélisation et des systèmes de transports au MTQ, il faut doubler ce montant pour inclure les retards causés par les travaux et les accidents. Cela donne, selon les estimations de son équipe d'experts, des pertes totales qui avoisinent 3 G\$¹⁹. De plus, il est important de rappeler que ces chiffres sont basés sur les données de 2003 (les dernières disponibles à ce jour). On peut supposer que ces coûts ont augmenté depuis, compte tenu de la croissance démographique, de l'augmentation du parc automobile et surtout, de la fragilisation très importante du réseau routier. À titre indicatif, les coûts de congestion ont augmenté à un rythme annuel de 10,5 % entre 1998 et 2003 (65 % sur toute la période).

COÛTS DE LA CONGESTION, RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, 2003

| COMPOSANTES | TOTAL (M\$) | % |
|-----------------------------------|---------------|------------|
| Retards | 1 246 | 87,5 |
| Utilisation des véhicules (usure) | 114 | 8 |
| Carburants | 40 | 2,8 |
| Émissions polluantes et de GES | 23 | 1,7 |
| Coût total pour la société | 1 423* | 100 |

* Selon le MTQ, il faut doubler ce montant pour inclure les retards causés par les travaux et les accidents (2,85 G\$).

Ce sont des pertes socio-économiques considérables, qui sont supportées par l'ensemble de la société. Le développement économique futur de Montréal risque d'être altéré – voire compromis – par les pertes grandissantes liées à la congestion routière.

Le transport collectif contribue à la réduction de la congestion routière, qui nuit de plus en plus aux déplacements quotidiens de la main-d'œuvre et des marchandises, en plus des autres effets néfastes associés aux déplacements urbains. Compte tenu des nombreux chantiers routiers actuels et futurs, ce rôle va devenir de plus en plus important. Pour le seul exercice financier de 2012-2013, le MTQ prévoit des investissements routiers de l'ordre de près de 4G\$, répartis sur plus de 1600 chantiers sur le territoire du Québec. Plusieurs de ces chantiers affecteront Montréal.

¹⁷ Elles correspondent à la valeur totale du temps perdu (87,5 % du total) et aux autres effets néfastes comme la pollution et la consommation additionnelle de carburant (12,5 % du total).

¹⁸ Ministère du transport du Québec (MTQ), *Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2003, 2009*.

¹⁹ Jean-Louis Fortin, « La congestion routière coûte 3 milliards \$ », *Canoe.ca*, 13 juillet 2011.

5. LA STM, PORTEUSE DE SOLUTIONS

La STM a un plan pour augmenter significativement son achalandage et contribuer à augmenter la part modale du transport collectif. Elle est un partenaire incontournable de la stratégie économique de Montréal et de son développement économique local, en facilitant la mobilité des personnes et des marchandises. Pour pleinement jouer son rôle, elle devra compter sur un financement dédié, indexé et récurrent.

LE PLAN STRATÉGIQUE 2020 : DES OBJECTIFS AMBITIEUX, DES MOYENS JUDICIEUX

La STM a fixé l'objectif de son Plan stratégique 2020 à 540 millions de déplacements annuellement, soit une hausse de 40 % par rapport à 2010. L'atteinte de cet objectif nécessite, d'une part, une amélioration significative de l'offre de service et, d'autre part, la mise en place de mesures de gestion de la demande. Le Plan 2020 vise aussi à générer un transfert modal de 5 % de l'automobile vers les transports collectifs et actifs.

Pour atteindre ces objectifs d'achalandage et de transfert modal, la STM devra accroître de 32 % l'offre de service bus et de 26 % l'offre métro (grâce à l'achat des nouvelles voitures), l'ajout de 270 km de voies réservées et la mise en service d'un système rapide par bus (SRB) sur Pie-IX et Henri-Bourassa entre autres.

Pour faciliter les déplacements des clients, le réseau de bus de la STM bénéficiera d'un nouveau système d'aide à l'exploitation et information aux voyageurs, le projet iBUS.

L'ensemble des projets prioritaires de maintien et de remplacement de véhicules (6,2 G\$) et des projets de développement de service (5,3 G\$) représente un investissement de l'ordre de 11,5 G\$ d'ici 2020, dont près de 4 G\$ ont déjà été approuvés.

LES CONDITIONS DE RÉUSSITE

- 1 UN FINANCEMENT DÉDIÉ, INDEXÉ ET RÉCURRENT
- 2 UNE SAINTE GOUVERNANCE DU TRANSPORT COLLECTIF DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE
- 3 UN DÉVELOPPEMENT URBAIN FAVORABLE AU TRANSPORT COLLECTIF
- 4 DES MESURES DE GESTION DE L'OFFRE EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS EN AUTOMOBILE

RÉPARTITION DES PROJETS D'INVESTISSEMENTS 2011-2020 DE 11,5 G\$

MAINTIEN DES ACTIFS

| Priorité | Projet | M \$ |
|----------------------------|---|--------------|
| 1 | Acquisition de 342 voitures de métro MPM-10 ✓ | 1 513 |
| 2 | Modification des ateliers MPM-10 ✓ | 262 |
| 3 | Réno-Systèmes phase II ✓ | 122 |
| 4 | Réno-Systèmes phase III et IV ✓ | 995 |
| 5 | Remplacement des bus ✓ | 717 |
| 6 | Station Berri-UQAM-réfection majeure - phase I ✓ | 86 |
| 7 | Réno-infrastructures métro phase I et II ✓ | 500 |
| 12 | Remplacement des MR-73 | 917 |
| 14 | Remplacement des systèmes d'exploitation (IBUS) ✓ | 199 |
| 15 | Réfection d'infrastructures Réseau des bus (St-Denis et Crémazie) | 444 |
| 20 | Autres projets de maintien | 443 |
| Total par catégorie | | 6 198 |

OPTIMISATION ET DÉVELOPPEMENT

| Priorité | Projet | M \$ |
|----------------------------|--|--------------|
| 8 | Ajout de 126 voitures de métro (achalandage et prolongement) ✓ | 557 |
| 9 | Infrastructure au réseau des bus (nouveau CT) ✓ | 278 |
| 10 | Acquisition de bus ✓ | 565 |
| 11 | Programme de mesures préférentielles pour bus (MPB) ✓ | 153 |
| 13 | Modification des ateliers pour remplacement du MR-73 | 654 |
| 16 | SRB Henri- Bourassa | 307 |
| 17 | Prolongements du métro | 1 610 |
| 18 | Tramway Centre-ville – Côte-des-Neiges | 1 122 |
| 19 | Autres projets d'optimisation et de développement | 40 |
| Total par catégorie | | 5 286 |

✓ Projets pour lesquels la STM a obtenu une autorisation du MTQ, que ce soit par le PQI 2010-2015 ou par le programme de la SOFIL.

