

## Profils d'utilisation du transport collectif à Montréal

Chronique du 8 avril 2024

Dans une première chronique, je suis arrivé à la conclusion qu'exprimé en termes de production de GES par habitant, les déplacements par automobile des habitants de la 2<sup>e</sup> Couronne de Montréal produisaient 5 fois plus de GES que ceux du Centre.

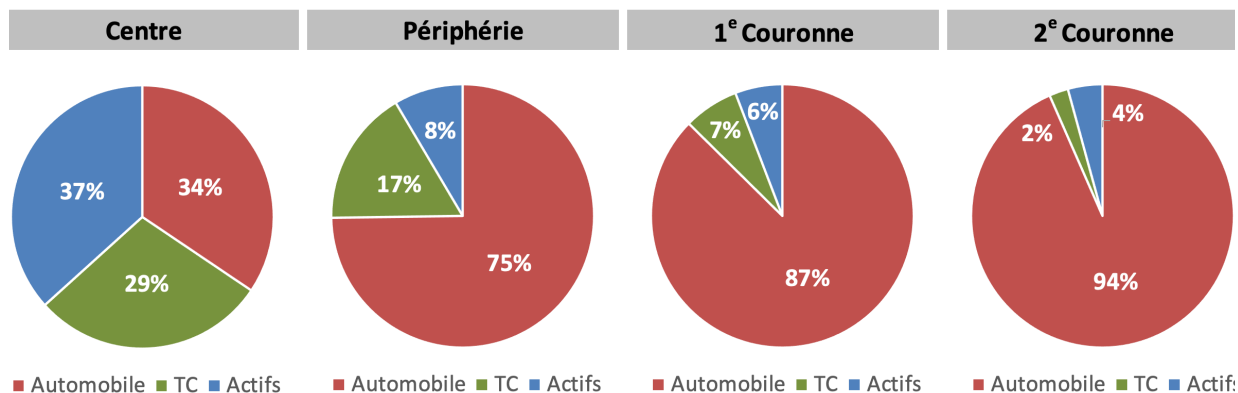
Pour ce faire, j'ai dû concevoir un outil de mesure du kilométrage automobile parcouru entre chacun des 113 secteurs d'analyse de l'Enquête Origine-Destination (O-D). Maintenant que je dispose de cet outil, je m'en voudrais de ne pas l'utiliser pour l'appliquer aux déplacements par transport collectif.

C'est ce que je ferai aujourd'hui.

### Une référence essentielle

La première chose à faire est d'avoir une idée du profil de mobilité au sein des groupes de secteurs O-D retenus. Ces groupes sont les mêmes qu'à ma chronique précédente.

Distribution modale des habitants des 4 groupes comptant chacun 3 secteurs de l'Enquête O-D



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

On constate que la fréquentation du transport collectif (TC), très élevée au Centre, s'effondre rapidement à mesure que l'on s'en éloigne, pour ne plus représenter que 2 % des déplacements en lointaine couronne.

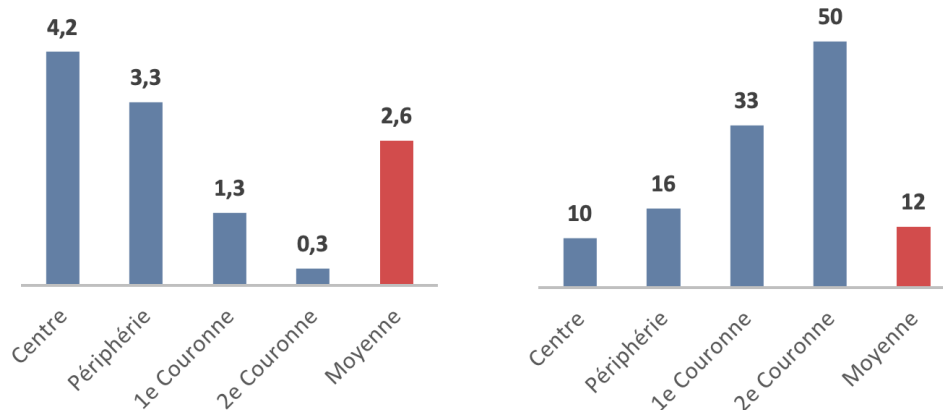
### Distances parcourues

Le premier des deux graphes qui suivent démontre que le kilométrage moyen réalisé lors d'un déplacement aller-retour par transport collectif, faible au Centre à 10 km, s'élève à mesure que l'on s'éloigne de celui-ci, jusqu'à atteindre 50 km en 2<sup>e</sup> Couronne.

## Kilométrage TC moyen, jour de semaine, 2018

Par habitant, quotidien

Par déplacement TC, quotidien



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

Nous avons vu plus haut que les déplacements par transport collectif ne pèsent que 2 % du total des déplacements réalisés en 2<sup>e</sup> Couronne. Si l'on rapporte à la population globale concernée les très longs déplacements de ces quelques-uns daignant utiliser le transport collectif, on obtient une moyenne d'à peine **300 mètres par habitant**.

Les habitants de la 2<sup>e</sup> Couronne utilisent peut-être peu les transports collectifs, mais les quelques-uns qui le font y recourent à l'évidence pour aller loin : ça mérite d'être creusé.

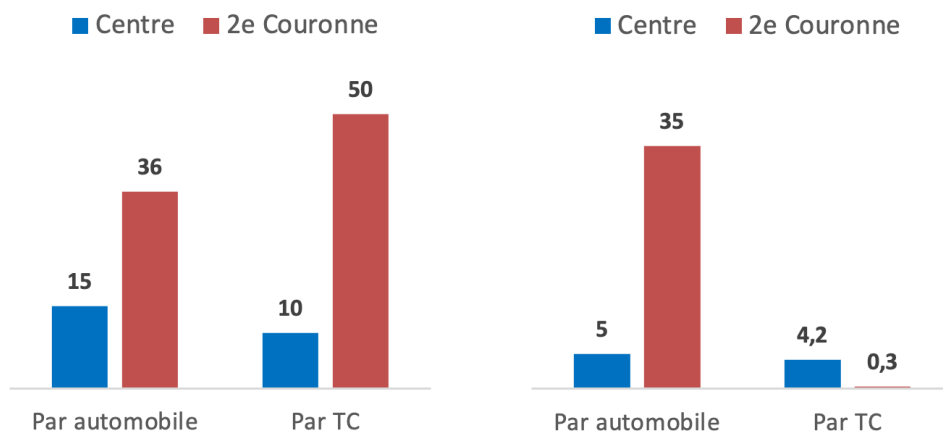
## Comparaison des modes

On a vu lors d'une première chronique (10 février 2024) ce qu'il en était du kilométrage automobile, nous faisons aujourd'hui le même exercice pour le transport collectif. Quid de comparer directement les deux ? Je m'en tiendrai pour ce faire aux deux extrêmes que sont le Centre et la 2<sup>e</sup> Couronne.

## Kilométrage moyen par mode de transport, jour de semaine, 2018

Par déplacement, quotidien

Par habitant, quotidien



Source : Enquête Origine-Destination 2018. Traitement R Bergeron

Cette comparaison m'apparaît très instructive :

- Globalement, les habitants du Centre qui se déplacent en automobile le font pour aller un peu plus loin que ceux qui utilisent le transport collectif (15 km vs 10 km, pour l'aller-retour quotidien);
- En 2<sup>e</sup> Couronne, c'est le contraire, en ce sens que c'est le transport collectif qui est privilégié pour les plus longs déplacements (50 km vs 36 km);
- Si l'on rapporte les distances parcourues au nombre d'habitants, on s'aperçoit qu'au Centre, ces distances sont assez semblables et relativement faibles qu'il s'agisse de l'automobile ou du transport collectif (5,0 km et 4,2 km);
- Il en va tout autrement en 2<sup>e</sup> Couronne, où, du fait de la très faible part modale du transport collectif, la distance moyenne par habitant réalisée par automobile n'est pas moins de **117 fois plus élevée** (35 km) que les ridicules 300 mètres déjà cités.

## Conclusion provisoire

Qu'est-ce que les auditeurs m'ont déjà entendu dire à cette antenne ?

- Que c'est au Centre de l'agglomération que la logique fondamentale du transport collectif est respectée, dans la mesure où celui-ci s'y appuie à la fois sur une forme urbaine adéquate et une densité suffisamment élevée pour en assurer le succès;
- À mesure que l'on s'éloigne du Centre, la forme urbaine correspond de plus en plus exclusivement à l'automobile privée et, de façon congruente, la densité d'occupation du sol devient de plus en plus faible. La logique fondamentale du transport collective s'en trouve dégradée, au point qu'arrivé en 2<sup>e</sup> Couronne, le transport collectif devient presque une aberration;
- J'ai déjà dit plusieurs fois à cette antenne qu'à mes yeux, les très dispendieux trains de banlieue juxtés de larges stationnements incitatifs, et il en va désormais de même pour la tête de ligne du REM à Brossard, sont essentiellement des instruments d'étalement urbain. Je n'en vois pas de meilleure preuve que la très faible utilisation du transport collectif en 2<sup>e</sup> Couronne, combinée aux 50 km de distance moyenne de chaque déplacement aller-retour par TC.