

Étude de prolongement de l'axe du Vallon  
Correctifs du promoteur à un mémoire déposé lors des audiences  
Objet : Affirmations relatives à l'induction

À la lecture des mémoires présentés la semaine dernière au BAPE, il m'apparaît important de rectifier, par le dépôt de références additionnelles, certaines affirmations relatives à l'induction. Voici deux références récentes complémentaires au document de Pierre Tremblay du SMST sur l'induction des déplacements et le modèle de transport de la région de Montréal (septembre 2002) déjà déposé au BAPE. Il est toutefois possible que la seconde référence (celle de la FHWA) puisse avoir déjà été déposée au BAPE par A. Savard car je lui avais déjà remis ce document.

- 1/ <[http://www.johnlocke.org/press\\_releases/2003092956.html](http://www.johnlocke.org/press_releases/2003092956.html)>
- 2/ <<http://www.fhwa.dot.gov/////planning/itfaq.htm>>

Il est à noter que plusieurs mémoires parlent d'induction de déplacements mais celui de "Vivre en Ville" (mai 2004) est celui qui m'apparaît discourir le plus sur le sujet de l'induction et contenir à peu près toutes les affirmations textuellement reprises dans les autres mémoires. C'est pourquoi je ne ferai référence qu'au contenu de ce mémoire.

**Mémoire de "Vivre en ville", p. 8 :** *"Le prolongement de l'axe du Vallon contribuera à accentuer les effets de ces impacts négatifs (problèmes liés au trafic dense et à la congestion)".* Une étude américaine réalisée durant les années 1990 en Caroline du Nord par David Hartgen (référence no. 1 ci-jointe) démontre tout le contraire. Par cette étude, il est notamment démontré que l'impact local d'une nouvelle route est modeste sur la croissance (du développement et des déplacements). En fait, ce sont plutôt des facteurs tels la localisation géographique, le zonage, la taxation, la présence de services publics (écoles, etc.) et de commerces, etc. qui jouent un réel rôle sur la croissance d'un secteur, et non la construction d'une nouvelle route. Ainsi, en vertu de ces facteurs, aussi longtemps qu'un secteur sera un lieu attractif pour s'y établir et y travailler, la croissance (du développement et des déplacements) suivra. Dans ces circonstances, à défaut d'y construire des routes adéquates permettant d'accommoder le trafic généré par ces activités en croissance, ce développement conduira alors à davantage de congestion. D'après les conclusions de cette étude, ce serait donc plutôt la non-construction de Du Vallon qui contribuerait à amplifier les problèmes de congestion et à accentuer les effets négatifs qui y sont rattachés, et non l'inverse.

**Mémoire de "Vivre en ville", p. 11 :** *"Plus de route = plus de congestion".* Il est expliqué dans le document du SMST (Tremblay, 2002) que cette affirmation est sans fondement. Il n'y a pas de cause à effet entre les deux termes de cette équation. Ce que démontrent les travaux de chercheurs Américains tels Hansen (cités par "Vivre en ville") c'est qu'il y a observation de corrélation, à une échelle agrégée, mais pas de causalité c'est-à-dire que l'un ne provoque pas l'autre. D'ailleurs, l'étude de Hartgen (référence no. 1 ci-jointe) démontre plutôt, à l'inverse, que les endroits aux Etats-Unis où on a manqué à la construction d'une offre (capacité) routière suffisante sont précisément les endroits où on retrouve les pires conditions de congestion. C'est donc dire que, au contraire, le prolongement de l'axe du Vallon contribuera à mieux répondre aux besoins de déplacements générés par l'accroissement des activités en développement du secteur Lebourgneuf et à y atténuer les problèmes de congestion qui, autrement, seraient pires.

**Mémoire de "Vivre en ville", p. 11 :** *"Ce phénomène (augmentation de la circulation et de la congestion même avec plus de routes) s'explique en grande partie par la demande induite..."*. Il est inexact de prétendre que la demande induite par la construction d'une nouvelle route est en grande partie responsable d'une augmentation de la circulation et d'une hausse de la congestion. En effet, comme en témoigne cet extrait d'un document de la FHWA (référence no. 2 ci-jointe), il est plutôt reconnu par les spécialistes en planification des transports que la demande induite ne représente qu'une part négligeable de l'achalandage d'une nouvelle route : "there is general agreement among transportation planning professionals that entirely new trips represent a relatively small share of the increased traffic appearing on a new or widened highway facility". En fait, il faut comprendre que la circulation qui se retrouvera sur la nouvelle

route se traduira par une réduction du trafic sur les routes parallèles. De l'avis de la FHWA, l'effet régional net est minime.

**Mémoire de "Vivre en ville", p. 12 :** *"L'augmentation initiale de la fluidité par la construction d'une nouvelle autoroute ou l'ajout de nouvelles voies de circulation contribue ainsi à l'étalement urbain."* Tel que rapporté dans l'article ci-joint du Dr. Roy Cordato, Hartgen questionne cette logique: "On a related point, Hartgen questioned the logic of those who suggested that improving highway capacity will fail to alleviate congestion because it will only create more sprawling development and, thus, more traffic. The "induced capacity" effect of highway expansion — the number of new drivers added from growth — is only a small percentage of the daily traffic the highway expansion accommodates". Les travaux de Hartgen démontrent plutôt que ce n'est pas la présence de la route qui contribue à l'étalement urbain mais d'autres facteurs de localisation des ménages. "Rising incomes, the desire of families to own larger homes on larger lots, and other factors drove residential development into suburbs and beyond, and helped create lower-density neighborhoods within metropolitan areas". Il suggère d'ailleurs aux autorités gouvernementales américaines de réviser certaines politiques en matière de financement des projets routiers visant à orienter la croissance et le développement car ces mesures lui sont apparues inefficaces.

**Mémoire de "Vivre en ville", p. 12 :** *"Il est à noter que les promoteurs n'ont pas tenu compte de la demande induite dans les études de circulation, jugeant que ce facteur n'était pas significatif pour la zone d'étude"*. Tel qu'expliqué dans le document de Pierre Tremblay, les modèles de prévision de la demande et d'affectation des déplacements du SMST prennent en considération la plupart des phénomènes expliquant la demande attirée par la présence d'une nouvelle route. Les seuls déplacements non pris en compte sont de nature comportementale et ont trait au changement à court terme d'un lieu pour accomplir une activité non récurrente (par exemple, aller au cinéma aux Galeries de la Capitale plutôt qu'au centre-ville parce que la nouvelle route en facilite maintenant l'accès) et aux nouveaux déplacements résultant d'un besoin latent ou refoulé par l'absence de facilité de transport (par exemple, aller prendre un café au "Wal-Mart" plutôt que de rester à la maison). Toutefois, tel qu'indiqué précédemment, ce dernier phénomène (l'induction pure) est marginal par rapport aux autres composantes de la demande générée sur la nouvelle route. Il faut aussi nuancer le fait que, si les déplacements induits peuvent légèrement augmenter la circulation prévue, il n'est pas exact de prétendre que cela se traduira par plus de congestion puisqu'il peut y avoir plus de circulation sans nécessairement avoir plus de congestion (par exemple, en soirée).

**Mémoire de "Vivre en ville", p. 27 :** *"En matière de transport, il faut déplacer des gens, pas des voitures"*. Cet énoncé rejoint exactement un principe de base en modélisation des transports, à savoir que ce sont des personnes qui se déplacent et non des véhicules. Comme l'explique Pierre Tremblay dans son document, ces personnes se déplacent parce qu'elles ont à réaliser des activités. "La demande en transport (les déplacements) est donc une demande "dérivée" de la demande en activité des personnes. Il n'y a donc pas une relation directe entre l'offre en transport et le nombre de véhicules qui circulent; autrement dit, on ne consomme pas une route seulement parce qu'elle existe, mais bien parce qu'on a choisi de réaliser une activité à un lieu et à un moment donnés" (page 2). Ceci rejoint donc aussi très bien les propos de Hartgen cités plus haut.

Jean Côté, M.Sc.A  
Agent de recherche  
Ministère des Transports du Québec  
Direction du partenariat, de la modélisation et de la géomatique  
Service de la modélisation des systèmes de transport  
475, boulevard de l'Atrium, 4<sup>e</sup> étage  
Charlebourg, G1H 7H9  
Tél.: (418) 380-2003 poste 2232  
Fax: (418) 646-0003  
Courriel: [jeancote@mtq.gouv.qc.ca](mailto:jeancote@mtq.gouv.qc.ca)