

# Optimisation financière du réseau d'autobus de la STM

## Le problème

La réduction de l'achalandage liée à la pandémie et ses effets sur les revenus tarifaires mettent un stress sur la viabilité financière du transport en commun. Il devient alors important d'optimiser le réseau de transport en commun afin de maximiser les bénéfices tout en minimisant les coûts. À Montréal, le service d'autobus de la STM présente la meilleure option pour une optimisation rapide du service permettant de réduire les coûts et favoriser une meilleure reprise de l'achalandage. Cette note de breffage présente une analyse des coûts par utilisateur par ligne d'autobus de jour de la STM réalisée pour les années 2019 et 2022. L'analyse a été réalisée à l'aide de données d'achalandage et GTFS de la STM ainsi que des données financières provenant des budgets (incluant tous les coûts d'opération sauf les coûts en capital). Les montants fournis sont ajustés pour l'inflation.

## Observations

- Le coût moyen par usager pour le réseau d'autobus de la STM est passé de 2,96\$ en 2019 à 4,53\$ en 2022.
- Les lignes d'autobus avec les coûts les plus élevés en 2019 et 2022 étaient situées aux extrémités de l'Île de Montréal ainsi qu'au centre-ville.
- Les lignes d'autobus ayant vu leur coût par usager augmenter le plus entre 2019 et 2022 sont principalement localisées au centre-ville (service interne au centre-ville) et dans le plateau Mont-Royal.
- 31 lignes avaient un coût par usager supérieur à 7\$ (deux fois le prix d'un billet unique à l'époque) en 2019 et 2022 et présentent des opportunités pour optimiser le service d'autobus de la STM.

### Revenu ménager moyen par ligne d'autobus (\$)

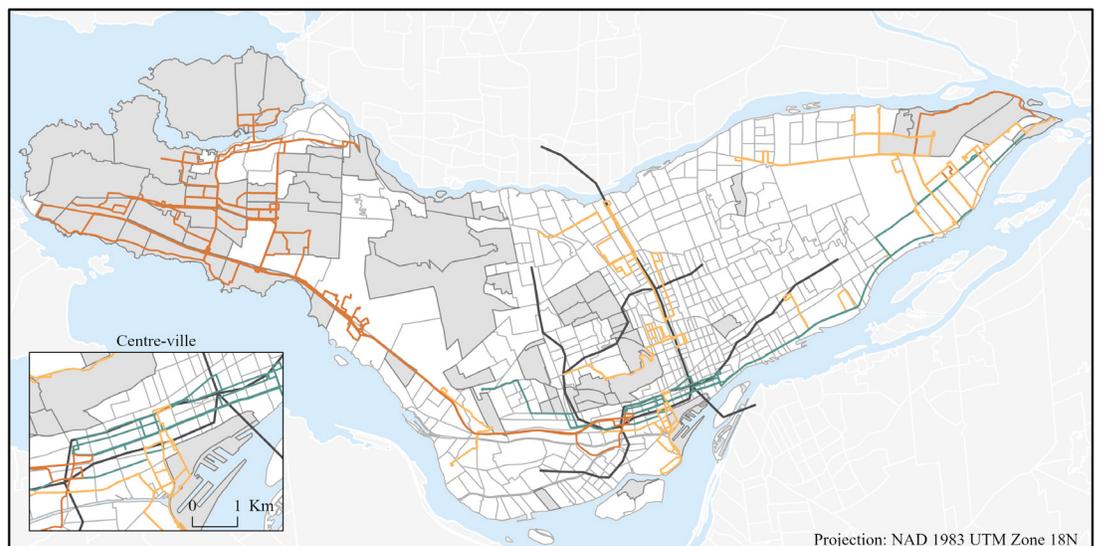
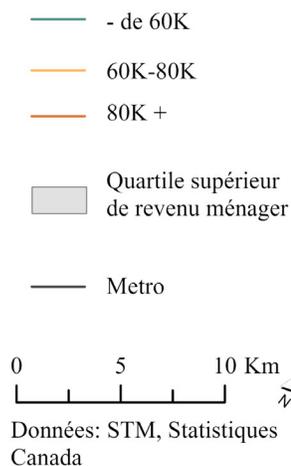


Figure 1 - Lignes d'autobus (N = 31) ayant un coût d'opération par usager supérieur à 7\$ en 2019 et 2022

## Recommandations

- » Reconfigurer les lignes d'autobus ayant un coût d'opération (subvention) par usager élevé ou charger une taxe supplémentaire aux endroits desservis par ses lignes pour préserver le service.
- » Favoriser des lignes périphériques ayant un rabattement efficace vers les stations du REM ou du Métro.
- » Minimiser le nombre de ligne desservant seulement le centre-ville.
- » Réaliser une analyse détaillée des impacts en termes d'équité avant de modifier le service par bus.

Annexe 1 – Liste des lignes d’autobus ayant un coût d’opération par usager élevé

Ligne	Coût par utilisateur (2022) <sup>1</sup>	Revenu ménager moyen <sup>2</sup>
405	9.90\$	Élevé (80,000\$ et +)
211	10.37\$	Élevé (80,000\$ et +)
411	10.74\$	Élevé (80 000\$ et +)
22	11.16\$	Moyen (60 000\$ - 80 000\$)
35	11.24\$	Moyen (60 000\$ - 80 000\$)
420	11.39\$	Faible (Moins de 60 000\$)
86	11.82\$	Moyen (60 000\$ - 80 000\$)
40	12.65\$	Moyen (60 000\$ - 80 000\$)
219	13.08\$	Élevé (80 000\$ et +)
31	13.27\$	Moyen (60 000\$ - 80 000\$)
485	13.69\$	Élevé (80 000\$ et +)
201	14.07\$	Élevé (80 000\$ et +)
150	14.17\$	Faible (Moins de 60 000\$)
425	14.61\$	Élevé (80 000\$ et +)
116	15.76\$	Moyen (60 000\$ - 80 000\$)
204	15.77\$	Élevé (80 000\$ et +)
13	17.32\$	Moyen (60 000\$ - 80 000\$)
217	17.36\$	Élevé (80 000\$ et +)
410	18.28\$	Faible (Moins de 60 000\$)
15	18.35\$	Faible (Moins de 60 000\$)
135	19.65\$	Moyen (60 000\$ - 80 000\$)
401	20.44\$	Élevé (80 000\$ et +)
81	21.76\$	Moyen (60 000\$ - 80 000\$)
46	22.57\$	Moyen (60 000\$ - 80 000\$)
711	22.82\$	Moyen (60 000\$ - 80 000\$)
183	24.99\$	Élevé (80 000\$ et +)
430	25.10\$	Faible (Moins de 60 000\$)
74	27.00\$	Moyen (60 000\$ - 80 000\$)
407	27.33\$	Élevé (80 000\$ et +)
75	43.29\$	Moyen (60 000\$ - 80 000\$)
218	53.89\$	Élevé (80 000\$ et +)

<sup>1</sup> Valeurs en 2022

<sup>2</sup> Données du Recensement de 2021 dans une zone de 400 mètres de diamètres autour des arrêts d’une ligne