

## **Comité sur le transport en commun**

Le 21 septembre 2009

Synthèse d'analyse du Comité portant sur l'étude de faisabilité sur le transport en commun dans la région de la Ville de Saint-Rémi, déposée par Xavier Allaire, Florence Junca de l'UQAM et Catherine Morency de l'École Polytechnique de Montréal, 2009.

### **Mise en contexte :**

En 2006, la Ville de Saint-Rémi a mis sur pied, pour ses citoyens, un service de transport en commun à titre de projet-pilote. Ce service offrait du lundi au vendredi trois (3) départs le matin en direction de l'autoparc Georges-Gagné à Delson et la Gare de Saint-Constant ainsi que deux (2) retours en fin de journée. Après 20 mois d'opération, la Ville a jugé la demande non suffisante pour justifier le maintien de ce service. En fait, la moyenne de passage quotidien s'est maintenue tout au long de la période d'essai variant de 1.1 en période estivale à 3.5 en période hivernale.

Le 9 février 2009, alors que la Ville s'apprêtait à donner un mandat à la Société Gestrans pour la réalisation d'une étude des besoins et de faisabilité pour l'implantation d'un système de transport en commun vers la région Métropolitaine, elle a reçu une proposition d'étude de faisabilité financée par le Fonds Écomunicipalité IGA qu'elle a accueillie favorablement en espérant pouvoir cibler les besoins réels de ses citoyens en transport en commun pour son territoire.

## Analyse :

À la page 1 de l'étude, le mandat et les objectifs consistent en l'identification du potentiel de développement d'un service de transport collectif dont les bénéficiaires directs seraient les citoyens de Saint-Rémi, de valider la demande pour un service de transport collectif et d'identifier des scénarios possibles.

À la page 2 de l'étude, on mentionne que l'objet de l'étude est de connaître les besoins et les attentes des citoyens et que le but du projet est d'évaluer si les résidents de la Ville de Saint-Rémi sont prêts à adopter de nouvelles habitudes de transport, notamment délaisser leur véhicule au profit du transport collectif. Toutefois, aucun sondage sur les habitudes de transports et l'intérêt des citoyens n'a été effectué auprès de la population de Saint-Rémi. Le comité est d'avis que la méthode utilisée dans cette étude ne permet pas d'atteindre les objectifs fixés.

À la page 10 de l'étude, on précise que la population est non seulement vieillissante, mais que les groupes d'âges les plus susceptibles de connaître des difficultés liées à la mobilité et à la perte d'autonomie dans les déplacements sont en forte croissance. Par contre, on ne précise pas que ce besoin est comblé par les services spécialisés déjà offerts par le Service d'action bénévole et le Transport adapté.

Aux pages 22 et 23 de l'étude, on fait référence à l'étude réalisée dans le cadre du projet de transport collectif intra-MRC pour justifier la demande en transport collectif. Or, les résultats démontrent que la demande se situe en grande majorité au niveau du magasinage. Mais, on émet l'hypothèse que si cette étude avait seulement visé Saint-Rémi, les résultats auraient été différents et que la demande pour des motifs de travail et études aurait été plus importante. Il ne s'agit encore là que de suppositions non validées auprès de la population Saint-Rémoise.

À la page 26 de l'étude, en référence avec le projet-pilote, on mentionne qu'il aurait été préférable de connaître les besoins de la population avant de lui déployer un tel service de transport en commun et qu'une autre formule aurait peut-être été plus appropriée.

Le Comité s'attendait à ce qu'une recherche plus exhaustive de scénarios soit réalisée. Par exemple, dans certaines régions, telle que Sorel-tracy, un service de taxi bus a été mis en place pour répondre au besoin des municipalités pour lesquelles il était difficile de mettre en place un service d'autobus. Or, l'étude ne fait référence qu'à la mise en place d'un service semblable à celui qui a déjà fait l'objet d'un projet-pilote et qui ne s'est pas avéré adéquat, sans apporter de nouvelles options de transport.

La deuxième section de l'étude portant sur la caractérisation de la demande se limite à la compilation de statistiques concernant la population en fonction de l'âge, les déplacements, les lieux de travail, les modes de transports. Ces données sont imprécises. Elles ne prennent pas en considération les réalités du territoire visé. Entre autres, les directions multiples pour les déplacements extérieurs que ce soit pour le travail, les études ou les loisirs. Il est faux de prétendre que la majorité des citoyens se déplace vers la Rive Sud ou Montréal. Bon nombre de citoyens travaillant à l'extérieur du territoire se déplacent vers Saint-Jean-sur-Richelieu, Valleyfield, Châteauguay et autres. Il y a également une portion des travailleurs qui travaille

sur la route. Il est donc impossible d'obtenir des résultats valables sans sonder directement la population.

À la page 34 de l'étude, on précise que le taux de covoiturage à Saint-Rémi est faible comparé aux territoires des MRC des Jardins-de-Napierville et de Roussillon. Une étude impartiale aurait pu émettre une hypothèse à l'effet que la population a facilement accès au transport en commun en se dirigeant par ses propres moyens à Delson ou Saint-Constant et conserve ainsi une plus grande autonomie au niveau de ses déplacements.

À la page 35 de l'étude, on dit que l'usage du train de banlieue figure largement en tête des moyens de transport en commun choisis par les usagers. Pourtant, lorsque nous consultons les rapports d'utilisation durant le projet-pilote, nous constatons que la majorité des usagers se dirigeait vers l'autoparc. En fait, trois (3) usagers sur quatre (4) utilisaient l'autobus.

Les scénarios proposés ne tiennent pas compte des conditions routières souvent mauvaises en hiver qui causent régulièrement du retard dans les déplacements. Les délais prévus sont trop courts pour être réalistes. Par exemple, on prévoit un arrivé au train à 6h05, alors que le départ du train est à 6h08. Si l'autobus arrive 5 minutes en retard, l'usagé devra attendre le départ de 7h08.

## **Conclusion :**

Le Comité considère qu'il est regrettable que le consultant n'ait pas considéré ses interrogations qui lui ont été soumises à l'occasion de plusieurs rencontres.

Le Comité est d'avis qu'un relevé de plaques automobiles dans les stationnements incitatifs et un sondage téléphonique auprès de la population, tels qu'il a été proposé par la Société Gestrans dans son offre de service en date du 19 décembre 2008, permettraient de bien valider la demande en transport en commun. Ces demandes ont pourtant été présentées au consultant lors de la première rencontre avec le Comité.

Il considère que cette étude n'apporte que des hypothèses et ne vaut pas mieux que le projet-pilote qui a été instauré et pour lequel la Ville est maintenant critiquée à travers cette étude.

Finalement, le Comité note certaines erreurs au document qui le laisse perplexe quant à la crédibilité de cette étude:

- ⇒ Page 8 : les données des graphiques 1 et 2 sont inversées.
- ⇒ Page 13 : il est écrit que les revenus sont à la baisse, alors que les chiffres démontrent le contraire.
- ⇒ Page 22 : on dit que le projet-pilote a été mis sur pied entre les mois de mai 2006 et mars 2008, soit durant 22 mois, alors qu'il a démarré en juillet 2006 et pour une durée de 20 mois consécutifs.
- ⇒ Page 24 : on dit que l'autobus avait une capacité d'environ 25 personnes alors que la capacité était plutôt de 15 personnes.