

Montréal, le 27 juillet 2005

Madame Anne-Lyne Boutin  
Coordonnatrice du secrétariat de la commission  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10  
Québec (Québec)  
G1R 6A6

**OBJET :** **Projet de parachèvement de l'autoroute 25 entre l'A-440 et le boulevard Henri-Bourassa**  
**Questions complémentaires de la commission**  
**DQ11**, n<sup>os</sup> 22, 23 et 24 adressées au MTQ  
**DQ12**, n<sup>os</sup> 6, 7 et 8 adressées à l'AMT

---

Madame Boutin,

Pour faire suite à vos requêtes DQ11 et DQ12, respectivement adressées au ministère des Transports et à l'Agence métropolitaine de transport, nous avons le plaisir de vous soumettre ici une réponse conjointe, tel que demandé.

Nous devons d'emblée reconnaître la difficulté à laquelle sont confrontés les analystes de la Commission, eut égard à la multitude de données d'achalandage de transport en commun véhiculées dans le présent dossier. Au-delà du fait que les sources de données sont nombreuses, il faut aussi réaliser que ces données mesurent des objets souvent différents, dans un contexte d'hypothèses et d'horizons très variables.

Compte tenu que les trois questions formulées se recoupent sur plusieurs plans, notre réponse s'articulera en deux volets. Tout d'abord, nous clarifierons les faits relevés dans le texte de chacune des questions. Ensuite, nous proposons une

lecture globale de l'évolution des achalandages de transport en commun pour le territoire qui intéresse le projet.

Les deux volets de cette réponse sont donc joints en annexe à cette lettre. N'hésitez pas à nous recontacter pour toute précision supplémentaire.

Espérant ces renseignements utiles et éclairants, nous vous prions d'agréer, Madame Boutin, l'expression de nos meilleurs sentiments,



Pierre Tremblay, ing.,  
Chef du Service de la modélisation des systèmes de transport  
Ministère des Transports du Québec



Yves Phaneuf,  
Chargé de projet - Planification et développement  
Agence métropolitaine de transport

p. j.

c. c. M. Claude Carette : AMT  
MM. Henri Gilbert, Daniel Dorais, Doris Mercier : MTQ

## VOLET 1

### RAPPEL DES QUESTIONS ET PRÉCISIONS MÉTHODOLOGIQUES

#### Question 22 (MTQ) / Question 6 (AMT)

*La commission a pris connaissance des réponses contenues aux documents DQ10.1 et DQ8.1 relativement aux données d'achalandage du transport en commun. Selon l'AMT (DQ8.1, p. 3), l'enquête origine destination 2003 révèle que les déplacements en transport en commun en période de pointe du matin vers l'île de Montréal seraient au total de 28 500. Cependant, les simulations du MTQ pour 2006 indiquent un achalandage en pointe du matin vers Montréal de 21 540. Il y a donc une grande différence entre ce qui est observé en 2003 et ce qui est simulé en 2006 et à plus long terme. La commission a aussi regardé le fichier RAXTC98T de l'enquête de 1998 et l'achalandage y était à 23 715, ce qui est ici aussi supérieur aux simulations du MTQ pour 2006. Les hypothèses du MTQ intègrent-elle les données des enquêtes origine destination ?*

#### **Réponses**

1. Le chiffre de 28 500 déplacements fourni par l'AMT sur la base de l'Enquête origine-destination 2003 correspond bien au nombre total de déplacements effectués à partir de Laval et de la Couronne-Nord, vers l'île de Montréal, ayant fait appel à l'utilisation du transport en commun, durant la période de pointe du matin. Au-delà du fait que ce chiffre constitue une estimation basée sur une version préliminaire du fichier de l'Enquête (version 1), il faut concevoir qu'il traite tous les déplacements de l'origine initiale à la destination finale, sans égard à l'endroit où s'effectue, le cas échéant, la « jonction » ou changement entre le mode auto et le mode transport en commun (déplacements dits bimodaux). Ainsi, un lavallois se faisant reconduire en auto à la station de métro Henri-Bourassa (sur l'île de Montréal) est réputé ici avoir fait un « déplacement TC » de Laval à Montréal et y est compté ainsi dans la matrice TC. En fait, la convention utilisée ici par l'AMT est la suivante : tout déplacement ayant utilisé au moins un des modes TC urbains (métro, train de banlieue, autobus STM, RTL, STL ou CIT) est comptabilisé dans le mode TC. De même, tout déplacement ayant utilisé l'automobile<sup>1</sup> ou la motocyclette est comptabilisé dans le mode AUTO. Dans ce contexte, un déplacement ayant utilisé les modes auto et train est compilé à la fois dans le mode TC et dans le mode AUTO. On verra plus loin que dans les traitements véhiculés par le MTQ pour ses prévisions de la demande en transport, les déplacements bimodaux sont segmentés au point de jonction lorsque compilés dans les matrices modales.
2. Les simulations du MTQ pour 2006 montrent effectivement (tableau DQ10.1) 21 540 déplacements traversant la Rivière-des-Prairies par transport en commun. Ce nombre n'est pas comparable au chiffre précité à l'alinéa 1 car il ne concerne que les traversées physiques se faisant par transport en commun, les trajets de rabattements en auto vers les stations de métro et les gares de train situées sur l'île de Montréal n'étant calculées que dans la portion « volumes routiers » du tableau. Signalons de plus que le tableau DQ10.1 ramasse quelques déplacements de Laval et la Couronne-Nord se destinant à la Rive-Sud de Montréal, alors qu'ils sont exclus du traitement de l'AMT mentionné à l'alinéa précédent. Signalons également que les simulations produites par le MTQ sont basées sur la version 3 (finale) du fichier de l'Enquête origine-destination de 1998.

---

<sup>1</sup> Ceci excluant les déplacements faits par taxi.

3. Le fichier RAXTC98T, fournit sur le site Internet de l'AMT<sup>2</sup> et reproduit plus bas comme Tableau A, permet effectivement de calculer un nombre de 23 715 déplacements en TC, originant en période de pointe du matin, pour 1998, de Laval et de la Couronne-Nord et se destinant sur l'île de Montréal et la Rive-Sud. Signalons d'abord que ce tableau est compilé sur la base de la version 1 du fichier de l'Enquête O-D 1998 de Montréal, qui n'avait pas encore subi les traitements d'imputation et de validation finale. Cependant, le principal fait à prendre en compte est que ce tableau, comme c'était le cas à l'alinéa 1 plus haut, présente les déplacements TC de leur origine réelle à leur destination finale, sans égard à l'endroit où se situe le point de jonction des déplacements bimodaux. Il s'agit donc ici d'une évaluation « matricielle » de la demande en transport, avec priorité modale au transport en commun, donc sans segmentation géographique des portions auto et TC des déplacements bimodaux. Ce chiffre ne peut être comparé aux résultats de simulation du MTQ, qui décrivent des segments concrets de déplacements, tel que physiquement chargés sur le réseau routier et sur le réseau TC.

**Tableau « A » : Demande TC observée 1998 (sans segmentation des bimodaux)**

RAXTC98T Version MTLOD98SEM1.0 (novembre 1999) / Site Internet de l'AMT

Régions d'analyse	1	2	3	4	5	6	7	8	TOTAL	
CUM Centre-ville	1	2 706	4 309	179	982	209	69	18	0	8 473
CUM centre	2	49 446	73 838	4 692	11 897	1 775	914	207	35	142 804
CUM est	3	10 347	16 162	11 925	1 174	260	158	48	0	40 074
CUM ouest	4	17 801	12 171	353	17 964	242	173	62	46	48 812
Rive-sud	5	17 719	6 892	142	942	9 616	35	0	136	35 483
Laval	6	8 181	5 213	384	1 115	184	7 253	229	0	22 559
Couronne nord	7	5 654	2 404	341	222	17	490	1 753	0	10 882
Couronne sud	8	8 527	2 655	93	810	870	0	16	532	13 502
<b>TOTAL</b>		<b>120 381</b>	<b>123 645</b>	<b>18 110</b>	<b>35 105</b>	<b>13 173</b>	<b>9 093</b>	<b>2 333</b>	<b>749</b>	<b>322 590</b>

Ecran RdP: 23 715

4. L'augmentation d'achalandage par TC (en ppam, entre Laval/Couronne-Nord et l'île de Montréal) découlant des compilations de base sur les Enquêtes Origine-Destination de 1998\_v1 (23 715 déplacements) et 2003 (28 500 déplacements) est une constatation réelle que l'on peut imputer entre autres aux services de transport en commun qui ont été déployés ou bonifiés depuis 1998, notamment :
- bonification du train Deux-Montagnes;
  - mise en service régulière du train Blainville;
  - voie réservée et terminus Carrefour-Laval;
  - prolongement voie réservée Boul.-Laurentides;
  - voie réservée A-25 (entre Terrebonne et Laval).
5. Toutes les simulations produites par le MTQ pour l'évaluation du projet A-25 sont basées sur les données de l'Enquête Origine-Destination de 1998 (version 3) et les exploitent intégralement. Les projections de la demande en transport pour les horizons 2006 et 2016 sont également fondées sur les données de base de l'Enquête O-D de 1998 (version 3), à travers un processus qui tient compte des données du recensement 2001 et des prévisions démographiques qui en découlent, selon un scénario de développement tendanciel. Tel que signalé lors des audiences, on peut obtenir des informations générales sur les méthodes employées par le Ministère à travers son site Internet, à l'adresse : <http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/modes/modelisation/index.asp> . Il est utile de signaler que les études d'achalandage réalisées par l'AMT utilisent également les données des Enquêtes O-D et les prévisions de la demande en transport produites par le MTQ, à travers les mêmes outils que lui pour l'affectation de la demande en transport sur les réseaux. Signalons que les modèles de simulation et les projections régionales de la demande en transport utilisés par le MTQ et l'AMT n'intègrent pas encore les données de la plus récente Enquête O-D (2003); cela devrait devenir possible au cours de l'année 2006.

<sup>2</sup> <http://www.cimtu.qc.ca/EnqOD/1998/Resultats/matrices/fichiers/Raxtc98t.xls>

## Question 23 (MTQ) / Question 7 (AMT)

Autre élément sur lequel la commission se questionne porte sur la réponse Q5 du document DQ8.1: L'achalandage projeté par l'AMT en 2016 pour le transport en commun serait 15 900 déplacements vers Montréal. Par rapport à ce qui a été observé à l'automne 2003, ceci est une baisse apparente de 12 600 déplacements dans le futur. L'AMT prévoit aussi une baisse d'achalandage entre 2011 et 2016... Notons aussi que pour le seul métro à Laval, l'AMT prévoit un achalandage de 16 850 en pointe du matin et qu'elle prévoit un achalandage à long terme plus important qu'à court terme pour ses projets de train de banlieue de Repentigny et de Mascouche.

En outre, ces données sont aussi inférieures aux simulations du MTQ (DQ10.1) qui indiquent qu'en 2016 l'achalandage en pointe du matin devrait être entre 21 240 et 24 970, selon les scénarios.

Dans ce contexte, y aura-t-il une baisse, une stagnation ou une augmentation de l'achalandage pour le transport en commun ?

Ainsi, vous comprenez que la commission a quelques difficultés à interpréter toutes ces données et à les concilier.

## Réponses

6. Le chiffre de 15 900 déplacements en transport en commun, en pointe du matin 2016, entre Laval–Couronne-Nord et l'Île de Montréal correspond à la prévision de la demande produite par le MTQ et diffusée sur son site Internet<sup>3</sup> à travers un outil de consultation des données de la demande en transport projetée. Ces projections sont produites sur la base de la version 3 du fichier de l'Enquête O-D de 1998. Dans ce cas-ci, les matrices de demande en transport sont segmentées sur le point de jonction des déplacements bimodaux, de sorte que les origines et destinations pour les déplacements en TC correspondent aux points d'embarquement et de débarquement réels sur le réseau TC. Le Tableau « B » ci-après présente le sommaire de cette matrice de la demande TC, pour 2016. On y estime à 16 030 le nombre de déplacements TC traversant la ligne-écran Rivière-des-Prairies vers l'île de Montréal.

**Tableau « B » : Demande TC projetée 2016 (avec segmentation des bimodaux)**

Agrégation de MAXTC16T		Scénario prévisionnel tendanciel rajusté 1998-2021 (v3.12/02) / Source Site Internet MTQ								
Régions d'analyse		1	2	3	4	5	6	7*	8	TOTAL
CUM Centre-ville	1	3 203	4 953	203	1 227	103	132	32	49	9 902
CUM centre	2	62 275	77 149	5 400	13 129	2 138	1 067	267	208	161 633
CUM est	3	8 834	14 478	11 793	1 248	252	108	35	21	36 769
CUM ouest	4	17 295	11 175	542	17 334	237	145	44	20	46 792
Rive-sud	5	14 397	4 792	251	690	7 362	0	0	449	27 941
Laval	6	5 148	3 804	268	846	163	6 638	169	42	17 078
Couronne nord	7	3 370	2 027	191	167	0	408	1 745	0	7 908
Couronne sud	8	6 269	2 363	19	648	1 270	13	146	633	11 361
<b>TOTAL</b>		<b>120 791</b>	<b>120 741</b>	<b>18 667</b>	<b>35 289</b>	<b>11 525</b>	<b>8 511</b>	<b>2 438</b>	<b>1 422</b>	<b>319 384</b>

Ecran RdP: 16 026

7. Le résultat prévisionnel (15 900 déplacements) présenté à l'alinéa 6 n'est pas comparable au chiffre de 28 500 déplacements TC qui seraient observés par l'Enquête O-D de 2003, car ce dernier ne segmente pas les déplacements bimodaux, ce qui entraîne un biais sur l'appréciation des déplacements traversant la rivière des Prairies. Par contre, le chiffre de 28 500 déplacements en 2003 se compare avec les 23 715 déplacements décrits à l'alinéa 3 pour 1998, révélant ainsi

<sup>3</sup> <http://www1.mtq.gouv.qc.ca/fr/services/documentation/statistiques/enquetes/montreal/previsions.asp#matrices>

une hausse de près de 5000 déplacements (non-segmentés) faisant appel (en tout ou en partie) au TC dans ce marché.

8. Les données montrées par l'AMT dans sa réponse Q5' (DQ8.1) laissent en effet entrevoir un léger recul de la demande en transport en commun entre 2011 (16 700 déplacements TC) et 2016 (15 900 déplacements TC). Encore là, ce constat est dérivé des prévisions tendanciennes « brutes » de demande produites et diffusées par le MTQ (voir alinéa 6) et utilisées par l'AMT et tous les autres partenaires métropolitains en transport comme information de base pour l'évaluation des projets.
9. L'achalandage prévu par l'AMT pour le métro à Laval (document DQ8.1) est de 16 850 usagers, en période de pointe du matin, à l'horizon 2006, dont 3000 usagers provenant d'un transfert modal de l'automobile. La notion d'achalandage est différente des autres objets mentionnés jusqu'ici; en effet, l'achalandage d'une ligne TC est constitué de la somme des usagers utilisant cette ligne (dans ce cas ci, les usagers des trois stations lavalloises), peu importe la direction de leur mouvement. Cet achalandage compte donc tous les usagers des 3 stations, qu'ils y soient entrants ou sortants. On y retrouve donc une part de gens se déplaçant de Montréal vers Laval, ainsi même que des usagers internes à Laval. Cette mesure ne correspond pas au trafic traversant en métro la Rivière-des-Prairies, dans la direction de Montréal.
10. Lorsque les simulations du MTQ parlent d'achalandages projetés, en 2016, variant entre 21 240 (scénario 2) et 24 970 (scénario 3r) déplacements sur la ligne-écran « Rivière-des-Prairies », il est permis de comparer ce nombre à la projection tendancielle, pour 2016, de 16 030 déplacements (segmentés) signalée à l'alinéa 6 (tableau « B »). La prise en compte des projets entraîne une augmentation très significative par rapport à l'achalandage projeté tendanciellement. Ainsi, à l'horizon 2016, on parle d'une variation de l'achalandage oscillant, respectivement pour les scénarios 2 et 3, entre 5000 et 9000 déplacements TC supplémentaires pour le transport en commun, en vertu essentiellement du « transfert modal » induit par les services TC qui auront été déployés ou bonifiés depuis 1998, notamment :
  - ajouts de capacité au train de Deux-Montagnes;
  - ajout de service au train de Blainville;
  - prolongement du métro à Laval;
  - voie réservée de Terrebonne sur l'axe A-25;
  - voie réservée et terminus Carrefour-Laval;
  - prolongement voie réservée Boul.-Laurentides;
  - trains de Repentigny et Mascouche;
  - Viabus de l'Est;
  - prolongement du métro à Anjou;
  - voie réservée Pie-IX à Laval;
  - voie réservée sur le nouveau corridor A-25 (pour les scénario 2 ou 3).

Il est important de comprendre, lorsqu'on parle de transfert modal, qu'on réfère à un effet strictement de « projet », qui se superpose au mouvement socio-démographique déjà pris en compte dans la prévision tendancielle de la demande en transport, laquelle reflète les tendances lourdes liées à la démographie et à l'évolution des patrons d'activité et de motorisation associés à la structure « age-sexe » de la population.

## **Question 24 (MTQ) / Question 8 (AMT)**

*De plus, comme question complémentaire au document DQ8.1 produit par l'AMT, la commission désirerait obtenir, s'ils existent, les objectifs d'achalandage à long terme de l'AMT pour les divers services de transport en commun de Laval et la couronne Nord allant vers Montréal en pointe du matin calqués sur les volumes TC (personnes) du tableau du document DQ10.1. Par exemple l'AMT a énoncé un objectif d'achalandage de 8 600 passagers avec la ligne de train de Repentigny, dont 2 600 proviendrait de la couronne Nord, le restant provenant de Montréal même.*

### **Réponses**

11. De manière générale, l'AMT s'est donnée, par son Plan stratégique de développement, des objectifs globaux en termes d'augmentation du nombre de déplacements effectués en transport en commun dans la région de Montréal. L'objectif central du Plan stratégique 1997-2007 est d'accroître de 51 000 les déplacements en transport en commun en période de pointe du matin pour la région. Mentionnons qu'une évaluation faite en 2002 nous indiquait que déjà ces objectifs d'achalandage du TC fixés en 1997 pour 2007 étaient sur le point d'être atteints. Une révision sera éventuellement faite à l'aide de l'enquête O-D 2003. Lors de ses études de nouveaux projets de développement, l'AMT évalue donc, sur plusieurs critères (dont la rentabilité sociale du projet), l'opportunité et la faisabilité de réaliser le projet, avec pour objectif principal de susciter un transfert modal de l'automobile vers le TC. Dans le cas des divers projets étudiés ou en cours d'étude par l'AMT et/ou ses partenaires entre la couronne nord et l'île de Montréal, mentionnons que l'AMT a collaboré techniquement avec le MTQ à l'élaboration des scénarios de développement des transports en commun qui ont ensuite été simulés et sont présentés par le MTQ dans le tableau du document DQ10.1.
12. Précisons que l'achalandage « à long terme » présenté au tableau du document DQ8.1 de l'AMT pour la ligne Repentigny ne correspond pas à un résultat de simulation, mais à une évaluation de la probabilité d'utilisation d'un nouveau service de train de banlieue selon les résultats d'une étude de marché réalisée en 2001. La réalisation d'études de marché fait partie des nombreuses analyses que l'AMT effectue dans le cadre des études d'opportunité des nouvelles lignes de trains de banlieue. Les études de marché donnent une évaluation du marché potentiel à court, moyen et long termes pour l'offre de service qui est enquêtée. Par la suite, un taux de réalisation du marché potentiel est estimé. Ce taux est généralement fixé à 20% du marché potentiel pour un horizon à court terme et 40% à moyen terme. Le chiffre de 8600 personnes en période de pointe du matin correspond à un taux de réalisation de 60% du marché potentiel du train de Repentigny. De ce nombre, précisons que 26% proviendrait de la couronne nord, soit 2236.
13. Pour ce qui est des simulations du train Repentigny, les derniers résultats obtenus à l'aide des outils de modélisation MADITUC sont plutôt de l'ordre de 2600 passagers en PPAM, dont un peu plus de 1400 proviendraient de Montréal. Ce résultat correspond sensiblement au taux de réalisation à court terme de l'étude de marché qui a été réalisée en 2001 pour le train de banlieue Repentigny. L'achalandage de la pointe du matin est simplement doublé pour estimer l'ordre de grandeur de l'achalandage quotidien, soit ici 5200 usagers.

## VOLET 2

### ANALYSE PROPOSÉE DE L'ÉVOLUTION DE LA DEMANDE

Les tableaux 1, 2 et 3 montrent successivement l'évolution tendancielle de la demande en transport en commun sur la base de l'Enquête O-D 1998 et des hypothèses de projection du MTQ. Dans les trois cas, on traite ici les déplacements avec segmentation géographique des portions de trajet effectuées en auto et en transport en commun.

On constate, au total des matrices, que la demande régionale de base en transport en commun est appelée à croître légèrement entre 1998 et 2006, pour ensuite accuser une décroissance plus marquée. Cette projection ne tient aucunement compte des projets de transport prévus dans la région et de l'effet de transfert modal qu'ils pourraient induire. Il s'agit ici simplement de l'expression des tendances socio-démographiques lourdes, où les comportements de transport observés en 1998 sont appliqués aux groupes de la population future selon leur secteur géographique de résidence, leur âge et sexe, leur statut d'activité et leur niveau de motorisation<sup>4</sup>.

Les trois tableaux montrent, juste sous le cadre, le sous-total des déplacements qu'on peut associer à la traversée de la ligne-écran Rivière des Prairies, en période de pointe du matin, en direction de l'île de Montréal (ce qui inclut les déplacements se destinant à la Rive-Sud). Pour ce segment de demande, les prévisions tendancielles laissent entrevoir une stagnation de la demande entre 1998 et 2006 (17 050 déplacements), suivie d'un recul d'environ 1000 déplacements à l'horizon 2016 (16 000) déplacements.

Rappelons encore que nous n'avons pas tenu compte jusque là des déplacements supplémentaires attirés au transport en commun en vertu des nouveaux projets envisagés, par rapport à la situation initiale de 1998.

**Tableau « 1 » : Demande TC observée ppam 1998 (avec segmentation des bimodaux)**

Agrégation de MAXTC98T		Enquête O-D 1998 v_3 / Source Site Internet MTQ								
Régions d'analyse		1	2	3	4	5	6	7*	8	TOTAL
CUM Centre-ville	1	3 200	5 132	216	1 150	168	74	34	39	10 013
CUM centre	2	57 730	78 630	4 954	12 601	1 730	881	248	163	156 937
CUM est	3	9 278	15 703	12 148	1 274	231	119	43	22	38 818
CUM ouest	4	17 593	12 241	370	18 201	234	149	60	21	48 869
Rive-sud	5	17 870	6 610	188	912	9 168	0	0	358	35 106
Laval	6	5 597	4 488	321	960	161	7 464	184	27	19 202
Couronne nord	7	3 188	1 906	245	155	0	418	1 777	0	7 689
Couronne sud	8	7 034	2 581	33	714	1 300	16	162	688	12 528
<b>TOTAL</b>		<b>121 490</b>	<b>127 291</b>	<b>18 475</b>	<b>35 967</b>	<b>12 992</b>	<b>9 121</b>	<b>2 508</b>	<b>1 318</b>	<b>329 162</b>
Écran RdP:		17 048								

**Tableau « 2 » : Demande TC projetée ppam 2006 (avec segmentation des bimodaux)**

Agrégation de MAXTC06T		Scénario prévisionnel tendanciel rajusté 1998-2021 (v3.12/02) / Source Site Internet MTQ								
Régions d'analyse		1	2	3	4	5	6	7*	8	TOTAL
CUM Centre-ville	1	3 220	5 190	222	1 236	143	109	32	50	10 202
CUM centre	2	60 567	80 611	5 444	13 229	2 006	1 031	280	203	163 371
CUM est	3	8 902	15 356	12 756	1 282	256	116	48	22	38 738
CUM ouest	4	17 668	12 106	493	18 518	237	155	46	22	49 245
Rive-sud	5	16 034	5 631	232	805	8 672	0	0	439	31 813
Laval	6	5 397	4 331	319	948	170	7 468	189	42	18 864
Couronne nord	7	3 365	2 073	231	171	0	436	1 974	0	8 250
Couronne sud	8	6 638	2 560	25	719	1 330	14	157	672	12 115
<b>TOTAL</b>		<b>121 791</b>	<b>127 858</b>	<b>19 722</b>	<b>36 908</b>	<b>12 814</b>	<b>9 329</b>	<b>2 726</b>	<b>1 450</b>	<b>332 598</b>
Écran RdP:		17 047								

<sup>4</sup> Voir la documentation de la méthode à partir de l'adresse : <http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/modes/modelisation/previsions.asp>



**Tableau « 3 » : Demande TC projetée ppam 2016 (avec segmentation des bimodaux)**

Agrégation de MAXTC16T		Scénario prévisionnel tendanciel rajusté 1998-2021 (v3.12/02) / Source Site Internet MTQ								
Régions d'analyse		1	2	3	4	5	6	7*	8	TOTAL
CUM Centre-ville	1	3 203	4 953	203	1 227	103	132	32	49	9 902
CUM centre	2	62 275	77 149	5 400	13 129	2 138	1 067	267	208	161 633
CUM est	3	8 834	14 478	11 793	1 248	252	108	35	21	36 769
CUM ouest	4	17 295	11 175	542	17 334	237	145	44	20	46 792
Rive-sud	5	14 397	4 792	251	690	7 362	0	0	449	27 941
Laval	6	5 148	3 804	268	846	163	6 638	169	42	17 078
Couronne nord	7	3 370	2 027	191	167	0	408	1 745	0	7 908
Couronne sud	8	6 269	2 363	19	648	1 270	13	146	633	11 361
<b>TOTAL</b>		<b>120 791</b>	<b>120 741</b>	<b>18 667</b>	<b>35 289</b>	<b>11 525</b>	<b>8 511</b>	<b>2 438</b>	<b>1 422</b>	<b>319 384</b>

Ecran RdP: 16 026

Ces données peuvent être comparées avec celles qui apparaissent au tableau du document DQ10.1, où les situations de référence (ie sans le projet A-25) laissent entrevoir une demande de 21 540 et de 23 300 déplacements en transport en commun, traversant la Rivière des Prairies vers Montréal, toujours en pointe du matin, respectivement en 2006 (scénario 1r) et en 2016 (scénario 2r). Dans les deux cas, ces chiffres prennent en compte les projets de transport en commun réalisés depuis 1998 ou dont l'ouverture est anticipée aux environs de 2006, notamment, en ce qui concerne la zone d'étude :

- Ajouts de capacité au train de Deux-Montagnes;
- développement du train de Blainville;
- prolongement du métro à Laval;
- voie réservée de Terrebonne sur l'axe A-25;
- voie réservée et terminus Carrefour-Laval;
- prolongement voie réservée Boul.-Laurentides.

Lorsqu'on ajoute à cette série les nouveaux projets envisageables pour la desserte de Laval et le Nord-Est de la région, la demande projetée en transport en commun passe alors, toujours pour la ligne-écran, à près de 25 000 déplacements en transport en commun (scénario 3r). Les projets pris en compte sont notamment :

- trains de Repentigny et Mascouche;
- Viabus de l'Est;
- prolongement du métro à Anjou;
- voie réservée Pie-IX opérée jusqu'à Laval.

L'effet des projets prévus pour 2006 est donc de faire passer de 17 050 à 21 540 le nombre d'usagers des transports collectifs traversant la Rivière-des-Prairies, soit 4500 de plus, ou +26%. Sur l'horizon 2016, avec le scénario de base (2r), compte tenu de la croissance anticipée des problèmes de congestion routière<sup>5</sup>, on parle d'une prévision de 7270 usagers supplémentaires (23 300 vs 16 030 = +45%) pour le transport en commun, comparativement à la situation comportementale tendancielle.

Avec le scénario 3r, où s'ajoutent plusieurs interventions majeures en transport en commun, on parle d'une augmentation de 8940 (+56%) par rapport à la projection tendancielle. Il est a priori surprenant que la différence entre les scénarios 2r et 3r soit si peu prononcée, compte tenu de l'ampleur des investissements potentiels, mais il faut comprendre que les effets des projets ne sont pas additifs. Il existe dans le système de transport en commun, au même titre qu'au niveau du réseau routier, un effet d'équilibrage de la demande entre les corridors qui sont en concurrence. Les simulations produites par le MTQ (DQ10.1) tiennent compte de façon intégrée de cet équilibre, selon l'hypothèse que les usagers cherchent individuellement à utiliser l'itinéraire qui minimise leur temps total de déplacement<sup>6</sup>. Le fait d'activer tous ces projets en même temps maximise de plus l'effet de « décongestion » relative du réseau routier, ce qui entraîne un nouvel équilibre de la demande entre les deux modes.

<sup>5</sup> L'augmentation des temps routiers (congestion accrue) produit pour les usagers un effet similaire à l'amélioration des conditions de transport en commun, c'est à dire une variation positive de la compétitivité du temps TC par rapport au temps routier. Dans le modèle, le déterminant de la décision de transfert modal est l'évolution du ratio « temps TC / temps auto »; voir : <http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/modes/modelisation/transfert.asp> .

<sup>6</sup> Voir <http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/modes/modelisation/commun.asp>