



**SOUTIEN EN INGÉNIERIE A-25/A-30**  
**Expertise en circulation pour**  
**l'A-25 – Conditions 6 et 7 des décrets**  
**1243-2005 et 919-2007**

**Troisième rapport de suivi (Année 10)**



**Tt TETRA TECH** | **CIMA+** **CONSORTIUM TETRA TECH QI / CIMA+**  
7275 RUE SHERBROOKE EST  
BUREAU 600  
MONTRÉAL, QC, CA H1N 1E9  
Téléphone : 514-257-1112  
Télécopieur : 514-257-0717

Projet CIMA+ n° : 22432  
Mandat n° : 2016-036

Mars 2024

### Note au lecteur

Les débits utilisés dans le cadre de ce rapport sont des estimations et ne sont pas les données utilisées pour déterminer les augmentations tarifaires sur le pont de l'autoroute 25.

## ÉQUIPE DE RÉALISATION

Isabelle Charpentier, ing.

Marc-André Tousignant, ing.

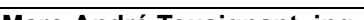
Moustapha Mbacké Seck, ing., MBA

## PRÉPARÉ PAR :

  
Moustapha Mbacké Seck, ing., MBA  
Ingénieur de projet  
No membre OIQ : 145 630

## VÉRIFIÉ PAR :

  
Isabelle Charpentier, ing.  
Ingénieur de projet  
No membre OIQ : 121 875

  
Marc-André Tousignant, ing.  
Ingénieur de projet  
No membre OIQ : 119 801

## REGISTRE DES ÉMISSIONS ET RÉVISIONS

Identification	Date	Description de l'émission et/ou de révision
E01	2023-09-08	Rapport préliminaire pour commentaires
E02	2023-12-22	Rapport final
E03	2024-01-22	Rapport final révisé
E04	2024-02-20	Rapport final révisé
E05	2024-03-15	Rapport final révisé



# Table des matières

<b>1. Introduction</b>	<b>1</b>
1.1 Le mandat	1
1.2 La méthodologie générale	3
1.3 Variation de l'achalandage durant la période de la pandémie (COVID-19)	4
<b>2. Condition 6</b>	<b>7</b>
2.1 Énoncé de la condition 6 – Amélioration de la mobilité entre Laval et Montréal	7
2.2 Méthodologie de traitement des données	7
2.2.1 DJMA	7
2.2.2 Débits horaires	8
2.2.3 Temps de parcours	8
2.3 Résultats des analyses de débits par pont	9
2.3.1 Évolution du DJMA	13
2.3.2 Évolution des débits horaires — Périodes de pointe et heures de pointe	18
2.4 Résultats des analyses de l'ensemble des ponts	30
2.4.1 Évolution du DJMA	30
2.4.2 Évolution des débits horaires	31
2.5 L'attrait du pont Olivier-Charbonneau	32
2.5.1 Débits journaliers annuels	32
2.5.2 Débits horaires	34
2.6 Évolution des temps de parcours	36
2.6.1 Méthodologie	36
2.6.2 Résultats des analyses de temps de parcours	40
2.7 Évolution de l'achalandage en transport collectif (TC)	46
<b>3. Condition 7</b>	<b>49</b>
3.1 Énoncé de la condition 7 – Circulation sur les réseaux routiers de Laval et Montréal	49
3.2 Méthodologie de traitement des débits de comptages	49
3.3 Résultats des analyses aux intersections	49
3.3.1 Intersections à Montréal	49
3.3.2 Intersections à Laval	56
<b>4. Conclusion</b>	<b>61</b>
4.1 Condition 6 – Amélioration de la mobilité entre Laval et Montréal	61
4.2 Condition 7 – Circulation sur les réseaux routiers de Laval et Montréal	62

## Liste des figures

Figure 2-1 :	Localisation des ponts à l'étude _____	11
Figure 2-2 :	DJMA sur le pont Viau _____	13
Figure 2-3 :	DJMA sur le pont Papineau-Leblanc (A-19) _____	14
Figure 2-4 :	DJMA sur le pont Pie-IX _____	15
Figure 2-5 :	DJMA sur le pont Charles-de-Gaulle _____	16
Figure 2-6 :	DJMA sur le pont Le Gardeur _____	17
Figure 2-7 :	Débits horaires et débits de la période de pointe du matin – Pont Viau _____	19
Figure 2-8 :	Débits horaires et débits de la période de pointe du matin – Pont Papineau-Leblanc _____	20
Figure 2-9 :	Débits horaires et débits de la période de pointe du matin – Pont Pie-IX _____	21
Figure 2-10 :	Débits horaires et débits de la période de pointe du matin – Pont Charles-de-Gaulle _____	22
Figure 2-11 :	Débits horaires et débits de la période de pointe du matin-Pont Le Gardeur _____	23
Figure 2-12 :	Débits horaires et débits de la période de pointe de l'après-midi – Pont Viau _____	25
Figure 2-13 :	Débits horaires et débits de la période de pointe de l'après-midi – Pont Papineau-Leblanc _____	26
Figure 2-14 :	Débits horaires et débits de la période de pointe de l'après-midi – Pont Pie-IX _____	27
Figure 2-15 :	Débits horaires et débits de la période de pointe de l'après-midi – Pont Charles-de-Gaulle _____	28
Figure 2-16 :	Débits horaires et débits de la période de pointe de l'après-midi – Pont Le Gardeur _____	29
Figure 2-17 :	Débits journaliers moyens annuels (DJMA) sur l'ensemble des ponts, 2010-2016 _____	30
Figure 2-18 :	Débits horaires – Heure de pointe et période de pointe (AM), 2010-2022 _____	31
Figure 2-19 :	Débits horaires – Heure de pointe et période de pointe (PM), 2010-2022 _____	32
Figure 2-20 :	Évolution du DJMA sur le pont Olivier-Charbonneau, 2011-2022 _____	33
Figure 2-21 :	Débits horaires AM et PM sur le pont Olivier-Charbonneau en 2012 _____	34
Figure 2-22 :	Débits horaires AM et PM sur le pont Olivier-Charbonneau en 2015 _____	34
Figure 2-23 :	Débits horaires AM et PM sur le pont Olivier-Charbonneau en 2022 _____	35
Figure 2-24 :	Localisation des circuits étudiés – Données avec véhicules flottants _____	37
Figure 2-25 :	Localisation des circuits étudiés – Données massives HERE _____	39
Figure 2-26 :	Temps de parcours HERE pour les années 2017 à 2022 inclusivement - PPAM _____	43
Tableau 2-8 :	Temps de parcours HERE pour les années 2017 à 2022 inclusivement - PPAM _____	43
Figure 2-27 :	Temps de parcours HERE pour les années 2017 à 2022 inclusivement - PPPM _____	44
Figure 2-28 :	Évolution de l'achalandage TC entre la 2 <sup>e</sup> , la 5 <sup>e</sup> et la 10 <sup>e</sup> année d'exploitation du pont de l'A-25 _____	47
Figure 2-29 :	Achalandage TC sur les ponts pour la 2 <sup>e</sup> , la 5 <sup>e</sup> et la 10 <sup>e</sup> année d'exploitation _____	47
Figure 3-1 :	Localisation des postes de comptages, du côté de Montréal _____	51
Figure 3-2 :	Localisation des comptages du côté de Laval _____	57

## Liste des tableaux

Tableau 2-1 :	Tableau des variations de DJMA sur les ponts _____	18
Tableau 2-2 :	Débits sur l'A-25 et débits en moins sur les autres ponts, 2012 et 2015 _____	33
Tableau 2-3 :	Temps de parcours moyens (minutes) en 2009, PPAM et PPPM _____	40
Tableau 2-4 :	Temps de parcours moyens (minutes) en 2013, PPAM et PPPM _____	41
Tableau 2-5 :	Évolution des temps de parcours moyens (minutes) entre 2009 et 2013 — PPAM et PPPM _____	41
Tableau 2-6 :	Temps de parcours moyens (minute) en 2016-PPAM et PPPM _____	41
Tableau 2-7 :	Évolution des temps de parcours moyens, entre 2009 et 2016-PPAM, PPPM ____	42
Tableau 2-9 :	Temps de parcours HERE pour les années 2017 à 2022 inclusivement - PPPM _____	45
Tableau 2-10 :	Évolution des temps de parcours – entre 2009 et la 2 <sup>e</sup> , la 5 <sup>e</sup> et la 10 <sup>e</sup> année d'exploitation de l'A-25 – PPAM _____	46
Tableau 2-11 :	Évolution des temps de parcours – entre 2009 et la 2 <sup>e</sup> , la 5 <sup>e</sup> et la 10 <sup>e</sup> année d'exploitation de l'A-25 – PPPM _____	46
Tableau 3-1 :	Débits de circulation aux intersections de Montréal – HPAM (7 h à 8 h) _____	53
Tableau 3-2 :	Débits de circulation aux intersections de Montréal – PPAM (6 h à 9 h) _____	54
Tableau 3-3 :	Débits de circulation aux intersections de Montréal – HPPM (16 h à 17 h) _____	55
Tableau 3-4 :	Débits de circulation aux intersections de Montréal – PPPM (15 h à 18 h) _____	56
Tableau 3-5 :	Débits de circulation aux intersections de Laval – HPAM (7 h à 8 h) _____	59
Tableau 3-6 :	Débits de circulation aux intersections de Laval – PPAM (6 h à 9 h) _____	59
Tableau 3-7 :	Débits de circulation aux intersections de Laval – HPPM (16 h à 17 h) _____	60
Tableau 3-8 :	Débits de circulation aux intersections de Laval – PPPM (15 h à 18 h) _____	60

## Liste des annexes

Annexe A	Détail de calculs des débits (voir site de transfert)
----------	---



# 1. Introduction

## 1.1 Le mandat

La Direction des ententes de partenariat (DEP) de la Direction générale des partenariats et des parcs routiers du ministère des Transports et de la Mobilité durable (Ministère) a mandaté le consortium CIMA+/BPR pour réaliser les analyses de circulation définies dans le programme de suivi pour les conditions 6 et 7 des décrets 1243-2005 et 919-2007 pour l'autoroute 25, et pour produire le rapport exigé après dix (10) années d'exploitation. À titre de rappel, les conditions sont les suivantes :

- **Condition 6 : Amélioration de la mobilité entre Laval et Montréal**

La mise en œuvre de cette condition est sous la responsabilité du Ministère.

Depuis les années 70, afin de suivre l'évolution des débits de circulation dans la région de Montréal, les ponts de l'archipel sont dotés de postes de comptages permanents, ce qui permet de comparer les débits de circulation aux heures de pointe, aux périodes de pointe et les débits journaliers.

Ainsi, dans le cadre du suivi de l'amélioration de la mobilité entre Laval et Montréal, les compteurs permanents permettront de faire un suivi annuel sur tous les ponts entre Laval et Montréal ainsi que sur les ponts Charles-De-Gaulle et Le Gardeur. De plus, le Ministère procédera à l'évaluation des temps de parcours.

Afin de comparer l'effet du parachèvement de l'A-25 sur les temps de parcours, deux trajets seront analysés : départ de Terrebonne ou de Saint-François (Laval), arrivée dans le secteur Anjou et au centre-ville. Le trajet de Terrebonne sera comparé aux trajets effectués actuellement par le pont Pie-IX et par le pont Charles-De-Gaulle, alors que celui de Saint-François le sera en fonction du trajet actuel par le pont Pie-IX. Ces trajets seront analysés tant pour les utilisateurs du transport en commun que pour les automobilistes.

Dans le document d'appui à la demande de certificat d'autorisation pour les travaux en mode conventionnel, le Ministère mentionnait que l'évaluation des temps de parcours serait effectuée par la technique du véhicule flottant. C'est ainsi que les données de temps de parcours pour la 2<sup>e</sup> année et la 5<sup>e</sup> année d'exploitation du pont ont été relevées à l'aide de véhicules flottants, mais celles pour la 10<sup>e</sup> année proviennent de données massives HERE, soit une technique de collecte de temps de parcours plus moderne et plus précise.

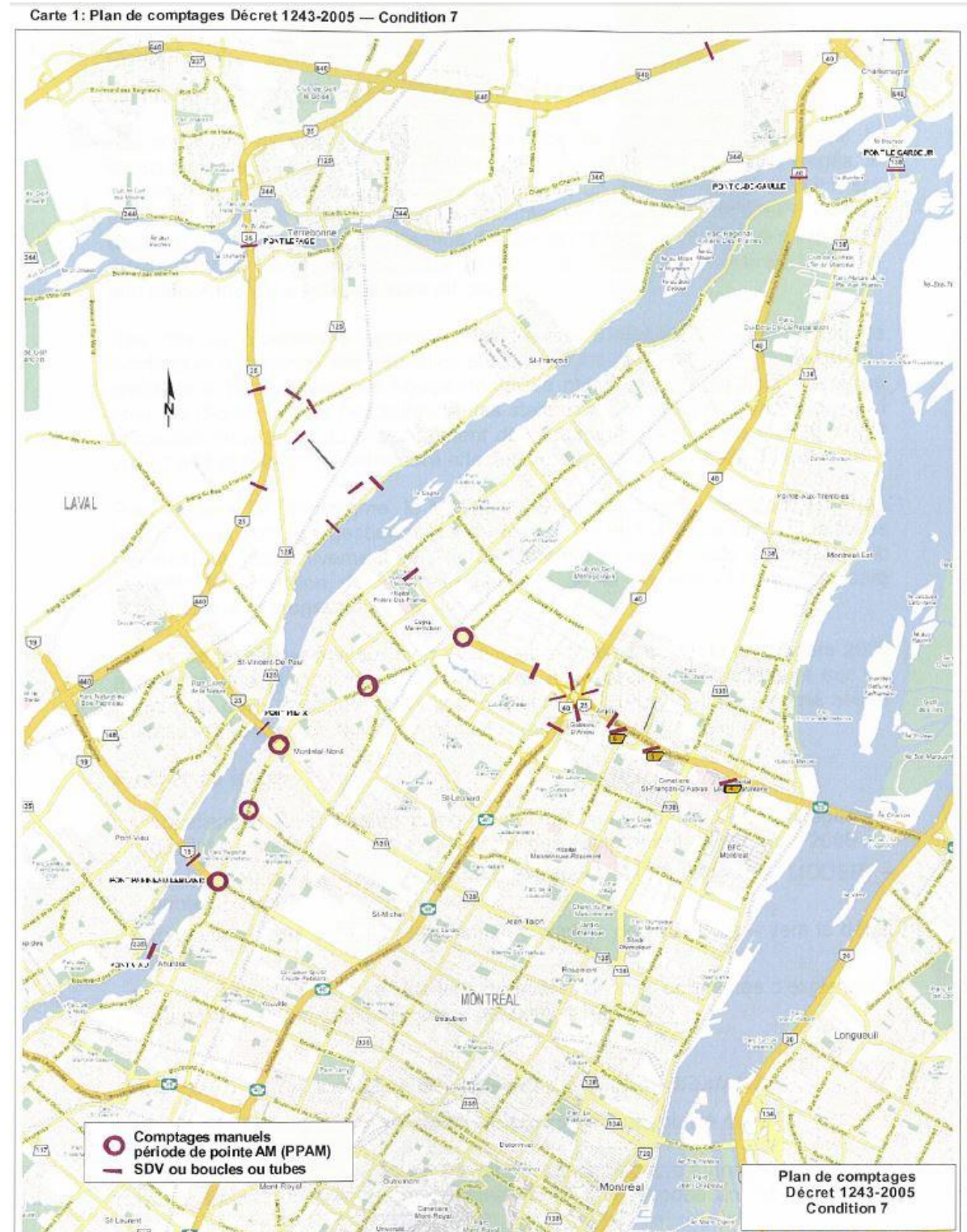
- **Condition 7 : Circulation sur les réseaux routiers de Laval et Montréal**

La mise en œuvre de cette condition est sous la responsabilité du Ministère.

Afin de vérifier l'impact de la mise en œuvre du projet de parachèvement de l'A-25 sur le réseau routier de Laval et de Montréal à l'est de l'autoroute 15, le Ministère prendra des relevés de circulation aux endroits indiqués sur la carte ci-après. La première collecte de données a été réalisée en 2008 et mise à jour en 2010, soit un an avant la mise en service de l'A-25. Par la suite, les mêmes endroits seront échantillonnés 2 ans, 5 ans et 10 ans après l'ouverture de l'A-25 afin de permettre d'évaluer l'impact du nouveau lien sur les réseaux routiers directement touchés par l'A-25.

Le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) le programme de suivi avant la mise en service de l'autoroute. Il transmettra au MELCCFP des rapports de suivi dans les 12 mois qui suivent chaque série de mesures.

Figure 1-1 : Plan de comptages - Décret 1243-2005 – Condition 7



Le programme de suivi des conditions 6 et 7 est défini dans le document suivant produit par le Ministère : « Prolongement de l'autoroute 25 – Suivi des conditions du décret 1243-2005 modifié par le décret 919-2007 – État de la situation sur les conditions sous la responsabilité du ministère des Transports, avril 2008, révision juillet 2008 ». Ce document témoigne de l'engagement du Ministère à faire un suivi des débits et des temps de parcours sur les ponts entre Laval et Montréal, de même que sur certains axes majeurs du réseau routier du secteur, le tout avant et après l'ouverture de l'A-25. Le programme de suivi mentionne que les données de débits et de temps de parcours seront recueillies en 2010 (situation de référence avant ouverture), puis 2 ans, 5 ans et 10 ans après l'ouverture. Le présent mandat couvre la troisième de ces périodes, soit 10 ans après l'ouverture de l'A-25.

Le pont de l'A-25 (pont Olivier-Charbonneau) a été ouvert à la circulation en mai 2011. La première année d'exploitation s'est terminée en mai 2012, la seconde en mai 2013, la cinquième en mai 2016 et la dixième année en mai 2021. Dans le cadre du présent mandat, les comparaisons sont donc principalement effectuées entre les données recueillies en 2010, situation avant l'ouverture, et celles de la 10<sup>e</sup> année d'exploitation qui a eu lieu entre 2020 et 2021. Considérant la Covid-19, le Ministère préconise que le 3<sup>e</sup> rapport (l'année 10) présente les années 2020, 2021 et 2022. Pour la condition 6, les données reçues pour le rapport n°3 sont disponibles pour 2020, 2021 et 2022, mais pour la condition 7, celles-ci sont uniquement disponibles pour 2022.

Les données des précédents rapports (2<sup>e</sup> année et 5<sup>e</sup> année d'exploitation), présentées en 2014 et 2018 par le consortium CIMA+/BPR, sont prises en compte dans l'analyse afin d'illustrer la variation des débits et des temps de parcours depuis la situation de référence (avant l'ouverture du pont Olivier-Charbonneau).

## 1.2 La méthodologie générale

Les étapes suivantes ont été réalisées :

- Collecte des données disponibles;
- Analyses de circulation relatives à la condition 6;
  - Débits sur les ponts;
  - Temps de parcours;
  - Achalandage en transport collectif (TC).
- Analyses de circulation relatives à la condition 7;
  - Débits sur les axes routiers à Laval;
  - Débits sur les axes routiers à Montréal;
- Rédaction du rapport de suivi.

## 1.3 Variation de l'achalandage durant la période de la pandémie (COVID-19)

Cette section a pour objectif de démontrer la variation de l'achalandage pendant la durée de la pandémie sur les débits transitant sur les ponts à l'étude. Pour ce faire, les débits recensés sur l'ensemble des ponts ont été compilés et comparés entre eux pour les années 2019 (avant Covid-19) et 2020, 2021 et 2022, comme démontré à travers les figures suivantes.

Figure 1-2 : Variation de l'achalandage liée à la pandémie de Covid-19 pour chaque pont

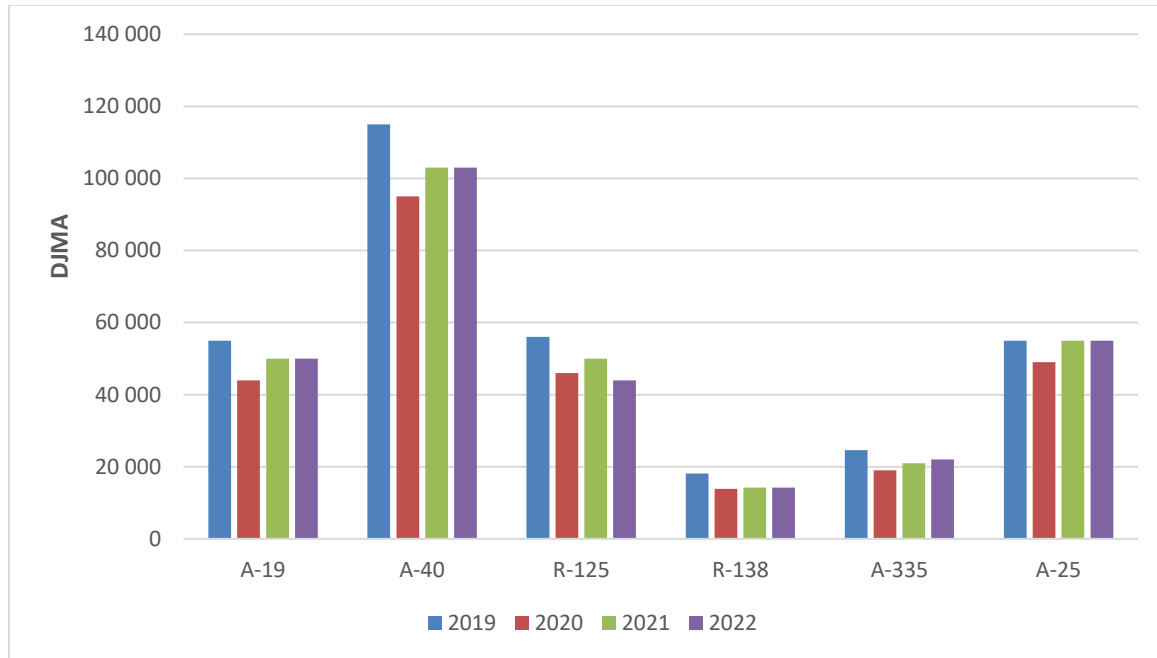
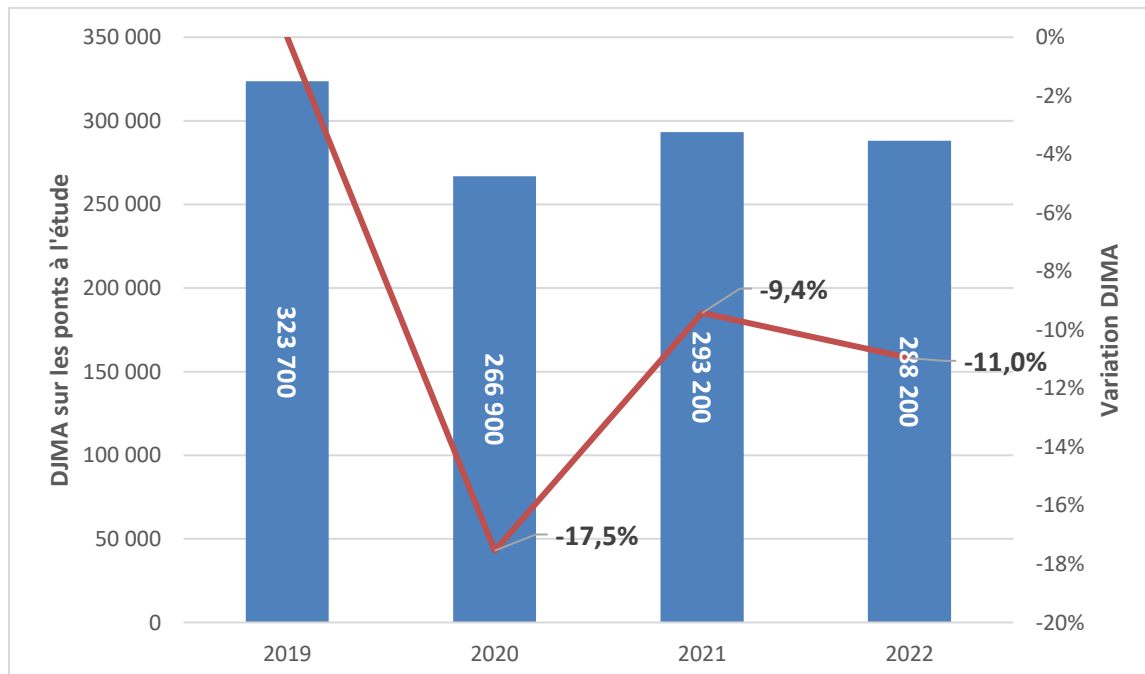


Figure 1-3 : Variation de l'achalandage durant la pandémie de Covid-19 pour l'ensemble des ponts à l'étude



Ces deux figures démontrent que la pandémie de Covid-19 a fait diminuer les débits sur tous les ponts à l'étude en 2020, l'année où les variations de débits liées à la pandémie ont été les plus importantes. En fait, l'année 2020 est marquée par l'instauration de l'état d'urgence sanitaire par le gouvernement (13 mars 2020) ainsi que des épisodes de confinement. Spécifiquement, c'est en 2022 qu'il y a eu la levée complète des restrictions liées aux déplacements, laquelle est tributaire de la vaccination massive de la population qui a occasionné une baisse du nombre de cas grave et une hausse de l'immunité collective. D'ailleurs, l'état d'urgence sanitaire lié à la pandémie de Covid-19 s'est terminé en juin 2022.

La variation (par rapport à 2019) observée en 2020 s'évalue à 17,5 %, contre 9,4 % pour 2021 et 11 % pour 2022. Bien que la demande en déplacement ait augmenté en 2021 et 2022 par rapport à 2020, il n'en reste pas moins qu'elle n'atteint pas pour autant le niveau d'achalandage de la situation pré-Covid-19 (2019). Ce phénomène qui pourrait s'expliquer par les changements des habitudes de déplacements postpandémie avec l'attrait incontestable du télétravail. À titre d'exemple, selon Statistique Canada<sup>1</sup>, la pandémie de la Covid-19 a entraîné une hausse significative du télétravail depuis la mi-mars 2020. Au début de 2021, 32 % des employés canadiens âgés de 15 à 69 ans effectuaient la plupart de leurs heures de travail à partir de la maison, comparativement à seulement 4 % en 2016.

Dans ce contexte, le pont Olivier-Charbonneau se distingue car il affiche une constance à 55 000 véh./jour, sauf en 2020, au cœur de la pandémie.

Dans les sections subséquentes, bien que les résultats pour les années 2020 et 2021 soient présentés, il n'en reste pas moins que l'accent est davantage mis sur l'année 2022, laquelle représente mieux l'état de la situation post-Covid-19. Ainsi, 2022 est l'année de référence pour les analyses liées à la 10<sup>e</sup> année d'exploitation du pont Olivier-Charbonneau.

---

<sup>1</sup> Travail à domicile : productivité et préférences (statcan.gc.ca).



## 2. Condition 6

### 2.1 Énoncé de la condition 6 – Amélioration de la mobilité entre Laval et Montréal

Le programme de suivi environnemental prévoit que l'amélioration de la mobilité entre Laval et Montréal sera évaluée par deux moyens :

- La comparaison de comptages de circulation et des points précis du réseau routier (sur une base annuelle) où des postes de comptages permanents sont installés, en particulier sur tous les ponts reliant Laval à Montréal ainsi que les ponts Charles-de-Gaulle et Le Gardeur.
- La comparaison des temps de parcours sur les circuits prédéfinis :
  - Les nouveaux circuits A-25 : entre A-640 et le pont Pie-IX en passant par l'A-440, et sur l'A-25 entre l'A-40 et l'échangeur avec l'A-440 et l'avenue Marcel-Villeneuve;
  - L'A-19 : entre l'A-40 et l'A-640.

Les temps de parcours sur ces trajets doivent être analysés, tant pour les usagers du transport en commun que pour les automobilistes.

Spécifiquement, pour ce rapport n°3, les données disponibles pour l'achalandage du transport collectif sont analysées et exploitées au maximum.

### 2.2 Méthodologie de traitement des données

Pour demeurer cohérent avec le rapport n° 2 pour lequel l'année 2015 était la 5<sup>e</sup> année d'exploitation, l'année 2020 aurait constitué la 10<sup>e</sup> année d'exploitation du présent rapport (rapport n° 3). Mais, pour tenir compte de la pandémie de Covid-19, les années 2021 et 2022 sont aussi analysées et présentées, et l'année 2022 est considérée comme la référence pour la 10<sup>e</sup> année d'exploitation.

Les données envoyées par le Ministère, en ce qui a trait aux débits sur les ponts reliant Montréal à Laval et à la Rive-Nord, ont été traitées afin de ressortir l'évolution du DJMA et des débits horaires entre l'année 2010 et les années 2020, 2021 et 2022.

L'analyse des variations est faite sans tenir compte des impacts d'incidents, de travaux ou autres conditions pouvant faire varier les débits sur les ponts. Cependant, dans certains cas, une note sur l'effet potentiel des travaux peut être formulée.

#### 2.2.1 DJMA

Dans le cadre du présent rapport, le Ministère a envoyé des comptages horaires sur 24 h pour les années 2020, 2021 et 2022.

À titre de rappel, dans les rapports n° 1 et n°2, les DJMA ont été analysés pour les années 2010 (avant ouverture) et 2012 (2 ans après ouverture), et pour les années 2015 et 2016 respectivement. Il est à noter que lors de la production du rapport n°2, les DJMA 2016 n'étaient pas disponibles, ceux-ci avaient donc été estimés. C'est pour ce rapport n°3 que les valeurs réelles de DJMA ont été reçues pour l'année 2016. C'est ce qui explique les différences entre les DJMA 2016 présentés dans les rapports n°2 et n°3.

Dans ce présent rapport (rapport n° 3), les DJMA sont présentés pour les années 2020, 2021 et 2022. De plus, pour montrer l'évolution des débits sur les infrastructures à analyser sur la période couvrant

les rapports n°1, n°2 et n°3, toutes les années ayant fait l'objet d'analyses sont illustrées, soit 2010, 2012, 2015 et 2016, puis 2020, 2021 et 2022.

À noter que les valeurs de DJMA des années 2010, 2012, 2015 et 2016 sont les mêmes que celles présentées dans les rapports n° 1 et n° 2.

### 2.2.2 Débits horaires

Le Ministère a fourni au consortium CIMA+/BPR des comptages horaires sur les ponts à l'étude pour les années 2020, 2021<sup>2</sup> et 2022, afin de permettre à ce dernier d'effectuer les analyses relatives à la 10<sup>e</sup> année d'exploitation.

Par ailleurs, comme pour les rapports n°1 et n°2, les hypothèses et les considérations suivantes ont été retenues à des fins d'analyses des débits horaires de circulation sur les ponts à l'étude :

- L'heure de pointe du matin est de 7 h à 8 h;
- La période de pointe du matin est de 6 h à 9 h;
- L'heure de pointe de l'après-midi est de 16 h à 17 h;
- La période de pointe de l'après-midi est de 15 h à 18 h;
- Les débits horaires et par période considérés sont la moyenne des débits horaires des journées de mardi, mercredi et jeudi.

À titre informatif, l'heure de pointe de la circulation correspond à l'heure durant laquelle le débit horaire global sur l'ensemble des ponts est le plus élevé comparé à ceux des autres heures de la période.

Il est important de rappeler les faits suivants généralement observés sur les ponts reliant Montréal à sa banlieue. Durant le matin, la charge véhiculaire est dirigée vers Montréal, principal secteur d'activités d'intérêts de la grande région métropolitaine. En après-midi, c'est le phénomène inverse qui se produit, les usagers du réseau quittent Montréal pour retourner au domicile.

Les débits horaires et aux périodes de pointe sont la somme des débits dans les deux directions. Le détail des débits par direction peut être également consulté à l'annexe A.

### 2.2.3 Temps de parcours

Pour ce rapport n° 3, les temps de parcours sont issus de données massives de vitesse du fournisseur HERE, contrairement aux rapports n° 1 et 2 où les données de temps de parcours étaient relevées à l'aide de véhicules flottants pour quelques trajets (30 trajets et moins selon le circuit et la période). Les temps de parcours HERE, qui semblent plus fiables avec des observations sur une année complète, sont disponibles pour les années 2017 à 2022 inclusivement. La différence entre les méthodes de collectes de données de temps de parcours est prise en compte afin d'expliquer les écarts de temps de parcours entre les années 2020, 2021, 2022, et l'année de référence 2010 (avant ouverture du pont A-25). Ainsi, pour comparer avec les temps de parcours obtenus en 2009, 2013 et 2016, seulement les jours ouvrables du 15 septembre au 15 décembre ont été utilisés avec les données HERE.

---

<sup>2</sup> Il n'y a pas de comptages 2021 pour le pont Pie-IX.

## 2.3 Résultats des analyses de débits par pont

Les ponts analysés sont ceux à l'est de celui de l'autoroute 15 (pont Médéric-Martin) :

### *Laval-Montréal*

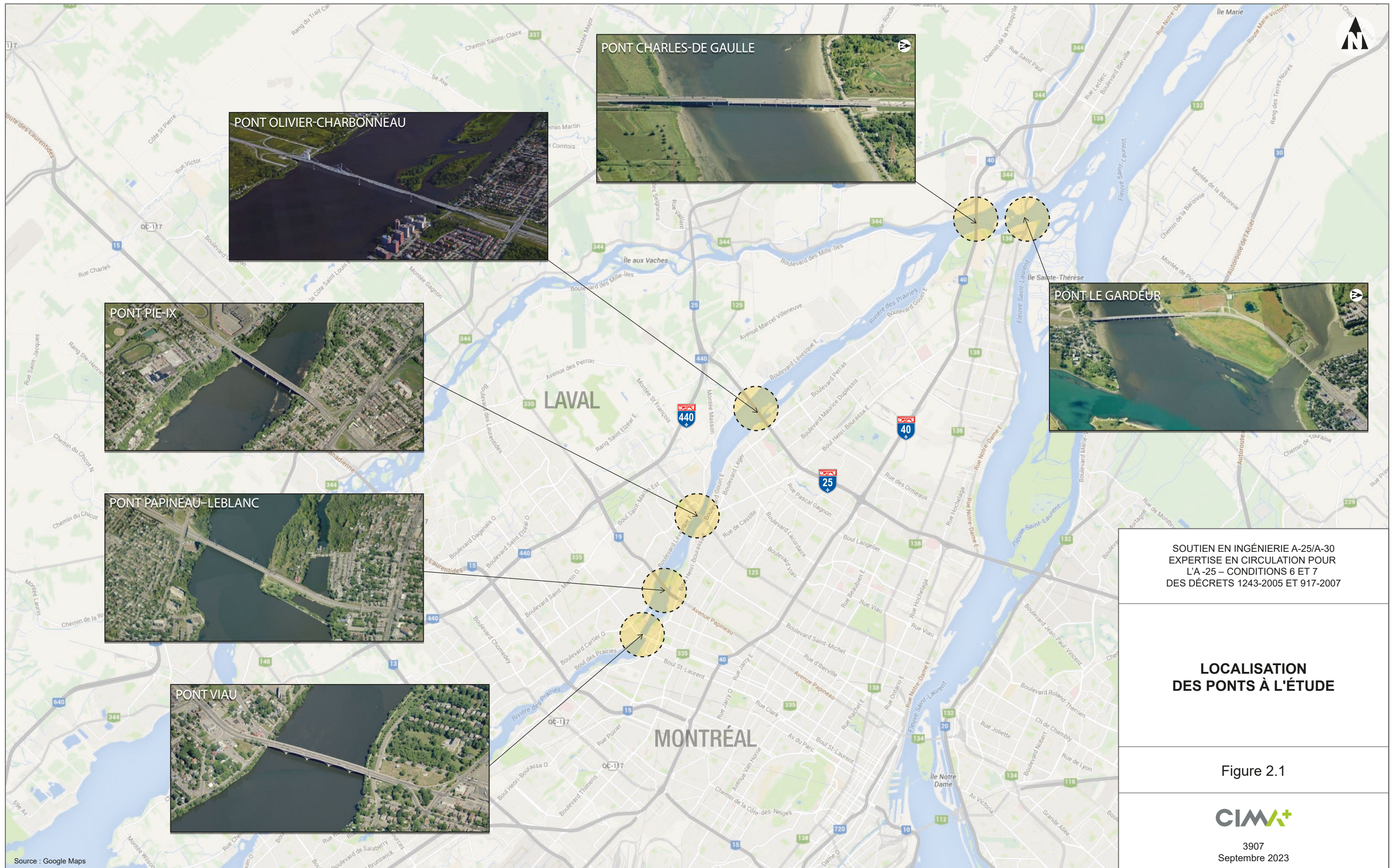
- Pont Viau (route 335);
- Pont Papineau-Leblanc (A-19);
- Pont Pie-IX (route 125);
- Pont Olivier-Charbonneau (A-25).

### *Rive-Nord-Montréal*

- Pont Charles-de-Gaulle (A-40);
- Pont Le Gardeur (route 138).

La figure suivante montre la localisation des ponts à l'étude.





SOUTIEN EN INGÉNIERIE A-25/A-30  
 EXPERTISE EN CIRCULATION POUR  
 L'A-25 – CONDITIONS 6 ET 7  
 DES DÉCRETS 1243-2005 ET 917-2007

**LOCALISATION  
 DES PONTS À L'ÉTUDE**

Figure 2.1



3907  
 Septembre 2023

Source : Google Maps



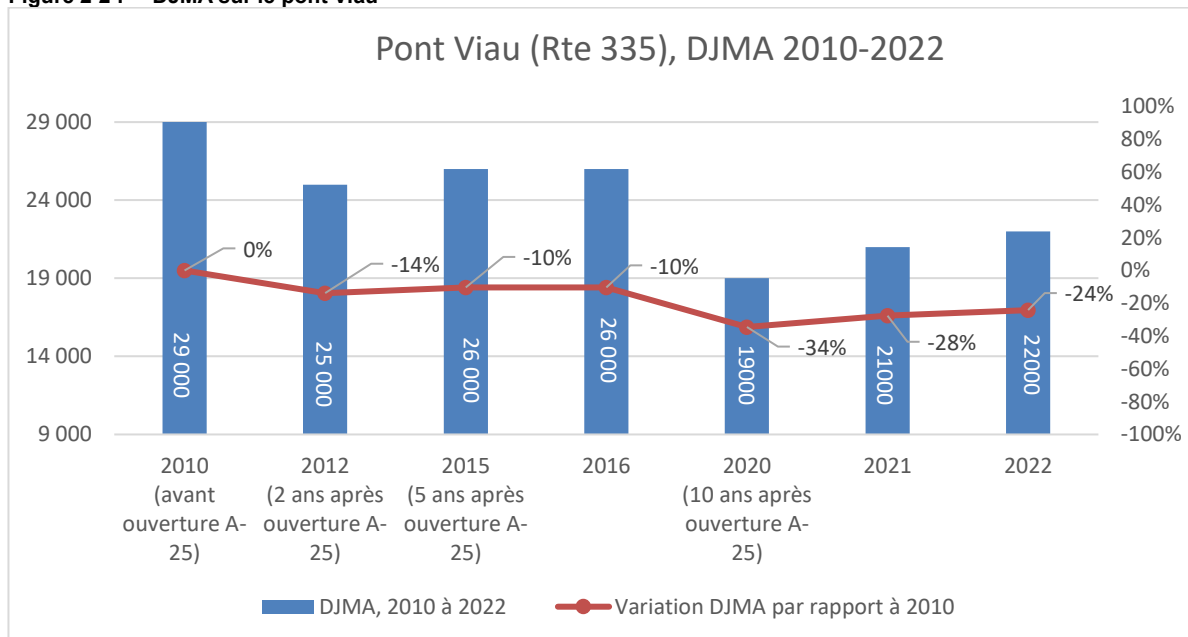
## 2.3.1 Évolution du DJMA

### 2.3.1.1 Ponts reliant Laval à Montréal

#### Pont Viau (route 335)

Le DJMA sur le pont Viau est présenté à la figure suivante :

Figure 2-2 : DJMA sur le pont Viau



On constate que le DJMA sur le pont Viau a baissé depuis l'ouverture du pont Olivier-Charbonneau, et ce, pour toutes les années étudiées. La baisse est de 14 % en 2012, 10 % en 2015 et 24 % en 2022. Spécifiquement en 2022, la baisse en valeur absolue se chiffre à 7 000 véhicules/jour.

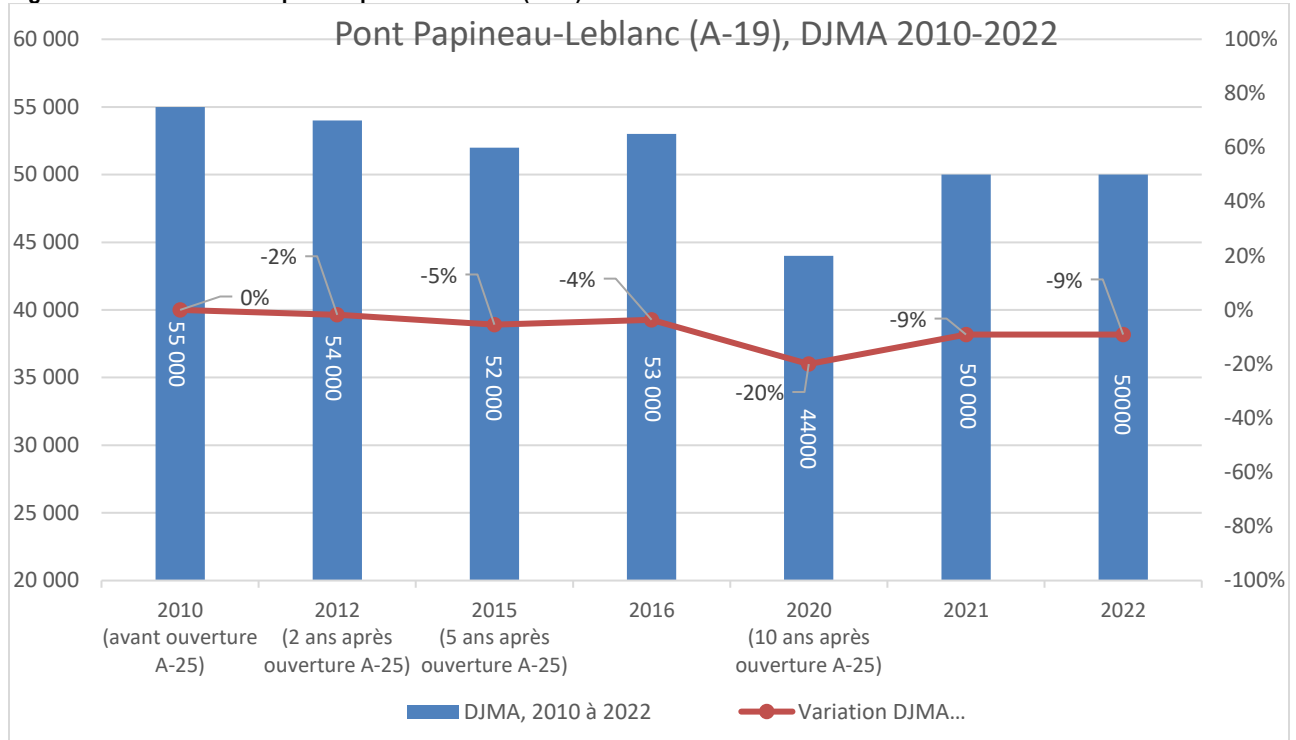
Ainsi, les analyses relatives au présent rapport n° 3 concernant les 10 ans d'exploitation du pont de l'A-25 permettent de confirmer la tendance à la baisse des débits sur le pont Viau mentionnée dans les rapports n°1 et n°2 précédents.

On conclut que la mise en service du pont Olivier-Charbonneau a engendré une baisse du DJMA sur le pont Viau.

### Pont Papineau-Leblanc (A-19)

Le DJMA sur le pont Papineau-Leblanc est présenté à la figure suivante :

Figure 2-3 : DJMA sur le pont Papineau-Leblanc (A-19)



On constate que le DJMA sur le pont Papineau-Leblanc a baissé depuis la mise en service du pont Olivier-Charbonneau (A-25), et ce, pour toutes les années étudiées. En 2012, la baisse se chiffre à 2 % ou 1 000 véhicules/jour, alors qu'en 2015, la baisse du DJMA s'évalue à 5 %, soit 3 000 véhicules/jour, et en 2022, la baisse est estimée à 5 000 véhicules/jour.

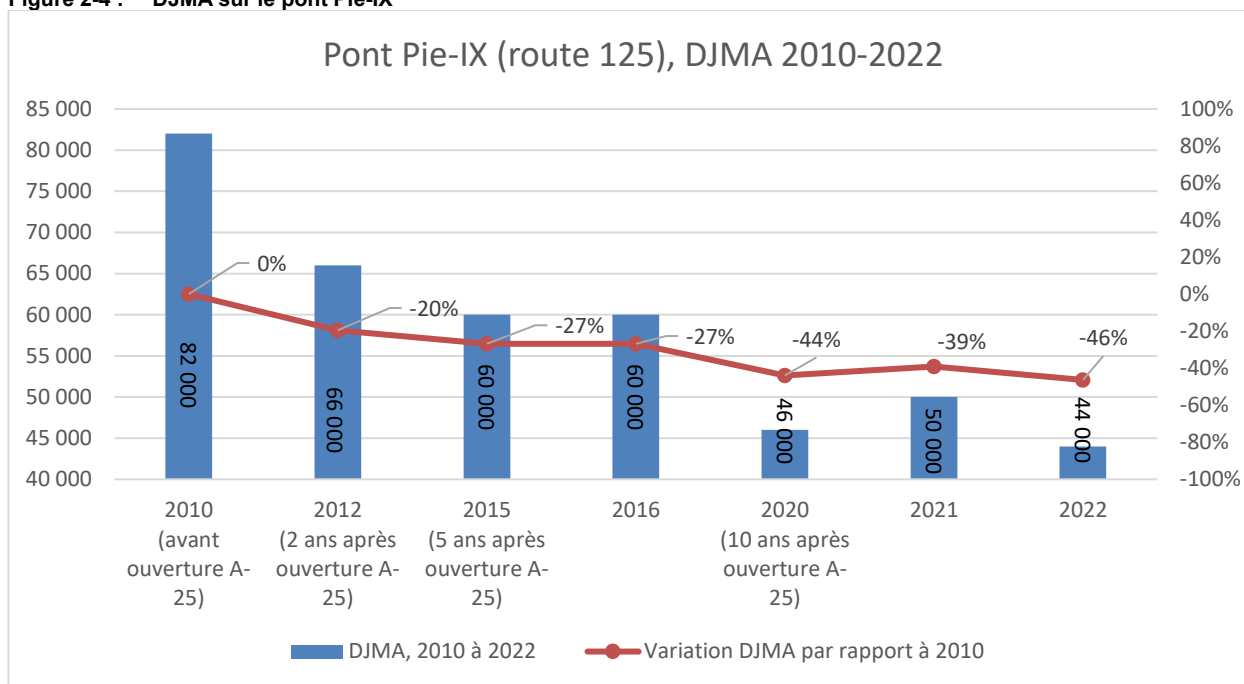
Les analyses relatives au présent rapport n° 3 concernant les 10 ans d'exploitation du pont de l'A-25 permettent de confirmer la tendance à la baisse des débits sur le pont Papineau-Leblanc.

On conclut que la mise en service du pont Olivier-Charbonneau a contribué à la baisse du DJMA sur le pont Papineau-Leblanc.

## Pont Pie-IX (route 125)

Le DJMA sur le pont Pie-IX est présenté à la figure suivante :

Figure 2-4 : DJMA sur le pont Pie-IX



On constate que depuis l'ouverture de l'A-25, le DJMA sur le pont Pie-IX a diminué de façon importante, passant de 82 000 véhicules/jour en 2010 à 66 000 véhicules/jour en 2012, soit une baisse de 20 %, avant de s'établir à 60 000 véhicules/jour en 2015 (baisse de 27 %), puis 44 000 véhicules/jour en 2022 (baisse de 46 %).

Ainsi, les analyses relatives à ce présent rapport n° 3 concernant les 10 ans d'exploitation du pont de l'A-25 permettent de confirmer la tendance à la baisse des débits sur le pont Pie-IX.

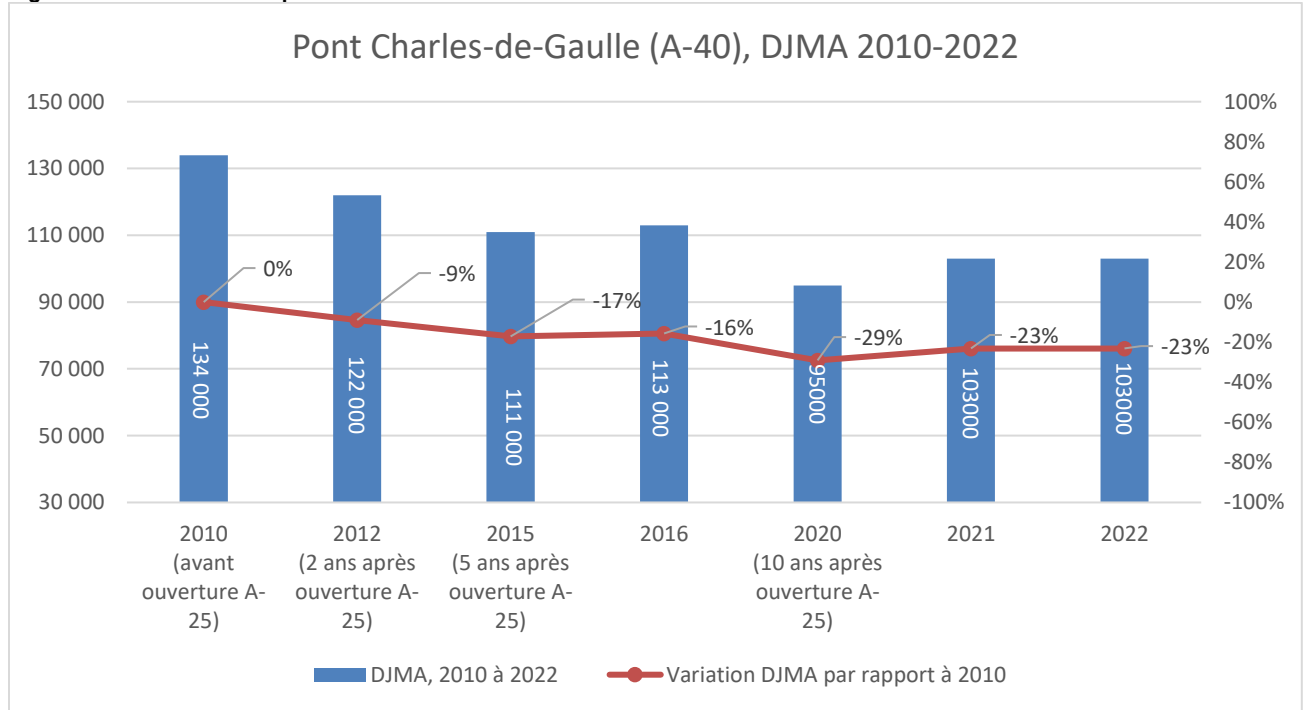
Alors, parmi tous les ponts reliant Montréal à Laval, c'est le pont Pie-IX qui a subi la plus forte baisse de DJMA, soit -22 000 véhicules/jour entre 2015 et 2010, et -38 000 véhicules/jour entre 2022 et 2010, suite à la mise en service du pont Olivier-Charbonneau.

### 2.3.1.2 Ponts reliant la Rive-Nord à Montréal

#### Pont Charles-de-Gaulle (A-40)

Le DJMA sur le pont Charles-de-Gaulle est présenté à la figure suivante :

Figure 2-5 : DJMA sur le pont Charles-de-Gaulle



Les débits sur le pont Charles-de-Gaulle ont baissé graduellement depuis la mise en service de l'A-25, alors que celle-ci est plus forte en 2022 avec 23 % de moins de débits. De fait, par rapport à 2010, le DJMA sur le pont Charles-de-Gaulle a diminué de 31 000 véhicules/jour en 2022, contre 23 000 véhicules/jour (-17 %) en 2015, et 12 000 véhicules/jour (-9 %) en 2012. Donc, la mise en service de l'A-25 aurait contribué à la baisse du DJMA sur le pont Charles-de-Gaulle.

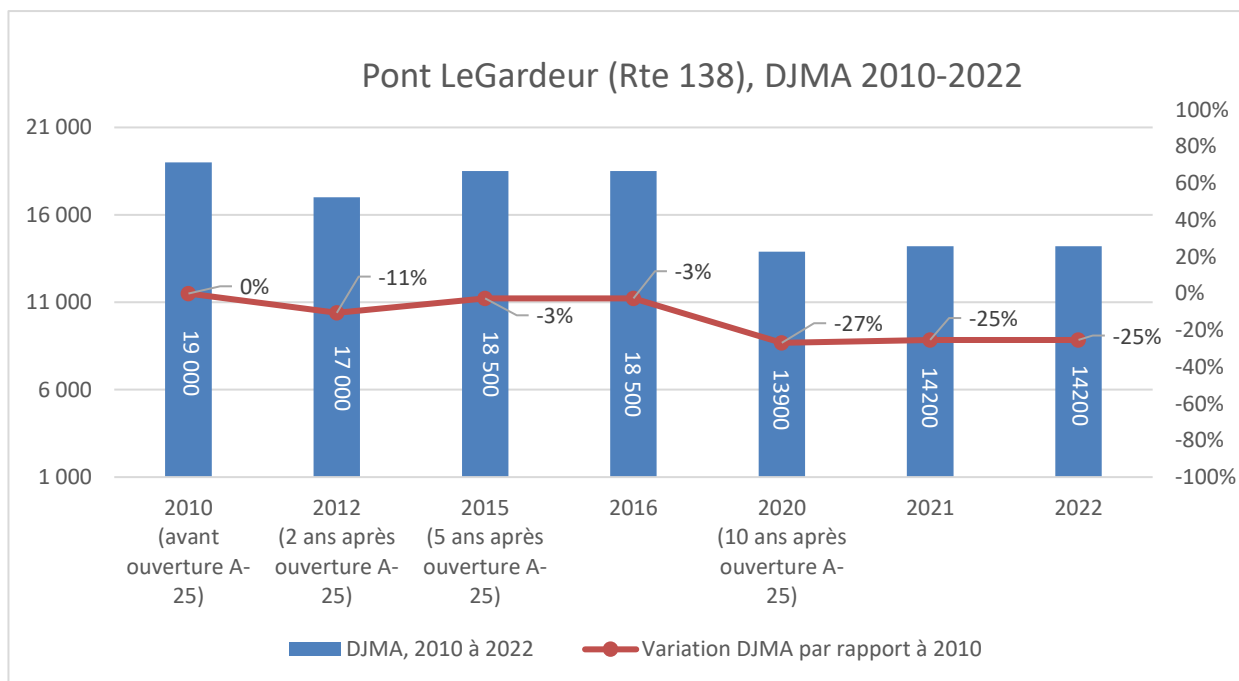
Ainsi, les analyses relatives à ce présent rapport n° 3 concernant les 10 ans d'exploitation du pont de l'A-25 permettent de confirmer la tendance à la baisse des débits sur le pont Charles-de-Gaulle.

À titre informatif, le pont Charles-de-Gaulle peut servir d'alternative au pont Olivier-Charbonneau pour les déplacements s'effectuant entre la Rive-Nord (Terrebonne, Repentigny, etc.) et la partie est de Montréal.

### Pont Le Gardeur (route 138)

Le DJMA sur le pont Le Gardeur est présenté à la figure suivante.

Figure 2-6 : DJMA sur le pont Le Gardeur



Le DJMA sur le pont Le Gardeur a connu une baisse depuis la mise en service de l'A-25 alors que celle-ci est plus importante en 2022 par rapport au niveau de 2010. De fait, par rapport à 2010, le DJMA a diminué de 4 800 véhicules/jour en 2022 (-25 %), contre 500 véh./jour en 2015 et 2 000 véh./jour en 2012.

Les analyses relatives à ce présent rapport n° 3 concernant les 10 ans d'exploitation du pont A-25 semblent confirmer une tendance à la baisse des débits sur le pont Le Gardeur.

### 2.3.1.3 Synthèse des variations de DJMA sur les ponts étudiés (excluant A-25)

Le tableau suivant montre les variations de DJMA sur les ponts, 2 ans, 5 ans et 10 ans à la suite de l'ouverture du pont Olivier-Charbonneau.

Tableau 2-1 : Tableau des variations<sup>3</sup> de DJMA sur les ponts

Pont	DJMA 2010	Véh./jour 2010-2012		Véh./jour (%) 2010-2015		Véh./jour (%) 2010-2022	
		Véh./jour (abs.)	Véh./jour (%)	Véh./jour (abs.)	Véh./jour (%)	Véh./jour (abs.)	Véh./jour (%)
<b><u>Laval-Montréal</u></b>							
Pont Viau (Route 335)	29 000	-4 000	-14%	-3 000	-10%	-7 000	-24%
Pont Papineau-Leblanc (A-19)	55 000	-1 000	-2%	-3 000	-5%	-5 000	-9%
Pont Pie-IX (Route 125)	82 000	-16 000	-20%	-22 000	-27%	-38 000	-46%
<i>Total Laval-Montréal</i>	<b>166 000</b>	<b>-21 000</b>	<b>-13%</b>	<b>-28 000</b>	<b>-17%</b>	<b>-50 000</b>	<b>-30%</b>
<b><u>Rive-Nord-Montréal</u></b>							
Pont Charles-de-Gaulle (A-40)	134 000	-12 000	-9%	-23 000	-17%	-31 000	-23%
Pont Le Gardeur (Route 138)	19 000	-2 000	-11%	-500	-3%	-4 800	-25%
<i>Total Rive-Nord-Montréal</i>	<b>153 000</b>	<b>-14 000</b>	<b>-9%</b>	<b>-23 500</b>	<b>-15%</b>	<b>-35 800</b>	<b>-23%</b>
<b>GRAND TOTAL (5 ponts)</b>	<b>319 000</b>	<b>-35 000</b>	<b>-11%</b>	<b>-51 500</b>	<b>-16%</b>	<b>-85 800</b>	<b>-27%</b>

Ce tableau permet de constater que :

- L'ouverture du pont Olivier-Charbonneau a contribué à faire baisser le débit journalier sur tous les ponts de la région étudiée, tant à l'ouest qu'à l'est. C'est le pont Pie-IX qui subit la plus forte baisse, autant en 2012 qu'en 2015 et 2022;
- Pour les ponts reliant Montréal à Laval, la baisse après 10 ans d'exploitation est plus significative que celle observée après 2 ans et 5 ans de mise en service : 50 000 véhicules/jour en 2022, versus 28 000 véhicules/jour en 2015 et 21 000 véhicules/jour en 2012;
- Pour les ponts reliant Montréal à la Rive-Nord, la baisse observée en 2022 est également plus forte que celle de 2015 et 2012, soit : 35 800 véhicules/jour en 2022, contre 23 500 véh./jour en 2015 et 14 000 véhicules/jour en 2012;
- Globalement, les débits sur tous les ponts étudiés ont baissé de 27% en 2022, 16 % en 2015 (année 5) et 11 % en 2012 (année 2). En valeur absolue, la baisse en 2022, soit l'année qui représente mieux les 10 ans d'exploitation du pont, équivaut à 85 800 véhicules/jour.

## 2.3.2 Évolution des débits horaires — Périodes de pointe et heures de pointe

### 2.3.2.1 Le matin (AM)

À titre de rappel, l'heure de pointe du matin (HPAM) est de 7 h à 8 h, alors que la période de pointe (PPAM) s'établit entre 6 h et 9 h. À des fins de démonstration de l'évolution des débits depuis 2010 (avant ouverture de l'A-25), on présente les données des rapports n°1 et n°2 (années 2010, 2012, 2015, 2016) et aussi celles liées à la 10<sup>e</sup> année d'exploitation (2020, 2021 et 2022).

Les débits horaires constituent les débits de l'heure de pointe (7 h-8 h), et les débits de la période représentent des débits sur 3 h (6 h-9 h).

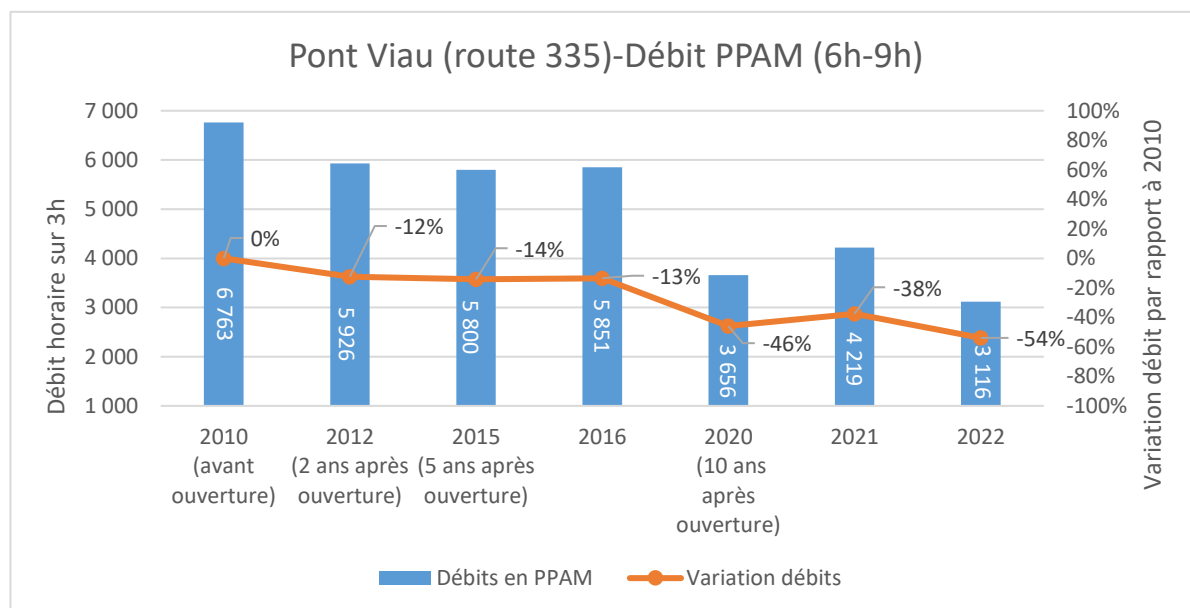
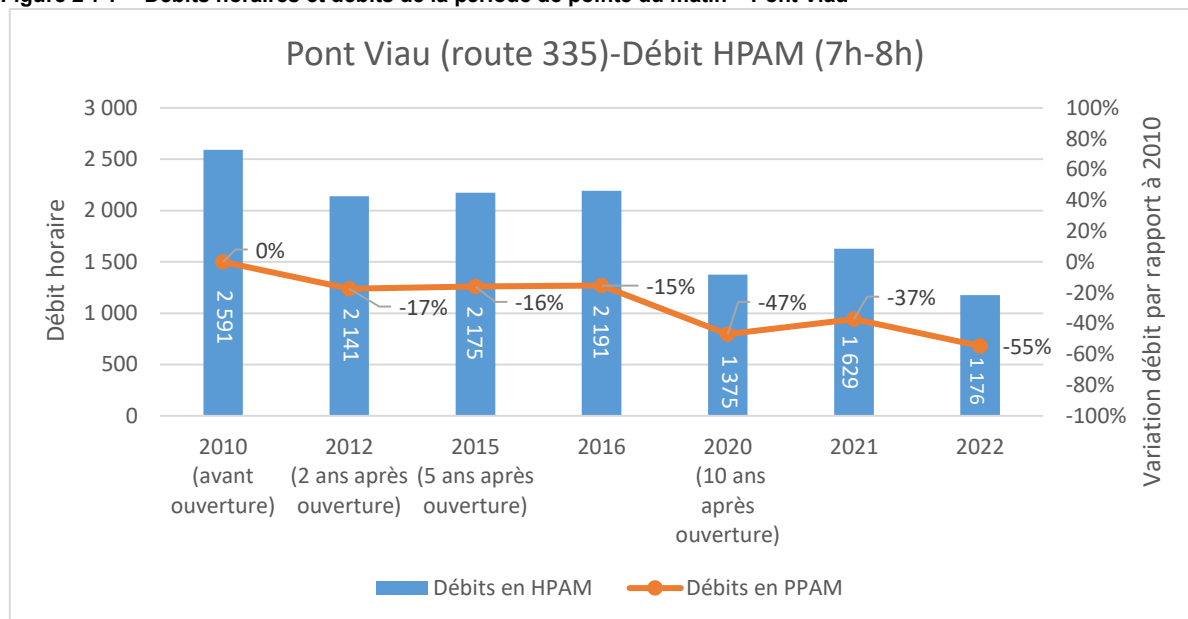
<sup>3</sup> Les différences entre les pourcentages d'évolution 2010-2012, par rapport au rapport 1, découlent du fait que les valeurs de DJMA sont arrondies au multiple de 1000 dans ce présent document.

## Laval-Montréal

### Pont Viau (route 335)

La figure 2-7 présente les débits horaires (7 h-8 h) et les débits de la période de pointe (6 h-9 h) du matin pour le pont Viau.

Figure 2-7 : Débits horaires et débits de la période de pointe du matin – Pont Viau



On constate une baisse de la charge véhiculaire, aussi bien pour les débits horaires que pour ceux de la période de pointe, depuis la mise en service du pont Olivier-Charbonneau.

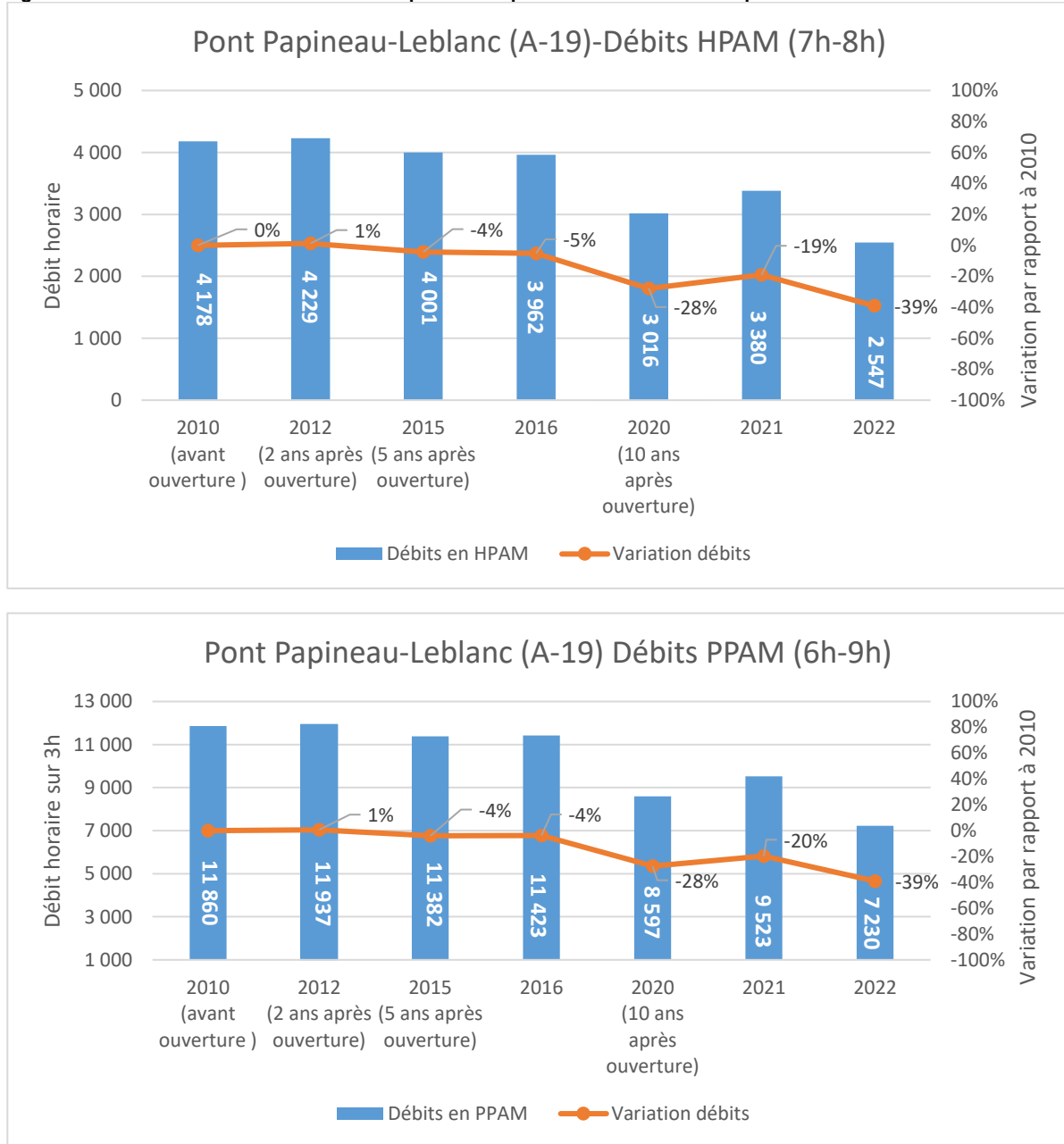
Spécifiquement, pour l'année 2022, la baisse se chiffre à 55 % pour l'heure de pointe et 54 % pour la période de pointe. La baisse se chiffre à 1 415 véh./h ou 3 647 véhicules sur la période de pointe de 3 h. Cette baisse des débits sur le pont Viau est aussi observée sur les DJMA.

On confirme donc qu'il y a une tendance à la baisse des débits sur le pont Viau depuis la mise en service du pont de l'A-25.

### Pont Papineau-Leblanc (A-19)

La figure 2-8 présente les débits horaires (7 h-8 h) et ceux de la période de pointe (6 h-9 h) du matin pour le pont Papineau-Leblanc.

Figure 2-8 : Débits horaires et débits de la période de pointe du matin – Pont Papineau-Leblanc



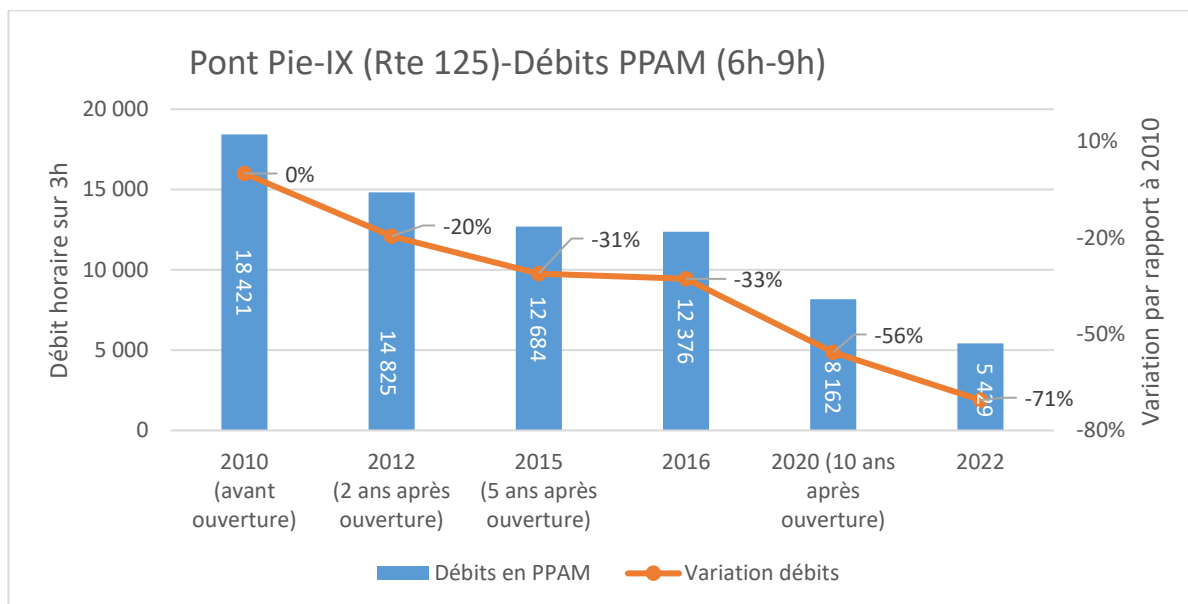
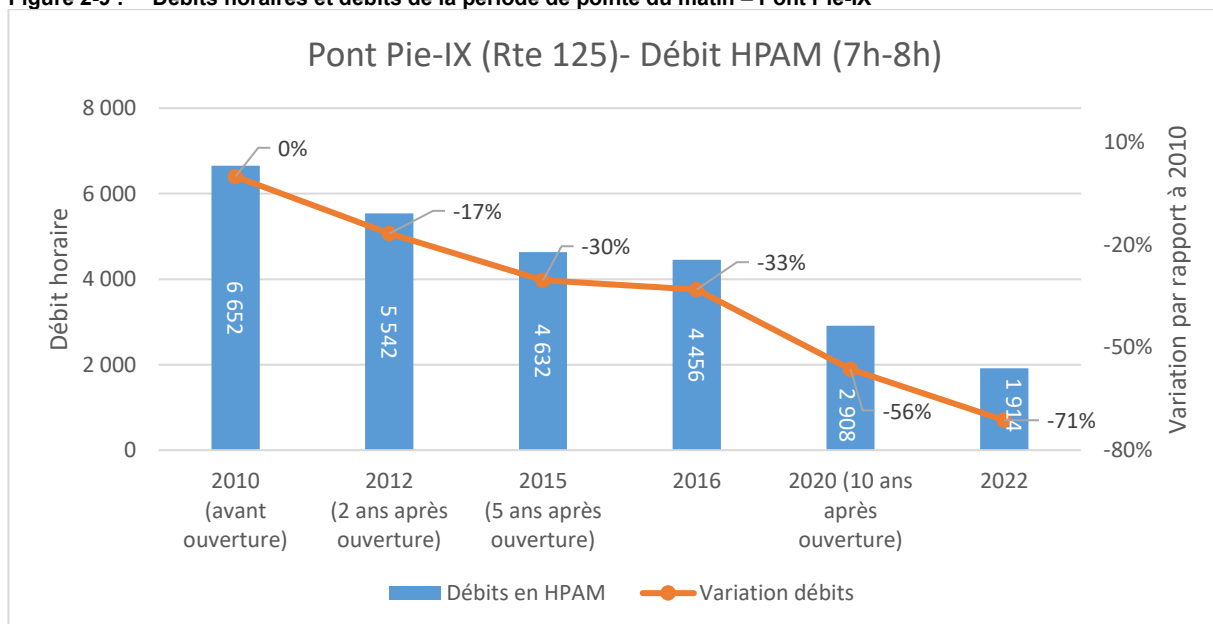
On constate une baisse de 39 % des débits de circulation sur le pont Papineau-Leblanc sur la période 2010-2022. Cette baisse se chiffre à 1 631 véh./h ou 4 630 véhicules sur 3 h.

Les analyses relatives au présent rapport n° 3 concernant les 10 ans d'exploitation du pont A-25 permettent donc de confirmer qu'il y a une tendance globale à la baisse des débits sur le pont Papineau-Leblanc (A-19) depuis la mise en service du pont de l'A-25.

### Pont Pie-IX (route 125)

La figure 2-9 présente les débits horaires (7 h-8 h) et ceux de la période de pointe du matin (6 h-9 h) pour le pont Pie-IX.

Figure 2-9 : Débits horaires et débits de la période de pointe du matin – Pont Pie-IX



On constate une baisse graduelle et significative des débits de circulation sur le pont Pie-IX depuis l'ouverture du pont Olivier-Charbonneau, autant en heure de pointe que sur la période de pointe de 3 h.

Spécifiquement, en 2022, la baisse se chiffre à 4 738 véhicules en heure de pointe, et à environ 12 992 véhicules sur la période de 3 h. Donc, la mise en service du pont Olivier-Charbonneau a contribué à la baisse des débits sur le pont Pie-IX.

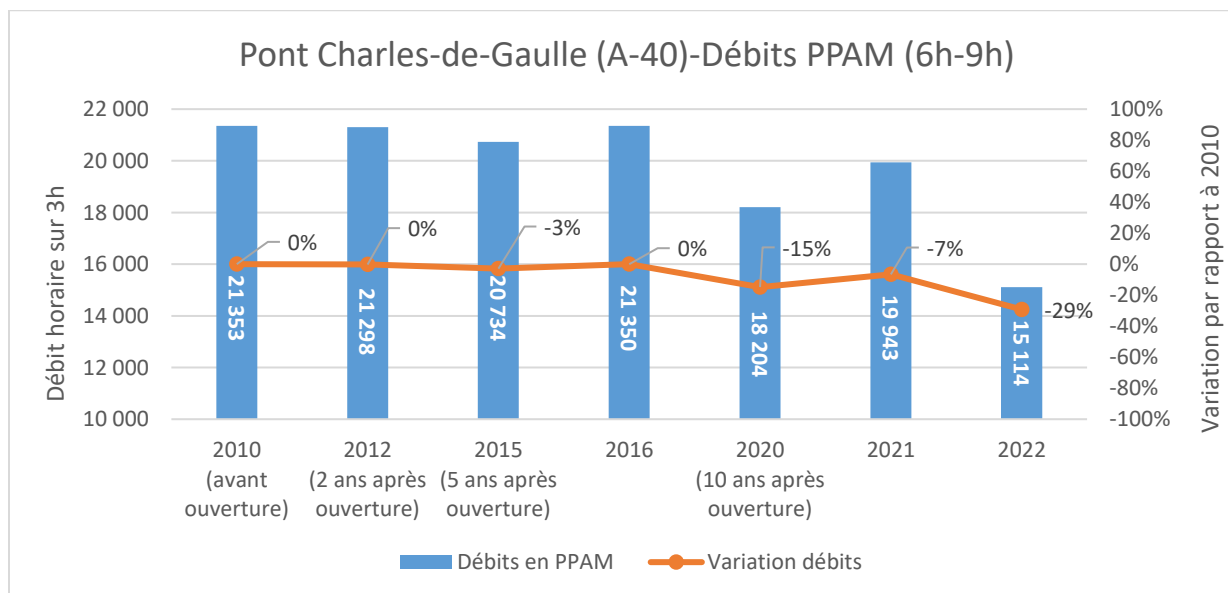
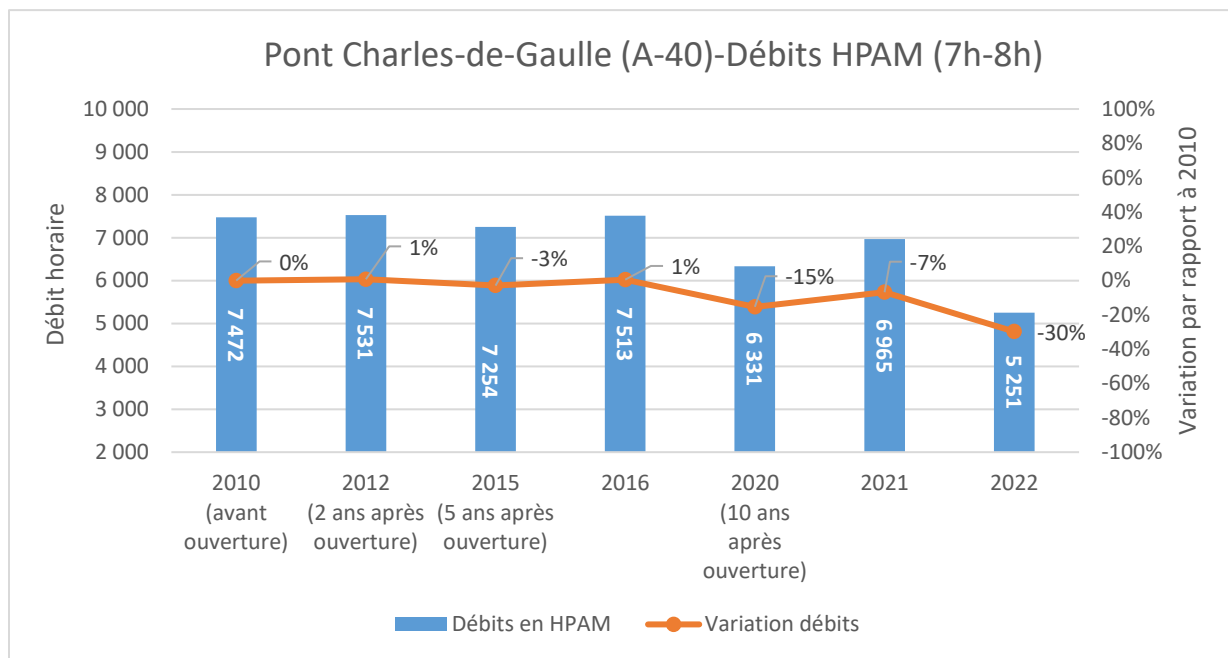
On confirme ainsi, avec les analyses relatives au présent rapport n° 3 concernant les 10 ans d'exploitation du pont de l'A-25, qu'il y a une réelle tendance à la baisse des volumes de circulation sur le pont Pie-IX.

## Rive-Nord-Montréal

### Pont Charles-de-Gaulle (A-40)

La figure 2-10 présente les débits horaires (7 h-8 h) et ceux de la période de pointe du matin (6 h-9 h) pour le pont Charles-de-Gaulle.

Figure 2-10 : Débits horaires et débits de la période de pointe du matin – Pont Charles-de-Gaulle

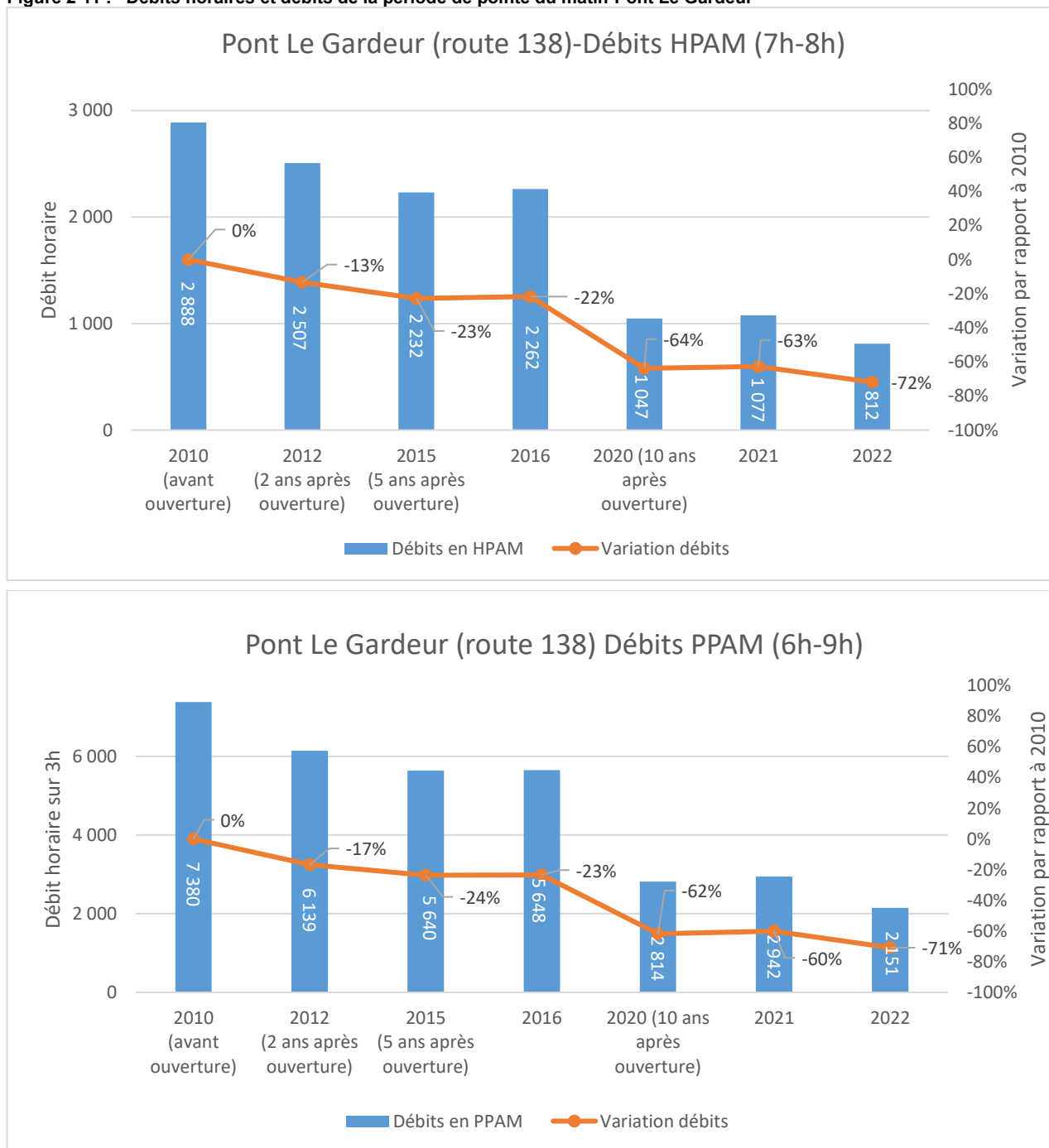


Globalement, on constate une diminution des débits de circulation sur le pont Charles-de-Gaulle depuis l'ouverture du pont Olivier-Charbonneau. Pour la période de référence 2010-2022, la baisse s'évalue à 30 % (2 221 véh./h) en HPAM, et 29 % (6 239 véhicules sur 3 h) en PPAM. On confirme ainsi qu'il y a une tendance globale à la baisse des débits sur le pont Charles-de-Gaulle, avec les données du rapport n°3 concernant les 10 ans d'exploitation du pont de l'A-25.

### Pont Le Gardeur (route 138)

La figure 2-11 présente les débits horaires (7 h-8 h) et ceux de la période de pointe du matin (6 h -9 h) pour le pont Le Gardeur.

Figure 2-11 : Débits horaires et débits de la période de pointe du matin-Pont Le Gardeur



Après l'ouverture du pont Olivier-Charbonneau, on constate une diminution des débits, autant horaire que sur la période de 3 h. Pour la période de 2010 à 2022, on constate que cette diminution se chiffre à 2 076 véh./h ou 5 229 véhicules sur 3 heures.

Ainsi, avec les analyses relatives au présent rapport n° 3 concernant les 10 ans d'exploitation du pont A-25, on confirme qu'il y a une tendance à la baisse des débits de circulation sur pont Le Gardeur.

### *2.3.2.2 Pointe de l'après-midi (PM)*

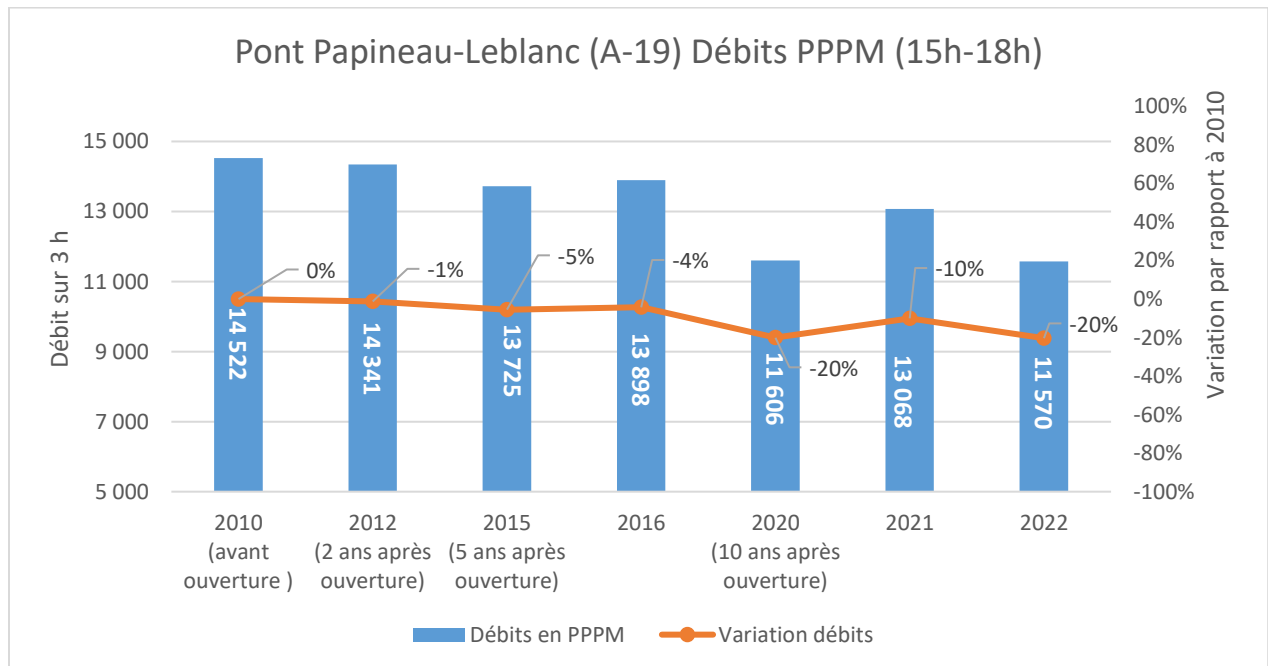
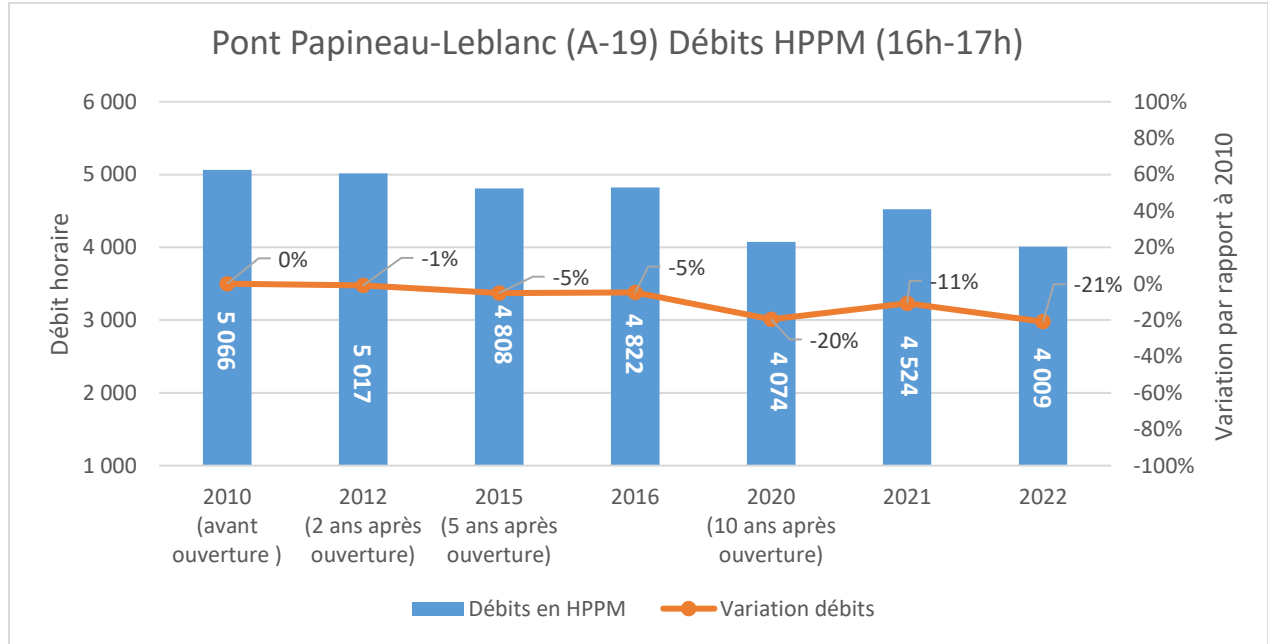
À titre de rappel, l'heure de pointe de l'après-midi (HPPM) est de 16 h à 17 h, alors que la période de pointe (PPPM) s'établit entre 15 h et 18 h. Les débits présentés ci-dessous représentent le total des deux directions. Comme pour le matin, le focus est davantage mis sur les données de l'année 2022 qui sont plus représentatives de la dixième année d'exploitation (2020) à cause de la pandémie de Covid-19.



## Pont Papineau-Leblanc (A-19)

La figure 2-13 présente les débits horaires (16 h-17 h) et ceux de la période de pointe de l'après-midi (15 h-18 h) pour le pont Papineau-Leblanc.

Figure 2-13 : Débits horaires et débits de la période de pointe de l'après-midi – Pont Papineau-Leblanc



Globalement, on constate une baisse des débits sur le pont Papineau-Leblanc autant sur l'heure de pointe que sur la période de 3 h. Cette baisse se chiffre à 258 véh./h ou 797 véhicules sur la période de 3 h, pour l'année 2015.

En 2016, on constate aussi une diminution des débits, autant horaires que sur la période de 3 h. Cette diminution se quantifie à 1 057 véh./h ou 2 952 véhicules sur 3 h. Les analyses relatives au présent



Après l'ouverture du pont Olivier-Charbonneau, on constate une baisse significative des débits de circulation sur le pont Pie-IX, autant horaires que sur la période de pointe de 3 h. Cette baisse est évaluée à 4 679 véh./h ou 13 263 véhicules sur la période de 3 h, pour l'année 2022.

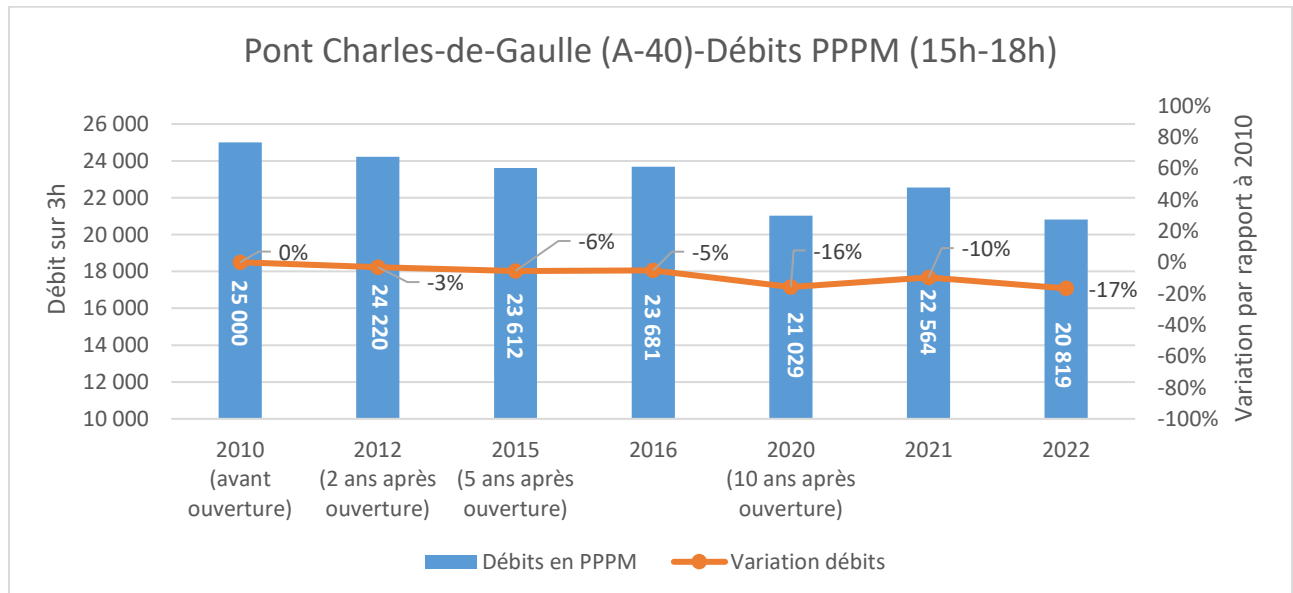
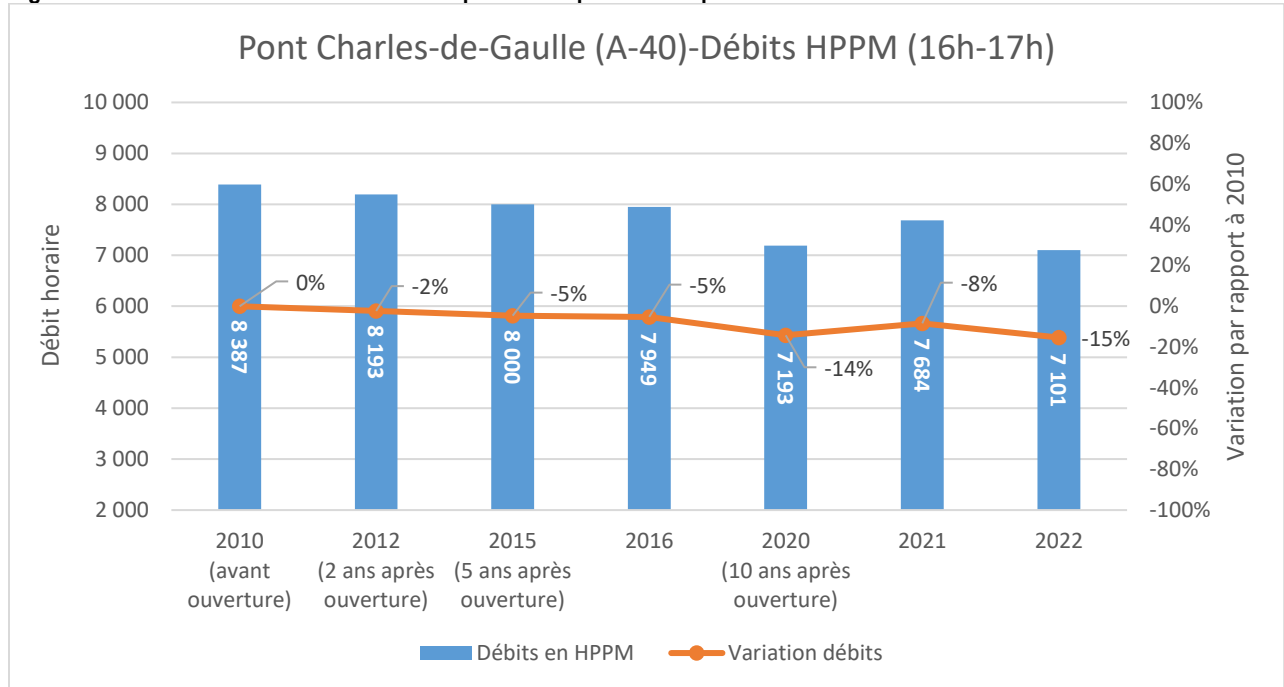
Les analyses relatives au rapport n° 3 concernant les 10 ans d'exploitation du pont de l'A-25 permettent de confirmer la tendance à la baisse des débits sur le pont Pie-IX.

## Rive-Nord-Montréal

### Pont Charles-de-Gaulle (A-40)

La figure 2-15 présente les débits horaires (16 h-17 h) et ceux de la période de pointe de l'après-midi (15 h-18 h) pour le pont Charles-de-Gaulle.

Figure 2-15 : Débits horaires et débits de la période de pointe de l'après-midi – Pont Charles-de-Gaulle



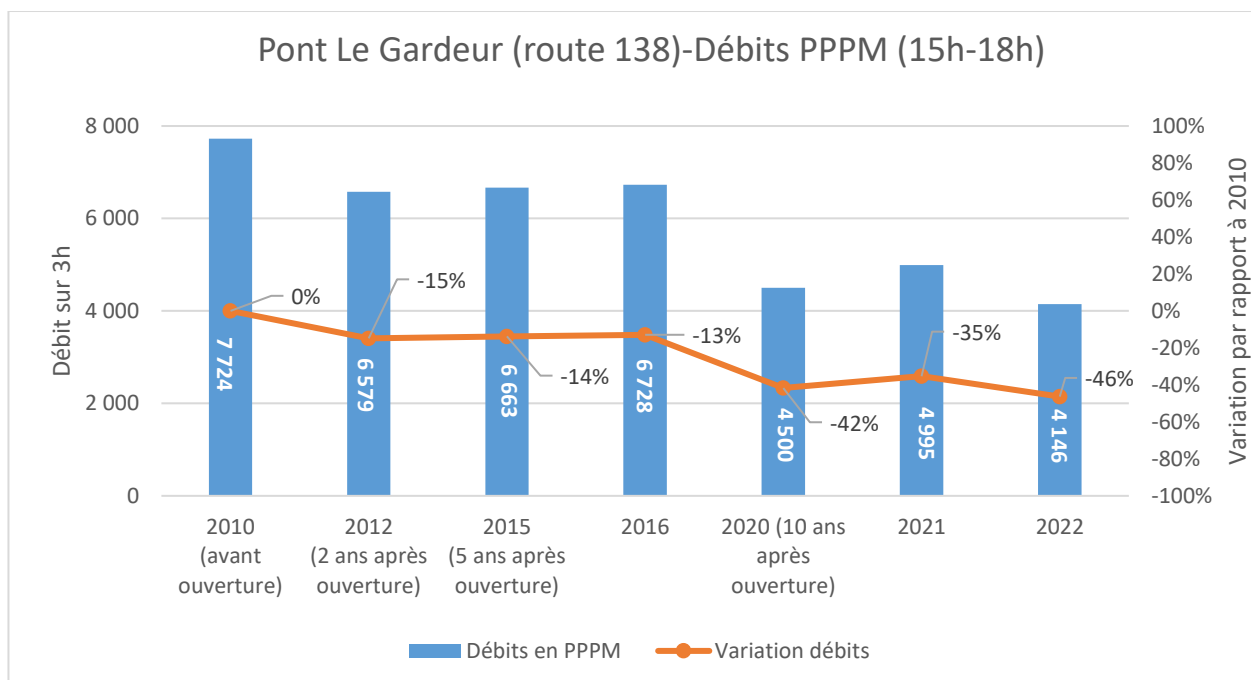
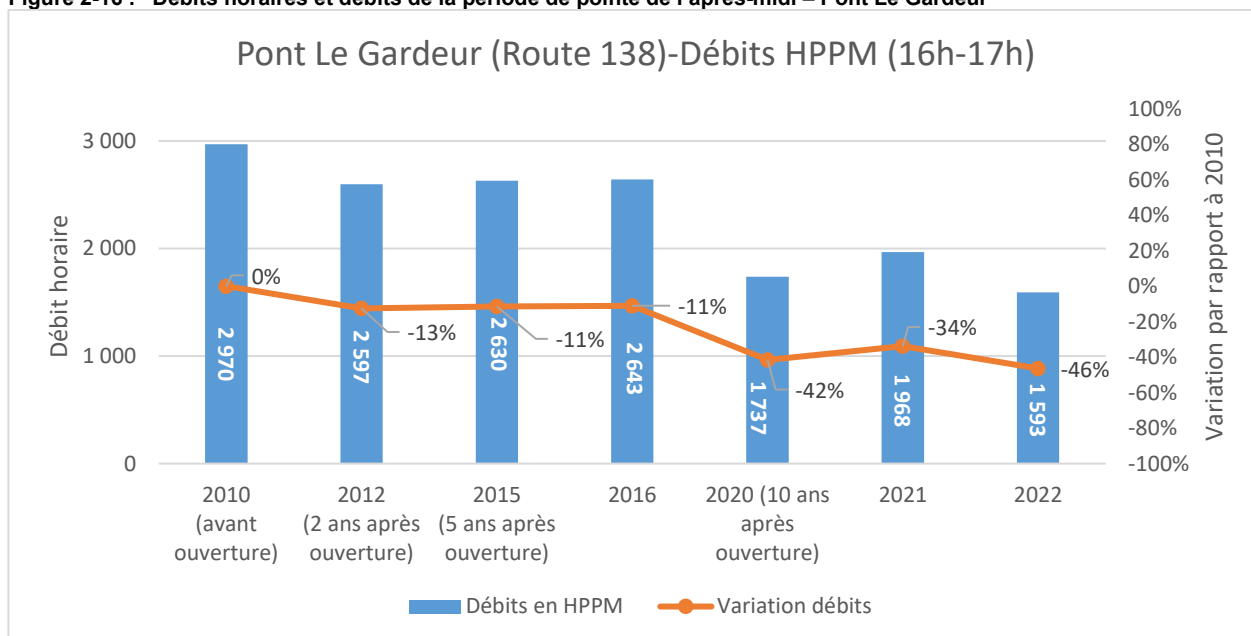
Entre 2010 et 2022, on constate une baisse des débits sur le pont Charles-de-Gaulle, depuis la mise en service du pont Olivier-Charbonneau. En 2022, cette baisse se quantifie à 1 286 véh./h ou 4 181 véhicules sur la période de 3 h.

Les analyses relatives au rapport n° 3 concernant les 10 ans d'exploitation du pont de l'A-25 permettent de confirmer une tendance globale à la baisse des débits sur le pont Charles-de-Gaulle.

### Pont Le Gardeur (route 138)

La figure 2-16 présente les débits horaires (16 h-17 h) et ceux de la période de pointe de l'après-midi (15 h-18 h) pour le pont Le Gardeur.

Figure 2-16 : Débits horaires et débits de la période de pointe de l'après-midi – Pont Le Gardeur



Dix ans après l'ouverture du pont Olivier-Charbonneau, on constate une baisse des débits sur le pont Le Gardeur (46 % du débit horaire et 46 % du débit sur la période de 3 h). Cette baisse se quantifie à 1 377 véh./h ou 3 578 véhicules sur 3 h.

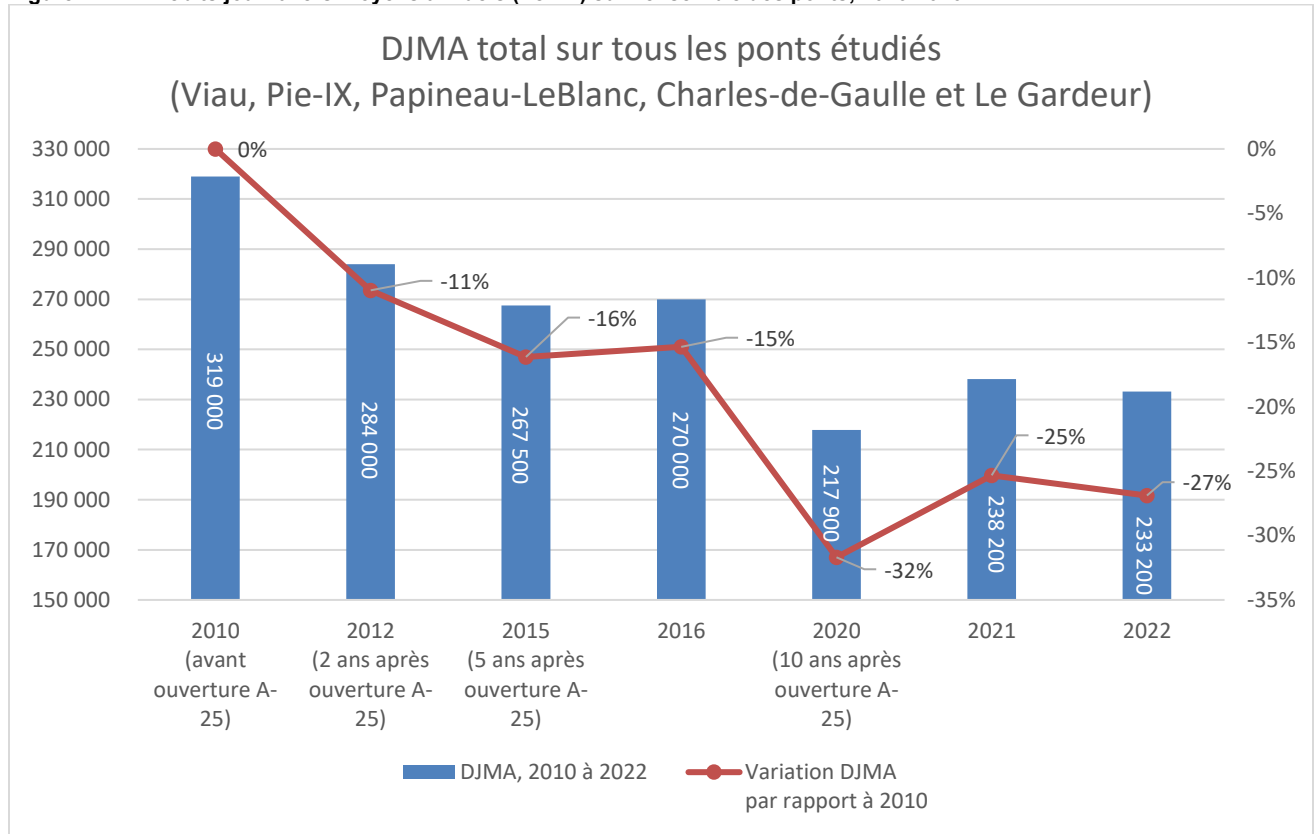
Les analyses relatives au présent rapport n° 3 concernant les 10 ans d'exploitation du pont de l'A-25 permettent de constater une tendance baissière des volumes de circulation sur le pont Le Gardeur.

## 2.4 Résultats des analyses de l'ensemble des ponts

### 2.4.1 Évolution du DJMA

La figure 2-17 présente les DJMA<sup>4</sup> sur l'ensemble des ponts analysés, et ce, pour les années des rapports n°1 et n°2 (2010, 2012, 2015 et 2016), et pour celles du rapport n°3 (2020, 2021 et 2022) qui font l'objet du présent mandat.

Figure 2-17 : Débits journaliers moyens annuels (DJMA) sur l'ensemble des ponts, 2010-2016



On constate que le DJMA sur l'ensemble des ponts reliant Montréal à Laval et la Rive-Nord a baissé depuis la mise en service du pont de l'A-25, alors que cette baisse est plus significative pour les années liées à la 10<sup>e</sup> année d'exploitation du pont (32 % en 2020, 25 % en 2021 et 27 % en 2022).

Alors, entre les années de référence 2010 et 2022, l'ouverture du pont Olivier-Charbonneau aurait contribué à la baisse des débits sur l'ensemble des ponts à l'étude reliant Montréal à Laval et la Rive-Nord (Viau, Papineau-Leblanc, Pie-IX, Charles-de-Gaulle et Le Gardeur) d'environ

<sup>4</sup> La différence des DJMA pour les années 2010 et 2012, entre le rapport n° 1 et ce présent rapport découle du fait que les DJMA sont arrondis au multiple de 1000 dans ce présent document.

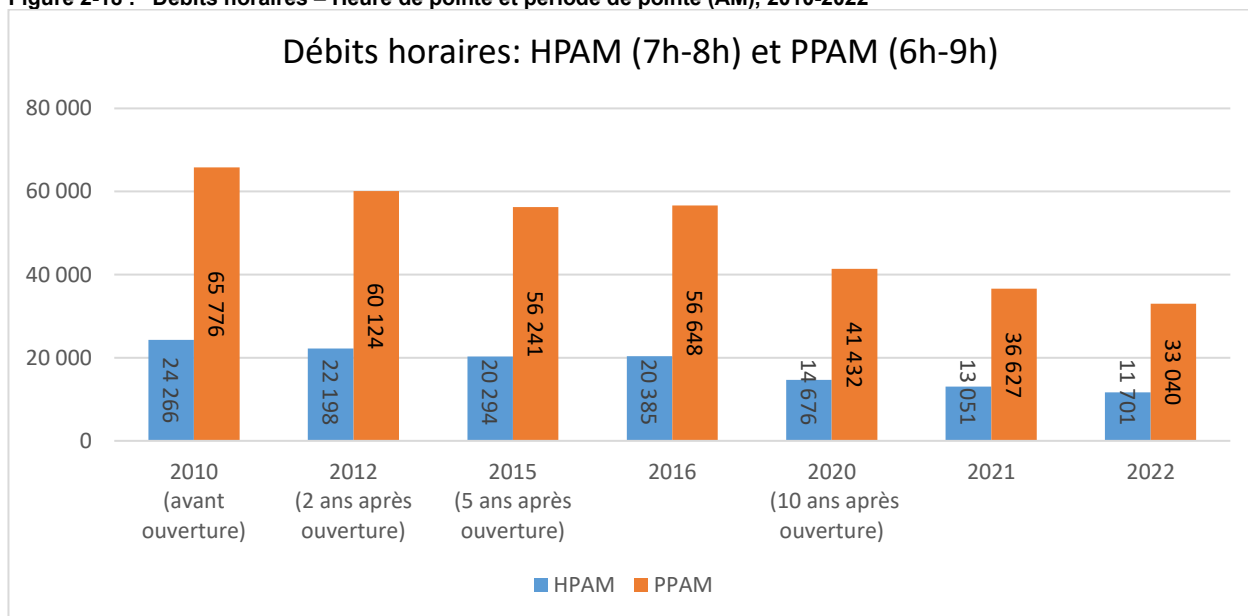
85 800 véhicules/jour. Comme démontré précédemment, c'est le pont Pie-IX qui a subi la plus forte baisse (38 000 véhicules/jour).

## 2.4.2 Évolution des débits horaires

### *Pointe du matin – HPAM (7 h à 8 h) et PPAM (6 h à 9 h)*

La figure 2-18 présente les débits globaux sur l'ensemble des ponts étudiés.

**Figure 2-18 : Débits horaires – Heure de pointe et période de pointe (AM), 2010-2022**



On constate une baisse globale et graduelle des débits de circulation sur l'ensemble des ponts étudiés, depuis la mise en service du pont Olivier-Charbonneau. Spécifiquement, pour la période de référence 2010-2022, la baisse se chiffre à 12 565 véh./h ou à 32 736 véhicules sur 3 h.

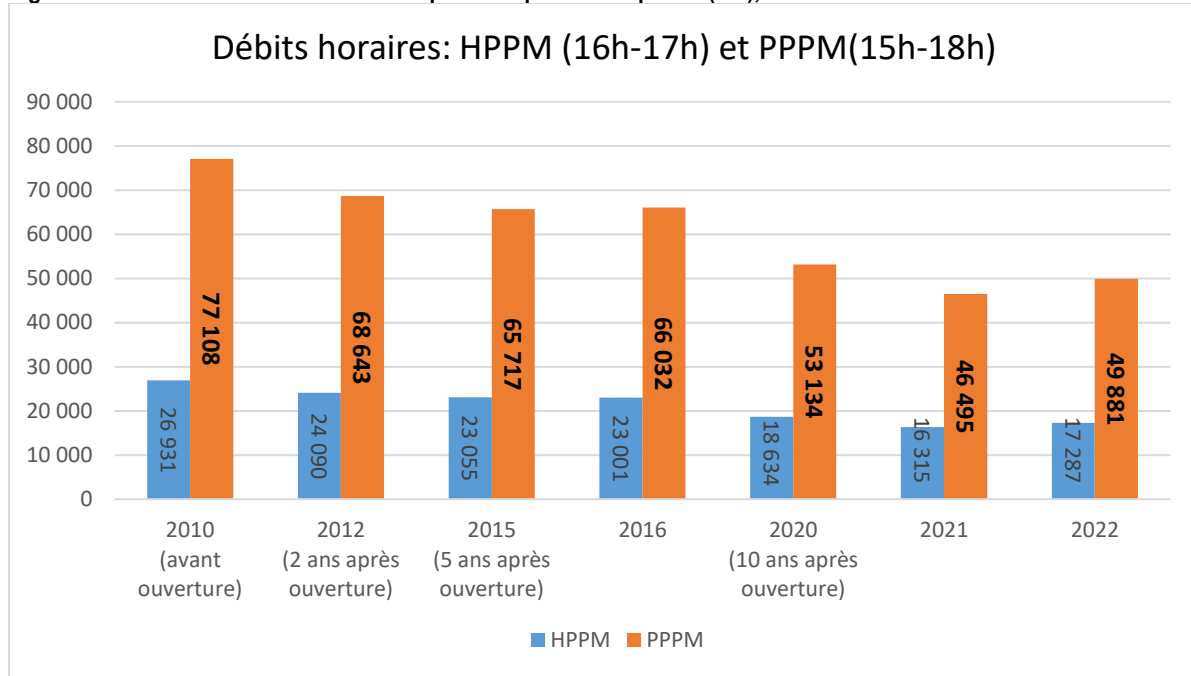
Alors, l'ouverture du pont Olivier-Charbonneau aurait fait baisser les débits sur les ponts à l'étude reliant Montréal à Laval et la Rive-Nord, soit Papineau-Leblanc, Viau, Pie-IX, Charles-de-Gaulle et Le Gardeur. Comme pour le DJMA, c'est le débit sur le pont Pie-IX qui a subi la plus forte baisse avec environ 13 000 véhicules sur 3 h. La diminution substantielle des débits sur le pont Pie-IX est en grande partie attribuable à la réfection<sup>5</sup> majeure de ce pont, laquelle a engendré des entraves majeures à la circulation entre les années 2020 et 2023. À titre informatif, la réfection du pont Pie-IX avait pour objectif de maintenir sa pleine fonctionnalité et d'améliorer l'offre de transport actif et collectif.

<sup>5</sup> [Réfection majeure du pont Pie-IX \(route 125\) entre Montréal et Laval | Gouvernement du Québec \(quebec.ca\)](https://www.gouvernement.qc.ca/fr/actualites/2023/03/2023-03-08-refection-majeure-du-pont-pie-ix-route-125-entre-monreal-et-laval).

### Pointe de l'après-midi – HPPM (16 h à 17 h) et PPPM (15 h à 18 h)

La figure suivante présente les débits horaires (HPPM) et en période de pointe (PPPM), de 2010 à 2022.

Figure 2-19 : Débits horaires – Heure de pointe et période de pointe (PM), 2010-2022



Comme pour le matin, on constate une baisse globale des débits totaux sur l'ensemble des ponts étudiés, depuis la mise en service du pont Olivier-Charbonneau. Pour la période de référence 2010-2022, la diminution des débits s'évalue à 9 644 véh./h et 27 227 véhicules sur la période de pointe de 3 h. Comme pour le matin, c'est le débit sur le pont Pie-IX qui a subi la plus forte baisse avec 13 260 véhicules sur la période de 3 h.

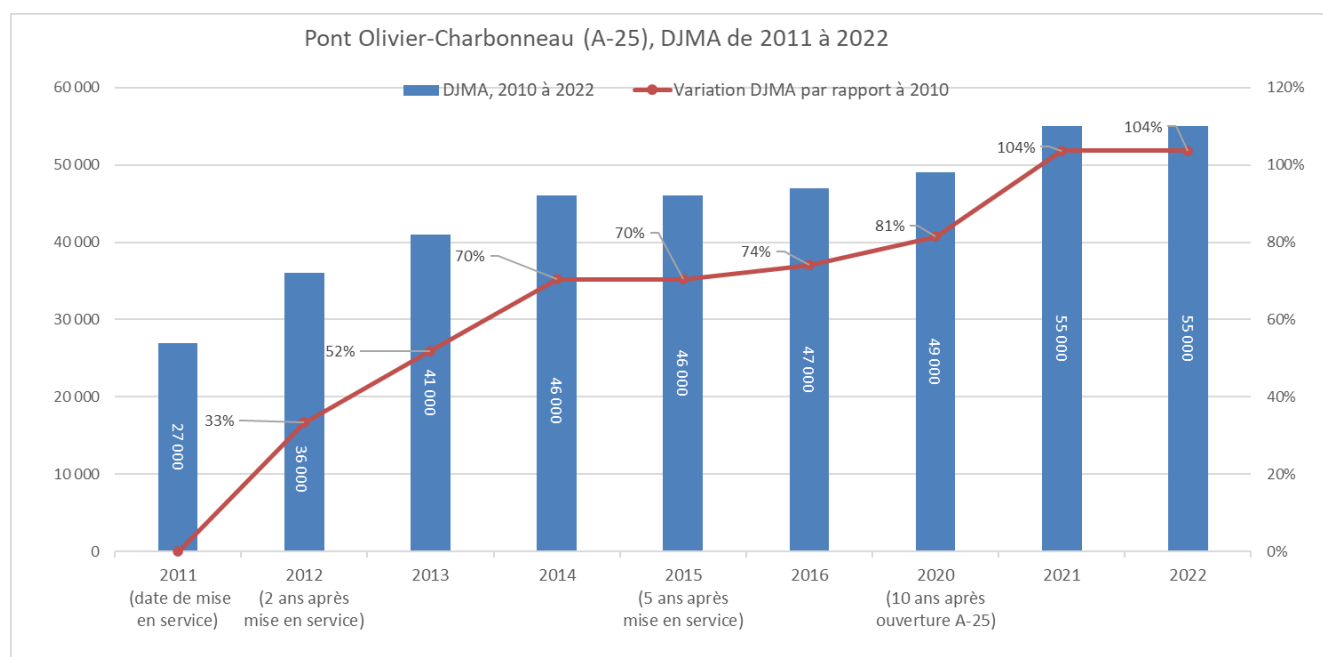
## 2.5 L'attrait du pont Olivier-Charbonneau

Les analyses précédentes démontrent que le pont Olivier-Charbonneau a contribué à faire baisser les débits de circulation sur les ponts avoisinants. Alors, l'analyse des comptages effectués en 2022 sur ce pont permettra de confirmer ce phénomène et de dégager des constats sur l'attrait de cette nouvelle infrastructure de transport en termes de débits de circulation. Pour les années 2012 et 2015, dont l'évaluation a été faite en 2014 et 2018, les analyses démontraient déjà un attrait du pont Olivier-Charbonneau qui a contribué à la baisse des débits sur les ponts avoisinants.

### 2.5.1 Débits journaliers annuels

D'emblée, la figure suivante illustre l'évolution du DJMA sur le pont Olivier-Charbonneau depuis son ouverture en 2011. Ces données de DJMA proviennent du Ministère (données agrégées, 2011 à 2022) et ont été envoyées dans le cadre du présent mandat.

Figure 2-20 : Évolution du DJMA sur le pont Olivier-Charbonneau, 2011-2022



On constate que le débit sur le pont Olivier-Charbonneau augmente graduellement depuis sa mise en service jusqu'à atteindre un plateau en 2021, passant ainsi de 27 000 véh./j en 2011 à 55 000 véh./j en 2021 et 2022, soit une augmentation linéaire d'environ 104 %.

Par ailleurs, le tableau suivant montre la comparaison entre les débits recensés sur le pont Olivier-Charbonneau et ceux en moins sur les autres ponts reliant Montréal.

Tableau 2-2 : Débits sur l'A-25 et débits en moins sur les autres ponts, 2012 et 2015

Année	Débit sur A-25 (véh./j)	Débit en moins sur les autres ponts (véh./j)	Débit total entre Laval/Rive-Nord et Montréal
2010			
2012 (2 ans après ouverture)	36 000	-35 000	+ 1 000
2015 (5 ans après ouverture)	46 000	-51 500	- 5 500
2020 (10 ans après ouverture)	49 000	-101 100	-52 100
2021	55 000	-80 800	-25 800
2022	55 000	-85 800	-30 800

On constate que les débits en moins sur les autres ponts représentent respectivement 97 %, 112 % et 156 % des débits recensés sur le pont Olivier-Charbonneau en 2012, 2015 et 2022. Autrement dit, une hausse de 1 000 véhicules/jour a été constatée en 2012 par rapport à 2010 sur l'ensemble des ponts étudiés, incluant le pont Olivier-Charbonneau. Pour la période 2010-2015, c'est une baisse de 5 500 véhicules/j qui a été observée sur l'ensemble des ponts étudiés, incluant le pont Olivier-Charbonneau. Sur la période 2010-2022, la baisse observée sur l'ensemble des ponts étudiés s'évalue à 30 800 véh./jour.

## 2.5.2 Débits horaires

La figure 2-21 présente les débits de circulation horaires en AM et PM sur le pont Olivier-Charbonneau pour les années 2012, 2015 et 2022. Elle permet aussi une comparaison facile avec les diminutions de débits sur l'ensemble des autres ponts.

Figure 2-21 : Débits horaires AM et PM sur le pont Olivier-Charbonneau en 2012

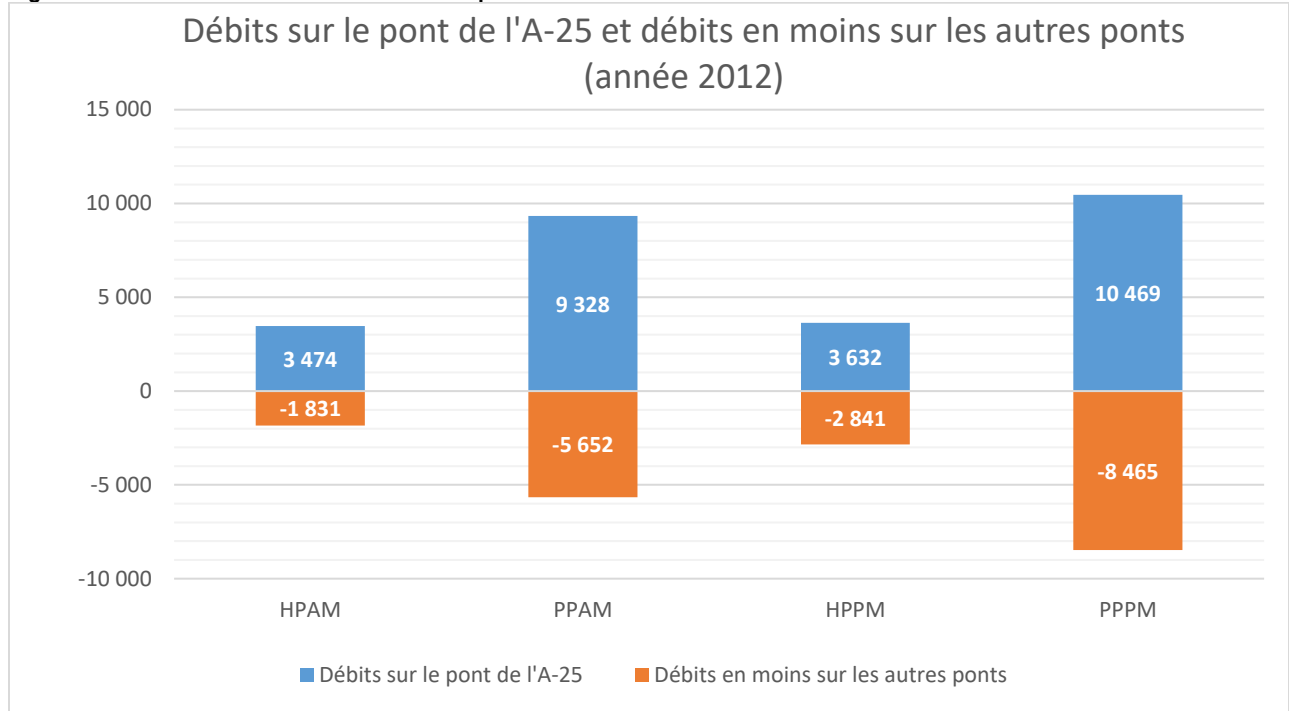


Figure 2-22 : Débits horaires AM et PM sur le pont Olivier-Charbonneau en 2015

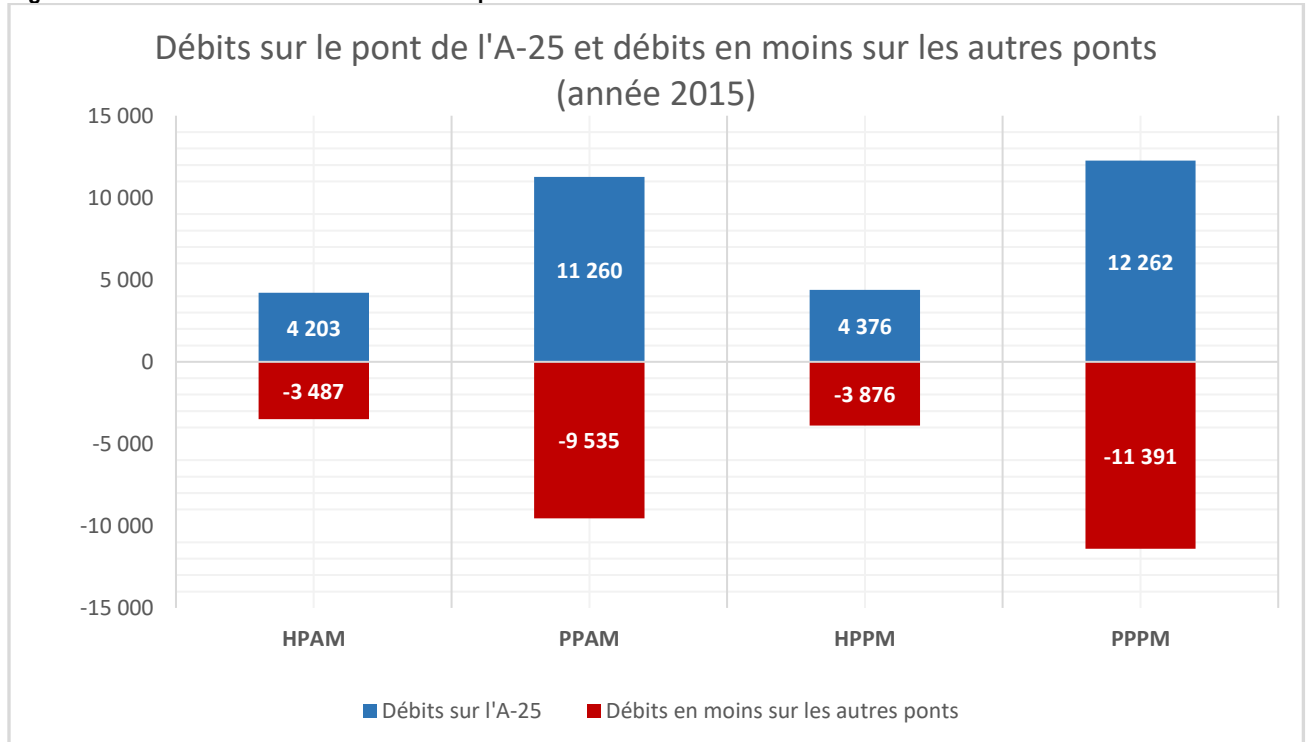
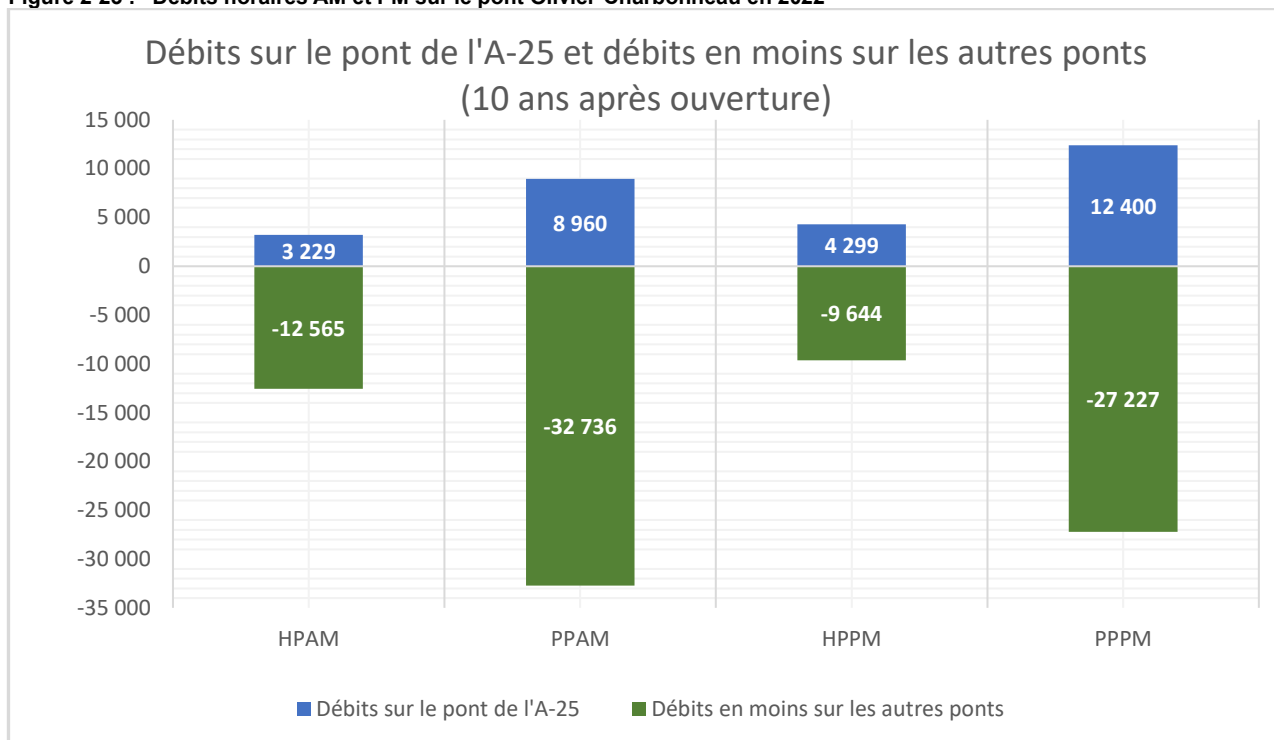


Figure 2-23 : Débits horaires AM et PM sur le pont Olivier-Charbonneau en 2022



Ces figures permettent de dégager les principaux constats suivants :

- Les nouveaux débits sur le pont Olivier-Charbonneau sont supérieurs à ceux en moins sur les autres ponts surtout pour l'année 2022, tant le matin que l'après-midi. Cependant, à l'année 2015, l'écart est faible;
- Les baisses significatives de débits observées sur les autres ponts, lesquelles dépassent largement les débits sur le pont de l'A-25, seraient occasionnées en tout ou partie par la pandémie de Covid-19, comme mentionné précédemment;
- En 2012, on constate que le débit horaire du matin représente 9,65 % du DJMA, alors que celui de l'après-midi constitue 10 % du DJMA. En 2015, les proportions obtenues sont similaires à celles de 2012 (HPAM = 9 % du DJMA, et HPPM = 9,5 % DJMA). En 2022, le débit horaire du matin représente 6 % du DJMA, alors que celui de l'après-midi représente 8 % du DJMA;
- Autant en 2012 qu'en 2015, le débit horaire du matin constitue environ 37 % du débit de la période PPAM, alors que celui de l'après-midi représente environ 35 % de celui de la période PPPM. En 2022, les proportions sont également similaires : le débit horaire du matin équivaut à 36 % du débit de la période PPAM, tandis que celui de l'après-midi représente environ 35 % de la période PPPM.

En somme, on peut donc affirmer que le pont Olivier-Charbonneau a contribué à la baisse des débits sur les ponts analysés (Viau, Papineau-Leblanc, Pie-IX, Charles-de-Gaulle et Le Gardeur).

L'attractivité de cette infrastructure de transport est confirmée.

## 2.6 Évolution des temps de parcours

Dans la condition 6, l'évolution des temps de parcours doit être analysée pour les trajets en auto et en transport en commun. Pour le volet automobile, des temps de parcours sur cinq trajets à l'étude (fig. 2-24) issus de données massives HERE, entre 2017 et 2022 inclusivement, ont été fournis par le Ministère. Cette section présente entre autres l'impact du pont Olivier-Charbonneau sur les temps de parcours en automobile.

### 2.6.1 Méthodologie

Contrairement pour les années 2 et 5 où des relevés de temps de parcours ont été effectués sur l'ensemble des ponts reliant Montréal à Laval et à la Rive-Nord, à l'aide de véhicules flottants, les données obtenues pour l'année 10 (2020, 2021 et 2022) sont issues de la plateforme HERE. Ces données massives HERE, lesquelles sont basées sur un échantillon plus représentatif que des relevés par véhicules flottants, sont plus précises et donc plus représentatives de la réalité. Ainsi, la comparaison de l'évolution des temps de parcours entre les années 2, 5 et 10, et la situation de référence 2009, est faite avec prudence. Pour l'évolution des temps de parcours entre 2009 et la 10<sup>e</sup> année d'exploitation, il est spécifiquement considéré les données de l'année 2022 qui représentent mieux la situation post-Covid-19.

À titre de rappel, les relevés de la situation de référence ont été faits en périodes de pointe du matin et de l'après-midi en automne 2009 (avant l'ouverture du pont Olivier-Charbonneau), alors que ceux des années 2 (2012) et 5 (2015) ont été réalisés en automne 2013 et en automne 2016 respectivement.

Dans le cadre de la présente étude, le consortium CIMA+/BPR a considéré les circuits sur les portions d'autoroutes suivants, soit :

- Les nouveaux circuits A-25 : entre A-640 et le pont Pie-IX en passant par l'A-440, et sur l'A-25 entre l'A-40 et l'échangeur avec l'A-440 et l'avenue Marcel-Villeneuve;
- Circuit A-40 : entre l'échangeur Anjou et le boulevard Brien situé à Repentigny;
- L'A-19 : entre l'A-40 et l'A-640.

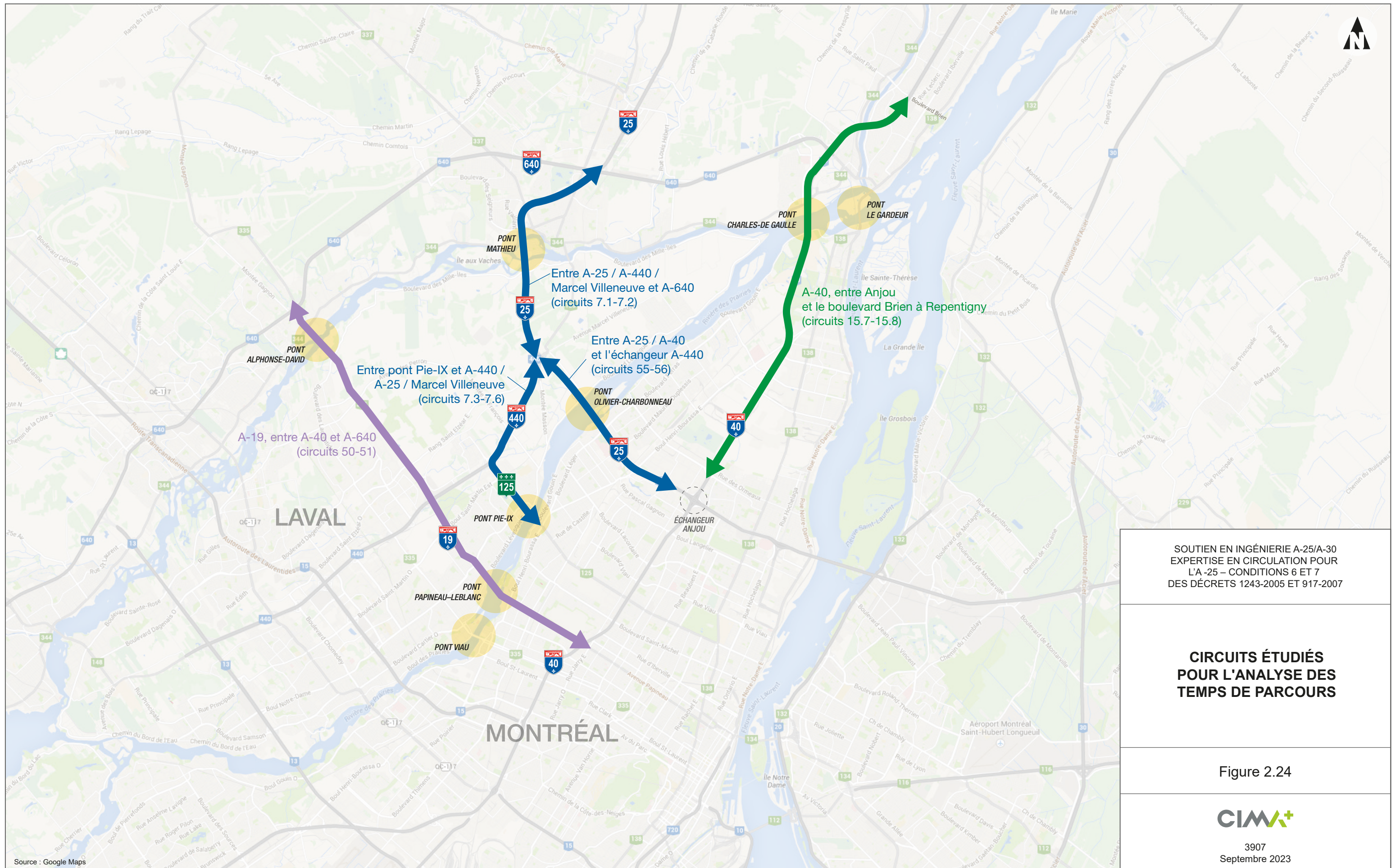
Le fournisseur HERE permet d'extraire des données de vitesse réelles sur les liens routiers de son réseau pour tous les jours d'une période temporelle donnée et selon une résolution temporelle donnée. Pour cette étude, les 4 paramètres suivants ont été utilisés : agrégation des vitesses moyennes spatiales et instantanées, aucun remplissage (données réelles), tous les véhicules (autos et camions), par intervalle de 15 minutes.

Ensuite, pour comparer avec les temps de parcours obtenus en 2009, 2013 et 2016, seulement les jours ouvrables du 15 septembre au 15 décembre ont été utilisés.

Finalement, seulement les vitesses observées sur le réseau routier entre 6 h et 9 h (PPAM) et entre 15 h et 18 h (PPPM) ont été considérées.

On fait l'hypothèse que les observations de vitesses moyennes spatiales et instantanées représentent bien l'état de la circulation.

Les figures suivantes montrent la localisation des circuits étudiés avec les données collectées par véhicules flottants (rapports n°1 et n°2), et ceux étudiés dans le cadre de ce présent rapport n°3.



SOUTIEN EN INGÉNIEURIE A-25/A-30  
 EXPERTISE EN CIRCULATION POUR  
 L'A-25 – CONDITIONS 6 ET 7  
 DES DÉCRETS 1243-2005 ET 917-2007

**CIRCUITS ÉTUDIÉS  
 POUR L'ANALYSE DES  
 TEMPS DE PARCOURS**

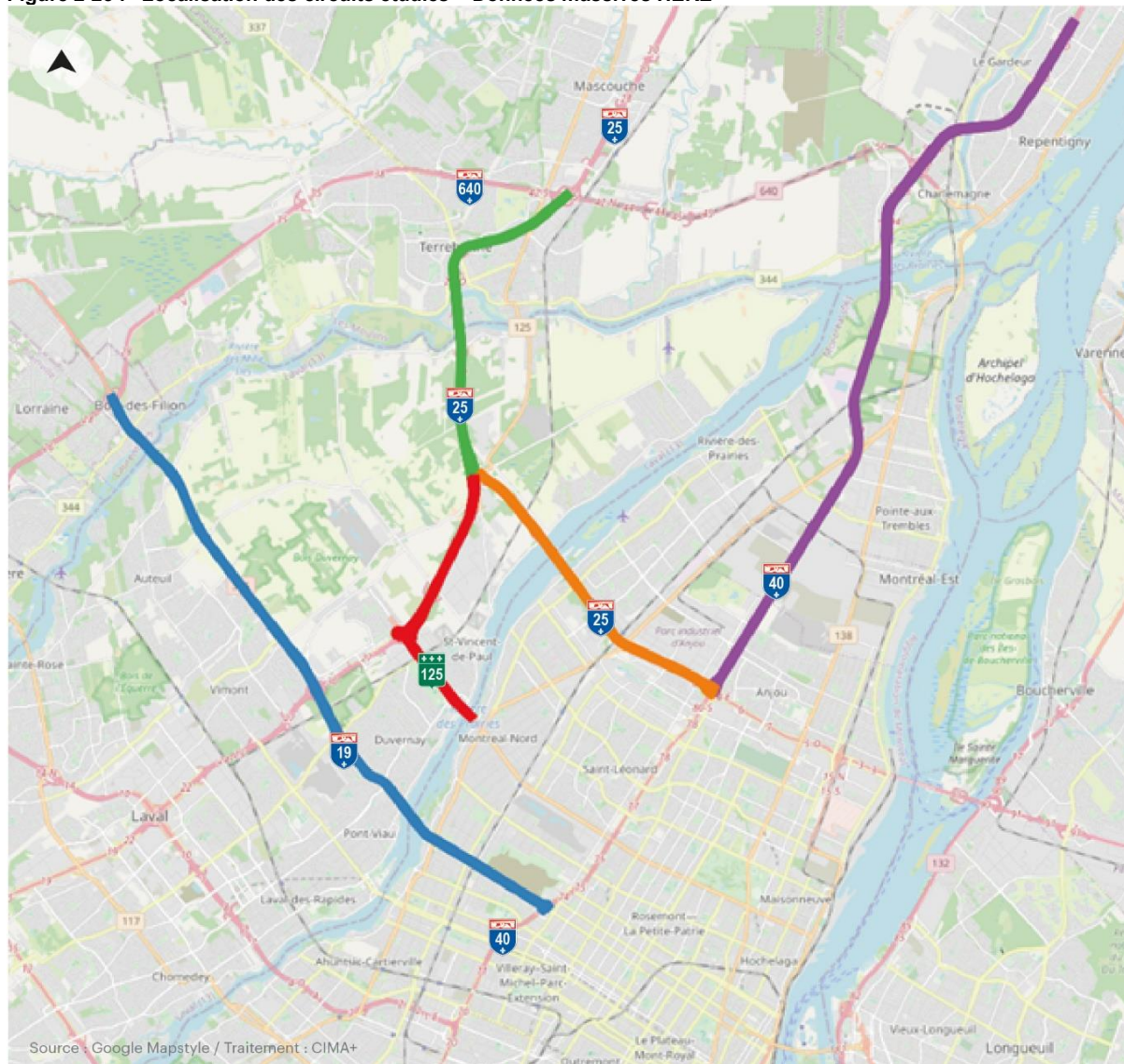
Figure 2.24



3907  
 Septembre 2023



Figure 2-25 : Localisation des circuits étudiés – Données massives HERE



Source : Google Mapstyle / Traitement : CIMA+

On présente d'abord, à titre de rappel, les années effectuées pour 2009 (avant ouverture) et pour les années 2 (relevés 2013) et 5 (relevés 2016), puis pour l'année 10 (relevés 2020, 2021 et 2022). Le focus est davantage mis sur les relevés de l'année 10 (données 2020, 2021 et 2022), qui fait l'objet de la présente étude, alors que les résultats des années 2013 et 2016 sont présentés seulement à titre comparatif et illustratif.

Enfin, mentionnons que plusieurs chantiers majeurs ont eu lieu à Montréal en automne 2016, période coïncidant avec les relevés des temps de parcours et les comptages horaires. Ces chantiers avaient généré des entraves à la circulation véhiculaire, alors que c'est le circuit 50-51 (A-19) qui semblait directement impacté. De fait, il y avait des travaux<sup>6</sup> de construction de conduites d'eau et d'égout et d'infrastructures routières sur l'avenue Papineau, entre les axes Jacques-Casault et Louvain, et ce, d'août 2016 à novembre 2017. C'est ainsi que les relevés de temps de parcours ont été uniquement effectués sur l'avenue Papineau, entre l'A-640 et la rue de Louvain. La portion de l'A-19 située entre la rue de Louvain et l'A-40 est estimée en fonction de la distance de 1,8 km qui les sépare, et de la vitesse moyenne des relevés pour le tronçon situé au nord (A-640 - Louvain).

## 2.6.2 Résultats des analyses de temps de parcours

Le tableau 2-3 et le tableau 2-4 présentent respectivement les temps de parcours en 2009 et 2013, alors que le tableau 2-5 illustre l'évolution des temps de parcours entre ces deux années.

### 2.6.2.1 Temps de parcours moyens en 2009

Tableau 2-3 : Temps de parcours moyens (minutes) en 2009, PPAM et PPPM

Circuit	Description	PPAM		PPPM	
		Aller	Retour	Aller	Retour
15.7-15.8	A-40, entre Anjou et boul. Brien à Repentigny	40,3	12,4	13,6	24,7
50-51	A-19, entre A-40 et A-640	54,4	20,8	24,8	33,6
7.1 -7.2	Entre A-25/A-440/Marcel-Villeneuve et A-640	18,3	6,6	5,6	11,2
7.3 -7.6	Entre pont Pie-IX et A-440/Marcel-Villeneuve	40,0	6,4	8,2	15,3

Aller : vers Montréal

Retour : vers Laval et Rive-Nord

Ce tableau permet de constater que, pour tous les circuits, les temps de parcours vers Montréal le matin sont plus élevés que ceux vers Laval et la Rive-Nord en après-midi. En fait, le matin, la demande est très concentrée et dirigée vers Montréal, alors que la difficulté pour les automobilistes est d'accéder aux ponts qui mènent vers la métropole. Ainsi, la formation de files d'attente a lieu dans les axes routiers qui donnent accès aux ponts. En après-midi, la demande semble plus étalée sur la période, alors que celle-ci se dirige en direction de Laval et de la Rive-Nord. Les refoulements véhiculaires en après-midi ont lieu sur le territoire Montréalais et la difficulté est de franchir les axes routiers qui mènent vers les ponts.

Les temps de parcours en contre-pointe, soit vers Laval/Rive-Nord le matin, et vers Montréal en après-midi sont dans les mêmes ordres de grandeur et évidemment plus faibles que ceux relevés dans le sens des deux pointes.

<sup>6</sup> Source : Ville de Montréal  
[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/M\\_CHANTIER\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/293601\\_AVIS\\_PAPINEAU\\_REV10082016.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/M_CHANTIER_FR/MEDIA/DOCUMENTS/293601_AVIS_PAPINEAU_REV10082016.PDF)

### 2.6.2.2 Rappel de l'analyse effectuée pour l'année 2 (2012)

Le tableau 2-4 présente les temps de parcours relevés en 2013, alors que le tableau 2-5 illustre l'évolution des temps de parcours entre les années 2013 et 2009.

**Tableau 2-4 : Temps de parcours moyens (minutes) en 2013, PPAM et PPPM**

Circuits	Description	PPAM		PPPM	
		Aller	Retour	Aller	Retour
15.7-15.8	A-40, entre Anjou et boulevard Brien à Repentigny	28,8	10,9	ND	ND
50-51	A-19, entre A-40 et A-640 <sup>7</sup>	28,0	17,6	18,5	18,1
7.3-7.6	Entre pont Pie-IX et échangeur A-440/A-25	10,2	6,0	5,3	13,8
55-56	A-25, entre A-40 et l'échangeur avec A-440	6,6	5,7	5,0	7,8

Aller : vers Montréal

Retour : vers Laval et Rive-Nord

**Tableau 2-5 : Évolution des temps de parcours moyens (minutes) entre 2009 et 2013 — PPAM et PPPM**

Circuit	Description	PPAM		PPPM	
		Aller	Retour	Aller	Retour
15.7-15.8	A-40, entre Anjou et boulevard Brien à Repentigny	-29 %	-12 %	ND	ND
50-51	A-19, entre A-40 et A-460	-49 %	-15 %	-26 %	-46 %
7.3 -7.6	Entre pont Pie-IX et échangeur A440/A25/Marcel-Villeneuve	-75 %	-6 %	-36 %	-10 %

Aller : vers Montréal

Retour : vers Laval et Rive-Nord

Ce tableau permet de constater que le prolongement de l'A-25, entre l'échangeur A-440/A-25/avenue Marcel-Villeneuve et l'axe Henri-Bourassa, a un impact bénéfique sur les temps de parcours du secteur. En effet, les temps de parcours vers Montréal le matin sont réduits de manière significative (jusqu'à 75 %), alors que ceux vers Laval et la Rive-Nord en après-midi sont abaissés de 10 % à 46 %. Spécifiquement, le temps de parcours du circuit via le pont Pie-IX (7.3-7.6) le matin a connu la baisse la plus importante.

Tout bien considéré, le prolongement de l'A-25, entre l'échangeur A-440/A-25/avenue Marcel-Villeneuve et le boulevard Henri-Bourassa, a globalement amélioré les temps de parcours pour les déplacements s'effectuant entre Montréal à Laval et la Rive-Nord.

### 2.6.2.3 Rappel de l'analyse pour l'année 5 (2015) : temps de parcours moyens en 2016

Le tableau 2-6 présente la compilation des temps de parcours moyens pour l'année 5, lesquels ont été relevés en 2016.

**Tableau 2-6 : Temps de parcours moyens (minute) en 2016-PPAM et PPPM**

Circuit	Description	PPAM		PPPM	
		Aller	Retour	Aller	Retour
15.7-15.8	A-40, entre Anjou à boul. Brien	27,5	13,9	13,4	33,7
50-51	A-19, entre A-40 et A-640	46,6	20,9	25,0	32,9
7.1 -7.6	Entre pont Pie-IX et A-640 (via Échangeur Marcel-Villeneuve)	37,4	12,6	13,2	24,2

<sup>7</sup> Pour la PPPM, il manque la portion entre les autoroutes A440 et A-640.

Ce tableau permet de dégager les principaux constats suivants :

- Les temps de parcours moyens vers Montréal le matin sont plus élevés que ceux vers Laval et la Rive-Nord l'après-midi, à l'exception de ceux relevés pour le circuit 15.7-15.8 (A-40, entre Anjou et boul. Industriel);
- Les temps de parcours en contre-pointe, soit vers Laval et la Rive-Nord le matin, et vers Montréal en après-midi sont dans les mêmes ordres de grandeur et évidemment plus faibles que ceux relevés dans le sens des pointes;
- Le pont Olivier-Charbonneau constitue une meilleure alternative pour les déplacements entre Terrebonne et les environs, et Montréal. En effet, les temps de parcours sont plus courts via le pont Olivier-Charbonneau que via le pont Pie-IX. Sur l'A-25, les temps sont assez stables, peu importe l'heure de passage. Ce constat confirme l'attractivité du pont Olivier-Charbonneau.

Enfin, le tableau 2-7 illustre l'évolution des temps de parcours entre 2009 et 2016.

**Tableau 2-7 : Évolution des temps de parcours moyens, entre 2009 et 2016-PPAM, PPPM**

Circuit	Description	PPAM		PPPM	
		Aller	Retour	Aller	Retour
15.7-15.8	A-40, entre Anjou à boul. Brien	-32 %	12 %	-2 %	36 %
50-51	A-19, entre A-40 et A-640	-14 %	1 %	1 %	-2 %
7.1-7.6	Entre pont Pie-IX et A-640 (via Échangeur Marcel-Villeneuve)	-36 %	-3 %	-5 %	-9 %

On constate que les temps de parcours vers Montréal le matin sont réduits de manière significative (jusqu'à 36 %), alors que l'impact vers Laval et la Rive-Nord en après-midi est plus faible (réduction maximale de 9 %). L'augmentation du temps de parcours sur l'A-40 vers la Rive-Nord en après-midi est à interpréter avec prudence, car seulement deux tours ont été effectués pour l'année 2016, et ce, durant l'heure de pointe la plus chargée (16 h 30-17 h 30). Par ailleurs, l'augmentation de 12 % pour le même circuit (le retour en AM) est faible en valeur absolue et se chiffre à 1,5 minute.

Par ailleurs, comme en 2013, le temps de parcours du circuit 7.1-7.6 (via le pont Pie-IX) a connu la baisse la plus importante, autant le matin que l'après-midi. Ce constat est concordant avec la baisse significative de débits de circulation sur le pont Pie-IX illustrée dans les sections précédentes.

### *Analyse des temps de parcours reçus pour l'année 10 (données 2020, 2021 et 2022)*

Dans cette section, on présente d'abord les temps de parcours obtenus à partir des données massives HERE (2017 à 2022), puis l'évolution de ceux-ci entre 2009 et les années 2020, 2021 et 2022 qui sont typiquement liées à l'année 10.

#### Temps de parcours HERE – 2017 à 2022

Les figures ci-dessous présentent les temps de parcours moyens HERE pour les années 2017 et 2022, soit les périodes pré-Covid-19 et post-Covid-19, afin de mieux apprécier l'impact de cette pandémie sur les temps de parcours des circuits étudiés. Pour la pointe du matin, l'accent est davantage mis sur l'aller (vers Montréal, sens de la pointe), alors qu'en après-midi le focus porte sur les temps de parcours au retour, soit ceux vers Laval et la Rive-Nord (sens de la pointe).

Figure 2-26 : Temps de parcours HERE pour les années 2017 à 2022 inclusivement - PPAM

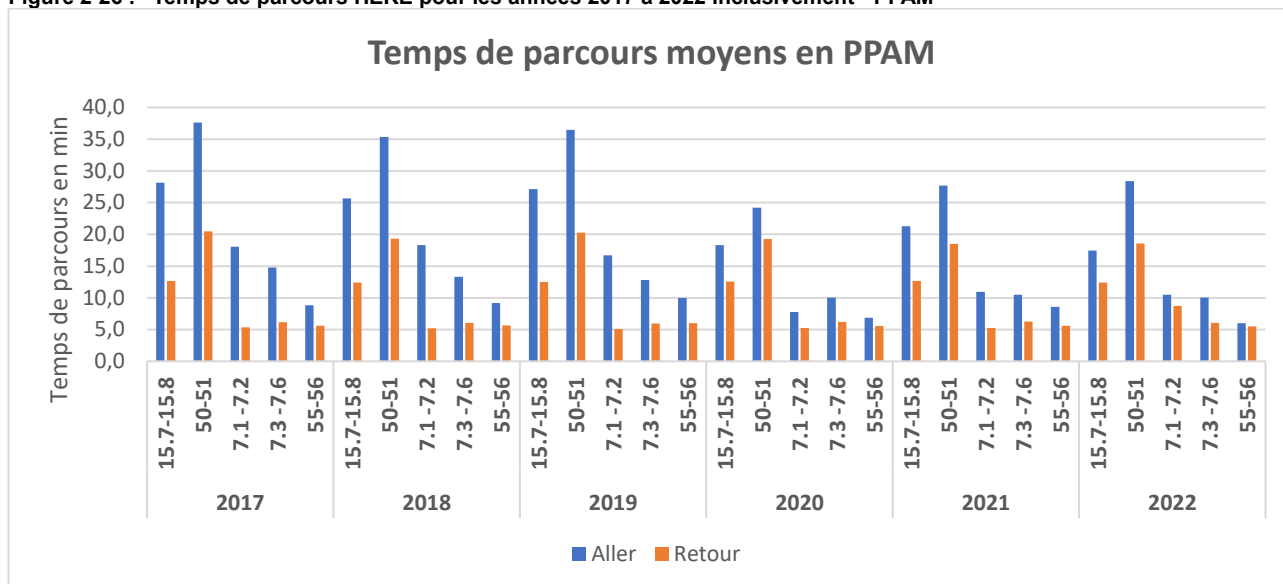


Tableau 2-8 : Temps de parcours HERE pour les années 2017 à 2022 inclusivement - PPAM

Année	Circuit	Aller	Retour
2017	15.7-15.8	28.1	12.7
	50-51	37.6	20.5
	7.1-7.2	18.1	5.4
	7.3-7.6	14.8	6.2
	55-56	8.8	5.6
2018	15.7-15.8	25.6	12.4
	50-51	35.4	19.3
	7.1-7.2	18.3	5.2
	7.3-7.6	13.3	6.1
	55-56	9.2	5.7
2019	15.7-15.8	27.1	12.5
	50-51	36.5	20.3
	7.1-7.2	16.7	5.1
	7.3-7.6	12.8	6.0
	55-56	10.0	6.0
2020	15.7-15.8	18.3	12.5
	50-51	24.2	19.2
	7.1-7.2	7.8	5.3
	7.3-7.6	10.0	6.2
	55-56	6.9	5.6
2021	15.7-15.8	21.3	12.6
	50-51	27.7	18.5
	7.1-7.2	10.9	5.2
	7.3-7.6	10.5	6.3
	55-56	8.6	5.6
2022	15.7-15.8	17.4	12.4
	50-51	28.4	18.6
	7.1-7.2	10.5	8.8
	7.3-7.6	10.1	6.1
	55-56	6.0	5.5

Le graphique et le tableau ci-dessus montrent que les temps de parcours observés sur chaque trajet étudié étaient globalement stables durant la période pré covid-19 (entre 2017 et 2019), alors que les temps liés à l’aller (sens de la pointe) sont évidemment plus élevés que ceux recensés pour le retour. En 2020, en pleine pandémie de Covid-19, on constate une baisse significative des temps de parcours vers Montréal le matin pour chacun des trajets étudiés, et cela résulte des mesures prises par le gouvernement lesquelles occasionnent un allègement significatif du réseau routier. En 2021 et 2022, dans le sens de la pointe (vers Montréal), on observe une hausse des temps de parcours par rapport à 2020, à cause de la levée progressive des mesures, mais ceux-ci n’atteignent pas les niveaux observés en période pré-pandémie (2017 à 2019).

Figure 2-27 : Temps de parcours HERE pour les années 2017 à 2022 inclusivement - PPPM

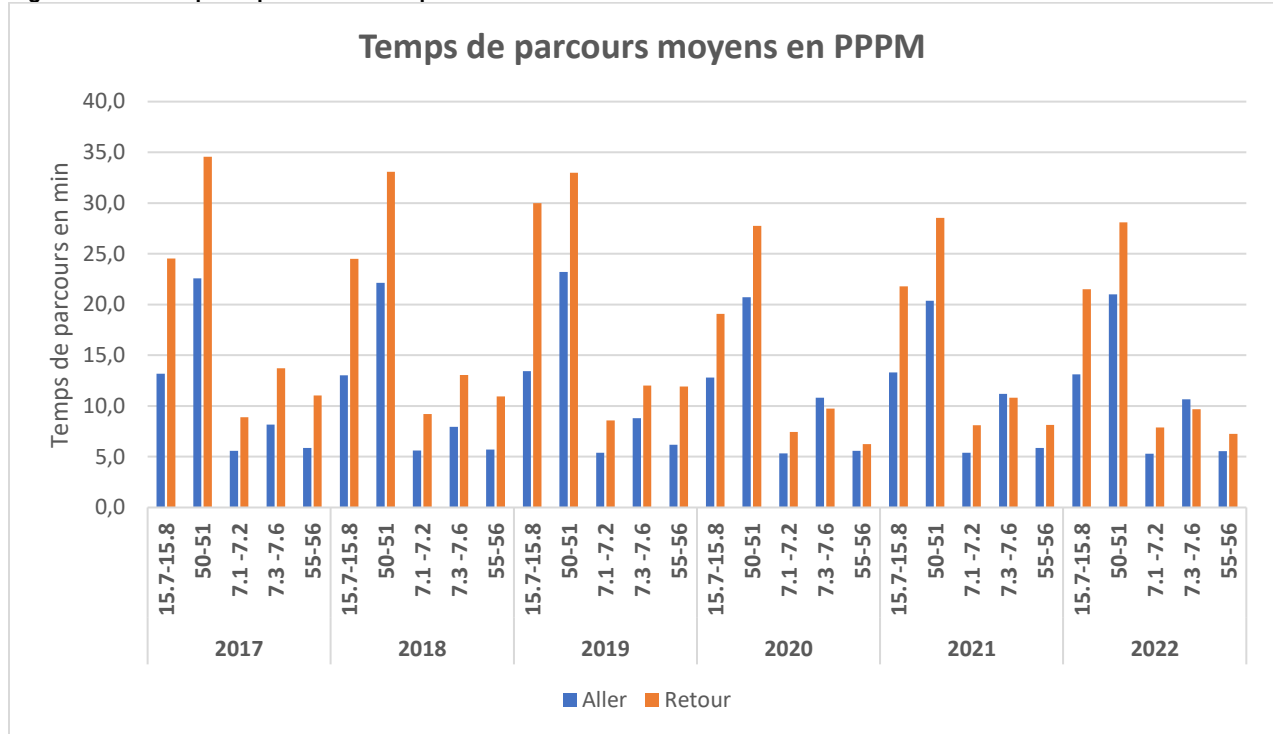


Tableau 2-9 : Temps de parcours HERE pour les années 2017 à 2022 inclusivement - PPPM

Année	Circuit	Aller	Retour
2017	15.7-15.8	13.2	24.5
	50-51	22.6	34.6
	7.1 -7.2	5.6	8.9
	7.3 -7.6	8.2	13.7
	55-56	5.9	11.0
2018	15.7-15.8	13.0	24.5
	50-51	22.1	33.1
	7.1 -7.2	5.6	9.2
	7.3 -7.6	7.9	13.1
	55-56	5.7	10.9
2019	15.7-15.8	13.4	30.0
	50-51	23.2	33.0
	7.1 -7.2	5.4	8.6
	7.3 -7.6	8.8	12.0
	55-56	6.2	11.9
2020	15.7-15.8	12.8	19.1
	50-51	20.7	27.7
	7.1 -7.2	5.3	7.4
	7.3 -7.6	10.8	9.7
	55-56	5.6	6.2
2021	15.7-15.8	13.3	21.8
	50-51	20.4	28.6
	7.1 -7.2	5.4	8.1
	7.3 -7.6	11.2	10.8
	55-56	5.9	8.1
2022	15.7-15.8	13.1	21.5
	50-51	21.0	28.1
	7.1 -7.2	5.3	7.9
	7.3 -7.6	10.7	9.7
	55-56	5.6	7.3

Le graphique et le tableau ci-dessus démontrent qu'on observe le même phénomène que celui de la période PPAM décrit plus haut, mais dans le sens de la charge (les retours vers Laval et Rive-Nord), et ce, pour chacun des trajets étudiés. De fait, on constate une stabilisation globale des temps de parcours en pré-Covid-19, suivie d'une baisse substantielle en 2020, puis d'une légère hausse en 2021 et 2022, et ce, sans pour autant atteindre les mêmes niveaux observés en période pré-pandémie.

#### Évolution des temps de parcours par rapport à la référence 2009-avant ouverture du pont A-25

Les tableaux suivants démontrent l'évolution des temps de parcours pour les circuits étudiés entre l'année de référence 2009 (avant ouverture du pont de l'A-25) et la 2<sup>e</sup>, la 5<sup>e</sup> et la 10<sup>e</sup> année d'exploitation du pont Olivier-Charbonneau. L'Évolution pour les périodes 2009-2013 et 2009-2016 correspondant respectivement à la 2<sup>e</sup> année et la 5<sup>e</sup> année d'exploitation ont été déjà présentées plus haut et sont donc présentées à titre illustratif et comparatif avec la 10<sup>e</sup> année d'exploitation. À titre de rappel, les relevés de l'année 2 ont été effectués en 2013, ceux de l'année 5 réalisés en 2016 et les données massives HERE 2022 ont été considérées pour la 10<sup>e</sup> année d'exploitation (année 10), car elles sont jugées plus représentatives de la période post-Covid-19.

**Tableau 2-10 : Évolution des temps de parcours – entre 2009 et la 2<sup>e</sup>, la 5<sup>e</sup> et la 10<sup>e</sup> année d'exploitation de l'A-25 – PPAM**

Circuit	Description	Année 2 (Relevés 2013)		Année 5 (Relevés 2016)		Année 10 (Données HERE 2022)	
		Aller	Retour	Aller	Retour	Aller	Retour
15.7-15.8	A-40, entre Anjou à boul. Brien	-29%	-12%	-32%	12%	-57%	0%
50-51	A-19, entre A-40 et A-640	-49%	-15%	-14%	1%	-48%	-11%
7.1 -7.6	Entre le pont Pie-IX et A-640 (via Échangeur Marcel-Villeneuve)	-75 <sup>8</sup> %	-6%	-36%	-3%	-65%	14%

**Tableau 2-11 : Évolution des temps de parcours – entre 2009 et la 2<sup>e</sup>, la 5<sup>e</sup> et la 10<sup>e</sup> année d'exploitation de l'A-25 – PPPM**

Circuit	Description	Année 2 (Relevés 2013)		Année 5 (Relevés 2016)		Année 10 (Données HERE 2022)	
		Aller	Retour	Aller	Retour	Aller	Retour
15.7-15.8	A-40, entre Anjou à boul. Brien	ND	ND	-2%	36%	-4%	-13%
50-51	A-19, entre A-40 et A-640	-26%	-46%	1%	-2%	-15%	-16%
7.1 -7.6	Entre le pont Pie-IX et A-640 (via Échangeur Marcel-Villeneuve)	-36%	-10%	-5%	-9%	15%	-34%

Ces tableaux permettent de constater que, pour l'année 10, les temps de parcours vers Montréal le matin sont réduits de manière significative (jusqu'à 65 %) alors que l'impact vers Laval et la Rive-Nord en après-midi est plus faible (réduction maximale de 34 %).

Par ailleurs, comme en 2013 et 2016, le temps de parcours du circuit 7.1-7.6 (via le pont Pie-IX) a connu la baisse la plus importante, autant le matin que l'après-midi. Ce constat est concordant avec la baisse significative de débits de circulation sur le pont Pie-IX illustrée dans les sections précédentes.

La hausse de 15 % du temps de parcours pour le trajet 7.1-7.6 observée en 2022 est relativement faible en valeur absolue (2 min).

Tout bien considéré, le prolongement de l'A-25, entre l'échangeur A-440/A-25/avenue Marcel-Villeneuve et le boulevard Henri-Bourassa, a globalement amélioré les temps de parcours pour les déplacements s'effectuant entre Montréal et Laval ou la Rive-Nord.

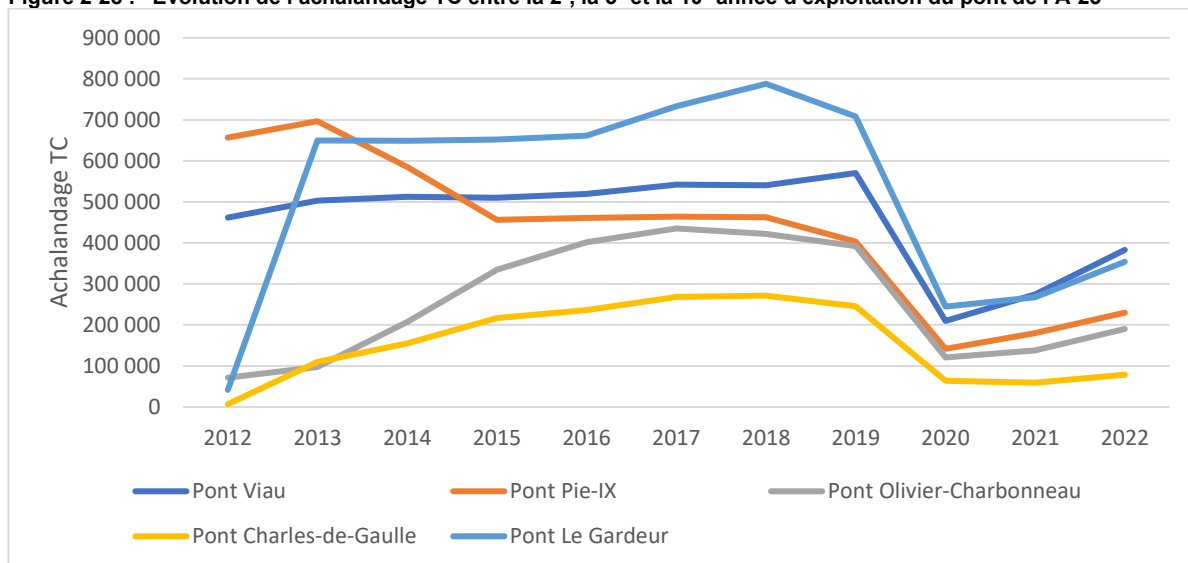
## 2.7 Évolution de l'achalandage en transport collectif (TC)

Les données d'achalandage collectif (TC) sur chacun des ponts à l'étude (sauf pour Papineau Leblanc), entre 2012 et 2022, ont été fournies par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), et ce, par ligne d'autobus. Il est à noter que les données d'achalandage reçues représentent les montées à bord des lignes d'autobus circulant sur les ponts, et pas nécessairement le nombre de clients traversant les ponts via les autobus.

L'analyse de ces données a fait ressortir, d'une part, l'évolution de l'achalandage TC sur toute la période 2012-2022 et, d'autre part, l'achalandage TC pour spécifiquement la 2<sup>e</sup>, la 5<sup>e</sup> et la 10<sup>e</sup> année d'exploitation du pont de l'A-25, soit les trois années de référence des rapports n°1, n°2 et n°3 respectivement.

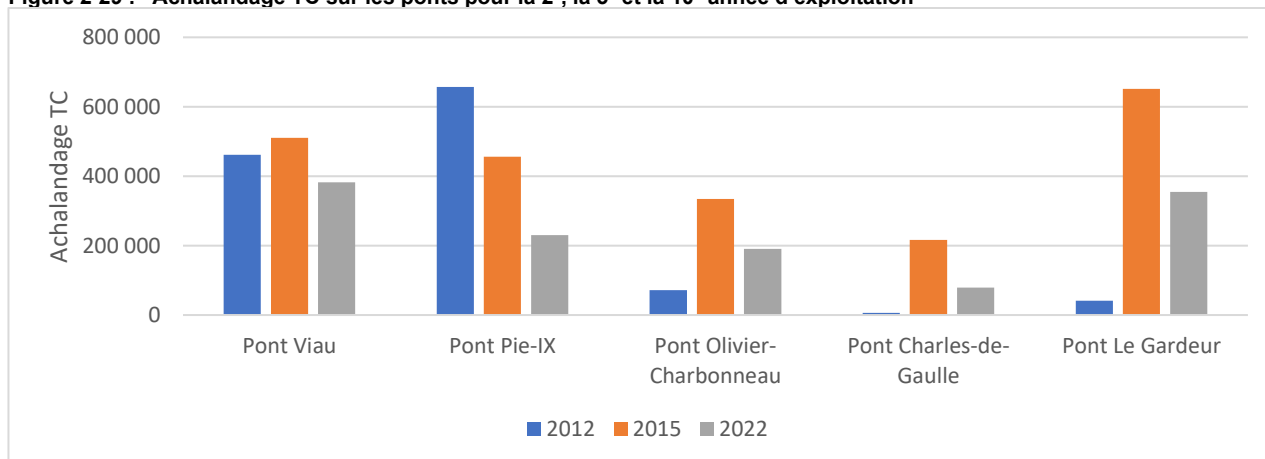
Les graphiques suivants illustrent l'évolution de l'achalandage TC sur l'ensemble des ponts (sauf Papineau Leblanc) et l'achalandage total spécifique pour les trois années de références (2<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> année d'exploitation).

<sup>8</sup> Entre pont Pie-IX et échangeur A440/A25/Marcel-Villeneuve pour 2012.

Figure 2-28 : Évolution de l'achalandage TC entre la 2<sup>e</sup>, la 5<sup>e</sup> et la 10<sup>e</sup> année d'exploitation du pont de l'A-25

On constate que l'achalandage TC a globalement augmenté entre 2012 et 2019 pour tous les ponts, sauf pour Pie-IX, avant de chuter drastiquement en 2020 à cause de la pandémie de Covid-19. Puis l'achalandage reconnaît une hausse pour les années 2021 et 2022 sans pour autant que cette augmentation n'atteigne son niveau de 2019 (pré-Covid-19).

Il est possible, à l'image des débits de circulation, que la baisse de l'achalandage TC sur le pont Pie-IX soit occasionnée par la mise en service du pont Olivier-Charbonneau. Spécifiquement, entre 2014 et 2015 (5<sup>e</sup> année d'exploitation), la diminution d'achalandage observée sur le pont Pie-IX est similaire à l'augmentation estimée pour le pont Olivier-Charbonneau, soit  $\pm 128\,000$  déplacements. À partir de 2015, l'achalandage sur le pont Pie-IX décroît progressivement tandis que celui observé sur le pont Olivier-Charbonneau augmente graduellement pour converger vers un niveau d'achalandage similaire à celui de Pie-IX, en 2019.

Figure 2-29 : Achalandage TC sur les ponts pour la 2<sup>e</sup>, la 5<sup>e</sup> et la 10<sup>e</sup> année d'exploitation

Cette figure permet de constater, entre autres, que pour 2022, qui représente la 10<sup>e</sup> année d'exploitation du pont de l'A-25, ce sont les ponts Viau et Le Gardeur qui affichent les plus forts achalandages TC, avec respectivement  $\pm 383\,000$  et  $\pm 354\,000$  déplacements annuels. Sur le pont Viau transitent deux lignes de la Société de transport de Laval (STL 2 et STL 3), alors que le pont Le Gardeur est utilisé par plusieurs lignes d'exo L'Assomption (MRCLASSO 100, MRCLASSO 200, MRCLASSO 300 et MRCLASSO 400).



## 3. Condition 7

### 3.1 Énoncé de la condition 7 – Circulation sur les réseaux routiers de Laval et Montréal

Le programme prévoit que l'amélioration de la mobilité sera évaluée à l'aide de relevés de circulation sur 25 liens du réseau, incluant entre autres tous les ponts franchissant la rivière des Prairies (comptages par SDV, boucle ou tube, deux directions) et aux intersections suivantes (comptages manuels) avec Henri-Bourassa : Papineau, Saint-Michel, Pie-IX, Lacordaire, A25.

### 3.2 Méthodologie de traitement des débits de comptages

Les comptages reçus du Ministère aux intersections concernées ont été analysés afin d'effectuer un portrait de l'évolution des débits avant et après l'ouverture du pont Olivier-Charbonneau. Avant l'ouverture du pont, la plupart des comptages ont été effectués en 2010. Après l'ouverture du pont, tous les comptages disponibles ont été réalisés en 2012 et 2016 pour les rapports n°1 et n°2, puis en 2022 pour ce présent rapport n°3, sauf à l'échangeur A-25/Boulevard des Mille-Îles où les comptages ont été effectués en septembre 2023. Pour autant, à des fins de simplification, on considère que l'année 2022, durant laquelle la majorité des comptages est effectuée, représente le rapport n°3.

À titre de rappel, la 10<sup>e</sup> année d'exploitation du pont Olivier-Charbonneau coïncide avec l'année 2020, mais les comptages ont été réalisés en 2022 afin d'obtenir des données plus réalistes et plus représentatives de la situation post-pandémie Covid-19.

Pour ce qui est des ponts, ces derniers ont été traités abondamment dans la condition 6. La condition 7 s'attarde plutôt aux intersections ciblées sur les réseaux routiers montréalais et lavallois.

Les intersections à l'étude ont fait l'objet de comptages selon des couvertures diverses allant de quelques heures à quelques jours.

Dans le but de rester cohérent dans les analyses, les mêmes heures et périodes de pointe pour les ponts ont été retenues, soit de 7 h à 8 h pour l'heure de pointe du matin, de 6 h à 9 h pour la période de pointe du matin, de 16 h à 17 h pour l'heure de pointe de l'après-midi, et de 15 h à 18 h pour la période de pointe de l'après-midi.

À des fins d'analyses subséquentes, les comptages de 2010 sont comparés à ceux effectués en 2022, afin de mesurer l'impact du pont Olivier-Charbonneau, soit 10 ans à la suite de sa mise en service.

Les données recueillies pour produire les rapports n° 1 datés de 2014 et 2018, relatifs à la 2<sup>e</sup> année et la 5<sup>e</sup> année d'exploitation, sont aussi présentées, afin de constater l'évolution des débits entre la 2<sup>e</sup>, la 5<sup>e</sup> et la 10<sup>e</sup> année d'exploitation du pont Olivier-Charbonneau.

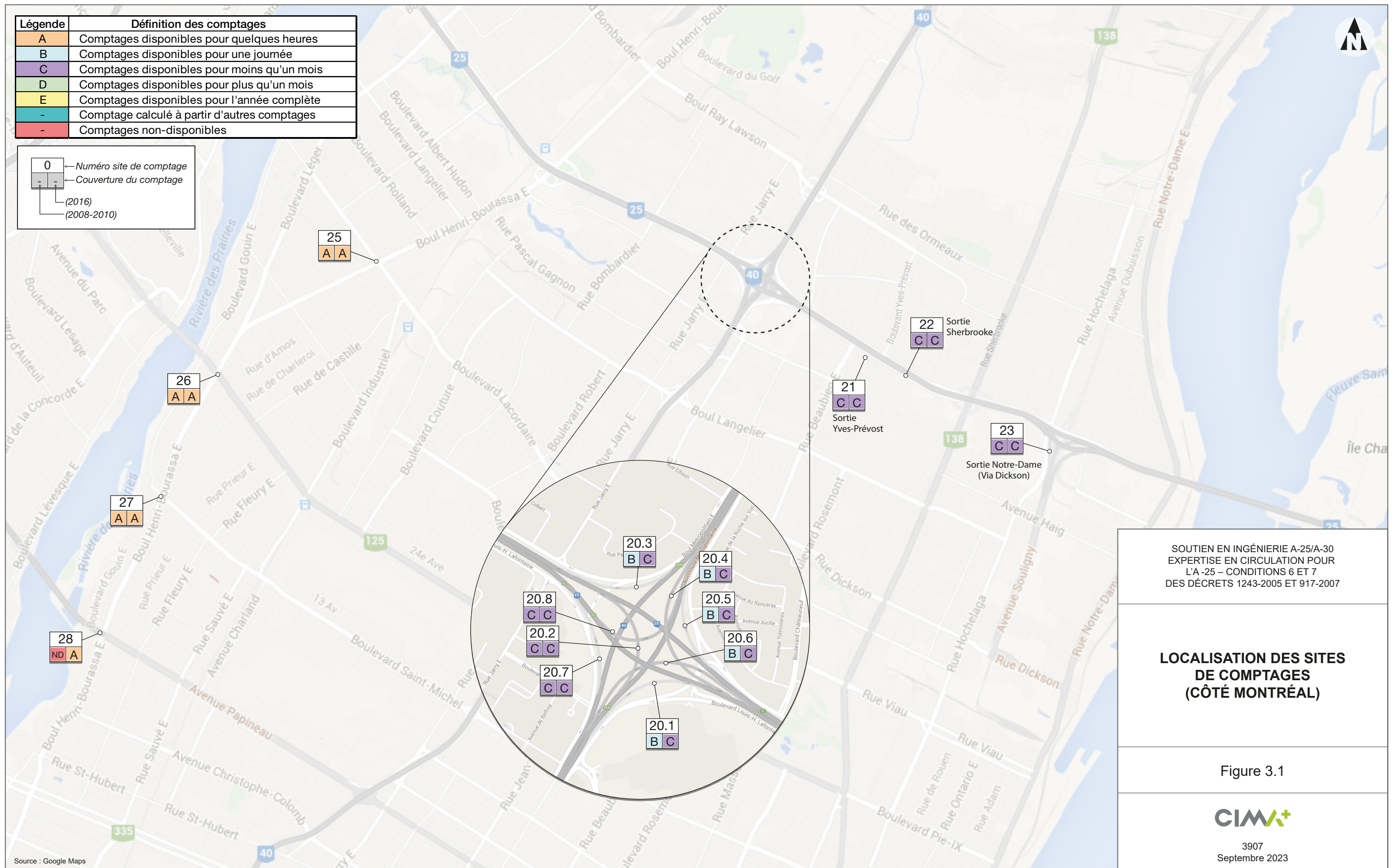
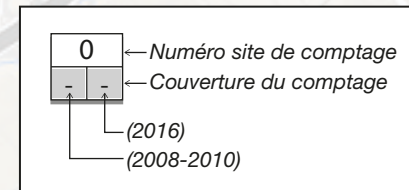
### 3.3 Résultats des analyses aux intersections

#### 3.3.1 Intersections à Montréal

La figure suivante montre les postes de comptages du côté de Montréal.



Légende	Définition des comptages
A	Comptages disponibles pour quelques heures
B	Comptages disponibles pour une journée
C	Comptages disponibles pour moins qu'un mois
D	Comptages disponibles pour plus qu'un mois
E	Comptages disponibles pour l'année complète
-	Comptage calculé à partir d'autres comptages
-	Comptages non-disponibles





### 3.3.1.1 Heure de pointe et période de pointe du matin – HPAM et PPAM

Les tableaux suivants présentent les débits de circulation à l'heure de pointe et à la période de pointe du matin, pour les années 2008 ou 2010 (selon la disponibilité), 2012, 2016 et 2022. Pour les années 2012 et 2016, seules les variations des débits (%) sont présentées afin d'alléger les tableaux, les données en valeurs absolues ayant été déjà illustrées et largement discutées dans les rapports n°1 et n°2 précédents.

**Tableau 3-1 : Débits de circulation aux intersections de Montréal – HPAM (7 h à 8 h)**

No ID MTMDET	ROUTE	Débit HPAM 2008 ou 2010	Évolution % 2010-2012	Évolution % 2010-2016	Débit HPAM 2022	Évolution % 2010-2022
<b>AXE HENRI-BOURASSA</b>						
25	Boul. Henri-Bourassa / boul. Lacordaire	4 810	8.25%	-24.85%	3 579	-25.59%
26	Boul. Henri-Bourassa / boul. Pie-IX	4 383	-26.72%	42.29%	4 093	-6.62%
27	Boul. Henri-Bourassa / boul. St-Michel	2 869	-6.48%	-7.22%	2 441	-14.92%
28	Boul. Henri-Bourassa / Avenue Papineau	7 018	-15.90%	-11.70%	5 470	-22.06%
<b>ÉCHANGEUR ANJOU ET SES ENVIRONS</b>						
20.1	Échangeur Anjou : Bretelle A40E_A25S	1 673	-69.52%	-34.63%	351	-79.05%
20.2	Échangeur Anjou : Bretelle A40E_A25N	912	1.10%	9.12%	944	3.52%
20.3	Échangeur Anjou : Bretelle A40O_A25N	222	22.97%	-9.81%	376	69.27%
20.4	Échangeur Anjou : Bretelle A40O_A25S	2 226	-52.65%	4.22%	1 261	-43.34%
20.5	Échangeur Anjou : Bretelle A25N_A40E	1 617	-52.81%	-4.72%	536	-66.85%
20.6*	Échangeur Anjou : Bretelle A25N_A40O	1 908	-52.25%	ND	1 361	-28.66%
20.7	Échangeur Anjou : Bretelle A25S_A40O	737	9.09%	1.60%	987	33.86%
20.8	Échangeur Anjou : Bretelle A25S_A40E	452	47.35%	14.85%	876	93.81%
21	Sortie Yves-Prévost, A-25 Sud	1 522	-28.91%	-30.90%	1 327	-12.84%
22	Sortie rue Sherbrooke, A-25 Sud	1 274	-32.57%	-18.72%	71	-94.41%
23	Sortie rue Notre-Dame, A-25 Sud	1 195	-39.08%	-12.41%	223	-81.34%
<b>Global</b>		<b>30 910</b>	<b>-20.20%</b>	<b>-5.33%</b>	<b>22 534</b>	<b>-27,10%</b>

Tableau 3-2 : Débits de circulation aux intersections de Montréal – PPAM (6 h à 9 h)

No ID MTMDET	ROUTE	Débit PPAM 2008 ou 2010	Évolution % 2010-2012	Évolution % 2010-2016	Débit PPAM 2022	Évolution % 2010-2022
<b>AXE HENRI-BOURASSA</b>						
25	Boul. Henri-Bourassa / boul. Lacordaire	12 660	-13.33%	-24.89%	9 136	-27.84%
26	Boul. Henri-Bourassa / boul. Pie-IX	11 113	-26.33%	50.62%	10 606	-4.56%
27	Boul. Henri-Bourassa / boul. St-Michel	6 983	-3.95%	-11.46%	5 873	-15.90%
28	Boul. Henri-Bourassa / Avenue Papineau	18 549	-10.82%	-9.49%	15 085	-18.67%
<b>ÉCHANGEUR ANJOU ET SES ENVIRONS</b>						
20.1	Échangeur Anjou : Bretelle A40E_A25S	4 920	-67.21%	-33.03%	1 249	-74.62%
20.2	Échangeur Anjou : Bretelle A40E_A25N	2 607	-1.51%	8.07%	2 727	4.61%
20.3	Échangeur Anjou : Bretelle A40O_A25N	599	31.14%	13.73%	1 042	73.89%
20.4	Échangeur Anjou : Bretelle A40O_A25S	6 050	-47.21%	13.54%	4 021	-33.54%
20.5	Échangeur Anjou : Bretelle A25N_A40E	4 617	-53.54%	-7.15%	1 590	-65.56%
20.6*	Échangeur Anjou : Bretelle A25N_A40O	5 664	-53.70%	ND	3 929	-30.64%
20.7	Échangeur Anjou : Bretelle A25S_A40O	2 003	18.80%	9.24%	2 732	36.43%
20.8	Échangeur Anjou : Bretelle A25S_A40E	1 208	37.02%	96.73%	2 340	93.73%
21	Sortie Yves-Prévost, A-25 Sud	4 074	-32.16%	-33.59%	3 765	-7.60%
22	Sortie rue Sherbrooke, A-25 Sud	3 373	-19.32%	-8.19%	317	-90.61%
23	Sortie rue Notre-Dame, A-25 Sud	3 525	-36.42%	-6.77%	766	-78.29%
<b>Global</b>		<b>82 281</b>	<b>-21.64%</b>	<b>-1.78%</b>	<b>61 248</b>	<b>-25.56%</b>

(\*) Les données relatives à cette intersection sont exclues des calculs, autant en HPAM qu'en PPAM.

À la lecture de ces deux tableaux, on peut dégager les principaux constats suivants :

### Intersections dans l'axe Henri-Bourassa

Pour l'année 2022, les débits horaires et sur la période de 3 h ont diminué après l'ouverture du pont Olivier-Charbonneau, avec des baisses qui s'évaluent entre environ 5 % et 28 %, selon l'intersection.

Spécifiquement pour l'année 2016, les débits sur le boulevard Henri-Bourassa à la hauteur du boulevard Pie-IX ont connu une hausse marquée, alors qu'on note une baisse sur les autres intersections du boulevard Henri-Bourassa. Comme mentionné dans le rapport n°2, l'augmentation des débits à l'intersection Henri-Bourassa/Pie-IX pourrait être en tout ou partie occasionnée par les chantiers qui ont eu lieu en automne 2016 et l'usage de ce carrefour comme alternative temporaire durant la période des comptages, ou à un retour à la normale après plusieurs années de chantier ayant affecté cette intersection.

### Échangeur Anjou et ses environs

Autant en 2012 qu'en 2016 et 2022, les débits horaires et sur la période de 3 h ont diminué pour certains mouvements menant vers des trajets dont le prolongement de l'autoroute A-25 est une alternative plus viable. À titre d'exemple, les mouvements qui utilisaient les bretelles de l'échangeur Anjou pour effectuer des trajets entre Montréal et Laval/Rive-Nord, en passant par le pont Pie-IX ou par le pont Le Gardeur utilisent maintenant l'A-25 qui offre une alternative plus directe et plus compétitive en termes de temps de parcours, comme démontré précédemment. C'est la bretelle A-40



Tableau 3-4 : Débits de circulation aux intersections de Montréal – PPPM (15 h à 18 h)

No ID MTMDET	ROUTE	Débit PPPM 2008 ou 2010	Évolution % 2010-2012	Évolution % 2010-2016	Débit PPPM 2022	Évolution % 2010-2022
<b>AXE HENRI-BOURASSA</b>						
25	Boul. Henri-Bourassa / boul. Lacordaire	15 551	-9.81%	-22.64%	11 811	-24.05%
26*	Boul. Henri-Bourassa / boul. Pie-IX	ND	S.O.	S.O.	10 741	S.O.
27*	Boul. Henri-Bourassa / boul. St-Michel	ND	S.O.	S.O.	7 188	S.O.
28	Boul. Henri-Bourassa / Avenue Papineau	22 084	-6.71%	-10.50%	19 085	-13.58%
<b>ÉCHANGEUR ANJOU ET SES ENVIRONS</b>						ND
20.1	Échangeur Anjou : Bretelle A40E_A25S	4 078	-76.20%	-34.63%	1014	-75.13%
20.2	Échangeur Anjou : Bretelle A40E_A25N	2 883	19.23%	31.92%	3 730	29.38%
20.3	Échangeur Anjou : Bretelle A40O_A25N	979	35.85%	60.94%	2112	115.76%
20.4	Échangeur Anjou : Bretelle A40O_A25S	3 505	-59.09%	23.97%	3 090	-11.84%
20.5	Échangeur Anjou : Bretelle A25N_A40E	5 194	-48.13%	-7.28%	1902	-63.39%
20.6	Échangeur Anjou : Bretelle A25N_A40O	5 393	-58.65%	-23.33%	3758	-30.32%
20.7	Échangeur Anjou : Bretelle A25S_A40O	2 383	5.84%	11.96%	2989	25.41%
20.8	Échangeur Anjou : Bretelle A25S_A40E	2 338	1.48%	1.63%	3180	36.00%
21	Sortie Yves-Prévost, A-25 Sud	2 451	-0.76%	1.13%	2953	20.49%
22	Sortie rue Sherbrooke, A-25 Sud	677	-59.02%	25.93%	1045	54.37%
23	Sortie rue Notre-Dame, A-25 Sud	732	-63.19%	72.68%	236	-67.82%
<b>Global</b>		<b>68 248</b>	<b>-20.00%</b>	<b>-8.02%</b>	<b>56 905</b>	<b>-16.62%</b>

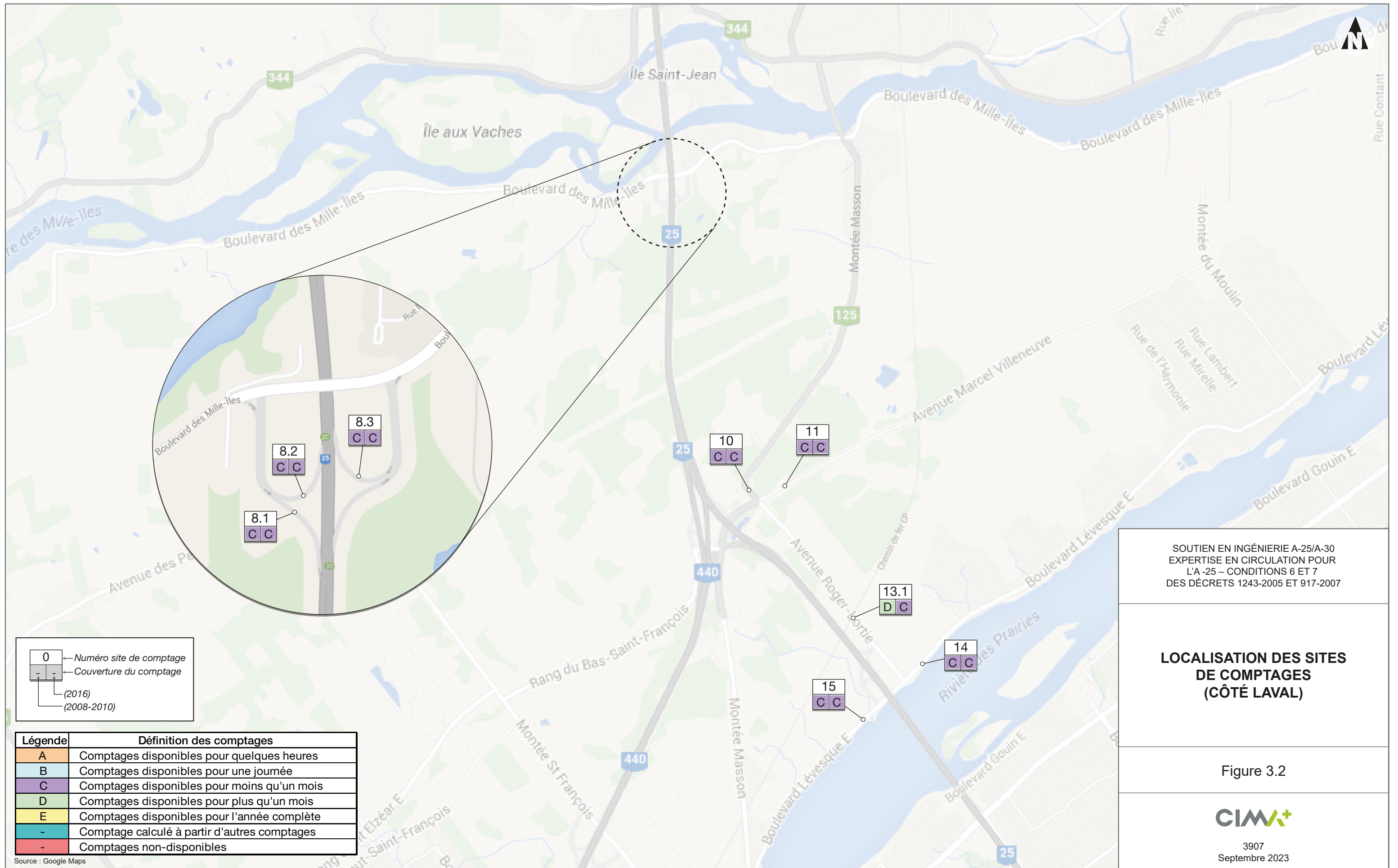
(\*) Les données relatives à ces deux intersections (numéros 26 et 27) sont exclues des calculs.

À la lecture de ces deux tableaux, les mêmes constats que pour la période du matin se dégagent. En fait, on constate qu'il y a une baisse des débits aux intersections situées sur le boulevard Henri-Bourassa (selon les données disponibles et présentées ci-dessus) et pour tous les mouvements à l'échangeur Anjou menant vers des trajets dont le prolongement de l'autoroute A-25 est une alternative plus directe. On constate également une augmentation pour les déplacements en destination et en provenance de la portion de l'A-25 située au nord de l'échangeur Anjou.

On constate une baisse globale des débits en 2022, avec une chute d'environ 15 % pour les débits horaires (HPPM) et 17 % pour la période de 3 h (PPPM). Tout comme pour le matin, cela semble démontrer une tendance globale à la baisse des débits sur le réseau routier du côté de Montréal, depuis la mise en service du pont Olivier-Charbonneau.

### 3.3.2 Intersections à Laval

La figure suivante montre les postes de comptages du côté de Laval.



SOUTIEN EN INGÉNIERIE A-25/A-30  
 EXPERTISE EN CIRCULATION POUR  
 L'A-25 – CONDITIONS 6 ET 7  
 DES DÉCRETS 1243-2005 ET 917-2007

**LOCALISATION DES SITES  
 DE COMPTAGES  
 (CÔTÉ LAVAL)**

Figure 3.2



3907  
 Septembre 2023

0 ← Numéro site de comptage  
 - ← Couverture du comptage  
 (2016)  
 (2008-2010)

Légende	Définition des comptages
A	Comptages disponibles pour quelques heures
B	Comptages disponibles pour une journée
C	Comptages disponibles pour moins qu'un mois
D	Comptages disponibles pour plus qu'un mois
E	Comptages disponibles pour l'année complète
-	Comptage calculé à partir d'autres comptages
-	Comptages non-disponibles

Source : Google Maps



### 3.3.2.1 Heure de pointe et période de pointe du matin – HPAM (7 h-8 h) et PPAM (6 h-9 h)

Les tableaux suivants présentent les débits de circulation à l'heure de pointe et à la période de pointe du matin, pour les années 2008/2010, 2012, 2016 et 2022, ainsi que leur évolution entre ces années. Comme indiqué précédemment, seules les variations des débits (%) sont présentées pour 2012 et 2016, afin d'alléger les tableaux.

**Tableau 3-5 : Débits de circulation aux intersections de Laval – HPAM (7 h à 8 h)**

No ID MTMDET	ROUTE	Débit HPAM 2008 ou 2010	Évolution % 2010-2012	Évolution % 2010-2016	Débit HPAM 2022	Évolution % 2010-2022
8.1	Bretelle Boul. Mille-Îles vers A-25 Sud	554	34.66%	48.50%	770	38.99%
8.2	Bretelle A-25 Sud vers Boul. Mille-Îles	63	-15.56%	-11.64%	75	19.58%
8.3	Bretelle Boul. Mille-Îles vers A-25 Nord	61	26.89%	38.80%	71	16.94%
10	Montée Masson au nord du boul. Marcel-Villeneuve	732	-12.93%	-38.07%	588	-19.62%
11	Boul. Marcel-Villeneuve à l'est de l'avenue Roger-Lortie	1 085	12.74%	18.07%	1 271	17.20%
13.1	Avenue Roger-Lortie / chemin de fer CP	326	-19.10%	40.35%	636	94.74%
14	Boul. Lévesque à l'est de l'A-25	922	19.54%	25.22%	1 147	24.40%
15	Boul. Lévesque à l'ouest de l'A-25	725	-9.56%	-0.94%	662	-8.73%
<b>Global</b>		<b>4 468</b>	<b>6.51%</b>	<b>12.53%</b>	<b>5 220</b>	<b>16.84%</b>

**Tableau 3-6 : Débits de circulation aux intersections de Laval – PPAM (6 h à 9 h)**

No ID MTMDET	ROUTE	Débit PPAM 2010	Évolution % 2010-2012	Évolution % 2010-2016	Débit PPAM 2022	Évolution % 2010-2022
8.1	Bretelle Boul. Mille-Îles vers A-25 Sud	1 487	29.22%	47.95%	1 927	29.66%
8.2	Bretelle A-25 Sud vers Boul. Mille-Îles	189	-11.51%	-5.57%	226	19.89%
8.3	Bretelle Boul. Mille-Îles vers A-25 Nord	183	14.19%	32.24%	271	48.31%
10	Montée Masson au nord du boul. Marcel-Villeneuve	2 047	-1.15%	-33.67%	1 625	-20.60%
11	Boul. Marcel-Villeneuve à l'est de l'avenue Roger-Lortie	2 974	7.71%	7.92%	3 164	6.39%
13.1	Avenue Roger-Lortie / chemin de fer CP	885	-29.74%	13.97%	1 698	91.74%
14	Boul. Lévesque à l'est de l'A-25	2 379	14.70%	22.78%	2 799	17.65%
15	Boul. Lévesque à l'ouest de l'A-25	1 826	-12.07%	-7.48%	1 547	-15.28%
<b>Global</b>		<b>11 968</b>	<b>4.26%</b>	<b>6.99%</b>	<b>13 256</b>	<b>10.76%</b>

Ces deux tableaux permettent de constater que, pour les données disponibles, le prolongement de l'A-25, entre l'échangeur A-440/A-25/avenue Marcel-Villeneuve et le boulevard Henri-Bourassa, a engendré une augmentation globale des débits de circulation sur les axes routiers donnant accès au nouveau pont Olivier-Charbonneau en 2012, 2016 et 2022. Ainsi, la tendance à la hausse observée dans les rapports n°1 et n°2 est confirmée dans ce rapport n°3. Comme mentionnée dans les sections précédentes, cette augmentation observée en 2012, 2016 et 2022 est en grande partie attribuable à la baisse de débits sur les axes menant vers les ponts qu'utilisaient jadis certains automobilistes avant le prolongement de l'A-25 (Pie-IX, Le Gardeur, etc.).

Autant en 2012 qu'en 2016 et 2022, les débits de circulation ont significativement baissé sur la montée Masson, laquelle se trouve sur un trajet moins concurrentiel après le prolongement de l'A-25. De fait, certains véhicules en provenance de Montréal via le pont Pie-IX et en destination de Terrebonne, qui transitaient par la montée Masson via le boulevard Lévesque, utilisent maintenant l'A-25 qui semble plus concurrentielle.

### 3.3.2.2 Heure de pointe et période de pointe de l'après-midi (HPPM et PPPM)

Le tableau 3-7 et le tableau 3-8 illustrent les débits aux intersections situées à Laval.

**Tableau 3-7 : Débits de circulation aux intersections de Laval – HPPM (16 h à 17 h)**

No ID MTMDET	ROUTE	Débit HPPM 2010	Évolution % 2010/2012	Évolution % 2010/2016	Débit HPPM 2022	Évolution % 2010/2022
8.1	Bretelle Boul. Mille-Îles vers A-25 Sud	163	1.66%	19.26%	201	23.77%
8.2	Bretelle A-25 Sud vers Boul. Mille-Îles	127	4.17%	16.27%	159	25.46%
8.3	Bretelle Boul. Mille-Îles vers A-25 Nord	393	44.42%	39.41%	583	48.31%
10	Montée Masson au nord du boul. Marcel-Villeneuve	776	20.89%	-11.79%	849	9.34%
11	Boul. Marcel-Villeneuve à l'est de l'avenue Roger-Lortie	936	22.72%	13.62%	1 248	33.33%
13.1	Avenue Roger-Lortie / chemin de fer CP	421	71.75%	269.83%	800	90.02%
14	Boul. Lévesque à l'est de l'A-25	1 017	15.10%	20.90%	1 326	30.29%
15	Boul. Lévesque à l'ouest de l'A-25	1 004	5.88%	5.86%	875	-12.82%
<b>Global</b>		<b>4 837</b>	<b>22.17%</b>	<b>34.12%</b>	<b>6 041</b>	<b>24.89%</b>

**Tableau 3-8 : Débits de circulation aux intersections de Laval – PPPM (15 h à 18 h)**

No ID MTMDET	ROUTE	Débit PPPM 2010	Évolution % 2010/2012	Évolution % 2010/2016	Débit PPPM 2022	Évolution % 2010/2022
8.1	Bretelle Boul. Mille-Îles vers A-25 Sud	435	3.89%	19.91%	554	27.34%
8.2	Bretelle A-25 Sud vers Boul. Mille-Îles	334	10.63%	24.65%	432	29.34%
8.3	Bretelle Boul. Mille-Îles vers A-25 Nord	1 040	35.79%	34.66%	1 515	45.75%
10	Montée Masson au nord du boul. Marcel-Villeneuve	2 023	2.57%	-9.75%	2 291	13.24%
11	Boul. Marcel-Villeneuve à l'est de l'avenue Roger-Lortie	2 872	1.45%	10.42%	3 546	23.44%
13.1	Avenue Roger-Lortie / chemin de fer CP	1 174	52.26%	206.17%	2 185	86.02%
14	Boul. Lévesque à l'est de l'A-25	2 833	8.94%	20.56%	3 665	29.38%
15	Boul. Lévesque à l'ouest de l'A-25	2 677	5.65%	2.84%	2 320	-13.35%
<b>Global</b>		<b>13 388</b>	<b>11.48%</b>	<b>27.72%</b>	<b>16 507</b>	<b>23.30%</b>

Ces tableaux indiquent que le prolongement de l'A-25 semble occasionner une hausse globale des débits de circulation sur les axes avoisinants donnant accès au nouveau pont Olivier-Charbonneau. Pour 2012, 2016 et 2022, l'augmentation est plus significative que celle du matin, un phénomène explicable, entre autres, par le fait que les débits en moins sur les ponts avoisinants (Le Gardeur, Pie-IX, etc.) sont les plus élevés en après-midi. Spécifiquement pour l'année 2022, la variation globale des débits est d'environ 25 % en heure de pointe et 23 % en période de pointe de 3 h.

## 4. Conclusion

Le consortium CIMA+/BPR a été mandaté par le Ministère pour analyser l'impact du prolongement de l'A-25, entre l'échangeur A-440/A-25/avenue Marcel-Villeneuve et le boulevard Henri-Bourassa. Le mandat touche le respect de deux conditions du décret, et a donc été scindé en deux grands volets : la condition 6 qui concerne les ponts, et la condition 7 qui a rapport aux réseaux routiers de Laval et Montréal. Les conditions 6 et 7 du décret stipulent que « le ministre des Transports doit élaborer et réaliser un programme de suivi pour évaluer, à la fin de la deuxième, de la cinquième et de la dixième année qui suivent la mise en exploitation de l'autoroute, les résultats obtenus quant aux variations de la circulation sur les réseaux routiers des îles de Laval et de Montréal ».

Les analyses afférentes à l'impact de la mise en service du pont Olivier-Charbonneau, pour 2 ans et 5 ans à la suite de sa mise en service, ont été réalisées par le consortium CIMA+/BPR. Les analyses effectuées dans ce présent document concernent donc les 10 ans suivant la mise en service du pont Olivier-Charbonneau.

Une analyse des données reçues du Ministère, pour les années 2019 à 2022 inclusivement, a permis d'illustrer sommairement la variation de l'achalandage liée à la pandémie de Covid-19 sur les déplacements utilisant les ponts à l'étude. En effet, les analyses démontrent que la pandémie de Covid-19 a fait diminuer de 21 % les débits sur tous les ponts à l'étude en 2020. En 2021 et 2022, les baisses de débits ont été plus modérées et se chiffrent respectivement à 10 % et 12 %. Il est admis que 2022 représente mieux l'état de la situation post-Covid-19 : levée de l'état d'urgence sanitaire et de toutes les mesures restrictives sur les déplacements, ainsi qu'un changement des habitudes de déplacements liés au motif travail (adoption du télétravail). Alors, 2022 est considérée comme l'année de référence pour les analyses liées à la 10<sup>e</sup> année d'exploitation du pont Olivier-Charbonneau.

### 4.1 Condition 6 – Amélioration de la mobilité entre Laval et Montréal

Les analyses démontrent que le prolongement de l'A-25 a contribué à faire baisser le débit journalier moyen annuel (DJMA) sur tous les ponts de la région étudiée, tant à l'ouest qu'à l'est. En effet, pour l'année 2022, la baisse globale se chiffre à 85 800 véhicules/jour en 2022, contre 51 500 véhicules/jour en 2015 et 35 000 véhicules/jour en 2012. On observe donc une tendance à la baisse des débits sur les ponts reliant Montréal à Laval et la Rive-Nord depuis la mise en service du pont Olivier-Charbonneau.

Les débits horaires de pointe et sur la période de 3 heures, autant en matinée qu'en après-midi, ont également diminué, alors que la plus forte baisse est observée sur le pont Pie-IX.

L'analyse des temps de parcours pour des circuits identifiés par le Ministère démontre que le prolongement de l'A-25, entre l'échangeur A-440/A-25/avenue Marcel-Villeneuve et le boulevard Henri-Bourassa, a globalement amélioré les temps de parcours pour les déplacements s'effectuant entre Montréal et Laval ou la Rive-Nord, autant en 2022 qu'en 2016 et 2013. Le temps de parcours du circuit via le pont Pie-IX a connu la baisse la plus importante, autant en 2022 qu'en 2013 et 2016, un constat cohérent avec le fait que ce pont affiche la plus forte baisse de débits de circulation pour les deux périodes de pointe étudiées.

L'analyse des données en transport en commun démontre que l'achalandage TC a globalement augmenté sur tous les ponts entre 2012 et 2019, avant de diminuer drastiquement en 2020 à cause de la pandémie de Covid-19. Puis l'achalandage connaît une reprise pour les années 2021 et 2022

sans pour autant atteindre son niveau de 2019 (pré-Covid-19). Sur le pont Pie-IX, la baisse de l'achalandage TC est attribuable à la réfection<sup>9</sup> majeure de ce pont pour, entre autres, améliorer l'offre en TC par la mise en place d'un Service rapide par bus (SRB).

À l'avenir, l'achalandage TC devrait s'améliorer par rapport à celui indiqué dans le présent rapport n°3 qui se termine en 2022. En effet, le SRB Pie-IX (mis en service le 7 novembre 2022<sup>10</sup>) et les projets structurants TC à l'étude devraient faire évoluer positivement l'offre et l'achalandage en TC. Les projets à l'étude sont : Projet structurant de l'Est (PSE), prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal, RMPTC<sup>11</sup>.

## 4.2 Condition 7 – Circulation sur les réseaux routiers de Laval et Montréal

Du côté de Montréal, avec les données disponibles, les analyses démontrent une baisse des débits aux intersections situées sur le boulevard Henri-Bourassa (sauf au carrefour avec le boulevard Pie-IX). On dénote également une baisse pour tous les mouvements à l'échangeur Anjou menant vers des trajets dont le prolongement de l'autoroute A-25 est une alternative plus directe. Par exemple, certains usagers vont délaissé le trajet A-25 N vers A-40 E au profit du pont de l'A-25, afin de se rendre à certains secteurs de la Rive-Nord (Terrebonne, Mascouche, etc.). On constate cependant une augmentation pour les déplacements en destination et en provenance de la portion de l'A-25 située au nord de l'échangeur Anjou.

Du côté de Laval, avec les données disponibles, les analyses indiquent que le prolongement de l'A-25 semble occasionner une hausse des débits de circulation sur les axes donnant accès au nouveau pont Olivier-Charbonneau.

---

<sup>9</sup> [Réfection majeure du pont Pie-IX \(route 125\) entre Montréal et Laval | Gouvernement du Québec \(quebec.ca\)](#)

<sup>10</sup> [Service rapide par bus Pie-IX \(SRB\) – Autorité régionale de transport métropolitain | ARTM](#)

<sup>11</sup> Réseau de mesures préférentielles en transport collectif.

**Annexe A    Détail de calculs des débits (voir site de transfert)**