



# POUR LE MAINTIEN DES ACTIFS ET LE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE SERVICE EN TRANSPORT COLLECTIF

Mémoire présenté dans le cadre des  
consultations prébudgétaires 2012-2013  
au ministère des Finances du Québec.

19 janvier 2012

Document préparé par la Direction générale adjointe et la Direction principale des affaires publiques.

**Société de transport de Montréal**  
19 janvier 2012

# TABLE DES MATIÈRES

1. Sommaire	4
2. Présentation de la Société de transport de Montréal	6
3. Mise en contexte	8
4. Des investissements en transport collectif qui portent fruit	9
5. Plan stratégique 2020 : poursuivre l'effort d'accroître l'achalandage	13
6. Des outils financiers pour faire du transport collectif un succès durable	19
7. Les recommandations de la STM	22
8. Mettre en place de nouvelles sources de financement dédiées, indexées et récurrentes pour le maintien des actifs et le développement de l'offre de service en transport collectif	23

# 1. SOMMAIRE

## De bonnes raisons d'investir dans les transports collectifs

### 1. Un moyen de transport pratique et efficace

Selon l'enquête *Origine-Destination 2008*, près de 36 % des Montréalais utilisent le transport collectif en période de pointe du matin, dont 42 % dans les quartiers du centre. En outre, plus de 66 % des déplacements vers le centre-ville sont effectués en transport collectif, soit une hausse de 10 % par rapport à 2003.

### 2. Favoriser des économies pour les ménages

Selon une étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, le coût moyen d'un déplacement d'un passager par kilomètre est trois fois moins élevé en transport collectif (0,16 \$) que le transport privé en automobile (0,47 \$), ce qui fait économiser près de 800 M\$ en frais annuels de déplacement aux utilisateurs montréalais. Cette économie se traduit par un pouvoir d'achat accru des ménages qui peut être consacré à l'alimentation, au logement ou aux loisirs, et par des retombées économiques plus importantes pour le Québec.

### 3. Réduire les émissions de polluants et de gaz à effet de serre

Le transport collectif contribuera à l'atteinte des objectifs de réduction de GES du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal, respectivement de 20 % et de 30 % (par rapport à 1990) d'ici 2020. En effet, les émissions polluantes sont au moins 3,6 fois moins importantes par passager en transport collectif qu'en automobile.

### 4. Réduire la congestion routière

Le transport collectif contribue à la réduction de la congestion routière et les effets néfastes associés aux déplacements urbains. Un effet non négligeable puisque dans la région de Montréal, les coûts directs et indirects de la congestion et des ralentissements sont évalués à 3 G\$ selon les dernières estimations du ministère des Transports du Québec, un coût en constante progression.

Compte tenu des nombreux chantiers, le développement des transports collectifs permettrait de réduire significativement la congestion qui affecte de plus en plus les déplacements quotidiens de la main-d'œuvre et surtout des marchandises rendant de moins en moins compétitive et attractive la région métropolitaine.

### 5. Favoriser des emplois et générer une valeur ajoutée pour le Québec

Le transport collectif a un impact sur l'économie québécoise près de trois fois supérieur à celui du transport privé par automobile, en raison du taux d'importation beaucoup plus faible.

Au total en 2009, la STM a injecté plus de 1,2 G\$ dans l'économie du Québec. Ces dépenses soutenaient 12 203 emplois directs et indirects (personnes-année) et généraient une valeur ajoutée de 949,7 M\$ (contribution au produit intérieur brut du Québec).

### 6. Favoriser l'hydroélectricité et réduire la dépendance au pétrole

50 % des déplacements en transport collectif au Québec se font déjà en mode électrique avec le métro de Montréal. Le pétrole et les automobiles sont les deux premiers produits d'importation québécois. En 2009, le Québec a importé 9,1 G\$ de pétrole et 6,1 G\$ d'automobiles, soit respectivement 13 % et 9 % de ses importations totales.

### 7. Améliorer notre bilan routier

Le transport collectif génère **10 fois moins d'accident** par passager-kilomètre que l'automobile.

### 8. Favoriser une meilleure utilisation de l'espace public

Le transport collectif nécessite **six fois moins d'espace** sur la route que le transport par automobile. Il permet aussi de réduire les besoins pour de nouvelles infrastructures routières dans la région métropolitaine.

## Pour un financement du transport collectif dédié, indexé et récurrent

Grâce à la *Politique québécoise du transport collectif* (PQTC) et à l'augmentation de la contribution financière de l'Agglomération de Montréal, la STM a relancé le transport collectif. Elle prévoit atteindre 405 millions de déplacements en 2011, établissant ainsi un record dans l'histoire du transport collectif à Montréal.

Les contributions de l'Agglomération de Montréal au transport collectif dans la région (en dollars constants de 2010) a atteint en 2011 le niveau historique de 1992, année qui a suivi le retrait du gouvernement du Québec du financement de l'exploitation du transport collectif. Depuis 2007, l'apport financier de l'Agglomération de Montréal à la STM a progressé de près de 34 % pour atteindre 373 M\$ en 2012, en excluant sa contribution au programme SOFIL. La contribution additionnelle de l'Agglomération provient principalement de l'instauration de nouvelles sources de financement comme la taxe sur les parcs de stationnement en 2010 ou de l'augmentation des taxes existantes comme la taxe sur les véhicules immatriculés en 2011. L'Agglomération de Montréal a indiqué qu'elle avait atteint la capacité limite du financement du transport collectif par l'impôt foncier des Montréalais.

Au cours des prochaines années, – compte tenu des contributions soutenues de la clientèle, de l'Agglomération de Montréal et des autres villes de la région métropolitaine –, les ressources financières demeureront insuffisantes pour assurer les investissements nécessaires et prioritaires au maintien des actifs et au développement de l'offre de service présentés dans le *Plan stratégique 2020*.

Pour atteindre ses objectifs, la STM doit donc pouvoir compter sur un financement supplémentaire de 262 M\$ : une majoration des sources actuelles (telle la taxe sur l'essence), ou la mise en place de nouvelles sources de financement dédiées, indexées et récurrentes.

## Les recommandations de la STM

1. Compte tenu des résultats exceptionnels liés au PAGAST, il est proposé de bonifier le Fonds vert 2013-2020 afin de poursuivre l'accroissement de l'offre de service :
  - Maintenir en 2012 le financement des services initiés durant la période 2007-2011 (50 M\$ par année);
  - Accroître graduellement les montants alloués au Fonds vert de 150 M\$ pour soutenir les futurs services déployés durant la période 2013-2020, ce qui permettra d'atteindre 200 M\$ en 2020;
2. Bonifier les programmes actuels du financement du transport collectif puisque ces programmes sont essentiels pour soutenir l'accroissement de l'offre de service;
3. Dans la région de Montréal, bonifier le financement du transport collectif métropolitain :
  - Hausser graduellement la taxe sur l'essence de 0,5 cent le litre perçue sur le territoire de l'AMT dès 2012 pour financer la part municipale des projets de transport collectif métropolitain. En 2020, cette augmentation atteindra 5 cents le litre. De ce montant, la part versée à la STM serait de 110 M\$.

D'autre part, compte tenu de l'implantation de péages sur les autoroutes 25 et 30 et d'un péage possible sur le nouveau pont Champlain, la STM est d'avis que le gouvernement du Québec doit se doter d'une orientation visant à encadrer et encourager la mise en place d'un péage sur le réseau routier. Un tel réseau de péage permettrait de générer à moyen terme de nouveaux revenus pouvant être dédiés au maintien du réseau routier et du transport collectif de même qu'au développement du réseau de transport collectif métropolitain. La STM considère que 50 % des sommes recueillies devraient être allouées au transport collectif de la région de Montréal.

## 2. PRÉSENTATION DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

Quatorzième entreprise en importance au Québec, la STM assure quelque 1,2 million de déplacements par jour. Elle emploie plus de 9 000 personnes, dont la moitié travaillent en contact direct avec la clientèle. En 2011, son budget s'élevait à plus de 1,15 G\$ et la valeur de remplacement de ses actifs était estimée à plus de 14,5 G\$. Depuis plusieurs années, la gestion rigoureuse de la Société est reconnue notamment par la firme Moody's, qui lui accorde la cote de crédit Aa2, ce qui la place dans le peloton de tête des sociétés de transport en Amérique du Nord.

Acteur incontournable dans le secteur des transports de personnes, la STM assure plus de 80 % des déplacements en transport collectif dans la région de Montréal et plus de 70 % de tous ceux qui sont effectués au Québec. En 2011, elle prévoit atteindre un achalandage de 405 millions de déplacements, ce qui représente une augmentation de 4,2 % par rapport à 2010. Il s'agit d'un record inégalé dans l'histoire du transport collectif à Montréal!

Pour soutenir cet achalandage, l'entreprise 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 ayant des limitations fonctionnelles au moyen de minibus et de services de taxis. Elle offre également des services de transport collectif par taxi dans certains secteurs à faible densité de population afin de développer la demande pour un futur service de bus.

En plus d'être au cœur du développement économique de la région de Montréal depuis 150 ans, la STM joue un rôle prépondérant dans le développement durable de la métropole. En assurant des déplacements fiables et sécuritaires, l'entreprise contribue à la protection de l'environnement et à la qualité de vie des citoyens.

Ses clients, ses employés ainsi que ses partenaires institutionnels et commerciaux sont fiers d'y être associés, car elle est reconnue pour livrer des services de qualité à juste coût. À titre d'exemple, la Société compte une trentaine de partenaires d'envergure, issus notamment des milieux sportifs, culturels et associatifs, avec lesquels elle collabore au succès des grands événements montréalais.

### Le réseau de bus

La STM exploite un parc de 1 680 véhicules, dont 202 bus articulés. Le réseau couvre l'île de Montréal, soit près de 500 km<sup>2</sup> et il compte 209 lignes. De ce nombre, 156 lignes sont accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant et 23 lignes sont dédiées au service de nuit. Le réseau compte également 148 km de voies réservées favorisant la rapidité des déplacements. En 2011, les bus auront parcouru plus de 85 millions de kilomètres, ce qui représente une augmentation de service d'environ 22 % par rapport à 2006. La STM offre également dix services de transport collectif par taxi.

### Le réseau de métro

Inauguré en 1966, le métro est constitué de quatre lignes totalisant 71 kilomètres de voie qui desservent 68 stations. Le parc de matériel roulant compte 759 voitures, soit 336 MR-63 et 423 MR-73. Les distances parcourues en 2011 s'élèveront à 77 millions de km, soit une hausse de quelque 29 % comparativement à 2006.

### Le transport adapté

Pour ce service porte-à-porte et sur réservation, destiné aux personnes ayant des limitations fonctionnelles, la STM dispose d'un parc de 86 minibus et compte aussi sur des services dispensés par 16 fournisseurs de services de taxis ordinaires et accessibles. Ce service dessert annuellement plus de 21 000 clients et il effectue 2,7 millions de déplacements sur l'île de Montréal et en périphérie.

## LE MÉTRO DE MONTRÉAL DEMEURE LE PLUS PRODUCTIF DU MONDE POUR UNE TROISIÈME ANNÉE CONSÉCUTIVE!

Pour une troisième année consécutive, le Collège impérial de Londres a établi que le réseau de métro de la STM se distingue de ses pairs à plusieurs égards, et ce, malgré le fait que ses voitures soient parmi les plus vieilles au monde.

D'une part, la STM se classe en première position en ce qui a trait à la productivité de la main-d'œuvre, qui est la plus élevée en termes de kilomètre-voiture et ce, à de très faibles coûts d'exploitation. Malgré son âge avancé, le matériel roulant continue d'afficher un bon taux de fiabilité, ce qui permet à la STM de livrer un service de qualité à sa clientèle. Le métro de Montréal est en outre considéré comme dégageant l'une des empreintes de carbone les plus basses au monde.

## BEST OF THE BEST SELON L'APTA

La STM a reçu le prix 2010 «*Meilleure société de transport en Amérique du Nord*», lors de l'Assemblée annuelle de l'American Public Transportation Association. Ce prestigieux prix est venu souligner ses résultats excellents entre 2007 et 2009 en matière d'efficacité et d'efficience.

### 3. MISE EN CONTEXTE

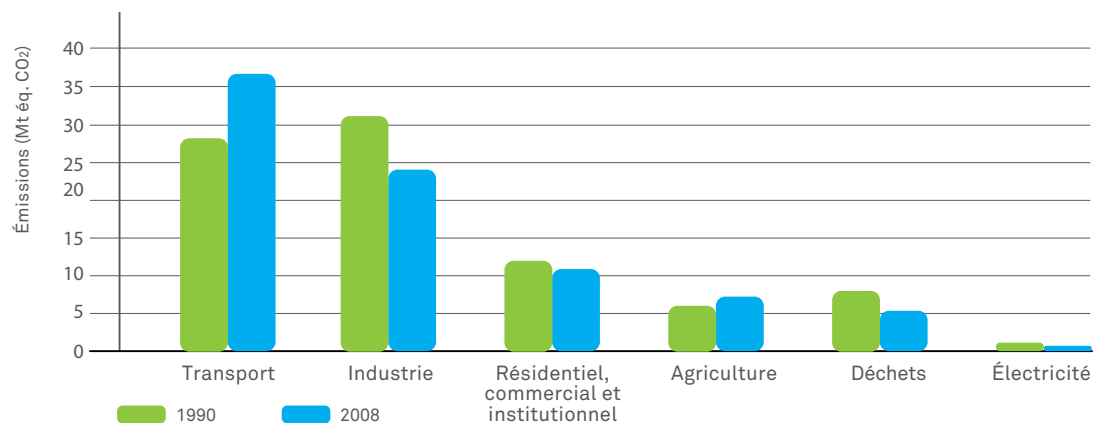
Dans le cadre du processus de consultations prébudgétaires mené par le ministre des Finances, ministre du Revenu et ministre responsable de la région de Montréal, M. Raymond Bachand, la STM dépose un mémoire sur le rôle stratégique que peut jouer la STM et le transport collectif dans la croissance économique du Québec, dans la réduction à la dépendance au pétrole ainsi que dans la réduction des émissions de GES.

Lors du lancement de cette consultation le 25 octobre dernier, le ministre a invité les entreprises et les citoyens québécois à lui faire part de leurs visions et des mesures qui pourraient être mises en œuvre pour alimenter la croissance de l'économie du Québec. M. Bachand a précisé que tout en continuant à gérer rigoureusement les finances publiques, les Québécois peuvent désormais unir leurs forces dans le but de développer des projets porteurs à la mesure de leurs ambitions.

À l'invitation du ministre, la STM souhaite dresser un bilan des programmes d'aide aux transports collectifs du gouvernement de Québec, présenter son *Plan stratégique 2020* et soumettre des propositions en matière de financement du transport collectif qui lui permettront de maintenir et de développer ses infrastructures et d'augmenter son offre de service.

Les propositions de la Société s'inscrivent dans la foulée des orientations énoncées dans son *Plan stratégique 2020*, – adopté cet automne par l'Agglomération de Montréal –, dans le *Plan de transport de la Ville de Montréal* et dans la *Politique québécoise de transport collectif* du ministère des Transports du Québec, dans le *Plan de développement durable de la collectivité montréalaise* et dans la *Vision 2025* de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), qui visent à faire du transport collectif le moyen privilégié de déplacement des résidents de la région de Montréal. En déposant ce mémoire, la STM confirme plus que jamais son engagement envers le développement économique et durable du Québec.

#### ÉMISSIONS DE GES AU QUÉBEC PAR SECTEURS D'ACTIVITÉ EN 1990 ET 2008 (ÉMISSIONS - Mt éq. CO<sub>2</sub>)



Source : Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2008 et évolution depuis 1990 (Novembre 2010)



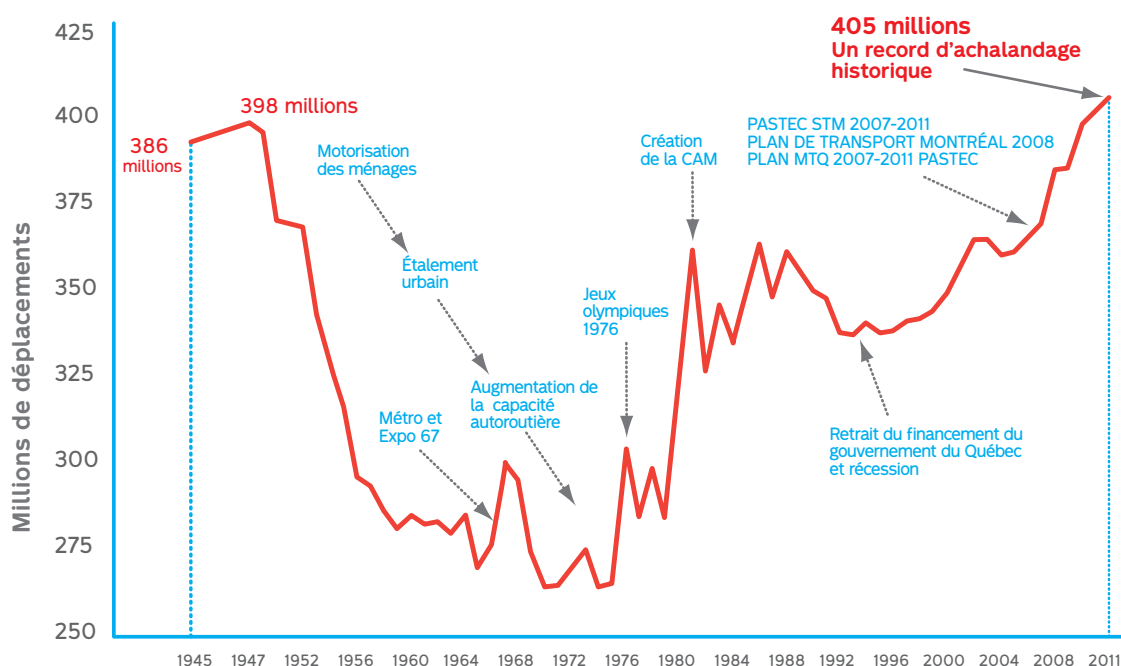
## 4. DES INVESTISSEMENTS EN TRANSPORT COLLECTIF QUI PORTENT FRUIT

Le gouvernement du Québec lançait en 2006 la *Politique québécoise du transport collectif* (PQTC). Cette politique visait à hausser l'offre de transport collectif de 16 % et l'achalandage de 8 % à l'horizon 2011.

En 2007, la STM instaurait son *Programme d'amélioration de service en transport en commun* (PASTEC), comportant une série de mesures tirées du cinquième chantier du *Plan de transport 2008 – Réinventer Montréal*, de la Ville de Montréal. Financé à parts égales par le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal, le PASTEC s'inspire des meilleures pratiques dans le monde en matière de transport collectif. Il vise une amélioration soutenue de l'offre de service à moyen et à long termes, de manière à amener un plus grand nombre de Montréalais à choisir le transport collectif.

Grâce à la PQTC et à l'augmentation de la contribution financière de l'Agglomération de Montréal, la STM a relancé le transport collectif et elle prévoit atteindre 405 millions de déplacements en 2011, établissant ainsi un record dans l'histoire du transport collectif à Montréal!

### ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE DE LA STM 1945-2011

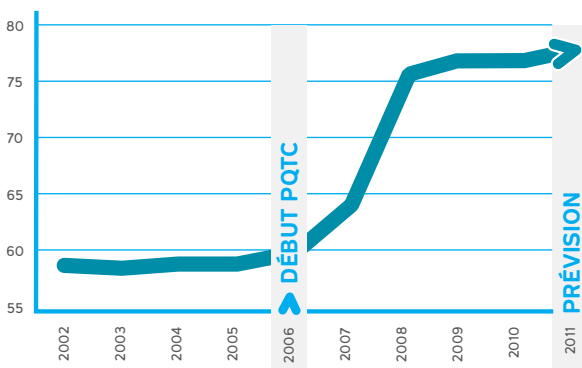


## UNE OFFRE DE SERVICE BONIFIÉE

En 2011, l'entreprise aura dépassé l'objectif du gouvernement du Québec en augmentant son offre de service, et ce, tout en obtenant un taux de satisfaction générale de la clientèle de 88 %, un sommet comparativement à 84 % en 2006.

- Une offre de service globale, dont l'objectif était fixé à 16 %, s'est accrue de 25 % pour atteindre 162,7 millions de kilomètres.
- Depuis la fin 2006, le réseau du métro a augmenté de quelque 17 millions de kilomètres son offre de service. Les voitures de métro auront ainsi parcouru un total de 77 millions de kilomètres en 2011, ce qui représente une augmentation de service de 29,5 % par rapport à 2006. Cet accroissement de service s'est traduit par une hausse du nombre de passagers dans le réseau de métro de 14 % sur cette même période.

### AUGMENTATION DE SERVICE DE 29,5 % DANS LE RÉSEAU DU MÉTRO 2006-2011

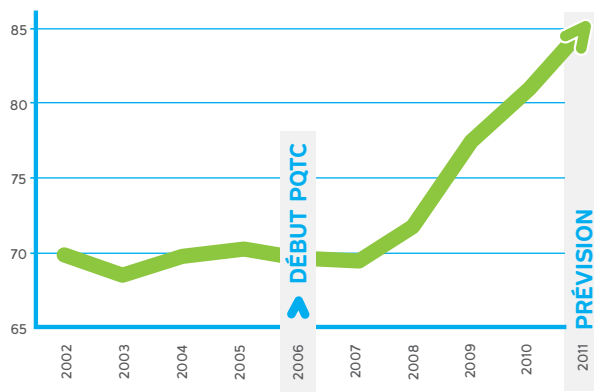


- L'ajout de quelque 15 millions de kilomètres de service dans le réseau des bus dans la même période a contribué à une hausse de près de 6 % du nombre de passagers. Les bus auront ainsi parcouru un total de 85 millions de kilomètres en 2011, ce qui représente une augmentation de service d'environ 22 % par rapport à 2006.

**UN RÉCENT SONDAGE DE LÉGER MARKETING, RÉALISÉ POUR LE COMPTE DE RADIO-CANADA A RÉVÉLÉ QUE 81 % DES RÉPONDANTS DE LA RÉGION DE MONTRÉAL ONT QUALIFIÉ LEUR DÉPLACEMENT EN TRANSPORT COLLECTIF D'AGRÉABLE ET 66 % D'ENTRE EUX JUGENT QUE L'ÉTAT DU RÉSEAU EST BON<sup>1</sup>.**

<sup>1</sup> [www.radio-canada.ca/nouvelles/societe/2011/11/21/001-sondage-transport-cbc-rc.shtml](http://www.radio-canada.ca/nouvelles/societe/2011/11/21/001-sondage-transport-cbc-rc.shtml).

## AUGMENTATION DE SERVICE DE 22 % AU RÉSEAU DE BUS 2006-2011



Ces résultats positifs s'expliquent notamment par l'ajout de service au réseau des bus depuis 2006, ce qui représente une hausse de près de 800 000 heures. À titre d'exemple, mentionnons la mise en place des nouveaux services suivants :

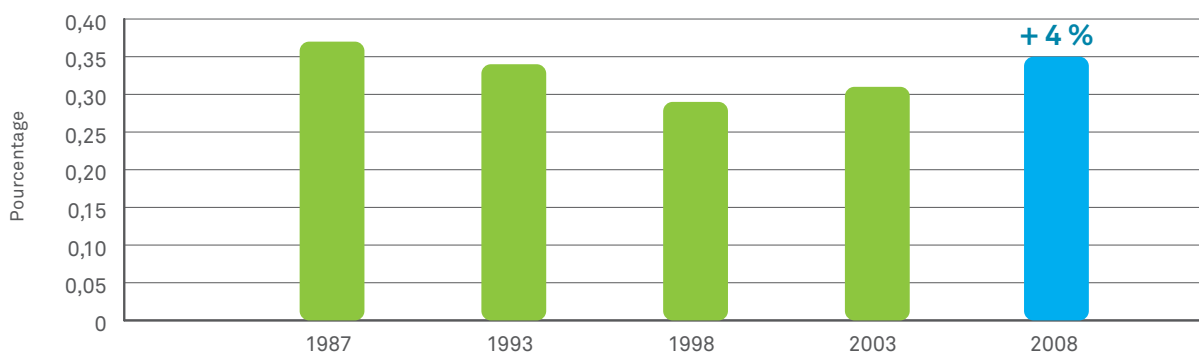
- la mise en place du Réseau *10 minutes max* qui offre un passage aux 10 minutes et moins entre 6h et 21h les jours de semaine sur plus de 31 lignes touchant 70 % de notre clientèle. Ce réseau mis en place à l'automne 2010 a connu une croissance de l'achalandage de 7 % en un an seulement;
- La bonification du réseau express a permis une croissance de 48 %. Soulignons la hausse exceptionnelle de 134 % de la fréquentation de la ligne 470 – Express Pierrefonds;
- la création des lignes Express 467 – Saint-Michel et 427 – Saint-Joseph qui ont respectivement permis d'accroître l'achalandage de 6 % sur le boulevard Saint-Michel et de 65 % sur le boulevard Saint-Joseph;
- la création de la ligne 747 – Express Bus, dont l'achalandage est en hausse de 32 % par rapport à 2010 par jour moyen de semaine;
- la mise en service en mars 2010 de la ligne 427, qui circule sur la nouvelle voie réservée du boulevard Saint-Joseph, connaît un succès qui confirme son rôle de « l'autre ligne orange ». En effet, cette desserte à arrêts limités, reliant les arrondissements de Rosemont – La Petite-Patrie et du Plateau-Mont-Royal au centre-ville, a été implantée afin d'offrir à la clientèle la possibilité d'accéder au centre-ville en bus, sans correspondance, une alternative intéressante pour les clients de la ligne orange du métro, qui est à pleine capacité durant les heures de pointe.

## LA TENDANCE DES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES SUR L'ÎLE DE MONTRÉAL

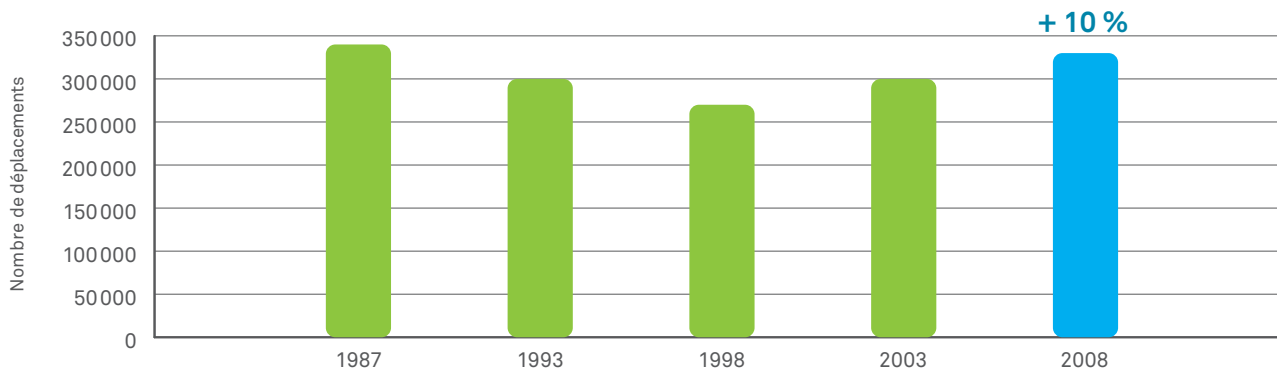
D'après l'enquête *Origine-Destination 2008*, la part modale du transport collectif est très élevée sur l'île de Montréal. En effet, près de 36 % des Montréalais utilisent le transport collectif en période de pointe du matin par rapport à 32 % en 2003, dont 42 % dans les quartiers du centre. En outre, plus de 66 % des déplacements vers le centre-ville sont effectués en transport collectif, soit une hausse de 10 % par rapport à 2003. L'enquête révèle également une baisse de 6 % des déplacements en auto.

Par ailleurs, il est important de préciser que le transport actif (marche et vélo) a connu une hausse de 15 %, passant de 123 600 à plus de 142 000 personnes. Ainsi, la tendance observée depuis 1987, montrant une baisse constante de la part modale du transport collectif, est inversée. Tous ces résultats vont à l'encontre d'une tendance observée depuis les années 1970.

### PART MODALE DU TRANSPORT COLLECTIF SUR LE TERRITOIRE DE L'ÎLE DE MONTRÉAL 1987-2008

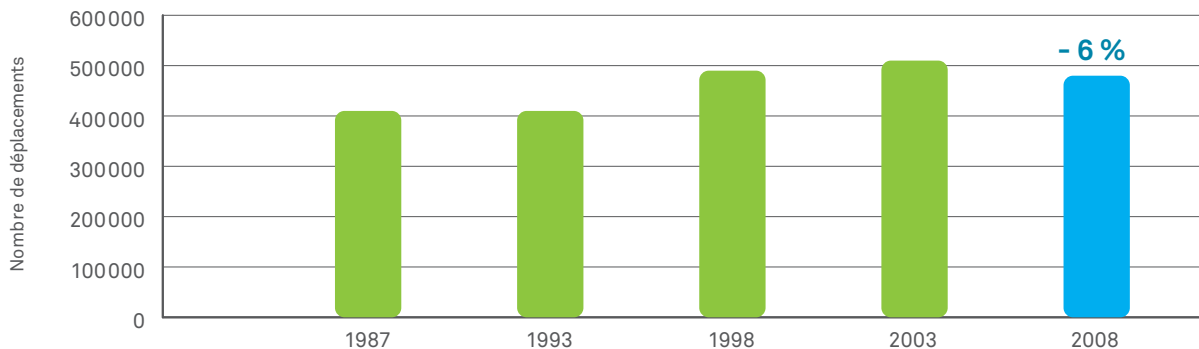


### MONTRÉALAIS UTILISANT LE TRANSPORT COLLECTIF 1987 - 2008



Source : Enquête *Origine-Destination 1987-2008*. Mobilité des résidents de l'île de Montréal en heure de pointe du matin

### DÉPLACEMENTS DES MONTRÉALAIS EN AUTO 1987-2008



## 5. PLAN STRATÉGIQUE 2020 : POURSUIVRE L'EFFORT D'ACCROÎTRE L'ACHALANDAGE

### VISION DE L'ENTREPRISE

« Assurer les besoins de mobilité de la population en offrant le réseau de transport collectif le plus performant en Amérique du Nord afin de contribuer à faire de l'Agglomération de Montréal un endroit reconnu pour sa qualité de vie ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement.

Cette performance s'appuie sur une expérience client bonifiée en ce qui a trait à la fréquence, la rapidité, la ponctualité et le confort. Elle est soutenue par d'importants investissements dans le maintien de ses équipements et par des investissements stratégiques liés à une croissance de plus de 30 % de l'offre de service, à la diversification et à l'électrification des modes de transport. À partir de 2025, la STM se dotera uniquement de véhicules 100 % électriques.

Conjugée à un ensemble de mesures visant à réduire l'utilisation de l'auto solo, qui seront mises en place avec l'aide de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec, cette approche permettra d'augmenter de 40 % l'achalandage et d'atteindre 540 millions de déplacements en 2020, tout en réduisant de façon appréciable la dépendance à l'auto. »

### UN OBJECTIF AMBITIEUX ET DURABLE : 540 MILLIONS DE DÉPLACEMENTS EN 2020

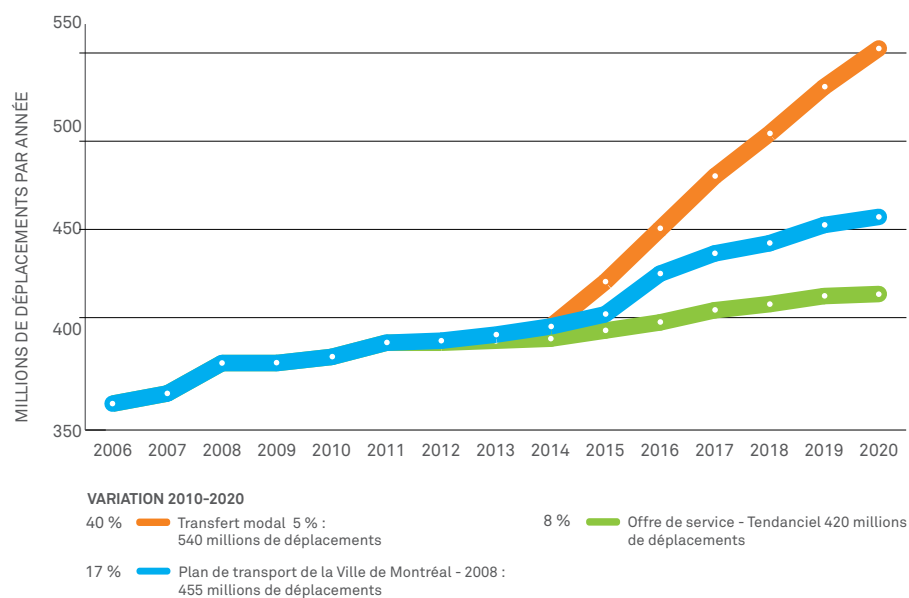
Si l'on tient compte des seuls projets de maintien et d'optimisation du réseau, la STM atteindrait 420 millions de déplacements par année à l'horizon 2020, une cible qui s'inscrit dans la continuité de ses résultats depuis 2006. En y ajoutant les projets de développement comme le développement du réseau de bus et les prolongements de métro, cette cible atteindrait 455 millions, correspondant à l'objectif du *Plan de transport 2008 – Réinventer Montréal*, soit une croissance de 17 % par rapport à 2010 (ou 26 % entre 2008 et 2021).

La STM entend faire davantage : elle vise à aller au-delà de l'objectif du *Plan de transport* de la Ville de Montréal, qui est de 455 millions de déplacements par année en 2020. De fait, elle a fixé l'objectif de son *Plan stratégique 2020* à 540 millions de déplacements annuellement, soit une hausse de 40 % par rapport à 2010. Pour atteindre cet objectif, elle mise sur un transfert modal de 5 % vers le transport collectif et, pour ce faire, elle compte améliorer son offre de service du réseau de métro de 26 % et celle du réseau de bus de 32 %. En ce qui a trait aux projets de développement, ceux-ci consisteraient principalement à prolonger les lignes de métro vers Anjou et Bois-Franc, à réaliser la première phase d'un réseau de tramway et à augmenter le parc de bus de plus de 400 véhicules pour un total de 2 089.

Cet objectif est certes ambitieux et pour le réaliser, la STM comptera sur l'engagement de tous ses partenaires et œuvrera avec les municipalités de l'Agglomération de Montréal et de la Communauté métropolitaine de Montréal et le gouvernement du Québec pour que soient développés des services de transport assortis de mesures, qui viendront à la fois améliorer la compétitivité des solutions de rechange à l'auto et freiner les déplacements en auto solo.

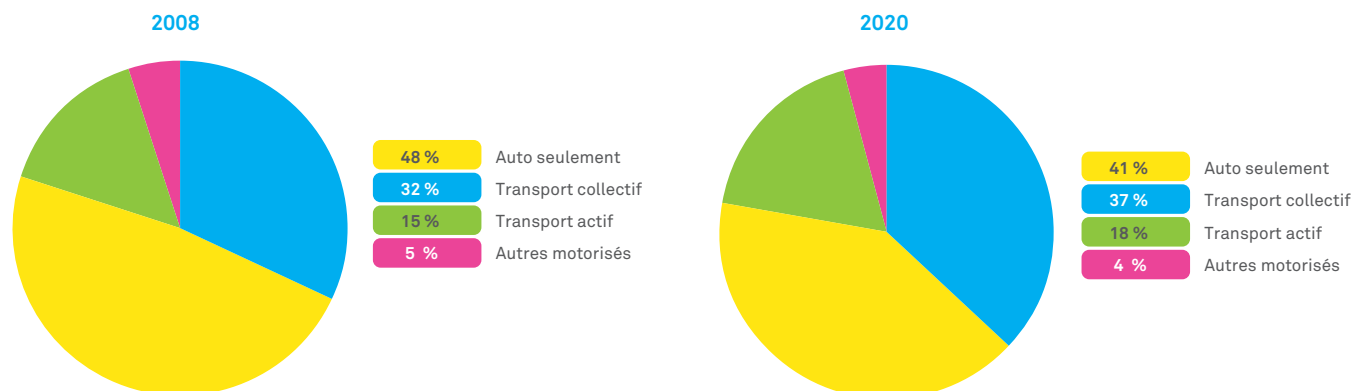
En se fixant l'objectif d'atteindre 540 millions de déplacements en 2020, la STM souscrit aux objectifs de réduction de GES du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal, qui sont respectivement de 20 % et de 30 % (par rapport à 1990) d'ici 2020. L'atteinte de 540 millions de déplacements annuellement en 2020 aura pour effet d'alléger le réseau routier montréalais, souvent congestionné, dont le seuil maximal dépasse déjà plus de 160 000 véhicules, évitant par le fait même des émissions nettes de 780 000 tonnes de GES.

### TROIS SCÉNARIOS DE CROISSANCE DE L'ACHALANDAGE 2006-2020



La STM prévoit que la part modale du transport collectif, tous modes confondus, passera de 32 % à 37 % en 2020.

### PART MODALE DANS L'ÎLE DE MONTRÉAL- 2008-2020



## Les investissements liés au Plan stratégique 2020

Afin d'atteindre les objectifs d'amélioration du service au cours des prochaines années, le *Plan stratégique 2020* prévoit des investissements totaux de 11,5 G\$ pour les secteurs du métro, des bus et du tramway. De cette somme, 6,2 G\$ seront affectés au maintien des actifs, 3,7 G\$ à l'accroissement de l'offre de service et 1,6 G\$ aux prolongements du métro.

### SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS DE MAINTIEN ET DE DÉVELOPPEMENT POUR LA PÉRIODE 2011-2020

EN M\$	MAINTIEN	DÉVELOPPEMENT	TOTAL
MÉTRO	4 513	1 221	5 734
BUS	1 685	1 333	3 018
TRAMWAY <sup>a</sup>	-	1 122	1 122
<b>SOUS-TOTAL</b>	<b>6 198</b>	<b>3 676</b>	<b>9 874</b>
<b>PROLONGEMENT DU MÉTRO<sup>b</sup></b>		<b>1 610</b>	<b>1 610</b>
<b>TOTAL</b>	<b>6 198</b>	<b>5 286</b>	<b>11 484</b>
	(54%)	(46%)	(100%)

<sup>a</sup> Estimation à partir d'un coût kilométrique de 85 M\$ (en dollars constants de 2010) incluant les contingences de 30 % et les taxes.

<sup>b</sup> Estimation à partir d'un coût kilométrique de 150 M\$ (en dollars constants de 2006).

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

MAINTIEN DES ACTIFS			OPTIMISATION ET DÉVELOPPEMENT		
Priorité	Projet	M \$	Priorité	Projet	M \$
1	Acquisition de 342 voitures de métro MPM-10 *	1 513	8	Ajout de 126 voitures de métro (achalandage et prolongement) *	557
2	Modification des ateliers MPM-10 *	262	9	Infrastructure au réseau des bus (nouveau CT) *	278
3	Réno-Systèmes phase II *	122	10	Acquisition de bus *	565
4	Réno-Systèmes phase III et IV *	995	11	Programme de mesures préférentielles pour bus (MPB) *	153
5	Remplacement des bus *	717	13	Modification des ateliers pour remplacement du MR-73 654	
6	Station Berri-UQAM-réfection majeure - phase I *	86	16	SRB Henri- Bourassa	307
7	Réno-infrastructures métro phase I et II *	500	17	Prolongements du métro	1 610
12	Remplacement des MR-73	917	18	Tramway Centre-ville – Côte-des-Neiges)	1 122
14	Remplacement des systèmes d'exploitation (IBUS) *	199	19	Autres projets d'optimisation et de développement	40
15	Réfection d'infrastructures Réseau des bus (St-Denis et Crémazie)	444			
20	Autres projets de maintien	443			
<b>Total par catégorie</b>		<b>6 198</b>	<b>Total par catégorie</b>		<b>5 286</b>

\* Projets pour lesquels la STM a obtenu une autorisation du MTQ, que ce soit par le PQI 2010-2014 ou par le programme SOFIL.

## DES RETOMBÉES IMPORTANTES POUR LE QUÉBEC

### **Le transport collectif, acteur de premier plan en faveur de l'hydroélectricité et de la réduction à la dépendance du pétrole**

Au plan de l'environnement, la STM affiche une excellente performance grâce au métro alimenté à l'électricité depuis son inauguration en 1966 et qui ne génère donc aucune émission de GES. L'ensemble des déplacements en métro représentent la moitié de déplacements en transport collectif au Québec. Le réseau de métro représente une assise solide pour poursuivre les efforts d'électrification du réseau de surface.

Conformément à la volonté du gouvernement du Québec d'encourager le développement d'une filière de transport électrique et de son nouveau *Plan d'action 2011 - 2020* sur les véhicules électriques, visant l'électrification des transports collectifs pour 95 % des déplacements d'ici 2030, la STM prévoit instaurer de nouveaux modes de transport électrifiés à compter de 2025, lesquels génèrent peu d'émissions de GES ou de contaminants atmosphériques. Dès 2011, elle amorcera la transition vers l'électrification de son réseau en prévision de la mise en exploitation de trolleybus, en raison de leur grande capacité, sur les parcours les plus achalandés. Dès 2013, elle testera les premiers bus hybrides (biodiésel et électrique) utilisant la technologie du biberonnage et intégrera, à moyen terme des bus électriques à batteries rechargeables progressivement sur ses lignes régulières.

Projet piloté par la Ville de Montréal en collaboration avec la STM, le tramway réapparaîtra dans les rues à Montréal, après plus de 50 ans d'absence. Une première ligne de tramway sera mise en service en 2017 dans l'axe Côte-des-Neiges– Centre-ville. D'autres lignes de tramway font actuellement l'objet d'études. La STM devient ainsi la première société de transport en Amérique du Nord à dévoiler un plan d'électrification de son réseau, assorti d'un échéancier de travaux.

D'ici 2025, la STM devra tout de même augmenter son parc et remplacer ses vieux bus. Elle veillera à ce que tous ces nouveaux bus soient dotés des technologies écologiques les plus à jour. Ainsi, dès 2013, tous les nouveaux bus réguliers seront de type hybride diesel – électrique, et consommeront 30 % moins de carburant. Les nouveaux bus articulés livrés à partir de 2013 seront eux aussi de type hybride. À terme, c'est tout le réseau de surface de la STM qui sera électrifié.



## Le transport collectif, un acteur important de l'économie du Québec

Le transport collectif engendre à lui seul une activité économique importante pour le Québec. Selon l'étude publiée en novembre 2010 par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, les organismes de transport collectif de la seule région métropolitaine ont injecté dans l'économie 1,8 G\$, ce qui a généré une valeur ajoutée de 1,1 G\$ et soutenu 14 110 emplois-années, dont 10 595 emplois directs et 3 515 emplois indirects chez leurs fournisseurs<sup>2</sup>.

À elle seule, la STM a injecté plus de 1,2 G\$ dans l'économie du Québec. Ces dépenses soutenaient 12 203 emplois directs et indirects (personnes-année) et généraient une valeur ajoutée de 949,7 millions de dollars (contribution au produit intérieur brut du Québec).

L'étude souligne également d'autres bénéfices économiques liés au transport collectif :

- Son impact sur l'économie québécoise est près de trois fois supérieur à celui du transport privé par automobile, en raison du taux d'importation beaucoup plus faible;
- Le coût unitaire d'un déplacement d'un passager par kilomètre est trois fois moins élevé que le transport privé en automobile, ce qui fait économiser près de 800 M\$ en frais annuels de déplacement aux utilisateurs montréalais. Une économie qui se traduit par un pouvoir d'achat accru des ménages qui peut être consacré à l'alimentation, au logement ou aux loisirs, et par des retombées économiques plus importantes pour le Québec.
- Son bénéfice sur les recettes du gouvernement du Québec est évalué à 217 M\$ et s'élève à 86 M\$ pour le gouvernement du Canada;
- Le transport collectif contribue à la réduction de la congestion routière et les effets néfastes associés aux déplacements urbains. Un effet non négligeable puisque dans la région de Montréal, les coûts directs et indirects de la congestion et des ralentissements sont évalués à 3 G\$ selon les dernières estimations du ministère des Transports du Québec, un coût en constante progression. Compte tenu des nombreux chantiers, le développement des transports collectifs permettrait de réduire significativement la congestion qui affecte de plus en plus les déplacements quotidiens de la main-d'œuvre et surtout des marchandises rendant de moins en moins compétitive et attractive la région métropolitaine;
- Le TC a également un effet positif autant sur le développement urbain que sur la valeur foncière des bâtiments situés à proximité;
- Le TC est une composante reconnue de la compétitivité des régions métropolitaines et il contribue positivement au processus d'attraction des investissements et de la main-d'œuvre spécialisée.

Du point de vue de la sécurité, le transport collectif génère 10 fois moins d'accident par passager-kilomètre que l'automobile.

Enfin, le transport collectif favorise une meilleure utilisation de l'espace public puisqu'il nécessite six fois moins d'espace sur la route que le transport par automobile.

<sup>2</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain et SECOR, *Le transport en commun. Au cœur du développement économique de Montréal*, septembre 2010, p. 19.

## LA STM ET LA CRÉATION D'EMPLOIS

Les dépenses d'exploitation et d'investissement de la STM sur le territoire montréalais se traduisent par quelque 12 303 emplois directs et indirects qui totalisent 740 M\$ en salaires et 950 M\$ en valeur ajoutée. Ses projets d'investissement ont entraîné une importante augmentation d'acquisition de biens et services qui profite à plus de 2 100 fournisseurs<sup>3</sup>.

Les investissements reliés au *Plan stratégique 2020* auront un impact considérable sur l'économie du Québec. Sur une période de dix ans, la STM réalisera des projets qui généreront 4 500 emplois directs et indirects par année. Avec l'acquisition de biens et services, elle suscitera la création de quelque 1 900 emplois par année auprès de ses fournisseurs.

Note : L'évaluation des retombées a été réalisée sur la base de 12 G\$ de projets d'investissements.

### Le transport collectif, un instrument structurant pour l'aménagement du territoire montréalais

Dans le cadre de la révision du *Plan d'urbanisme* de la Ville de Montréal, la STM croit qu'une plus grande place devrait être accordée aux transports collectif et actif dans l'espace public. Plus globalement, l'aménagement urbain devrait tenir compte des interrelations entre la mobilité et l'accessibilité afin d'intégrer différentes approches pour soutenir le développement des transports collectif et actif. D'ailleurs, dès 2004, le *Plan d'urbanisme* de la Ville de Montréal proposait d'intensifier les activités urbaines aux abords des stations de métro. Cette proposition a été reconduite dans le *Plan de transport* et dans le *Plan de développement durable de la collectivité montréalaise*.

Comme l'ont fait ressortir les multiples consultations publiques qui se sont déroulées au cours des dernières années, les questions d'aménagement urbain et de transport sont étroitement liées et constituent un enjeu stratégique pour l'Agglomération de Montréal. Comme elle l'a fait pour le *Plan de transport 2008 – Réinventer Montréal*, la STM participera activement à l'élaboration du *Plan de développement urbain* de la Ville de Montréal.

Enfin, la STM entend s'assurer auprès des différents partenaires métropolitains et du ministère des Transports du Québec de l'intégration du transport collectif dans la planification de chacun des grands projets routiers et immobiliers à caractère résidentiel, commercial et industriel. Dans le cadre de la consultation menée par la CMM sur la version préliminaire du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD), la STM a déposé un mémoire. Intitulé *Pour des réseaux de transport collectif performants et structurants dans la région de Montréal*, le document présente pas moins de 20 recommandations. La STM confirme une fois de plus sa conviction que seule une approche globale et intégrée, conjuguant un aménagement plus efficient à des mesures et aux infrastructures structurantes de transport collectif, permettra d'aménager le territoire de la région montréalaise de façon durable.

<sup>3</sup> Association du transport urbain du Québec (ATUQ), *Impacts économiques et contribution au développement durable de la Société de transport de Montréal* (STM), 2010.

## 6. DES OUTILS FINANCIERS POUR FAIRE DU TRANSPORT COLLECTIF UN SUCCÈS DURABLE

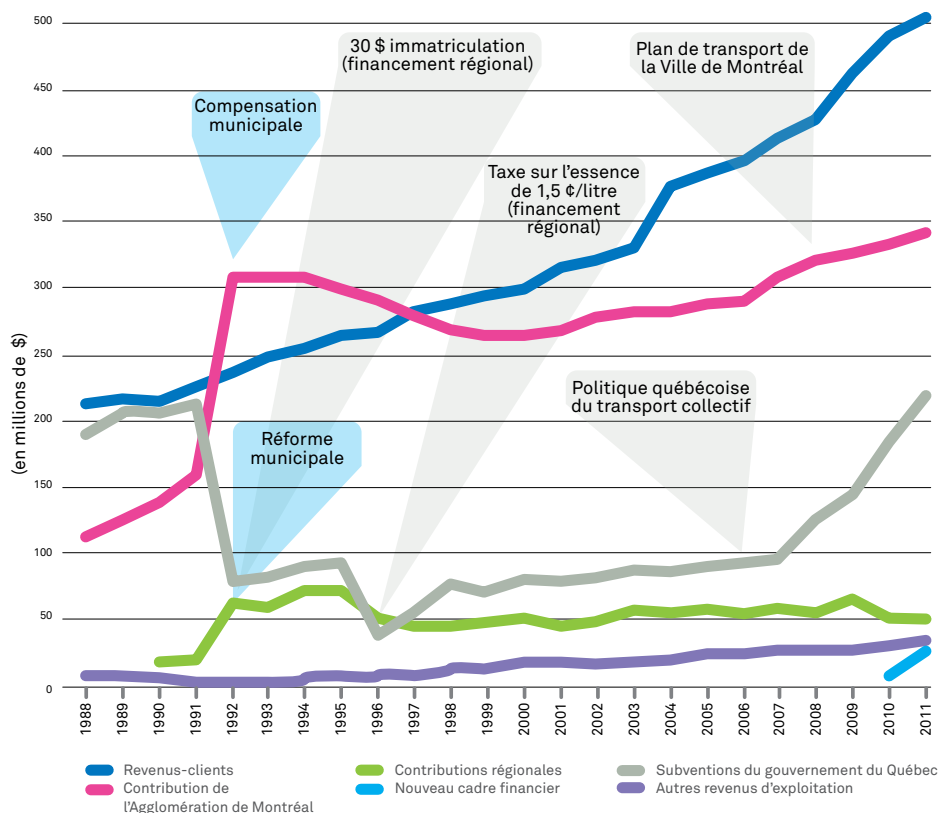
La hausse de l'achalandage depuis 2007 dans les réseaux du métro et des bus constitue un exemple éloquent de la progression constante du transport collectif sur le territoire montréalais. Avec son *Plan stratégique 2020*, la STM compte poursuivre ses efforts pour inciter la population à l'utiliser davantage pour ses déplacements. Pour soutenir cette croissance, un grand défi demeure toutefois : celui de continuer à investir dans la modernisation des infrastructures, tout en poursuivant le développement de l'offre de service. Dans un tel contexte, la mise en place de nouvelles sources dédiées, indexées et récurrentes constitue un enjeu capital.

### Le financement supplémentaire requis

Principale source de financement, les revenus provenant de la clientèle, en hausse constante et pondérée, représentent 46 % des revenus totaux en 2012. Ces revenus cumulés aux revenus commerciaux nets devraient équivaloir à 50 %.

Les contributions de l'Agglomération de Montréal au transport collectif dans la région (en dollars constants de 2010) ont atteint en 2011 le niveau historique de 1992, année qui a suivi le retrait du gouvernement du Québec du financement de l'exploitation du transport collectif. Depuis 2007, l'apport financier de l'Agglomération de Montréal à la STM a progressé de près de 34 % pour atteindre 373 M\$ en 2012, en excluant sa contribution au programme SOFIL. La contribution additionnelle de l'Agglomération provient principalement de l'instauration de nouvelles sources de financement comme la taxe sur les parcs de stationnement en 2010 ou de l'augmentation des taxes existantes comme la taxe sur les véhicules immatriculés en 2011. L'Agglomération de Montréal a indiqué qu'elle avait atteint la capacité limite du financement du transport collectif par l'impôt foncier des Montréalais.

### ÉVOLUTION DES DIFFÉRENTES SOURCES DE REVENU 1988-2011



La réalisation du *Plan stratégique 2020* requiert un financement supplémentaire dès les prochaines années qui s'élèvera à 262 M\$ dont 68 M\$ pour l'exploitation courante et le développement de service associés aux secteurs des bus, du métro, du tramway et du transport adapté et 194 M\$ pour les programmes d'investissement de maintien et de développement. Les projections financières du cadre 2011-2020 ont été élaborées sur la base du maintien et de la reconduction des paramètres financiers des programmes et des initiatives des gouvernements ainsi que les contributions directes et indirectes de l'Agglomération de Montréal et celles dédiées au financement du métro.

#### CADRE FINANCIER 2011-2020 : PRÉVISIONS SELON LES SOURCES ACTUELLES DE FINANCEMENT (M\$)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Sources de revenus</b>										
Clients	514	533	549	564	607	643	709	754	802	850
Autres	39	36	37	38	38	40	41	43	45	46
Gouvernements	229	257	298	363	472	611	732	798	872	909
*Agglomération de Montréal	390	395	405	415	425	435	445	455	465	475
<i>Taxe sur l'immatriculation des véhicules</i>	19	25	30	30	30	30	30	30	30	30
<i>Taxe sur les parcs de stationnement</i>	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19
<i>Quotes-parts indexées</i>	352	351	356	366	376	386	396	406	416	426
Régionales	90	88	88	88	88	88	88	88	89	89
Financement supplémentaire requis	0	64	106	145	162	196	236	254	265	262
	<b>1 262</b>	<b>1 373</b>	<b>1 483</b>	<b>1 613</b>	<b>1 792</b>	<b>2 013</b>	<b>2 251</b>	<b>2 392</b>	<b>2 538</b>	<b>2 631</b>
<b>Charges</b>										
Rémunération et biens et services	1 024	1 103	1 157	1 213	1 267	1 329	1 425	1 489	1 552	1 604
Investissements	238	270	326	400	525	684	826	903	986	1 027
	<b>1 262</b>	<b>1 373</b>	<b>1 483</b>	<b>1 613</b>	<b>1 792</b>	<b>2 013</b>	<b>2 251</b>	<b>2 392</b>	<b>2 538</b>	<b>2 631</b>

\* Pour l'année 2011, l'Agglomération de Montréal prévoit une contribution de base de 373 M\$ et une contribution pour le programme SOFIL de 17 M\$, pour un total de 390 M\$. Pour l'année 2012, celle-ci maintiendra sa contribution de base au même niveau que 2011 mais haussera de 5 M\$ sa contribution au programme SOFIL pour une contribution totale de 395 M\$.

## Les nouvelles sources de financement du transport collectif

Plusieurs exercices de comparaison traitant des sources de financement indiquent que les provinces canadiennes font davantage appel aux automobilistes qu'aux municipalités pour financer le transport collectif. Le sondage réalisé pour Radio-Canada, indique d'ailleurs que plus des deux tiers des résidents de la région de Montréal (incluant Laval et Longueuil) sont favorables au retour du péage. Près de quatre répondants sur dix ont affirmé que la moitié des sommes payées devrait être investie dans le transport collectif<sup>4</sup>. Du côté américain, les organismes de transport collectif obtiennent leur financement à même une taxe de vente, une taxe sur l'essence et des péages. Toutefois, ces sources de revenus sont également utilisées pour la construction ou l'entretien des réseaux routiers.

En lien avec l'objectif de transfert modal de 5 % des automobilistes vers le transport collectif, la STM préconise davantage une participation accrue des automobilistes de la région de Montréal en ayant recours notamment à la taxe sur l'essence, la taxe sur le stationnement, les droits d'immatriculation ou encore des péages étendus sur l'ensemble du territoire de la région métropolitaine.

Étant donné les contributions importantes de la clientèle et de l'Agglomération de Montréal, la STM considère que l'augmentation de la taxe sur l'essence demeure l'option la plus simple à mettre en application et le coût de perception est très faible. Cette option permet également d'augmenter le coût d'utilisation de l'auto et d'inciter ainsi les automobilistes à changer leurs habitudes de déplacement. Cette option a d'ailleurs été présentée par l'ancienne ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Madame Line Beauchamp, dans le document précédant la consultation publique sur la cible de réduction de GES, *Le Québec et les changements climatiques*, publié en octobre 2010. Dans le scénario visant 20 % de réduction de GES d'ici à 2020, elle avance l'idée d'imposer une taxe verte de 12,7 cents sur le litre d'essence.

---

<sup>4</sup> [www.radio-canada.ca/nouvelles/societe/2011/11/21/001-sondage-transport-cbc-rc.shtml](http://www.radio-canada.ca/nouvelles/societe/2011/11/21/001-sondage-transport-cbc-rc.shtml).

# 7. LES RECOMMANDATIONS DE LA STM

## Le financement, un enjeu incontournable

Depuis 2000, de nombreuses demandes avaient été faites principalement au gouvernement du Québec afin qu'il maintienne son programme d'aide aux infrastructures, actualise sa contribution à l'exploitation, verse une portion de la taxe d'accise pour le financement des projets de développement de transport collectif et accorde un nouvel espace fiscal aux municipalités provenant de sources dédiées.

Depuis, plusieurs actions ont été réalisées. Le gouvernement du Québec a bonifié ses programmes d'aide et en a créé de nouveaux pour financer davantage les coûts de maintien d'actifs et de croissance ainsi que la création de nouveaux services.

Tous reconnaissent les avantages économiques et environnementaux que procure le transport collectif pour le Québec et particulièrement pour la région de Montréal. Afin d'atteindre les objectifs visés par le *Plan stratégique 2020*, la STM souhaite obtenir des nouvelles sources de financement dédiées, indexées et récurrentes pour atteindre un financement supplémentaire de 262 M\$ en 2020. Différentes avenues sont à explorer, dont plusieurs sont actuellement en vigueur.

### En ce sens, la STM formule trois recommandations :

1. Compte tenu des résultats exceptionnels liés au PAGAST, il est proposé de bonifier le Fonds vert 2013-2020 afin de poursuivre l'accroissement de l'offre de service de la STM :
  - Maintenir en 2012 le financement des services initiés durant la période 2007-2011 (50 M\$ par année);
  - Accroître graduellement les montants alloués au Fonds vert de 150 M\$ pour soutenir les futurs services déployés durant la période 2013-2020, ce qui permettra d'atteindre 200 M\$ en 2020. Le récent projet de *Règlement concernant le système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de GES* offre le potentiel de quadrupler les montants actuellement alloués au Fonds vert.
2. Bonifier les programmes actuels du financement du transport collectif puisque ces programmes sont essentiels pour soutenir l'accroissement de l'offre de service.
3. Dans la région de Montréal, bonifier le financement du transport collectif métropolitain :
  - Hausser graduellement la taxe sur l'essence de 0,5 cent le litre perçue sur le territoire de l'AMT dès 2012 pour financer la part municipale des projets de transport collectif métropolitain. En 2020, cette augmentation atteindra 5 cents le litre. De ce montant, la part versée à la STM serait de 110 M\$.

D'autre part, compte tenu de l'implantation de péages sur les autoroutes 25 et 30 et d'un péage possible sur le nouveau pont Champlain, la STM est d'avis que le gouvernement du Québec doit se doter d'une orientation visant à encadrer et encourager la mise en place d'un péage sur le réseau routier. Un tel réseau de péage permettrait de générer à moyen terme de nouveaux revenus pouvant être dédiés au maintien du réseau routier et du transport collectif de même qu'au développement du réseau de transport collectif métropolitain. La STM considère que 50 % des sommes recueillies devraient être allouées au transport collectif de la région de Montréal.

## 8. METTRE EN PLACE DE NOUVELLES SOURCES DE FINANCEMENT DÉDIÉES, INDEXÉES ET RÉCURRENTES POUR LE MAINTIEN DES ACTIFS ET LE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE SERVICE EN TRANSPORT COLLECTIF

Grâce à la *Politique québécoise du transport collectif du gouvernement du Québec* (PQTC) en 2006, la STM a amorcé un virage pour atteindre les objectifs ambitieux de son *Plan d'affaires 2007-2011* et du *Plan de transport* de la Ville de Montréal. Ce virage a donné des résultats des plus encourageants. En effet, la STM prévoit déjà dépasser les objectifs fixés par la PQTC, qui vise à accroître de 16 % l'offre de service pour augmenter de 8 % l'achalandage en cinq ans, soit d'ici la fin de 2011. Si la tendance se maintient, la STM aura augmenté ses services de 25 % et son achalandage de près de 12 %, soit une hausse de près de 42 millions de déplacements depuis 2006. Cette hausse portera ainsi le nombre total de déplacements à 405 millions, un record jamais égalé dans l'histoire contemporaine du transport collectif à Montréal! Les résultats exceptionnels de 2007 à 2011 indiquent que les nombreuses mesures mises de l'avant par la Société ont porté fruit et que les investissements se sont avérés rentables pour l'économie et l'environnement du Québec.

À l'automne 2011, l'Agglomération de Montréal a adopté le *Plan stratégique 2020* de la STM. Ce plan d'action qui s'échelonne sur dix ans, propose d'assurer les besoins de mobilité durable de la population en offrant le réseau de transport collectif le plus performant en Amérique du Nord. Une performance qui s'appuiera sur une expérience client bonifiée et sur d'importants investissements dans la croissance de l'offre, la diversification ainsi que l'électrification des modes de transport collectif. Conjugée à un ensemble de mesures visant à réduire l'utilisation de l'auto solo, cette approche permettra d'augmenter de 40 % l'achalandage et d'atteindre 540 millions de déplacements en 2020 tout en réduisant de façon appréciable la dépendance à l'auto.

Mais au cours des prochaines années, – compte tenu des contributions soutenues de la clientèle, de l'Agglomération de Montréal et des autres villes de la région métropolitaine –, les ressources financières demeureront insuffisantes pour assurer les investissements nécessaires et prioritaires pour le maintien des actifs et le développement de l'offre de service présentés dans le *Plan stratégique 2020*. La STM doit donc pouvoir compter sur une majoration des sources actuelles, telle la taxe sur l'essence, voire la mise en place de nouvelles sources de financement dédiées, indexées et récurrentes.

Avec ces outils financiers, la STM sera alors en mesure de réussir le *Plan stratégique 2020* et faire du transport collectif un succès économique et durable pour la région métropolitaine montréalaise!

