

Débat sur le financement du transport collectif (2)

Chronique du 9 mars 2023

J'ai commencé mardi à présenter quelques éléments qui, à mes yeux, constituent des fondamentaux du transport collectif. Je compléterai aujourd'hui en m'intéressant aux **données d'achalandage** et aux **budgets** des sociétés de transport.

Penchons-nous donc sur ce que coûtent les transports collectifs du Grand Montréal.

Achalandage versus coûts

Le tableau ci-contre montre que, globalement, le **chiffre d'affaires** du transport collectif montréalais est d'environ 2,5 milliards de dollars (G\$).

La colonne la plus représentative du fonctionnement normal du système est bien sûr celle de l'année 2019.

Ce qu'il importe de réaliser, c'est que le coût par déplacement varie énormément d'une société de transport à une autre :

- 3,92 \$ à Montréal
- 6,34 \$ à Longueuil
- 8,49 \$ à Laval
- 13,63 \$ en Couronnes

Dépense par déplacement par transport collectif en région montréalaise

STM	2019	2021	2019-2021
Achalandage	374 900 000	165 500 000	44,1%
Dépenses	1 468 609 000 \$	1 561 631 000 \$	106,3%
Dépense par déplacement	3,92 \$	9,44 \$	240,9%
EXO	2019	2021	2021 / 2019
Achalandage	43 416 400	11 302 610	26,0%
Dépenses	591 766 000 \$	544 566 000 \$	92,0%
Dépense par déplacement	13,63 \$	48,18 \$	353,5%
STL (Laval)	2019	2021	2021 / 2019
Achalandage	19 416 876	10 000 000	51,5%
Dépenses	164 793 356 \$	180 871 578 \$	109,8%
Dépense par déplacement	8,49 \$	18,09 \$	213,1%
RTL (Longueuil)	2019	2021	2021 / 2019
Achalandage	28 800 000	11 900 000	41,3%
Dépenses	182 500 000 \$	194 706 969 \$	106,7%
Dépense par déplacement	6,34 \$	16,36 \$	258,2%
Total des quatre	2019	2021	2021 / 2019
Achalandage	442 341 476	189 872 988	42,9%
Dépenses	2 407 668 356 \$	2 481 775 547 \$	103,1%
Dépense par déplacement	5,44 \$	13,07 \$	240,1%

Sources : Rapports annuels d'activités des sociétés de transport

Note : Au moment de préparer ce tableau, les données 2022 n'étaient pas encore disponibles

Cette progression des coûts est fonction de la densité des secteurs desservis. C'est pourquoi il est **3 ½ fois moins cher** d'offrir du transport collectif à Montréal que dans les couronnes.

On pourra croire que le coût plus élevé en couronnes est compensé par des titres de transport qui y sont eux aussi plus élevés. Loin s'en faut.

Répartition des coûts entre l'usager et la collectivité, par passage

	Assumé par l'usager			Assumé par la collectivité	
	Titre mensuel	Nombre de passages	Payé, par passage	Coût total	Payé par collectivité
Montréal Tous modes, zone A	94 \$	35	2,69 \$	3,92 \$	1,23 \$
Couronnes Tous modes, zones ABC	184 \$	35	5,26 \$	13,63 \$	8,37 \$

Note : Les prix des titres mensuels sont ceux en vigueur présentement (mars 2023). Il est quasi impossible de s'y retrouver dans la grille tarifaire 2019, celle d'avant la réforme tarifaire.

Aucun usager ne paie à lui seul et en entier ses coûts de transport collectif : il y a toujours une part qui est payée par la collectivité¹. Pour la collectivité, il y a toutefois une nette différence entre payer, par passage, 1,23 \$ à la STM ou 8,37 \$ à EXO.

Sous l'angle de la promotion du transport collectif, on mesure à ces chiffres :

- Qu'il est dramatique que chaque année, des dizaines de milliers de Montréalais s'exilent en banlieues rapprochées ou pire, dans les couronnes;
- D'une part, et de façon générale, l'usage du transport collectif de ces ex-Montréalais chute dramatiquement, quand il ne passe pas carrément à zéro;
- D'autre part, en considérant 400 passages annuels, ceux de ces ex-Montréalais qui demeurent fidèles au transport collectif une fois déménagés en banlieue forcent la collectivité à leur verser **jusqu'à 3 500 \$ de subvention annuelle**, à comparer à **500 \$ quand ils habitaient Montréal**.

Ainsi, il n'est pas faux de dire que l'offre de services de transport collectif, hors secteurs denses, doit être considérée comme une **subvention à l'étalement urbain**, subvention de plus en plus élevée à mesure que l'on s'éloigne du cœur de Montréal.

Forme urbaine

Densité urbaine et efficacité des transports collectifs à coûts **raisonnables** sont synonymes.

Cette relation intime ne pourrait être mieux illustrée que par le petit tableau ci-contre.

Intensité d'utilisation des transports collectifs

	Population	Déplacements moyen par habitant	
	2019	2019	2021
STM	2 066 038	181	80
RTL	432 468	67	28
STL	439 583	44	23
EXO	1 446 897	30	8
Total	4 054 337	109	47

Sources : Population : ISQ, chiffriers démographiques annuels
Population EXO : Enquête O-D 2018, majorée 2,5%
Déplacements : Rapports annuels des sociétés de transport

¹ En fait, le résident de Montréal qui n'utilise que le métro paie l'intégralité de ses coûts de transport, en plus de subventionner la STM d'environ 25 \$ par mois.

Le transport collectif en couronnes

En 2000, alors que j’occupais depuis 8 mois le poste de responsable des analyses stratégiques à l’Agence métropolitaine de transport (AMT), on m’a transmis un document en provenance du ministère de la Métropole. Il s’agissait du **chapitre transport** de ce qui allait devenir le **Cadre d’aménagement 2021 pour la région métropolitaine de Montréal**. On me demandait de valider l’analyse qui y était présentée, ainsi bien sûr que les recommandations qui en découlaient.

Au niveau de l’**analyse**, voici en substance ce que soutenait le document :

- Les gens vivant hors territoires des sociétés de transport, STM, RTL et STL à l’époque, les gens vivant en couronnes donc, sont mal desservis par transport collectif;
- C’est cette desserte défaillante qui les oblige à ne pratiquement se déplacer qu’en véhicules privés, quand ils aimeraient tant bénéficier de transports collectifs attrayants et performants;
- En fin d’analyse, c’est donc l’État qui est le premier responsable du faible usage des transports collectifs dans les couronnes.

La **recommandation** qui s’ensuivait était que l’État devrait concentrer prioritairement dans les couronnes ses nouveaux investissements en transport collectif.

C’est peu dire que j’ai démolie cette analyse. J’en ai proposé une fort différente, dans l’esprit de ce que je livre depuis le début de cette chronique. C’est ainsi que j’ai rejoint l’équipe de rédaction du **Cadre d’aménagement**.

Je vous raconte cela parce que mardi dernier, le 15-18 a accordé une entrevue à **Christian Ouellet**, maire de Delson et président de la table des préfets de la couronne sud. Les éléments d’analyse invoqués par M. Ouellet concernant la situation du transport collectif en couronne sud ressemblaient fort à ceux qui viennent d’être décrits :

- Sa recommandation principale était qu’il fallait « **développer des axes structurants de transport collectif performants et confortables Est-Ouest** », de Contrecoeur à Valleyfield si j’ai bien compris.

Déplacements par transport collectif des habitants des couronnes (Pointe du matin)

De	Vers	Nombre	Proportion
Couronne Sud	Montréal	9 126	47%
	Longueuil	8 779	45%
	Couronne Sud	1 445	7%
	Total	19 350	100%
	Automobile	373 853	95%
Couronne Nord	Montréal	4 921	29%
	Laval	6 119	36%
	Couronne Nord	6 128	36%
	Total	17 168	100%
	Automobile	323 376	95%

Source : Enquête Origine-Destination 2018

Que répondre à M. Ouellet ?

Tout d'abord que les habitants de la couronne sud ont un taux de motorisation de 716 véhicules pour 1 000 habitants, et que 60 % des ménages y sont propriétaires d'au moins 2 véhicules :

- Est-il justifié d'en déduire qu'une forte majorité de ces gens ont tourné le dos à la ville et au transport collectif, qu'ils ont **CHOISI un mode de vie centré sur la motorisation individuelle** ?

Ensuite que les chiffres parlent d'eux-mêmes :

- En pointe du matin, moment où l'offre est la plus importante, à peine 5 % des habitants de la couronne sud utilisent le transport collectif;
- En 2018 et toujours en pointe du matin, ils n'étaient même pas 1 500 à utiliser le transport collectif pour un déplacement couronne sud à couronne sud, recourant dans ce cas à l'auto dans une proportion de **99,3 %**.

Conclusion

On aura compris que le transport collectif a ses exigences en termes de forme et de densité urbaines. Il ne sera jamais plus judicieux de garder cette évidence en tête qu'au moment où, bientôt, le gouvernement du Québec devra trancher l'épineuse question du financement actuel et futur du transport collectif en grande région montréalaise.