

L'ARTM se lance dans le covoiturage

Chronique du 11 mai 2023

L'Autorité régionale de transport métropolitain, l'ARTM, a annoncé la semaine dernière qu'elle lancera prochainement un projet pilote de covoiturage d'une durée de 18 mois.

La Presse (7 mai) a titré, preuve à l'appui dans son article, que pour l'usager, la formule proposée par l'ARTM reviendrait moins cher que le transport collectif.

Dans cette chronique, je tenterai de répondre à deux questions :

- Est-ce une bonne idée que vient d'avoir l'ARTM ?
- Quelles en sont les chances de succès ?

D'abord ce que je pense du covoiturage

Je n'ai jamais été très chaud à l'endroit du covoiturage, pour quatre raisons :

- 1) **Il est l'option préférée de l'industrie automobile.** Celle-ci sait fort pertinemment que pour que le système du tout à l'automobile fonctionne, il faut qu'à aucun moment plus de 10 % des véhicules soient sur la route simultanément. Or, en heures de pointe, nettement plus de 10 % de la population souhaite se déplacer. La solution à peu près consensuelle est de **recourir au transport collectif**. *Que nenni* rétorque l'industrie : la solution est d'augmenter le taux d'occupation des véhicules grâce au covoiturage. En d'autres mots, le covoiturage permettrait théoriquement de solutionner un facteur limitant du *tout à l'automobile* en demeurant à l'intérieur du *tout à l'automobile*;
- 2) **Il est difficile de faire perdurer un système de covoiturage**, comme le savent les entreprises qui en gèrent un à l'interne ou les **Centres de gestion des déplacements** (CGD), dont l'une des missions est précisément de promouvoir le covoiturage. Au départ, il faut constituer des paires, des trios ou des quatuors de personnes se déplaçant aux mêmes heures du point A au point B, et vice-versa. Or, il y a toujours quelqu'un dont les horaires de travail sont modifiés, ou qui change d'emploi, ou autre raison, si bien que les groupes de covoitureurs doivent constamment être recomposés;
- 3) **La formule arrive rapidement à sa limite**, et ce, quels que soient les avantages consentis aux covoitureurs (avantage financier, stationnement privilégié, utilisation de voies réservées, et autres). Même au sein d'une grande entreprise en faisant une promotion intrusive¹, rarement plus de 10 % des employés n'adoptent le covoiturage;

¹ Consulter les dossiers des employés pour connaître leur lieu de résidence et leur horaire de travail, puis, quand un « match » apparaît possible, contacter un employé pour tenter de le convaincre de covoiturer.

- 4) Quatrième et dernier point, une entreprise ou un CGD se feront fort de crier sur les toits que grâce au covoiturage, **ils retirent tant d'autos de la route**. Soit ! Mais alors, d'enquête O-D à enquête O-D, on devrait voir deux choses : le nombre d'automobiles sur la route diminuer et le taux moyen d'occupation des véhicules augmenter. Sauf que dans les deux cas, c'est à l'exact contraire que l'on assiste.

**Évolution 1998-2018 du nombre de déplacements par automobile
en grande région montréalaise**

	1998	2018	Progression 98-18	
Pointe du matin (PAM)				
Auto, total	1 107 252	1 482 820	375 568	34%
Auto, conducteurs	880 957	1 232 505	351 548	40%
Taux d'occupation	1,26	1,20		
Journée entière (24 H)				
Auto, total	5 303 905	6 350 657	1 046 752	20%
Auto, conducteurs	4 134 103	5 207 870	1 073 767	26%
Taux d'occupation	1,28	1,22		

Sources : AMT et ARTM, *Enquêtes Origines-Destinations 1998 et 2018*, matrices par secteurs municipaux.

L'intérêt du covoiturage pour l'ARTM

Il a été établi dans ma chronique du 7 mars dernier que chez EXO, le coût moyen d'un déplacement s'élevait à **13,63 \$ en 2019**, coût qui **en 2021 avait explosé à 48,18 \$**, du fait de l'effondrement de l'achalandage imputable à la crise COVID. Les chiffres 2022 et *a fortiori* 2023 ne sont toujours pas connus. Même si l'achalandage a pris du mieux, je ne vois pas comment le coût moyen par déplacement serait présentement inférieur à **25 \$**, chiffre que je retiendrai pour la démonstration qui va suivre.

La Presse a fait la preuve qu'un usager actuel des services de transport collectif d'EXO aurait financièrement avantage à opter pour le covoiturage (partie orangée du tableau en page suivante). Ou plutôt, c'est l'ARTM qui par la tarification qu'elle propose fait cette preuve, La Presse n'en étant que la messagère.

Bien que ma démonstration soit très approximative, il est évident que l'ARTM fait également la preuve que le covoiturage serait avantageux pour elle (partie bleutée), dans la mesure où elle réduirait très significativement les sommes à verser à EXO.

Dès lors, les questions qui se posent sont la suivante :

- Est-ce bien sage de la part de l'ARTM de faire cette double preuve ?
- C'est-à-dire de démontrer qu'autant les usagers que la société entière, laquelle couvre les déficits d'opération d'EXO, auraient avantage au développement du covoiturage plutôt que des transports collectifs;
- En d'autres mots, l'ARTM, en tant que société promotrice et régulatrice du transport collectif, n'est-elle pas en train de se tirer une balle dans le pied ?

Avantages financiers du covoiturage autant pour l'usager EXO du transport collectif que pour EXO elle-même

	Longueuil	Sainte-Jule	Saint-Hyacinthe
Distance (km)	9,1	28,4	60,7
Coût par passager pour covoiturage, 0,12 \$/km	1,09 \$	3,41 \$	7,28 \$
Tarif transport en commun	4,50 \$	6,50 \$	9,25 \$
Revenus par conducteur, un passager, 0,34\$/km	3,09 \$	9,66 \$	20,64 \$
Revenus par conducteur, 3 passager, 0,54\$/km	4,91 \$	15,34 \$	32,78 \$
Avantage financier covoiturage usager	76%	48%	21%
Revenus EXO, un passager	1,09 \$	3,41 \$	7,28 \$
Revenus EXO, 3 passagers	3,27 \$	10,23 \$	21,84 \$
Coût EXO, transport collectif, un passager	25,00 \$	25,00 \$	25,00 \$
Économie EXO, covoiturage, un passager	23,91 \$	21,59 \$	17,72 \$
Coût EXO, transport collectif, 3 passagers	75,00 \$	75,00 \$	75,00 \$
Économie EXO, covoiturage, 3 passagers	71,73 \$	64,77 \$	53,16 \$
Avantage financier covoiturage EXO	96%	86%	71%

Avantage usager, données La Presse, édition du 4 mai

Avantage EXO, mes calculs. On aura compris leur caractère approximatif, puisque la moyenne de 25 \$ pouvant correspondre à Sainte-Julie dans la réalité entraîne un chiffre significativement moindre pour Longueuil et significativement supérieur pour Saint-Hyacinthe

Mot de la fin

Créer puis maintenir vivant un système de covoiturage urbain est loin d'être une sinécure. À cet égard, l'ARTM et EXO vont se heurter aux difficultés mentionnées au début de cette chronique. C'est pourquoi, quels que soient les efforts qui seront déployés, je suis prêt à parier que le volume de covoitureurs demeurera faible.

Si l'intention se limite à offrir un service d'appoint permettant de recruter quelques centaines de nouveaux usagers et de retirer un nombre équivalent d'autos de la route en heures de pointe, il n'y a pas lieu de s'en émouvoir : ce sera toujours cela de pris.

Le danger, c'est que le covoiturage ARTM soit un succès, à savoir que les usagers actuels des services de transport collectif offerts par EXO dédaignent massivement ceux-ci, au profit de cette nouvelle offre de covoiturage :

- L'industrie automobile n'aurait plus qu'à sabrer le champagne ;
- Car la preuve serait faite que les problèmes du *tout à l'automobile* se résolvent mieux en demeurant à l'intérieur du système automobile qu'en investissant dans les transports collectifs.

Aussi peu probable soit-elle, cette éventualité m'effraie.