

Service des grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal

Division des grands parcs métropolitains

Bureau du Mont-Royal

801, rue Brennan

Montréal (Québec) H3C 0G4

No de téléphone : 514 868-4938

Le 23 novembre 2018

Par courriel

Mme Élise Naud

Secrétaire de la commission

Office de consultation publique de Montréal

1550, rue Metcalfe, Bureau 114

Montréal (Québec) H3A 1X6

Objet : Consultation publique sur les voies d'accès au mont Royal : réponses demandées (6)

Madame,

Cette lettre fait suite à votre lettre du 20 novembre 2018. Deux participantes à la soirée de relance du 8 novembre dernier ont posé des questions à la Société de transport de Montréal (STM), questions complémentaires aux réponses données en séance par son représentant, M. Sébastien Gagné, conseiller corporatif - développement des réseaux.

La première question porte sur les options alternatives s'offrant aux gens qui souhaitent se rendre à l'Université de Montréal, dans un contexte de congestion de la ligne 51 et du métro. La deuxième question porte sur la fréquentation des autobus sur le mont Royal (lignes 11 et 711) pendant le projet pilote. La personne souhaite savoir si la fréquentation a augmenté ou pas et si la STM a des données à ce sujet. Il me fait plaisir de vous transmettre les réponses de la STM à ces deux questions.

1) Les options alternatives offertes pour se rendre à l'Université de Montréal.

«Tel qu'évoqué lors de la séance par M. Gagné, nous jugeons que la question est hors d'ordre, dans la mesure où elle n'est pas en lien avec le projet pilote. En effet, aucune des deux options décrites vers l'Université de Montréal n'utilise le tronçon concerné par le projet pilote. (Remembrance / Camillien-Houde)

Il est toutefois possible que Mme Durand voulait insinuer que les véhicules de la ligne 51 auraient pu être ralentis par une congestion automobile induite, causée par une réaffectation des déplacements automobile vers les rues où circule la ligne 51. Pourtant, lors de cette séance, il a été démontré par M. Tousignant (CIMA+) que tous les carrefours concernés comportaient une réserve de capacité suffisante et qu'aucun effet de congestion n'avait été observé, selon leurs simulations.

Ponctualité de la ligne 51 - Mois d'été 2016, 2017 et 2018

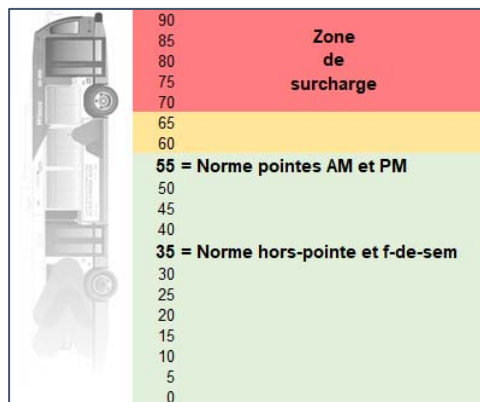
Année	Mois de juin			Année	Mois de juillet		
	Semaine	Samedi	Dimanche		Semaine	Samedi	Dimanche
2016	82%	87%	90%	2016	88%	76%	81%
2017	77%	77%	84%	2017	89%	83%	89%
2018	85%	79%	89%	2018	88%	88%	88%

De plus, une analyse de ponctualité des périodes estivales 2017 et 2018 (jours de semaine, samedis et dimanche) nous confirme que les statistiques de ponctualité des mois d'été 2018 ont été équivalentes, voire améliorées par rapport aux deux années précédentes.»

2) La fréquentation des lignes d'autobus 11 et 711 pendant le projet pilote

« Lors de la séance, suivant la réponse de M. Gagné sur la fréquentation des autobus, la commissaire a demandé des explications complémentaires concernant les surcharges.

Ainsi, pour des bus réguliers¹, on considère que le bus est en surcharge lorsqu'on dépasse environ 70 passagers à bord. Pour référence, le service bus est planifié selon une norme de charge de 35 ou 55 passagers (voir tableau ci-contre). C'est-à-dire qu'en moyenne, on devrait retrouver ce nombre de passagers par voyage. Évidemment, des circonstances extrinsèques² peuvent venir déséquilibrer le service et les charges à bord. Cela a comme conséquence que les bus se retrouvent avec des charges parfois en dessous, parfois au-dessus de cette norme de charge, qui est une norme de référence.



Une analyse des charges à bord a été effectuée pour les périodes estivales des années 2016, 2017 et 2018. Chacune de ces périodes est formée de 10 semaines, soit 70 jours. Il est important de spécifier que cette analyse est basée sur les observations que nous procurent nos véhicules équipés de compteurs. La proportion de ces véhicules est d'environ 20%, mais le nombre de voyages observés peut varier considérablement selon la répartition de ces véhicules, ce qui peut représenter un biais. Dans ces conditions, les résultats présentés constituent une indication approximative et non fiable.

Évaluation des charges des voyages observés des lignes 11 et 711, périodes estivales 2016, 2017 et 2018.

Année	Ensemble des voyages planifiés	Voyages observés	% des voyages observés où charge ≤ 55 passagers	% des voyages observés où charge [55,70] passagers	% des voyages observés où charge > 70 passagers
2016	7126	422	96,2%	3,1%	0,7%
2017	12920	1160	96,6%	3,2%	0,2%
2018	12978	2247	98,1%	1,6%	0,3%

De plus, dans les rares cas où des surcharges sont observées, elles apparaissent épisodiques et non récurrentes. Au final, cela est cohérent avec le fait qu'entre les étés 2017 et 2018, il n'y ait pas eu de bonification de l'offre de service et que l'achalandage soit demeuré stable³. »

Espérant le tout à votre entière satisfaction,

Pierre-Paul Savignac
Chef de division

¹ Les lignes 11 et 711 sont desservies par des bus réguliers (12 m). Par opposition aux bus articulés (18 m).

² Par exemple : Congestion routière, achalandage inhabituel causé par sortie scolaire, bus manquant, etc.

³ Suivi du projet pilote sur le Mont-Royal. Retrait des véhicules particuliers en transit sur l'axe Camillien-Houde/Remembrance. Phase 2 – Plan de suivi global (Document 3.14, p79)