

Université   
de Montréal

AMÉ11  
Exposition de la Faculté  
de l'Aménagement

Urbanisme

Yan Guillemette

*supervisé par Gérard Beaudet*

# LES PATRONS DE DÉPLACEMENTS À L'INTÉRIEUR DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL: LA PLACE DU TRANSPORT EN COMMUN



# Changement des habitudes de déplacement

Les déplacements à l'**INTERIEUR** des MRC et des agglomérations prennent de plus en plus d'**IMPORTANT** par rapport aux déplacements inter-rives et régionaux. En effet, selon le Ministère du Transport du Québec, les **DÉPLACEMENTS INTERNES** en Montérégie correspondaient en 1998 aux **DEUX TIERS** des déplacements effectués en **POINTE DU MATIN** et les projections laissent présager qu'en 2016 cette proportion **AUGMENTERA** aux **TROIS QUARTS**, soit une hausse de 9%.

Carte des secteurs de Longueuil selon les enquêtes origine-destination



Parts modales des Déplacements en 2006



Nous nous retrouvons devant un **CHANGEMENT** dans les habitudes de déplacement : alors que s'était constitué au fil du temps un système de transport **RADIAL** centré sur l'accès au centre-ville, nous nous retrouvons maintenant avec un **MORCELLEMENT** des destinations et donc de déplacements autant à l'**INTERIEUR** de la banlieue que vers l'**EXTÉRIEUR**. Cela est entre autres dû à l'amélioration et la diversification des services offerts en banlieue ainsi qu'à la délocalisation des emplois.

Cependant, le **TRANSPORT COLLECTIF** reste difficile à implanter en banlieue, car la voiture y est encore reine. **L'ACHALANDAGE** des transports collectifs dans l'agglomération, en 2008, avait une part modale de **24,5%**, mais si on ne compte que les **DÉPLACEMENTS INTERNES**, cela descend à **6,2%**. Le transport collectif est donc fortement axé sur l'**ACCÈS À MONTRÉAL**, mais il ne réussit pas à combler les besoins de déplacements internes pour la moitié de sa population active. Ce travail a donc pour objectif de découvrir quels sont les **PATRONS DE DÉPLACEMENT** internes observables et de les **COMPARER** avec ceux des **TRANSPORTS COLLECTIFS** afin de découvrir pourquoi le transport en commun est si peu utilisé.

Yan Guillemette

*supervisé par Gérard Beaudet*

LES PATRONS DE DÉPLACEMENT À L'INTERIEUR DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL: LA PLACE DU TRANSPORT EN COMMUN

AMÉ11

*Exposition de la Faculté de l'Aménagement*



# Urbanisme

Yan Guillemette

*supervisé par Gérard Beaudet*

LES PATRONS DE DÉPLACEMENT À L'INTÉRIEUR DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL: LA PLACE DU TRANSPORT EN COMMUN

AMÉ11

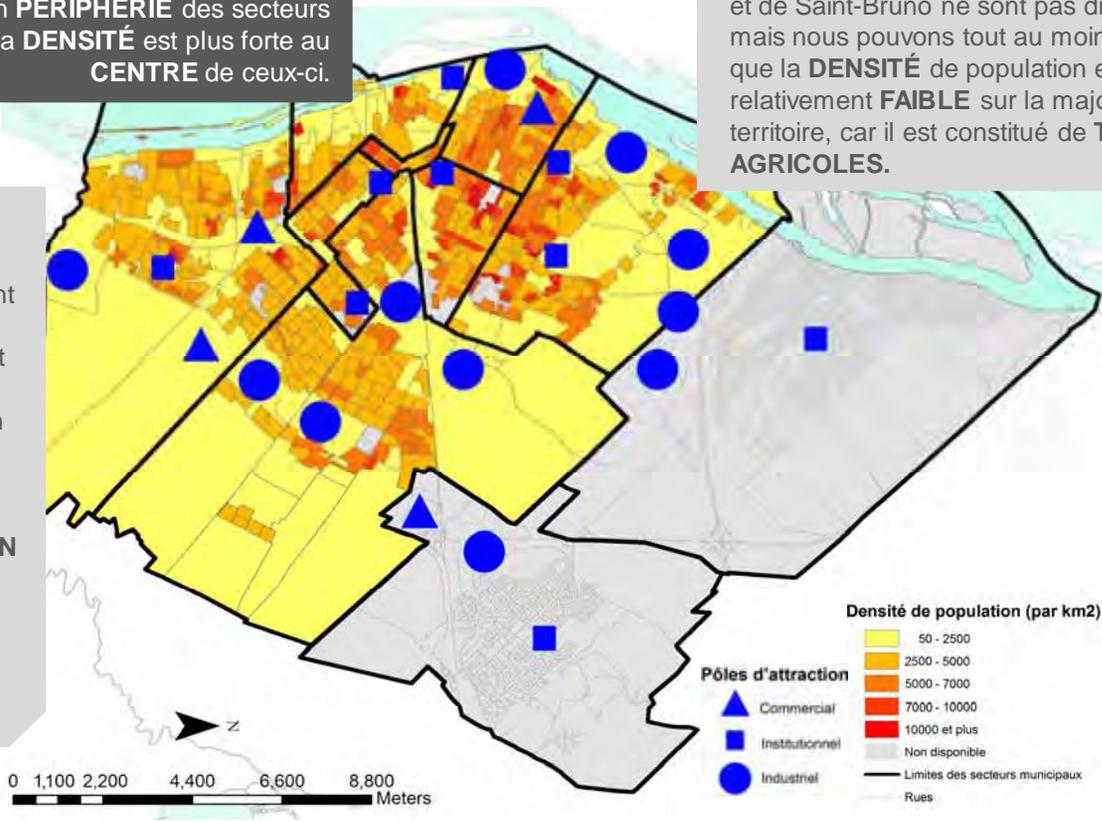
*Exposition de la Faculté de l'Aménagement*

## Les origines et les destinations

La majorité des **PÔLES D'ATTRACTION** sont situés en **PÉRIPHÉRIE** des secteurs alors que la **DENSITÉ** est plus forte au **CENTRE** de ceux-ci.

Les données pour les villes de Boucherville et de Saint-Bruno ne sont pas disponibles, mais nous pouvons tout au moins conclure que la **DENSITÉ** de population est relativement **FAIBLE** sur la majorité du territoire, car il est constitué de **TERRES AGRICOLES**.

Le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil identifie 18 **PÔLES D'ATTRACTION** générant un grand nombre de déplacements.



La densité de population et les pôles d'attraction



# Urbanisme

Yan Guillemette

*supervisé par Gérard Beaudet*

LES PATRONS DE DÉPLACEMENT À L'INTÉRIEUR DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL: LA PLACE DU TRANSPORT EN COMMUN

AMÉ11

*Exposition de la Faculté de l'Aménagement*

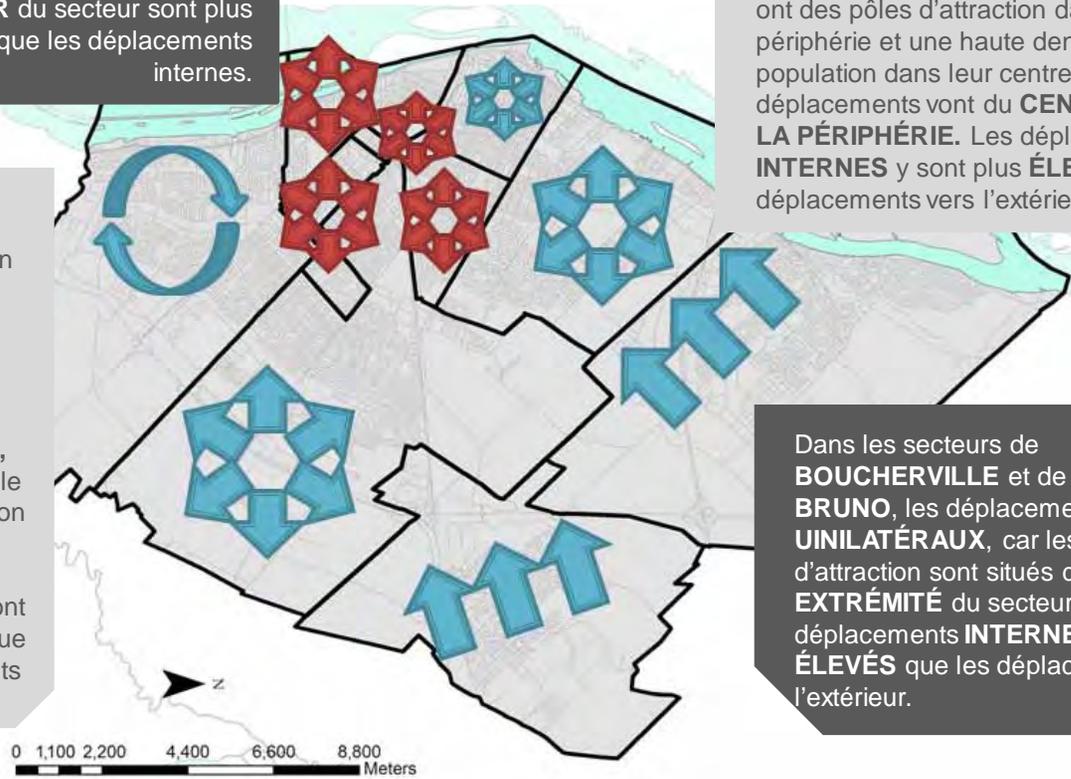
## Les patrons de déplacement internes

Dans la majorité des **SECTEURS CENTRAUX** les déplacements vers l'**EXTÉRIEUR** du secteur sont plus **ÉLEVÉS** que les déplacements internes.

La ville de Brossard a des pôles d'attraction **RÉPARTIS** partout sur son territoire et une densité de population tout aussi **INÉGALE**, alors Il est difficile d'établir un patron particulier. Les déplacements **INTERNES** y sont plus **ÉLEVÉS** que les déplacements vers l'extérieur.

Les secteurs du **VIEUX-LONGUEUIL**, de **LONGUEUIL-EST** et de **SAINT-HUBERT** ont des pôles d'attraction dans leur périphérie et une haute densité de population dans leur centre, donc les déplacements vont du **CENTRE VERS LA PÉRIPHÉRIE**. Les déplacements **INTERNES** y sont plus **ÉLEVÉS** que les déplacements vers l'extérieur.

Dans les secteurs de **BOUCHERVILLE** et de **SAINT-BRUNO**, les déplacements sont **UNILATÉRAUX**, car les pôles d'attraction sont situés dans une **EXTRÉMITÉ** du secteur. Les déplacements **INTERNES** y sont plus **ÉLEVÉS** que les déplacements vers l'extérieur.



Les patrons de déplacement internes



# Urbanisme

Yan Guillemette

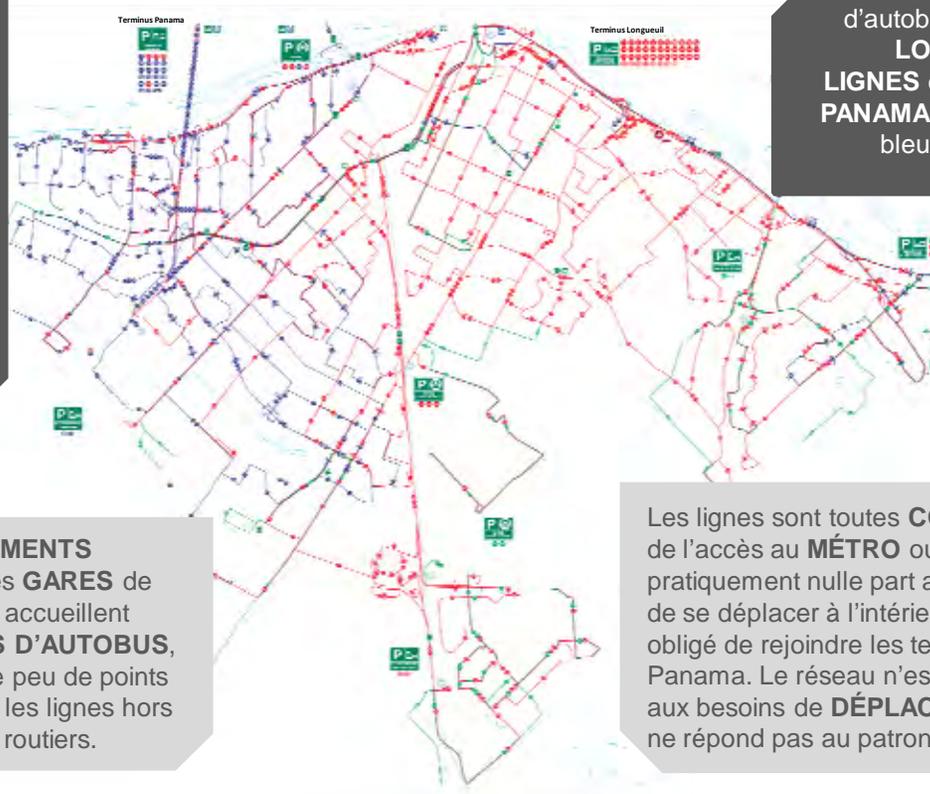
*supervisé par Gérard Beaudet*

**LES PATRONS DE DÉPLACEMENT À L'INTÉRIEUR DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL: LA PLACE DU TRANSPORT EN COMMUN**

**AMÉ11**  
Exposition de la Faculté de l'Aménagement

## Un réseau de transport radioconcentrique

La **FRÉQUENCE** des autobus est très **BASSE** dans les périodes **HORS POINTE** et les horaires ne concordent pas toujours entre les lignes.



Nous retrouvons **42 LIGNES** d'autobus en direction **TERMINUS LONGUEUIL** (en rouge) et **30 LIGNES** en direction du **TERMINUS PANAMA** et du **CENTRE-VILLE** (en bleu), donc 72 lignes sur les 78 disponibles.

Certains **PÔLES D'ATTRACTION** sont difficile à atteindre sans utiliser **PLUSIEURS AUTOBUS**, même pour les gens résident dans le secteur.

Les **STATIONNEMENTS INCITATIFS** et les **GARES** de train de banlieue accueillent **PEU DE LIGNES D'AUTOBUS**, Donc on retrouve peu de points de jonction entre les lignes hors des grands axes routiers.

Les lignes sont toutes **CONCENTRÉES** en fonction de l'accès au **MÉTRO** ou au **CENTRE-VILLE** et pratiquement nulle part ailleurs. Il est donc difficile de se déplacer à l'intérieur d'un secteur sans être obligé de rejoindre les terminus Longueuil et Panama. Le réseau n'est clairement **PAS ADAPTÉ** aux besoins de **DÉPLACEMENTS INTERNES** et ne répond pas au patrons observés précédemment.

Source : RTL

Le réseau d'autobus du RTL

## Les projets futurs

Plusieurs projets sont sur la table pour améliorer la desserte et l'efficacité du transport collectif dans cette région, mais nous porterons notre attention sur les trois plus importants, soient l'aménagement d'un **SYSTÈME LÉGER SUR RAIL (SLR)** dans l'axe de l'autoroute 10 et du pont Champlain, le **PROLONGEMENT DU MÉTRO** et la construction d'un **CENTRE INTERMODAL** à la gare Saint-Hubert.

### Trajet du SLR



Le but premier du **SLR** serait de transporter des gens vers Montréal, mais il offre une formidable occasion pour le RTL de **REDÉPLOYER** son réseau d'autobus, car ce sont 26 lignes d'autobus, parmi les plus achalandées du réseau, qui n'iront plus au centre-ville. Ces lignes parcouraient, du terminus Panama jusqu'au centre-ville, près de 12km en 18 min, donc ce potentiel pourrait être récupéré pour créer de **NOUVELLES LIGNES** et augmenter la **FRÉQUENCE** de celles existantes, améliorant les déplacements internes.

### Trajet de la ligne 4 du métro



Le prolongement du **MÉTRO** serait bénéfique pour les déplacements intra-agglomération, car cinq des six stations rejoignent des **PÔLES D'ATTRACTION** importants dans trois secteurs. Cependant, cela ne fera probablement pas augmenter la part modale du transport en commun, car cette clientèle est déjà captive du réseau de transport collectif.



### Centre intermodal de la gare Saint-Hubert

Ce projet permettra d'**AMÉLIORER L'INTERMODALITÉ** entre le train de banlieue et l'autobus, et la **FLUIDITÉ** des déplacements en autobus dans le secteur, mais étant donné le rôle presque nul du train de banlieue dans les déplacements internes ce projet aura un **IMPACT MINIMAL**.

## Urbanisme

Yan Guillemette

*supervisé par Gérard Beaudet*

LES PATRONS DE DÉPLACEMENT À L'INTÉRIEUR DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL: LA PLACE DU TRANSPORT EN COMMUN

**AMÉ11**

*Exposition de la Faculté de l'Aménagement*