

**Réponses du ministère des Transports  
aux questions complémentaires de la commission  
(n<sup>os</sup> 18, 19 et 20)  
DQ7**

### Question 18

En référence à la présentation de M. Jean-Luc Pellerin sur la voie réservée au covoiturage sur l'A-15 Nord, (DA37, p. 1), il est indiqué dans les constats : *Permet les déplacements d'environ seulement 50% de la voie la plus achalandée pour la même période de temps (PPPM)*. Comment expliquez-vous ce phénomène ?

### Réponse

Une voie réservée au covoiturage (2 personnes et plus) comparativement à une voie de circulation conventionnelle doit permettre, pour des débits similaires de véhicules, le passage de près du double de personnes. On postule que les règles d'utilisation de la voie réservée ne seront pas transgressées par les usagers qui ne pratiquent pas le covoiturage. Ainsi, en théorie ce genre de mesure suscite l'intérêt du Ministère et des organismes publics de transport puisqu'elles constituent une utilisation plus rationnelle des infrastructures.

Également, les voies réservées procurent des économies de temps et peuvent favoriser une modification des comportements des usagers en faveur du covoiturage. En corollaire, on suppose que le nombre de véhicules circulant sur la voie réservée est toujours inférieur à celui des autres voies de l'infrastructure puisque dans le cas contraire les gains de temps seraient nuls.

Ainsi, le succès d'une voie réservée au covoiturage est tributaire du maintien d'une certaine fluidité de la circulation notamment, en comparaison des voies destinées à la circulation dites conventionnelles.

Incidentement, à l'automne de 1995, le Ministère procédait à l'implantation d'une voie réservée pour le covoiturage sur l'A-15 Nord entre Montréal et Laval. Cette voie d'une longueur de six kilomètres est en fonction de 15h à 19h les jours ouvrables.

À intervalles variables le Ministère procède à des comptages sur le taux d'occupation des véhicules sur plusieurs axes routiers de la métropole. Lors de la dernière opération de comptage à l'automne 2003, il appert que la voie réservée au covoiturage sur l'A-15 Nord a permis le passage d'environ 50% seulement du nombre de personnes par rapport à la voie de circulation la plus achalandée. Plusieurs facteurs peuvent expliquer ce constat. Entre autres facteurs :

- La voie réservée au covoiturage située du côté gauche entraîne des manœuvres d'entrecroisement difficiles pour les usagers des véhicules accédant à l'autoroute à partir d'une entrée située du côté droit de

l'infrastructure. Seule une fraction des « covoitureurs » utilisent la voie réservée (63 %) ;

- La voie réservée au covoiturage située du côté gauche entraîne des manœuvres d'entrecroisement difficile pour les usagers des véhicules désirant emprunter une sortie située du côté droit de l'autoroute. Ces manœuvres sont d'autant plus difficiles lorsqu'ils s'effectuent en congestion ;
- Certains « covoitureurs », surtout ceux qui se destinent aux sorties situées au sud de l'A-440, jugent qu'ils n'ont pas d'intérêt à utiliser la voie réservée (sentiment d'insécurité dans les manœuvres et faibles gains de temps en raison des distances qu'ils ont à parcourir sur l'A-15);
- en congestion, les grandes variations de vitesses observées entre la voie réservée au covoiturage et les autres voies peuvent décourager certains « covoitureurs » de l'utiliser (sentiment d'insécurité) ;
- même si tous les « covoitureurs » du corridor de l'A-15 utilisaient la voie réservée au covoiturage, le nombre de personnes transportées y serait seulement de 80 % de celui de la voie conventionnelle supportant le plus fort achalandage ;
- en raison de sa longueur (6 km) les gains de temps reliés à l'utilisation de la voie réservée sont insuffisants pour susciter un réel intérêt et une modification de comportement de la part des usagers ;
- l'utilisation de la voie réservée au covoiturage procure des gains de temps exclusivement lorsqu'il y a des ralentissements ou de la congestion sur les autres voies de l'infrastructure. Lorsqu'il n'y a pas de ralentissements ou de congestion durant la période où la voie réservée est en fonction (entre 15h et 19h les jours ouvrables), probablement qu'une proportion non négligeable des « covoitureurs » ne l'utilise pas.

**Question 19**

La commission désire obtenir des données d'achalandage en pointe du matin sur la ligne écran de la rivière des Prairies à partir des résultats de l'enquête O-D 2003 de préférence. Un tableau confectionné d'une façon similaire à celui du DA25 serait apprécié.

**Réponse**

Nous ne pouvons répondre à cette question, à ce moment-ci, avec les données de l'Enquête 2003, dont il n'existe pas encore une version finale du fichier. Nous travaillons encore intensivement à la validation des données primaires de l'Enquête. Ensuite, il restera à raffiner certaines informations de géolocalisation des lieux de destination. Parallèlement, le MTQ commence à monter la codification des réseaux de simulation des déplacements, autant en auto qu'en transport en commun. Nous ne prévoyons pas produire des simulations d'achalandage, avec un modèle calibré et validé, avant le début de 2006.

**Question 20**

La commission désire obtenir un tableau semblable au DA25, mais montrant les données de 2016, sans le pont de l'A-25 et sans les projets de trains et de voies réservées. En quelque sorte, le scénario 2r est recherché.

**Réponse**

Nous comprenons qu'il s'agit d'ajouter une colonne au tableau, en y ajoutant le scénario 2r. Ce tableau DA25 montre les choses en termes de nombre de personnes traversant la ligne-écran. Nous rappelons que durant les audiences, la Commission nous avait demandé de produire la colonne 2r pour le tableau des véhicules automobiles (ie pièce DA-29). Il s'agit donc d'un complément à ce dernier. Malheureusement, ceci requiert certains traitements de données qui ne sont pas déjà réalisés. Il faudra donc nous donner quelques jours pour vous transmettre cela.

