



COMMENT FAIRE AUGMENTER L'ACHALANDAGE DANS LE TRANSPORT COLLECTIF AU CANADA



Le succès ou l'échec d'un réseau de transport collectif est souvent jugé par un seul paramètre : l'achalandage. Il s'agit d'un défi pour les réseaux de transport, car ils ont pour mandat d'offrir beaucoup plus au public que des déplacements du point A au point B. L'accessibilité, la sécurité, le service à la clientèle et l'abordabilité d'un réseau – sans parler de l'utilité et de la fréquence du réseau de transport – sont tous des éléments qui jouent un rôle prépondérant dans l'achalandage aux yeux des médias et des gouvernements, qui associent de plus en plus leur financement aux rapports sur l'achalandage.

Mais quel est ce chiffre selon lequel tous les réseaux de transport collectif sont jugés? Comment est-il calculé? Que nous disent les tendances de l'achalandage? Et, point peut-être plus important encore, comment pouvons-nous faire augmenter l'achalandage au Canada?

En gardant ces objectifs à l'esprit, l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) a entrepris une étude sur l'achalandage au Canada. Une des pièces de ce casse-tête est le projet de recherche sur les tendances de l'achalandage au Canada, lancé par l'ACTU et mené par l'Institut de recherche en transport de l'Université de Toronto, qui vise à mener une enquête empirique sur les facteurs

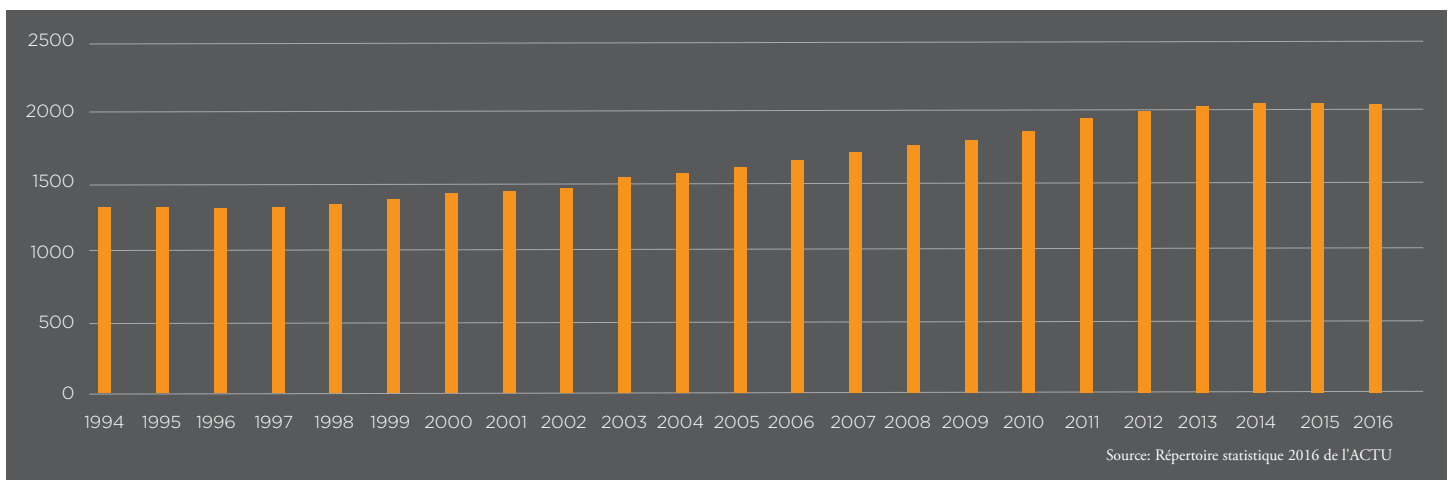
qui influent sur l'achalandage dans les réseaux de transport collectif.

Le rapport a compilé de nombreuses constatations intéressantes pour les réseaux de transport collectif au Canada, qui tentent d'accroître leur achalandage. Étant donné les préoccupations publiques de plus en plus intenses à l'égard des répercussions négatives de l'utilisation de l'automobile et de la congestion routière sur la mobilité personnelle, la sécurité, la qualité de l'air et le changement climatique, ces leçons pourraient devenir des outils clés pour les villes qui tentent de croître et de prospérer de façon durable.

TENDANCES DE L'ACHALANDAGE

Comme le montre la **figure 1**, à partir du milieu des années 1990, l'achalandage annuel dans le transport collectif au Canada a connu une hausse constante qui a plafonné après 2014. Ce plafonnement de l'achalandage, qui peut être observé partout en Amérique du Nord, a été une tendance difficile à étudier. Certains réseaux de transport ont vu leur achalandage augmenter, tandis que d'autres l'ont vu diminuer, sans qu'il n'y ait de tendance unique évidente pour déterminer les changements dans l'achalandage.

FIGURE 1: CROISSANCE DE L'ACHALANDAGE À L'ÉCHELLE DU CANADA (MILLIONS)



LA RECETTE DE LA CROISSANCE DE L'ACHALANDAGE AU CANADA

Bien que de nombreux facteurs influent de diverses façons subtiles sur l'achalandage dans le transport collectif, les recherches de l'ACTU sur les tendances de l'achalandage dans le transport collectif ont mis en évidence un facteur crucial pour la croissance de l'achalandage à l'échelle du Canada, soit l'importance du budget d'exploitation d'une agence. Les budgets d'exploitation influent considérablement sur la capacité d'une agence de transport collectif d'offrir plus de services (heures d'utilisation de véhicules à revenus); la quantité de services qu'un réseau offre est le plus important indicateur unique de l'achalandage.

Selon les recherches de l'ACTU, pour chaque augmentation de 10 % du nombre d'heures prévues d'utilisation de véhicules à revenus par un réseau (heures pendant lesquelles un véhicule transporte des passagers et perçoit des tarifs), on peut s'attendre à une augmentation de 10 % de l'achalandage (si tous les autres facteurs demeurent constants).¹ Cette constatation s'appuie sur des études semblables réalisées dans toutes les régions le monde.

Les heures d'utilisation des véhicules à revenus peuvent être augmentées de trois façons : en augmentant la fréquence du service en place, en offrant le service dans les zones mal desservies et en prolongeant les heures d'ouverture des services en place. Ces facteurs rendent l'utilisation du transport collectif plus pratique et plus fiable pour le client, ce qui entraîne une hausse de l'achalandage.

Toutefois, l'augmentation des heures de service est une proposition très coûteuse pour les réseaux de transport. L'augmentation du nombre d'heures d'utilisation des véhicules à revenus fait augmenter les coûts de main-d'œuvre et de carburant. Cette augmentation se traduit également par un plus grand nombre de travaux de réparation et de remise en état, et souvent par de nouvelles dépenses en immobilisations, comme l'achat de nouveaux autobus ou trains ou la modernisation d'infrastructures fixes pour permettre une plus grande utilisation. Pour la grande majorité des réseaux de transport, ces coûts dépasseront tous les nouveaux revenus tirés de la boîte de perception grâce à la hausse de l'achalandage.

Si l'augmentation des niveaux de service représente un défi si important, que peut-on faire ? Eh bien, voici de bonnes nouvelles pour les réseaux de transport : on peut s'attendre à une augmentation de 5,5 % des heures d'utilisation de véhicules à revenus pour chaque augmentation de 10 % du budget d'exploitation total d'un réseau.²

Cela crée une recette relativement simple pour la croissance de l'achalandage au Canada : versez un financement opérationnel aux réseaux de transport pour accroître le service et les gens utiliseront davantage le transport en commun. Même si les réseaux de transport reçoivent actuellement des montants d'investissement dans les immobilisations sans précédent de la part des gouvernements fédéral et

provinciaux pour construire une nouvelle infrastructure de transport collectif,³ le financement de l'exploitation servant à engager des dépenses telles que la main-d'œuvre, le carburant et l'entretien demeure encore, en grande partie, la responsabilité des municipalités qui sont à court de fonds.

Malheureusement, l'augmentation des tarifs pour financer un plus grand nombre d'heures d'utilisation de véhicules à revenus pourrait être contre-intuitive pour les réseaux de transport. L'étude sur l'achalandage a révélé que l'augmentation des dépenses personnelles consacrées au transport collectif dans une ville a réduit l'achalandage.⁴ De plus, comme le montre la **figure 2**, tandis que le coût du transport par autobus et par métro a augmenté au-delà de la hausse de l'Indice des prix à la consommation au cours des 20 dernières années, le coût d'achat d'un véhicule personnel a nettement diminué – l'augmentation du coût du transport collectif ne fera que rendre la propriété d'un véhicule privé plus attrayante pour les consommateurs.⁵

PROJET DE RECHERCHE SUR LES TENDANCES DE L'ACHALANDAGE AU CANADA

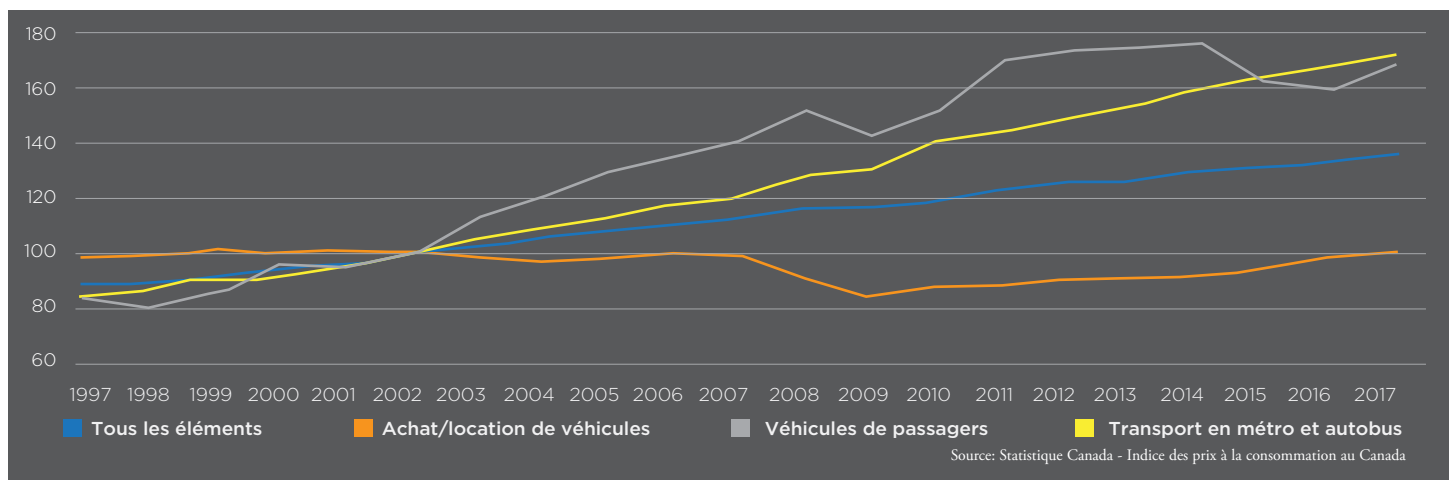
Au moment du lancement du projet de recherche sur les tendances de l'achalandage au Canada, un vaste ensemble de données a été créé à partir de sources de données comportant quatre ensembles d'indicateurs : le cadre bâti, les facteurs socioéconomiques, les facteurs des services de transport collectif et d'autres facteurs externes et contextuels.

Les données du recensement correspondant aux subdivisions de recensement ont été extraites et agrégées au niveau des agences de transport collectif de 1991 à 2016. Au cours de la même période, l'ACTU a également présenté des données sur les facteurs des services de transport collectif pour 103 réseaux de transport. Une enquête a également été menée auprès des agences de transport collectif du Canada afin de mieux comprendre les principaux facteurs qui influent sur l'achalandage.

Au total, 79 indicateurs ont été préparés pour l'analyse, dont la population de la zone desservie, le prix d'un billet pour adulte, le nombre d'étudiants de niveau postsecondaire dans une ville, le taux d'emploi et la densité du logement.

Divers modèles ont ensuite été créés pour prédire l'incidence des indicateurs sur l'achalandage.

FIGURE 2: INDICE DES PRIX À LA CONSOMMATION - COÛTS DE TRANSPORT



AUTRES FACTEURS ESSENTIELS À L'AUGMENTATION DE L'ACHALANDAGE

Bien entendu, les budgets d'exploitation et les heures d'utilisation des véhicules à revenus ne sont pas les seuls facteurs qui influent sur l'achalandage. Une des plus grandes variantes des résultats de l'achalandage des réseaux de transport était les facteurs socioéconomiques et le cadre bâti d'une ville.

Le rapport a réparti les réseaux de transport dans deux groupes, soit le groupe un, qui comptait plus de 1,2 million d'usagers, et le groupe deux, qui comptait moins de 1,2 million d'usagers. Bien que les heures d'utilisation des véhicules à revenus aient été le facteur le plus pertinent démontré pour l'achalandage dans les deux groupes, les facteurs relatifs au cadre bâti, comme le pourcentage de maisons en rangée et d'appartements, étaient des facteurs plus importants dans le groupe deux, tandis que les questions socioéconomiques, comme le nombre de débouchés locaux et le prix de l'essence, étaient des facteurs plus importants dans le groupe un.

Dans les deux groupes, le plus important facteur négatif de l'achalandage était le pourcentage de logements unifamiliaux dans une zone desservie – cette tendance était particulièrement forte dans le groupe un, où une augmentation de 10 % des logements unifamiliaux était liée à une diminution de 9,6 % de l'achalandage.

FAÇON DE RECUEILLIR LES DONNÉES SUR L'ACHALANDAGE

L'ACTU recueille des données sur l'achalandage auprès de plus de 100 réseaux de transport conventionnel et de plus de 70 réseaux de transport adapté. Le programme de données complètes sur l'industrie de l'ACTU est exécuté depuis plus de 30 ans et a permis de recueillir plus de 1 300 données simples auprès de chaque réseau de transport. Mis ensemble, ces réseaux représentent plus de 98 % de l'achalandage au Canada. Aujourd'hui, les experts-conseils, les organismes gouvernementaux et les entreprises privées de partout au Canada et de l'étranger comptent sur les données de l'ACTU pour appuyer leurs recherches, leurs projets et leurs décisions opérationnelles.

L'ACTU utilise le nombre de déplacements effectués dans un réseau pour faire état de l'achalandage. Un déplacement s'entend d'un déplacement continu – y compris les transferts – au sein d'un seul réseau de transport (aussi appelé les « embarquements reliés »). Cette définition diffère de celle des réseaux de transport américains qui utilisent des embarquements individuels pour faire état de l'achalandage.

Afin de déterminer les niveaux d'achalandage, des approximations normalisées, notamment des compteurs de passagers, des sondages auprès des usagers et des multiplicateurs de laissez-passer, sont certains des outils utilisés pour calculer le nombre de déplacements effectués au moyen des laissez-passer mensuels. Ces méthodes peuvent varier d'un réseau à l'autre.

L'ACTU recueille ces données chaque année auprès des réseaux de transport et les publie annuellement dans le Répertoire statistique du transport en commun de l'Association, qui est accessible à tous les membres de l'ACTU.



Crédit: Jennifer Kosmick

VERS UNE MOBILITÉ URBAINE INTÉGRÉE

Si l'achalandage est un paramètre limité pour juger du succès d'un réseau de transport, que devrions-nous plutôt utiliser? On s'entend de plus en plus pour dire que nous devons trouver une méthodologie fondée sur les principes de la mobilité urbaine intégrée (MUI) d'un réseau de transport. L'ACTU définit la MUI comme étant « la capacité des gens de se déplacer facilement d'un endroit à l'autre, en fonction de leurs propres besoins ».

Presque tous les déplacements sont multimodaux. Même les déplacements effectués dans une voiture privée nécessitent un peu de marche. Les gens demandent de plus en plus un calcul national complet de la part modale qui pourrait évaluer la part des différents modes de transport utilisés dans une ville. Cela permettrait aux villes de regrouper des modes de transport durables comme le vélo, le cyclisme et le transport en commun, tout en sachant dans quelle mesure les habitants d'une ville utilisent des véhicules privés. Il s'agirait d'une source de données beaucoup plus riche pour les planificateurs et les représentants municipaux qui prennent des décisions sur le financement et l'infrastructure.

Toutefois, dans un avenir prévisible, l'achalandage demeurera le principal indicateur du succès d'un réseau de transport, tant pour les médias que pour les gouvernements. Il est donc essentiel que les responsables des réseaux de

transport canadiens comprennent les tendances de l'achalandage et l'influence des différents facteurs sur celui-ci.

Grâce à une meilleure compréhension de la façon d'accroître l'achalandage, les villes canadiennes seront en mesure de progresser plus efficacement vers une mobilité urbaine durable et intégrée. Cela signifie qu'il faut faciliter la croissance des niveaux de service qu'un réseau de transport offre en augmentant les budgets d'exploitation. Cela signifie également qu'il faut élaborer des politiques sociales et sur le cadre bâti complémentaires qui encouragent un développement inclusif et axé sur le transport collectif qui offre des possibilités à tous.

Références :

1. Miller, Shalaby, Diab, Kasraian. Projet de recherche sur les tendances de l'achalandage au Canada. Association canadienne du transport urbain, 2018, p. 87.
2. Miller et coll. (2018), p. 87.
3. Les programmes de financement fondés sur l'achalandage comprennent le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun du gouvernement fédéral, le volet Transport en commun du Plan Investir dans le Canada et le Fonds de la taxe sur l'essence de l'Ontario.
4. Taylor et coll. (2018), p. 87.
5. Statistique Canada, Tableau 18-10-0005-01 Indice des prix à la consommation, moyenne annuelle, non désaisonnalisée.
6. Données d'exploitation tirées du Répertoire statistique du transport en commun 2016. Association canadienne du transport urbain, 2017



L'Association canadienne du transport urbain (ACTU) se fait le porte-parole du secteur du transport collectif au Canada. Pour obtenir de plus amples renseignements - rapports de recherche, mises à jour du secteur, bulletins de nouvelles et autres - veuillez communiquer avec nous ou visiter notre site Web.

 /CUTA-ACTU

 @canadiantransit



 www.cutaactu.ca

 communications@cutaactu.ca



IMPRIMÉ AU CANADA SUR DU PAPIER RECYCLÉ

Bureau 1401 • 55 rue York • Toronto (Ontario) • M5J 1R7 • Canada

Tél: 416-365-9800 • Téléc: 416-365-1295

NOVEMBRE 2018