



DÉVELOPPER UN AXE PERFORMANT DE TRANSPORT COLLECTIF ENTRE LE CENTRE-VILLE ET L'OUEST DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement dans le cadre de la consultation
sur le projet de reconstruction du Complexe Turcot.

Juin 2009



Document préparé par la direction Planification et développement des réseaux
de la direction exécutive Planification, marketing et communications

Société de transport de Montréal

TABLE DES MATIÈRES

1. Présentation de la STM	page 4
2. Mise en contexte	page 5
3. L'intérêt de la STM pour le projet	page 6
4. Description de l'offre de service actuelle	page 6
5. Profil de la clientèle	page 7
6. Besoins futurs et développement potentiel	page 8
7. Impact du scénario proposé sur le réseau de la STM	page 9
8. Les améliorations demandées au MTQ	page 10
9. Exemples d'aménagements pouvant servir d'inspiration	page 11
10. L'importance des mesures de mitigation pendant le chantier	page 12
11. Position de la STM	page 13
12. Recommandations	page 14
13. Conclusion	page 15

Annexe A : Les mesures prioritaires pour bus, une approche intégrée

Annexe B : Les axes forts des mesures prioritaires pour bus

1. PRÉSENTATION DE LA STM

La Société de transport de Montréal est la 13^e entreprise en importance au Québec. Elle emploie plus de 8 000 personnes dont la moitié travaillent en contact direct avec la clientèle. En 2009, son budget s'élève à 1 G\$ et la valeur de remplacement de ses actifs est estimée à plus de 10 G\$.

La mission de la STM est de favoriser et d'organiser les déplacements par transport collectif des personnes voyageant sur le territoire qu'elle dessert. À cet égard, elle possède, administre et développe un service de bus et de métro sur le territoire de l'île de Montréal. Outre son service régulier, elle fournit un service de transport adapté aux personnes handicapées ou à mobilité réduite par le biais de minibus et de taxis. De plus, elle offre des services de transport collectif par taxi dans certains secteurs où la demande ne justifie pas un service de bus.

Depuis 148 ans, la STM est au cœur du développement économique de la région de Montréal et elle sera également au cours des prochaines décennies au cœur du développement durable de la métropole contribuant ainsi à la qualité de vie des citoyens et à la protection de l'environnement. Elle assure des déplacements fiables, rapides et sécuritaires. Ses clients, ses employés et ses partenaires institutionnels et commerciaux sont fiers d'y être associés, car elle est reconnue pour livrer des services de qualité à juste coût.

La STM exploite un parc de 1 680 bus. Le réseau couvre l'île de Montréal, soit près de 500 km². Il compte 196 circuits, dont 126 sont accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant, et 20 circuits sont dédiés au service de nuit. De plus, 13 voies réservées, totalisant 77 kilomètres, permettent des déplacements plus rapides. L'offre de service 2009 atteint 75 millions de kilomètres.

Inauguré en 1966, le métro est constitué de quatre lignes totalisant 71 km de voie et desservant 68 stations. Le parc de matériel roulant compte 759 voitures qui effectueront cette année plus de 77 millions de kilomètres.

Le service de transport adapté dispose, quant à lui, d'un parc de 86 minibus. Il offre aussi des services dispensés par 16 compagnies de taxis, dont 12 qui effectuent des déplacements avec des voitures régulières et 4 qui offrent un service avec des taxis accessibles (160 taxis accessibles). En 2008, plus de 2,3 millions de déplacements ont été effectués, soit une moyenne de plus de 7 000 déplacements par jour de semaine.

La STM est un acteur important dans le marché des déplacements. En effet, elle assure près de 85 % des déplacements en transport collectif dans la grande région de Montréal et les trois quarts de tous ceux effectués au Québec. En 2008, l'achalandage total (excluant le transport adapté) s'est chiffré à 382,5 millions de déplacements, soit plus de 1,2 million par jour moyen de semaine.

La modernisation des infrastructures au réseau des bus ainsi que le remplacement des équipements fixes et du matériel roulant au réseau du métro font partie des grands défis auxquels sera confrontée la STM au cours des prochaines années.

2. MISE EN CONTEXTE

Dans un contexte de réchauffement climatique, les gouvernements du Canada et du Québec ainsi que la Ville de Montréal reconnaissent l'urgence d'agir en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Au Québec, contrairement à l'Amérique du Nord, c'est le transport routier qui est responsable de la majorité des gaz à effet de serre. Le transport collectif devient donc une arme prisée dans la lutte au changement climatique.

La Ville de Montréal a placé le transport collectif au premier rang de ses priorités en matière de transport. Comme en témoigne son *Plan de transport* adopté en juin 2008, la Ville de Montréal s'est engagée à développer le transport collectif. En 2006, le ministère des Transports du Québec a fait connaître sa *Politique québécoise du transport collectif* qui vise un accroissement de 8% de l'achalandage en transport en commun à l'échelle provinciale d'ici 2011.

Conjointement avec la Ville, la Société de transport de Montréal (STM) lançait une grande réflexion sur les pistes d'amélioration et d'optimisation de ses services de transport collectif. L'exercice a permis d'établir un diagnostic détaillé du transport collectif sur l'île de Montréal et de produire le *Plan de développement des réseaux*. Considérant que la STM assure déjà environ 75 % des déplacements en transport collectif au Québec, augmenter l'offre de service et l'achalandage de son réseau permet une réduction directe des émissions de GES attribuables à l'utilisation de l'auto. En se basant sur ce diagnostic détaillé et en tenant compte de nombreuses contingences, la STM a élaboré son *Plan d'affaires 2007-2011*, qui contient sa vision du développement de l'offre du réseau de transport sur le territoire de l'île de Montréal et qui place le développement durable au cœur de ses priorités.

Ce plan d'affaires quinquennal s'inspire des meilleures pratiques dans le monde en matière de transport collectif et contient des objectifs ainsi que des mesures de bonification de l'offre de transport qui visent l'atteinte de l'objectif principal fixé par la *Politique québécoise du transport collectif*, soit une augmentation de l'achalandage de 8 % en cinq ans grâce à une hausse des services de 16 %. Il vise également une modification profonde de l'offre de transport à moyen et long termes pour redonner au transport collectif la place qui lui revient.

Le *Plan d'affaires 2007-2011* s'est matérialisé en 2007 et 2008 avec une série de mesures contenue dans le *Programme d'amélioration de service du transport en commun (PASTEC)*. Appuyé financièrement par la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec, le programme apporte de nombreuses améliorations au service de quelque 50 circuits du réseau de bus. Le métro offre par ailleurs 17 % plus de service depuis 2008 à l'extérieur des heures de pointe et de 26 % en incluant le prolongement du métro de Montréal à Laval. Cela représente plus de 10 millions de kilomètres supplémentaires ce qui, pour les clients, se traduit par une diminution du temps d'attente pouvant aller jusqu'à 25 %. Les résultats ne se sont d'ailleurs pas fait attendre puisque l'achalandage a fait un bond historique de 4,1 % dès 2008.

3. L'INTÉRÊT DE LA STM POUR LE PROJET

Le Complexe Turcot constitue un carrefour autoroutier stratégique entre le centre-ville, le sud-ouest et l'ouest de l'île de Montréal.

Tel que stipulé dans son plan d'affaires quinquennal, la STM a pour objectif d'améliorer la rapidité et l'efficacité du transport collectif sur les axes à fort achalandage, entre autres, par la mise en place des mesures préférentielles pour bus. La STM vise également à bonifier la desserte du centre-ville et de sa périphérie par des services express. L'intégration de mesures permanentes pour le transport collectif dans le projet du Complexe Turcot revêt ainsi une importance déterminante.

4. DESCRIPTION DE L'OFFRE DE SERVICE ACTUELLE

Cet échangeur constitue un passage obligé pour les circuits qui relient la partie sud-ouest de l'île aux stations de métro. En mars 2009, quatre circuits de bus de la STM empruntaient l'échangeur : 173-Métrobus Victoria, 190-Métrobus Lachine, 211-Bord-du-Lac, 221-Métrobus Lionel Groulx.

Dans le cadre du PASTEC, la Société a amélioré l'offre de service en hors-pointe sur les circuits 173 et 190 depuis le 1er septembre 2008, ce qui représente quotidiennement 400 passages de bus dans les deux directions.

De nombreux projets d'amélioration de service, telle que l'amélioration de la desserte en bus vers l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, pourraient faire augmenter le nombre de passages de bus à environ 500 dans ce corridor. Cette desserte permettrait ainsi de relier l'Aéroport au centre de l'île sans aucune correspondance.

5. PROFIL DE LA CLIENTÈLE

Les volumes des déplacements effectués sur les circuits de bus de la STM circulant dans l'axe de l'autoroute 20 entre l'ouest de l'Île et le centre-ville de Montréal ainsi que sur le train de banlieue ont des niveaux de fréquentation similaires, soit respectivement 16 000 et 17 000 déplacements quotidiens (voir annexe B). Les clientèles de ces types de transport se distinguent toutefois l'une de l'autre sur de nombreux points.

Les déplacements effectués par la clientèle des circuits de bus, proviennent dans 29 % des cas de ménages dont le revenu est inférieur à 40 000 \$. Une proportion trois fois plus importante que pour les clients effectuant leurs déplacements en train. Ainsi, les bus sont utilisés majoritairement par des étudiants (48 %), alors que les travailleurs constituent 69 % de la clientèle des trains. Il faut préciser qu'un étudiant habitant en zone 3¹ doit dépenser 600 dollars de plus annuellement pour utiliser le train plutôt que le bus.

La proportion des déplacements bus effectués par des jeunes de 15 à 24 ans, ou encore par des personnes n'ayant pas de permis de conduire valide, est deux fois plus importante que celle des déplacements effectués en train par des personnes ayant les mêmes caractéristiques (âge ou permis de conduire).

Les destinations des clients de la STM sont plus diversifiées que celles des utilisateurs du train qui se dirigent à 75 % vers le centre-ville et sa périphérie. En effet, les utilisateurs de bus bénéficient d'un maillage des réseaux plus fin et complet, facilitant une meilleure accessibilité aux différents secteurs de l'Île.

Ces différentes caractéristiques permettent de prévoir que même si l'offre du train de banlieue augmente beaucoup, la part des déplacements effectués par la STM demeurera importante, puisque qu'elle est complémentaire.

1. Sur la ligne de train Montréal / Dorion-Rigaud, les gares se répartissent comme suit : en zone 1 – Lucien L'Allier, Vendôme, Montréal-Ouest et Lachine ; en zone 2 – Dorval, Pine Beach, Valois, Pointe-Claire et Cedar Park ; en zone 3 – Beaconsfield, Beaurepaire, Baie d'Urfé et Sainte-Anne-de-Bellevue.

6. BESOINS FUTURS ET DÉVELOPPEMENT POTENTIEL

Les tendances sont non seulement le résultat des effets de la démographie mais également de l'évolution de l'offre. *Le Plan de transport* a pour vision de réduire de manière significative la dépendance à l'automobile. Il faut donc prendre les moyens pour améliorer la part modale du transport en commun.

L'identification de la solution de transport collectif à mettre en place doit tenir compte de l'ensemble du secteur dans lequel se trouve le corridor autoroutier entre l'ouest de l'île et le centre-ville. La mise en place de cette solution doit se faire en complémentarité avec une bonification de l'infrastructure pour bus de façon à desservir toutes les clientèles de cet axe.

Pour les bus, une voie réservée dans le corridor complet permettrait notamment de :

- Augmenter l'attrait du transport collectif et donc sa part modale, ce qui diminuerait l'afflux d'autos vers le centre-ville;
- Augmenter la sécurité des usagers du transport collectif sur autoroute;
- Améliorer le confort à bord des véhicules;
- Accommoder la navette aéroportuaire par autobus dans l'attente d'une navette ferroviaire.

Selon l'évaluation du potentiel de transfert modal en 2016, les déplacements en transport en commun (en pointe du matin) dans ce corridor passerait de 50 400 à 57 000, soit 6 600 déplacements. Ce gain non négligeable représente une augmentation de 6 points de la part modale qui passerait de 44 % à 50 %. Sur une base quotidienne (en semaine), cela pourrait représenter quelque 20 000 déplacements supplémentaires en transport en commun.

De plus, en permettant le covoiturage dans les voies réservées du corridor, on ajoute 6 300 déplacements qui viendraient ainsi s'ajouter aux 6 600 déplacements effectués par transport en commun en pointe du matin. Ce gain supplémentaire porterait la part modale du transport collectif à 56 %.

7. IMPACT DU SCÉNARIO PROPOSÉ SUR LE RÉSEAU DE LA STM

Avant que ne débute la période d'information et de consultation publiques par le BAPE sur le projet du Complexe Turcot, le MTQ ne proposait dans ce projet que l'utilisation des accotements pour la circulation des bus. Une solution qui ne répondait pas aux préoccupations de la STM.

Lors de la première séance d'information tenue par le BAPE le 20 avril 2009, le MTQ a annoncé son intention d'aménager des voies réservées dans le corridor autoroutier limité seulement à Turcot, mais aucun plan et devis n'a été présenté concernant cette solution. Il est essentiel que les opérateurs de transport collectif puissent valider les aspects opérationnels et l'intégralité des mesures de transport collectif avant la mise en chantier. Les conditions d'exploitation sont inconnues pour l'instant et plusieurs questions ont été soulevées sur cette proposition auxquelles le ministère n'a apporté aucune réponse jusqu'à maintenant.

Ainsi, le MTQ devra préciser certains aspects du projet afin que l'on puisse bien saisir les améliorations potentielles qui pourraient être apportées aux réseaux de transport collectif :

La conception

- Les infrastructures prévues à l'ouest de la voie réservée et dans l'échangeur Saint-Pierre;
- L'aménagement permettant l'insertion dans la voie réservée;
- Les équipements prévus en amont pour favoriser le transfert modal (stationnement incitatif, etc.);
- La séparation de la voie réservée des autres voies;
- Une configuration de la jonction entre l'autoroute 20 et la rue Pullman facilitant l'insertion avec le réseau local.

L'utilisation

- Les types de véhicules qui pourront circuler dans la voie réservée (bus, covoiturage à haute occupation (trois passagers et plus), taxis, limousines, autocars interurbains et touristiques, etc.);
- Les aménagements pour permettre aux différents utilisateurs de circuler ensemble en sécurité.

L'intégration avec le réseau local

- Complémentarité et intégration des réseaux locaux et express;
- L'impact du projet sur le réseau local, notamment les circuits de bus desservant les points d'intérêt du quartier près de l'échangeur Turcot (ex : Centre Gadbois).

Le projet de reconstruction est une occasion formidable d'améliorer les liens vers l'ouest de l'île et vers les arrondissements du Sud-Ouest (Lachine, LaSalle). Or, les plans du MTQ sur ce point ne sont pas connus. Il est donc important de définir dès maintenant les modalités de cette voie réservée afin de déterminer ses impacts sur le réseau de la STM.

Par ailleurs, la circulation des automobiles (covoiturage à haute densité) dans les voies réservées permanentes devra être analysée avec soin tant au plan des volumes anticipés que des horaires de bus (pointe et hors pointe). Ces analyses sont nécessaires afin d'aménager des infrastructures sécuritaires, principalement aux intersections (rue Pullman) et lors des manœuvres d'insertion.

8. LES AMÉLIORATIONS DEMANDÉES AU MTQ

Pour la STM, l'enjeu principal dans ce projet est d'offrir une solution de transport collectif qui soit complète dans le corridor autoroutier et dans sa périphérie. Pour favoriser le transport collectif au détriment de l'auto solo et pour offrir une réelle alternative performante, il faut prévoir des aménagements permanents à l'est et à l'ouest de l'échangeur Turcot (secteur de l'autoroute 13, de l'échangeur Saint-Pierre et de l'autoroute Ville-Marie). Ces aménagements doivent s'inscrire dans le développement durable et dans la nouvelle façon de concevoir une infrastructure routière qui devra être performante au cours des 50 prochaines années. Le projet doit offrir un meilleur partage sur la base des déplacements-personnes au lieu des déplacements-véhicules tel que conçu actuellement.

La voie réservée sur la rue Pullman oblige un bus qui se destine au centre-ville à quitter le corridor autoroutier pour poursuivre son chemin sur le réseau local. La performance des réseaux de transport collectif dans ce secteur est liée à l'intégrité du corridor et à l'absence de nœuds (bouchons de circulation, intersections, etc.). Le MTQ devra donc s'assurer d'offrir une infrastructure efficace entre la voie réservée du corridor autoroutier et l'est de l'échangeur Turcot (stations de métro, centre-ville).

Par ailleurs, le MTQ est encore au stade de l'intention concernant l'aménagement entourant la voie réservée centrale. Le ministère devra consulter les partenaires afin de définir la solution proposée et ses modalités d'exploitation. Tel que mentionné précédemment, cette infrastructure devra être aménagée de façon sécuritaire dans l'éventualité où plusieurs types de véhicules y circulent (bus, taxis, covoiturage à haute occupation).

Les avantages d'une voie réservée couvrant le corridor est-ouest dans son ensemble sont nombreux :

- Augmentation de la ponctualité et de la régularité pour des centaines de bus quotidiennement;
- Diminution du temps de parcours dans les directions est et ouest;
- Augmentation du nombre de départs pour un même nombre d'heures de service aux voyageurs;
- Avantage concurrentiel et visible pour les clients ayant fait le choix du transport durable;
- Démonstration de la volonté de réduire les GES lors d'un investissement dans les infrastructures routières.

9. EXEMPLES D'AMÉNAGEMENTS POUVANT SERVIR D'INSPIRATION

Dans le contexte où les modalités concernant les aménagements prévus pour le transport collectif dans le projet ne sont pas encore définies, il demeure pertinent de s'inspirer de projets semblables réalisés récemment à travers le pays.

L'exemple d'aménagement de transport collectif le plus près de nous demeure le réseau Transitway d'Ottawa qui comprend à la fois des voies réservées pour bus à même les voies autoroutières ainsi qu'en parallèle des corridors autoroutiers, dans des voies en sites propres.

L'efficacité et la performance d'un tel réseau sont incontestables, et il est temps de repenser la conception des autoroutes en y incluant des éléments semblables. Les autorités de la région d'Ottawa ont fait preuve d'une vision éclairée lorsqu'elles ont approuvé le concept du Transitway en 1978. Grâce à cet avant-gardisme, l'exemple de la capitale nationale est aujourd'hui cité à travers le monde comme un exemple à suivre pour favoriser l'utilisation du transport collectif.

Toujours en Ontario, les aménagements prévus de Viva York, en banlieue nord de Toronto, permettent à des bus de circuler en voie réservée sur l'autoroute et de s'insérer dans le réseau local à l'aide d'une série de mesures préférentielles, dont des feux prioritaires pour bus. Un concept qui fait preuve de créativité et d'audace.

Avec le projet du Complexe Turcot, le MTQ a l'occasion de démontrer qu'il met de l'avant des solutions avant-gardistes. Il faut donc saisir cette opportunité pour offrir aux Montréalais des infrastructures qui répondront à leurs préoccupations environnementales et leur donneront une meilleure qualité de vie.

10. L'IMPORTANCE DES MESURES DE MITIGATION PENDANT LE CHANTIER

Les travaux de cet important projet, prévus sur une période de sept ans, auront un impact considérable sur la fluidité de ce corridor autoroutier mais également des débordements sur le réseau local. Toujours dans le but d'offrir un réseau de transport collectif efficace et compétitif, il est important de prévoir des mesures de mitigation pour éviter les déroutages des circuits de bus, les retards et les modifications fréquentes pouvant nuire à la qualité du service.

Des mesures de mitigation performantes peuvent également favoriser le transfert modal pendant et après le chantier. Ce transfert modal serait encouragé par l'aménagement de stationnements incitatifs en amont de la zone de travaux, accompagné par la mise en place de navettes par bus.

Avant même de débiter les travaux, le MTQ devrait implanter des mesures situées en dehors du corridor autoroutier pour rejoindre rapidement le sud-ouest de l'île et le centre-ville. Ces mesures seront ainsi plus faciles à assimiler par les automobilistes qui chercheront un chemin alternatif lorsque le corridor autoroutier sera congestionné.

Sur l'autoroute, des mesures devront également être mises en place afin de limiter la perte de temps pour les bus qui doivent demeurer dans le corridor autoroutier. L'objectif est d'éviter les nœuds ou alors contourner la congestion liée aux nœuds dans les autres cas.

11. POSITION DE LA STM

La STM propose des systèmes et des moyens permanents qu'elle juge nécessaire pour offrir des services de transport collectif qui soient efficaces, rapides et confortables aux résidents de l'ouest de l'île de Montréal.

1. Mode de transport flexible par bus et véhicules à haute occupation (VHO)

- Offrir des infrastructures performantes pour les circuits locaux et les services rapides et express par bus qui traversent le complexe Turcot dans le corridor autoroutier (STM, CIT), notamment par des voies réservées et des mesures préférentielles, fonctionnant en tout temps, et couvrant le corridor est-ouest dans sa totalité (voir annexe A);
- Offrir sur le réseau local (axe Notre-Dame) des voies réservées et des mesures préférentielles.

2. Mode de transport lourd

- Mettre en place un lien ferroviaire entre le centre-ville et l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. Ce lien doit également desservir l'ouest de l'île via le réseau ferroviaire existant;

3. Période des travaux

- Mettre en place des mesures de mitigation efficaces pendant la durée des travaux pour supporter le transport en commun.

Ces systèmes et moyens permanents permettront aux citoyens de l'ouest de l'île de mieux planifier leurs temps de déplacement, ce qui constitue l'un des éléments importants pour favoriser un transfert modal plus substantiel.

12. RECOMMANDATIONS

Le projet présenté par le MTQ comporte des éléments de transport collectif qui ont été ajoutés récemment. Ils n'ont toutefois pas été discutés avec les principaux transporteurs publics (STM, CIT, AMT). Des consultations et des comités de travail sont donc à prévoir entre le ministère et les partenaires impliqués avant la mise en chantier. Puisque l'intégration d'une solution de transport collectif à l'intérieur du projet est primordiale, la collaboration des transporteurs publics permettra de proposer des solutions permanentes adaptées aux besoins de leurs clientèles actuelles et potentielles, et ce, pour les décennies à venir.

Dans le but d'améliorer le projet en matière de transport collectif, la STM formule 5 recommandations :

- **1. Modifier le projet pour qu'il inclut une solution globale de transport collectif permanente et intégrale sur l'ensemble de l'axe ouest en lien avec le réseau supérieur autoroutier (autoroutes 10, 15, 20 et 40);**
- **2. Offrir une infrastructure qui :**
 - a. priorise la performance du transport collectif (vitesse commerciale, confort de la clientèle, respect de l'horaire, etc.);
 - b. encourage le transfert modal (hausse de l'achalandage, objectifs du Plan vert du gouvernement provincial);
 - c. réduit la dépendance à l'automobile et diminuant la part de l'auto solo dans les déplacements vers le centre-ville;
 - d. n'ajoute pas à l'offre de déplacement par auto solo.
- **3. Mettre en place des mesures de mitigation efficaces dès à présent et pour toute la durée du chantier, à la fois dans le corridor autoroutier et en parallèle de l'axe de l'A-20;**
- **4. Maintenir un axe de voie réservé sur le réseau local après la fin des travaux (rue Notre-Dame);**
- **5. Effectuer les corrections et valider les solutions avec les partenaires internes de la STM (exploitation du réseau, partenaires syndicaux) et externes (Ville de Montréal).**

13. CONCLUSION

Le MTQ ne doit pas rater l'occasion de faire du Complexe Turcot un projet exemplaire en matière de transport collectif, tel qu'on en retrouve dans plusieurs grandes villes du monde que ce soit Paris, Copenhague, Toronto ou encore Ottawa avec le Transitway. Un projet qui assurerait au transport collectif une infrastructure permanente et distincte afin qu'il constitue une option fiable et performante en mesure d'attirer vers ses services un plus grand nombre de personnes résidant dans l'ouest de l'île de Montréal.

L'ajout d'une telle infrastructure doit également être planifiée en vue de son intégration avec les zones périphériques au projet. Jusqu'à ce jour, la STM n'a pas été en mesure de consulter ces composantes pourtant essentielles au succès de ce projet. Ces raccordements sont des plus stratégiques puisqu'ils font partie d'une solution en transport collectif qui soit intégrée et complète.

En bénéficiant d'une telle infrastructure, la STM sera en mesure de bonifier son offre de service et pourra faire des gains dans ce secteur de l'île conformément à son *Programme d'amélioration de service en transport collectif* mais également au *Plan de transport de la Ville de Montréal* et au *Programme québécois de transport collectif* du ministère des Transports du Québec qui visent tous l'augmentation de l'achalandage du transport collectif et la réduction de la dépendance à l'automobile.

La question des mesures de mitigation pendant le chantier doit être étudiée avec soin. Il est important de prévoir des mesures de mitigation pour éviter les déroutages des circuits de bus existants et les retards qui nuisent à la qualité du service. Mais ces mesures peuvent également encourager un transfert modal favorable au transport collectif pendant et après le chantier.

La STM est prête à travailler de concert avec les différents partenaires dans ce dossier à commencer par le ministère des Transports et la Ville de Montréal pour faire évoluer le projet dans le sens d'une meilleure intégration de la solution du transport collectif dans le projet du Complexe Turcot. En ce sens, la STM ne peut accepter le projet tel que présenté initialement par le MTQ.

Annexe A : LES MESURES PRIORITAIRES POUR BUS, UNE APPROCHE INTÉGRÉE





Annexe B : LES AXES FORTS DES MESURES PRIORITAIRES POUR BUS



AXES	DÉPLACEMENTS-LIGNE	
	Matin	24 heures
Henri-Bourassa/Léger/Perras	18 000	69 000
Côte-Vertu/Sauvé	17 000	58 000
Côte-des-Neiges	9 000	43 000
Pie-IX	10 000	41 000
Saint-Michel	9 000	41 000
Sherbrooke Est	8 000	27 000
Du Parc	6 000	26 000
Beaubien	6 000	24 000
Newman	5 000	20 000
Rosemont	4 000	16 000
Notre-Dame	4 000	14 000

	Profil de charge (pointe du matin)
	Profil de charge (24 heures)
	Stations de métro



