

Projet de parachèvement de l'autoroute 19
avec voies réservées au transport collectif à
Laval et à Bois-des-Filion

6211-06-155



Projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif à Laval et Bois-des-Filion

Rapport d'expertise

Jean-Philippe Meloche, professeur adjoint
Paula Negron-Poblete, professeure adjointe
Carolyne Cyr, auxiliaire de recherche

Novembre 2014

La mobilité durable

Le concept de mobilité durable fait souvent référence à la capacité des personnes de se mouvoir dans l'espace pour satisfaire leurs besoins tout en réduisant l'impact sur l'environnement et sur la santé de leurs déplacements. Dans cette perspective, la mobilité durable met l'accent sur les transports collectifs, non motorisés ou sur la réduction de l'utilisation de l'automobile individuelle dans les déplacements. Il met aussi l'accent sur la conception et l'aménagement de milieux de vie qui favorisent les déplacements actifs, ainsi qu'une diminution des distances; le tout dans une perspective de développement d'une ville cohérente.

En réponse à la question qui nous est soumise par la commission d'enquête du BAPE¹, nous formulons ici quelques constats et commentaires quant à au scénario retenu en vue du parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640, et plus précisément sur les impacts potentiels de l'ajout des voies réservées sur la mobilité durable.

Impacts potentiels

Déplacements en automobile

Selon nos observations, la solution retenue d'une autoroute à trois voies dans chaque sens (deux voies plus une voie réservée au transport collectif), affectera les déplacements en automobile de deux façons.

Premièrement, l'ajout de nouvelles voies contribuera certainement à diminuer les temps de déplacements pour les automobilistes se déplaçant de la couronne nord (Rosemère, Lorraine, Bois-des-Filion et Terrebone) vers Laval. Selon la figure 3-14 du Rapport principal de l'Étude d'impact sur l'environnement de Transports Québec (octobre 2012), en 2006, 62% des déplacements originaires de la couronne nord (empruntant le pont Athanase-David) avaient pour destination Laval (Vimont-Auteuil, Laval Centre et Ouest, Laval Est). L'aménagement proposé, en améliorant l'offre par l'ajout d'une voie de circulation entre le

¹ Trouvez-vous que le choix de la solution autoroutière avec voie réservée exclusivement au transport en commun et piste multifonctionnelle soit la solution la plus judicieuse pour le parachèvement de l'autoroute 19 à Laval et Bois-des-Filion ? Sinon quel serait l'aménagement le plus pertinent pour stimuler la mobilité durable?

pont Athanase-David et le boulevard Dagenais permettra d'éliminer l'effet de goulot provoqué par le passage de deux à une seule voie à la sortie du pont. Un gain d'efficacité par rapport aux déplacements en voiture de banlieue à banlieue est donc envisagé.

Deuxièmement, les déplacements en direction des quartiers centraux de Montréal ne seront pas affectés de la même manière. La présence d'un goulot à hauteur du pont Papineau Leblanc engendrera des déplacements plus longs vers le centre-ville, particulièrement pour les gens de Vimont-Auteuil, de Laval Centre, de Laval Ouest et de Laval Est. L'élimination du goulot présent à la sortie du pont Athanase-David risque d'entraîner une congestion plus importante à l'entrée du pont Papineau Leblanc.

Déplacements en transport collectif

L'ajout d'une voie réservée au transport collectif n'est pas nécessairement une mesure qui favorise la mobilité durable. De manière générale, le fait de faciliter les déplacements en voiture entraîne une augmentation de son utilisation (ce que la mobilité durable cherche à éviter). Un transfert vers l'utilisation des transports collectifs n'est généralement envisagé par les usagers que lorsque le coût des déplacements en voiture est plus important, notamment en termes de temps. Or, l'augmentation du nombre de voies de circulation diminuera les coûts de déplacements en automobile. L'amélioration des infrastructures et de l'offre en transport collectif, ne suffira pas à convaincre les usagers de délaisser leur voiture et d'opérer un réel virage vers une mobilité durable, à moins que le gain soit plus important du côté du transport collectif pour la totalité du trajet entre les lieux d'origine et de destination, et pas seulement le long de la voie réservée.

En d'autres termes, pour garantir l'efficacité de la voie réservée et l'augmentation de la part modale du transport collectif dans une perspective de mobilité durable, l'augmentation de la capacité routière simultanée (pour l'automobile et pour le transport en commun) en période de pointe du matin (PPAM) est à proscrire. À première vue, une autoroute à deux voies aux heures de pointe, dont l'une serait réservée au transport collectif (autobus et covoiturage), inciterait davantage les usagers à adopter des modes de déplacement durables. L'infrastructure proposée semble offrir une capacité telle pour les déplacements automobiles qu'elle risque d'inciter des usagers du transport collectif à prendre leur voiture (surtout pour les déplacements vers Laval).

Potentiel de mobilité durable

Portrait actuel

Selon les données fournies dans le rapport de Transports Québec (2012), Montréal est actuellement la principale destination des usagers du transport collectif (TC) du secteur à l'étude (soit 80,4% en PPAM et 71,9% sur 24 heures). Les déplacements en TC vers le centre-ville de Montréal représentent une part importante des déplacements motorisés en PPAM (entre 34% et 74% selon le secteur). On constate aussi une croissance annuelle de 6,2% (1993-2008) de l'utilisation du TC, alors qu'elle se limite à 3% par année (1993-2008) pour les auto-conducteurs. Il apparaît donc essentiel de se questionner sur l'accès au centre-ville en transports collectifs par les résidents de la couronne nord et de Laval.

Toutefois, le rapport ne fournit qu'un portrait partiel des dynamiques actuelles, ce qui rend difficile une analyse plus approfondie du secteur quant aux habitudes de déplacements en transport collectif (axes empruntés, motifs de déplacements, motifs d'utilisation) et aux besoins et aspirations des usagers (profils des voyageurs). L'offre actuelle en termes de transport collectif est difficile à évaluer. Bien que la figure 3-8 du rapport de Transports Québec (2012) présente les réseaux de transport collectif du secteur à l'étude, nous ne disposons pas d'informations précises quant à l'achalandage et à la capacité des différents modes de transport collectif présents (autobus, train, métro).

Les tableaux 3-4 et 3-5 du rapport de Transports Québec présentent les destinations des déplacements en transport collectif par région, mais aucune information quant aux motifs de ces déplacements (études, travail) n'est offerte. On ne sait pas non plus qui sont les utilisateurs, ni ce qui les motive à utiliser le transport collectif : s'agit-il d'un véritable choix modal ou bien nous sommes face à une population captive sans accès à l'automobile? Les destinations en automobile ne sont guère mieux représentées, là encore, aucune information sur les motifs. Dans le même ordre d'idées, même si le tableau 3-6 dresse un portrait de la part modale du transport collectif des différents secteurs en fonctions des secteurs municipaux de l'enquête origine-destination (OD), il ne fournit aucune information quant aux axes empruntés par les usagers (autobus, métro, train) et à ce qui motive ces

choix de déplacements. Les données de l'enquête OD de l'AMT fournissent plusieurs données à cet effet qu'il serait pertinent d'analyser.

Connexion de la voie réservée aux axes de transport collectif

Il est difficile de déterminer l'impact qu'aurait sur la mobilité durable la mise en place d'une voie réservée si la destination de cette voie n'est pas claire. Se limitera-t-elle au tronçon situé entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640? Sera-t-elle présente jusqu'à l'entrée sur l'île de Montréal, ou assurera-t-elle une connexion jusqu'aux pôles d'emploi majeurs (ex. le centre-ville)? À la lecture du document, nous comprenons que l'ajout d'une voie réservée au transport collectif vise principalement, dans un avenir immédiat, à connecter plus efficacement les usagers de la couronne nord aux stations de métro de la ligne 2 (p.104) à Laval. Deux lignes de la CITL (lignes 24 et 28) offrent présentement une connexion à la station Carrier, mais leur efficacité est présentement limitée par la congestion. L'ajout d'une voie réservée sur le pont Athanase-David engendrerait des gains d'efficacité pour ces lignes d'autobus. Il serait cependant important d'envisager d'autres connexions entre la voie réservée et la principale destination des usagers du TC qu'est Montréal.

Bien que le métro permette un accès au centre-ville de Montréal, la ligne orange pourra difficilement accueillir un nombre important de nouveaux usagers puisque l'achalandage en heure de pointe est déjà très proche de la capacité maximale. Pour cette raison, la connexion entre la voie réservée et les gares de train de banlieue devra aussi être améliorée. À cet égard, la gare multimodale Concorde retient notre attention puisqu'elle offre un accès à la fois au métro et au train. Considérant qu'à l'heure actuelle seulement 4 lignes d'autobus passent par cette station et qu'il n'y a pas de terminus d'autobus aménagé, des améliorations pourraient être apportées. La proposition d'aménagements facilitant l'accès à la gare Rosemère (train de banlieue menant au centre-ville) à partir de Bois-des-Filion et de Rosemère serait aussi souhaitable. La connexion de la voie réservée au terminus Pie-IX / A440 devrait aussi être éventuellement envisagée.

Le transport collectif est pratiquement absent sur l'autoroute Papineau, à l'exception des taxis bus et de quelques circuits d'autobus qui la franchissent présentement. C'est notamment le cas des deux lignes d'autobus de la CITL précédemment mentionnées : ces lignes traversent cet axe et dévient vers l'ouest sur le boulevard des Laurentides pour se

rendre à la station de métro Cartier. Bien que la mise en place d'une voie réservée le long de l'autoroute Papineau permettrait de diminuer le temps de parcours le long de cet axe, dans une perspective de mobilité durable, il serait préférable de favoriser l'implantation de circuits d'autobus le long d'axes offrant déjà une mixité d'activités (commerces, emplois, services) afin de renforcer leur rôle dans la structure urbaine du territoire et favoriser leur accessibilité en transport en commun, à l'image du boulevard des Laurentides.

Même si peu de déplacements à destination de Laval se font en TC, une partie importante des usagers du secteur à l'étude travaille à Laval (40% des déplacements selon le rapport, p. 30). Compte-tenu du développement grandissant des pôles d'emploi de la ville à proximité du secteur à l'étude (notamment dans le secteur Montmorency, mais aussi le long du boulevard Saint-Martin), il nous paraît essentiel d'améliorer la connexion en TC à ces zones. Le projet en cours constitue à cet égard une occasion intéressante.

Piste multifonctionnelle

Le maintien en place de la piste multifonctionnelle permettant de franchir le pont Athanase-David de manière sécuritaire nous apparaît également essentiel dans une perspective de mobilité durable. Il s'agira encore une fois de s'assurer que cette piste soit bien connectée au réseau cyclable existant et projeté.

Conclusion

La proposition retenue pour le parachèvement de l'autoroute 19 entre la 440 et la 640 semble offrir des gains limités en termes de mobilité durable. Les améliorations apportées au réseau routier pour faciliter les déplacements en voiture, notamment en période de pointe, limiteront le virage vers des modes de transport durables. De plus, la connexion des voies réservées au réseau de transport collectif actuel et projeté devrait être planifiée en amont de la réalisation du projet afin de s'assurer que ces nouvelles infrastructures répondent bien aux besoins présents et futurs du réseau et de ses usagers. À l'heure actuelle, les destinations ne semblent pas avoir été prises en considération du fait que la planification des réseaux de transport collectif ne soit pas sous la responsabilité de Transports Québec. Pourtant, il serait nécessaire de considérer les destinations des usagers

afin d'assurer une intégration efficace de ces voies réservées au réseau global et de prévoir les aménagements nécessaires à l'extérieur du bassin à l'étude. Pour s'assurer d'une réelle transition vers une mobilité durable, il est essentiel que divers scénarios permettant un gain d'efficacité pour se rendre d'un point A vers un point B en transport collectif soient planifiés et que les infrastructures soient développées en conséquences.

Note :

Crée en 2008, l'Observatoire de la mobilité durable a comme mission d'étudier la mobilité et le transport des personnes et des marchandises dans une perspective intermodale, en regard des choix et des pratiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire et à la lumière des impératifs du développement durable. Elle regroupe des chercheurs de plusieurs universités, dont l'Université de Montréal, l'UQAM, l'Université d'Ottawa et Polytechnique.