

Table de Quartier du Nord-Ouest de l'Île de Montréal

Comité Transport



Sommaire de l'étude sur la problématique du Transport en Commun sur le Territoire du Nord- Ouest de l'Île de Montréal

1 septembre 2005

Gaël Brux,
Stagiaire au Comité Transport,
Étudiant en Maîtrise en Sciences de l'Environnement
(Université du Québec à Montréal)

Table Des Matières

A.	Objectifs de l'étude.....	3
B.	Origine de l'étude	3
C.	Secteur couvert par la Table de Quartier du Nord-Ouest de l'Île de Montréal.....	7
D.	Échéancier de l'étude.....	8
E.	Détail des étapes	8
1)	Prise de connaissance du secteur de la Table.....	8
2)	Étude de l'enquête Origine-Destination.....	9
3)	Travail sur les cartes routières	9
4)	Visite sur le terrain	9
5)	(Questionnaire bilingue).....	9
6)	(Enquêtes d'achalandage)	10
7)	(Dépouillement des résultats du questionnaire).....	10
8)	(Consultation des membres).....	10
9)	(Rapport et recommandations).....	10
F.	Présentation de la Table de Quartier du Nord-Ouest de l'Île de Montréal.....	11
G.	Présentation des membres du Comité Transport de la TQNOIM.....	12

Figures et Annexes

Carte 1 :	Carte du territoire couvert par la Table de Quartier par secteurs de recensement, 2001 (CLSC, 2004, p.7)	7
Annexe 1 :	Exemples de parcours en transport en commun dans le Nord-ouest de l'Île de Montréal.....	13

A. Objectifs de l'étude

Le Comité Transport de la TQNOIM a validé les objectifs suivants de l'étude :

- État de la situation du transport en commun sur le territoire,
- Analyse de l'étude Origine/Destination de l'Agence Métropolitaine de Transport (en se concentrant sur le secteur entre l'autoroute 13 et le boulevard Saint-Charles),
- Identification des lacunes majeures du réseau de transport en commun et,
- Identification des correctifs possibles en fonction des besoins de déplacement (travail, scolarité, santé, accès aux services, etc.) à court et moyen terme,
- Identifier des modes de déplacements alternatifs possibles,
- Consulter les membres de la Table,
- Proposer des recommandations.

Les recommandations de cette étude doivent permettre d'améliorer l'efficacité du réseau de transport en commun.

B. Origine de l'étude

L'hypothèse sur laquelle s'appuie cette étude est qu'il existe certaines lacunes dans le réseau de transport en commun du Nord-ouest de l'Île de Montréal. Ce manque d'efficacité du transport en commun peut provenir de plusieurs sources :

- des circuits peu ou pas adaptés qui ne répondent pas au besoin de la population car ils ne relient pas les lieux souhaités par les utilisateurs,
- un trajet trop long en transport en commun comparativement à un trajet en automobile,
- trop de transferts à effectuer entre le lieu d'origine et le lieu de destination (cette troisième problématique peut être incluse dans les deux autres)

Afin d'illustrer la problématique du transport en commun dans le Nord-ouest de l'Île, cinq exemples de trajets ont été retenus. Pour ne pas alourdir le rapport, ces exemples ont été mis en annexes. Outre les temps de trajets, il faut aussi mentionner qu'il est difficile et peu pratique de ramener, après être allé magasiner, ses courses en transport en commun. Par conséquent, pour le retour, les personnes ne possédant pas de véhicule se voient obligées de payer un taxi afin de pouvoir transporter leurs commissions.

Les exemples de parcours retenus démontrent qu'il est difficile de se déplacer dans le Nord-ouest de l'Île et que les déplacements avec une automobile sont beaucoup plus compétitifs que ceux en transport en commun (TEC). En effet, le ratio Temps de parcours TEC/Temps de parcours auto varie de 3 à 4, voire même 5 lorsque la correspondance est manquée. Autrement dit, voyager en transport en commun prend de 4 à 5 fois plus de temps qu'en voiture, et ce, pour un confort moindre¹ ! Le combat est inégal, et le transport en commun ne peut représenter une réelle alternative à l'automobile privée dans ces conditions.

Cette étude tire également sa justification d'un sondage informatif effectué par la Table de Quartier auprès des directeurs des organismes membres ainsi que des conclusions du *Portrait de Quartier comparatif sur la situation de la pauvreté dans le Nord-Ouest-de-l'Île de Montréal* qui fait ressortir que « l'une des préoccupations des citoyens a trait au transport en commun ». Ce portrait mentionne également que seulement 16,4% des citoyens du secteur utilisent le transport en commun. De plus, le *Portrait territorial de Pierrefonds, Volume 1*, réalisé par la coopérative de travail Interface pour l'arrondissement Pierrefonds-Senneville, et présenté le 31 mai 2005, mentionne aussi que « la question du transport des personnes constitue une préoccupation importante pour la population de Pierrefonds » (Interface, 2005, p.39).

L'enquête Origine-Destination 1998² de l'Agence Métropolitaine de Transport montre, quant à elle, que, pour le secteur de Pierrefonds, les déplacements par automobile (conducteur et passager) représentent 81,1% des déplacements produits et 78,5% des déplacements attirés (tous motifs sauf retour, sur 24 heures). Pour ces deux cas de figure, la part du transport en commun est respectivement de 9,6% et 5,7%. La situation est similaire pour les autres secteurs à l'étude avec cependant un extrême, l'Île Bizard, où la part du transport en commun dans les déplacements chute à 4,8% (déplacements produits) et 0,9% (déplacements attirés). Dans le secteur Roxboro, la part du transport en commun monte à 13,7% pour les déplacements produits mais se situe à 3,5% pour les déplacements attirés. Ce document démontre ainsi la popularité de l'automobile dans le Nord-Ouest de l'Île au détriment du transport public.

¹ Le Plan de Transport de la Ville de Montréal mentionne que « la compétition offerte par les services de transport en commun dans les secteurs situés aux extrémités de l'Île est faible (ration temps TC/temps auto moyen variant entre 3.15 et 3.87) » (Montréal, 2005, Plan de Transport, p.32).

² Source : *Mobilité des personnes dans la région de Montréal*
Enquête Origine-Destination 1998

Traitement : *Comité Transport de la Table de Quartier du nord-Ouest de l'Île de Montréal*

Outre les diverses études réalisées, des consultations publiques ont aussi été réalisées. Le 7 décembre 2004, un premier forum intitulé *Carrefour d'information sur la sécurité alimentaire de l'ouest de l'île* faisait ressortir les préoccupations des citoyens concernant l'efficacité du transport en commun. Également, un deuxième forum tenu par la Table le 28 avril 2005 sur le logement a vu réapparaître ces préoccupations.

Il convient de rappeler les six énoncés de Vision (Montréal, 2005, chap1, p.5), document énonçant les enjeux reliés au développement durable du transport sur l'île :

1. le système de transport offre des conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort, de sécurité et de coût ;
2. le système de transport soutient l'économie montréalaise ;
3. le système de transport s'intègre harmonieusement à l'espace urbain et contribue à sa structuration ;
4. le système de transport améliore la qualité de vie des citoyens, notamment dans les domaines de la santé et de la sécurité ;
5. le système de transport soit conçu de façon à améliorer la qualité de l'environnement ;
6. le système de transport est géré de façon responsable, efficace et équitable.

Conformément à la mission de la Table de lutter contre la pauvreté³ et en se basant sur ces 6 critères, la présente étude sur le transport en commun a pour finalité de proposer des recommandations afin d'améliorer l'efficacité du réseau de transport public. En effet, le transport en commun a un rôle important à jouer sur le plan social, mais également sur les plans environnemental et économique.

Sur le territoire à l'étude, le taux de chômage varie de 4,60% pour l'Île Bizard à 9,60% pour Sainte Geneviève (taux de chômage de Montréal : 9,4%). Cependant, dans certaine zone comme le secteur Cloverdale, le taux de chômage grimpe à 10,3%. Pour ce même secteur, 36,4% de la population reçoit les transferts gouvernementaux. Enfin, 14,7% des personnes vivent sous le seuil de faible revenu sur le territoire à l'étude avec, également, de grandes disparités selon les secteurs. Or, les personnes à faible revenu ne disposent pas de moyens financiers suffisant pour s'acheter une voiture et sont donc tributaire du transport en commun (TEC). Le **rôle social** du TEC est ainsi mis en évidence.

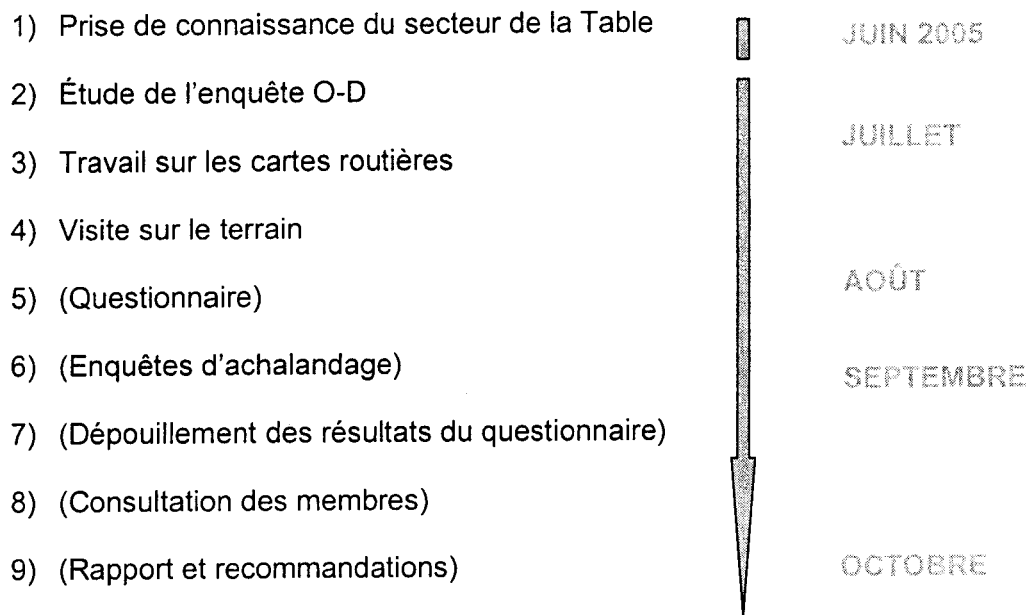
De plus, les transports publics doivent être équitable pour tous, efficace (notamment face à la voiture, les temps de trajets doivent être compétitifs), et permettre d'améliorer la qualité de vie des citoyens. Il doit donc relier efficacement les pôles d'emplois, les zones commerciales et les services à la population (notamment les services de santé). Parfois, la nécessité de travailler oblige les personnes à s'acheter une voiture et réaliser des économies ailleurs (nourriture, vêtements, loisirs, etc.). Dans le cas où l'homme et la femme travaillent, ils peuvent être contraint d'acheter deux voitures d'où une situation économique très précaire voire catastrophique.

³ Voir le chapitre F. pour la présentation des membres et de la mission de la Table.

Par conséquent, le fait que le transport en commun ne relie pas efficacement les différentes zones du territoire (zone d'emplois, de commerces et résidentielles) a un impact négatif sur le **plan économique**. Cette situation peut amener les personnes dépendantes du TEC à choisir entre refuser l'emploi, l'accepter mais également accepter des temps de transports très long, ou s'endetter pour acheter des voitures.

Enfin, sur le **plan environnemental**, la multiplication des voitures entraîne de la congestion routière et conduit à une augmentation pollution atmosphérique provenant des transports. Or, dans le contexte actuel où les pays signataires de la Convention sur les changements climatiques doivent respecter les critères du Protocole de Kyoto, il est urgent de remédier à cette situation. Dernier point négatif, l'omniprésence de l'automobile sur le territoire entraîne une dégradation de la qualité de vie des résidents à cause de l'amplification du bruit (lié à la circulation) et la multiplication des risques d'accident.

D. Échéancier de l'étude



Les étapes entre parenthèses sont déjà en cours ou seront prochainement lancées.

E. Détail des étapes

1) **Prise de connaissance du secteur de la Table**

Objectifs :

- Récupérer les données socio-économiques afin d'avoir un portrait du secteur étudié (secteurs de pauvreté, niveaux d'étude, taux de chômage par secteur, etc.)
- Comprendre la dynamique du secteur (perspective de développement et d'aménagement),
- Étudier le Plan d'urbanisme afin de voir quelles sont les intentions de l'arrondissement en matière de développement urbain et quelles sont les actions prévues en faveur du transport (transport en commun, axes routiers et autoroutiers, pistes cyclables),
- Dresser la liste des modes de transport actuellement disponibles.

2) Étude de l'enquête Origine-Destination

Objectifs :

- Étudier les déplacements de la population des secteurs étudiés,
- Analyser les modes et motifs de déplacements en fonction des heures de la journée,
- Identifier les lieux de destination.

3) Travail sur les cartes routières

Objectifs :

- Utiliser les cartes routières des arrondissements en format Autocad comme support de travail,
- Répertorier et/ou figurer les lieux importants et dignes d'intérêts (services de santé, services municipaux, services communautaires, centres commerciaux, commerces, écoles primaires, écoles secondaires, CEGEP, zones d'emploi, etc.)
- Croiser les différents types de données (socio-économiques, lignes de bus, axes routiers importants, lieux importants, etc.) pour éventuellement faire ressortir les lacunes du transport en commun.

4) Visite sur le terrain

Objectifs :

- Avoir une vision *in situ* du secteur,
- Identifier les zones défavorisées,
- Repérer les zones commerciales les plus fréquentées par les personnes à faible revenu.

5) (Questionnaire bilingue)⁴

Étape en cours, la réception des questionnaires est attendue pour la première semaine de septembre

Objectifs :

- Valider nos hypothèses,
- Récupérer les opinions des intervenants et des membres des organismes de la Table,

⁴ Les étapes entre parenthèses sont soit déjà entamées ou encore à l'état de projet

- Récolter les informations socio-démographiques des répondants afin d'être en mesure d'effectuer des comparatifs avec l'enquête Origine-Destination de l'AMT,
- Connaître les habitudes de transport des membres de la Table pour être en mesure de définir leurs besoins,
- Connaître leur perception de l'efficacité du service de transport en commun,
- Identifier les causes d'un service inadéquat (fréquence insuffisante, arrêt trop loin, etc.)
- Identifier les lignes problématiques et les causes.

6) (Enquêtes d'achalandage)

Étape en cours mais nous attendons les documents de la STM.

Objectifs :

- Récupérer les informations sur l'achalandage des lignes du nord-ouest de l'Île et, plus particulièrement, sur les lignes identifiées comme problématiques,
- Croiser ces informations avec les résultats du questionnaire et nos hypothèses,

7) (Dépouillement des résultats du questionnaire)

8) (Consultation des membres)

Objectifs :

- Présenter les résultats obtenus et les conclusions de l'étude,
- Effectuer un remue-méninges,
- Valider nos recommandations,
- Recueillir de nouvelles propositions de la part des participants afin d'améliorer l'efficacité du transport en commun sur le territoire,
- Identifier des solutions alternatives.

9) (Rapport et recommandations)

Objectifs :

- Rédaction du rapport final
- Élaborer des recommandations destinés à améliorer l'efficacité du réseau de transport en commun sur le territoire.

F. Présentation de la Table de Quartier du Nord-Ouest de l'Île de Montréal

Les membres de la Table de Quartier (TQNOIM) sont les suivants :

- Citoyens
- Arrondissement DDO-Roxboro
- Arrondissement Ile-Bizard/Ste-Geneviève/Ste-Anne--de-Bellevue
- Arrondissement Pierrefonds/Senneville
- Mairesse arrondissement Pierrefonds/Senneville
- CLSC Pierrefonds
- Ministère de l'Immigration et des Communautés culturelles
- Centre local de développement
- Centre local d'emploi de l'ouest de l'île
- Refuge des femmes de l'ouest de l'île
- WIAIH
- Association des locataires de l'Ouest-de-l'Île
- West Island Community Resource Centre
- YMCA West-Island
- Poste de quartier # 3
- Resto-Vie Pierrefonds
- Carrefour intégration multi-services de l'ouest de l'île CIMOI
- Maison des jeunes A-MA-BAIE
- Projet communautaire Pierrefonds PCP
- Batshaw Youth and Family Centres
- Fonds de dépannage du nord ouest de Montréal
- Carrefour jeunesse emploi
- Coopérative d'habitation village Cloverdale
- SOS planète
- Table santé mentale
- Table des aînés
- Table jeunesse
- Table enfance/famille
- Perspective communautaire en santé mentale
- West-Nette

Voici l'objectif de la TQNOIM :

« La Table de Quartier du Nord-Ouest-de-l'Île de Montréal a pour mission de contribuer à l'amélioration générale de la qualité de vie de la population du nord ouest de l'île de Montréal en luttant contre la pauvreté et l'exclusion dans une optique de développement social, suite à la loi 112 adoptée par l'assemblée nationale du Québec visant à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale ». (TQNOIM, 2005, p.1)

G. Présentation des membres du Comité Transport de la TQNOIM

La présente étude est réalisée par le Comité Transport de la TQNOIM. Les membres de ce comité sont :

- Brux, Gaël : Stagiaire, étudiant en Maîtrise en Sciences de l'Environnement de l'UQAM,
- Chalifoux, Sylvie : Représentante du Carrefour Jeunesse Emploi de l'Ouest-de-l'Île,
- Daguerre, Marie-Josée : Coordonnatrice de la Table de quartier du Nord-Ouest-de-l'Île de Montréal
- Grou, François : Représentant du Ministère de l'Immigration et des Communautés culturelles,
- Jourdain, Claude : Représentant du Centre Local de Développement de l'Ouest-de-l'Île,
- Roberge, Claude : Représentant de la Coopérative d'habitation village Cloverdale.

Annexe 1 : Exemples de parcours en transport en commun dans le Nord-ouest de l'Île de Montréal⁵

Exemple 1 : Origine le secteur Cloverdale et la destination épicerie à petite surface la plus proche IGA Hyman mais la plus couteuse.	
Transport en Commun Marche (15 minutes aller)	Automobile 2 minutes
Exemple 2 : Origine le secteur Cloverdale et la destination épicerie à grande surface la plus proche Super C Des Sources.	
Transport en Commun Marche (5 minutes) Autobus 208 (20 minutes) <i>Total : 25 minutes</i>	Automobile 5 minutes
Exemple 3 : Origine le secteur Cloverdale et la destination magasin pour se vêtir Zellers.	
Transport en Commun Marche (5 minutes) Autobus 208 (30 minutes) Marche (15 minutes) <i>Total : 50 minutes</i>	Automobile 10 minutes
Exemple 4 : Origine le secteur Cloverdale et la destination l'Hôpital Général du Lakeshore	
Transport en Commun Trajet Hors Heures de pointe (vers 14h00) Marche sur 500m (7 minutes) Autobus 208 (14 minutes) Attente (12 minutes) Autobus 202 (10 minutes) <i>Total : 53 minutes</i> Trajet Heures de pointe (vers 17h00) Marche sur 500m (7 minutes) Autobus 208 (15 minutes) Attente (3 min) Autobus 202 (10 minutes) <i>Total : 45 minutes</i>	Automobile 12 minutes

⁵ Tableau inspiré de celui présent dans le *Portrait de Quartier comparatif sur la situation de la pauvreté dans le Nord-Ouest de l'Île de Montréal*, 2005, p.24-25

Exemple 5 : Origine Sainte-Geneviève et la destination Métro Côte-Vertu

Transport en Commun

Trajet Hors Heures de pointe (vers 11h00)

Marche sur 400m (6 minutes)

Autobus 68 (29 minutes)

Attente (1 min)

Autobus 170 (24 minutes)

Total : 60 minutes (si la correspondance avec le 170 est manquée, il faut attendre 23 min. de plus soit un temps total de 83 min.)

Ou

Marche sur 400m (6 minutes)

Autobus 68 (15 minutes)

Attente (1 minute)

Train (14 minutes)

Attente (1 minute)

Autobus 117 (5 minutes)

Marche (5 minutes)

Total : 47 minutes (trajet trop compliqué)

Trajet Heures de pointe (vers 7h00)

Marche sur 400m (6 minutes)

Autobus 470 (36 minutes)

Total : 42 minutes

Automobile

25 minutes