

## Transports bimode et scolaire : les preuves

Chronique du 15 avril 2026

L'ARTM (Autorité régionale de transport métropolitain) considère que le transport bimode – on commence son déplacement en auto et le termine en transport collectif – et le transport scolaire sont des **transports durables**. Je ne suis pas de cet avis. En effet, les auditeurs m'ont plusieurs fois entendu dire que ces modes ont plus à voir avec l'automobile et l'étalement urbain qu'avec la ville et les transports collectifs.

J'aime prouver ce que j'avance : c'est ce que je vais faire dans cette chronique.

### Cadrage du sujet

J'ai montré dans une première chronique portant sur l'Enquête O-D 2023 (6 novembre 2024) que le fait d'inclure les transports bimode et scolaire dans les transports durables permet d'augmenter artificiellement la performance apparente de ces derniers :

- En faisant de la sorte, l'ARTM a pu se féliciter qu'en 2023, les transports durables se soient accaparés **39,3 % du total des déplacements** en pointe du matin (PAM) en grande région montréalaise;
- Je considère pour ma part que les seuls véritables transports durables sont les transports collectifs et actifs (marche et vélo), ce qui abaisse le taux à **29,8 %**, toujours en PAM;
- Une différence de près du quart, ce n'est pas rien !

Je rappelle brièvement ce qui m'incite à ne pas considérer les transports bimode et scolaire comme des transports durables :

- Les **transports bimode** reposent essentiellement sur les stationnements incitatifs répartis le long des lignes de train de banlieue et du REM, ou jouxtant certaines stations de métro (Namur, Radisson, Angrignon). Ces stationnements permettent aux ménages en cause d'aller vivre aux franges de l'espace urbanisé et d'y adopter une mode de vie quasi exclusivement centré sur l'automobile. Il suit que l'usage du transport collectif, sous la forme bimode, est chez ceux-là anecdotique et strictement opportuniste. Bref, le transport collectif serait dans ce cas utilisé comme support à l'automobilisation des modes de vie;
- Quant au **transport scolaire** en banlieue, distinct des zones rurales, il résulte du fait que les parents aient adopté un mode de vie entièrement centré sur l'automobile, ce qui force la collectivité à motoriser leurs enfants entre le domicile et l'école.

À ce stade, il ne s'agit que d'hypothèses, plus ou moins attrayantes selon les points de vue, mais de toute façon non prouvées. Cherchons donc des preuves.

## Transports bimode

La première preuve que les transports bimode seraient un incitatif à l'étalement urbain vient de la bouche même de leurs utilisateurs :

- Quand il fut annoncé que la construction de la ligne Deux-Montagnes du REM impliquerait une absence de service durant 3 années de travaux, rappelez-vous ce que nous avons pu lire et entendre dans les médias : « ***Moi et ma famille avons choisi de nous installer à Oka précisément parce qu'il y avait le train de banlieue qui me permettait de me rendre aisément au centre-ville pour mon travail. Nous ne sommes pas sitôt installés qu'on nous enlève ce service d'une exceptionnelle qualité*** »;
- Depuis que la ligne REM est opérationnelle, mais qu'elle souffre de fréquentes interruptions de service, on entend des propos similaires : « ***Moi, pour mon travail, j'ai besoin d'un service fiable. L'hiver que nous venons de traverser me fait presque regretter d'avoir déménagé à Saint-Eustache l'été dernier*** ».

La motorisation des ménages vivant dans les couronnes Nord et Sud (1,8 million d'habitants) est deux fois et demie supérieure à celle des ménages vivant dans les quartiers centraux de Montréal (1 million d'habitants) :

- Soit 1,63 autos en moyenne par ménage dans les couronnes. En fait, pratiquement toute personne âgée de 16 ans et plus y est propriétaire d'une auto, auto qu'elle utilise dès qu'elle met le pied hors de son domicile, ce qui est la définition même de la dépendance à l'automobile.

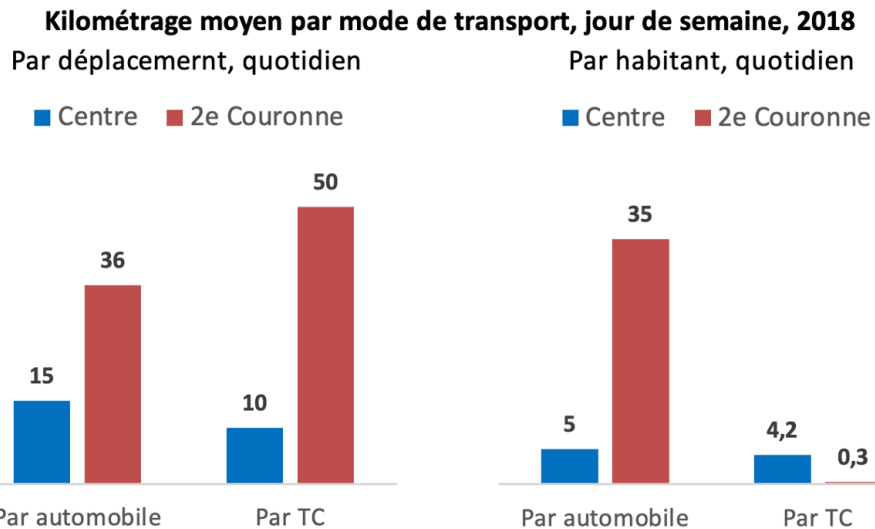
Que quelques fois par semaine une auto d'un ménage type se dirige vers un stationnement incitatif afin qu'un déplacement soit complété par transport collectif est tout à fait marginal, quasi **anecdotique**;

- Ce caractère anecdotique est confirmé par le fait que dans les couronnes, les transports collectifs ne représentent que 2 % des déplacements en jour de semaine, assurément moins de 1 % les jours fériés;
- Il l'est encore par le fait que, toujours dans les couronnes, chaque habitant parcourt quotidiennement 35 km en auto, contre à peine 300 mètres – **100 fois moins !** – en transport collectif, comme le montre le graphe produit en page suivante<sup>1</sup>.

Je qualifie également d'**opportuniste** l'utilisation du transport collectif sous la forme bimodale dans les couronnes. Le même graphe montre en effet que :

---

<sup>1</sup> Tiré de ma chronique ***Profils d'utilisation du transport collectif à Montréal*** du 8 avril 2024



Source : Enquête Origine-Destination 2018. Traitement R Bergeron

- En quartiers centraux, l'automobile est utilisée pour les déplacements significativement plus longs que ceux par transport collectif, soit 15 km vs 10 km;
- En couronnes, c'est l'inverse, à savoir que l'on recourt au transport collectif, sous la forme bimode, pour les déplacements les plus longs;
- L'on y utilise donc très peu les transports collectifs, mais pour parcourir de longues distances en tout confort, en s'épargnant la congestion routière et en réalisant de substantielles économies puisqu'il s'agit de services hautement subventionnés;
- Ce qui est là la définition même de l'opportunisme.

Voilà qui clôt ma preuve concernant le transport bimodal.

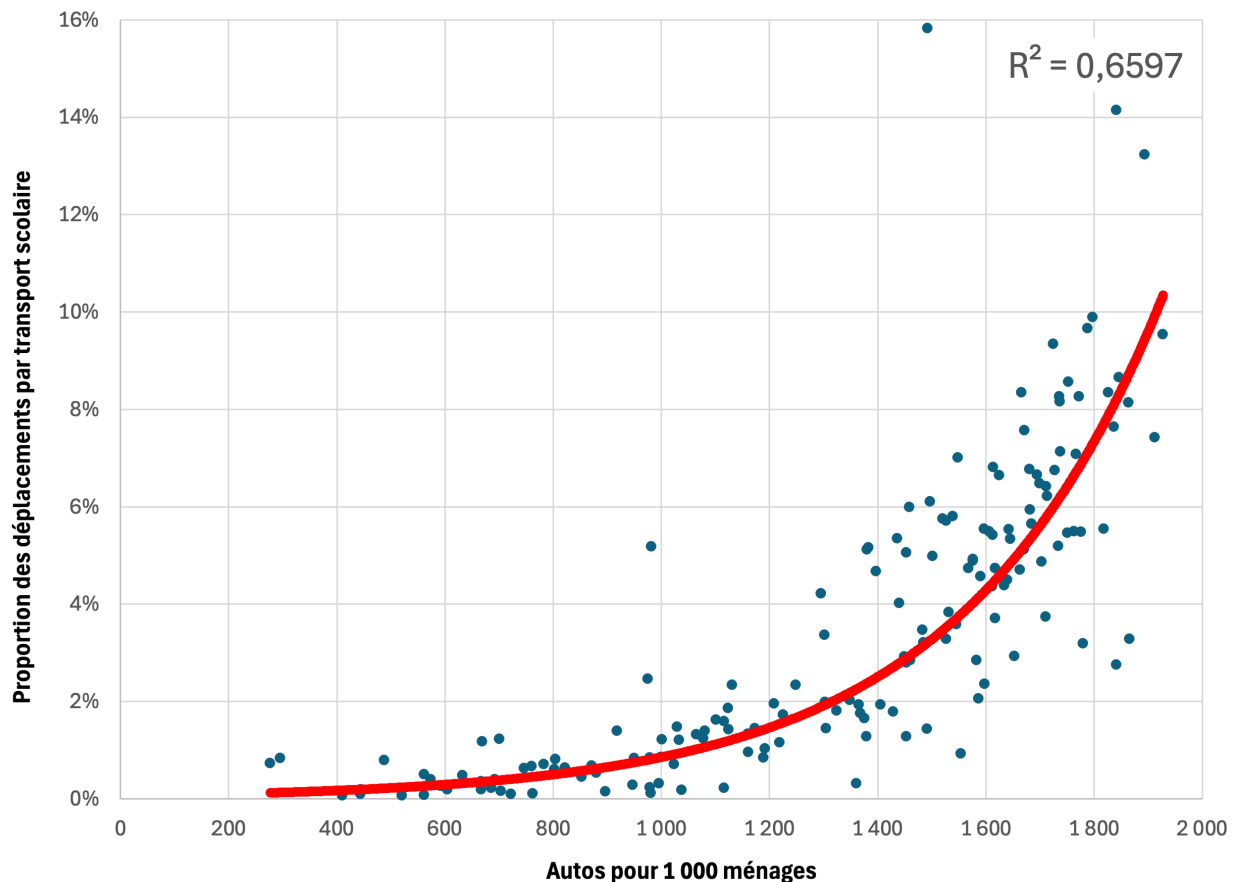
## Transport scolaire

Comment prouver que le transport scolaire a plus à voir avec l'automobile et l'étalement urbain, plutôt qu'avec le transport collectif et la ville ?

Il existe une technique statistique permettant de déterminer la relation entre une variable indépendante, en l'occurrence le **taux de motorisation d'une population**, et son effet sur une variable dépendante, ici le **taux de fréquentation des transports scolaires**. Cette technique est l'analyse de régression, qui permet d'identifier un coefficient de détermination  $R^2$ , variant de 0 à 1. Plus il est proche de 1, plus la variable indépendante explique de façon fiable la variable dépendante.

Le graphe produit en page suivante présente les résultats obtenus. La valeur du coefficient  $R^2$ , à savoir 0,66, signifie que la fréquentation du transport scolaire est déterminée dans une proportion des 2/3 par le taux de motorisation des ménages.

## Relation entre le taux de motorisation des ménages et la part modale du transport scolaire dans les 164 secteurs de pondération de l'Enquête O-D 2023



Source : ARTM, *La mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal, Tableaux des résultats par secteurs de pondération*, 5 mai 2025. Traitement R. Bergeron.

Certes, ce n'est pas 100 %, ou les 3/3. Mais c'est tout de même un résultat très clair.

### Mot de la fin

Au terme de cette chronique, je considère avoir prouvé de façon difficilement réfutable mon hypothèse à l'effet que le transport bimodal et le transport scolaire ne sont pas des transports durables. Il suit que l'ARTM devrait cesser de les considérer comme tels.

Voilà qui milite en faveur du redéveloppement à dominance résidentielle de tous les stationnements incitatifs opérés par des organismes publics. En comptant ceux du REM, d'EXO, de la STM et de quelques municipalités, il y a là place à une **Opération 20 000 logements 2,0**.... que j'appelle de tous mes vœux.