



***Consultation publique
sur l'élaboration d'un
programme particulier
d'urbanisme (PPU) pour
le secteur d'emplois du
Plateau Est***

**Mémoire présenté par la
Société de transport de Montréal**

3 FÉVRIER 2015

TABLE DES MATIÈRES

CENTRE DE TRANSPORT MONT-ROYAL.....	3
LOCALISATION STRATÉGIQUE DU CENTRE DE TRANSPORT MONT-ROYAL.....	3
PRIORISATION DES INVESTISSEMENTS DE LA STM.....	4
L'AVENIR DU CENTRE DE TRANSPORT MONT-ROYAL	5
QUALITÉ DE LA DESSERTE PAR BUS	6
CONCLUSION	8

La STM souhaite, par le biais du présent mémoire, faire part de ses préoccupations à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) dans le cadre des consultations portant sur l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur d'emplois du Plateau Est. La STM tient à souligner, d'une part, l'importance stratégique de la localisation du Centre de transport Mont-Royal pour le déploiement quotidien du service de bus et, d'autre part, sa préoccupation pour la qualité de la desserte par bus de ce secteur à développer.

CENTRE DE TRANSPORT MONT-ROYAL

Le Centre de transport Mont-Royal, bâti en 1926, est situé au 2321, avenue du Mont-Royal Est (façades sur 3 autres rues Fullum, Gilford et Franchère). Il occupe une superficie de 12 000 m² sur un terrain de 18 000 m². Le centre de transport possède une capacité de 155 bus, un atelier d'entretien et un dépôt d'environ 300 chauffeurs.

LOCALISATION STRATÉGIQUE DU CENTRE DE TRANSPORT MONT-ROYAL

Le Centre de transport Mont-Royal est localisé pour desservir efficacement les quartiers centraux de Montréal, et plus particulièrement le Plateau-Mont-Royal. C'est pourquoi la STM a précisé à différentes occasions qu'il est impératif, d'un point de vue opérationnel et stratégique, que les activités de ce centre de transport demeurent dans la partie est de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

La STM dispose de huit centres de transport à partir desquels elle déploie quotidiennement les bus de son réseau régulier. La localisation stratégique de chacun de ces centres tient notamment compte de la couverture du territoire montréalais, mais également de l'accès à un réseau routier permettant un déploiement efficace de sa flotte de bus. Dans cette optique, s'éloigner du site actuel entraînerait inévitablement une augmentation récurrente des coûts d'exploitation liés aux déplacements des bus pour se rendre au point de départ de la ligne et pour revenir au garage à la fin de la journée.¹ Par exemple, en 2005, la STM avait évalué que le déplacement d'un centre de transport

¹ Coûts d'exploitation occasionnés par le kilométrage supplémentaire et l'ajout de bus et d'heures chauffeurs pour offrir le même niveau de service.

de 9 km entraînerait une augmentation récurrente des coûts d'exploitation de 2,4 M\$ par année.

Une augmentation de la distance parcourue par les bus pour se rendre à leur point de départ augmenterait aussi les risques de perturbation de service lors d'intempéries ou d'embouteillages, ce qui affecterait la qualité du service pour les résidents et les travailleurs du Plateau-Mont-Royal.

PRIORISATION DES INVESTISSEMENTS DE LA STM

La STM fait face à un déficit d'investissement évalué à 3,9 G\$². En effet, durant de nombreuses années, l'état des finances publiques a incité les gouvernements à réduire les budgets d'investissements au minimum. Faute de ressources disponibles, les investissements nécessaires à la réfection ou au remplacement des actifs ont été reportés d'année en année, créant un retard qui doit être comblé. Des investissements majeurs pour le maintien d'actifs ont été réalisés au cours des dernières années (en moyenne, 414 M\$ par année de 2009 à 2013). Les efforts n'ont cependant pas été suffisants pour rattraper le retard accumulé.

Un réseau fiable et en bon état est une condition de base à un service de qualité. Au cours des prochaines années, le principal défi consistera donc à soutenir la cadence d'investissement dans le maintien des infrastructures et des équipements. Ainsi, dans son Programme triennal d'immobilisations 2015-2017, l'entreprise prévoit investir près de 2,5 milliards de dollars au cours des trois prochaines années. La majeure partie de ces investissements, soit 87 %, sera consacrée au maintien des actifs.

En ce qui a trait aux investissements dans ses centres de transport, la STM doit aussi tenir compte des éléments suivants :

- ⇒ Plusieurs centres de transport, dont le centre de transport Mont-Royal, ont été construits il y a plus de 50 ans. Ces infrastructures sont vieillissantes et des sommes importantes doivent être consacrées afin de prolonger leur vie utile.

² Évaluation au 31 décembre 2013. Le déficit d'investissement représente le montant des investissements nécessaires à la réfection ou au remplacement d'un actif qui a été reporté dû au fait que les ressources nécessaires à leur réalisation n'étaient pas disponibles.

- ⇒ Certains équipements doivent être mis à niveau pour répondre à la nouvelle réglementation en vigueur et aux nouvelles technologies (bus articulés, bus hybrides, bus électriques).
- ⇒ L'offre de service bus s'est accrue de 29% entre 2006 à 2013. Cette croissance s'est concrétisée par une augmentation du nombre de bus, la flotte étant passée de 1 591 à 1 730 véhicules (+ 9%). L'arrivée de 220 bus articulés au cours de cette même période a aussi apporté de nouveaux défis en matière d'espace.
- ⇒ La STM fait donc face à un double défi, soit moderniser ses centres de transport vieillissant ou en construire de nouveaux pour accueillir plus de bus.

L'AVENIR DU CENTRE DE TRANSPORT MONT-ROYAL

Construire un nouveau centre de transport induit des dépenses importantes pour la STM. À titre indicatif, en se référant à des études réalisées en 2011-2013 pour un autre centre de transport, la STM évalue que le déménagement et la construction du Centre de transport Mont-Royal requerraient des investissements de plus de 225 M\$, incluant l'acquisition du terrain.

En termes d'échéancier, dans le cadre d'un processus normal, il faut compter 60 mois avant la mise en service d'un nouveau centre de transport, dont 12 à 24 mois pour les études, 12 mois pour réaliser les plans détaillés d'ingénierie et 24 mois pour la construction. Cet échéancier exclut les délais encourus pour l'obtention des approbations des différents paliers de gouvernement, pour l'obtention du financement, etc.

Considérant les enjeux budgétaires auxquels la STM est confrontée et la nécessité de maintenir les opérations pour le service de bus, la direction a fait le choix de prolonger la vie utile du Centre de transport Mont-Royal pour en assurer le bon fonctionnement en attendant une décision sur son avenir. Ainsi, des travaux de maintien sont prévus entre 2016 et 2020.

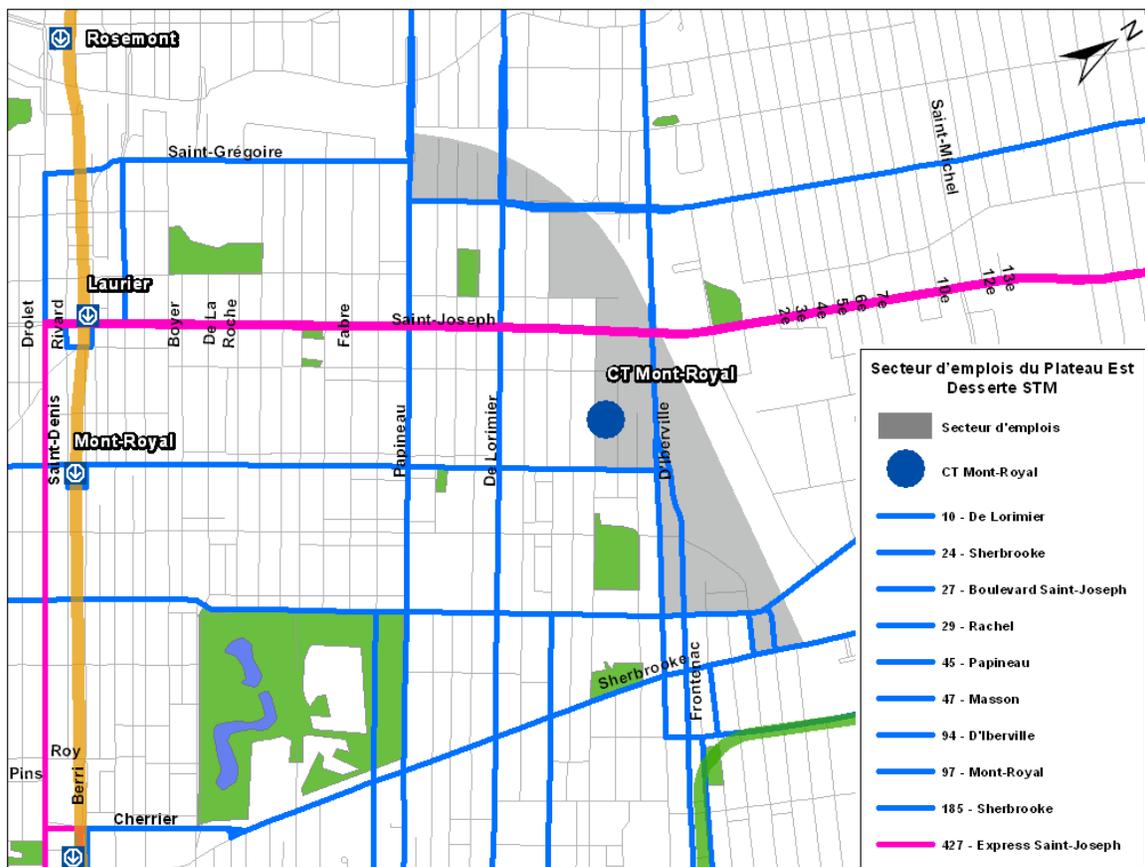
Cela étant dit, la STM analyse présentement différents scénarios pour déménager le Centre de transport Mont-Royal dans le secteur industriel du Plateau Est. Un déménagement dans ce secteur présenterait plusieurs avantages pour la STM, dont celui d'être situé dans un environnement mieux adapté à sa réalité. La construction d'un

nouveau centre de transport serait aussi l'occasion d'augmenter sa capacité pour accueillir un plus grand nombre de bus et d'implanter des technologies pour les bus articulés, les bus hybrides ou les bus électriques. Cependant, la construction d'un nouveau centre de transport requerrait des investissements importants. Or, à l'heure actuelle, la STM n'a pas les budgets nécessaires pour le déménagement et la construction d'un nouveau centre de transport sur le Plateau-Mont-Royal.

QUALITÉ DE LA DESSERTE PAR BUS

Comme l'illustre la carte 1, le secteur d'emplois du Plateau Est est desservi par 10 lignes de bus circulant le jour, soit 9 lignes appartenant au réseau local et une au réseau express. La nuit, 4 lignes de bus desservent ce même territoire. La STM considère donc que le territoire jouit d'une excellente couverture par le réseau de bus.

Carte 1 : Secteur d'emplois du Plateau Est – Desserte STM



Pour ce qui est de la fréquence du service durant la journée, l'intervalle maximum entre deux passages est de 30 minutes pour l'ensemble des lignes desservant le secteur. En périodes de pointe, les fréquences de passage sont bonifiées pour répondre à la demande supplémentaire. L'intervalle entre deux passages diminue à environ 20 minutes pour les lignes 10 - De Lorimier, 27 - Saint-Joseph et 94 - Iberville alors qu'il diminue sous les 15 minutes pour la 47 - Masson. Toujours en période de pointe, la ligne 427 - Express Saint-Joseph s'ajoute à l'offre de service, vers le centre-ville le matin et en provenance de celui-ci l'après-midi, avec un intervalle entre deux passages sous les 10 minutes. Enfin, les lignes 24 - Sherbrooke, 45 - Papineau et 97 - Mont-Royal font partie du *Réseau 10 minutes max*, ce qui signifie que l'intervalle entre deux passages est de 10 minutes ou moins³.

Pour ce qui est de la qualité du service, notamment de la régularité et de l'efficacité des lignes de bus, elle est largement tributaire des conditions de circulation qui prévalent sur les axes où les bus circulent. Dans le contexte où le développement éventuel du secteur du Plateau Est entraînerait un accroissement des volumes de déplacement des véhicules, la STM est préoccupée par une éventuelle détérioration de conditions de circulation et de ses effets sur sa capacité à offrir un service de qualité aux futurs clients du Plateau Est.

Outre les effets du projet lui-même, la STM tient à rappeler à la Ville de Montréal et à l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal l'importance de prendre en compte l'impact des projets urbains⁴ sur le réseau de bus de la STM et sur sa capacité à desservir efficacement le secteur du Plateau Est. À cet effet, en tant qu'experte en la matière, la STM offre son soutien à la ville et à l'arrondissement pour l'analyse des impacts des projets d'aménagement urbain sur l'offre de transport collectif.

³ Ces lignes offrent une fréquence inférieure ou égale à 10 minutes en fonction de l'une ou l'autre des modalités suivantes : dans les deux directions, entre 6 h et 21 h (24 - Sherbrooke) ou dans le sens de la charge seulement (45 - Papineau et 97 - Mont-Royal; première direction entre 6 h et 14 h, deuxième direction entre 14 h et 21 h).

⁴ Exemples de projets urbains qui peuvent avoir un impact sur la qualité du service de transport collectif : la Place Gérald-Godin, les projets d'apaisement de la circulation, telles la mise à sens unique et l'implantation de dos-d'âne, etc.

CONCLUSION

La STM appuie la démarche de revitalisation du secteur d'emplois du Plateau Est. Elle demeure un partenaire incontournable dans la mesure où une desserte de transport collectif efficace favorisera le développement du secteur d'emploi et permettra d'améliorer la qualité de vie des citoyens, et ce, plus particulièrement dans une perspective de quartier durable.

Rappelons que la STM est préoccupée par les projets urbains qui pourraient affecter la qualité de la desserte actuelle du secteur ou sa capacité future à le desservir adéquatement. Dans cette optique, elle réitère son désir d'être consultée tôt dans les processus de développement urbain de manière à assurer une desserte des nouveaux développements, dans le cas présent celui du Plateau Est, à la hauteur des attentes de la clientèle actuelle et future du transport collectif.

Par ailleurs, il importe aussi de rappeler qu'une localisation optimisée des centres de transport contribue à maintenir abordables les services de transport collectifs. Le déménagement du Centre de transport Mont-Royal dans un secteur éloigné du site actuel entraînerait inévitablement une augmentation importante des risques pour la qualité du service et une hausse récurrente des coûts d'exploitation. Cette hausse de coûts devrait alors être assumée par les clients du transport collectif et par la Ville.

Considérant le contexte budgétaire difficile qui prévaut au Québec et les investissements considérables qui devront être réalisés au cours des prochaines années, notamment pour assurer un maintien adéquat des équipements existants, la STM doit prioriser ses projets en fonction de sa capacité à les financer et à les réaliser. En ce sens, la direction de la STM a fait le choix de prolonger temporairement la vie utile du Centre de transport Mont-Royal, tout en analysant les différentes opportunités qui s'offrent à elle et qui permettraient de construire un nouveau centre de transport dans l'arrondissement Plateau-Mont-Royal.