



PROJET DE LOI NO 30

COMMENTAIRES DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

4 OCTOBRE 2011

PRÉSENTATION DE LA STM

La Société de transport de Montréal est la 14^e entreprise en importance au Québec. Elle emploie quelque 9 000 personnes dont plus de la moitié travaillent en contact direct avec la clientèle. En 2011, son budget représente plus de 1,15 G\$ et la valeur de remplacement de ses actifs se chiffre à 14,5 milliards \$.

Acteur incontournable dans le secteur des transports terrestres 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.

Pour soutenir l'achalandage du transport collectif, l'entreprise possède, administre et développe un service de bus et de métro sur son territoire. En outre, elle assure un transport adapté aux personnes ayant des limitations fonctionnelles au moyen de minibus et de services de taxi.

En plus d'être au cœur du développement économique 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, elle contribue à la protection de l'environnement et à la qualité de vie des citoyens.

Ses clients, ses employés et ses partenaires institutionnels sont fiers d'être associés à la STM, car elle est synonyme de qualité de service à juste coût.

Le réseau de bus

Le parc de bus compte 1 680 véhicules, dont 140 bus articulés et 8 bus hybrides. Le réseau couvre un territoire de près de 500 km² et compte 209 lignes. De ce nombre, 156 lignes sont accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant et 20 lignes sont dédiées au service de nuit. Le réseau compte également 101,4 kilomètres de voies réservées favorisant la rapidité des déplacements. En 2010, l'offre de service a atteint près de 81,1 millions de kilomètres, soit une hausse d'environ 15 % par rapport à 2006.

Le réseau de métro

Inauguré en 1966, le métro comporte quatre lignes d'une longueur totale de 71 kilomètres qui desservent 68 stations. Le parc de matériel roulant compte 759 voitures soit 336 MR-63 et 423 MR-73. Les distances parcourues en 2010 s'élèvent à 76,6 millions de kilomètres, soit une hausse de quelque 30 % comparativement à 2006.

Le transport adapté

Pour ce service de porte-à-porte, sur réservation, destiné aux personnes ayant des limitations fonctionnelles, la STM dispose d'un parc de 86 minibus et compte sur les services de 16 fournisseurs de services de taxis réguliers et accessibles. Annuellement, ce service dessert plus de 21 000 clients et effectue 2,7 millions de déplacements.

1. CONTEXTE

- Le réseau initial du métro de Montréal a été construit au début des années '60 et la grande majorité des équipements qui y ont été installés sont en fin de vie utile. Au cours des 10 prochaines années, la STM devra investir plus de 3,7 milliards de dollars en maintien d'actifs pour maintenir la fiabilité et l'efficacité de son réseau;
- Le réseau du métro s'étend sur le territoire de 11 arrondissements de la Ville de Montréal et 4 autres villes;
- Plusieurs projets de remplacement et de mise aux normes des équipements de métro nécessitent l'acquisition de parcelles de terrain pour la construction d'infrastructures telles que les postes de ventilation (voir annexe 1), les postes de district et les projets d'accessibilité (ascenseurs). Ces projets sont essentiels au bon fonctionnement du métro;
- Chacun de ces projets nécessite une modification du zonage et la mise en branle d'un processus d'approbation de projet particulier d'urbanisme (PPU).
- Pour aller de l'avant, chaque projet doit donc obtenir l'autorisation du conseil d'arrondissement concerné dont les conditions peuvent varier d'un arrondissement à l'autre;
- La procédure d'urbanisme menant à une telle autorisation comporte plusieurs étapes formelles incluant une présentation au comité consultatif d'urbanisme (CCU), trois résolutions distinctes au conseil d'arrondissement, une consultation publique et, le cas échéant, un processus référendaire;
- Lors de la réalisation des projets, en plus du processus prévu au PPU, la STM informe la population du secteur par différents canaux tels que la distribution de dépliants aux domiciles et présentations des phases des travaux lors des soirées de consultation;
- L'ensemble de ces étapes se traduit par des délais pouvant aller jusqu'à deux ans.

2. MODIFICATION DE LA LOI SUR LES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT

La STM est favorable à l'adoption du texte de l'article 158.3 de la loi sur les Sociétés de transport pour les motifs ci-après :

- Le projet de loi vise toute municipalité sur le territoire de laquelle, la STM aurait des travaux à réaliser en lien notamment avec le métro et ne se limite pas seulement au territoire de la Ville de Montréal, ce qui peut s'avérer utile pour les projets à venir;
- Une seule instance décisionnelle est identifiée soit le Conseil d'agglomération lorsque le projet est sur le territoire de l'agglomération de Montréal ou de Longueuil ou le Conseil d'une municipalité dans les autres cas;
- Le tout donne aux municipalités le pouvoir d'adopter des règles permettant de mettre en place une procédure simplifiée et efficace d'approbation des projets;

- Dans la réalisation de tous ses projets, la STM en bon citoyen corporatif, a toujours été sensible aux préoccupations du milieu. À cet effet, elle tient des séances d'informations, distribue des dépliants aux citoyens et réaménage les lieux à la fin des travaux.

CONCLUSION

Nous tenons à nouveau à remercier les membres de la Commission de l'aménagement du territoire qui ont permis à la Société de transport de Montréal d'énoncer ses commentaires quant au projet de loi no 30.

Cette modification législative propose l'identification d'un seul interlocuteur ce qui permettrait d'établir des conditions de réalisation uniformes.

De même, une municipalité aurait le pouvoir d'édicter les règles qui favoriseraient la réalisation rapide et efficace d'un projet donné.

ANNEXE 1 – LES POSTES DE VENTILATION MÉCANIQUE

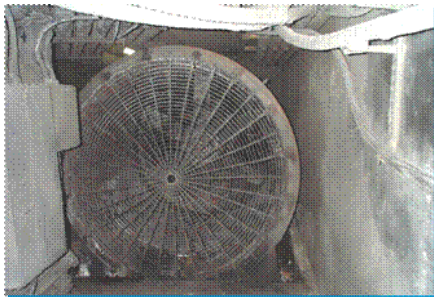
POSTES DE VENTILATION MÉCANIQUE

- Le réseau de métro compte 89 postes de ventilation mécanique (PVM).
- La durée de vie utile d'un PVM est de 25 ans. Étant donné que le réseau original a aujourd'hui 44 ans, plusieurs PVM ont significativement dépassé la fin de leur vie utile et doivent être remplacés pour assurer le bon fonctionnement du réseau.
- Les PVM sont des équipements critiques essentiels au fonctionnement du métro. En cas de panne, la STM a 24 heures pour effectuer les réparations nécessaires sans quoi le service doit être réduit.
- Tout retard dans le déploiement des projets de modernisation aura un impact majeur sur la fiabilité des équipements et sur les risques de pannes.

ÉTAT DES TRAVAUX

- Les travaux aux PVM sont effectués dans le cadre du programme Réno-Systèmes qui vise les équipements fixes du métro en fin de vie utile. La raison d'être du programme est de maintenir la fiabilité, la disponibilité et la sécurité des équipements fixes du métro de Montréal.
- Les contraintes budgétaires ainsi que les difficultés d'obtention de permis de construction (zonage) n'ont permis de réaliser que la construction de 4 PVM au cours des deux premières phases du programme : Guizot, Clark, Ontario et Bélanger.
- Malgré ces travaux, il restera 24 PVM issus du réseau initial à moderniser.
- Les 56 PVM restants, issus des prolongements ultérieurs à l'ouverture initiale du métro, devront également faire l'objet de travaux au cours des années subséquentes.

Installations non rénovées



Installations rénovées



ÉTAT DES TRAVAUX (SUITE)

Installations non renovées



Installations renovées



EXEMPLE D'UN POSTE DE VENTILATION MÉCANIQUE RÉALISÉ : LE POSTE BÉLANGER

Début des travaux : Novembre 2009

Fin des travaux : Juin 2011

Avant les travaux



Après les travaux

