

## Plan stratégique de l'ARTM

Chronique du 8 décembre 2020

L'Autorité régionale de transport métropolitain, l'ARTM, a rendu public son **Projet de plan stratégique de développement du transport métropolitain** (Plan) fin octobre dernier. L'ARTM poursuit depuis lors une consultation publique sur ce Plan.

Depuis le 1<sup>e</sup> juin 2017, suite à la dissolution de l'AMT, l'ARTM assume la planification du transport collectif métropolitain. **Le Plan présentement en consultation** est le tout premier présenté par l'ARTM : il est donc le produit de plus de 3 années de travaux.

Je prendrai les prochaines minutes pour vous dire ce que j'en pense.

### Contenu du Plan

**L'objectif du Plan** est de faire progresser la part des transports collectifs, en pointe du matin, des **25 % qu'elle était apparemment en 2018 à 35 % entre 2031 et 2035** :

- 2031 était initialement l'année cible. La fourchette 2031-2035 est rendue nécessaire étant donnée l'incertitude liée à l'actuelle pandémie.
- Le tableau ci-après montre qu'il faut beaucoup interpréter les chiffres pour affirmer que le TC comptait en 2018 pour 25 % des déplacements en pointe du matin <sup>1</sup>:

#### Part modale du transport collectif (TC) en Pointe du matin suivant que les déplacements « bimodaux » sont ou non pris en compte

(80 000 bimodaux à territoire complet 2018, 78 000 à territoire comparable 1998)

	Territoire			
	Complet 2018		Comparable 1998	
	Sans Bimodaux	Avec Bimodaux	Avec Bimodaux	
	Comptés pour les deux	Comptés pour seul TC	Comptés pour seul TC	
Auto	1 550 000	1 630 000	1 550 000	1 421 000
TC	417 000	497 000	497 000	494 000
<b>Total</b>	<b>1 967 000</b>	<b>2 127 000</b>	<b>2 047 000</b>	<b>1 915 000</b>
Part TC	21,2%	23,4%	24,3%	25,8%

Source : ARTM, Enquête Origine-Destination 2018, Faits saillants\_Modes motorisés, janvier 2020

- Ce qui permet de réaliser combien l'objectif de 35 % est ambitieux :

#### Croissance requise du TC pour que l'objectif de 35 % soit atteint en 2031

Nombre	362 450	338 450	310 450	267 250
Croissance	86,9%	68,1%	62,5%	54,1%

Accroissement prévu de 260 000 déplacements en PAM de 2018 à 2031. Source : Plan, p. 28.

<sup>1</sup> Au Tableau 11 du Plan, p. 74, l'ARTM y parvient en abaissant à 1 215 000 le nombre de déplacements par automobile : sans plus d'explications, ce chiffre est irrecevable.

Comme tout exercice de ce type, le **Plan a son propre jargon** :

- Il s'appuie sur **une vision** ;
- Déployée en **3 orientations stratégiques** ;
- S'appuyant sur **6 stratégies** ;
- Desquelles découlent **17 actions**.

Rassurez-vous : je vais aller à ce qui m'apparaît essentiel.

## 1) Le lien avec l'aménagement du territoire

L'essentiel de l'essentiel, le B-A-BA de l'efficacité des transports collectifs partout en Europe et en Asie avancée, est couvert par la Stratégie No 2 du Plan, qui se lit comme suit :

**« Arrimer le transport collectif à l'aménagement du territoire »**

Ce qui est conforme à l'orientation principale contenue au **Cadre d'aménagement métropolitain 2001-2021**, adopté par le Conseil des ministres en juin 2001, à savoir :

**« Considérer les infrastructures lourdes de transport collectif comme l'armature principale du développement urbain futur de l'agglomération métropolitaine »**

Voilà précisément ce qui fut trop peu fait :

- Cette orientation fut **purement et simplement ignorée** les 10 premières années d'existence de la CMM (1<sup>e</sup> janvier 2002 au 1<sup>e</sup> janvier 2012) ;
- Elle fut modérément prise en compte depuis l'entrée en vigueur du PMAD le 1<sup>e</sup> janvier 2012 ;
- PMAD qui à ce jour a atteint sa cible de 40 % de logements construits en aires TOD ;
- Toutefois, les ¾ de ce succès sont imputables au renouveau de la fonction résidentielle dans les quartiers centraux de Montréal et tout particulièrement au centre-ville... **suivant une logique totalement indépendante du PMAD** :
  - Autant du côté des promoteurs actifs au centre-ville que de ses nouveaux résidents, **qui se soucie de la CMM et qui a entendu parler du PMAD ?**

Toujours est-il que le Plan demande à la CMM de porter de **40 à 60 % la part des nouveaux logements construits en aires TOD**. Demande qui se heurte à deux réalités :

- Le débordement de **l'étalement urbain** hors du territoire de la CMM, débordement en partie encouragé par le Gouvernement du Québec, comme on vient de le voir avec l'important dézonage agricole autorisé en MRC de Montcalm ;
- L'incertitude quand au maintien post-COVID de la **forte attractivité résidentielle** du centre-ville et même des quartiers centraux de Montréal.

## 2) Du transport collectif même pour ceux qui n'en veulent pas ?

Je me méfie énormément de l'Action 3.1 du Plan, formulée comme suit :

*« Assurer une couverture harmonisée des services de transport collectif à l'ensemble des citoyens »*

Rappelez-vous ce que je disais récemment relativement aux Couronnes Nord et Sud :

- 77 % des déplacements en TC y ont pour destination l'île de Montréal ;
- 57 % de ces déplacements sont des bimodaux Auto-TC, mettant à profit :
  - L'abondance de stationnements incitatifs gratuits ;
  - La disponibilité de modes TC certes ultra performants (Trains, bientôt REM, bus directs), mais également très dispendieux à opérer ;
- Pour les déplacements internes aux Couronnes Nord et Sud, la part modale du transport collectif est de 1,2 %, celle de l'automobile de 98,8 % ;
- Ce qui ne surprend pas, la motorisation atteignant 1,8 autos par ménage.

Bref, **les gens des Couronnes n'ont que faire du TC**, sauf pour venir à Montréal et encore, à condition qu'ils soient traités comme des rois.

Habiles, les Élus des Couronnes soutiennent que si leurs populations n'utilisent pas les TC, ce n'est pas par mauvaise volonté mais bien parce que **l'État ne leur en offre pas**. Tombant dans le piège, **l'État, soucieux d'équité**, pourra canaliser sa capacité d'investissement vers les Couronnes. Ainsi, dans les années 1990 et 2000 :

- 1,5 G\$ ont été investis dans le développement des trains de banlieue ;
- 806 M\$ dans le prolongement du métro à Laval ;
- Alors que la dernière station de métro inaugurée à Montréal date de 33 ans.

Au discours relatif à l'« **ensemble des citoyens** », j'oppose celui des « **citoyens véritablement désireux** » d'utiliser les transports collectifs dans leur vie quotidienne.

## 3) Totale absence de contraintes

Le Plan propose d'investir entre **39,5 et 47,9 GS d'argent public de 2021 à 2030** afin d'accroître de 60 % l'offre de transport collectif en région métropolitaine :

- C'est la stratégie du « **Tout sur l'offre** » ;
- Fondée sur l'hypothèse qu'à force de toujours en ajouter, les gens même les plus récalcitrants finiront par mettre leur auto de côté au profit des TC.

S'il est un mot que le Plan évite comme la peste, c'est bien « **contraintes** ». Les auditeurs fidèles à cette chronique se souviendront que :

- À Londres, c'est l'imposition d'une **contrainte financière** qui a forcé nombre d'automobilistes à passer au TC ;

- À Paris, on a plutôt recouru à une **variété de contraintes physiques** – réduction du nombre d’espaces de stationnements sur rue, pistes cyclables, corridors bus et autres aménagements urbains réduisant l’infrastructure dédiée à l’auto et, de ce fait, augmentant délibérément la congestion, plutôt que de chercher à la réduire.
- Incidemment, c’est une stratégie semblable, à la différence qu’**ici elle est non dite**, qui explique en partie l’extraordinaire succès du transport collectif à destination du centre-ville, époque pré-COVID s’entend.

Je ne dis bien sûr pas non aux investissements publics massifs dans les transports collectifs. Mais je serais mieux assuré de l’atteinte des ambitieux objectifs de transfert modal fixés par le Plan si celui-ci osait parler de **péages**, de **taxe de stationnement** ou de **bonus-malus**.

## Conclusion

Je ne dis pas que le Plan stratégique de l’ARTM est un mauvais plan, mais que c’est le mieux qui puisse être fait dans le contexte actuel où :

- La cohérence avec l’aménagement du territoire, loin d’être assurée, apparaît à maints égards contradictoire ;
- Le recours obligé à une **conception dévoyée de l’équité** forcera la perpétuation d’un dispendieux saupoudrage au bénéfice de « **l’ensemble des citoyens** », au mépris des conditions élémentaires de succès du transport collectif ;
- Alors que de toute façon, quoi que dise l’ARTM, ce n’est pas elle mais le Gouvernement du Québec, de plus en plus intimement associé à CDPQ-Infra, qui décidera où et sous quelles formes le réseau de transport collectif de la grande région montréalaise sera développé au cours des prochaines années.