

L'objectif de ce projet est d'étudier la mobilité liée au travail pour les territoires de Pierrefonds-Roxboro et Dollard-des-Ormeaux à partir d'une analyse des facteurs de choix modal.

Les deux secteurs se ressemblent beaucoup au niveau socio-économique:

La morphologie

- La trame de rues
- La densité
- La mixité

La géographie

- La distance
- La structure urbaine

Facteurs affectant le choix modal

L'offre de transport en commun

- Le temps à parcourir
- La fréquence
- Le confort
- La vitesse

Le profil socio-économique

- Le revenu
- Le statut matrimonial
- Le nombre de personnes par ménage

- Pierrefonds-Roxboro a un revenu moyen par personne de 35 209\$ et celui de Dollard-des-Ormeaux est de 37 937\$. Tous deux ont un revenu moyen plus élevés que l'ensemble de l'île de Montréal qui se situe à 34 334\$.

- Le nombre moyen de personnes par ménage est de 2,7 pour Pierrefonds-Roxboro et 3,0 pour Dollard-des-Ormeaux, comparativement à la moyenne de 2,2 pour l'île de Montréal.

- De plus, pour les deux secteurs, la tranche d'âge la plus peuplée est celle de la population en âge de travailler (35 à 64 ans).

- La majorité des gens sont mariés ce qui engendre habituellement un voyageage de plus par ménage.

La densité d'habitation est plus faible pour les secteurs étudiés puisque nous y retrouvons un taux qui varie de 60% à 100% de maisons individuelles isolées comparativement aux quartiers de l'est de Montréal qui ont un taux de 1% à 20%.

Les deux secteurs ciblés sont des environnements principalement résidentiels et les seuls petits secteurs mixtes (résidentiels et commerciaux) se retrouvent sur les rues locales primaires. Nous retrouvons également une minime zone d'emploi pour chacun.

Nous retrouvons également une plus basse densité de population, soit 2 404 habitants au km² pour Pierrefonds-Roxboro et 3 225 habitants au km² pour Dollard-des-Ormeaux, comparativement à l'île de Montréal qui est de 3 716 habitants au km².

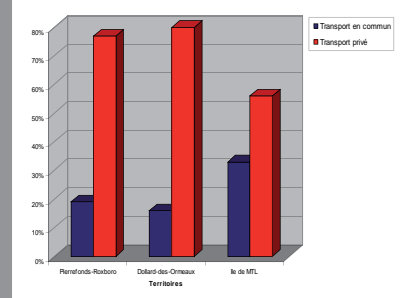
En ce qui a trait au réseau de rues, celui-ci est principalement organique. Cette trame est donc imperméable pour le transport actif et rend le transport collectif moins accessible. De surcroît, cela augmente la distance pour se rendre au travail. Cette trame complique aussi la hiérarchisation des voies puisque les seules rues qui traversent le territoire encadrent le tissu banal ne donnant pas une collecte équitable des utilisateurs. Il n'est donc pas surprenant de constater que les habitants des deux secteurs aient des habitudes de navettage de nature plus privée et moins collective que l'ensemble de l'île de Montréal. De plus, pour les voyageages faits en automobile, plus de 70% de ceux-ci sont faits en auto-solo.

Mieux vivre le navettage

La ville de Montréal a une structure urbaine polycentrique, elle a plusieurs petits pôles. Cela engendre une dispersion des destinations, diminuant la compétitivité du transport collectif par rapport au transport privé.

Les trois principales destinations de travail pour les deux territoires sont Saint-Laurent, la ville de Pointe-Claire et le centre-ville.

Modes de transport utilisés pour le navettage (Statistique Canada 2006)



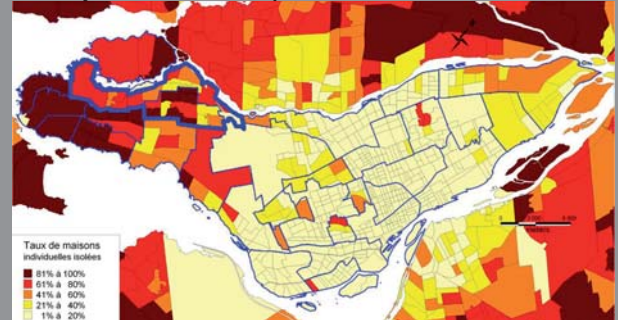
L'offre de transport en commun pour se rendre à ces destinations n'est pas très appropriée puisqu'en terme de temps, il est deux fois plus rapide d'utiliser le transport privé. Pour ce qui est de la fréquence des voies d'autobus, ceux-ci ne passent qu'aux 20 à 30 minutes d'intervalle et des transferts sont presque toujours nécessaires d'un mode transport à un autre.

Malgré tout, des interventions peuvent être mises sur pied pour rendre le transport collectif plus attrayant pour les deux secteurs étudiés.

Pour Pierrefonds-Roxboro, puisque cet arrondissement est fait sur le long, si les deux rues traversant le territoire (Boul. Gouin et Boul. Pierrefonds) étaient mieux desservies par plusieurs autobus, cela permettrait non seulement une fréquence plus rapide, mais aussi une collecte plus facile de la population de chaque côté des deux rues. De cette façon, cela donnerait un service rapide à l'intérieur de l'arrondissement et à l'extérieur puisque le Boul. Gouin se rend à Saint-Laurent.

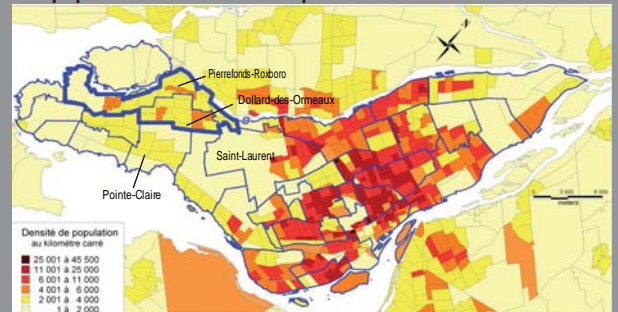
Pour Dollard-des-Ormeaux, en desservant mieux en transport collectif les boulevards Des Sources, Jacques-Bizard et Saint-Charles, cela permettrait aux deux secteurs d'améliorer le lien avec Pointe-Claire. De plus, en le faisant également dans les rues nord-sud, sans trop de détours, cela desservirait mieux l'intérieur du tissu banal.

Une majorité de résidences pavillonnaires



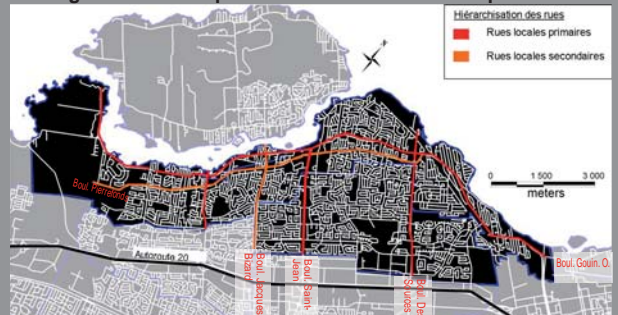
Source élaborée à partir des données de Statistique Canada, recensement 2006.

Une population étalée dans l'espace



Source élaborée à partir des données de Statistique Canada, recensement 2006.

De longues distances pour tous les modes de transport



Source élaborée à partir des données de Statistique Canada, recensement 2006.

Un environnement essentiellement résidentiel



Rue résidentielle typique (rue Belleville)

Rue à vocation mixte (boul. Gouin Ouest)