

Nouveaux résultats de l'Enquête O-D 2023

Chronique du 1^e avril 2026

L'été dernier, l'Autorité régionale de transport métropolitaine, l'ARTM, a déposé sur son site internet un document présentant de nouveaux résultats de l'Enquête Origine-Destination 2023 : ***La mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal, Tableaux des résultats par secteurs de pondération***, 5 mai 2025.

J'attendais avec impatience ce document, dont j'utilise fréquemment les versions antérieures, celles de 2018, 2013, 2008 et ainsi de suite. Je fus à la fois satisfait et déçu.

Changements méthodologiques

C'est en 1970 qu'une première **Enquête Origine-Destination** fut réalisée à Montréal, puis reprise aux 5 ans :

- En 2023, après donc plus de 50 ans, l'ARTM choisit d'en changer le nom : **Enquête métropolitaine 2023 Perspective mobilité**.

Aussi loin que je me souviens, les résultats des Enquêtes Origine-Destination ont été publiés par **Secteurs municipaux** aux délimitations demeurées inchangées au fil des années, leur nombre allant simplement croissant, jusqu'à atteindre **104 en 2018**, à mesure que le territoire couvert par l'Enquête s'agrandissait :

- En 2023, le document publié par l'ARTM utilise la dénomination **Secteurs de pondération, au nombre cette fois porté à 162** et aux frontières redéfinies, ce qui rend hasardeuse toute comparaison historique entre secteurs d'enquête.

Jusqu'à 2018, les **matrices Origine-Destination** furent une autre forme d'informations rendues accessibles au grand public... pour ceux qui ne craignaient pas de s'y frotter :

- Une matrice 104 Origines multiplié par 104 Destinations contient 10 800 données, ce qui demeure gérable par une personne minutieuse;
- Une matrice 162 par 162 contient pour sa part 26 200 données, ce qui constitue un tout autre contrat;
- De toute façon, l'ARTM restreint l'accès aux matrices 2023 à des personnes préalablement filtrées : emploi occupé, coordonnées de l'employeur, nom du supérieur hiérarchique, et autres informations exigées.

Pourquoi ne pas avoir conservé la même méthodologie largement éprouvée au fil des ans ? Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué, en plus de garder à l'écart les personnes trop curieuses, se sera dit l'ARTM.

Résultats généraux

On trouvera en annexe une série de graphes présentant les résultats de l'Enquête O-D 2023 sous une forme qui m'est familière :

- Je partage le territoire en 5 secteurs, Quartiers centraux de Montréal, Est de l'île de Montréal, Ouest de cette même île, Laval et Longueuil, Couronnes Nord et Sud;
- Les graphes portent sur les déplacements produits, sans retours, ce qui correspond peu ou prou aux populations habitant chaque secteur;
- J'ai laissé de côté les déplacements bimodaux (auto et transport collectif) et par autobus scolaire, sur lesquels je reviendrai dans une prochaine chronique;
- La source des données présentées est celle indiquée en début de document.

Les graphes portant sur la **Pointe du matin (PAM)** présentent la version 2023 d'une réalité de longue date devenue coutumière :

- La part de l'automobile va croissante à mesure que l'on s'éloigne du cœur de la région, de 35 % dans les quartiers centraux à 87 % en couronnes Nord et Sud;
- Il en va inversement pour le transport collectif, qui chute de 31 % à 4 %;
- L'existence de noyaux historiques explique que les déplacements actifs, principalement la marche, ne descendent sous les 10 % nulle part sur le territoire;
- Les quartiers centraux de Montréal, qui accueillent tout juste 1 million d'habitants, se distinguent par un équilibre 1/3 – 1/3 – 1/3 des déplacements auto, TC et actifs. Cela tient à leur forme historique, antérieure à la motorisation de masse;
- Les profils de mobilité diffèrent significativement entre l'Est et l'Ouest de l'île de Montréal, l'Ouest de l'île étant beaucoup plus apparentée à Laval et Longueuil.

Le second groupe de graphes porte sur le reste de la journée, hors périodes de pointe :

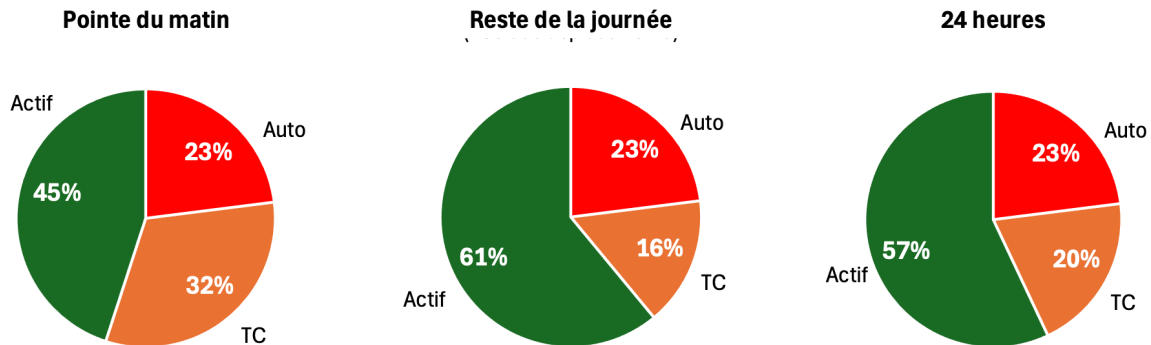
- L'auto progresse partout, en même temps que le transport collectif régresse;
- L'on atteint 93 % de déplacements auto dans les couronnes, pour à peine 1 % de part modale transport collectif;
- Enfin, l'on constate la progression des transports actifs, de 34 % à 40 %, dans les quartiers centraux et anciens de Montréal. Preuve, à nouveau, que la forme urbaine fait vraiment la différence en termes de promotion de la marche et du vélo.

Les champions de la mobilité durable

Je m'apprête à irriter certains auditeurs, qui vont se dire : « *Encore le Plateau Mont-Royal cité en exemple – Lâchez-moi avec le Plateau !* » s'exclamerait Bernard Drainville.

N'empêche qu'en grande région montréalaise et probablement même au Québec, les habitants du Plateau Mont-Royal sont bel et bien les champions de la mobilité durable, comme le montre le triple graphe qui suit.

Distribution des déplacements des habitants de l'arrondissement Plateau Mont-Royal



On remarquera que le recours à l'auto ne bouge pas, demeurant fixe à moins du quart des déplacements sur l'ensemble d'une journée type. Le transport collectif est deux fois moins utilisé le reste de la journée qu'en période de pointe. L'ajustement se fait non pas par l'auto, comme partout ailleurs, mais par les **transports actifs** :

- Ceux-ci ne pèsent pas moins de **61 % de la mobilité** hors pointes, un chiffre objectivement extraordinaire;
- Ce taux est constitué aux 3/4 par la marche, le 1/4 restant allant au vélo;
- Ne cherchez plus la « **Ville du quart-d'heure** » en Europe ou en Californie : vous l'avez sous les yeux sur le Plateau Mont-Royal.

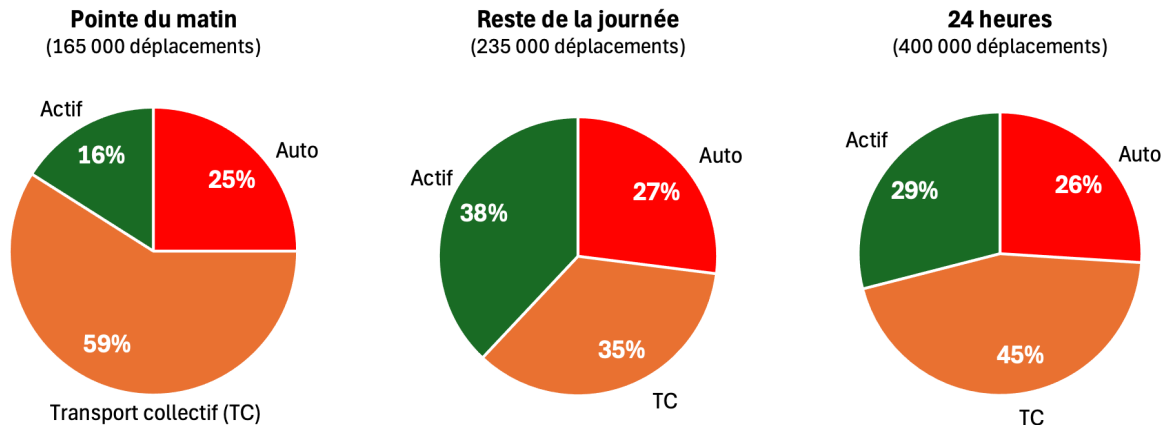
Le centre-ville, lui aussi champion

Il fut un temps où toute discussion sur le centre-ville reposait exclusivement sur la disponibilité d'espaces de stationnement et la synchronisation des feux de circulation sur les artères permettant de s'y rendre. Ceux qui, comme votre serviteur, avançaient que l'on devrait plutôt miser sur le redéveloppement à des fins résidentielles des immenses terrains de stationnement de surface qui gangrenaient le centre-ville, ainsi que sur les transports collectifs pour y accéder, passaient pour des hurluberlus. N'empêche qu'aujourd'hui, les immeubles résidentiels sont bel et bien là et, plusieurs dizaines de milliers d'espaces de stationnement ayant disparu, que les transports collectifs et actifs ont bel et bien pris le relais en tant que modes principaux d'accès au centre-ville.

Comme on le voit au graphique qui suit, au moment de réaliser l'enquête O-D 2023, le centre-ville attirait 400 000 personnes par jour, dont 165 000 en pointe du matin. En absolu, ces chiffres sont impressionnants :

- Ils sont similaires à ceux de l'enquête O-D précédente, celle de 2018;
- Ce qui laisse penser que l'enquête 2023 aurait pris soin d'éviter les journées du lundi et du vendredi, qui depuis la crise COVID, ressemblent à dimanche;
- Cela dit, la performance des transports collectifs et actifs à destination du centre-ville en fait à sa façon un champion incontestable de ces formes de mobilité.

Distribution des déplacements à destination du centre-ville



Champions divers

Je vais terminer en décernant des titres de champions, en bien ou en mal, à celui des 162 secteurs de pondération qui comporte le plus ou le moins de déplacements de chaque type, sur une journée complète (24 H).

Automobile

En mal, la championne des déplacements par automobile, avec une part de 97 %, est ma ville fétiche en matière de mal-développement urbain, **Saint-Colomban**.

En bien, c'est dans le secteur **Milton-Parc** que l'auto est la moins utilisée : elle n'y compte que pour 16 % des déplacements.

Transport collectif

En bien, c'est le secteur **Shaughnessy**, en partie ouest du centre-ville, qui représente le taux le plus élevé d'utilisation du transport collectif, soit 37 %.

En mal, l'autre extrémité de ce gradient est occupée par pas moins de 5 secteurs, à 0 % : **Richelieu** et al, **Saint-Sauveur** et al, **Côteau du Lac** et al, **St-Roch de l'Achigan** et al, **Rivière-Beaudette** et al. 15 autres secteurs se caractérisent par un taux quotidien du transport collectif de seulement 1 % : de grâce, ne m'en demandez pas la liste.

Marche

En bien, l'on retrouve à nouveau le secteur **Milton-Parc**, puisque c'est là que l'on marche le plus, 52 % des déplacements quotidiens y étant réalisés à pied.

En mal, on retrouve cette fois **Saint-Colomban**, une ville si mal foutue que la **marche** n'y compte que pour 1 % des déplacements quotidiens.

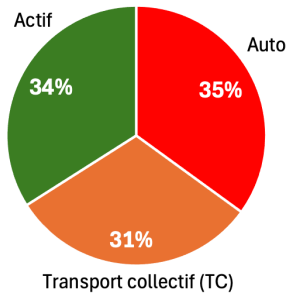
Vélo

En bien et sans surprise, le secteur **De Lorimier** du Plateau décroche la palme au niveau du cyclisme, qui n'y pèse pas moins de 20 % des déplacements quotidiens.

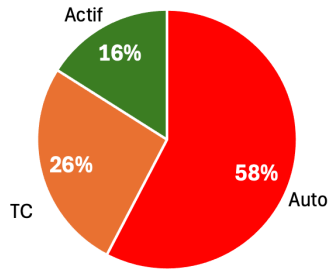
En mal, pas moins de 11 secteurs, tous situés dans les couronnes, sauf **Rivière-des-Prairies Est** sur l'île de Montréal, n'enregistrent aucun déplacement à vélo.

Pointe du matin, déplacements produits, sans retours

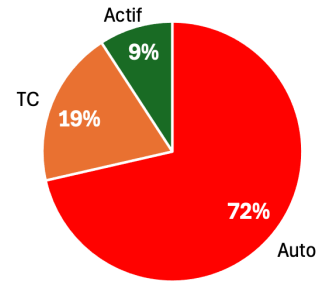
Centre-ville et quartiers centraux



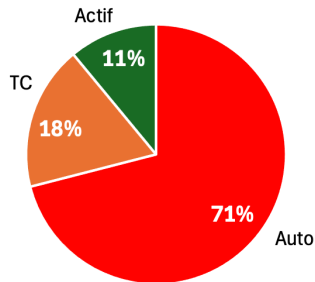
Est de l'île de Montréal



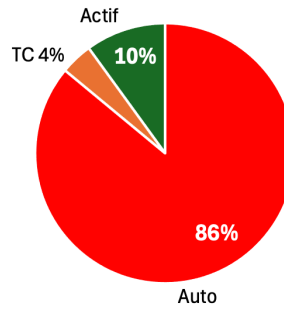
Ouest de l'île de Montréal



Laval et Longueuil (agglomération)

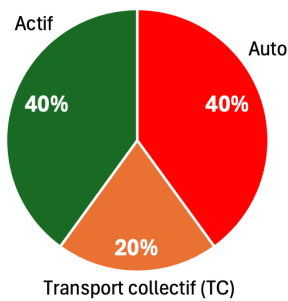


Couronnes Nord et Sud

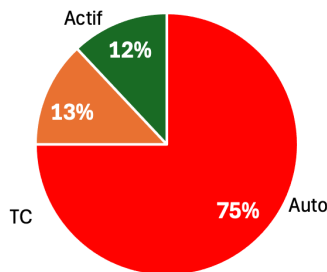


Reste de la journée, déplacements produits, sans retours

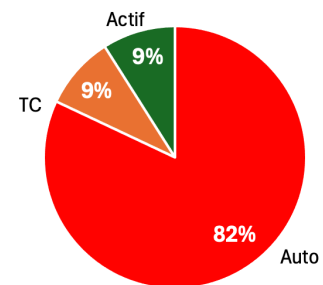
Centre-ville et quartiers centraux



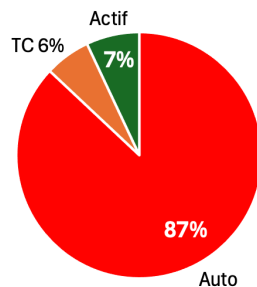
Est de l'île de Montréal



Ouest de l'île de Montréal



Laval et Longueuil (agglomération)



Couronnes Nord et Sud

