

Montréal, le 4 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 prolongement de l'Autoroute 25 - Réponses aux questions complémentaires
N/Réf. :4.4.5-1

Madame,

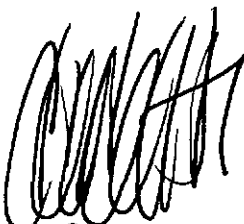
Le 29 juin dernier, vous nous adressiez une nouvelle question (5') relativement à l'achalandage prévisible (2012/2016) en transport en commun entre l'île de Montréal à partir de Laval et de la Couronne Nord. L'AMT ne produit pas des données prévisionnelles dans le format que vous demandez. L'AMT étant responsable du secrétariat de la dernière enquête origine-destination, nous vous transmettons néanmoins les plus récentes observations de ces déplacements en 2003. Vous trouverez également jointes, les données relatives à l'achalandage des trains de banlieue reliant la couronne Nord, Laval et Montréal.

Quant à elles, des projections de déplacements sont produites par le ministère de Transports du Québec qui pourrait vous fournir plus de précisions sur de telles données prévisionnelles selon les horizons 2011 ou 2016 à votre demande. Pour votre information, ces données prévisionnelles permettent au MTQ de produire des projections d'achalandage pour les projets spécifiques de l'AMT, à l'aide de leurs modèles et selon diverses hypothèses de service convenues.

À la lumière des informations contenus dans des mémoires déposés par certains participants lors des audiences de juin dernier, nous souhaitons également apporter quelques précisions à notre réponse à la première question (5) que vous nous adressiez le premier juin dernier.

Veillez trouver ci-joint les réponses et précisions à ces deux questions. N'hésitez pas à contacter le soussigné pour toute information complémentaire.

Je vous prie d'agréer, Madame, mes salutations distinguées.



Claude Carette
Vice-président, Équipements métropolitains
CC/tg
p.j.

Q5 (1^{er} juin 2005)

Pourriez-vous déposer à la commission des prévisions d'achalandage pour 2020 et 2016 pour les projets de transport en commun (métro de Laval, le train de Repentigny, le train de Mascouche, le train de Saint-Jérôme) ainsi que la capacité des stationnements incitatifs ? (transcription DT6, p. 30, ligne 1220)

Réponse Q5

Pour préciser notre réponse, sachez que dans le cadre de l'évaluation des projets de développement, l'AMT estime un achalandage projeté selon les simulations réalisées par les sociétés de transport ou par le MTQ à l'aide de modèles basés sur les données des enquêtes origine-destination. Ces projections d'achalandage sont évaluées sur divers horizons, soit avec la dernière enquête origines-destinations intégrées aux modèles (1998), soit avec les données prévisionnelles du MTQ selon les horizons 2006, 2011 ou 2016.

Également, divers scénarios de développement sont étudiés sur ces horizons. Ces scénarios incluent diverses hypothèses quant au niveau de service du projet étudié ou encore diverses hypothèses quant à la réalisation ou non de projets connexes influençant l'achalandage du projet étudié. Ainsi, les scénarios à court terme pour un horizon de mise en service du projet n'incluent fréquemment que l'ajout du projet étudié en fonction de l'offre actuelle de service en transport. Ces simulations permettent d'évaluer l'impact immédiat du projet sur la demande en transport sur la base des tendances observées des récentes données des enquêtes origines-destinations et des recensements. Les scénarios à plus long terme sont plus variées et adaptées en fonction des besoins d'étude, mais les analyses d'achalandage sont toujours basées sur les tendances observées des récentes données des enquêtes origines-destinations et des recensements. La comparaison des achalandages projetés pour les projets pour un même horizon devient alors inappropriée, les hypothèses variant d'une étude à l'autre en fonction des besoins d'analyses. Par exemple, les scénarios sur des horizons à plus long terme développés dans les diverses études d'achalandage peuvent inclure ou non un prolongement de la ligne de métro bleue à Anjou.

C'est pourquoi vous trouverez ci-joint l'achalandage projeté des différents projets lors de leur mise en opération à court terme. Aux projections d'achalandage des projets demandés, nous nous sommes permis d'ajouter le projet de prolongement de la voie réservée Pie-IX à Laval.

Dans le cadre de l'évaluation des projets de développement, en particulier sur les trains de banlieue, l'AMT estime également un achalandage potentiel évalué sur la base de données tirées d'études de marché, à court ou à plus long terme. Ces données qui illustre l'intention des personnes sondées vous sont également présentés dans le tableau ci-dessous lorsque disponibles.

Réponse Q5 (suite)

	Achalandage ¹				Stationnement incitatif ²
	Court terme		À plus long terme		
	Simulations	Transfert modal ³	Études de marché	Études de marché	
Prolongement Train Blainville/Saint-Jérôme	nd	nd	600 usagers	nd	525 cases
Prolongement Métro ligne orange à Laval	16 850 usagers	3 000 usagers	nd	nd	2125 cases
Nouvelle ligne Train de l'Est (Repentigny)	2 600 usagers	1115 usagers	2 900 usagers	8 600 usagers	nd ⁴
Nouvelle ligne Train Mascouche	1 200 usagers	430 usagers	nd	2 800 usagers	nd ⁴
Prolongement Voie réservée Pie-IX à Laval	+ 2 680 usagers	+ 1 630 usagers	nd	nd	nd ⁴

¹ Achalandage projeté - Nombre d'usagers additionnels en période de pointe du matin

² Stationnement additionnel – Nombre de cases

³ Transfert modal – Nombre d'automobilistes optant pour le service en période de pointe du matin

⁴ En cours d'étude

Q5' (20 juin 2005)

La commission désire obtenir l'achalandage prévisible en 2012 et si possible en 2016 pour le transport en commun en pointe du matin entrant sur l'île de Montréal à partir de Laval et de la couronne Nord. Le détail par mode de transport en commun est souhaité.

Réponse Q5'

L'AMT ne produit pas des données prévisionnelles dans le format que vous demandez. Toutefois, certaines données nous sont rendus disponibles par le MTQ pour les horizons 2011 (et non 2012) et 2016. Ces projections sont établies à la lumière des tendances observées à partir des données tirées des enquêtes origines-destinations 1998 et avant, de même qu'à partir des données tirées des recensements 2001 et avant.

Achalandage projeté – Horizon 2011 - Nombre de déplacements en transport en commun en période de pointe du matin vers l'île de Montréal

- De Laval : 10 800 déplacements en transport en commun - Part modale de 14 %
- De la couronne Nord : 5 900 déplacements en transport en commun - Part modale de 9 %

Achalandage projeté – Horizon 2016 - Nombre de déplacements en transport en commun en période de pointe du matin vers l'île de Montréal

- De Laval : 10 100 déplacements en transport en commun - Part modale de 14 %
- De la couronne Nord : 5 800 déplacements en transport en commun - Part modale de 9 %

L'AMT est toutefois responsable du secrétariat aux Enquêtes origine-destination. Nous vous transmettons donc les observations de ces déplacements selon les données tirées de la plus récente enquête. Ces données permettront au MTQ de procéder à la mise à jour des tendances prévisionnelles.

Achalandage observé - Automne 2003 - Nombre de déplacements en transport en commun en période de pointe du matin vers l'île de Montréal

- De Laval : 16 900 déplacements en transport en commun - Part modale de 22 %
- De la couronne Nord : 11 600 déplacements en transport en commun - Part modale de 19 %

Comme indiqué dans le document produit récemment par le secrétariat aux Enquêtes Origine-Destination, deux grands constats positifs sont tirés de la comparaison des résultats des deux plus récentes enquêtes sur le comportement des citoyens de la grande région de Montréal. Entre 1998 et 2003, on constate les nouvelles tendances suivantes.

- Tout d'abord, on note une croissance relative plus importante de l'usage des TC (1,6 %/an) que la croissance de l'usage de l'auto (0,9 %).
- Également, on observe une stabilisation de la part du TC en pointe du matin (22 %) pour la première fois depuis 1970, malgré une hausse de 5 % du nombre de déplacements en auto, les déplacements TC ayant augmentés de 8 %.

Réponse Q5' (suite)

Pour ce qui est des données disponibles relativement au détail par mode, les données d'achalandage du train de banlieue à l'automne 2003 permette de relever les observations suivantes.

Achalandage observé - Septembre 2003 - Nombre d'usagers dans les trains de banlieue en période de pointe du matin vers l'île de Montréal

- De Laval : 3 200 usagers
- De la couronne Nord : 6 200 usagers