

Réalisé par: Simon Desrochers

Simon.desrochers@umontreal.ca

Projet Terminal Hiver 2009

Supervisé par: Paula Negron-Poblete

D'un secteur à l'autre de la Ville de Montréal, les parts modales des différents modes de transports varient, alors que la part de l'automobile augmente dans les quartiers périphériques, celle du transport en commun s'accroît dans les quartiers centraux. Parallèlement, ces secteurs diffèrent aussi à d'autres niveaux (formes urbaines, organisation des activités urbaines, desserte en transport collectif, caractéristiques socioéconomiques). Quels sont les facteurs qui influencent le choix modal des individus en milieu urbain? En les regroupant sous trois catégories, les facteurs liés à l'environnement urbain, aux caractéristiques socioéconomiques des ménages et à l'offre de transport (figure 1), nous avons compilé divers facteurs dans une grille d'analyse mettant ainsi en lumière les niveaux de dépendance des territoires urbains à l'égard des différents modes de transport. Notre analyse a porté sur deux territoires semi-périphériques de Montréal issus d'époques de développement différentes, Anjou et Lachine, nous permettant ainsi de poser un diagnostic sur leurs conditions de mobilité et d'envisager comment mettre en place les conditions menant à une mobilité plus durable.

### Anjou, un milieu urbain défavorable aux transports actifs et collectifs

Anjou est caractérisé par une forte ségrégation des activités urbaines (figure 2) : de grandes zones résidentielles de faible (maisons unifamiliales) ou moyenne densité (plex), de grands centres d'achats et d'importantes zones d'emploi. Les autoroutes qui découpent le territoire accentuent cette ségrégation (figure 3). Malgré la présence de secteurs résidentiels à très forte densité (figure 4), les caractéristiques de l'environnement urbain dans les zones de commerces et d'emploi limitent l'accessibilité piétonne : la taille importante des îlots, la présence de vastes stationnements (figure 5), l'absence de couvert végétal et la largeur imposante des axes routiers. À cela s'ajoute une desserte peu efficace en transport collectif (trajets sinueux, faible fréquence); le résultat est un environnement urbain qui favorise l'utilisation de l'automobile. Malgré cela, les déplacements internes aux secteurs exclusivement résidentiels bénéficient d'un environnement favorable aux piétons: rues calmes, distances de déplacement courtes, présence de couvert végétal et d'éclairage sur rue.

L'accès aisé au réseau autoroutier et l'absence de modes lourds de transport collectif desservant le territoire, font en sorte que les liens avec le reste de la métropole soient beaucoup plus difficiles en transport en commun qu'en voiture. Cette dépendance à l'égard de la voiture peut être problématique pour les ménages à plus faibles revenus et aux taux d'efforts plus élevés situés dans l'est et au nord d'Anjou, où environ 22 % des ménages ne possèdent pas de voiture.

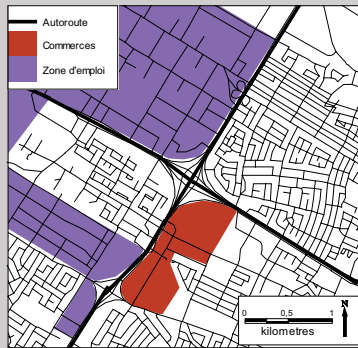


Figure 2 : Ségrégation des activités urbaines



Figure 3 : Des autoroutes qui scindent le territoire d'Anjou  
Source: Simon Desrochers

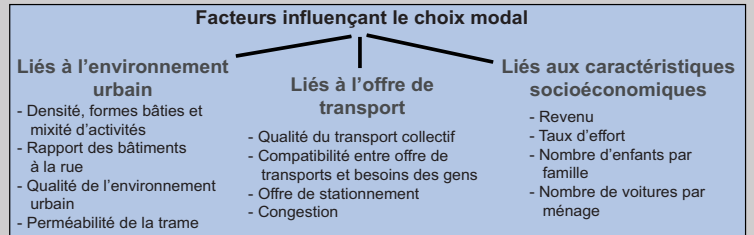


Figure 5 : Présence de grands stationnements gratuits  
Source: Navurb, 2009



Figure 4 : Une densité élevée sans mixité des activités  
Source: Simon Desrochers

Figure 1: Facteurs influençant le choix modal



### Lachine, entre avantages de la ville d'hier et dépendance automobile

Le territoire de Lachine, contrairement à celui d'Anjou, est caractérisé, à l'est, par la présence de secteurs mixtes (figure 6) et denses (plex en rangée), situés à proximité de rues à forte mixité commerciale (figure 7). La taille des îlots et la forme orthogonale du maillage font en sorte que ces zones commerciales favorisent les déplacements piétonniers. Le secteur ouest, au développement plus récent, est caractérisé par une ségrégation des usages, avec des activités commerciales concentrées en centres d'achats (figure 8) et dont l'aménagement (grands stationnements, larges boulevards, absence de rapport à la rue, de couvert végétal, etc.) favorise l'utilisation de l'automobile malgré un environnement interne aux secteurs résidentiels favorable aux déplacements actifs, avec des rues calmes et un couvert végétal important (figure 9).

À l'échelle métropolitaine, le train de banlieue facilite les déplacements en transport collectif vers le centre-ville, mais l'enclavement du territoire par des zones industrielles au nord et à l'est (accentué par l'autoroute 20), complexifie la desserte en transport collectif vers les autres destinations importantes (Lachine, St-Laurent, Dorval et LaSalle), augmentant la dépendance à l'automobile. Ceci peut-être problématique pour les ménages à revenus plus faibles et aux taux d'effort plus élevé. Toutefois, puisque les ménages les plus défavorisés sont majoritairement dans la partie est du territoire, où les déplacements actifs sont plus aisés, la situation demeure moins criante qu'à Anjou.



Figure 6 : Présence de mixité des activités à l'est de Lachine



Figure 7 : Secteurs mixtes: rues commerciales traditionnelles  
Source: Simon Desrochers



Figure 8 : Ouest de Lachine: aménagements favorisant l'automobile  
Source: Simon Desrochers



Figure 9 : Secteurs résidentiels qui favorisent les déplacements actifs  
Source: Simon Desrochers

En conclusion, l'analyse des facteurs influençant les choix modaux permet de comprendre les conditions menant à ces pour ensuite poser des actions plus réfléchies pour limiter la dépendance à l'automobile. À Anjou, l'amélioration de l'accessibilité en transport actif des zones commerciales, l'établissement de liens plus directs en transport collectif vers les principales destinations et l'aménagement de sites propres seraient des avenues intéressantes. À Lachine, l'attention devrait davantage être mise au soutien et au renforcement de l'activité commerciale de proximité et à l'amélioration des liens en transports collectifs.