

CIRCULATION AUTOMOBILE

REGION DE MONTREAL

DONNEES STATISTIQUES

Ministère des Transports du Québec
Direction des communications
Service des relations publiques
Montréal, février 1988

CANQ
TR
BSM
CO
352



REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION

01 SEP. 2004

TRANSPORTS QUÉBEC

6.2.1. Statistiques de circulation
1989-1988-1972

782551

CIRCULATION AUTOMOBILE

REGION DE MONTREAL

DONNEES STATISTIQUES

Ministère des Transports du Québec
Direction des communications
Service des relations publiques
Montréal, février 1988

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
0.1 SEP. 2004
TRANSPORTS QUÉBEC

CANQ
TR
BSM
CO
352

Données statistiques : Service des relevés techniques

Rédaction et recherches: Yvan Paquette
Service des relations publiques

TABLE DES MATIERES

	Page
1. INTRODUCTION	1
2. ETAT DE LA SITUATION	
2.1 Circulation sur les ponts de la région de Montréal (1976-1986)	2
- Débit journalier annuel	3
- Evolution de l'achalandage	4
- Débit journalier moyen d'été	5
- Evolution de l'achalandage (été)	6
- Les chiffres parlent... ..	7
2.2 Circulation sur les ponts de la région de Montréal (1985-1987)	8
- Débit journalier moyen d'été (vue d'ensemble)	9
- Débit journalier moyen d'été (blocs nord et sud)	10
- Débit journalier moyen d'été (blocs est et ouest)	11
- Débit journalier d'été (ville de Laval)	12
- Débit journalier moyen d'été (autoroutes à péage)	13
- Constatations	14
2.3 Circulation sur les principales routes et autoroutes (1985-1987)	15
- Débit journalier moyen d'été	16
- Constatations	17
3. CONCLUSION	18
 ANNEXES	
- Carte du débit journalier moyen d'été 1985	19
- Carte du débit journalier moyen d'été 1987	20

1. INTRODUCTION

Le présent document ne constitue pas une étude exhaustive de toute la problématique de la circulation automobile dans la région de Montréal. Il s'est penché seulement sur l'analyse statistique et comparative de données fournies par le Service des relevés techniques du ministère des Transports du Québec.

Tout en étant qu'un dossier d'information à l'usage de toute personne impliquée au niveau de la gestion, de la planification et du renseignement sur les routes de la région de Montréal, il permet de noter une progression constante de l'achalandage de l'ensemble des ponts, routes et autoroutes. Par ailleurs, les observations qui accompagnent chaque tableau pourraient servir, d'une part, à étayer éventuellement certaines hypothèses tant qu'aux mouvements de circulation au fil des ans et, d'autre part, à aider les gestionnaires au chapitre de l'élaboration à plus long terme d'un calendrier de travaux d'entretien ou de construction tenant compte à la fois d'impératifs budgétaires, opérationnels et socio-économiques.

**2.1 Circulation sur les ponts
Région de Montréal**

**Débit journalier moyen
1976-1986**

**CIRCULATION AUTOMOBILE
REGION DE MONTREAL
DEBIT JOURNALIER MOYEN ANNUEL**

Nom des ponts	1976	1979	1982	1986	Pourcentage de variation
Pont Mercier	47 449	52 110	51 771	59 959	+26%
Pont Champlain	67 958	65 640	80 701	97 384	+43%
Pont Victoria	25 196	25 330	25 337	26 725	+ 6%
Pont Jacques-Cartier	65 080	73 065	73 803	76 000	+17%
Pont-Tunnel-Louis-Hippolyte-Lafontaine	78 479	83 080	81 167	95 746	+22%
Pont Legardeur	24 147	23 295	23 722	17 626	-37%
Pont De Gaule	27 784	41 580	41 786	61 900	+123%
Pont Pie IX	57 918	60 360	59 306	67 113	+16%
Pont Papineau	40 092	44 660	46 227	49 268	+23%
Pont Viau	-	45 310	44 284	39 724	-14%
Pont Mederic-Martin (A-15)	68 178	71 495	73 908	107 590	+58%
Pont Lachapelle	38 869	39 610	43 422	38 934	+0,2%
Pont Bisson (A-13)	31 703	51 116	52 826	76 950	+143%
Pont Ile Bizard	7 175	-	11 960	19 800	+176%
Pont Ile-aux-Tourtes	30 870	33 370	30 174	39 174	+27%
Pont Galipeault	25 283	25 335	25 699	32 025	+27%
Pont Saint-Eustache (Route 148)	19 829	21 480	-	20 070	+ 1%
Pont Vachon (A-13)	16 533	26 140	25 750	44 572	+169%
Pont A-15 (Rivière des Mille Iles)	41 834	47 930	44 870	75 705	+81%
Pont Marius-Dufresne (Route 117)	27 135	27 145	32 796	21 103	-28%
Pont David (Route 335)	-	8 725	9 915	12 946	+48%
Ponts Mathieu/Lepage (A-25)	31 400	36 250	39 244	46 792	+49%
Pont de Terrebonne (Route 125)	5 543	6 210	6 251	8 131	+47%
TOTAL	778 455	909 236	924 919	1 135 237	+46%

**CIRCULATION AUTOMOBILE
REGION DE MONTREAL
EVOLUTION DE L'ACHALANDAGE DES PONTS
1976-1986**

Nom des ponts	1979	1982	1986
Pont Mercier	+10%	-0,6%	+16%
Pont Champlain	- 3%	+23%	+20%
Pont Victoria	+0,5%	+0,03%	+ 5%
Pont Jacques-Cartier	+12%	+1,0%	+ 3%
Pont-Tunnel-Louis-Hippolyte-Lafontaine	+ 6%	-2,0%	+18%
Pont Legardeur	- 3%	+1,8%	-34%
Pont De Gaule	+49%	-0,5%	+48%
Pont Pie IX	+ 4%	-1,8%	+13%
Pont Papineau	+11%	-3,5%	+ 6%
Pont Viau	-	-2,3%	-11%
Pont Mederic-Martin (A-15)	+ 5%	+3,4%	+45%
Pont Lachapelle	+ 2%	+ 9%	-11%
Pont Bisson (A-13)	+61%	+ 3%	+45%
Pont Ile Bizard	-	-	+65%
Pont Ile-aux-Tourtes	+ 8%	-10%	+30%
Pont Galipeault	+0,2%	+ 1%	+24%
Pont Saint-Eustache (Route 148)	+ 8%	-	-
Pont Vachon (A-13)	+58%	-1,5%	+73%
Pont A-15 (Rivière des Mille Iles)	+14%	-6,8%	+68%
Pont Marius-Dufresne (Route 117)	+0,03%	+21%	-55%
Pont David (Route 335)	-	+13%	+30%
Ponts Mathieu/Lepage (A-25)	+15%	+ 8%	+19%
Pont de Terrebonne (Route 125)	+12%	+0,6%	+30%
TOTAL	+17%	+1,7%	+22%

**CIRCULATION AUTOMOBILE
REGION DE MONTREAL
DEBIT JOURNALIER MOYEN D'ETE**

Nom des ponts	1976	1979	1982	1986	Pourcentage de variation
Pont Mercier	52 563	56 700	55 411	64 812	+23%
Pont Champlain	76 717	72 990	86 106	103 798	+35%
Pont Victoria	26 206	26 390	26 271	27 795	+ 6%
Pont Jacques-Cartier	68 331	80 475	80 475	79 000	+15%
Pont-Tunnel-Louis-Hippolyte-Lafontaine	86 481	90 230	87 043	104 853	+21%
Pont Legardeur	26 243	25 240	26 794	19 135	-37%
Pont De Gaule	33 347	46 790	43 744	65 668	+97%
Pont Pie IX	62 326	64 540	62 742	71 308	+14%
Pont Papineau	41 292	45 660	48 111	51 400	+24%
Pont Viau	-	46 010	44 656	40 508	-13%
Pont Mederic-Martin. (A-15)	73 697	76 270	76 823	110 820	+50%
Pont Lachapelle	40 748	40 740	46 756	39 496	- 3%
Pont Bisson (A-13)	34 587	54 970	54 215	79 260	+129%
Pont Ile Bizard	10 250	-	13 290	22 100	+115%
Pont Ile-aux-Tourtes	35 548	41 445	35 397	45 350	+27%
Pont Galipeault	28 970	27 715	28 035	35 998	+24%
Pont Saint-Eustache (Route 148)	21 520	23 185	-	22 300	+ 3%
Pont Vachon (A-13)	19 416	29 910	26 556	45 910	+136%
Pont A-15 (Rivière des Mille Iles)	49 437	55 130	48 087	77 670	+57%
Pont Marius-Dufresne (Route 117)	28 172	28 155	33 176	22 234	-26%
Pont David (Route 335)	-	9 685	11 135	13 947	+44%
Ponts Mathieu/Lepage (A-25)	36 262	40 630	42 380	50 535	+39%
Pont de Terrebonne (Route 125)	5 814	6 555	6 707	9 350	+61%
TOTAL	857 927	989 415	983 910	1 203 247	+40%

- 5 -

**CIRCULATION AUTOMOBILE
REGION DE MONTREAL
EVOLUTION DE L'ACHALANDAGE DES PONTS
SAISON ESTIVALE 1976-1986**

Nom des ponts	1979	1982	1986
Pont Mercier	+ 8%	- 2%	+17%
Pont Champlain	- 5%	+18%	+20%
Pont Victoria	+0,7%	-0,4%	+ 6%
Pont Jacques-Cartier	+17%	0%	-1,8%
Pont-Tunnel-Louis-Hippolyte-Lafontaine	+ 4%	- 3%	+20%
Pont Legardeur	- 4%	+ 6%	-40%
Pont De Gaule	+40%	- 7%	+50%
Pont Pie IX	+ 3%	- 3%	+13%
Pont Papineau	+10%	+ 5%	+6,8%
Pont Viau	-	- 3%	-10%
Pont Mederic-Martin (A-15)	+ 3%	+0,7%	+44%
Pont Lachapelle	-0,01%	+14%	-18%
Pont Bisson (A-13)	+59%	-1,4%	+46%
Pont Ile Bizard	-	-	+66%
Pont Ile-aux-Tourtes	+16%	-17%	+28%
Pont Galipeault	- 4%	+ 1%	+28%
Pont Saint-Eustache (Route 148)	+ 7%	-	-
Pont Vachon (A-13)	+54%	-12%	+73%
Pont A-15 (Rivière des Mille Iles)	+11%	-14%	+61%
Pont Marius-Dufresne (Route 117)	-0,06%	+18%	-49%
Pont David (Route 335)	-	+15%	+25%
Ponts Mathieu/Lepage (A-25)	+12%	+ 4%	+19%
Pont de Terrebonne (Route 125)	+12%	+ 2%	+39%
TOTAL	+15%	-0,5%	+22%

LES CHIFFRES PARLENT...

- Concernant le débit journalier annuel comparé à celui noté durant la période estivale de juin à septembre inclusivement, l'écart a diminué de 73% en 10 ans.

Débit	Année	1976	1979	1982	1986
Annuel		778 455	909 236	924 919	1 135 237
Eté		857 927	989 415	983 910	1 203 247
Pourcentage de variation		+10,2%	+8,8%	+6,4%	+5,9%

- La crise économique du début des années 1980 a ralenti le rythme de progression de l'achalandage des ponts dans la région de Montréal. Ainsi, le facteur de croissance fut d'à peine 1,7% entre 1979 et 1982*. Par la suite, on nota une poussée de 22% jusqu'en 1986.
- La plus faible augmentation de l'achalandage fut celle du pont Lachapelle avec seulement 0,2% de trafic additionnel en 10 ans. Il est à noter qu'on ne peut retenir les importantes baisses des ponts Legardeur, Viau et Marius-Dufresne puisque des travaux majeurs de réfection y furent effectués.
- Des augmentations de plus de 100% sont apparues sur les ponts des autoroutes Chomedey et de la rive nord ainsi que sur le pont reliant Montréal à l'Ile Bizard. Dans ce dernier cas, il s'agit uniquement de circulation locale et non "de transit" comme pour les autres infrastructures qui amènent un certain pourcentage de trafic en provenance et à destination de régions plus éloignées. La preuve en est une variation d'à peine 1% en 10 ans des données annuelles par rapport à celles de la saison estivale.

* A noter toutefois l'absence de données sur le pont de l'Ile Bizard en 1979 et du pont de Saint-Eustache en 1982. En établissant une moyenne générale d'achalandage desdites structures, le facteur de croissance se situerait maintenant aux environs de 2,9%.

**2.2 Circulation sur les ponts
Région de Montréal**

**Débit journalier moyen d'été
1985-1987**

**CIRCULATION AUTOMOBILE
REGION DE MONTREAL
DEBIT JOURNALIER MOYEN D'ETE**

Nom des ponts	1985	1987	Pourcentage de variation
Pont Mercier	61 253	67 668	+10%
Pont Champlain	100 706	114 183	+13%
Pont Victoria	27 250	28 740	+ 5%
Pont Jacques-Cartier	77 453	83 093	+ 7%
Pont-Tunnel-Louis-Hippolyte-Lafontaine	95 364	109 899	+15%
Pont Legardeur	26 389	19 859	-32%
Pont De Gaule	58 153	76 234	+31%
Pont Pie IX	68 012	79 563	+17%
Pont Papineau	51 992	57 219	+10%
Pont Viau	43 686	37 248	-17%
Pont Mederic-Martin (A-15)	88 941	114 497	+28%
Pont Lachapelle	47 729	42 007	-13%
Pont Bisson (A-13)	62 221	96 209	+54%
Pont Ile Bizard	13 984	22 200	+58%
Pont Ile-aux-Tourtes	42 252	49 074	+16%
Pont Galipeault	32 613	37 994	+16%
Pont Saint-Eustache (Route 148)	21 881	22 725	+ 4%
Pont Vachon (A-13)	36 815	55 458	+50%
Pont A-15 (Rivière des Mille Iles)	59 241	91 351	+54%
Pont Marius-Dufresne (Route 117)	23 513	22 809	- 3%
Pont David (Route 335)	13 449	15 473	+15%
Ponts Mathieu/Lepage (A-25)	49 166	57 525	+17%
Pont de Terrebonne (Route 125)	7 518	9 369	+24%
TOTAL	1 109 581	1 310 397	+18%

**CIRCULATION AUTOMOBILE
ILE DE MONTREAL
DEBIT JOURNALIER MOYEN D'ETE**

Nom des ponts Bloc nord*	1985	1987	Pourcentage de variation
Pont Bisson (A-13)	62 221	96 209	+54%
Pont Lachapelle	47 729	42 007	-13%
Pont Mederic-Martin (A-15)	88 941	114 497	+28%
Pont Viau	43 686	37 248	-17%
Pont Papineau	51 992	57 219	+10%
Pont Pie IX	68 012	79 563	+17%
TOTAL	362 581	426 743	+18%

* Comprend les voies reliant Montréal à Laval seulement. Exclut le pont de l'Ile Bizard qui a connu une augmentation de son achalandage de 58%, passant de 13 984 véhicules en 1985 à 22 200 durant l'été 1987.

Nom des ponts Bloc sud*	1985	1987	Pourcentage de variation
Pont Champlain	100 706	114 183	+13%
Pont Victoria	27 250	28 740	+ 5%
Pont Jacques-Cartier	77 453	83 093	+ 7%
Pont-Tunnel-Louis-Hippolyte-Lafontaine	95 364	109 899	+15%
TOTAL	300 773	335 915	+11%

* Exclut le pont Mercier dont la clientèle est différente de celle des autres structures enjambant le fleuve Saint-Laurent. La circulation y a également évolué de 61 253 véhicules par jour en 1985 à 67 668 véhicules par jour en 1987, ce qui représente un accroissement de l'ordre de 10% en deux ans.

**CIRCULATION AUTOMOBILE
ILE DE MONTREAL
DEBIT JOURNALIER MOYEN D'ETE**

Nom des ponts Bloc est*	1985	1987	Pourcentage de variation
Pont Legardeur	26 389	19 859	-32%
Pont De Gaule	58 153	76 234	+31%
TOTAL	84 542	96 093	+13%

Nom des ponts Bloc ouest*	1985	1987	Pourcentage de variation
Pont Ile-aux-Tourtes (A-40)	42 252	49 074	+16%
Pont Galipeault (A-20)	32 613	37 994	+16%
TOTAL	74 865	87 068	+16%

**CIRCULATION AUTOMOBILE
VILLE DE LAVAL
DEBIT JOURNALIER MOYEN D'ETE***

Nom des ponts Bloc nord*	1985	1987	Pourcentage de variation
Pont Saint-Eustache (Route 148)	21 881	22 725	+ 4%
Pont Vachon (A-13)	36 815	55 458	+50%
Pont A-15 (Rivière des Mille Iles)	59 241	91 351	+54%
Pont Marius-Dufresne (Route 117)	23 513	22 809	- 3%
Pont David (Route 335)	13 449	15 473	+15%
Ponts Mathieu/Lepage (A-25)	49 166	57 525	+17%
Pont de Terrebonne (Route 125)	7 518	9 369	+24%
TOTAL	211 583	274 710	+30%

* On peut retrouver la compilation des données du bloc sud dans le tableau
ILE DE MONTREAL - BLOC NORD.

CIRCULATION AUTOMOBILE
ANCIENNES AUTOROUTES A PEAGE
DEBIT JOURNALIER MOYEN D'ETE

Autoroute des Cantons de l'Est (A-10)

Nom des ponts	1985	1987	Pourcentage de variation
Pont Champlain	100 706	114 183	+13%
A-10 (Brossard)	81 245	92 619	+14%
TOTAL	181 951	206 802	+14%

Autoroute Chomedey (A-13)

Nom des ponts	1985	1987	Pourcentage de variation
Pont Bisson	62 221	96 209	+54%
Pont Vachon	36 815	55 458	+50%
TOTAL	99 036	151 667	+53%

Autoroute des Laurentides (A-15)

Nom des ponts	1985	1987	Pourcentage de variation
Pont Médéric-Martin	88 941	114 497	+28%
Pont Rivière des Mille Iles	59 241	91 351	+54%
TOTAL	148 182	205 848	+39%

Autoroute de la rive nord (A-40)

Nom du pont	1985	1987	Pourcentage de variation
Pont De Gaule	58 153	76 234	+31%

CONSTATATIONS

1. Accroissement général de l'achalandage des ponts dans la grande région de Montréal de l'ordre de 18% en deux ans.
2. Plus grande augmentation de la région: 30% sur les ponts de la rivière des Mille Îles reliant Laval aux municipalités plus au nord. Cela découle de nombreux projets domiciliaires dans la région des Basses-Laurentides notamment. A noter aussi un ajout de 21% sur l'autoroute 640 dans la région de Saint-Eustache et de 36% à proximité de sa jonction avec l'autoroute de la rive nord près de Repentigny.
3. Déplacement intégral du trafic du pont Pierre-Le-Gardeur à l'extrémité est de Montréal au pont Charles De Gaule sur l'autoroute de la rive nord, lequel pont a accueilli le trafic de la route 138 pendant les travaux de l'été dernier.
4. Progression constante du volume de trafic sur les autoroutes depuis l'abolition du péage. L'augmentation moyenne de 31% sur ces routes dépasse largement celle de l'ensemble du réseau routier.
5. Diminution du trafic sur le pont Viau causée par des travaux qui s'inscrivent dans un programme de réhabilitation des structures pour permettre, entre autres, l'ajout d'une voie supplémentaire à l'usage exclusif du transport en commun. Il y eut, semble-t-il, débordement sur les ponts Papineau sur l'autoroute 19, et Médéric-Martin sur l'autoroute des Laurentides.
6. Réduction de 13% du trafic sur le pont Lachapelle au profit de ceux des autoroutes 13 et 15*.

* Sur le plan historique, ce pont avait connu une baisse importante de son achalandage lors de la mise en service de l'autoroute Chomedey à l'automne 1975. La diminution fut de l'ordre de 32%. Le trafic actuel est relativement semblable à celui de cette période. Incidemment, une étape de "récupération" avait immédiatement suivi cette époque, ce qui laisse présager une situation identique à moyen terme.

**2.3 Circulation sur les principales routes et autoroutes
Région de Montréal**

**Débit journalier moyen
1985-1987**

CIRCULATION AUTOMOBILE
REGION DE MONTREAL
DEBIT JOURNALIER MOYEN D'ETE

Routes/Sections	1985	1987	Pourcentage de variation
A-10 (autoroute des Cantons de l'Est)			
. Est de A-30	35 242	43 100	+22%
. Route 134/Route 132	81 245	92 619	+14%
A-13 (autoroute Chomedey)			
. A-520/A-20	73 721	86 168	+17%
A-15			
. Secteur de Candiac	18 941	21 515	+13%
. Secteur de Laprairie	31 640	42 529	+34%
. Autoroute Décarie	140 921	158 117	+12%
A-20			
. Pont Galipeault/Boulevard St-Charles	34 416	41 471	+20%
. Boulevard St-Jean/Boulevard des Sources	38 603	48 136	+24%
. A-520/A-13	63 617	75 052	+18%
A-25			
. Tunnel Lafontaine/A-40	88 127	128 300	+45%
A-30 (autoroute de l'Acier)			
. A-10/Route 112	20 017	23 404	+17%
. Route 116/A-20	20 852	25 072	+20%
A-40 (autoroute métropolitaine)			
. Boulevard St-Charles/Boulevard St-Jean	-	90 893	-
. Boulevard St-Jean/Boulevard des Sources	66 212	113 824	+72%
. Boulevard des Sources/A-13	-	119 966	-
. A-13/A-15 (Décarie)	85 000	113 995	+34%
. A-15/Autoroute des Laurentides	138 668	144 639	+4%
. Autoroute des Laurentides/Boulevard Pie IX	124 273	139 818	+12%
. Boulevard Pie IX/A-25 sud	110 765	130 883	+18%
. A-25 sud/Pont De Gaule	71 158	96 427	+35%
A-440 (autoroute Laval)			
. A-13/A-15	33 020	35 661	+8%
. A-15/A-19	52 252	58 522	+12%
. A-19/A-25	29 068	31 393	+8%
A-520 (autoroute de la Côte-de-Liasse)			
. A-13/A-15	57 214	44 085	-23%
A-640			
. Jonction 344 (Pointe-Calumet)	7 832	10 165	+30%
. Secteur Deux-Montagnes	16 862	20 372	+21%
. Jonction A-25 (Lachenaie)	15 026	20 439	+36%
. Jonction A-40 (Charlemagne)	18 525	25 194	+36%
Route 104			
. Secteur Laprairie	8 009	8 420	+5%
Route 116			
. A-30/Route 112	31 495	35 712	+13%
. Jonction 112 (Saint-Hubert)	42 645	48 316	+13%
Route 117			
. Secteur de Sainte-Thérèse	17 449	16 403	-6%
Route 132			
. Secteur de Valleyfield	7 319	8 112	+11%
. Secteur de Léry-Châteauguay	12 022	13 419	+11%
. Pont Mercier/A-15 sud	26 981	31 673	+17%
. Pont Champlain/Pont Victoria	44 512	54 449	+22%
. Pont Jacques-Cartier/A-20	64 370	75 049	+16%
. Est de A-20 (Boucherville)	30 220	32 996	+9%
. Secteur de Varennes	14 443	16 148	+11%
Route 134 (boulevard Taschereau)			
. Route 104/A-10	25 280	29 067	+15%
. A-10/Route 116	49 380	52 589	+6%
Route 138			
. Secteur de Mercier	13 949	15 080	+8%
. Secteur de Châteauguay	38 898	44 935	+15%
Route 148			
. Ouest de A-640	8 537	8 352	-2%

CONSTATATIONS

- L'autoroute Décarie (A-15) est l'endroit le plus achalandé de la région - et même de la province - avec son débit journalier moyen de 158 117 véhicules.
- La moins fréquentée des routes sous la juridiction du ministère des Transports du Québec sur l'Ile de Montréal est l'autoroute 20 à l'ouest de Dorval. L'achalandage y est de la moitié de celui que l'on trouve sur l'autoroute 40 à ce niveau.
- La plus grande variation d'achalandage à survenir depuis deux ans se trouve sur l'autoroute 40 entre les boulevards Saint-Jean et des Sources dans Dollard-des-Ormeaux avec un accroissement de 72%. Vient ensuite l'autoroute 25 entre le pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine et l'autoroute métropolitaine avec un ajout de 45% à son débit journalier moyen d'été.
- Le volume additionnel moyen de l'ensemble des sections d'autoroutes représentées a été de 21%, comparativement à celui du réseau secondaire qui fut de 10%. On peut donc déduire que les voies rapides sont de plus en plus sollicitées par les automobilistes au détriment des routes nationales.
- Alors que l'augmentation du trafic fut de 54% en deux ans sur le pont Bisson sur l'autoroute Chomedey, on constate que ce chiffre est ramené à 17% près de l'autoroute 20, ce qui indique un mouvement perpendiculaire des véhicules dès qu'ils entrent sur l'Ile de Montréal.
- Une baisse de 29% a été constatée sur l'autoroute Côte-de-Liesse. Elle serait imputable - en partie du moins - aux travaux en cours dans le rond-point Dorval, mais surtout à un déplacement du trafic sur la Transcanadienne (A-40).
- Les seules baisses notées en dehors des grands centres sont survenues sur la Route 148 à l'ouest de l'autoroute 640 dans la région de Saint-Eustache ainsi que sur la Route 117 dans le secteur de Sainte-Thérèse (-6%)*.

* Entre 1976 et 1982, le débit journalier moyen en période estivale a connu une hausse de 20% sur la Route 117. Depuis, l'achalandage a chuté de plus de 50%, passant de 24 770 véhicules par jour en 1982 à 16 403 en 1987. C'est une conséquence directe de l'abolition du péage.

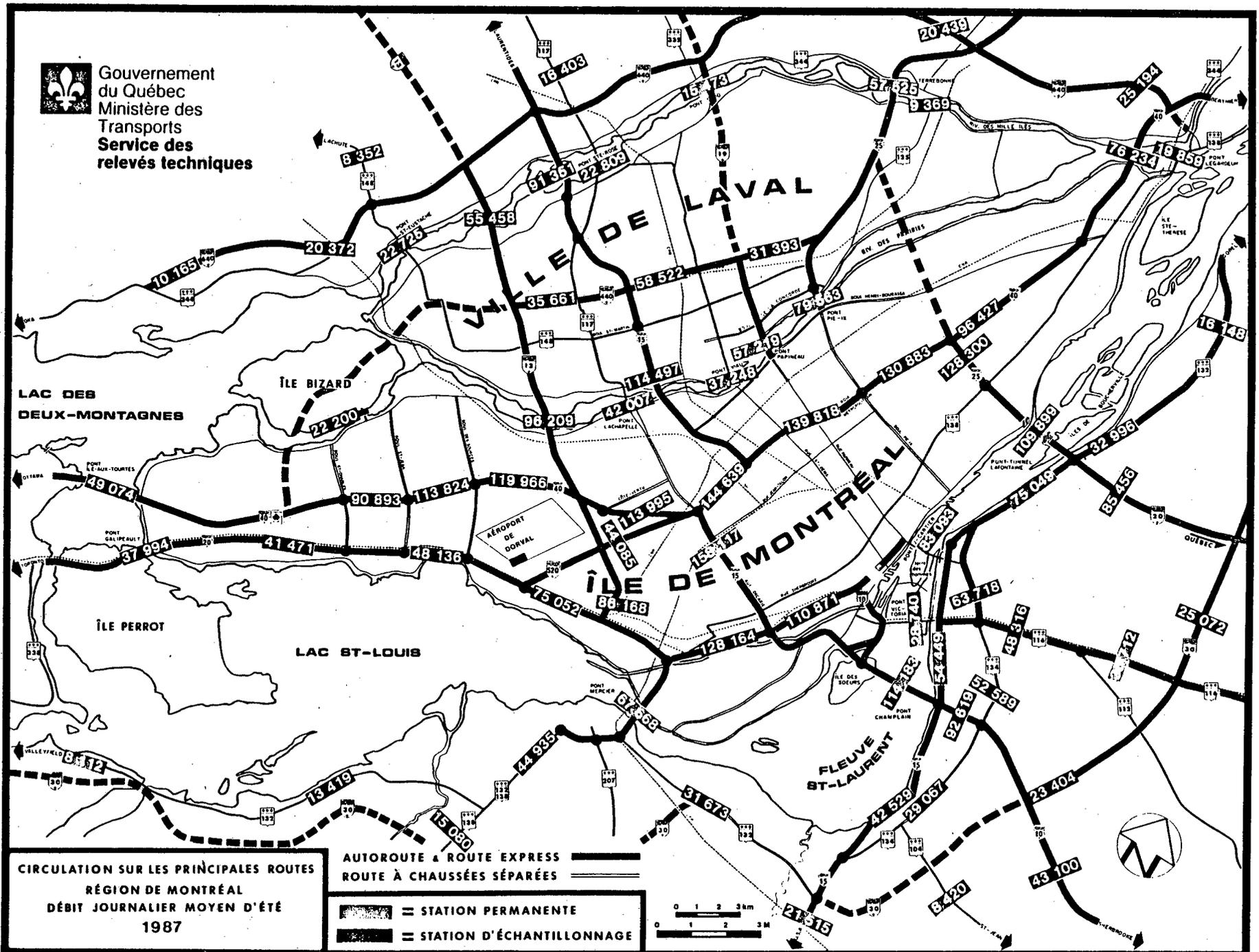
3. CONCLUSION

A la lumière des observations rapportées dans le présent document, il ressort divers éléments tels:

- Un phénomène irréversible et continu d'accroissement de l'achalandage de l'ensemble du réseau routier de la région de Montréal. Des facteurs économiques peuvent ralentir cette progression, mais non la refréner d'une façon permanente;
- Depuis l'abolition du péage sur les autoroutes du Québec, il y eut augmentation en moyenne de 31% du taux d'occupation desdites voies rapides, ce qui s'est surtout fait ressentir sur les autoroutes Chomedey et des Laurentides. Au même moment, on a constaté généralement une diminution de la demande sur les routes parallèles à celles-ci;
- Toute intervention du Ministère sur les voies d'accès à l'Île de Montréal entraîne un débordement de trafic sur les autres structures environnantes. Dans les cas d'alternative unique, c'est un transfert intégral de la circulation qui fut observé;
- Alors qu'on parlait auparavant d'une demande accrue en période estivale, il semble que la différence saisonnière annuelle tende à régresser progressivement et si la tendance se poursuit, nous aurons un état comparatif du trafic d'ici 10 ans;
- Lors de la crise énergétique au début des années 1980, il semble que le public a restreint ses déplacements pour des activités de divertissement - en saison estivale principalement - sans délaisser totalement son véhicule comme moyen de transport pour ses besoins professionnels.



Gouvernement
du Québec
Ministère des
Transports
Service des
relevés techniques



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 195 829