

LE DÉPLACEMENT DES PERSONNES À MONTRÉAL ET DANS SA RÉGION

Fiche d'information | Projet de Plan de développement de Montréal

Compte tenu de l'amplification des problèmes liés à la congestion routière et des conséquences économiques et environnementales que cela entraîne, le déplacement des personnes sur le territoire de Montréal devra reposer davantage sur l'utilisation du transport collectif et actif. En 2008, sur le territoire de l'agglomération de Montréal, la part modale des déplacements internes à l'île en transport collectif et actif, en période de pointe du matin, était de 47 %, selon l'enquête Origine-Destination. La Ville souhaite accroître cette proportion à 55 % d'ici 2020.

Cette fiche d'information sur le déplacement des personnes dans la région de Montréal aborde les objets suivants :

- La répartition des parts modales en pointe du matin en 2008;
- Les cibles visées des parts modales pour 2020;
- La variation géographique des parts modales;
- La relation entre la densité de population et l'utilisation du transport collectif et actif.

Station de métro Berri-UQAM © Ville de Montréal



L'enquête Origine-Destination (O-D) pour le calcul des parts modales

Les données de mobilité pour analyser le déplacement des personnes à Montréal proviennent de l'enquête Origine-Destination (O-D) effectuée par l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Cette vaste étude est menée par entrevues téléphoniques et vise à recueillir des renseignements sur les habitudes de déplacement des résidents de cinq ans et plus de la région métropolitaine de recensement de Montréal (RMR). Les données recueillies permettent d'informer les agences de transport sur les tendances et les besoins en mobilité dans la grande région de Montréal.

L'enquête O-D est réalisée tous les cinq ans par l'AMT. La dernière enquête a été menée en 2008 et la prochaine aura lieu en 2013.

L'enquête O-D fournit des données sur les modes de transport utilisés (automobile, transport collectif, transport actif ou autre), la période de la journée où les déplacements sont effectués, le motif du déplacement (travail, études, loisir, magasinage, retour au domicile, autres), le lieu d'origine et de destination ainsi que certaines données sociodémographiques.

Dans le cadre de l'enquête O-D, tous les déplacements effectués avec au moins un des modes de transport suivants sont compilés:

- Automobile : automobile, moto (conducteur, passager)
- Transport collectif : métro, autobus, train de banlieue (STM, RTL, STL, CIT, AMT)
- Non motorisé : modes de transport actif (marche, vélo, etc.)
- Bimodal : tout déplacement effectué en partie en automobile ou en moto et en transport collectif
- Autres motorisés : autres modes de transport motorisés (taxi, autobus scolaire, bateau, transport adapté, autre autobus, etc.)

LA RÉPARTITION DES PARTS MODALES EN POINTE DU MATIN EN 2008

Les parts modales sont utilisées pour illustrer la proportion des déplacements effectués pour chacun des modes de transport durant une période de temps et pour un motif donné. Par exemple, la part modale du transport collectif¹ dans la région métropolitaine, en 2008, était de 22 % en pointe du matin et celle de l'automobile de 62 %. Cela signifie que 22 % des déplacements des personnes de la région effectués entre 6 h et 9 h du matin ont été effectués en partie ou en totalité en transport collectif (métro, bus, train) et que 62 % des déplacements ont été faits en automobile.

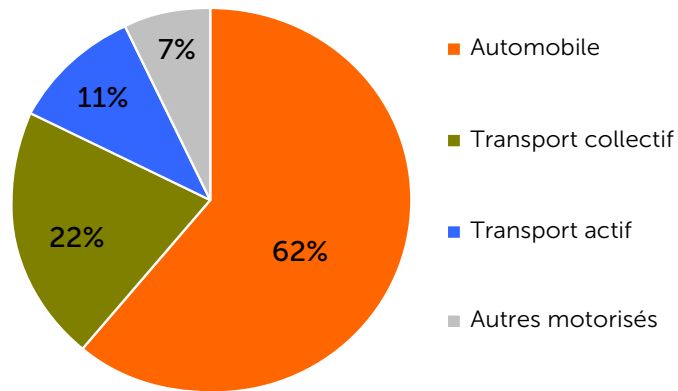
L'agglomération de Montréal : des parts modales élevées en transport collectif et actif

L'agglomération de Montréal est le territoire où la plus forte proportion des déplacements internes à la région en pointe du matin (entre 6 h et 9 h) est effectuée en transport collectif (31,6 %) et transport actif (15,4 %), soit un total de 47 % de tous les déplacements. En comparaison, dans le reste de la région métropolitaine de Montréal, seulement 20 % des déplacements sont effectués en transport collectif (11,9 %) et en transport actif (7,7 %), en pointe du matin.

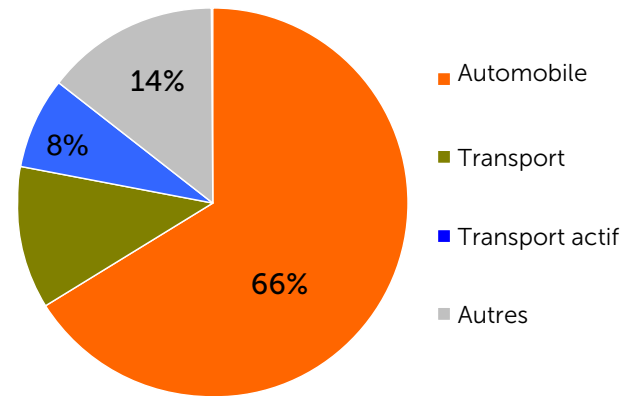
1. Notons, toutefois, que l'enquête O-D considère les déplacements en autobus scolaire des étudiants des écoles primaires et secondaires dans la catégorie « Autres motorisés », avec les déplacements en taxi, et non dans celle du transport collectif. Sur le territoire de l'agglomération de Montréal, la plupart des élèves du secondaire utilisent le service de la Société de transport de Montréal (STM) pour se déplacer à l'école. Dans le reste de la région métropolitaine, la plupart des déplacements des élèves sont effectués en autobus scolaire. Donc, à l'échelle régionale, la part modale du transport collectif pourrait être légèrement accrue si les déplacements en autobus scolaire étaient considérés comme un mode de transport collectif.

Figure 1 - Parts modales de tous les déplacements en pointe du matin en 2008 – Région métropolitaine de Montréal

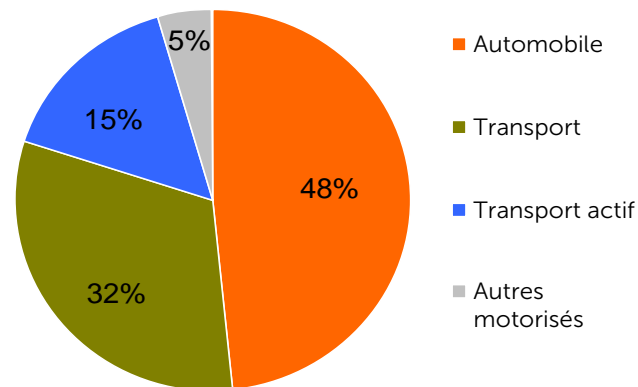
Région métropolitaine de Montréal



Reste de la région métropolitaine de Montréal



Agglomération de Montréal



Source : Enquête Origine-Destination 2008, AMT
 Traitement : Bureau du Plan, Ville de Montréal.

Transport collectif : inclut les parts du bimodal.
 Pour l'agglomération de Montréal : les parts modales sont celles des déplacements internes, soit celles dont l'origine et la destination sont situées sur le territoire de l'agglomération de Montréal.

LES CIBLES VISÉES DES PARTS MODALES POUR 2020

Comme le souligne le projet de Plan de développement de Montréal, une des orientations poursuivies par la Ville de Montréal et la Société de transport de Montréal vise à renforcer l'utilisation du transport collectif en pointe du matin et à diminuer celle de l'automobile. L'objectif consiste à effectuer un transfert modal des déplacements en automobile vers le transport collectif et actif de manière à ce que, d'ici 2020, les parts du transport collectif et actif en pointe du matin des résidents de l'agglomération de Montréal atteignent 55 %, soit respectivement 37 % et 18 %, et que celle de l'automobile recule à 41 %.

LA VARIATION GÉOGRAPHIQUE DES PARTS MODALES

La région métropolitaine

En mettant en relation les parts modales de déplacement des personnes et la répartition régionale de la population, on constate que la part de l'agglomération de Montréal des déplacements effectués en transport collectif (70 %) et en transport actif (59,1 %) est dans les deux cas supérieure au poids démographique de l'agglomération dans la région métropolitaine (53,5 %). De façon corollaire, la proportion des déplacements effectués en automobile (43,4 %) est inférieure au poids démographique de l'agglomération.

Le tableau 1 donne, pour chaque mode de transport (auto, transport collectif et transport actif), le pourcentage des déplacements métropolitains en pointe du matin dont l'origine est soit l'agglomération de Montréal, soit le reste de la région métropolitaine. Le pourcentage exprimé représente la proportion des déplacements métropolitains par mode effectué par des résidents des deux territoires. Il s'agit en fait d'une distribution des déplacements par mode selon le lieu d'origine, lesquels peuvent être comparés au poids démographique relatif de l'agglomération et du reste de la région métropolitaine.

Figure 2 - Déplacements internes à l'île de Montréal en pointe du matin

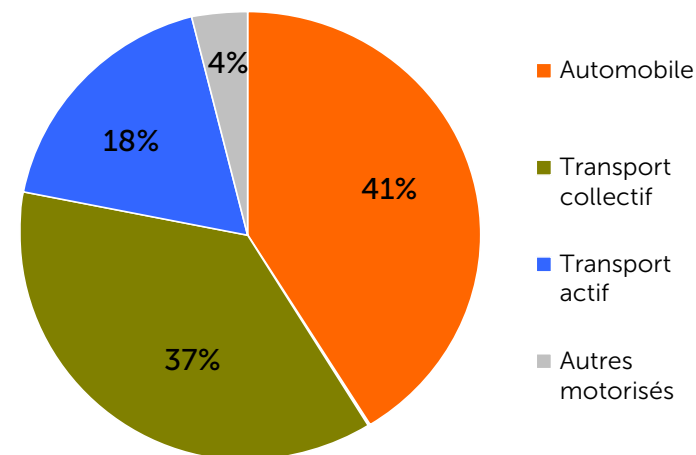


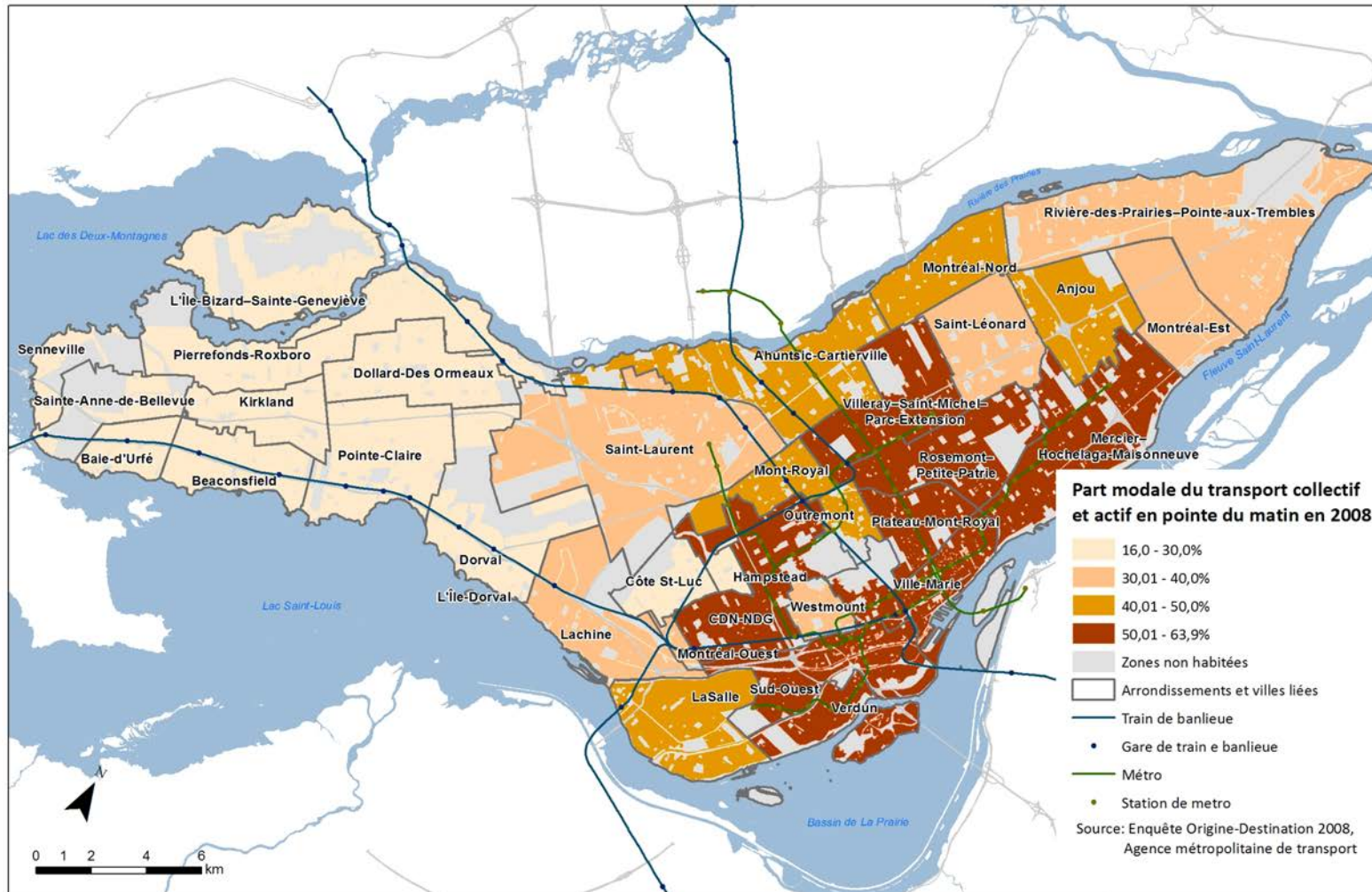
Tableau 1 - Proportion des déplacements métropolitains par mode de transport selon le lieu d'origine en pointe du matin en 2008

Population	Territoire		
	Agglomération de Montréal	Reste de la région métropolitaine	Région métropolitaine
Population	1 854 000	1 610 000	3 464 000
% de la population métropolitaine	53,5	46,5	100
Modes	% déplacements		Total (nbre de déplacements)
Automobile	43,4	56,4	1 203 000
Transport collectif	70,0	30,0	427 000
Transport actif	59,1	40,9	232 000

Des parts modales qui varient selon les territoires

La part modale de l'agglomération de Montréal des déplacements internes à l'île de Montréal en transport collectif et actif en pointe du matin était de 47 % en 2008 sur le territoire de l'agglomération. Ce taux varie d'un secteur à l'autre, passant de 16 à 30 % dans l'ouest de l'île de Montréal et sur l'Île-Bizard, jusqu'à un sommet de 50 à 64 % dans les secteurs du centre de l'île. La carte 1 illustre ces variations géographiques de la part modale du transport collectif et actif.

Carte 1 - Part modale en transport collectif et actif en pointe du matin des résidants de l'agglomération de Montréal, selon les résultats de l'enquête O-D de 2008.



LA RELATION ENTRE LA DENSITÉ DE POPULATION ET L'UTILISATION DU TRANSPORT COLLECTIF ET ACTIF

L'analyse de la relation entre la densité de population et le taux d'utilisation du transport collectif et actif, en pointe du matin, nous permet de constater que plus la densité de population est élevée, plus ce taux d'utilisation est élevé. La carte 2 illustre la densité nette de population au km² par secteur de recensement ainsi que la part modale, en 2008, du transport collectif et actif (pointe du matin) par arrondissement. On remarque que les arrondissements où l'on trouve des secteurs de recensement ayant une forte densité de population (9 000 à 14 000 hab./km²) correspondent aux secteurs où la part modale du transport collectif et actif est la plus élevée (+ de 50 %) : Le Plateau-Mont-Royal, Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, Verdun et Rosemont-La Petite-Patrie. Cette part modale en transport collectif est tout aussi élevée dans d'autres arrondissements (Ville-Marie, Le Sud-Ouest, Mercier-Hochelaga-Maisonneuve), même si la densité y est un peu moindre (4 000 à 9 000 hab./km²).

Carte 2 - Densité nette de population au km² en 2006 et part modale du transport actif et collectif en 2008

