Mai 2016

Portrait de la mobilité dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal et recommandations –

Rapport d'étape

MOBA
MOBILITÉ ALTERNATIVE

Table des matières

Figures iv
Tableaux iv
Cartes iv
Photos iv
Annexes ..... **Erreur ! Signet non défini.**

INTRODUCTION 1

1. Cadre de l'étude 1

2. Mandat 3

3. Localisation de l'étude 4

CARACTÉRISATION DE LA POPULATION, DU TERRITOIRE ET DES DÉPLACEMENTS 5

1. Population et territoire 5
1.1. Une population diversifiée et distincte de l'agglomération montréalaise 5
1.2. Un territoire façonné par et pour la voiture individuelle 5
1.3. Un territoire de propriétaires et de maisons individuelles 6
1.4. Des pôles générateurs de déplacements dispersés 7
1.5. D'importants projets immobiliers 9

2. Mobilité et déplacements 11
2.1. Une très forte motorisation 11
2.2. Déplacements internes 12
2.3. Déplacements vers les secteurs et les pôles d'emploi voisins 12
2.4. Parts modales 13

ÉTUDES SECTORIELLES 16

1. Automobile et transport des marchandises 16
1.1. La voiture : le mode privilégié par les résidents de l'ODÎ 16
1.2. Des axes routiers saturés 17
1.3. Des accidents de la route le long des artères 18
1.4. Le transport des marchandises dominé par le camionnage 19
1.5. Des projets routiers toujours non réalisés 21
1.6. Constats 23

2. Stationnement 24
2.1. Des stationnements incitatifs presque saturés 24
2.2. Des grands espaces asphaltés à reconsidérer 25
2.3. La tarification du stationnement 26
2.4. Une nouvelle politique de stationnement pour Montréal 27
2.5. Constats 28

3. Transport en commun 30
3.1. Un service d'autobus prédominant 31
3.2. Trois terminus assurant une bonne desserte 33
3.3. Le train de banlieue, mode efficace surtout en pointe 34
3.4. Des projets de transport collectif d'envergure 36
3.5. Constats 38

4. Covoiturage, autopartage et circuit électrique 39
4.1. Une offre de covoiturage méconnue 39
4.2. Une offre d'autopartage quasi inexistante 40
4.3. Les taxis comme une composante du cocktail transport 41
4.4. Le circuit électrique de l'ODÎ 42

MOBA MOBILITÉ ALTERNATIVE

4.5. Constats 43

5. Transport actif 44
5.1. Le vélo 44
5.2. La marche 48
5.3. Accidentologie 48
5.4. Constats 50

6. Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite 52
6.1. Les personnes âgées et les jeunes dans l'ODÎ 52
6.2. Diverses alternatives en transport pour les personnes à mobilité réduite 52
6.3. Constats 55

SYNTHÈSE DES CONSTATS, CONSULTATIONS ET RECOMMANDATIONS 55

CONCLUSION 56

ANNEXES 57

BIBLIOGRAPHIE 59

MOBA MOBILITÉ ALTERNATIVE

Figures

Figure 1 : Proportion* des personnes de 18 ans et plus qui atteignent les recommandations en activité physique de transport selon le quartier-type, île de Montréal, 2012 2
Figure 2 : Tarifs instaurés par la CTQ 41
Figure 3 : Les propriétaires de véhicules électriques ont divers avantages, notamment le droit de rouler dans certaines voies réservées pour le covoiturage 42

Tableaux

Tableau 1 : Densité, motorisation et part modale de la voiture selon les secteurs de l'Enquête Origine-Destination 6
Tableau 2 : Caractéristiques des parcs industriels de l'ODÎ viii
Tableau 3 : Parts modales des déplacements internes, produits et attirés (%) 13
Tableau 4 : Constats – Automobile et transport des marchandises 23
Tableau 5 : Constats – Stationnement 28
Tableau 6 : Achalandage des deux lignes de trains de banlieue desservant l'ODÎ 34
Tableau 7 : Constats – Transport collectif 38
Tableau 8 : Répartition des permis de taxis de l'agglomération de l'Ouest de Montréal (A.12.) 41
Tableau 9 : Situation des bornes dans chaque arrondissement 42
Tableau 10 : Constats – Covoiturage, autopartage et circuit électrique 43
Tableau 11 : Présence d'aménagements cyclables par rapport au voisinage 47
Tableau 12 : Constats – Transport actif 50
Tableau 13 : Constats – Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite 55

Cartes

Carte 1 : Territoire de l'ODÎ 4
Carte 2 : Localisation des emplois, des projets immobiliers et des aires de TOD prévues dans l'ODÎ 10
Carte 3 : Déplacements au sein de l'ODÎ et vers d'autres secteurs, sur 24h 15
Carte 4 : Le réseau routier de l'ODÎ 16
Carte 5 : Congestion récurrente sur les autoroutes et les grandes artères de l'ODÎ 17
Carte 6 : Occupants de véhicules blessés, Ouest-de-l'Île (2005-2014) .. 18
Carte 7 : Réseau de transport de marchandises dans l'ODÎ 19
Carte 8 : Température de surface dans l'ODÎ 26
Carte 9 : L'offre de transport collectif de l'ODÎ 30
Carte 10 : Zone d'influence des lignes de train de banlieue 34
Carte 11 : Projet de REM 36
Carte 12: Le territoire de service d'Auto-mobile 40
Carte 13 : Proportion de cyclistes dans la population 45
Carte 14 : Réseau cyclable de l'ODÎ 46
Carte 15 : Proportion de marcheurs dans la population 48
Carte 16 : Cyclistes blessés, Ouest-de-l'Île (2005-2014) 49
Carte 17 : Piétons blessés, Ouest-de-l'Île (2005-2014) 49

Photos

Photo 1 : L'Ouest-de-l'Île, considéré comme une banlieue proche, possède une faible densité résidentielle 1

MOBA MOBILITÉ ALTERNATIVE

Photo 2 : Les deux tiers des logements privés dans l'ODÎ sont des maisons individuelles. Le réseau routier ne favorise souvent pas les transports actifs et collectifs. 6
Photo 3 : L'hôpital Sainte-Anne à Sainte-Anne-de-Bellevue 7
Photo 4 : Entre 2003 et 2013, dans l'ODÎ, tandis que le nombre de personnes par logis diminuait, le nombre de voitures par logis augmentait 11
Photo 5 : Seulement 12,5 % des déplacements produits par l'ODÎ sont effectués en transport en commun 14
Photo 6 : Plusieurs milliers de camions circulent tous les jours sur l'autoroute 40, déjà très achalandée par les autobus et les voitures en heure de pointe. 20
Photo 7 : Le pont de l'Île Bizard qui sera en reconstruction sous peu... 21
Photo 8 : Cinq stationnements incitatifs dans l'ODÎ possèdent des taux d'occupation de plus de 90 %. 24
Photo 9 : La gare Roxboro-Pierrefonds possède certains stationnements payants qui ne sont pas utilisés au maximum de leur capacité. ... 25
Photo 10 : Plusieurs stationnements sont conçus en fonction d'un pic d'utilisation. Ils constituent ainsi d'énormes îlots de chaleur, comme celui du centre d'achat Fairview Pointe-Claire. 26
Photo 11 : L'ODÎ compte de plus en plus de voies réservées aux autobus comme celle-ci sur le boulevard Saint-Jean 32
Photo 12 : Le terminus Fairview est un point névralgique de transport en commun dans l'ODÎ 33
Photo 13 : La voie ferrée qui dessert la ligne de train de banlieue Vaudreuil-Dorion appartient au CP. Il y a donc partage des rails entre les trains de marchandises et de passagers. 35
Photo 14 : Certaines organisations de l'ODÎ permettent à leurs employés faisant du covoiturage de se stationner en priorité près de la porte d'entrée comme le fait l'entreprise MDA à Sainte-Anne-de-Bellevue. 39
Photo 15 : Seulement 1 % des individus se rendent au travail à vélo et 3 % à la marche. Sur la photo, la piste cyclable utilitaire dans le secteur industriel de Baie D-Urfé 44
Photo 16 : Peu d'aménagements cyclables permettent d'enjamber sécuritairement les barrières physiques telles que les autoroutes. 45
Photo 17 : La Route verte longe entre autres le sud de l'ODÎ et permet d'explorer de magnifiques paysages 47
Photo 18 : Plusieurs quartiers de l'ODÎ n'offrent aucune infrastructure pour le piéton comme ce quartier résidentiel de Kirkland. 48
Photo 19 : Les intersections le long des artères principales comme Saint-Jean sont les endroits les plus accidentogènes pour les piétons et les cyclistes. 49
Photo 20 : Le service de transport adapté de la STM est offert sur réservation seulement et selon l'admissibilité 53

Annexes

Annexe 1 : Déplacements internes à l'ODÎ 57
Annexe 2 : Particularités des gares de train de banlieue dans l'ODÎ 58

MOBA MOBILITÉ ALTERNATIVE

INTRODUCTION

Ce portrait fait état de la situation de la mobilité dans l'Ouest-de-l'Île (ODÎ) de Montréal. Il contient quatre sections principales.

La **première section** est une introduction présentant le cadre, le mandat et la localisation de l'étude.

La **deuxième section** est une caractérisation portant sur :

- la description de la population et du territoire; et
- une analyse des déplacements à l'aide des données de l'Enquête Origine-Destination (AMT, 2015).

La **troisième section** regroupe diverses études sectorielles soit :

- automobile et transport des marchandises;
- stationnement;
- transport en commun;
- covoiturage et autopartage;
- transport actif; et
- accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

La dernière partie de chaque section récapitule les constats principaux et énonce des pistes d'intervention.

La **quatrième section** est une synthèse des différents constats, des consultations et recommandations du portrait.

1. Cadre de l'étude

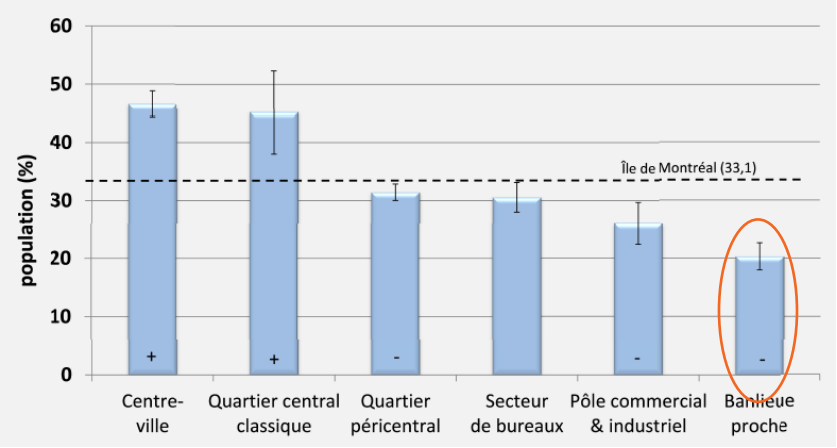
La Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal (2015) a récemment publié un article concernant l'influence des caractéristiques de l'environnement bâti sur l'activité physique de transport, l'obésité et la sécurité des déplacements. L'ODÎ y est considéré comme une banlieue proche, c'est-à-dire un secteur éloigné des transports collectifs à haute fréquence, de faible densité résidentielle et de faible accessibilité aux services de proximité.

Photo 1 : L'Ouest-de-l'Île, considéré comme une banlieue proche, possède une faible densité résidentielle

MOBA
MOBILITÉ ALTERNATIVE

Ces caractéristiques influencent la proportion des personnes de 18 ans et plus atteignant les recommandations en activité physique de transport, plus faible dans les banlieues proches (21 %) que dans les quartiers centraux (quartier central classique, 46 %, et centre-ville, 48 %) (figure 1). On retrouve aussi dans les quartiers centraux la plus faible proportion d'individus obèses (7 % au centre-ville, comparativement à 17 % dans l'ODÎ). De ce fait, il est conclut que les gens habitant un secteur favorable au transport actif sont moins à risque d'être obèses.

Figure 1 : Proportion* des personnes de 18 ans et plus qui atteignent les recommandations en activité physique de transport selon le quartier-type, île de Montréal, 2012



*Proportion ajustée pour l'âge, le sexe et le revenu familial. Les signes + et - indiquent les différences statistiquement significatives au seuil de 95 % avec le reste de l'Île de Montréal. Source : Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal (2015).

On sait maintenant que l'obésité engendre des maladies chroniques (diabète, hypertension et maladies cardiaques) affectant le tiers des Montréalais et constituant la première cause de décès prématurés à l'échelle planétaire (OMS, 2013; TOPO, 2012). L'obésité engendre des coûts directs (hospitalisations, consultations médicales, consommation de médicaments) et indirects (pertes de productivité au travail, absentéisme et invalidité). Bien que les chiffres changent d'une étude à l'autre, on estime qu'au Canada, en 2006, les coûts annuels de santé associés à l'embonpoint et à l'obésité étaient de 6 milliards de dollars et les pertes de productivité, de 5 milliards (INSPQ, 2014).

Outre la question de l'obésité, l'environnement bâti a une incidence sur d'autres composantes. Un aménagement urbain favorisant les modes de transport alternatifs à l'utilisation de l'automobile en solitaire (ci-après « auto-solo ») permet de désenclaver des zones de défavorisation et favoriser l'inclusion sociale. Il permet aussi aux plus démunis ne possédant pas de voitures de jouir d'une liberté semblable aux automobilistes (Brux, 2008).

La question environnementale est cruciale en ce qui a trait à la mobilité. Le transport est responsable de plus du tiers des émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'agglomération montréalaise et est en partie responsable de la mauvaise qualité de l'air. Dans l'ODÎ, en 2014, la qualité de l'air a été qualifiée de « mauvaise » pour 3 jours, d'« acceptable » pour 158 jours, et de « bonne » pour 204 jours (en amélioration par rapport à 2010). Les concentrations de polluants sont beaucoup plus importantes en semaine durant les heures de pointe et près des artères achalandées, ce qui démontre l'importance du transport dans leurs émissions (Ville de Montréal, 2015).

L'exposition à ces polluants atmosphériques entraîne également des maladies cardiovasculaires et respiratoires et exacerbe le développement de certains cancers. Le nombre de naissances prématurées est aussi accru de 17 % chez ceux qui habitent à 200 mètres ou moins d'une autoroute ou d'une artère principale (CSSS ODI, 2011). L'augmentation de la circulation automobile sur les grandes artères et les autoroutes de l'ODÎ représentent donc un enjeu important de santé publique.

Les coûts annuels de la congestion (essence gaspillée, temps perdu et salaires versés) dans la région de Montréal sont évalués à 1,4 milliard de dollars (Fondation du Grand Montréal, 2015). L'ODÎ, comme nous le verrons en ces pages, est de plus en plus aux prises avec des problèmes de congestion dus à une croissance démographique et à une augmentation du taux de motorisation de la population.

Ces prémisses rappellent l'importance du lien entre le transport et l'aménagement du territoire ainsi que son incidence sur des enjeux environnementaux, économiques et sociaux. L'ODÎ est confronté à des problèmes importants qui doivent être réglés dans une perspective d'amélioration de la santé publique, de protection de l'environnement et de développement économique durable.

2. Mandat

Concertation ODÎ devait rassembler un grand nombre d'informations et brosser un portrait de la mobilité dans l'ODÎ afin de produire un document mobilisateur à présenter à Montréal et à d'autres autorités organisatrices de transport dans le cadre de la refonte du plan de transport de 2008.

Dans ce contexte et à la lumière des constats présentés ci-dessus, la Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal a octroyé à MOBA en décembre 2015 le mandat de réaliser un portrait de la mobilité dans l'ODÎ.

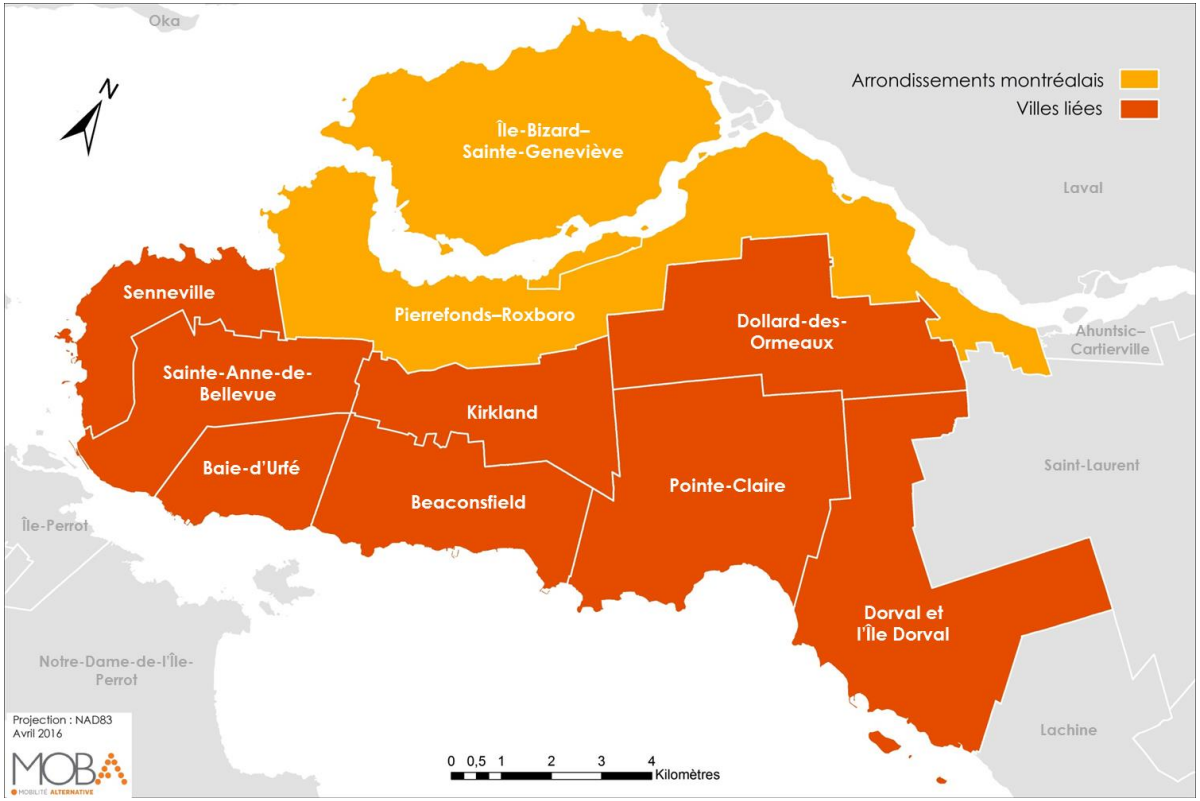
L'ODÎ compte déjà un nombre important d'acteurs locaux actifs ayant produit des documents pertinents sur différents thèmes et qui identifient la mobilité comme un enjeu crucial. Le présent portrait a comme objectif de colliger les données tirées des analyses déjà réalisées, de mettre à jour et d'analyser certaines données ainsi que de synthétiser les enjeux et de formuler des recommandations qui seront complétées suite à la consultation de divers acteurs de l'ODÎ.

3. Localisation de l'étude

Ce portrait de la mobilité de l'ODÎ couvre deux arrondissements de la Ville de Montréal (L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève et Pierrefonds–Roxboro) et huit villes liées (Baie-D'Urfé, Beaconsfield, Dollard-des-Ormeaux, Dorval et L'Île-Dorval, Kirkland, Pointe-Claire, Sainte-Anne-de-Bellevue et Senneville (Carte 1).

Ce territoire couvre 150,5 kilomètres carrés, soit 30 % de l'agglomération de Montréal, et accueille près de 236 000 habitants, soit le huitième de la population de l'agglomération, et près de 124 000 emplois, soit 11 % du total des emplois de l'agglomération (Statistique Canada, 2011; DEWI, 2014).

Carte 1 : Territoire de l'ODÎ



CARACTÉRISATION DE LA POPULATION, DU TERRITOIRE ET DES DÉPLACEMENTS

1. Population et territoire

1.1. Une population diversifiée et distincte de l'agglomération montréalaise

L'**âge médian** de la population de l'ODÎ (43,7 ans) est plus élevé que celui de l'agglomération (+4,5), de la province (+1,8) et du pays (+3,1).

On compte en moyenne 2,7 **personnes par ménage**, comparativement à 2,2 pour l'ensemble de l'agglomération.

La part de **familles monoparentales** (13,9 %) y est considérablement plus faible que celles de l'agglomération (20,6 %), de la province (16,6 %) et du pays (16,3 %).

Le taux de **chômage** (7 %) y est beaucoup plus faible que celui de l'agglomération (9,7 %).

La proportion d'**immigrants internationaux** (27,1 %) y est légèrement inférieure à la moyenne de l'agglomération (33,2 %), mais considérablement supérieure aux moyennes québécoise (12,6 %) et canadienne (20,6 %).

Plus de deux résidents de l'ODÎ sur trois (67,6 %) détiennent un **diplôme d'études postsecondaires**, une proportion plus élevée que celle de l'agglomération (60,3 %) et, à encore plus forte raison, que les moyennes québécoise (56,1 %) et canadienne (54,3 %).

Le **revenu annuel individuel médian** y varie de 27 952 $ (Pierrefonds-Roxboro) à 40 515 $ (Beaconsfield). Il est donc plus élevé dans toutes les composantes de l'ODÎ que celui de l'agglomération (24 541 $) et supérieur dans 9 cas sur 11 à celui du Québec (28 099 $) et du Canada (29 878 $).

En somme, par rapport à l'ensemble de l'agglomération, on trouve dans l'ODÎ une population plus âgée, vivant dans des ménages de plus grande taille moins souvent dirigés par un parent seul, composés d'une part moins importante de chômeurs, d'immigrants et de personnes dépourvues d'un diplôme d'études postsecondaires et, donc, disposant d'un revenu annuel considérablement plus élevé.

1.2. Un territoire façonné par et pour la voiture individuelle

En Amérique du Nord, un régime d'aménagement du territoire peu contraignant favorisant l'étalement de l'occupation du sol et la multiplication des infrastructures dédiées à la voiture a engendré une dispersion massive des activités résidentielles, commerciales et industrielles. Ces choix urbanistiques sont aujourd'hui remis en question étant donné leurs impacts sociaux et environnementaux négatifs mentionnés en introduction. Tel que mentionné dans le Portrait du développement durable sur le territoire du CSSS de l'ODÎ (2011), ce modèle d'aménagement est caractérisé dans l'ODÎ par :

- des quartiers de faible densité résidentielle et de faible mixité des usages (résidentiel, commercial et industriel) souffrant d'une carence en services de proximité (épiceries,

commerces, services de santé et de loisirs, etc.) et imposant à leurs résidents des déplacements plus fréquents et plus longs;

- un tissu urbain morcelé composé de zones enclavées par de nombreuses infrastructures de transport (routier, ferroviaire et aérien) et difficilement accessibles sans voiture (centres commerciaux, parcs industriels, etc.);
- un système de transport collectif désavantagé au profit du réseau dédié à l'automobile;
- une carence en infrastructures de transport actif rendant les déplacements à pied ou à vélo difficiles et peu sécuritaires; et
- un réseau routier dans les quartiers résidentiels favorisant la circulation inutile (boucles, croissants, impasses).

L'ODÎ n'a pas échappé à cette tendance et sa configuration diffère beaucoup du reste de l'île de Montréal (Tableau 1). La densité moyenne de population y est près de deux fois et demie moins élevée que celle de l'agglomération de Montréal dans son ensemble. En corollaire, le nombre de voitures par ménage y est 68 % plus élevé que celui de l'agglomération. Par conséquent, la part modale de la voiture y est 23 points de pourcentage plus élevé que celle mesurée sur toute l'île de Montréal.

1.3. Un territoire de propriétaires et de maisons individuelles

La proportion de **ménages propriétaires** de leur logement (77,4 %) se situe presque à l'opposé de celle de l'agglomération (39,3 %) et est considérablement plus élevée que les moyennes québécoise (61,2 %) et canadienne (69 %).

Tableau 1 : Densité, motorisation et part modale de la voiture selon les secteurs de l'Enquête Origine-Destination

Secteur de l'Enquête Origine-Destination	Population		Superficie		Densité	Motorisation	Part modale
	(hab.)	(%)	(km²)	(%)	(hab./km²)	(voitures/ ménage)	(%, 24 h, sans retour)
Dorval et L'Île-Dorval	18 208	7,7	21,1	14,0	872	1,34	78,9
Pointe-Claire	30 790	13,1	18,9	12,6	1 631	1,47	82,1
Dollard-des-Ormeaux	49 637	21,1	15,1	10,0	3 287	1,72	82,5
Roxboro	5 810	2,5	2,2	1,5	2 641	1,76	78,1
L'Île-Bizard	14 731	6,3	22,8	15,2	646	2,06	83,9
Sainte-Geneviève	3 366	1,4	0,9	0,6	3 740	1,10	77,8
Pierrefonds	62 600	26,6	24,9	16,5	2 514	1,59	78,2
Kirkland	21 253	9,0	9,6	6,4	2 205	2,05	86,9
Beaconsfield	19 505	8,3	11,0	7,3	1 777	1,87	80,5
Baie-D'Urfé	3 850	1,6	6,0	4,0	639	1,96	83,7
Sainte-Anne-de-Bellevue	5 073	2,2	10,6	7,0	480	1,58	77,4
Senneville	920	0,4	7,5	5,0	123	1,69	84,6
ODÎ	**235 748**	**100,0**	**150,5**	**100,0**	**1 566**	**1,68**	**81,2**
Agglomération de Montréal	**1 886 481**	**12,5**	**499,2**	**30,1**	**3 779**	**1,00**	**57,9**

Source : AMT, 2015

Photo 2 : Les deux tiers des logements privés dans l'ODÎ sont des maisons individuelles. Le réseau routier ne favorise souvent pas les transports actifs et collectifs.

Deux logements privés de l'ODÎ sur trois sont des maisons individuelles. Les logements locatifs et les condominiums y sont moins nombreux que dans le reste de l'agglomération de Montréal. On y trouve aussi davantage de logements de 8 pièces et plus que sur le reste de l'île (Croteau, 2014).

Les coûts d'habitation pour les locataires de l'ODÎ sont supérieurs à la moyenne montréalaise : 42 % des ménages locataires dépensent plus de 30 % de leur revenu pour se loger (Croteau, 2014).

Les logements y sont assez vieux : la plupart ont été construits avant 1980 et environ 90 %, avant 2000 (Croteau, 2014).

Aucun logement de la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM) ne se trouve dans l'ODÎ, de même qu'aucune habitation à loyer modique (HLM) destinée aux familles et aux personnes seules de moins de 60 ans. Les 2 396 logements sociaux et communautaires du territoire sont inégalement répartis et se retrouvent principalement dans Pierrefonds-Roxboro ainsi qu'à Pointe-Claire et à Dollard-des-Ormeaux (Croteau, 2014).

1.4. Des pôles générateurs de déplacements dispersés

L'ODÎ couvre une bonne partie du pôle économique de l'ouest de l'île de Montréal[1] avec près de 124 000 emplois, soit 11 % du total des emplois de l'agglomération (DEWI, 2014). Les emplois de l'ODÎ sont surtout concentrés à Dorval et à Pointe-Claire (Carte 2). Les 6 690 établissements de travail localisés dans l'ODÎ correspondent à plus du dixième des 58 954 établissements de l'île de Montréal (INRS, 2015). Plusieurs de ces établissements sont d'importants attracteurs et producteurs de déplacements, comme nous le montrons dans la prochaine section.

Les plus grands générateurs de déplacements de l'ODÎ sont les hôpitaux Lakeshore (à Pointe-Claire) et Sainte-Anne (à Sainte-Anne-de-Bellevue) de même que plusieurs institutions d'enseignement postsecondaire telles que le Collège John-Abbott et le campus Macdonald de l'Université McGill (à Sainte-Anne-de-Bellevue) ainsi que le Cégep Gérald-Godin (dans le secteur Sainte-Geneviève) (Carte 2).

Plusieurs zones commerciales sont situées le long des artères principales. Le centre commercial Fairview à Pointe-Claire est sans contredit le plus imposant du secteur, autant par son offre que par l'espace accaparé par son stationnement (Carte 2). Il est adjacent à un terminus de transport collectif névralgique pour l'ODÎ.

Photo 3 : L'hôpital Sainte-Anne à Sainte-Anne-de-Bellevue

[1] Possède un territoire plus étendu que le territoire de cette étude.

Zones industrielles

L'ODÎ compte plusieurs parcs industriels (Tableau 2) qui accueillent 31 % des emplois du secteur. Le plus grand parc industriel, tant par sa superficie que par son nombre d'employés, est sans contredit celui de Pointe-Claire (5 km²; plus de 15 000 emplois). Les parcs industriels de Dorval accueillent le deuxième plus grand nombre d'entreprises et d'employés et sont les plus denses.

L'aéroport Montréal-Trudeau

Le pôle aéroportuaire Montréal-Trudeau est un très grand générateur de déplacements. Il concentre à lui seul près de 28 000 emplois. Ce secteur reçoit une forte quantité de voitures, de taxis et d'autobus (ligne 747). 74 000 déplacements s'effectuent chaque jour vers et depuis l'aéroport. Une partie importante (76 %) s'effectue en automobile et hors des périodes de pointe (DEWI, 2014).

Les infrastructures propices au transport actif y sont pratiquement inexistantes et la distance séparant le secteur aux gares de train dissuade le recours à ce mode de transport.

L'augmentation prévue de l'achalandage des avions aura certainement des impacts sur le secteur déjà congestionné en période de pointe.

Tableau 2 : Caractéristiques des parcs industriels de l'ODÎ

Municipalité	Superficie (km²)	Desserte ferroviaire	Desserte autoroutière	Entreprises	Employés	Densité (emplois/km²)	Part de l'emploi local (%)
Baie-D'Urfé	2,2	CN et CP	20 et 40	61	3 968	1 804	97
Dorval	2,7	CN	40	85	4 585	1 698	10
Pointe-Claire	5	CN	20 et 40	209	15 686	3 137	54
Dorval	2,5	-	13, 20 et 520	158	6 941	2 776	24
Sainte-Anne-de-Bellevue	1,4	-	40	11	1 264	903	26
Dollard-des-Ormeaux	0,6	-	40	30	1 430	2 383	13
Kirkland	1,1	-	40	34	3 339	3 036	35
Pierrefonds-Roxboro	0,1	CN	13 et 40	5	67	670	3,7
Total	**15,6**			**593**	**37 280**		**31**

Source : DEWI, 2014

1.5. D'importants projets immobiliers

Le territoire de l'ODÎ étant vaste et épars, les promoteurs y voient un fort potentiel de réalisation de projets commerciaux et immobiliers. Certains projets sont d'une telle envergure qu'ils pourraient changer le portrait actuel de l'ODÎ. Dans une perspective de planification des transports, il est primordial de connaître ces projets et de pouvoir dès à présent y intégrer des infrastructures de transport collectif et actif afin de modérer la croissance de la motorisation, de la dépendance à l'automobile et de la congestion.

Selon les nouveaux projets immobiliers prévus, Pointe-Claire et Pierrefonds-Roxboro accueilleront le plus grand nombre de nouveaux résidents (Carte 2). Le plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) prévoit 12 aires de *transit-oriented development* (TOD, ou aménagement axé sur le transport collectif) autour des gares de l'ODÎ. Le PMAD y prescrit une densité résidentielle d'au moins 40 logements par hectare (log./ha), sauf autour de la gare Dorval, à l'extrémité est (80 log./ha) (Carte 2).

Projet immobilier Pierrefonds-Ouest

Ce projet prévoit un lotissement immobilier de 185 hectares voué à accueillir plus de 5 000 logements et près de 23 hectares de parcs et de bassins de rétention en plus de 180 hectares d'espaces de conservation. Des espaces sont prévus pour les logements sociaux et abordables, pour des écoles, des centres sportifs, des commerces de proximité et des bureaux. Les investissements prévus s'élèvent à plus de 20 millions de dollars.

Le site internet de la Ville de Montréal indique que le projet immobilier du secteur Pierrefonds-Ouest vise à :

- construire un quartier intégré à un milieu naturel, se distinguant aussi par sa composition urbaine, par la qualité de l'aménagement du domaine public et par un réseau de circulation favorable aux transports collectif et actif; et
- protéger un riche patrimoine naturel et une mosaïque de paysages et les mettre en valeur par l'implantation de divers équipements récréatifs.

Ce projet pose des défis importants en matière de conservation des milieux naturels et de pression sur les infrastructures de transport. La Ville mentionne à ce sujet l'importance de la mise en place d'infrastructures de transport efficaces, étant donné l'enclavement du site choisi. En ce sens, l'aménagement d'un boulevard est prévu entre le boulevard Gouin et l'autoroute 40, dans l'emprise non construite de l'autoroute 440 appartenant au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Aucun projet en transport collectif et actif n'est jusqu'à présent dévoilé. La Société de transport de Montréal serait toutefois impliquée dans l'élaboration du projet.

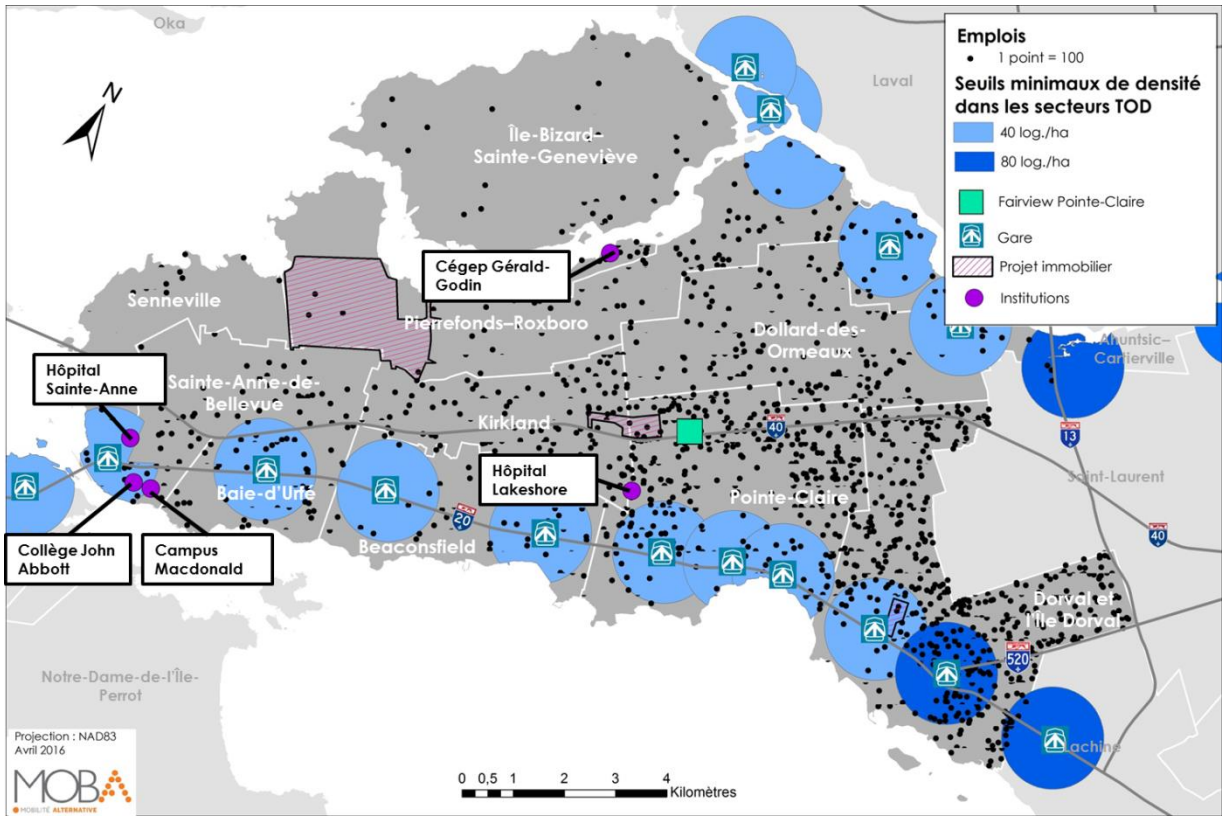
Projet de Quartier évolution à Kirkland

Ce projet prévoit la construction de 600 logements pour accueillir à terme 1 500 résidents et près de 1 000 employés, notamment de l'entreprise Traffic Tech, en bordure de l'autoroute 40, entre les boulevards Saint-Jean et Saint-Charles. Ce site est desservi par divers trajets d'autobus, notamment les lignes 217, 218 et 219, et est situé à près de 20 minutes de marche du terminus Fairview. Une nouvelle consultation auprès de la population doit être faite puisque le projet initial n'avait pas été accepté.

Projet de golf Dorval

Le golf municipal de Dorval est situé à l'extrémité sud-ouest du terrain de l'aéroport Montréal-Trudeau. Aéroports de Montréal n'a pas renouvelé son bail avec la Ville et a des projets de construction sur ce terrain de 12 hectares, notamment un centre de distribution et un poste d'inspection. Ce terrain permettrait aussi le passage d'une infrastructure de transport collectif d'envergure.

Carte 2 : Localisation des emplois, des projets immobiliers et des aires de TOD prévues dans l'ODÎ



Source : Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages 2011; produit personnalisé selon le lieu de travail et PMAD, 2012

MOBA MOBILITÉ ALTERNATIVE

2. Mobilité et déplacements

Cette section brosse un portrait de la motorisation de l'ODÎ, de la mobilité interne à ce secteur de l'agglomération de Montréal, des liens de mobilité avec les autres composantes de la région métropolitaine et des parts modales de tous ces déplacements. Elles présentent des données des Enquêtes Origine-Destination 2003 et 2013 de l'AMT, toujours en ce qui concerne les déplacements effectués tous motifs confondus et sans retour.

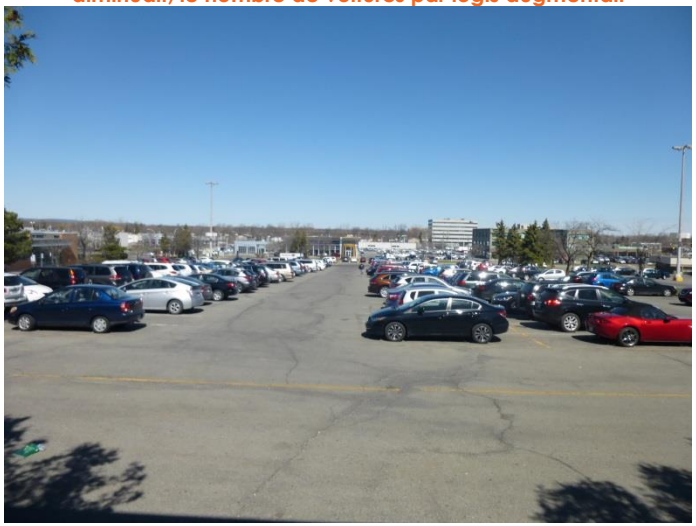
2.1. Une très forte motorisation

Entre 2003 et 2013, dans l'ODÎ, tandis que le nombre de **personnes par logis** diminuait en moyenne de 2,1 %, le nombre de **voitures par logis** a quant à lui augmenté en moyenne de 6,4 %, faisant croître le nombre **voitures par personne** de 8,8 %. Pendant ce temps, le Grand Montréal, incluant tant le centre que l'est de l'île, a obéi à une tendance similaire. La diminution du nombre de personnes par logis et l'augmentation du nombre de voitures par personne ont été plus marquées dans l'ODÎ que dans l'agglomération. L'augmentation du nombre de voitures par logis y a toutefois été moindre que celle enregistrée à l'échelle de l'île.

La population de l'ODÎ n'en demeure pas moins considérablement plus motorisée que celle de l'agglomération : on y dénombre en moyenne 1,68 voiture par logis, contre 1 pour l'île dans son ensemble. Ce taux s'élève même à 2,05 et à 2,06 à Kirland et sur L'Île-Bizard, respectivement. Cette différence considérable se reflète directement dans les parts modales (Tableau 3).

Sainte-Anne-de-Bellevue se distingue avantageusement des onze autres secteurs de l'ODÎ à tous égards. Pour les déplacements tant produits qu'attirés, tout aussi bien à l'interne que vers d'autres secteurs de la région métropolitaine, la part modale de l'automobile y est toujours la plus faible. Kirkland est aux antipodes en la matière – probablement en raison de sa localisation, à cheval sur l'autoroute 40, de sa forme urbaine façonnée par et pour l'automobile et de sa modeste desserte en transport collectif.

Photo 4 : Entre 2003 et 2013, dans l'ODÎ, tandis que le nombre de personnes par logis diminuait, le nombre de voitures par logis augmentait



Toute proportion gardée, Sainte-Anne-de-Bellevue fait figure de chef de file en ce qui concerne les déplacements *attirés* en transport collectif, tant au sein de l'ODÎ que depuis le reste de la grande région métropolitaine. Les nombreuses institutions dans la ville permettent de l'expliquer. Dorval présente le meilleur bilan quant aux déplacements *produits* en transport collectif, surtout en

pointe matinale. Senneville est dernière à cet égard. Roxboro attire et produit également peu de déplacements en transport collectif malgré la présence de la gare Pierrefonds-Roxboro sur son territoire.

Sainte-Anne-de-Bellevue remporte également les honneurs en matière de transport actif, bien qu'elle les partage avec L'Île-Bizard quant aux déplacements *attirés* à pied ou à vélo. Kirkland et Senneville présentent les pires bilans à ces égards également.

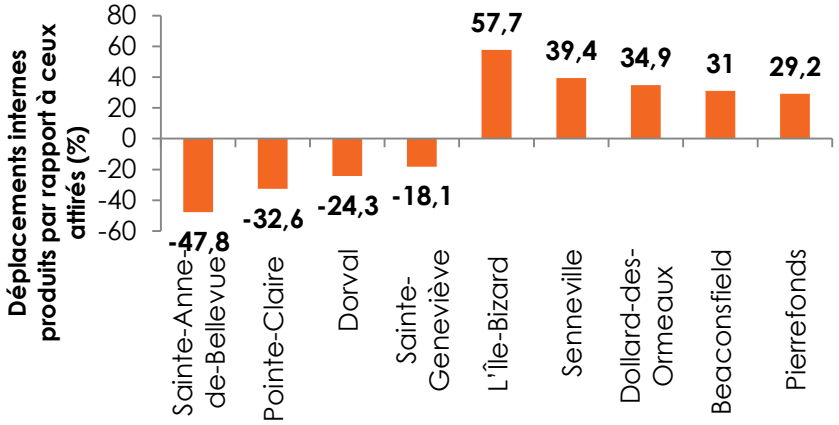
2.2. Déplacements internes

Sur 24 heures, plus du tiers (37,1 %) des déplacements internes à l'ODÎ sont effectués en période de pointe matinale. De plus, plus de 60 % de tous les déplacements provenant de l'ODÎ n'en sortent pas. En ne comptant que la période de pointe matinale, cette proportion chute à légèrement plus d'un déplacement sur cinq.

Quatre des douze secteurs de l'ODÎ produisent moins de déplacements internes qu'ils n'en attirent : Sainte-Anne-de-Bellevue (-47,8 %), qui accueille le campus Macdonald de l'Université McGill, le Collège John-Abbott, l'hôpital Sainte-Anne et un vaste parc industriel; Pointe-Claire (-32,6 %), qui accueille le centre commercial Fairview et un vaste secteur industriel de part et d'autre de l'autoroute 40; Dorval (-24,3 %), qui accueille l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau; et Sainte-Geneviève (-18,1 %), qui accueille le Cégep Gérald-Godin.

Cinq des douze secteurs produisent quant à eux plus de déplacements internes qu'ils en attirent : L'Île-Bizard (+57,7 %); Senneville (+39,4 %); Dollard-des-Ormeaux (+34,9 %); Beaconsfield (+31 %); et Pierrefonds (+29,2 %). Les trois autres (Kirkland, Baie-D'Urfé et Roxboro) présentent un bilan somme toute équivalent.

Graphique 1 : Déplacements internes produits par rapport à ceux attirés



2.3. Déplacements vers les secteurs et les pôles d'emploi voisins

Vers Ville-Marie et Côte-des-Neiges

Plus du tiers (35,4 %) de tous les déplacements provenant de l'ODÎ et se destinant à d'autres secteurs du territoire de l'Enquête se destinent aux pôles d'emploi de Ville-Marie et de Côte-des-Neiges. En ne comptant que la période de pointe matinale, cette proportion s'élève même à plus de quatre déplacements sur dix (41 %). Près d'un de ces déplacements sur deux est assuré par le transport collectif (45,5 % sur 24 heures; 49,2 % en pointe matinale), contre environ un de ces déplacements sur 100 en transport actif (0,8 % et 1 % respectivement). Le potentiel de transfert modal demeure important dans cet axe, d'autant que la circulation et le stationnement sont considérablement plus ardus au sein de ces deux pôles d'emploi majeurs qu'ailleurs dans la région (**Carte 3**).

Vers Saint-Laurent

Environ un des déplacements externes sur six (15,6 % sur 24 heures; 17,4 % en pointe matinale) se destinent au pôle d'emploi de Saint-Laurent. Le transport collectif assure à peine plus d'un de ces déplacements sur dix (10,2 % sur 24 heures; 11,1 % en pointe matinale) comme c'est le cas dans la plupart des parcs industriels notamment vu la présence de stationnement abondant et gratuit (**Carte 3**).

Vers Laval et la MRC Vaudreuil-Soulanges

Les déplacements entre l'ODÎ et ses voisines immédiates, Laval et la MRC de Vaudreuil-Soulanges[2] ne sont pas nombreux. La part modale de la voiture pour les déplacements s'y destinant s'élève sans surprise à 98,8 %. Le transport collectif n'assure que 20 déplacements quotidiens entre ces deux secteurs (**Carte 3**).

La voiture assure 98,2 % des 5 505 déplacements effectués chaque jour entre l'ODÎ et Laval et les 103 autres s'effectuent en transport collectif. La distance entre la pointe de l'île et les secteurs d'activité de Laval demeure toutefois très importante. La desserte actuelle se limite aux deux stations de la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes, situées dans des secteurs résidentiels (l'île Bigras et le quartier Sainte-Dorothée) très éloignés des zones d'emploi et des institutions scolaires. Aucun trajet de la STM ou de la STL n'emprunte l'autoroute 13 en direction de l'île voisine.

2.4. Parts modales

Sur 24 heures, la **part modale de la voiture** est 23,3 points de pourcentage plus élevée pour les déplacements produits dans l'ODÎ qu'à l'échelle de l'agglomération (57,9 %). Inversement, la **part modale du transport collectif** y est 11,5 points plus faible que celle de l'agglomération (24 %). De même, la **part modale du transport actif**, y est 12,8 points plus faible que celle de l'agglomération (17,5 %) (Tableau 3).

En pointe matinale, ces différences entre l'ODÎ et l'île de Montréal dans son ensemble sont respectivement de 19,2, 17,9, et 9,4 points. Tant sur 24 heures qu'en pointe matinale, ces différences sont considérablement plus grandes en ce qui a trait aux déplacements internes et attirés, sauf dans le cas du transport actif.

Tableau 3 : Parts modales des déplacements internes, produits et attirés (%)[3]

Déplacements	Internes	Produits	Attirés
Voiture, PPAM	82,0	73,1	78,3
Voiture, 24 h	86,9	81,2	84,9
Collectif, PPAM	8,3	18,7	7,8
Collectif, 24 h	5,7	12,5	6,2
Actif, PPAM	9,7	5,1	5,2
Actif, 24 h	7,3	4,7	4,7

[2] Cette MRC attire près de quatre déplacements externes sur dix provenant de Sainte-Anne-de-Bellevue. Cette proportion ne s'élève toutefois qu'à légèrement plus d'un déplacement externe sur 10, en période de pointe matinale.

[3] Pour le détail des déplacements internes, voir Annexe 1

Cette situation met en lumière le très faible attrait du transport collectif dans l'ODÎ, même durant les périodes de desserte optimale. Conformément à ce que la recherche en transport et en aménagement montre depuis des décennies, la faible densité de population et le haut niveau de motorisation observés dans l'ODÎ sont associés aux revenus annuels moyens et médians très élevés des résidents du secteur. Ces deux facteurs sont fortement corrélés à l'utilisation de la voiture pour les déplacements quotidiens.

En somme, en ce qui concerne tant la motorisation que les parts modales, comparé à l'agglomération de Montréal, l'ODÎ offre un portrait beaucoup moins compatible avec l'approche de mobilité durable préconisée dans les documents de planification provinciaux et métropolitains.

La part modale moyenne de la voiture pour les déplacements internes aux onze secteurs qui composent l'ODÎ est 8,9 points de pourcentage plus élevée que celle du territoire de l'Enquête Origine-Destination 2013 dans son ensemble, pourtant extrêmement vaste et composé d'un très grand nombre de municipalités suburbaines et rurales beaucoup moins denses et plus distantes des centres d'emploi et d'activités du cœur de la métropole. Cette proportion le place au 48e rang des 114 secteurs municipaux de l'Enquête, entre Laval (Sainte-Dorothée et Laval-sur-le-Lac) et La Prairie.

La part modale moyenne du transport collectif y est 10,1 points de pourcentage plus faible et le place au 78e rang, entre Repentigny et Belœil. Celle du transport actif y est 4,7 points de pourcentage plus faible et place l'ODÎ au 52e rang, entre Longueuil (De Lyon) et Belœil.

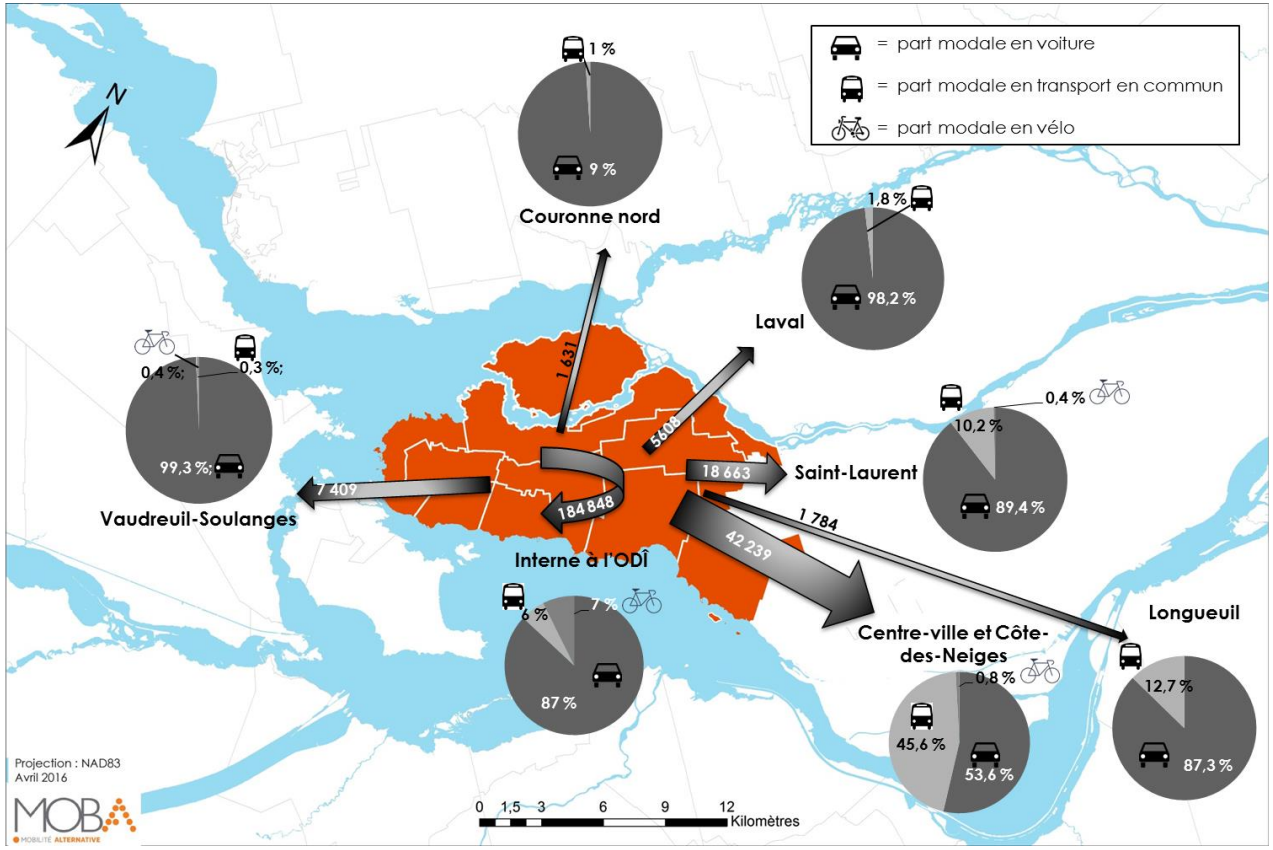
Photo 5 : Seulement 12,5 % des déplacements produits par l'ODÎ sont effectués en transport en commun

En pointe matinale, la part modale moyenne de la voiture y est 13,8 points plus élevée que dans l'ensemble du territoire de l'Enquête, ce qui place l'ODÎ au 75e rang, entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint-Eustache. Celle du transport collectif y est 13 points moins élevée, le plaçant au 83e rang, entre Terrebonne (Lachenaie) et Vaudreuil-Dorion. Celle du transport actif y est 0,8 point plus faible, le plaçant au 35e rang, entre Anjou et Joliette.

Cette situation est en grande partie explicable par les caractéristiques de la forme urbaine de l'ODÎ présentées au chapitre précédent. Intervenir sur ce territoire façonné par et pour l'automobile pour lutter contre l'obésité nécessitera par

conséquent une habile conjonction de mesures d'incitation du transport collectif et actif, de dissuasion du transport motorisé et de transformation progressive de la configuration et de l'aménagement des secteurs résidentiels, commerciaux et industriels de l'ODÎ.

Carte 3 : Déplacements au sein de l'ODÎ et vers d'autres secteurs, sur 24h



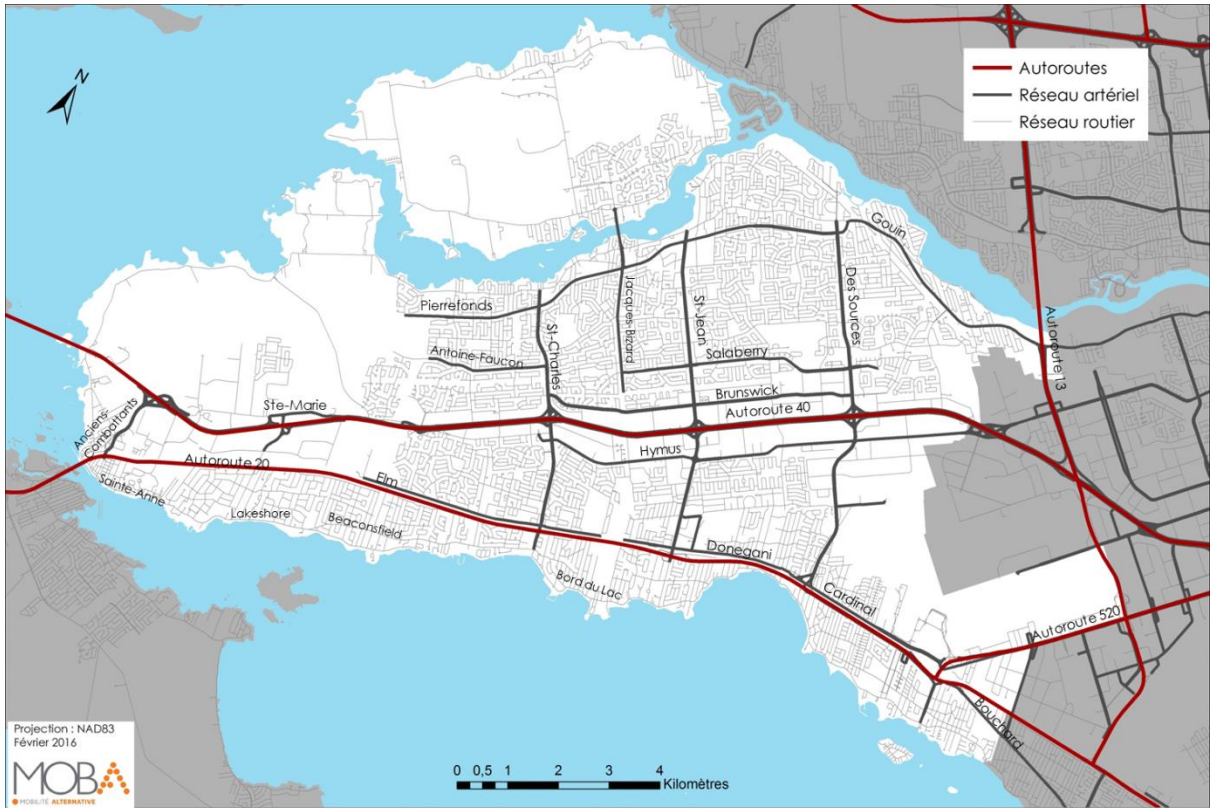
Source de données : Enquête Origine-Destination, 2013

ÉTUDES SECTORIELLES

1. Automobile et transport des marchandises

Étant utilisé par tous les modes de transport ou presque, le réseau routier revêt une importance cruciale. Il assure la mobilité tant des personnes que des marchandises.

Carte 4 : Le réseau routier de l'ODÎ



1.1. La voiture : le mode privilégié par les résidents de l'ODÎ

La voiture est de loin le mode le plus utilisé pour les déplacements dans l'ODÎ. Sa part modale s'élève à 86,9 %. Le nombre de déplacements produits en voiture par l'ODÎ a crû de 9,3 %, entre 2003 et 2013, soit 0,5 point de pourcentage plus *rapidement* que le nombre de voitures par personne. Pendant ce temps, cette croissance ne s'élevait qu'à 5,6 % à l'échelle de l'agglomération de Montréal, soit 1,5 point plus *lentement* que le nombre de voitures par personne. Les ménages de l'ODÎ comptent ainsi de moins en moins de personnes qui possèdent de plus en plus de voitures et qui les utilisent de plus en plus chaque année.

Cette utilisation de la voiture considérablement plus importante que dans le reste de l'agglomération peut être expliquée par différents facteurs d'aménagement du territoire (Brux, 2008; CSSS ODI, 2011) :

- une faible densité résidentielle (hab./km^2);
- de grandes distances séparant certains secteurs de l'ODÎ et le centre-ville de Montréal ainsi que les principaux pôles d'emploi;

- une carence en services de proximité;
- une trame de rue peu perméable;
- un sentiment de liberté associé à l'utilisation de la voiture; et
- un manque d'incitatifs à l'utilisation des transports collectifs et actifs (fréquence, desserte, accessibilité…).

1.2. Des axes routiers saturés

Cette constante augmentation de l'utilisation du réseau routier le surcharge en période de pointe et même de plus en plus hors pointe. Les réseaux artériel et autoroutier assurent la mobilité des personnes et des marchandises sur des distances de plus en plus longues. Le réseau de collectrices et de rues locales permet l'accessibilité aux pôles d'activité économique, aux quartiers résidentiels et aux centres de services à la population.

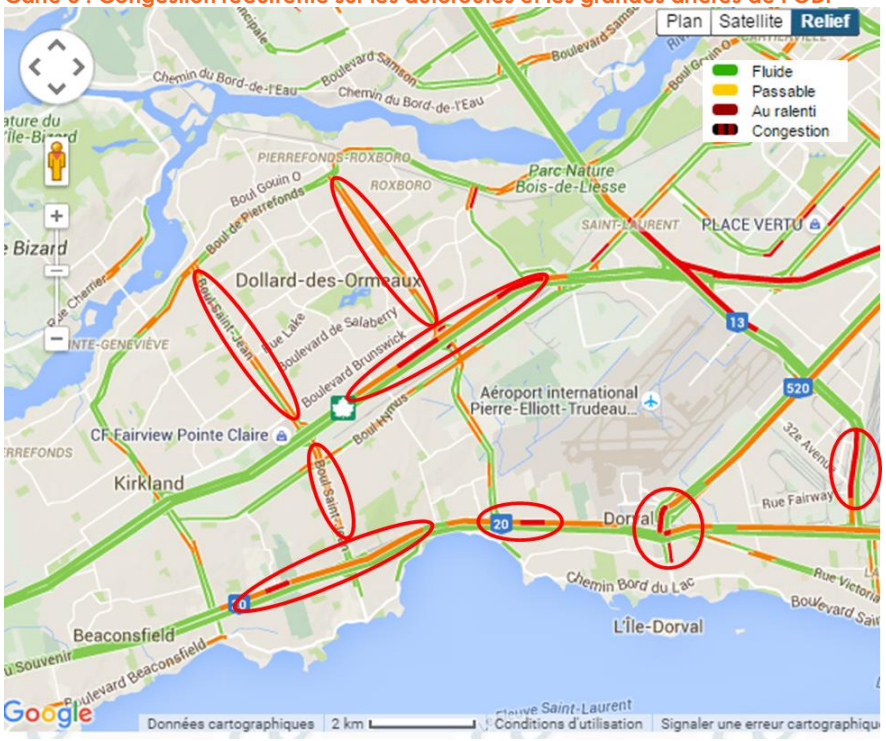
Les ponts et les autoroutes

Les autoroutes 20 et 40 traversent d'un bout à l'autre le territoire de l'ODÎ et desservent les circulations locale et en transit. L'autoroute 20, au sud, permet entre autres, par le pont Galipeault, de relier L'Île-Perrot, les villes du sud de l'ODÎ et le centre-ville de Montréal. L'autoroute 40 relie quant à elle le nord de Montréal, les villes et arrondissements du nord de l'ODÎ et Vaudreuil-Dorion, par le pont de l'Île-aux-Tourtes. Ces autoroutes sont saturées en période de pointe et de manière intermittente hors pointe (Carte 5)(DEWI, 2014).

Le débit journalier moyen annuel (DJMA) sur l'autoroute 40 en 2008 variait de la catégorie 50 000 à 99 999 véhicules par jour à la catégorie 150 000 à 200 000. Le DJMA de l'autoroute 20 variait quant à lui de la catégorie 10 000 à 49 999 à la catégorie 50 000 à 99 999 (CPCS, 2013).

Les autoroutes 13 et 520 bordent la limite est de Dorval et sont toutes deux congestionnées à l'approche de l'autoroute 20 (Carte 5). Dans l'arrondissement Pierrefonds-Roxboro, l'autoroute 13 et le pont Louis-Bisson relient Laval et l'ODÎ.

Carte 5 : Congestion récurrente sur les autoroutes et les grandes artères de l'ODÎ



Source : Circulation Québec le 1er février 2016 à 16h50.

MOBA MOBILITÉ ALTERNATIVE

Les artères nord-sud et est-ouest

Pour parvenir à ces autoroutes, de grandes artères permettent le déplacement nord-sud par les boulevards Saint-Charles, Saint-Jean et Des Sources. Éventuellement le chemin de l'Anse-à-l'Orme s'ajoutera à cette liste, si le développement immobilier Pierrefonds-Ouest voit le jour. Ces artères sont elles aussi congestionnées en période de pointe, surtout à l'approche de l'autoroute 40 (Carte 5). Près de 110 000 travailleurs résident dans l'ODÎ, mais des disparités importantes subsistent entre la localisation de leurs résidences et de leurs lieux d'emploi. Dorval et Pointe-Claire, localisées au sud, accueillent la majorité des emplois, mais la plupart des travailleurs résident dans le nord du territoire. Leur navettage quotidien requiert de nombreux déplacements sur les trois boulevards principaux de l'ODÎ et y engendre une congestion chronique (DEWI, 2014).

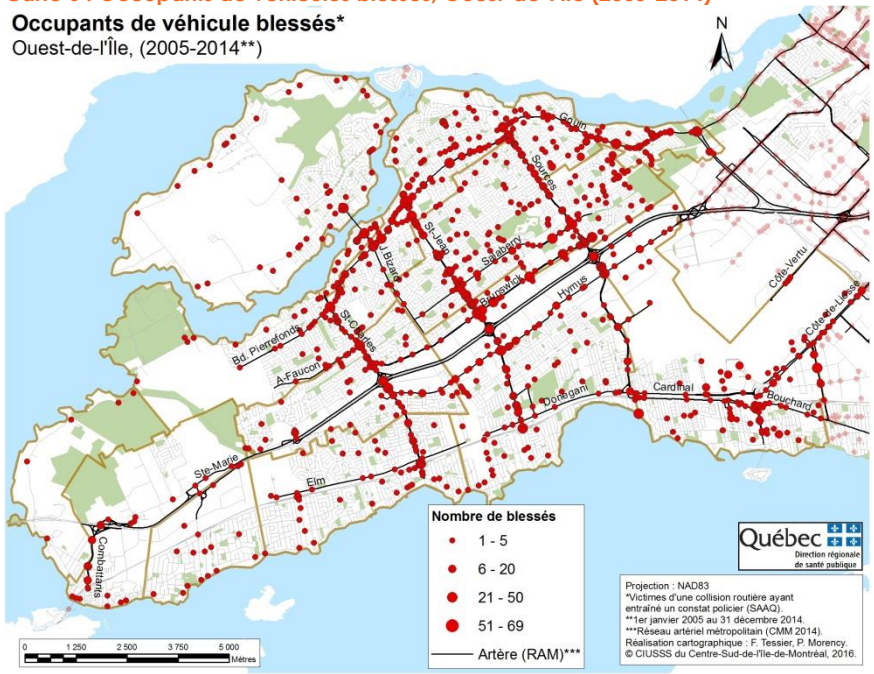
La constante augmentation de population et de voitures en circulation dans l'ODÎ, le partage de la route avec les autobus sur ces artères ainsi qu'une synchronisation parfois déficiente des feux de circulation expliquent en partie cette situation.

Les boulevards Gouin, Pierrefonds et Brunswick permettent les déplacements est-ouest, au nord de l'autoroute 40. Le boulevard des Anciens-Combattants, la rue Sainte-Anne (longeant le bord de l'eau et portant plusieurs noms selon les villes traversées) ainsi que le boulevard Hymus permettent ces déplacements, au sud de l'autoroute 40. Ces artères se rabattent sur les trois principales artères nord-sud (Saint-Charles, Saint-Jean et Des Sources), augmentant leur achalandage déjà considérable. Ces artères est-ouest et nord-sud sont alimentées par les voitures circulant sur les rues locales, généralement assez larges et bordées de stationnement.

1.3. Des accidents de la route le long des artères

De 2005 à 2014, 3 687 occupants de véhicules à moteur ont été blessés sur le territoire de l'ODÎ (DSP, 2016), soit près de 80 % de la part des blessés dans le secteur (Brux, 2008). La Carte 6 montre sans surprise que la majorité des accidents impliquant des occupants de véhicules ont eu lieu sur les grandes artères de l'ODÎ (boulevards Saint-Charles, Saint-Jean, Des Sources, Pierrefonds et Gouin).

Carte 6 : Occupants de véhicules blessés, Ouest-de-l'Île (2005-2014)



Source : DSP, 2016

MOBA MOBILITÉ ALTERNATIVE

Les artères regroupent de nombreuses intersections qui représentent des zones de conflit entre les automobilistes et avec les autres utilisateurs de la route : les piétons, les cyclistes et les utilisateurs du transport collectif. Dans son portrait, Brux (2008) notait que la moitié des accidents parmi tous les usagers de la route avait lieu aux intersections, le nombre plus élevé de blessés se retrouvant entre 15 h et 16 h 59, suivi de trois pics autour de 18 h, 12 h et 8 h.

1.4. Le transport des marchandises dominé par le camionnage

Soixante pour cent du tonnage ayant une origine ou une destination dans la région de Montréal se transporte par voie routière. Les voies aérienne et ferroviaire se séparent la part restante du transport des marchandises (CPCS, 2013).

Le camionnage, mode privilégié pour le transport des marchandises

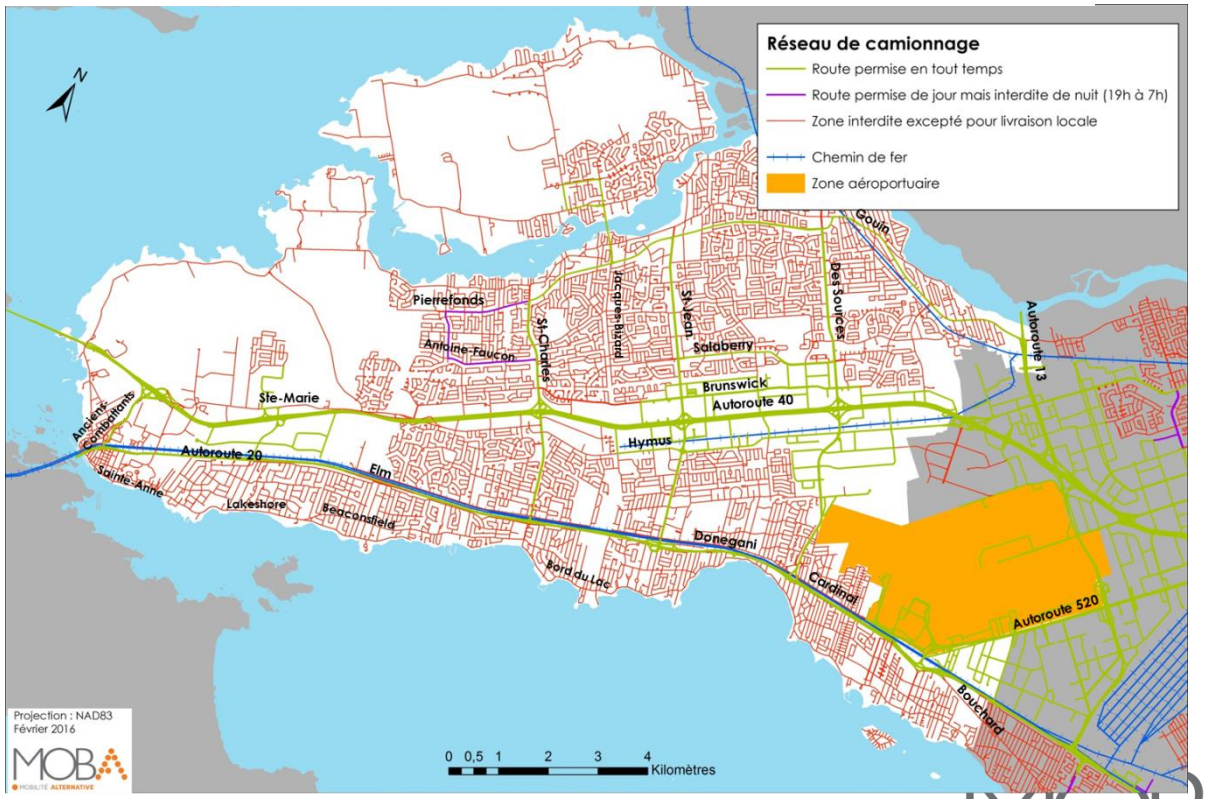
Peu de routes dans l'ODÎ sont accessibles aux camions (Carte 7). Les autoroutes et les boulevards Brunswick, Des Anciens-Combattants, Des Sources, Hymus, Pierrefonds, Saint-Charles, Saint-Jean, Salaberry permettent le camionnage en tout temps. Cette permission concerne aussi les secteurs industriels de Baie-D'Urfé, de Dorval, de Pointe-Claire et de Sainte-Anne-de-Bellevue. La circulation des camions est aussi permise sur un petit circuit dans L'Île-Bizard.

Pierrefonds-Roxboro permet la circulation le jour sur un circuit particulier, mais l'y interdit la nuit. Le camionnage est interdit sur tout le reste des rues de l'ODÎ, essentiellement résidentielles, excepté pour la livraison locale.

La réglementation pour les rues du secteur aéroportuaire serait en cours de modification et des règlements seraient à venir pour les Baie-D'Urfé, Beaconsfield. Sainte-Anne-de-Bellevue et Senneville (Ville de Montréal, 2015b).

Pour le camionnage, les deux principales autoroutes traversant l'ODÎ (20 et 40) permettent de relier la métropole aux principaux

Carte 7 : Réseau de transport de marchandises dans l'ODÎ

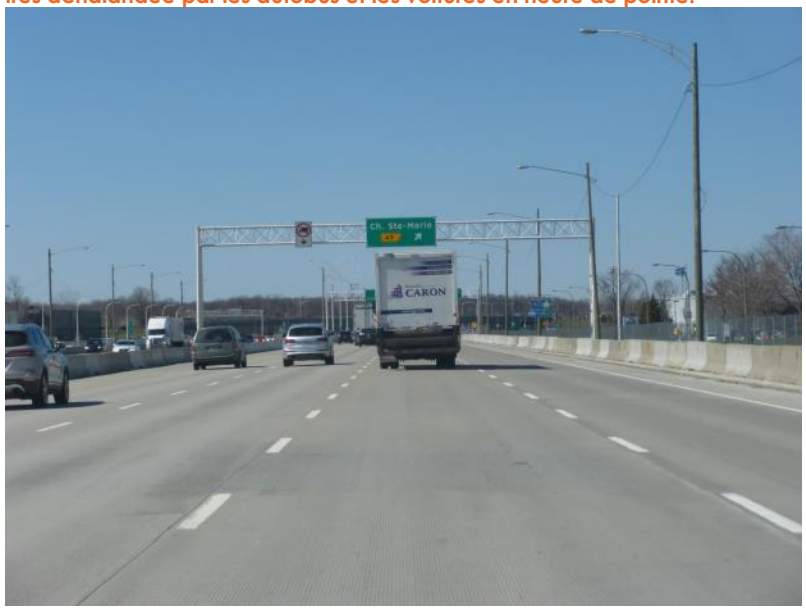


Source : Ville de Montréal. 2015

MOBILITÉ ALTERNATIVE

marchés voisins (Ontario, Ouest canadien et États-Unis). Le débit journalier moyen annuel de camions (DJMAC) en 2008 sur la portion de l'ODÎ de l'A-40 variait de 8 000 à 12 000 et, sur l'A-20, de 1 000 à 8 000. Ces autoroutes déjà achalandées ont un taux de croissance annualisé prévu jusqu'à 2026 de 1,8 % (CPCS, 2013).

Photo 6 : Plusieurs milliers de camions circulent tous les jours sur l'autoroute 40, déjà très achalandée par les autobus et les voitures en heure de pointe.



L'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau : un secteur névralgique de transport de marchandises

L'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (YUL) représente la plus importante infrastructure de transport aérien au Québec et la troisième en importance au Canada (Carte 7). Il est équipé de trois pistes d'atterrissage et en mesure d'accueillir de gros porteurs. Selon CPCS (2013), l'aéroport possède quatre terminaux de fret totalisant 63 290 m^2 et une zone cargo récemment ajoutée de 11 hectares au nord-ouest, à proximité du golf Dorval, offrant des installations technologiques modernes.

Les déplacements camions produits et attirés par la zone cargo de l'aéroport Trudeau et reliant la zone cargo et les entreprises utilisant les services de fret aérien au voisinage de l'aéroport affectent l'ensemble de l'île de Montréal (Équipe du Plan de transport, 2005).

En 2007, 58 % du fret aérien de la région métropolitaine transitait par cet aéroport, le reste (157 000 tonnes) transitant par l'aéroport de Mirabel. Il est prévu que cette proportion augmente, mais le taux de croissance prévu diffère selon les sources, oscillant entre 176 000 et 286 000 tonnes en 2026 (CPCS, 2013).

Le transport de marchandises par chemin de fer

Sur le territoire de l'ODÎ, le réseau du Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) relie l'île de Montréal, l'ouest de la Montérégie et l'Ontario. L'utilisation de ces voies ferroviaires est élevée dans l'ODÎ en raison notamment de la cohabitation des trains de marchandises et de passagers (Carte 7). Selon CPCS (2013), entre 2016 et 2026, l'utilisation des tronçons entre Lachine et Vaudreuil-Dorion devrait être supérieure à la capacité disponible.

Dans la région métropolitaine, le secteur ferroviaire devrait croître de 1,6 % par an d'ici à 2026.

1.5. Des projets routiers toujours non réalisés

Dans le plan de transport de Montréal (2008), six des douze projets qui permettraient de compléter le réseau routier montréalais se trouvaient dans l'ODÎ, mais n'ont toujours pas été réalisés.

Prolongement du boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'autoroute 40

Ce projet vise à relier le boulevard Pierrefonds et l'autoroute 40 en créant un échangeur complet avec l'autoroute et un raccordement à la rue Stillview, au sud.

Construction d'une nouvelle structure entre les îles Bizard et de Montréal

Ce projet doublerait le pont existant ou ajouterait un nouveau pont dans un autre corridor afin d'assurer l'accessibilité de L'Île-Bizard en tout temps, notamment en cas d'accident ou de réfection du pont existant.

Le pont, emprunté chaque jour par près de 30 000 véhicules, sera remplacé au coût de 100 M $. Les travaux, qui s'échelonneront jusqu'en 2020, consolideront le pont actuel et en construiront un nouveau, en parallèle, pourvu de quatre voies de circulation, soit une de plus que la structure actuelle (Hébert-Dolbec, 2016).

Il sera bâti sur les bandes de terrain vacant situées du côté nord-est du boulevard Jacques-Bizard, entre les boulevards Pierrefonds et Chèvremont, acquises par la Ville de Montréal en novembre 2014 (Hébert-Dolbec, 2016).

Photo 7 : Le pont de l'Île Bizard qui sera en reconstruction sous peu.

Source : Ville de Montréal, 2013

Prolongement du boulevard Pierrefonds

Ce projet vise le prolongement à l'ouest de l'avenue Château-Pierrefonds, en soutien au développement résidentiel de l'ouest de Pierrefonds et de la partie nord de Sainte-Anne-de-Bellevue.

Aménagement d'un boulevard dans l'emprise de l'autoroute 440

En soutien au développement résidentiel de l'ouest de Pierrefonds, un boulevard serait aménagé entre le boulevard Gouin Ouest et l'autoroute 40 et raccordé aux boulevards Pierrefonds et Antoine-Faucon. Le projet comprend le réaménagement de l'échangeur Sainte-Marie/Anse-à-l'Orme.

Raccordement du boulevard et de la rue Morgan

Ce projet vise à améliorer l'accessibilité du secteur industriel de Baie-D'Urfé, à diminuer l'intrusion du trafic lourd dans le secteur résidentiel et à faciliter l'accès à la gare de train de banlieue. Il nécessite un réaménagement des échangeurs avec les autoroutes 20 et 40.

Reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes

Des travaux ont été effectués récemment sur le pont de l'Île-aux-Tourtes pour réparer une poutre de béton fissurée et une pile trouée. Le pont fera toutefois face à de travaux bien plus importants sous peu. Le ministère des Transports doit décider d'y effectuer des travaux majeurs de réfection ou de le remplacer complètement. Dans les deux cas, ces travaux affecteront considérablement la circulation de transit entre l'ODÎ et Vaudreuil-Soulanges. Ce pont de 1,8 km comportant six voies de circulation accueille quotidiennement 82 000 véhicules dont 10 000 poids lourds.

Reconstruction de l'échangeur Turcot

L'échangeur Turcot, situé dans l'arrondissement Sud-Ouest, représente un secteur automobile névralgique en reliant les autoroutes 15, 20 et 720, en plus de faciliter l'accès au pont Champlain. Il constitue également un lien essentiel entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal.

L'échangeur Turcot sur lequel circulent quotidiennement plus de 300 000 véhicules doit être reconstruit. Le projet Turcot inclut également la reconstruction des échangeurs Angrignon, De La Vérendrye et Montréal-Ouest, ainsi que les tronçons adjacents des autoroutes 15, 20 et 720. Il va sans dire que ce projet influencera la circulation dans l'ODÎ notamment le lien avec l'aéroport.

1.6. Constats

Tableau 4 : Constats – Automobile et transport des marchandises

Constats
Augmentation du nombre de déplacements en voiture et de la part modale de la voiture
Imperméabilité de la trame viaire encourant l'utilisation de la voiture
Difficile cohabitation des transports des marchandises et des personnes sur les autoroutes achalandées
Congestion sur les autoroutes et sur les artères à l'approche des autoroutes
Difficile partage de la route entre les autobus et les voitures sur les artères
Déficience de la synchronisation des feux de circulation
Majorité de blessés de la route sur les artères et aux intersections durant les périodes de pointe
Importance croissante du transport de marchandises par voie routière (1,8 % par an jusqu'en 2026 sur les autoroutes 20 et 40)
Forte augmentation prévue du tonnage transitant par l'aéroport Trudeau (de 176 000 à 286 000 tonnes d'ici à 2026)
Surutilisation du tronçon entre Lachine et Vaudreuil-Dorion du chemin de fer du CFCP (passagers et marchandises sur la même ligne)
Prévision de nombreux projets routiers (prolongement d'axes existants, aménagement de nouveaux axes et reconstruction de ponts existants ou construction de nouveaux ponts)

2. Stationnement

Le stationnement constitue une composante importante du système de transport puisqu'il influence de façon déterminante les comportements et les habitudes de déplacement des usagers du réseau de transport.

Par surcroît, sachant qu'une automobile est immobilisée plus de 90 % du temps, le stationnement doit être géré de façon réfléchie afin d'optimiser l'utilisation de l'espace et les déplacements (Ville de Montréal, 2015a).

L'ODÎ, de par l'organisation et la composition de son territoire, ne connaît pas de problèmes de stationnement comparables à ceux des quartiers centraux montréalais.

Rappelons que les résidences sont principalement unifamiliales, généralement assorties d'un espace de stationnement et couramment situées sur des rues le long desquelles le stationnement est permis. Sur l'île de Montréal, l'offre de stationnement non tarifé varie entre 250 000 et 320 000 places et constitue 90 % de l'offre totale (Ville de Montréal, 2015a).

À l'échelle de l'île, le stationnement hors rue est destiné à 31 % pour les commerces, à 27 % pour le public (dont les stationnements incitatifs) et à 40 % pour les industries, les institutions, les bureaux et les résidents (Ville de Montréal, 2015a).

2.1. Des stationnements incitatifs presque saturés

Un stationnement incitatif permet aux automobilistes de laisser leur voiture à proximité d'une station de transport collectif afin de s'y rabattre. Dans l'ODÎ, on retrouve des stationnements incitatifs aux gares de train de banlieue dont les détails se trouvent à l'annexe 2.

Le nombre de cases de stationnement incitatif diffère beaucoup d'une station à l'autre : la gare Beaurepaire (à Beaconsfield) compte 41 places, tandis que la gare Roxboro-Pierrefonds en compte 981.

Les stationnements incitatifs de l'ODÎ ont en moyenne des taux d'occupation de 84 %. Cinq stationnements ont des taux d'occupation de plus de 90 %. Beaconsfield et Sunnybrooke sont en tête de peloton avec respectivement 97 % et 98 % d'occupation.

Photo 8 : Cinq stationnements incitatifs dans l'ODÎ possèdent des taux d'occupation de plus de 90 %.

Les stationnements de l'ODÎ sont tous gratuits. Seule la gare Roxboro-Pierrefonds offre actuellement, dans le cadre d'un projet-pilote de l'AMT, 171 places payantes (près de 20 % des cases offertes à cette gare). En 2014, ces places ont été utilisées à 72 % (AMT, 2014). Les places libres, mais non disponibles pour les automobilistes qui ne paient pas peuvent représenter une source de frustration, d'autant plus étant donné que les stationnements des gares Roxboro-Pierrefonds et Sunnybrooke sont souvent saturés. Cette situation amène les automobilistes à se stationner dans les rues résidentielles avoisinantes.

Photo 9 : La gare Roxboro-Pierrefonds possède certains stationnements payants qui ne sont pas utilisés au maximum de leur capacité.

Outre ces stationnements incitatifs liés aux gares, on retrouve notamment celui du Centre civique de Dollard-des-Ormeaux qui contient 200 places.

2.2. Des grands espaces asphaltés à reconsidérer

Les stationnements en surface non payants représentent une perte considérable de valeur foncière et de revenus pour les villes en plus d'être nocifs pour l'aménagement du territoire (Ville de Montréal, 2008b).

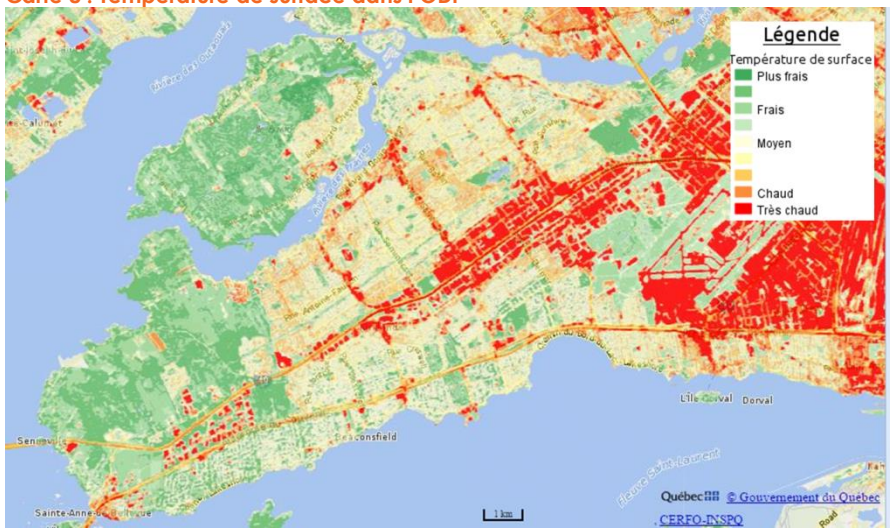
Le *Portrait du développement durable sur le territoire du CSSS de l'ODÎ* souligne que les îlots de chaleur sont des zones urbanisées caractérisées par des températures de l'air de 5 à 10 °C plus élevées que l'environnement immédiat avec une concentration supérieure de particules en suspension et d'autres polluants atmosphériques. L'augmentation des surfaces pavées (routes et stationnements), la circulation routière et l'absence d'arbres et d'espaces verts contribuent au phénomène d'îlots de chaleur. Les îlots de chaleur présentent un risque accru de mortalité de 30 % pour les personnes vulnérables (CSSS ODÎ, 2011).

Des îlots de températures à risque élevé ont été répertoriés dans l'ODÎ le long de l'autoroute 40 et du boulevard Hymus entre les boulevards Sunnybrooke et Somerset. Des îlots de risque élevé ont également été recensés à Pierrefonds (le long du boulevard éponyme) à Kirkland (le long de la voie de service de l'autoroute 40) et à Baie-D'Urfé (dans la zone industrielle) (CSSS ODÎ, 2011).

La Carte 8 montre certaines poches où la température de surface est plus faible que celle de l'environnement immédiat, comme dans l'extrême ouest de l'Île, dans L'Île-Bizard et dans les grands

parcs. On voit aussi l'importante chaleur dégagée par les stationnements des zones industrielles et commerciales de Pointe-Claire et de Dollard-des-Ormeaux, de même que par le secteur de l'aéroport. Les artères sont aussi marquées par leur important dégagement de chaleur.

Carte 8 : Température de surface dans l'ODÎ



Source : Gouvernement du Québec, CERFO-INSPQ

Beaucoup de stationnements dans l'ODÎ sont conçus en fonction d'un pic maximal d'utilisation, c'est-à-dire qu'ils comptent un nombre de places suffisant pour accueillir les automobilistes en fonction du moment où ils seront les plus nombreux (quelques fois par an seulement). Le reste du temps, les stationnements ne sont pas au maximum de leur capacité et constituent d'importantes surfaces favorisant une augmentation des températures. C'est entre autres le cas du centre d'achat Fairview Pointe-Claire ou encore de l'aéroport Montréal-Trudeau (Photo 10).

Photo 10 : Plusieurs stationnements sont conçus en fonction d'un pic d'utilisation. Ils constituent ainsi d'énormes îlots de chaleur, comme celui du centre d'achat Fairview Pointe-Claire.

2.3. La tarification du stationnement

Certaines institutions de l'ODÎ demandent aux utilisateurs de payer pour le stationnement ou encore d'obtenir une vignette. C'est le cas entre autres de certains bâtiments du CIUSSS de l'ODÎ et d'institutions scolaires tels que le Collège John-Abbott et le Cégep Gérald-Godin. Ces mesures incitent parfois les automobilistes à se stationner dans les rues avoisinantes. Dans son chantier transport, Concertation ODÎ (2013) souligne l'impact des étudiants se garant dans les rues de Sainte-Anne-de-Bellevue.

Offrir des stationnements gratuits à ses employés ou à ses clients encourage toutefois ceux-ci à utiliser la voiture pour leurs déplacements. Il s'agit d'un avantage offert aux automobilistes auquel les utilisateurs des autres modes de transport n'ont pas accès. Proposer des incitatifs pour encourager l'utilisation des transports alternatifs ou tarifer le stationnement peut permettre de rétablir une certaine égalité auprès de tous les navetteurs.

2.4. Une nouvelle politique de stationnement pour Montréal

Montréal a soumis au débat public son projet de politique de stationnement (2015a). La Politique couvre l'agglomération montréalaise, mais les actions des villes liées seront sur une base volontaire[4]. Elle y formule un diagnostic de la situation du stationnement sur l'île de Montréal, et principalement dans les quartiers centraux, où les problèmes de stationnement sont les plus criants. Elle y distingue également les compétences en matière de stationnement. Elle y indique que la tarification du stationnement sur rue et l'application de la réglementation pour la délivrance de constats d'infraction sur le réseau de voirie locale sont des objets appartenant au conseil municipal (Ville de Montréal, 2015a).

Sont délégués aux arrondissements : la désignation des endroits où le stationnement est contrôlé par des parcomètres, des distributeurs ou des bornes de stationnement; les plages horaires pour l'application des tarifs de stationnement; la durée de stationnement maximale d'un parcomètre, un distributeur ou une borne peut enregistrer; la suppression, l'ajout ou la détermination de places tarifées; et la détermination des périodes tarifées (Ville de Montréal, 2015a).

La vision de la gestion du stationnement préconisée par Montréal consiste à assurer une offre équilibrée

> « afin d'améliorer la qualité de vie des citoyens et d'assurer la vitalité économique, tout en réduisant la dépendance à l'automobile et son impact sur l'environnement » (Ville de Montréal, 2015a, p. 7).

Cette vision se concrétiserait par divers principes, actions et stratégies. Six stratégies proposées par Montréal sont pertinentes pour l'ODÎ telles que la migration vers le stationnement intelligent, la création d'un environnement propice au déploiement d'une mobilité « plus durable » et l'arrimage de la gestion du stationnement aux objectifs de mise en valeur du territoire.

[4] Communication personnelle, 4 mai 2016.

2.5. Constats

De par les expériences passées, on sait dorénavant qu'augmenter l'offre pour répondre à une demande croissante ne relève pas durablement le défi du stationnement. En effet, une offre abondante favorise l'utilisation de l'automobile tandis que sa rareté favorise le recours à des modes de transport durables (Ville de Montréal, 2015).

Cette gestion du stationnement devient d'autant plus complexe lorsqu'elle est intégrée à un plus grand partage de la route. Il est important d'être novateur afin de répondre à la croissance effrénée du parc automobile de l'ODÎ sans pour autant en encourager l'utilisation.

Tableau 5 : Constats – Stationnement

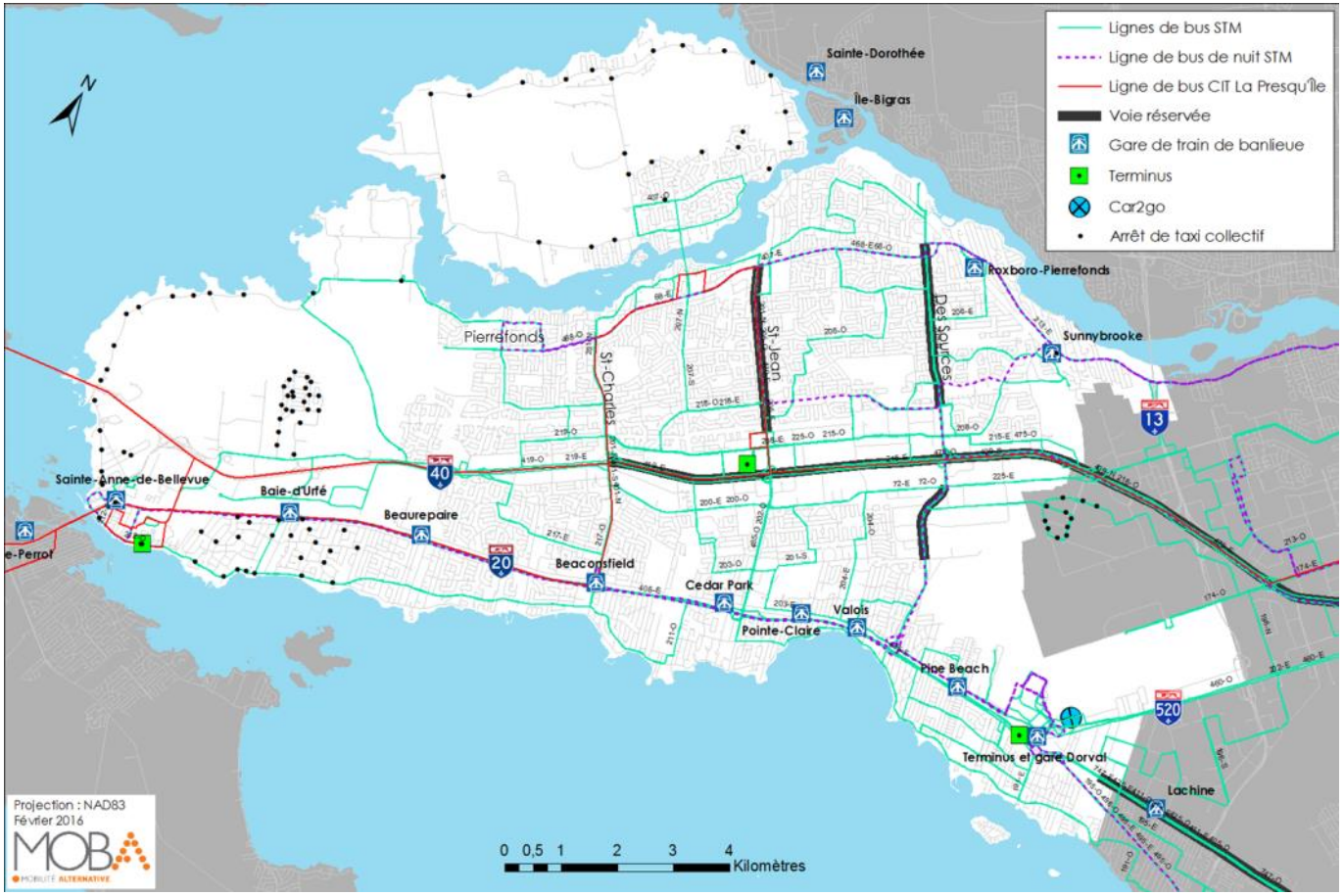
Constats
Saturation des stationnements incitatifs et des espaces sur les rues avoisinant les gares
Création d'inégalités parmi les navetteurs lorsque le stationnement est offert gratuitement et qu'il n'y a pas d'incitatifs aux modes alternatifs
Dénaturation de l'espace privé et public au profit de l'automobile
Construction de stationnements en fonction de pics d'utilisation
Production d'îlots de chaleur dans les grandes surfaces asphaltées des stationnements
Perte de revenus et de valeur foncière des villes par le stationnement en surface

3. Transport en commun

Les réseaux de train de banlieue et d'autobus sont surtout orientés pour les déplacements pendulaires entre la périphérie et le centre de la région métropolitaine de Montréal. Les parts modales du transport collectif des déplacements origineant de l'ODÎ sont déjà très élevées vers le centre-ville (autour de 54 %, selon les secteurs, en pointe matinale). À l'inverse, elles sont très faibles pour les déplacements internes dans l'ODÎ (autour de 8 %, selon les secteurs, en pointe matinale).

Rappelons que la faible densité résidentielle, la trame viaire peu propice aux déplacements en transport collectif ou actif, la grande distance par rapport au centre-ville et la carence en services de proximité expliquent en partie cette situation. L'offre actuelle joue toutefois un rôle considérable dans la propension à utiliser ou non le transport collectif.

Carte 9 : L'offre de transport collectif de l'ODÎ



Source : STM, 2016; CIT, 2016

L'offre de transport collectif dans l'ODÎ est composée d'un réseau d'autobus et de taxis collectifs développé, de voies réservées, de terminus et de deux lignes de train de banlieue (Carte 9).

3.1. Un service d'autobus prédominant

Le réseau d'autobus de la STM s'articule principalement autour du réseau artériel et autoroutier de l'ODÎ, soit les autoroutes 20 et 40 et le boulevard Pierrefonds dans l'axe est-ouest ainsi que les boulevards Des Sources, Saint-Charles et Saint-Jean dans l'axe nord-sud.

Sur 24 heures, sans retour, les transports collectifs assurent 38 037 déplacements depuis l'ODÎ (dont 10 584 à l'interne) et 18 409 vers l'ODÎ. De ce nombre, une part importante est assurée par la ligne d'autobus 470 (Express Pierrefonds) qui lie le métro Côte-Vertu. En effet, un peu plus de 10 000 déplacements par jour sont effectués sur cette ligne (direction ouest et est) (STM, 2016). Le territoire de l'ODÎ est desservi par plusieurs lignes d'autobus :

- 26 lignes régulières;
- 14 lignes express;
- 5 circuits de taxi collectif; et
- 4 lignes de nuit.

Le réseau d'autobus (Carte 9) couvre la majeure partie du territoire. L'Île-Bizard, Senneville et la partie nord de Sainte-Anne-de-Bellevue sont les secteurs où l'on retrouve le moins de service de transport collectif (lignes de bus et de train), mais également les plus épars. Tant en pointe que hors pointe, la couverture du réseau est particulièrement bonne dans les secteurs de Pointe-Claire et à l'est de Pierrefonds-Roxboro. Baie-D'Urfé, Beaconsfield, le sud de Sainte-Anne-de-Bellevue et Senneville sont relativement bien desservis, surtout en pointe (DEWI, 2014).

Différents acteurs de l'ODÎ ont souligné la déficience de la desserte dans les axes nord-sud et vers les stations de métro (Concertation ODI, 2013). Ce constat est en grande partie imputable au fait que les autobus sont soumis aux mêmes conditions de circulation que les automobiles et sujets aux ralentissements dus à la congestion.

Des groupes vulnérables ont soulevé un manque de service durant la fin de semaine et le soir puisque certaines lignes ne sont plus en fonction. Les retards fréquents, durant l'hiver particulièrement, ont également été notés comme irritants (Groulx, 2015).

La plupart des pôles d'activité de l'ODÎ ne sont pas desservis par des modes lourds. Plusieurs générateurs de déplacements (les zones d'emploi le long de l'autoroute 40, le centre commercial Fairview Pointe-Claire et l'hôpital Lakeshore) ne sont desservis que par le réseau d'autobus de la STM (DEWI, 2014).

Le réseau du CIT La Presqu'Île

Le conseil intermunicipal de transport (CIT) La Presqu'Île dessert par autobus la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Il assure 2 500 déplacements par jour dans l'ODÎ (Genivar, 2013). Cinq de ses lignes desservent l'ODÎ, en pointe, du lundi au vendredi (Carte 9). Sa desserte du corridor de l'autoroute 40 et de la station de métro Côte-Vertu est bonne et constante tout au long de la journée.

Les lignes 35 et 44 se destinent à Sainte-Anne-de-Bellevue – en pointe seulement pour la 44 et à basse fréquence hors pointe pour

la 35. La ligne 91, qui circule en pointe seulement, effectue le circuit le plus long dans l'ODÎ, passant par l'autoroute 20, les boulevards Saint-Jean et Pierrefonds et revenant par l'autoroute 40 dans Vaudreuil-Soulanges. Il dessert ainsi le Cégep Gérald-Godin. La ligne 7, qui circule à haute fréquence en pointe et à basse fréquence hors pointe, dessert le centre commercial Fairview Pointe-Claire.

Des voies réservées en expansion

Les autobus offrent souvent un service d'efficacité limitée parce qu'ils subissent les aléas de la circulation. Les mesures préférentielles pour bus comme la mise en place de voies réservées sur les autoroutes et les grandes artères de l'ODÎ (Carte 9) sont des solutions à ces problématiques.

Le boulevard Saint-Jean comporte une voie réservée aux autobus, aux taxis et aux covoitureurs, du boulevard Pierrefonds à l'avenue Labrosse, du lundi au vendredi, en direction nord de 6 h à 9 h et sud, de 15 h 30 à 18 h 30. Elle ne mène par contre pas jusqu'au terminus Fairview. Les autobus doivent réintégrer la circulation dense pour le dernier tronçon les y menant.

Photo 11 : L'ODÎ compte de plus en plus de voies réservées aux autobus comme celle-ci sur le boulevard Saint-Jean

Le boulevard Des Sources, comporte aussi depuis 2015 une telle voie réservée, d'une longueur totale de 8,6 km. Elle est en opération du lundi au vendredi : en direction sud, de 6 h à 9 h 30, entre les boulevards Gouin et De Salaberry et entre le boulevard Hymus et l'avenue Saint-Louis; et en direction nord, de 15 h 30 à 18 h 30, entre l'avenue Reverchon et le boulevard Hymus et entre les boulevards Salaberry et Pierrefonds. Elle facilite les 5 000 déplacements quotidiens sur les lignes 208, 209, 409 et 475 (STM, sans date).

Lorsque la circulation sur l'autoroute 40 descend sous 50 km/h, les autobus peuvent circuler sur l'accotement. Les lignes 72, 220, 470 et 475 bénéficient de cet avantage. Cette mesure préférentielle mise en service par le ministère des Transports s'étend sur l'autoroute 40, dans les deux directions, entre les boulevards Cavendish et Saint-Charles (STM, 2014).

Une autre voie réservée a été aménagée sur l'autoroute 20 afin de limiter les impacts de la reconstruction de l'échangeur Turcot. Elle s'étend sur 4,5 km entre le boulevard Bouchard et la 10e avenue. Elle est accessible aux autobus, aux taxis aux véhicules de covoiturage (au moins trois occupants) et aux véhicules électriques.

3.2. Trois terminus assurant une bonne desserte

Terminus Fairview

Le terminus Fairview est un point névralgique de transport collectif. Son emplacement au centre de l'ODÎ, à proximité du boulevard Saint-Jean et de l'autoroute 40, est stratégique. Dix-huit lignes de bus y convergent chaque jour (STM, 2016). Dû à l'achalandage important du terminus et avec la venue du Réseau électrique métropolitain, il est possible qu'un nouveau site pour le terminus soit envisagé.

Photo 12 : Le terminus Fairview est un point névralgique de transport en commun dans l'ODÎ

Terminus Dorval

Le terminus d'autobus de la gare de Dorval est situé à l'intersection des autoroutes 20 et 520. Il accueille quatorze lignes d'autobus et se trouve à 1,1 km à vol d'oiseau de l'aéroport Trudeau.

Terminus Macdonald

Le terminus Macdonald est situé à Sainte-Anne-de-Bellevue. Il accueille entre autres les autobus qui desservent l'extrémité ouest de l'île et permet de relier facilement le campus Macdonald de l'Université McGill et le Collège John-Abbott.

3.3. Le train de banlieue, mode efficace surtout en pointe

Sur le territoire de l'ODÎ circulent deux lignes de trains de banlieue : celles de Deux-Montagnes et de Vaudreuil-Hudson. Les zones d'emploi de l'ODÎ, majoritairement situées au centre du territoire, autour de l'autoroute 40, ne sont pas desservies par ces deux lignes, situées à ses extrémités nord et sud (DEWI, 2014).

La ligne Deux-Montagnes est près de deux fois plus achalandée que celle de Vaudreuil-Hudson, dont la fréquentation a subi une légère baisse en 2014 (

Tableau 6). Son taux d'occupation (91 %) est également plus élevé que celui de la ligne Vaudreuil-Hudson (83 %).

Tableau 6 : Achalandage des deux lignes de trains de banlieue desservant l'ODÎ

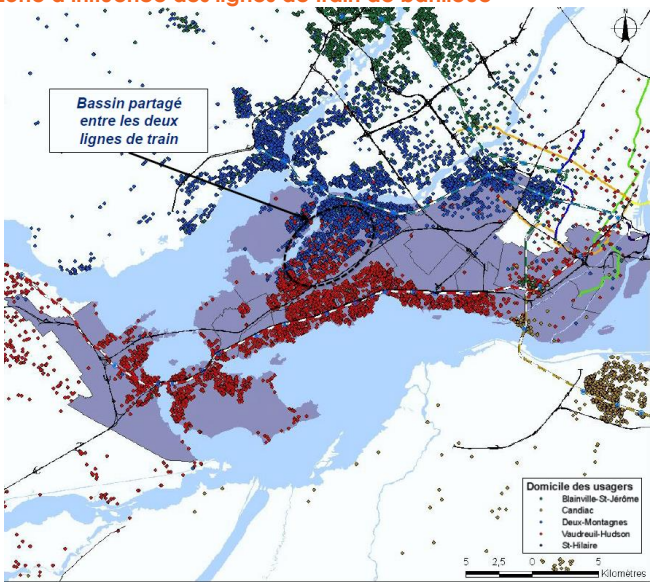
	Deux-Montagnes	Vaudreuil-Hudson
Quotidien moyen	31 000	16 300
Annuel	7 675 000	3 763 500
Croissance (de 2013 à 2014)	-0,9 %	-2 %
Départs vers Montréal	25	13
Départs de Montréal	24	14
Ponctualité	96,6 %	94,5 %
Trajet	29,9 km	51,2 km
Gares	12	18
Places, Ⓟ incitatif	2 964	3 186
Occupation	91 %	83 %

Source : AMT, 2014

Selon Genivar (2013), la ligne Deux-Montagnes serait saturée en pointe, si bien que 33 % des passagers seraient debout. Il y aurait donc très peu de réserve de capacité. La capacité de la ligne Vaudreuil-Hudson est presque atteinte à partir de la gare Lachine. Près d'un passager sur cinq effectue son trajet debout (Genivar, 2013).

La zone d'influence de la ligne Deux-Montagnes dans l'ODÎ se situe principalement dans Dollard-des-Ormeaux, L'Île-Bizard, Roxboro et Sainte-Geneviève (Carte 10). La zone d'influence de la ligne Vaudreuil-Hudson est beaucoup plus grande, couvrant principalement Baie-D'Urfé, Beaconsfield, Dorval, Kirkland, Pointe-Claire et Sainte-Anne-de-Bellevue. Sa zone d'influence s'étend au nord de la limite sud de celle de la ligne Deux-Montagnes.

Carte 10 : Zone d'influence des lignes de train de banlieue



Source : Enquête à bord des trains de 2008 *In* Bureau des partenaires, 2012

MOBA MOBILITÉ ALTERNATIVE

Le mode de transport privilégié pour se rendre aux gares demeure de loin la voiture. Un usager sur quatre se rend à pied aux gares de la ligne Vaudreuil-Hudson; 43 % s'y rendent en voiture. Plus les distances sont longues, plus la voiture devient le mode exclusif pour se rendre aux gares. L'autobus est utilisé par les résidents ayant une distance moyenne à parcourir et situés au nord immédiat de la ligne de train. Les usagers de la pointe ouest de l'île empruntent très peu l'autobus pour se déplacer vers les gares (DEWI, 2014).

Cette situation sature certains stationnements incitatifs à proximité des gares de l'ODÎ et occasionne des débordements sur les rues avoisinantes. La proximité entre la résidence des usagers du train (Carte 10) révèle un fort potentiel de covoiturage pour les déplacements vers les gares.

Les temps de déplacement vers le centre-ville varient de 24 minutes (de Sunnybrooke) à 46 minutes (de Sainte-Anne-de-Bellevue). Les gares de l'ODÎ se situent en zone 2, à l'exception des gares Beaconsfield, Beaurepaire, Baie-D'Urfé et Sainte-Anne-de-Bellevue (zone 3). En zone 2, le coût d'un titre mensuel TRAM (train, autobus et métro) est de 110 $; en zone 3, il est de 132 $ (voir annexe 2).

Les résidents ne se déplaçant pas jusqu'au centre-ville doivent tout de même payer le coût total du titre, ce qui peut décourager l'utilisation du transport collectif pour de courtes distances.

En fonction des heures, le train sur la ligne Vaudreuil-Hudson ne s'arrête pas aux gares Sainte-Anne-de-Bellevue, Baie-D'Urfé, Beaurepaire, Cedar Park, Valois et Pine Beach. La fréquence des trains de banlieue est limitée hors pointe, notamment pour la ligne Vaudreuil-Hudson, qui n'est plus en fonction vers Montréal après 20 h 30 (DEWI, 2014).

L'AMT possède son propre chemin de fer dans le cas de la ligne Deux-Montagnes. La ligne Vaudreuil-Hudson est, quant à elle, le corridor ferroviaire appartenant au CP le plus achalandé au Québec. La voie ferrée est donc partagée par les trains de passagers et de marchandises. Ces derniers ont la priorité et sont de plus en plus nombreux à circuler, causant des problèmes de cohabitation de plus en plus importants. En 2015, 218 trains sur l'ensemble du réseau de l'AMT ont accusé un retard de 6 à 60 minutes dû à la présence de trains de marchandises. En tête de peloton en ce qui a trait à ces retards, 86 trains de la ligne Vaudreuil-Hudson ont subi un retard en 2015 (loin devant la ligne de Mascouche avec 59 retards et Candiac avec 37 retards)(Shaffer, 2016).

Photo 13 : La voie ferrée qui dessert la ligne de train de banlieue Vaudreuil-Dorion appartient au CP. Il y a donc partage des rails entre les trains de marchandises et de passagers.

3.4. Des projets de transport collectif d'envergure

Prolongement de la ligne orange du métro

Le projet ne desservirait pas directement l'ODÎ, mais y aurait une grande influence indirecte. Même si ce projet n'a pas été priorisé par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, le prolongement du métro jusqu'à la gare Bois-Franc décuplerait le potentiel d'intermodalité pour les utilisateurs de la ligne Deux-Montagnes en plus dans le contexte de la mise en place du Réseau électrique métropolitain.

Voies réservées

Au cours des prochaines années, davantage de voies réservées devraient voir le jour. Elles sont prévues sur les boulevards Saint-Charles, Brunswick et Hymus et Côte-de-Liesse.

À des endroits stratégiques sur les voies réservées, certains carrefours seront aussi éventuellement équipés de feux de circulation intelligents pour permettre aux autobus d'avoir priorité (STM, 2016).

Le Réseau électrique métropolitain (REM)

La Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) a récemment annoncé un projet de REM qui viendrait plus que bonifier l'offre en transport en commun dans l'ODÎ. En effet, ce train léger électrique et entièrement automatisé possédera 7 stations sur le territoire de l'ODÎ.

Il permettra de répondre à une demande souvent mentionnée soit le manque d'infrastructures lourdes dans le centre du territoire. L'offre prévue est fréquente soit de 6 à 12 minutes dans l'ODÎ. Il permettra entre autres de relier l'aéroport au centre-ville en 25 à 30 minutes et Sainte-Anne-de-Bellevue au centre-ville en 35 à 40 minutes. Jusqu'à 6 fois plus d'allers-retours que la situation actuelle entre Sainte-Anne-de-Bellevue et le centre-ville seront offerts.

La CDPQ souhaite également doubler le nombre de passagers sur la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes qui sera remplacé par le REM.

Train de l'Ouest

Le projet consistait à doubler les voies de la ligne Vaudreuil-Hudson afin que les trains de passagers ne soient plus tributaires des trains de marchandises du CFCP. Cet ajout permettrait de tripler le nombre de départs quotidiens sur la ligne Vaudreuil-Hudson. Le projet était désormais dans les mains de la Caisse de dépôt et placement du Québec qui vient tout juste d'annoncer le projet de REM (annoncé le 22 avril 2016).

Carte 11 : Projet de REM

Source : CDPQ-Infra, 2016

3.5. Constats

Tableau 7 : Constats – Transport collectif

Constats
Orientation des réseaux de train de banlieue et d'autobus sur les déplacements entre la périphérie et le centre-ville
L'Île-Bizard, Senneville et la partie nord de Sainte-Anne-de-Bellevue moins pourvus en lignes de bus et de train, mais plus épars
Liens nord-sud et de la desserte jusqu'au métro à renforcer, notamment en lien avec les projets immobiliers
Soumission des autobus aux mêmes conditions de circulation que les automobilistes
Moins de service durant la fin de semaine et le soir
Service du CIT principalement offert durant les heures de pointe et en semaine seulement
Déplacements sur l'accotement de l'autoroute 40 seulement permis aux autobus lorsque la vitesse descend sous la barre des 50 km/h
Possibilité de déménagement du terminus Fairview
Zones d'emploi de l'ODÎ, majoritairement au centre du territoire, moins bien desservies par les modes lourds de transport collectif
Pleine capacité de la ligne de train Deux-Montagnes en heure de pointe (33 % des passagers debout)
Voiture comme mode de transport privilégié pour se rendre aux gares
Nécessité de paiement total d'un titre de train vers le centre-ville même si arrêts avant
Dépendamment des heures, pas d'arrêts aux gares de Sainte-Anne-de-Bellevue, Baie-D'Urfé, Beaurepaire, Cedar Park, Valois et Pine Beach sur la ligne Vaudreuil-Dorion
Fréquence des trains de banlieue limitée hors des heures de pointe, notamment pour la ligne Vaudreuil-Hudson, plus en fonction vers Montréal après 20 h 30
Priorité des trains de marchandises sur les trains de passagers de la ligne Vaudreuil-Dorion détenue par le CFCP
Arrivée dans l'ODÎ du Réseau électrique métropolitain prévu pour 2020

4. Covoiturage, autopartage et circuit électrique

Il est difficile d'estimer la part du covoiturage dans l'ODÎ. On peut par contre, en analysant les chiffres de l'enquête origine-destination, obtenir le nombre de passagers des automobiles qui ne sont pas conducteurs.

En pointe matinale, 22,5 % des 103 057 personnes se déplaçant *depuis* l'ODÎ en voiture sont des passagers. La part s'élève à moins de 15 % depuis Dorval et Sainte-Anne-de-Bellevue, contrairement à 30,5 % depuis Senneville. Par comparaison, les passagers constituent 19,4 % des 102 653 personnes se déplaçant *vers* l'ODÎ en voiture durant cette période. La part s'élève à moins de 7,5 % vers Dorval, contrairement à plus de 37 % vers Pierrefonds.

4.1. Une offre de covoiturage méconnue

Plateforme de l'AMT

L'AMT offre une plateforme de covoiturage gratuite en ligne. Son portail permet un jumelage entre personnes inscrites en fonction de leurs lieux d'origine et de destination, de leurs heures de déplacement et de leurs préférences (AMT, 2011). Cette plateforme fait la promotion du covoiturage :

- **occasionnel**;
- **jusqu'au stationnement incitatif**, où est délivré un permis permettant aux covoitureurs de bénéficier d'un espace de stationnement privilégié; et
- **jusqu'au lieu de travail ou d'études**, auquel étudiants et employés sont automatiquement admissibles si leur entreprise ou leur institution d'enseignement est inscrite[5].

Stationnements réservés au covoiturage

Certaines organisations offrent des places de stationnements réservées au covoiturage près de la porte d'entrée afin d'encourager les automobilistes à covoiturer. Ainsi, les covoitureurs obtiennent des places de choix, n'ont pas à parcourir un vaste stationnement ni à se chercher une place de stationnement.

Photo 14 : Certaines organisations de l'ODÎ permettent à leurs employés faisant du covoiturage de se stationner en priorité près de la porte d'entrée comme le fait l'entreprise MDA à Sainte-Anne-de-Bellevue.

[5]Dans l'ODÎ, seul Aéroports de Montréal (174 utilisateurs) est inscrit à cette dernière option du logiciel de l'AMT. 147 utilisateurs y sont inscrits sans être liés à une organisation, dont neuf proviennent de l'ODÎ.

Aussi, les gares de train de l'ODÎ possèdent un fort potentiel de covoiturage. Avec près de 20 000 usagers qui s'y rendent tous les jours et cinq des onze stationnements incitatifs remplis à plus de 90 % de leur capacité, l'augmentation de la part de covoitureurs pourrait aisément venir les soulager. Comme on le constate à l'annexe 2, six des onze gares de l'ODÎ ne possèdent pas de stationnements pour covoitureurs. La gare de Pierrefonds-Roxboro est celle qui en possède le nombre le plus élevé avec seulement sept places réservées.

Voies réservées au covoiturage

Les covoitureurs disposent de voies réservées leur permettant de circuler plus aisément et plus rapidement sur le réseau routier souvent congestionné. L'ODÎ en compte sur les boulevards Des Sources et Saint-Jean (au moins deux occupants) et sur l'autoroute 20 (au moins trois) (Carte 9). La section *Des voies réservées en expansion* donne davantage de précisions concernant ces voies réservées.

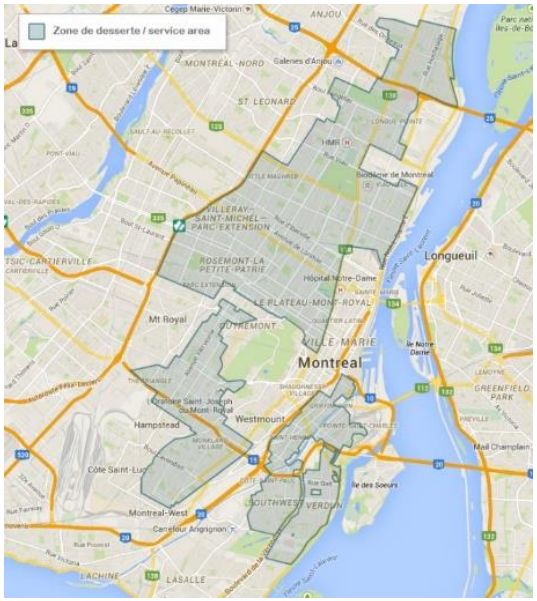
4.2. Une offre d'autopartage quasi inexistante

L'autopartage donne accès à l'automobilité sans la nécessité de posséder une voiture. Deux organisations d'autopartage sont présentes sur le territoire de Montréal, soit Communauto et Car2go. Elles permettent aux abonnés d'utiliser des véhicules avec ou sans réservation.

Dans l'ODÎ, l'offre d'autopartage est lacunaire. Les stations Communauto les plus près sont situées dans Lachine (à l'intersection de la rue Provost et de la 32e avenue et dans Saint-Laurent (stationnement de la mairie). Contrairement aux véhicules en station, les véhicules Auto-mobile de Communauto sont accessibles sans réservation et peuvent être utilisés pour des allers simples. Ce service est toutefois offert sur un territoire encore plus restreint (Carte 12). Les véhicules les plus près de l'ODÎ sont situés dans Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce.

Car2go offre de l'autopartage du même type que le service Auto-mobile de Communauto et possède un territoire similaire à celui d'Auto-mobile (Carte 12). Douze stationnements pour Car2go sont mis à la disposition des utilisateurs dans le stationnement de l'aéroport Trudeau.

Carte 12: Le territoire de service d'Auto-mobile



Source : Communauto, 2016

4.3. Les taxis comme une composante du cocktail transport

Le taxi, comme mode de transport, devient particulièrement intéressant lors de trajets moins bien desservis par le transport en commun. Il peut pallier notamment la faible fréquence de service de transport en commun hors heure de pointe, le soir ou encore la fin de semaine. Les circuits de taxis collectifs de la STM assurent déjà en partie ce rôle.

Le territoire de l'ODÎ[6] couvre l'agglomération de taxis de l'Ouest de Montréal A.12. tel que légiféré par la Commission des transports du Québec (CTQ). Cette agglomération a un quota de 271 permis de taxis livrés selon les différents types de permis (Tableau 8). Les tarifs sont normés par la CTQ et correspondent à un tarif initial de 3,45 $ et de 1,70 $ par kilomètre (Figure 2).

Tableau 8 : Répartition des permis de taxis de l'agglomération de l'Ouest de Montréal (A.12.)

Types de permis	Nombre de permis délivrés
Service régulier	266
Service spécialisé de limousine (Permis régulier spécialisé)	5
Service spécialisé de limousine de grand luxe	0
Service spécialisé de transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé	0
Service pour besoin particulier (non inclus dans le quota)	7

Source : CTQ, 2015

Figure 2 : Tarifs instaurés par la CTQ

Source : CTQ, 2015

Dans l'ODÎ, le service de taxis est assuré par plusieurs compagnies, notamment la **Coop de taxi de l'Ouest**. On retrouve également **Taxi COOP Montréal** qui détient une application mobile pour la commande d'un taxi. **Taxi Diamond Ouest-de-l'île** offre lui aussi une application gratuite pour commander, payer et évaluer les courses et offre toutes les méthodes de paiement (comptant , débit, crédit, mobile). D'ailleurs, par le biais d'un projet-pilote relatif à la promotion des services de transport par taxi demandés par application mobile, tout titulaire d'un permis de propriétaire de taxi peut désormais offrir une promotion sur le prix d'une course demandée par application mobile.

Téotaxi, le tout nouvel opérateur de taxis électriques, n'opère pas actuellement sur le territoire de l'ODÎ et se concentre dans les quartiers centraux montréalais.

[6] En plus de Lachine

4.4. Le circuit électrique de l'ODÎ

Dans une perspective de mobilité durable, les voitures électriques peuvent devenir une avenue intéressante notamment dans les secteurs moins bien desservis par le transport alternatif. Dans l'ODÎ, on retrouve 21 bornes électriques faisant partie du circuit électrique, le plus important réseau de recharge public de véhicules électriques au Québec (Tableau 9).

Tableau 9 : Situation des bornes dans chaque arrondissement

Situation des bornes	Nombre de bornes
Collège John Abbott à Sainte-Anne-de-Bellevue	4
Parc Grier à Pierrefonds	1
Métro de Kirkland	2
St-Hubert de Kirkland	1
Réno-Dépôt à Pointe-Claire	2
Centre aquatique de Pointe-Claire	2
Complexe sportif à Dorval	2
Aéroports de Montréal à Dorval	2
St-Hubert de Pierrefonds	1
Mairie de Pierrefonds	2
Gare Roxboro-Pierrefonds	2

Source : lecircuitélectrique.com

Les tarifs de recharge à ces bornes de l'ODÎ sont soit de 1 $ par heure ou de 2,50 $ par session. En plus du site Internet, une application mobile permet de trouver une borne disponible en temps réel.

Le gouvernement du Québec, dans le cadre de son programme Roulez électrique, offre un rabais allant jusqu'à 8 000 $ à l'achat ou à la location aux particuliers, aux entreprises, aux organismes et aux municipalités du Québec qui souhaitent faire l'acquisition d'un véhicule entièrement électrique, hybride rechargeable, hybride ou électrique à basse vitesse, ou encore d'une motocyclette électrique. Il soutient également l'achat et l'installation d'une borne de recharge de 240 volts au domicile du particulier qui vient de faire l'acquisition d'une voiture électrique avec une aide financière pouvant s'élever jusqu'à 600 $.

Les propriétaires de véhicules électriques ont, à certains endroits, un accès privilégié aux voies réservées pour covoiturage de même que des gratuités sur les ponts payants des autoroutes 25 et 30. Dans l'ODÎ, l'autoroute 20 à Dorval et Lachine, près de l'autoroute 13, permet la circulation des véhicules électriques sur la voie réservée.

Figure 3 : Les propriétaires de véhicules électriques ont divers avantages, notamment le droit de rouler dans certaines voies réservées pour le covoiturage

Source : Association des Véhicules Électriques du Québec

4.5. Constats

Tableau 10 : Constats – Covoiturage, autopartage et circuit électrique

Constats
Absence de masse critique d'entreprises et d'institutions inscrites aux plateformes de covoiturage
Peu de voies réservées présentes pour les covoitureurs
Offre de stationnements réservés au covoiturage près de la porte d'entrée dans certaines organisations
Fort potentiel de covoiturage vers les gares (près de 20 000 usagers s'y rendant tous les jours)
Absence de stationnements pour covoitureurs pour six des onze gares de l'ODÎ
Absence de véhicules d'autopartage (à l'exception de douze stationnements pour Car2go dans le stationnement de l'aéroport Trudeau)
Trois compagnies de taxis offrant du service dans l'ODÎ, deux étant sur application mobile
Absence de Téotaxi, entreprise de taxis électriques, sur le territoire de l'ODÎ
21 bornes publiques de recharge électrique sur le territoire de l'ODÎ
Accès privilégié des voitures électriques à circuler dans certaines voies réservées pour covoiturage

5. Transport actif

Selon l'Agence de la santé publique du Canada, le transport actif constitue « toute forme de transport où l'énergie est fournie par l'être humain » (ASPC, 2014). Il comprend les déplacements effectués à la marche, à la course à pied, à vélo, en fauteuil roulant non motorisé, en raquettes, en ski, en patins à roues alignées et en planche à roulettes. Nous nous pencherons ici sur le vélo et la marche.

De toute l'île de Montréal, l'ODÎ est le secteur où l'on utilise le moins le transport actif, majoritairement emprunté par les enfants et par les femmes de 35 à 54 ans (Morency, 2011). Le CSSS ODÎ (2013) estime que 13 % de la population y est obèse, que 32 % y souffre d'embonpoint et que seulement 5 % des déplacements s'y effectuent à pied ou à vélo.

Photo 15 : Seulement 1 % des individus se rendent au travail à vélo et 3 % à la marche. Sur la photo, la piste cyclable utilitaire dans le secteur industriel de Baie D-Urfé

Le recours au transport actif dans l'ODÎ est marginal : respectivement 3 % et 1 % des individus se rendent au travail à pied et à vélo (Carte 13 et Carte 15), contrairement à presque 12 % des travailleurs de Montréal.

La moitié des déplacements en transport actif se produisent durant les heures de pointe, entre le domicile et le travail (Morency, 2011). Ce mode de transport utilitaire ne se limite donc pas à un usage récréatif.

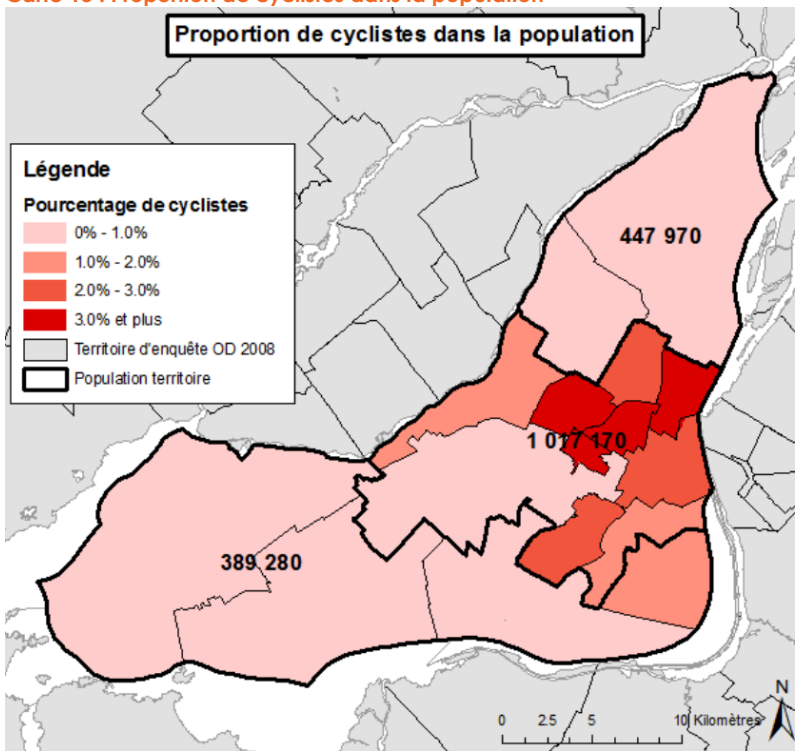
5.1. Le vélo

Des freins à l'utilisation du vélo

Plusieurs aspects de l'aménagement suburbain de l'ODÎ dissuadent l'utilisation du vélo et incitent plutôt à l'utilisation de l'automobile pour le navettage (CODÎ, 2013; Comité Vert un virage actif et en santé, 2014; CSSS ODÎ, 2013; Ziuleva, 2015) :

- l'étalement de la forme urbaine;
- la ségrégation des usages résidentiels, commerciaux et industriels et l'absence de liens entre eux;
- les mauvaises conditions d'accès au transport collectif en transport actif, surtout dans les zones d'emplois;
- les nombreuses contraintes physiques (surtout les autoroutes 20 et 40);
- le manque d'infrastructures liant le nord et le sud de l'ODÎ;
- la discontinuité du réseau cyclable, géré sans cohérence d'ensemble par différentes administrations locales;
- l'absence ou l'inadéquation de la signalisation; et
- le manque de stationnement pour vélos.

Carte 13 : Proportion de cyclistes dans la population



Source : Morency, 2011

L'ODÎ ne dispose pas de vélos en libre-service BIXI. Ce service n'est pas offert à l'ouest de Montréal-Ouest et de LaSalle.

Le vélo et le transport collectif

Le vélo n'est pas encore permis sur les voies réservées pour autobus. Des projets en ce sens sont toutefois en préparation dans les quartiers centraux de Montréal.

Les vélos sont acceptés à bord des trains les jours de semaine, en dehors des périodes de pointe et en contrecharge, et en tout temps la fin de semaine (annexe 2).

Certaines lignes d'autobus desservant les quartiers centraux offrent des supports à vélo. Plusieurs lignes seront ajoutées à ce réseau, mais il n'y en a aucune dans l'ODÎ pour le moment.

Un réseau utilitaire à peaufiner et des liens nord-sud à construire

L'ODÎ ne compte pas beaucoup de pistes cyclables séparées de la circulation. D'est en ouest, la plus importante piste est celle longeant le boulevard De Salaberry sur près de 12 km entre les parcs nature de l'Anse-à-l'Orme et du Bois-de-Liesse. Le boulevard Pierrefonds offre également une piste cyclable de 8 km reliée aux chaussées désignées du boulevard Gouin.

Une piste relie aussi les gares Beaconsfield et Pointe-Claire, par les avenues Elm et Donegani, sur près de 4 km.

Photo 16 : Peu d'aménagements cyclables permettent d'enjamber sécuritairement les barrières physiques telles que les autoroutes.

MOBA MOBILITÉ ALTERNATIVE

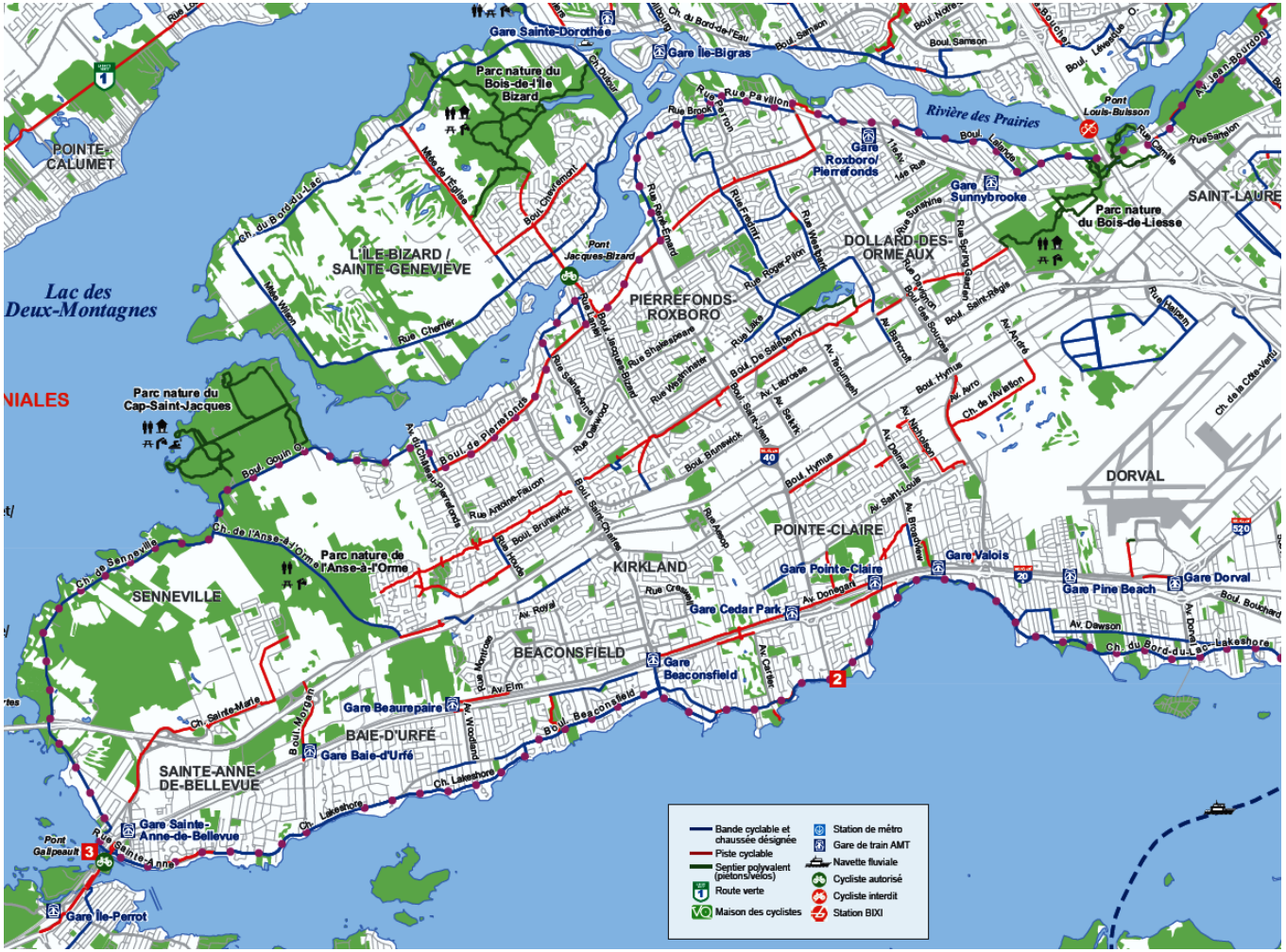
Plusieurs autres petits tronçons de moindre importance de pistes cyclables, de bandes cyclables et de chaussées désignées font office de réseau est-ouest (Carte 14).

Les liens nord-sud se font plus rares et se résument pour l'essentiel au chemin de l'Anse-à-l'Orme, à quelques liens dans Dollard-des-Ormeaux (notamment les rues Westpark et Fredmir) et à la montée de l'Église, qui traverse L'Île-Bizard en son centre. Le boulevard Morgan et le chemin Sainte-Marie, dans l'extrême ouest, permettent quant à eux d'enjamber l'autoroute 20.

Ces liens nord-sud morcelés ne permettent pas de connexion simple des arrondissements et villes liées de l'ODÎ. Afin de lier les secteurs résidentiels et les pôles d'emploi en favorisant la continuité des aménagements cyclables, la cohérence des interventions des différentes instances municipales doit être assurée.

La proportion de logements situés à moins de 500 mètres d'un aménagement cyclable varie fortement selon les secteurs de l'ODÎ (Tableau 11). Kirkland, Pointe-Claire sud, Beaconsfield et Baie-D'Urfé présentent les proportions les plus faibles (moins de 75 %). L'Île-Bizard, Pierrefonds-Centre-Nord, Pierrefonds-Centre-

Carte 14 : Réseau cyclable de l'ODÎ



Source : Vélo Québec, 2016

MOBA MOBILITÉ ALTERNATIVE

Sud, Cloverdale-À-Ma-Baie et Sainte-Geneviève présentent les proportions les plus élevées (plus de 95 %).

Le rapport entre la longueur des pistes cyclables et du réseau routier (Tableau 11) est élevé à L'Île-Bizard, Sainte-Geneviève, Sainte-Anne-de-Bellevue–Senneville et Cloverdale-À-Ma-Baie. Pointe-Claire-Nord, Pointe-Claire-Sud, Kirkland et Baie-D'Urfé présentent les plus faibles rapports.

Tableau 11 : Présence d'aménagements cyclables par rapport au voisinage

Nom du voisinage	Logements à moins de 500 m d'une piste cyclable	Ratio pistes cyclables / réseau routier
Kirkland	73 %	4,8
Pointe-Claire-Nord	78 %	3,4
Pointe-Claire-Sud	60 %	4,8
Beaconsfield	74 %	7,5
Baie-D'Urfé	59 %	4,7
Sainte-Anne-de-Bellevue–Senneville	90 %	17,5
Île-Bizard	98 %	25,4
Pierrefonds-Centre-Nord	99 %	10,4
Pierrefonds-Centre-Sud	99 %	8,1
Roxboro	85 %	7,5
Cloverdale-À-Ma-Baie	99 %	17,1
Dollard-des-Ormeaux-Est	85 %	5,5
Dollard-des-Ormeaux-Ouest	79 %	6,3
Pierrefonds-Ouest	78 %	14,8
Sainte-Geneviève	100 %	18,0

Source : CODÎ, 2013

Des parcours de villégiature

L'ODÎ est reconnu pour ses nombreux parcs et rives d'une grande beauté. Certains circuits plus touristiques qu'utilitaires permettent la visite de ces secteurs à grande valeur.

Le circuit patrimonial de l'ODÎ s'étend sur 70 kilomètres le long du lac Saint-Louis, de la rivière des Outaouais et de la rivière des Prairies. Il emprunte principalement le boulevard Gouin, qui fait le tour de l'ODÎ et change de nom selon les arrondissements. Il offre une option de transport actif aux touristes et aux résidents de l'ODÎ avec différents types d'aménagements (bande cyclable, chaussée désignée, etc.) en leur faisant visiter entre autres les destinations patrimoniales du vieux village de Pointe-Claire et de Sainte-Anne-de-Bellevue ainsi que le parc nature du Cap-Saint-Jacques.

La Route verte suit quant à elle le chemin du Bord-du-Lac de façon discontinue à partir de Dorval et se rend jusqu'au pont Galipeault.

Photo 17 : La Route verte longe entre autres le sud de l'ODÎ et permet d'explorer de magnifiques paysages

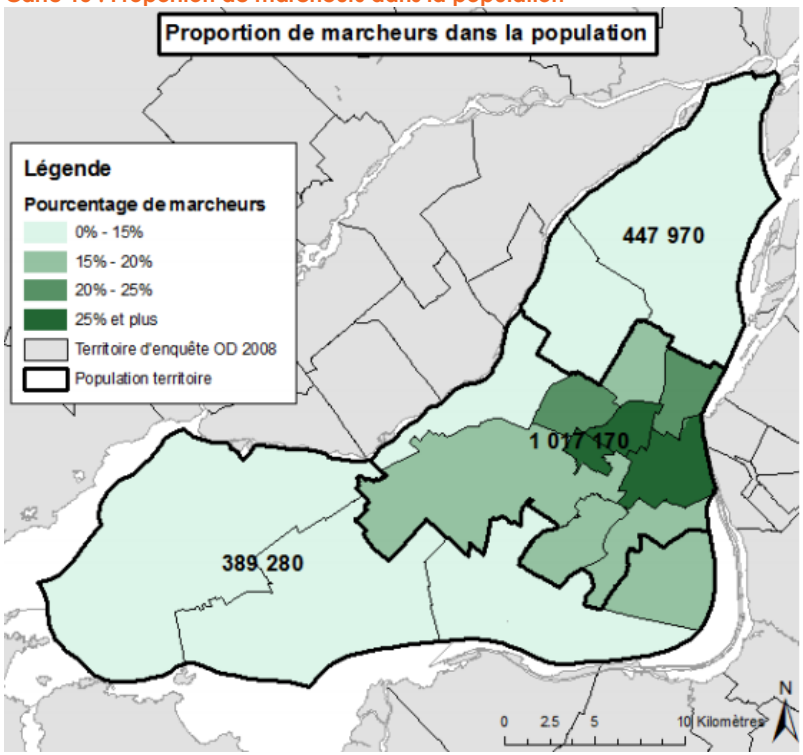
5.2. La marche

Comme pour le vélo, l'ODÎ possède une proportion de marcheurs similaire à celle de l'est de l'île (moins de 1 % sur 24 heures, tous motifs confondus). Les freins à l'utilisation du vélo susmentionnés et les grandes distances à parcourir dissuadent également la marche.

La plupart des développements résidentiels et industriels de l'ODÎ ont été effectués sans égard aux modes de transport alternatifs à l'automobile, si bien qu'aujourd'hui, plusieurs secteurs ne possèdent pas d'infrastructures pour piétons.

Photo 18 : Plusieurs quartiers de l'ODÎ n'offrent aucune infrastructure pour le piéton comme ce quartier résidentiel de Kirkland.

Carte 15 : Proportion de marcheurs dans la population



Source : Morency, 2011

5.3. Accidentologie

Les piétons et les cyclistes représentent plus de la moitié des hospitalisations de blessés de la route. De 2005 à 2014, 308 cyclistes et 615 piétons ont été blessés dans l'ODÎ (Carte 16 et Carte 17). 95 de ces cyclistes et 143 de ces piétons avaient moins de 18 ans. Le nombre de blessés est directement lié au volume et à la vitesse de la circulation (DSP, 2016). Comme pour les accidents d'automobilistes, ceux blessant des cyclistes et des piétons

surviennent principalement aux intersections (63 % des piétons et 58 % des cyclistes) (CSSS ODÎ, 2013).

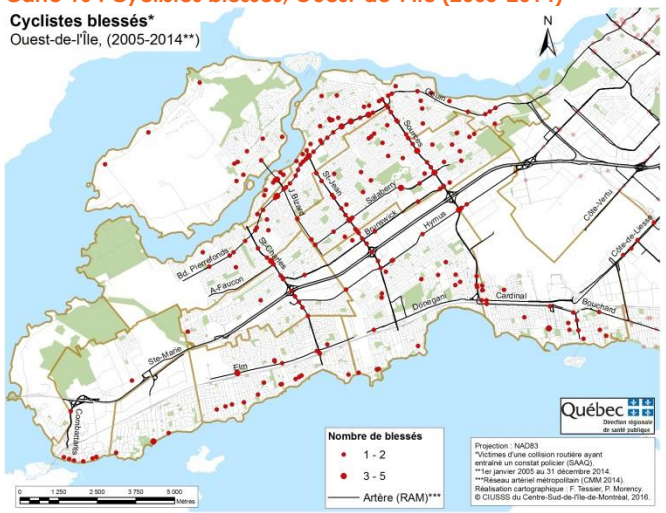
Aux intersections montréalaises dotées des feux de circulation et accueillant plus de 20 000 véhicules par jour, le risque de blessures est 117 fois plus élevé pour les piétons et 49 fois pour les cyclistes qu'à des intersections sans feux de circulation et accueillant moins de 5 000 véhicules par jour (Strauss, 2014 *In* DSP, 2016).

Les aménagements routiers sont aussi en cause, car le nombre de piétons blessés augmente proportionnellement au nombre de voies de circulation et lorsque des véhicules sont stationnés à moins de 5 mètres d'une intersection (Morency, 2015).

Dans l'ODÎ, les sites d'accidents se regroupent le long et aux intersections des artères principales : les boulevards Des Sources, Gouin, Pierrefonds, Saint-Charles et Saint-Jean (Carte 16 et Carte 17).

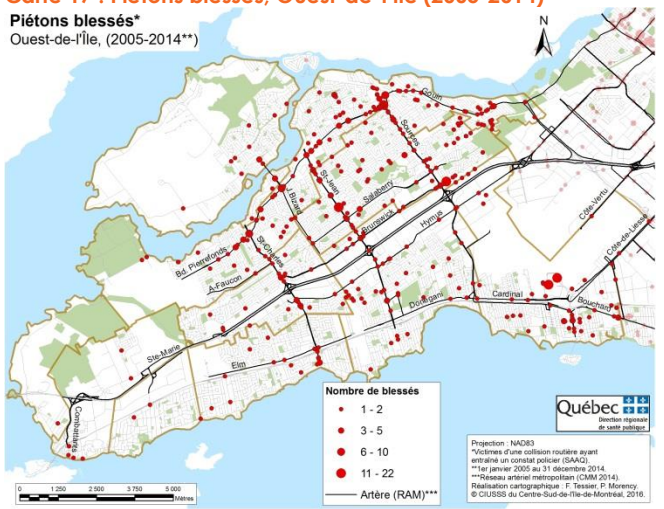
Photo 19 : Les intersections le long des artères principales comme Saint-Jean sont les endroits les plus accidentogènes pour les piétons et les cyclistes.

Carte 16 : Cyclistes blessés, Ouest-de-l'Île (2005-2014)



Source : DSP, 2016

Carte 17 : Piétons blessés, Ouest-de-l'Île (2005-2014)



Source : DSP, 2016

MOBA MOBILITÉ ALTERNATIVE

5.4. Constats

Tableau 12 : Constats – Transport actif

Constats
Très faible utilisation du transport actif
Forte proportion de population obèse et souffrant d'embonpoint
Quasi limitation de l'utilisation du transport actif aux enfants et aux femmes de 35 à 54 ans
Difficile accès au transport collectif en transport actif, surtout dans les pôles d'emploi
Réalisation de la moitié des déplacements en transport actif durant les périodes de pointe
Nombreuses contraintes physiques décourageant le transport actif
Manque d'infrastructures de liaison entre le nord et le sud de l'ODÎ
Discontinuité du réseau cyclable et manque de cohérence dans l'intervention des différentes administrations locales
Inadéquation voire absence de signalisation cyclable
Manque de stationnement pour vélos
Absence de vélos en libre-service
Interdiction de circulation à vélo sur les voies réservées
Carence en aménagements cyclables séparés de la circulation
Absence totale d'infrastructures pour piétons dans plusieurs secteurs (résidentiels et industriels)
Forte proportion de piétons et de cyclistes parmi les blessés de la route
Majorité d'accidents cyclistes et piétons aux intersections
Nombre de blessés proportionnel au nombre de voies de circulation

6. Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

6.1. Les personnes âgées et les jeunes dans l'ODÎ

Lorsque les infrastructures de transport sont adaptées pour une population à mobilité réduite, soit ayant un handicap, une population âgée ou une population jeune, elles le sont généralement pour le reste de la population.

L'ODÎ compte 36 100 personnes âgées de 65 ans et plus (15,3 %) et 40 585 personnes âgées de moins de 15 ans (17,2 %). La proportion de personnes âgées y est légèrement inférieure à celles de l'agglomération (15,7 %) et de la province (15,9 %), mais légèrement supérieure à celle du pays (14,8 %). La proportion de jeunes y est significativement supérieure à celles de l'agglomération (15,3 %) et de la province (15,9 %) et légèrement supérieure à celle du pays (16,8 %).

Senneville (23,4 %), Pointe-Claire (21 %) et Baie-D'Urfé (20,8 %) comptent des proportions considérablement plus importantes de personnes de 65 ans et plus que la moyenne de l'ODÎ; Kirkland et L'Île-Bizard—Sainte-Geneviève (toutes deux 12,4 %), beaucoup moins. Beaconsfield (19 %) et Pierrefonds-Roxboro (18,7 %) comptent considérablement plus de jeunes que la moyenne; Dorval (13,7 %), beaucoup moins.

6.2. Diverses alternatives en transport pour les personnes à mobilité réduite

Soutien aux déplacements des personnes à mobilité réduite

Une quinzaine d'organisations de l'ODÎ offrent divers services pour les personnes à mobilité réduite (CRC, 2014), notamment :

- de l'accompagnement aux rendez-vous médicaux et/ou traitements en centre hospitalier;
- de l'accompagnement aux activités sociales; et
- des remboursements d'un certain montant lié aux frais de transport en autobus, en voiture ou en taxi pour les personnes recevant des prestations d'assurance sociale ou pour des personnes atteintes du cancer.

La STM offre un service de transport adapté porte-à-porte pour les personnes aux prises avec diverses incapacités. Ce service est offert sur réservation seulement et selon l'admissibilité.

Photo 20 : Le service de transport adapté de la STM est offert sur réservation seulement et selon l'admissibilité

Source : Ici Radio-Canada, 2016

Lors d'une consultation des populations vulnérables du sud de l'ODÎ (Groulx, 2015), des personnes vivant avec un handicap ont indiqué que la non-ponctualité des services de transport adapté et les temps de déplacement élevés en entravent l'utilisation. Des personnes vivant avec une déficience intellectuelle légère ont également mentionné qu'elles aimeraient pouvoir utiliser le transport adapté pour leurs déplacements.

Il a également été soulevé à cette occasion que les feux piétons offrent un temps de traverse trop court, constat valable tant pour les personnes à mobilité réduite que pour les personnes âgées et les jeunes familles.

L'accessibilité des transports collectifs réguliers

Dans l'ODÎ, seule la gare de Roxboro-Pierrefonds est accessible aux personnes à mobilité réduite. De surcroît, cinq ne possèdent pas de stationnements pour handicapés (Annexe 2).

Tous les véhicules de la STM sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant à l'exception de ceux qui desservent les navettes Or et la ligne 212 (Sainte-Anne). Tous les autobus ne sont toutefois pas nécessairement munis d'une rampe d'accès située à l'avant. Les usagers doivent donc vérifier les horaires des passages assurés par de tels autobus. Leur point de rabattement naturel vers le réseau de métro, la station Côte-Vertu, possède un ascenseur.

Des options pour les personnes aînées

Deux navettes Or par taxi sont offertes aux personnes de 65 ans et plus de l'ODÎ, du lundi au vendredi de 8 h 30 à 16 h 30. Elles doivent être réservées 40 minutes à l'avance. La première dessert 32 arrêts à Pointe-Claire, entre autres aux résidences pour aînés, aux établissements de santé et aux centres de services publics du secteur. La deuxième dessert 38 arrêts à Dorval, notamment aux résidences, aux centres commerciaux et aux centres de services publics.

Les personnes de 65 ans et plus profitent d'un tarif réduit sur les services de métro et d'autobus de la STM à l'aide d'une carte Opus avec photo.

Plusieurs organisations offrent aussi divers services de maintien à domicile des aînés, de compagnonnage et d'accompagnement en transport pour des courses ou des rendez-vous (CRC, 2014).

Lors d'une consultation des populations vulnérables du sud de l'ODÎ (Groulx, 2015; Ziuleva, 2015), des aînés ont déploré certains aspects de leurs conditions de transport :

- le temps de déplacement trop long de certains trajets, vers le centre-ville par exemple;
- la difficulté de trouver des services de transport et d'accompagnement en cas d'inadmissibilité au transport adapté;
- la difficulté d'admissibilité au transport adapté;
- la faible couverture territoriale des services de navette Or par taxi (ne permettent pas entre autres les déplacements intermunicipaux); et
- le sentiment de non-sécurité dans les transports en commun.

6.3. Constats

Tableau 13 : Constats – Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

Constats
Proportion de personnes âgées de 15,7 %
Proportion de jeunes significativement supérieure à celles de l'agglomération (15,3 %) et de la province (15,9 %)
Une quinzaine d'organisations de l'ODÎ offrant divers services pour les personnes à mobilité réduite
Non-ponctualité des services de transport adapté et les temps de déplacement élevés entravant l'utilisation
Feux piétons offrant un temps de traverse trop court
Seulement la gare Roxboro-Pierrefonds accessible aux personnes à mobilité réduite
Stationnements pour handicapés à six des onze gares
Tous les véhicules de la STM accessibles aux personnes en fauteuil roulant à l'exception de ceux desservant les navettes Or et la ligne 212 (Sainte-Anne)
Nécessité des usagers à mobilité réduite de vérifier les horaires des passages assurés par les autobus munis d'une rampe d'accès située à l'avant
Difficulté d'être admis au transport adapté et de trouver des services de transport et d'accompagnement en cas d'inadmissibité au transport adapté
Non-possibilité pour les personnes vivant avec une déficience intellectuelle légère d'utiliser le transport adapté
Services de navette Or par taxi couvrant un territoire restreint
Sentiment de non-sécurité dans les transports en commun

SYNTHÈSE DES CONSTATS, CONSULTATIONS ET RECOMMANDATIONS

MOBA
MOBILITÉ ALTERNATIVE

CONCLUSION

MOBA
MOBILITÉ ALTERNATIVE

ANNEXES

Annexe 1 : Déplacements internes à l'ODÎ

DE \ VERS	Dorval & L'Île-Dorval	Pointe-Claire	Dollard-des-Ormeaux	Roxboro	L'Île-Bizard	Sainte-Geneviève	Pierrefonds	Kirkland	Beaconsfield	Baie-D'Urfé	Sainte-Anne-de-Bellevue	Senneville	TOTAL
Dorval & L'Île-Dorval	8 133	2 799	1 065	76	63	84	552	442	317	103	581	0	**14 215**
Pointe-Claire	3 066	20 682	2 463	241	289	201	1 901	2 864	1 453	239	1 088	0	**34 487**
Dollard-des-Ormeaux	2 305	8 108	15 101	987	288	358	5 407	1 515	642	69	1 289	44	**36 113**
Roxboro	261	733	545	1 111	10	98	1 472	182	45	24	0	0	**4 481**
L'Île-Bizard	482	1 735	564	80	4 154	543	2 135	327	107	13	194	18	**10 352**
Sainte-Geneviève	159	603	214	128	275	369	1 126	36	122	0	65	0	**3 097**
Pierrefonds	1 888	7 383	4 851	1 506	1 185	1 628	16 787	3 759	471	395	1 381	230	**41 464**
Kirkland	1 073	4 019	1 023	54	205	342	1 890	5 750	1 820	159	832	54	**17 221**
Beaconsfield	1 006	3 617	619	40	75	106	515	2 010	5 929	195	1 285	0	**15 397**
Baie-D'Urfé	140	459	102	0	0	0	86	211	416	970	279	0	**2 663**
Sainte-Anne-de-Bellevue	240	915	185	0	22	54	165	547	361	294	1 780	98	**4 661**
Senneville	29	93	35	0	0	0	61	71	69	123	159	54	**694**
TOTAL	**18 782**	**51 146**	**26 767**	**4 223**	**6 566**	**3 783**	**32 097**	**17 714**	**11 752**	**2 584**	**8 933**	**498**	**184 845**

Annexe 2 : Particularités des gares de train de banlieue dans l'ODÎ

	Gares de la ligne Deux-Montagnes		Gares de la ligne Vaudreuil-Hudson								
	Roxboro-Pierrefonds	Sunnybrooke	Dorval	Pine Beach	Valois	Pointe-Claire	Cedar Park	Beaconsfield	Beaurepaire	Baie-D'Urfé	Sainte-Anne-de-Bellevue
Places de stationnement incitatif	918 (171 payantes)	515	372	0	145	587	28	452	41	72	287
Taux d'occupation	**92 %**	**98 %**	**93 %**	-	82 %	62 %	**95 %**	**97 %**	76 %	75 %	68 %
Achalandage annuel des stationnements incitatifs	211 100	126 500	86 600	-	29 800	91 100	6 700	110 100	7 800	13 500	48 700
Places pour covoiturage	7	5	2	0	0	2	0	0	0	0	2
Débarcadères	14	4	7	6	12	20	10	23	0	0	0
Bornes électriques	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Supports à vélo	44	28	43	30	46	61	49	83	31	15	22
Accessibilité pour les vélos	Oui										
Stationnements pour handicapés	9	3	0	0	2	2	0	4	0	0	3
Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	Oui	Non									
Temps jusqu'au centre-ville	26	24	25	28	31	33	35	38	40	43	46
Zone et tarifs	**Zone 2**; train : 93,50 $; TRAM : 110 $							**Zone 3**; train : 112 $; TRAM : 132 $			
Achalandage-passagers en 2014 (variation 2013-2014)	1 367 200 (-1,7 %)	787 900 (-2,2 %)	248 600 (-4,3 %)	143 600 (-6%)	268 300 (-1,1 %)	363 100 (-7,4 %)	216 800 (-1,5 %)	680 300 (-7,6 %)	194 600 (7 %)	95 700 (5,5 %)	172 700 (-6,2 %)

Source : AMT, 2014

MOB MOBILITÉ ALTERNATIVE

BIBLIOGRAPHIE

Agence de la santé publique du Canada (ASPC) (2014). *Qu'est-ce que le transport actif?* [En ligne] http://www.phac-aspc.gc.ca/hp-ps/hl-mvs/pa-ap/at-ta-fra.php. Consulté le 7 mars 2016.

Agence métropolitaine de transport (AMT) (2011). *Covoiturage*. [En ligne] https://www.covoiturage.amt.qc.ca/Public/UserSignIn.aspx#. Consultée le 7 mars 2016.

AMT (2014). *Rapport annuel 2014*. [En ligne] https://www.amt.qc.ca/Media/Default/pdf/section8/publications/amt-rapport-annuel-2014.pdf. Consulté le 15 février 2016.

Brux, Gaël (2008). *Portrait du transport dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal. Territoire du CSSS de l'Ouest-de-l'Île*. Centre de santé et de services sociaux de l'Ouest-de-l'Île. 143 p.

Bureau de partenaires (2012). *Portrait régional de la mobilité de l'Ouest*. Plan de mobilité de l'Ouest. 74 p.

CDPQ-Infra (2016). *Réseau électrique métropolitain*. [En ligne] https://www.cdpqinfra.com/fr/Reseau_electrique_metropolitain. Consulté le 2 novembre 2016.

Centre de ressources communautaires de l'ODÎ (CRC) (2014). *Guide de ressources pour les aînés de l'ODÎ*. [En ligne] https://www.csssouestdelile.qc.ca/fileadmin/csss_odi/z-Soins_et_services/Personnes_agees_ou_en_perte_d_autonomie/Services_pour_personnes_agees/WICRC_Guide_de_ressources_pour_les_aines_de_l_Ouest-de-l_Ile_2014.pdf. Consulté le 15 mars 2016.

Centre de santé et de services sociaux de l'ODÎ (CSSS ODÎ) (2011). *Portrait du développement durable sur le territoire du CSSS de l'ODÎ*. 81 p.

Centre Urbanisation Culture Société de l'Institut national de la recherche scientifique (INRS) (2015). *Portrait socioéconomique du territoire du Centre local d'emploi de l'ODÎ*. 44 p.

Comité Vert un Virage Actif et en Santé (2014). *Vert un virage actif et en santé*. 100 p.

Concertation ODÎ (CODÎ) (2013). *Chantier transport*. État de situation préliminaire. 22 p.

CPCS (2013). *Étude multimodale du transport des marchandises au Québec en appui aux plans territoriaux de mobilité durable*. [En ligne] http://www.cargo-montreal.ca/wp-content/uploads/2015/08/Bloc-3-Volume-4.pdf. Consulté le 11 février 2016.

Croteau, Normand (2014). *Portrait du logement sur le territoire de l'Ouest-de-l'Île*. 90 p.

Développement économique West-Island (2014). *Recommandations pour l'amélioration du transport collectif de l'ODÎ de Montréal*. Mémoire pour la Commission sur l'aménagement et le développement de l'agglomération de Montréal. 31 p.

Direction régionale de santé publique (DSP) (2016). Communication personnelle, 9 février 2016.

Équipe du Plan de transport (2005). *Portrait et diagnostic. Note technique 9 : Transport des marchandises*. [En ligne] http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/transport_v2_fr/media/documents/Transport_des_marchandises.pdf. Consulté le 12 février 2016.

Fondation du Grand Montréal (2015). *Le Grand Montréal en mutation*. Signes viatux du Grand Montréal 2015. [En ligne] http://www.signesvitauxmontreal.ca/pdf/FGMTL_SV2015_FR.pdf. Consulté le 5 avril 2016.

Genivar (2013). *Portrait intégré de la mobilité*. Plan de mobilité de l'Ouest. 110 p.

Groulx, Benjamin (2015). *Portrait des besoins de certaines populations vulnérables du sud de l'ODÎ de Montréal*. Table de quartier sud de l'ODÎ. 47 p.

Hébert-Dolbec, Anne-Frédérique (2016). *100 M$ pour la reconstruction du pont Jacques-Bizard.* Journal Métro. [En ligne] http://journalmetro.com/local/ouest-de-lile/actualites/915535/100-m-pour-la-reconstruction-du-pont-jacques-bizard/. Consulté le 12 février 2016.

Institut national de santé publique du Québec (2014). *L'impact économique de l'obésité et de l'embonpoint*. 7 p.

Morency, Catherine (2011). *Assistance méthodologique pour le traitement et l'analyse des données des enquêtes Origine-Destination québécoises pour dresser le portrait du vélo au Québec.* [En ligne] http://www.velo.qc.ca/files/file/edvaq2010/EV2010_RapportOD_Montreal.pdf. Consulté le 7 mars 2016.

Morency P, Archambault J, Cloutier MS, Tremblay M, Plante C (2015). *Major urban road characteristics and injured pedestrians: A representative survey of intersections in Montréal, Quebec*. Can J Public Health 2015;106(6):e388–e394. doi: 10.17269/CJPH.106.4821

Organisation mondiale de la Sante (OMS). 2013. *Plan d'action mondial pour la lutte contre les maladies non transmissibles 2013.-2020*. [En ligne] http://www.who.int/publications/list/9789241597418/fr/

Shaffer, Marie-Ève (2016). *Deux fois plus de retards pour des trains de l'AMT*. [En ligne] http://journalmetro.com/actualites/montreal/939141/trains-de-banlieue-deux-fois-plus-de-retards-causes-par-des-trains-de-marchandises-en-2015/. Consulté le 12 avril 2016.

Société de transport de Montréal (sans date). *Mesures préférentielles pour bus*. [En ligne] http://www.stm.info/fr/a-propos/grands-projets/mesures-preferentielles-pour-bus-mpb. Consulté le 26 février 2016.

Société de transport de Montréal (2016). *Rencontres et courriels internes*.

Société de transport de Montréal (2014). *Nouvelle mesure préférentielle pour bus - La STM emprunte les tronçons de circulation sur accotement pour bus sur l'autoroute 40.* [En ligne] https://www.stm.info/fr/presse/nouvelles/nouvelle-mesure-preferentielle-pour-bus---la-stm-emprunte-les-troncons-de-circulation-sur-accotement-pour-bus-sur-l-autoroute-40. Consulté le 26 février 2016.

Strauss J, Miranda-Moreno LF, Morency P (2014). *Multimodal injury risk analysis of road users at signalized and non-signalized intersections. Accident analysis and prevention*. 2014 Oct;71:201-9. doi: 10.1016/j.aap.2014.05.015.

TOPO (2012). [En ligne] www.topomtl.ca

Ville de Montréal (sans date). *Pierrefonds-Ouest.* Projets urbains. [En ligne] http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=9517,123331573&_dad=portal&_schema=PORTAL. Consulté le 18 janvier 2016.

Ville de Montréal (2008). *Guide des plans locaux de déplacements.* [En ligne] file:///C:/Users/lsdeveco/Downloads/Guide_des_plans_locaux_de_deplacements.pdf. Consulté le 15 février 2016.

Ville de Montréal (2008a). *Plan de transport.* [En ligne] http://servicesenligne.ville.montreal.qc.ca/sel/publications/PorteAccesTelechargement?lng=Fr&systemName=68235660&client=Serv_corp. Consulté le 22 février.

Ville de Montréal (2015a). *Politique du stationnement.* [En ligne] http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/proj_urbains_fr/media/documents/Politique_de_stationnement.pdf. Consulté le 2 février 2016.

Ville de Montréal (2015b). *La carte de camionnage de l'agglomération de Montréal*. [En ligne] http://www2.ville.montreal.qc.ca/camionnage/. Consulté le 5 février 2016.

Ziuleva, Alena (2015). *Portrait de la population du Sud de l'ODÎ*. Table de quartier Sud de l'ODÎ. 32 p.