

Étude de la demande de mobilité dans l'est de Montréal (Résumé)

16 juin 2021



1. Introduction

Trajectoire Québec a mis à jour, avec les données de l'enquête origine-destination 2018, ses analyses reliées à l'étude sur la mobilité dans l'est de Montréal réalisée en mars 2019 avec les données de 2013 et a formulé les recommandations appropriées.

Pour avoir un portrait de la demande de mobilité dans l'est de Montréal et identifier différentes avenues de développement des réseaux de transport, nous avons isolé les secteurs municipaux situés entièrement à l'est de la rue Papineau (Secteurs municipaux 109 à 118 selon le découpage de l'enquête OD 2018 de l'ARTM). Ces secteurs sont Saint-Michel, Rosemont, Sud-Est, Montréal-Nord, Saint-Léonard, Anjou, Mercier, Montréal-Est, Rivière-des-Prairies et Pointe-aux-Trembles.

Figure 1 – Secteurs du territoire couvert par l'analyse OD 2018



2. Les constats

L'est de Montréal qui compte pour 32% de la population de l'île Montréal présente un taux de motorisation de 0,46 automobile par personne, ce qui est inférieur à tous les secteurs du grand Montréal, exception faite des quartiers centraux de Montréal. Si tous les secteurs de la région attirent et produisent un pourcentage comparable à leur poids démographique, il faut noter que l'Est est l'exception qui confirme la règle puisque le tiers de la population de l'île ne génère que 22% des déplacements quotidiens. Ce déficit est principalement dû au déficit d'attraction de l'Est en termes de secteur de destination et d'emplois.

La population de l'Est est la deuxième plus grande utilisatrice du transport collectif après celle du centre avec une part modale de 27%

Malgré ces faits, le réseau a peu évolué dans l'Est au cours des 40 dernières années. Exception faite de la ligne bleue en 1988 et de la ligne Mascouche du train de banlieue en 2014, aucun service rapide et structurant n'y a été mis en service. Les améliorations se sont faites tranquillement au fil des années avec l'ajout de lignes de bus locales et express et de voies réservées.

Dans l'Est, 55% de la demande de transport provient de l'Est, pour une part modale du transport collectif de 18%. C'est donc pour les déplacements qui se font à l'intérieur du territoire qu'il faut améliorer des services de transport collectif efficaces et compétitifs à l'automobile. Si le reste des échanges se fait avec la partie centrale desservie par le métro, il faut souligner les volumes non négligeables de déplacements avec les secteurs de Lanaudière, Laval et Longueuil. On y retrouve respectivement des parts modales très faibles.

L'examen du portrait des déplacements de chacun des quartiers de l'Est démontre que les principaux besoins sont à l'intérieur même des quartiers puis vers le centre-ville. Les autres échanges s'effectuent surtout avec les secteurs voisins, mais les parts modales du transport collectif qu'on y retrouve sont souvent faibles, faute de liens directs vers les générateurs importants. En effet, il faut souvent faire au moins une correspondance pour s'y rendre.

Les temps de déplacements en transport collectif pour les résidents et les travailleurs de l'Est sont longs, très longs. En effet, les trajets sont souvent supérieurs à 60 minutes, ce qui constitue un incitatif à utiliser sa voiture personnelle, malgré les niveaux de congestion des grands axes routiers.

3. Corridor de déplacements

En additionnant les besoins en déplacement (Enquête O-D 2018) entre les quartiers, nous obtiendrons une catégorisation des corridors selon le volume et le potentiel de transfert modal. Nous examinerons les corridors suivants :

AXES EST-OUEST

1- Nord (Henri-Bourassa et Sauvé) : Rivière-des-Prairies, Montréal-Nord, Centre-Nord

2- Centre (Métropolitaine et Jean-Talou) : Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles et Montréal-Est, Anjou, Saint-Léonard, Saint-Michel, Rosemont, Centre, Centre-Ouest

3- Sud (Pointe-aux-Trembles et Montréal-Est, Mercier, Sud-Est, Centre-Ville, Sud-Ouest

AXE NORD-SUD

4- Est : Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles et Montréal-Est

5- Centre : Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles et Montréal-Est, Anjou, Mercier

6- Ouest Montréal-Nord, Saint-Léonard, Saint-Michel, Rosemont, Sud-Est, Centre-Ville

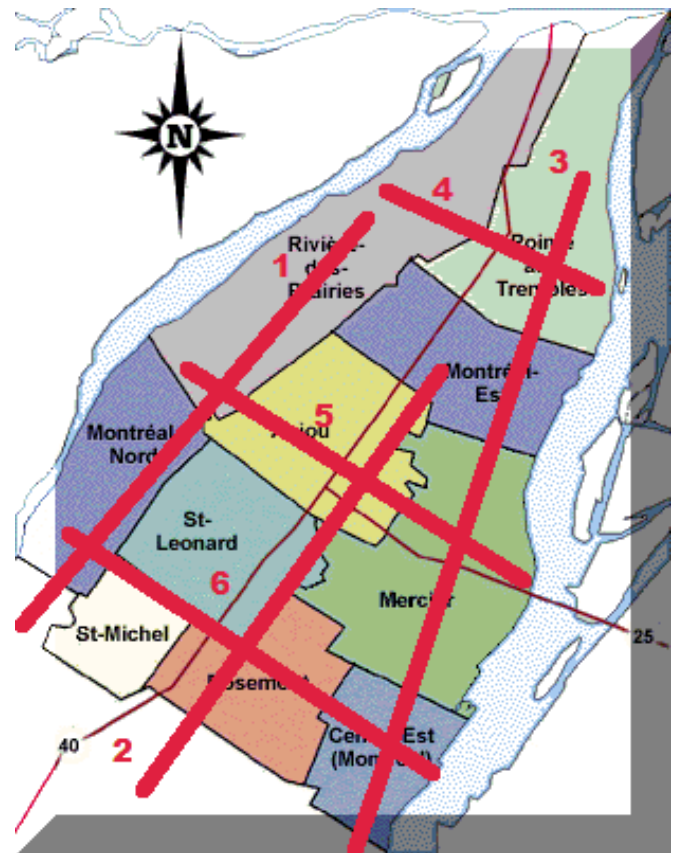


Figure 2 – Corridors de déplacements

Tableau 1 – Classification des corridors

Corridors	Déplacements quotidiens	Part modale	Déplacements en transport collectif	Desserte actuelle et planifiée
Est-Ouest Centre	261 650	23%	59 650	Ligne bleue
Nord-Sud Ouest	148 150	24%	36 050	SRB Pie-IX et Express
Est-Ouest Sud	121 350	37%	45 000	Ligne verte et Express
Nord-Sud Est	112 750	15%	17 100	Express
Est-Ouest Nord	71 650	23%	16 650	Express
Nord-Sud Extrême Est	40 400	16%	6 650	Bus locaux

Ce tableau révèle que le corridor ayant la demande la plus élevée avec 261 650 déplacements quotidiens (sans les retours) demeure l'axe de la ligne bleue au centre du territoire. En se basant sur le prolongement de la ligne orange à Laval en 2007, l'arrivée du métro dans cet axe en 2026 devrait permettre d'augmenter la part modale du transport collectif à plus de 25% à court terme et à près de 30% à plus long terme.

Le second corridor le plus achalandé avec 148 150 déplacements quotidiens est le corridor qui correspond à l'axe Pie-IX et l'ouverture du SRB Pie-IX en 2022 permettrait d'augmenter l'utilisation quotidienne du transport en commun à 70 000 passagers dans cet axe.

Le troisième corridor avec 121 350 déplacements et une part modale de 37% est l'axe Est-Ouest Sud qui correspond aux axes Hochelaga et Notre-Dame au sud de la ligne verte. Le prolongement du SRB Pie-IX jusqu'à Notre-Dame permettrait d'augmenter l'achalandage en transport collectif dans ce corridor. Il en serait de même si un mode

rapide et à capacité intermédiaire était mis en service dans le prolongement de la ligne verte ou dans l'axe Notre-Dame jusqu'au bout de l'île.

Le Corridor Nord-Sud Est qui correspond à l'axe de la A-25 gagnerait certainement en part modale avec la mise en service d'un un mode rapide et à capacité intermédiaire. Malgré un volume presque aussi important que l'axe Est-Ouest Sud, la faible part modale de 15% dans ce corridor devrait augmenter avec l'arrivée de l'interconnexion d'un tel mode avec la station terminale de la ligne bleue à Anjou.

Le corridor Est-Ouest Nord dans l'axe de Henri-Bourassa et Sauvé est moins achalandé que les autres corridors orientés Est-Ouest mais présente une part modale raisonnable de 23%. Les études réalisées durant les années 1990 ont démontré qu'un mode tramway urbain n'augmentait pas efficacement la vitesse de déplacement dans cet axe. Sans négliger ce corridor, sa plus faible priorité permettra de réaliser d'autres études afin de trouver éventuellement une solution bien adaptée aux différentes réalités de cet axe.

Enfin le corridor Nord-Sud à l'extrême Est entre Rivière-des-Prairies et Pointe-aux-Trembles présente un volume de 40 400 déplacements quotidiens et une part modale du transport collectif relativement faible de 16%. Cela peut s'expliquer par le peu de points d'intérêts communs entre les deux quartiers, mais il faut surtout examiner la pauvre qualité des axes nord-sud du réseau routier comme première explication de ces faibles volumes. Afin de pouvoir y offrir des services de bus dignes de ce nom, il faut d'abord améliorer les boulevards permettant de circuler d'un quartier à l'autre. Les seuls boulevards reliant présentement les deux quartiers sont Saint-Jean-Baptiste et Rivière-des-Prairies/Marien.

L'ancien projet du boulevard Bourget situé plus à l'ouest qui relierait les boulevards Rodolphe-Forget et Joseph-Versailles permettrait de désenclaver les deux quartiers qui sont séparés par les grands terrains industriels de l'Est qui se trouvent entre Henri-Bourassa et Sherbrooke. Une amélioration du réseau routier permettrait d'offrir des lignes de bus beaucoup plus efficaces et de relier les bassins résidentiels situés entre la rivière au nord et le fleuve au sud.

Le corridor de la ligne rose recoupe certains des corridors précédemment quantifiés, mais il doit être inclus dans l'évaluation des corridors potentiels.

Tableau 2 – Classification des corridors incluant celui de la ligne rose

Corridors	Déplacements quotidiens	Part modale	Déplacements en transport collectif	Desserte actuelle et planifiée
Est-Ouest Centre	261 650	23%	59 650	Ligne bleue
Ligne rose	230 800	32%	73 700	Bus 427 et 445
Nord-Sud Ouest	148 150	24%	36 050	SRB Pie-IX et Express
Est-Ouest Sud	121 350	37%	45 000	Ligne verte et Express
Nord-Sud Est	112 750	15%	17 100	Express
Est-Ouest Nord	71 650	23%	16 650	Express
Nord-Sud Extrême Est	40 400	16%	6 650	Bus locaux

4. Recommandations

À la lumière de ces constats, voici des recommandations qui permettront de guider les prochaines actions afin de permettre à la population de l'est de Montréal d'avoir accès à de nouveaux services de mobilité qui répondront à leurs réels besoins et permettront de rattraper le retard qu'on y retrouve en termes d'équité territoriale quant aux options de mobilités structurantes et rapides.

1 - COMPLÉTER LES PROJETS EN COURS

Les deux corridors de la ligne bleue à Anjou et du SRB Pie-IX sont les corridors est-ouest et nord-sud présentant la plus grande demande quotidienne de transport tous modes motorisés avec des volumes respectifs de plus de 260 000 et de près de 150 000 et des parts modales de 23-24% qui augmenteront avec l'arrivée de ces modes structurants et pourront aider l'atteinte de l'objectif de 30% en 2030.

2 - POURSUIVRE L'ÉTUDE DE LA LIGNE ROSE

Le corridor de la ligne Rose présente le deuxième volume quotidien, soit 230 000 déplacements tous modes motorisés et dont les lignes de bus actuelles se rabattent toutes vers les lignes orange et verte du réseau de métro déjà saturé.

3 – DÉTERMINER LE MEILLEUR MODE POUR LES AXES EST-OUEST ET NORD-SUD

Le corridor Est-Ouest présente le quatrième volume quotidien de déplacements tous modes motorisés (120 000) à l'est de Honoré-Beaugrand dans les axes Sherbrooke, Notre-Dame ou l'emprise ferroviaire de l'ARTM.

Le corridor Nord-Sud dans l'axe de l'A-25 ou du boulevard des Galeries-d'Anjou présente le cinquième volume quotidien de plus de 110 000 déplacements tous modes motorisés.

Une combinaison des deux axes Notre-Dame, A-25 avec celui de Maurice-Duplessis permettrait même un réseau intermédiaire équilibré dans toutes les directions pour se déplacer sans correspondance vers la majorité des points d'intérêt du territoire de l'extrême Est.

4 – AMÉLIORER LA DESSERTE LOCALE

Améliorer la desserte interne au territoire de l'est de Montréal :

- En créant un centre d'échange de transport collectif à la station terminale de la ligne bleue à Anjou permettant aux usagers de passer facilement du sud au nord et réciproquement ;
- En multipliant les lignes express en « L » entre les grands générateurs des quartiers pour diminuer le nombre de correspondances ;
- En améliorant les fréquences des lignes de bus desservant le réseau artériel ;
- En implantant des modes de dessertes de voisinage (navettes de quartier, bixis, taxis, autos-partage, etc.) afin de permettre une accessibilité fine répondant à la problématique du premier et du dernier kilomètre.

5 – AMÉLIORER LES LIAISONS AVEC LAVAL ET LANAUDIÈRE

Améliorer de façon importante les liens vers les populations de Laval et Lanaudière tant au Nord qu'à l'Est afin de hausser le niveau d'accessibilité aux emplois de l'est de Montréal. L'opportunité de prolonger les axes Nord-Sud et Est-Ouest de la recommandation 3 respectivement jusqu'à Terrebonne et Repentigny doit être évaluée.

5. Conclusion

Pour chacune de ces cinq recommandations, le choix des modes devrait être fonction de trois caractéristiques :

- De la vitesse de déplacement afin de minimiser les temps de trajet ;
- De la capacité requise dans chacun des axes, et de la capacité résiduelle du réseau actuel du métro pour accueillir le flot de cet axe (ex. : peut-on déverser le REM ou un tramway dans la ligne verte, ou doit-on absolument poursuivre vers le centre-ville ?);
- Du ratio coûts-bénéfices le plus élevé afin de maximiser les gains pour la population et les futurs usagers de ces systèmes.

En souhaitant que les constats et recommandations formulées dans le présent document alimentent la réflexion des différents intervenants et partenaires dans le développement de l'est de Montréal, afin de permettre à cette région stratégique de l'agglomération de Montréal de réaliser son plein potentiel économique et social, selon les standards de développement contemporains.