

Modes de transport suivant la distance

Chronique du 22 mai 2024

Je conclus aujourd’hui ma série de trois chroniques mettant à profit l’outil de mesure que j’ai conçu du kilométrage parcouru par automobile et par transport collectif au sein de l’espace métropolitain montréalais. Ma base informationnelle est l’Enquête Origine-Destination (O-D) la plus récente dont les données soient disponibles, celle de 2018.

J’utiliserai à nouveau le même échantillon de 12 secteurs de l’Enquête O-D, réunis en quatre groupes représentatifs du Centre, de la Périphérie, de la 1^e Couronne et de la 2^e Couronne. Pour en savoir plus, consulter mes chroniques précédentes.

L’objectif sera ici de voir comment se distribuent les déplacements par automobile et par transport collectif suivant 4 groupes typiques de distances de déplacement :

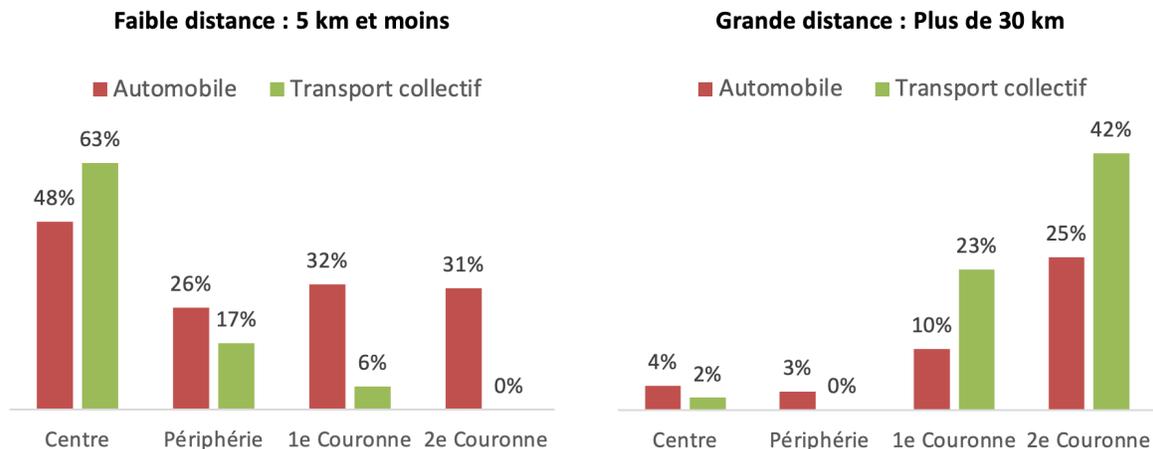
- 5 km et moins – 5,1 à 15,0 km – 15,1 à 30,0 km – plus de 30 km.

Les résultats généraux de mon étude sont présentés aux deux graphes produits en annexe. Ces graphes étant par trop touffus, j’en extrais certaines données centrées sur quelques points que je souhaite mettre en évidence dans la suite de cette chronique.

Déplacements suivant la distance

Le graphe qui suit montre en premier lieu qu’où que ce soit dans l’espace métropolitain, un tiers environ des déplacements par automobile se font sur courte distance. Il s’agit des sauts-de-puce dont j’ai déjà parlé, tel aller de son domicile à l’épicerie ou à la garderie, et ainsi de suite pour tous les services locaux.

Utilisation de l’automobile ou du transport collectif selon la distance à parcourir



Source : Enquête Origine-Destination 2018. Voir Annexe. Traitement R. Bergeron.

Pour ce qui concerne le transport collectif, on constate que du Centre à la 2^e Couronne, il est très fortement décroissant sur courte distance, très fortement croissant sur grande distance. Le plus étonnant, c'est de trouver les taux les plus élevés, 63 % et 42 %, aux deux extrémités des graphes. Voyons d'abord ce que cela signifie :

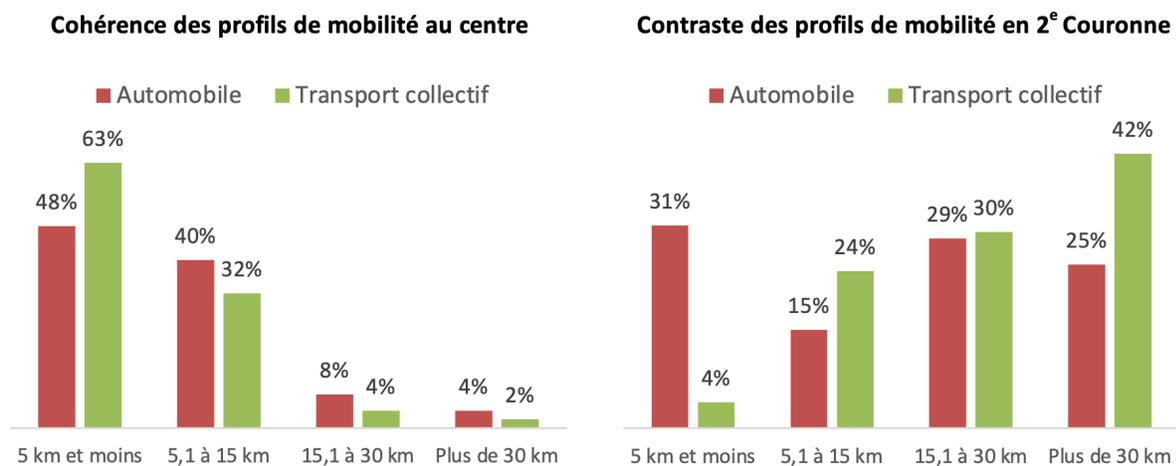
- Au Centre, 63 % de tous les déplacements par transport collectif sont réalisés sur courte distance. L'on y utilise donc le transport collectif majoritairement pour se déplacer dans son quartier, très rarement pour de longs déplacements;
- En 2^e Couronne, c'est le contraire. Le taux de 42 % signifie cette fois que les habitants de ces municipalités utilisent majoritairement le transport collectif pour se déplacer sur longues distance, quasi jamais pour des déplacements locaux.

Mais qu'est-ce que ça change qu'à un endroit le transport collectif soit utilisé pour se déplacer majoritairement sur courte distance, à un autre endroit majoritairement sur longue distance ? Ma réponse, ça change tout :

- Au Centre, où il pèse **la moitié** des déplacements motorisés, le **transport collectif** structure le mode de vie de la population. Il y est en quelque sorte aussi populaire l'automobile ;
- En 2^e Couronne, c'est l'**automobile** qui structure le mode de vie de la population. Elle s'y accapare **98 %** des déplacements motorisés. Le transport collectif n'y est pas concurrent de l'automobile, mais bien un **complément au service de celle-ci**.

Les auditeurs habitués de cette chronique auront compris que je viens de cibler nos dispendieux trains de banlieue qui, il est bon de le répéter, juxtés d'abondants stationnements incitatifs, sont à mes yeux un puissant moteur d'étalement urbain.

Cohérence vs contraste



Source : Enquête Origine-Destination 2018. Voir Annexe. Traitement R. Bergeron.

On constate au premier graphe que les gens qui habitent au Centre se déplacent principalement sur des distances faibles ou modérées : 88 % de leurs déplacements par automobile les amènent à 15 km maximum de leur domicile, proportion qui passe à 94 %

pour leurs déplacements par transport collectif. Par ailleurs, ils recourent quasi indistinctement à l'un ou l'autre de ces deux modes, quelle que soit la distance à franchir

En 2^e Couronne, l'automobile est clairement hégémonique, à 94 % de part modale, contre à peine 4 % pour les transports actifs et le ridicule 2 % des transports collectifs. L'automobile y est utilisée comme s'il n'existait pas d'autre façon de se déplacer, quelle que soit la distance à franchir. Quant au transport collectif, les habitants de la 2^e Couronne n'y voient d'intérêt que dans la mesure où les distances de déplacement augmentent.

Parlons d'argent

Je laisse aux auditeurs qui choisiront de télécharger les trois chroniques que compte cette série la tâche d'examiner avec plus d'attention les graphes qu'elle comporte : les plus curieux y trouveront de quoi occuper une ou deux soirées.

J'ai insinué à de nombreuses reprises que l'offre de services de transport collectif en 2^e Couronne coûte cher aux contribuables. Réciproquement, ces services représenteraient une véritable aubaine pour le faible nombre de personnes qui s'en prévalent. Le moment est venu d'en présenter la preuve.

Statistiques financières 2019 du transport collectif en région métropolitaine de Montréal

	Coût par déplacement pour les transporteurs	Subvention de la collectivité, par déplacement	Nombre annuel de déplacements, par habitant
STM	3,92 \$	1,23 \$	181
RTL	6,34 \$	2,05 \$	67
STL	8,49 \$	4,20 \$	44
EXO	13,63 \$	8,37 \$	30

Sources : Rapports annuels d'activité 2019 des sociétés de transport et grille tarifaire de l'ARTM

Le transporteur EXO a trois missions : opérer le système des trains de banlieue, offrir des services de transport collectif au-delà du territoire des autres sociétés de transport et assurer les déplacements du territoire d'une société de transport à celui d'une autre.

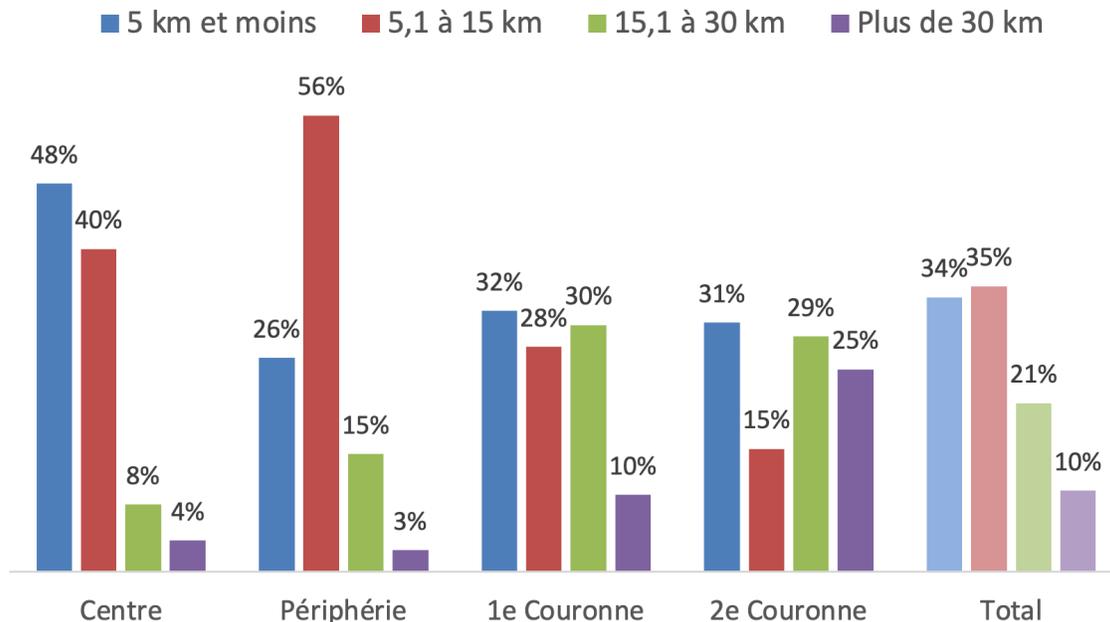
Les 13,63 \$ de coût moyen par déplacement apparaissant au tableau correspondent à la moyenne des services inclus à ces trois missions. Il va de soi que les services les plus excentrés ont un coût supérieur à cette moyenne de 13,63 \$, qu'en conséquence la subvention publique dont bénéficient les usagers vivant en 2^e Couronne est supérieure aux 8,37 \$ par déplacement du tableau. Soyons clair :

- On parle de subventions publiques qui, par individu, s'élèvent à plusieurs milliers de dollars par année;
- Ces largesses publiques sont consenties à des bénéficiaires dont le mode de vie demeure pourtant résolument centré sur l'automobile.

C.Q.F.D.

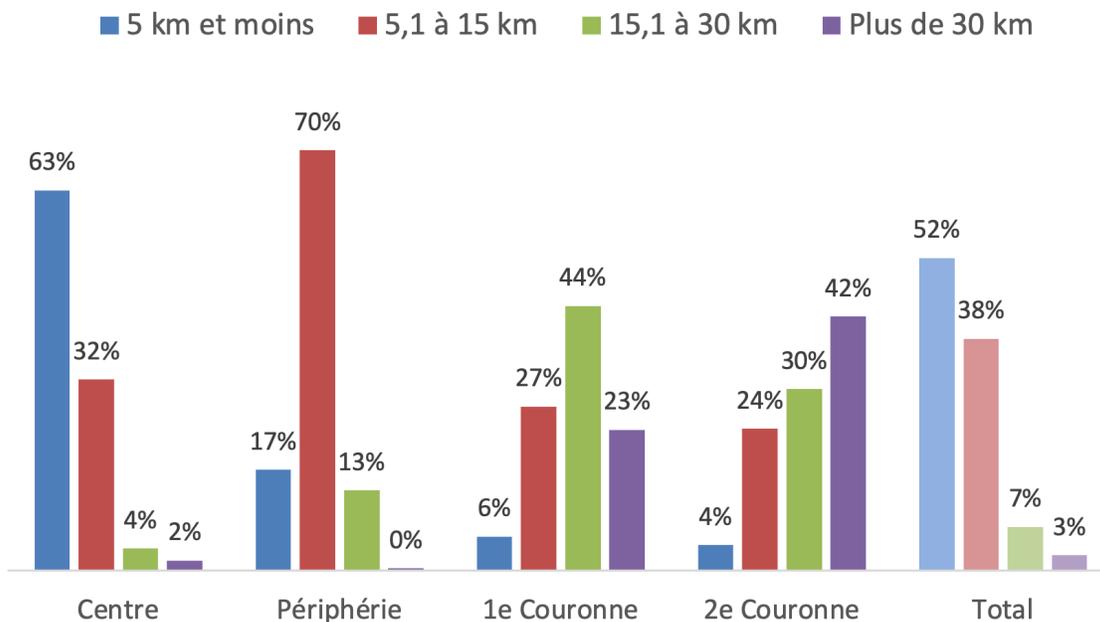
Distance moyenne parcourue, par déplacement unidirectionnel

Conducteurs d'une automobile



Source : Enquête Origine-Destination 2018. Automobile conducteur, 24H et bimodes, sans retours.

Usagers du transport collectif



Source : Enquête Origine-Destination 2018. Transport collectif, 24H, sans retours.