

## Le point sur les transports collectifs

Chronique du 28 septembre 2021

Le journaliste spécialiste des transports Bruno Bisson, de La Presse, a publié la semaine dernière des données sur l'état actuel des transports collectifs en région montréalaise.

Remercions-le d'avoir fait la tournée des sociétés de transport et voyons ce qu'il en est.

### L'état actuel

Certains ont pu croire à l'été 2020, au sortir de la « **première vague** », que la situation des transports collectifs reviendrait rapidement à ce qu'elle était avant la pandémie :

- Grosse erreur... non seulement parce qu'à ce moment aucun vaccin n'était encore disponible mais, encore et surtout, parce qu'il nous restait à apprendre un nouveau mot : **VARIANTS**;
- Plus d'une année plus tard, au sortir de la « **quatrième vague** » et sans que l'on sache s'il n'y en aura pas une cinquième puis une sixième, la situation des transports collectifs demeure précaire.

Impact de la pandémie COVID-19 sur l'achalandage du transport collectif en région montréalaise (taux en septembre 2021, par rapport à la fin 2019)				
	Montréal	Longueuil	Laval	EXO
Niveau de service	100%	86%	97%	90%
Achalandage	<b>45%</b>	<b>47%</b>	<b>55%</b>	<b>ND</b>
Autobus	55%	47%	55%	46%
Métro	45%	X	X	X
Transport adapté	45%	X	X	100%
Trains de banlieue	X	X	X	<b>15%</b>

Source : Sociétés de transport, citées par Bruno Bisson, La Presse + du 20 septembre 2021

De façon générale, les quatre sociétés de transport de la région métropolitaine (STM, RTL, STL et EXO) roulent à près de **100 % de leur capacité (offre)**... mais n'accueillent que **50 % de leur clientèle (demande)** d'avant la COVID :

- Les trains de banlieues d'EXO méritent une mention spéciale, avec leur achalandage réduit de 85 %. Je me pencherai sur ce cas particulier dans une prochaine chronique.

J'ai déjà parlé à cette antenne des données publiées quotidiennement par la société **GOOGLE** relativement à la fréquentation des lieux de destination. L'un de ces lieux est les « **arrêts de transport collectif** », ce qui correspond aux terminus d'autobus, stations de métro et gares de trains. En voici la plus récente mise à jour.

**Impact de la pandémie COVID-19 sur l'évolution de la mobilité dans quatre grandes villes du Québec**

Situation au 20 septembre 2021, par rapport à la médiane des quotidiennes des 5 semaines comprises entre le 3 janvier et le 6 février 2020

	Montréal	Laval	Québec	Gatineau
Commerces et loisirs	-10%	6%	15%	4%
Alimentation et pharmacies	6%	9%	11%	11%
<b>Arrêts de transport collectif</b>	<b>-38%</b>	<b>-28%</b>	<b>-42%</b>	<b>-43%</b>
Lieux de travail	-40%	-33%	-36%	-46%
Lieu de résidence	9%	7%	8%	9%

Source : Google, **Rapport sur la mobilité de la communauté**, 25 septembre 2021

En ce qui a trait aux transports collectifs à Montréal (il s'agit ici de l'île de Montréal), ces données sont cohérentes avec ce que nous venons de voir :

- Le fait que les simples arrêts de bus ne soient pas pris en compte par GOOGLE explique la différence entre les données de la STM, - 55%, et les - 38 % du tableau.

Google permet aussi de comprendre ce qui explique cette fréquentation décevante des transports collectifs dans toutes les villes où ils existent de façon significative :

- La fonction principale des transports collectifs étant de conduire les gens au travail et de les en ramener, ce qui explique les pointes du matin (PAM) et de l'après-midi (PPM), il y a partout une forte corrélation entre la diminution de l'usage du transport collectif et la diminution des déplacements vers les lieux de travail.

Soit, les transports collectifs souffrent énormément de la COVID-19. Mais qu'en est-il du côté de l'automobile ? Ici, c'est la société **APPLE** qui produit quotidiennement des éléments de réponse.

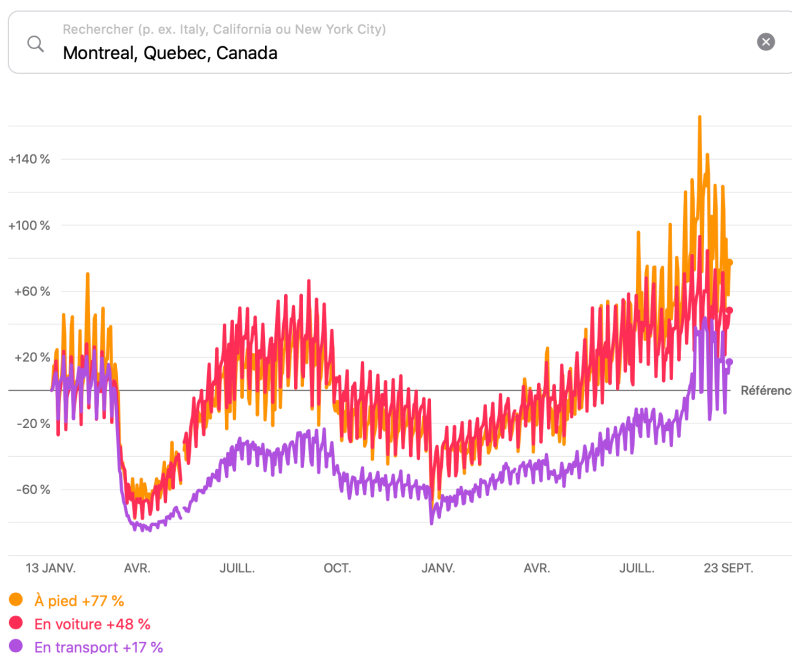
Il faut faire attention de ne pas mal interpréter ces données :

- Il ne **s'agit pas de déplacements**, mais de demandes d'itinéraires.

Si donc la diminution de 85 % des transports collectifs apparaissant au graphe en avril 2020 semble correspondre d'assez près à ce qu'était à ce moment leur utilisation réelle, ce n'est assurément pas le cas pour les + 17 % du 13 janvier dernier.

### Tendances de mobilité

Évolution des demandes d'itinéraires depuis le 13 janvier 2020



La même prudence doit s'appliquer aux autres types de déplacements. Il n'empêche que se fondant sur cette figure, il est permis de formuler l'hypothèse que les transports actifs et par automobile auraient peu souffert – **voire profité** – de la pandémie.

Les transports collectifs ont **trois capitales** en Amérique du Nord, **New-York, Toronto et Montréal**. Les données APPLE suggèrent que :

- À New-York, la pandémie n'aurait pas modifié la distribution antérieure entre les trois modes de déplacement;
- Alors qu'à Toronto et Montréal, elle aurait permis à l'automobile de gruger des parts du marché de la mobilité appartenant antérieurement aux transports collectifs.

<b>Tendances de mobilité, par modes de transport, suivant l'indicateur des demandes d'itinéraires adressées à Apple</b>			
Situation au 23 septembre 2021, par rapport à un indice 100 correspondant au 13 janvier 2020			
	<b>Transport collectif</b>	<b>Automobile</b>	<b>Marche</b>
Montréal	117	149	177
Toronto	102	144	153
New-York	112	121	112

Source : Apple, Mobility Trends Reports, Site covid19.apple.com

À défaut de chiffres plus précis, deux indicateurs paraissent valider cette hypothèse en ce qui nous concerne, à Montréal :

- Les chroniques circulation de notre collègue au 15-18, **Yves Desautels**, qui ne sont guère moins dramatiques ces derniers temps qu'elles n'étaient avant la pandémie;
- Le fait que l'on n'entend plus personne se plaindre d'être obligé de laisser passer plusieurs rames, faute de place, avant de pouvoir prendre le métro.

## **Plutôt pessimiste pour l'avenir des TC**

N'y aurait-il eu qu'une « **première vague** » de COVID-19 que les gens seraient retournés au travail en **septembre 2020**. Puisqu'ils n'auraient expérimenté le télétravail que quelques mois, les anciennes habitudes auraient vite repris le dessus.

Le problème, pour les transports collectifs s'entend, c'est que l'expérience du télétravail dure depuis maintenant 18 mois. Ce qui empire le problème, c'est que le télétravail est à maint égards apprécié autant par les employeurs que par les employés. Au point que tous s'entendent pour dire qu'il est entré dans les mœurs, à raison bien sûr d'une part raisonnable de 1 à 3 jours par semaine :

- Ma crainte est que les transports collectifs ne s'en relèvent jamais, à tout le moins pas complètement.

Remarquez que c'est peut-être pas plus bête :

- Pourquoi il y a peu nous précipitions-nous tous en même temps pour aller au travail et en revenir, causant bouchons de circulation et transports collectifs bondés ?