

Plan de transport de Montréal  
2007: Recommandations  
réalistes et solutions  
raisonnables pour de meilleurs  
résultats

Shanake Mario Seneviratne, B.A.

Candidat de maîtrise

Département de l'histoire

Université McGill

Montréal, le 6 septembre 2007

# 5e chantier: Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8% en 5 ans

- Service courtois et professionnel
- Service constant
- Service confortable
- Service augmenté avec les autobus planchers bas
- Service propre et sanitaire





le 6 septembre 2007

© Shanake Mario Seneviratne

3

# 9e chantier: Implanter des mesures prioritaires pour autobus sur 240 km d'artères



le 6 septembre 2007

© Shanake Mario Seneviratne

4

# Solution: VDFR – “Bus Exempt”



- **Exemption** aux autobus sur l'île de Montréal
- Avantage compétitif avec les automobiles
- Meilleur gain de temps
- Bon choix écologique
- Formation de conduite minimale
- Coût négligeable

# Solution: Flèches de virage de longue durée

- Actionné par l'autobus, ou programmé dans le cycle du feu d'attente
- Évite d'attendre un cycle complet
- Gain de temps mesurable en minutes
- Mise en service pour des lignes d'autobus importantes



# Aspects non-mentionnés dans le plan de transport de Montréal

- Fiabilité des autobus urbains de la STM: Nova LFS
- Le service d'autobus de nuit: les autobus qui assurent le service entre 0h30 et 5h30

# Les autobus à plancher surbaissé LFS



- Première génération construit de 1996 à 1999
- Moins d'espace qu'un autobus plancher haut
- Prise en feu dans au moins quatre autobus sans remplacement dans le flotte
- Mal entretenu par la

le 6 septembre 2007

© Shanake Mario Senévirana

STM



# Le réseau d'autobus de nuit à la STM

- Service complémentaire assurant le transport collectif à Montréal 24/7
- Réseau demeure inchangé depuis 1996
- Fréquences accrues sur certaines lignes seulement les vendredis et samedis
- Intervalle typique: 30-60 min



# Pourquoi investir dans le réseau de nuit?

- L'engagement à la conduite écologique est un engagement 24/7 – pas seulement aux heures de pointe ni strictement la journée
- Montréal est une ville de 24 heures
- L'intervalle de certaines lignes ne correspond pas à la demande actuel
- Option vs. le taxi (une question de coûts)
- Option vs. l'alcool au volant

# Tableau: Montréal-STM vs. Toronto-TTC

<i>Lignes majeures</i>	<i>Nuits de dimanche à jeudi</i>	<i>Nuits de vendredi et samedi</i>
<b>320 Yonge</b> (métro nord-sud TTC)	Intervalle 15 mins (moins avec extras)	Intervalle 15 mins (moins avec extras)
<b>361 Saint-Denis</b> (métro nord-sud STM)	Direction NORD: Intervalle 23 mins	Direction NORD: 10 mins ou moins
<b>300 Bloor-Danforth</b> (métro est-ouest TTC)	Intervalle 15 mins	Intervalle 15 mins
<b>358 Sainte-Catherine</b> (métro est-ouest STM)	(7,5 avec extras) Intervalle 30 mins	(7,5 avec extras) Vendredi: 15 mins

Samedi: 26 mins

# Demande: Investir dans le réseau

- Augmenter les fréquences des autobus de nuit circulant dans le centre-ville
- Les lignes de nuit qui voyagent parallèlement aux lignes de métro devraient circuler au intervalle maximum du métro lui-même: soit aux 12-15 mins
- Introduction de “nouvelles” lignes d’autobus: celles coupées en 1996 (ex: 352 Newman, 376 St-Jean)
- Intervalle maximum de 30 minutes le soir

# Questions & Commentaires



Shanake Mario Seneviratne

21, rue Valmount

Dollard-des-Ormeaux (Québec) H9B 2T8

[shanake.seneviratne@mail.mcgill.ca](mailto:shanake.seneviratne@mail.mcgill.ca)

le 6 septembre 2007

© Shanake Mario Seneviratne

13