



Mémoire présenté à l'ARTM



Axel Fournier et Jean-Michel Laliberté

23 janvier 2018

Association pour le transport collectif de la
Rive-Sud

Table des matières

Introduction	2
I. Un réseau simple, fréquent et polycentrique.....	3
Un réseau simple.....	4
Lignes uniformes et stables.....	4
Parcours directs	5
Signalétique et horaire uniformisés	8
Signalétique des arrêts	8
Uniformisation des horaires papiers	8
Un réseau polycentrique	9
La Vallée-du-Richelieu : suivre le flot de la rivière	13
Roussillon : l'arrivée du REM	14
Un réseau fréquent.....	16
Des trains plus légers et plus fréquents	16
Des autobus plus légers et plus fréquents	17
Service d'autobus de nuit.....	18
II. Express métropolitains	20
Axe 132 (Sorel-Varennnes-Boucherville-Longueuil)	21
Recommandation	22
Axe 112 (Chambly-Carignan-Saint-Hubert-Longueuil)	22
Axe 116 (Saint-Hyacinthe-Saint-Bruno-Saint-Hubert-Longueuil).....	23
Recommandations.....	24
Axe 134 (La Prairie-Brossard)	24
Recommandation	25
Axe A-20-A-25 (Sainte-Julie-Boucherville-Montréal-Laval/Terrebonne)	25
Recommandations.....	26
Conclusion	27
Liste des recommandations.....	28
Partie I : Un réseau simple, fréquent et polycentrique.....	28
Partie II : Express métropolitains	31

Introduction

L'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud (ATCRS) accueille favorablement la refonte de la gouvernance en matière de transport collectif dans la région métropolitaine. La création de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) comme organisme coordinateur entre les organismes de transport en commun constitue une avancée considérable pour les usagers. Au-delà de la structure, le principal défi des acteurs du nouveau système sera d'apporter les changements nécessaires pour améliorer la desserte de transport collectif dans la région métropolitaine.

Si une partie de ces changements pourra être amenée par des investissements dans les infrastructures structurantes (Réseau électrique métropolitain, métro, trains de banlieue), il est également possible d'améliorer grandement le réseau par un changement de culture et de petits investissements ciblés.

Le présent mémoire s'intéresse plus précisément à ces changements, tant au niveau de la culture de planification qu'au niveau local.

Dans un premier temps, l'ATCRS présente sa vision d'un réseau simple, fréquent et polycentrique dans la région métropolitaine. Cette section développe différentes solutions qui pourraient faire partie des orientations générales du prochain plan stratégique de l'ARTM.

La seconde question s'intéresse plutôt à des corridors particuliers de la Rive-Sud pour lesquels l'intervention de l'ARTM serait nécessaire pour développer des services express métropolitains et faciliter les déplacements à l'échelle régionale.

I. Un réseau simple, fréquent et polycentrique

Avec le développement de l'automobile, des pôles commerciaux secondaires sont nés à côté des échangeurs autoroutiers (ex. quartier Dix30), de sorte qu'on assiste à une autonomie croissante des banlieues¹.

Cette situation a amené les géographes à parler d'une organisation métropolitaine axiale. Les habitants de la région métropolitaine de Montréal se déplacent en fait sur des axes de mobilité (mais pas exclusivement des périphéries vers le centre)².

Ces axes ne sont pas nécessairement de simples corridors, car certains comme l'axe Rive-Sud ont une surface plutôt large et étendue³. En effet, les habitants de la Rive-Sud utilisent plusieurs corridors de transport dont certains sont parallèles au fleuve (autoroute 30, route 132) et d'autres perpendiculaires (autoroutes 10 et 20, route 116, train de Mont-Saint-Hilaire).

Par contre, une constante demeure, ils effectuent la majorité de leurs déplacements à l'intérieur de l'axe, vers des pôles⁴. On peut penser au quartier Dix30 ou aux Promenades Saint-Bruno pour le commerce, au métro Longueuil ou au boulevard Roland-Therrien pour les services administratifs, ou encore au NovoParc, à Varennes ou au parc d'affaires Gérard-Fillion, à Saint-Bruno-de-Montarville, pour l'industrie.

Or, contrairement aux liaisons vers le centre-ville de Montréal, l'automobile est reine pour les déplacements vers les autres pôles⁵. Pourquoi? Parce que le citoyen veut pouvoir se déplacer où il veut et quand il le veut.

Pour concurrencer l'automobile, le transport collectif doit se réinventer et acquérir les mêmes caractéristiques que celle-ci. Il doit être à la fois fréquent, simple à utiliser et capable de transporter les usagers partout dans la région.

Pour atteindre ces objectifs, l'ATCRS considère que l'ARTM devrait utiliser ses pouvoirs en matière de planification pour prévoir un réseau qui répond à ces critères.

Sur le plan de la simplification, ces objectifs pourraient être atteints par les trois moyens suivants :

- > Établissement de lignes aux parcours uniformes et stables;
- > Privilégier des lignes droites;
- > Mettre en place des horaires et une signalétique uniformisée.

¹Gilles SENEAL et Nathalie VACHON, «L'expansion métropolitaine : vers une polycentricité assumée», dans D. FOUGERES (dir.) *Histoire de Montréal et de sa région*, t. 2, Québec, Presses de l'Université Laval, 2012, p. 867 à la page 890

²*Ibid.*, à la page 893.

³*Id.*

⁴*Id.*

⁵AGENCE METROPOLITAINE DES TRANSPORTS, *Enquête origine destination 2013*, Montréal, Secrétariat à l'Enquête origine destination, 2015, p. 35 à 42.

En ce qui concerne la fréquence, l'ARTM doit prôner un virage d'un réseau conçu pour le volume à l'heure de pointe vers un réseau fréquent à toute heure du jour et de la nuit. Ce virage doit être amorcé en tenant compte des facteurs suivants :

- > Passage de trains lourds peu fréquents vers des trains plus légers à haute fréquence;
- > Des lignes de bus fréquentes, moins de matériel lourd;
- > Établissement d'un réseau de nuit métropolitain;

Finalement, sur le plan de la structure des réseaux, l'ARTM doit amorcer un virage d'une structure essentiellement radiale vers un réseau « multidestinations ».

Un réseau simple

En dehors des quartiers centraux de Montréal, les réseaux de transport en commun souffrent d'une complexité indue. De nombreuses lignes, peu fréquentes, empruntent des trajets alambiqués, variant souvent d'une heure à l'autre dans la journée. Le tout est assez déroutant pour l'usager occasionnel qui ignore souvent les horaires et le trajet des lignes.

Lignes uniformes et stables

Au fil du temps, plusieurs lignes d'autobus, principalement dans la couronne, ont vu leur tracé se complexifier. Un passage à un cégep peut avoir été ajouté à certaines heures, un détour vers un centre commercial peut avoir été mis en place à une autre heure. Il en résulte un enchevêtrement de lignes difficile à comprendre pour le profane.

Cette complexité est contreproductive pour le service : il faut donc mettre en place des lignes aux arrêts fixes à toute heure du jour et éviter les routes spéciales pour heures de pointe, soirées ou fins de semaines⁶.

L'ARTM doit donc intégrer dans son plan stratégique la promotion de lignes d'autobus uniformes et stables.

Étude de cas : RTM – Sorel-Varenes

Pour illustrer la nature du problème, nous présentons la structure de l'ancien CIT Sorel-Varenes dont le réseau, établi à la pièce, présente un haut degré de complexité, jusqu'à friser l'improductivité

Tableau 1 : Lignes du Réseau de transport métropolitain Sorel-Varenes

Ligne	Trajet	Ligne	Trajet
700	Sorel-Longueuil (Régulier)	721	Varenes-Longueuil (via Montarville)
700	Sorel-Longueuil (via Hôtel-Dieu)	722	Varenes-Longueuil (Régulier)
700	Sorel-Longueuil (via Montarville)	722	Varenes-Longueuil (via Cégep)
700	Sorel-Longueuil (via Marie-Victorin)	722	Varenes-Longueuil (via Montarville)
700	Sorel-Longueuil (via Cégep)	723	IREQ-Longueuil

⁶ Paul MEES, *Transport for Suburbia*, Londres, Earthscan, 2010, p. 168.

705	<i>Sorel-Longueuil (Express)</i>	724	<i>Varenes-Longueuil (Express)</i>
707	<i>Sorel-Longueuil (via Jean-Coutu)</i>	724	<i>Varenes-Cégep-ÉM (Express)</i>
708	<i>Sorel-Longueuil (via Jean-Coutu bis)</i>	730	St-Amable-Longueuil (via Cégep)
709	<i>Sorel-Longueuil (via Contrecoeur)</i>	731	St-Amable Longueuil (Régulier)
710	<i>Verchères-Longueuil (Express)</i>	731	<i>St-Amable Longueuil (via Montarville)</i>
720	Varenes-Longueuil (Régulier)	732	<i>St-Amable Longueuil (Régulier)</i>
720	Varenes-Longueuil (via Cégep)	732	<i>St-Amable Longueuil (via Montarville)</i>
720	Varenes-Longueuil (via Montarville)	732	<i>St-Amable-Longueuil (via Cégep)</i>
720	<i>Varenes-Cégep Édouard-Montpetit</i>	732	<i>St-Amable-Longueuil (via Jean-Coutu)</i>
721	<i>Varenes-Longueuil (Régulier)</i>	733	<i>St-Amable-Longueuil (Express)</i>
721	<i>Varenes-Longueuil (via Cégep)</i>	733	<i>St-Amable-Longueuil (via Montarville)</i>

**En italique : les lignes en service uniquement en pointe*

En effet, ces 32 trajets différents sont répartis, dans une journée normale de semaine, en environ 230 départs, pour une moyenne d'un peu plus de sept départs par trajet. À toutes fins pratiques, rien ne justifie que le réseau fonctionne avec autant de trajets différents. Une optimisation serait de mise. Par exemple, la desserte du siège social de Jean-Coutu pourrait être effectuée avec une seule ligne et celle du cégep Édouard-Montpetit pourrait se faire par un système de correspondance au stationnement incitatif de Varenes ou à celui de Montarville à Boucherville.

Cette problématique touche d'autres réseaux de la Rive-Sud. Par exemple, à Sainte-Julie, la desserte vers Longueuil s'effectue par plusieurs lignes (325, 330, 340 et 350) qui alternent selon différents moments de la journée ou de la semaine.

Recommandations

L'ATCRS recommande à l'ARTM d'uniformiser les lignes afin qu'elles aient le même trajet tant en semaine qu'en fin de semaine, et ce à toute heure du jour.

Les dessertes vers des destinations complémentaires et exigeant des détours devraient s'effectuer via des plateformes de correspondance afin d'éviter que les usagers du trajet régulier ne voient leur temps de parcours accru en raison des dessertes complémentaires.

Parcours directs

En plus de complexifier parfois indûment les lignes, chaque détour ralentit considérablement le transport collectif. Faire un détour signifie tourner deux fois à droite et deux fois à gauche, ce qui ralentit considérablement un trajet. L'effet d'un tel détour peut être aussi long que 5 minutes, selon l'auteur Paul Mees⁷.

Il est donc fortement recommandé par les planificateurs du transport collectif de simplifier les parcours des lignes d'autobus⁸. Cela a pour effet d'accélérer les temps de parcours entre deux destinations, ce qui peut se traduire en économies pour les transporteurs.

⁷Paul MEES, *Transport for Suburbia*, Londres, Earthscan, 2010, p. 169.

⁸NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION OFFICIALS, *Transit Street Design Guide*, Washington, Island Press, 2015, p. 180.

Un travail d'optimisation peut particulièrement être effectué dans la région métropolitaine, particulièrement en dehors des quartiers centraux. En effet, alors que le centre de Montréal est conçu selon un plan orthogonal, cela n'est pas le cas des banlieues dont les rues ressemblent davantage à des méandres qu'à un réseau structurant.

Pourtant, il est essentiel d'y établir des parcours plus directs. Il en va de la rentabilité et ultimement de la survie des services de transport collectif.

Étude de cas : trajets entre les terminus Longueuil et Panama

Pour illustrer la problématique, nous avons pris comme exemple les trajets d'autobus reliant le Terminus Longueuil au Terminus Panama à Brossard. Ces deux destinations forment le cœur du Réseau de transport de Longueuil puisque virtuellement toutes les lignes de la région y transitent. Qui plus est, ces terminus sont essentiels pour les correspondances entre l'est et l'ouest de la Montérégie.

En voiture, le trajet entre ces deux points prend environ 11 minutes par les autoroutes 10 et 20. En autobus, quatre lignes du Réseau de transport de Longueuil desservent l'axe (6, 13, 15 et 54). Leur temps de parcours oscille entre 23 et 28 minutes, soit entre le double et le triple du temps d'un trajet par automobile.

Et pour cause : les lignes de bus empruntent des détours et évitent les voies rapides.

Recommandation

L'ATCRS recommande donc à l'ARTM d'inclure dans son plan stratégique l'obligation pour les organismes publics de transport en commun de revoir leurs trajets afin de les rendre plus simple et plus directs.

Signalétique et horaire uniformisés

Pour qu'un usager puisse facilement se retrouver dans un réseau, la signalétique de celui-ci doit être uniformisée. À cet égard, citons le logo du métro et du train de banlieue dont l'uniformité à travers la région métropolitaine facilite le repérage desdites infrastructures. De même, uniformiser la façon dont les horaires sont présentés permet de faciliter le repérage.

L'ATCRS formule donc une série de propositions afin d'améliorer l'expérience des usagers et de faciliter les déplacements dans l'ensemble de la région métropolitaine.

Signalétique des arrêts

La Société de transport de Montréal a adopté un code de couleur à chaque arrêt. Les lignes régulières sont en bleu, tandis que les lignes express sont en vert et les lignes de nuit sont noires. Cela permet à l'utilisateur de savoir facilement quel type de ligne passe à un arrêt.

Malheureusement, ce code de couleur n'est pas adopté de façon uniforme dans la région métropolitaine. Il serait opportun d'étendre la pratique adoptée par la STM à la totalité des organismes publics de transport en commun.

L'ARTM pourrait également inciter ces organismes à se consulter et à adopter une politique commune d'aménagement des arrêts dans le but de faciliter la vie des usagers.

Uniformisation des horaires papiers

Actuellement, chaque organisme public de transport possède son propre gabarit d'horaires format papier. Certains sont bien conçus, d'autres le sont moins. Toutefois, un modèle ressort du lot, celui du RTM – Laurentides.

En effet, les horaires de l'ancien CIT Laurentides ont une couverture illustrant, de façon schématisée, le parcours effectué par la ou les lignes présentées dans l'horaire. L'utilisateur peut donc rapidement savoir ce qui est desservi par la ligne et comprendre si le trajet est bon. En outre, les lignes se rabattant sur le métro ont une couleur distincte (le vert). Quant aux lignes locales, elles sont en bleu.

L'ATCRS croit que tous seraient gagnants si la totalité des horaires d'autobus et trains du RTM, du RTL, de la STL et de la STM adoptaient un format similaire à ceux du RTM - Laurentides. Chaque réseau pourrait avoir son propre graphisme, tant qu'une version schématisée de la ligne est présentée. Il s'agit d'une mesure peu coûteuse, puisque les horaires sont de toute façon réimprimés sur une base régulière au gré des changements de trajets et d'heures de départ.

Recommandations

L'ARTM devrait, dans son plan stratégique, demander aux organismes publics de transport en commun d'uniformiser la signalétique des arrêts d'autobus, notamment en adoptant un code de couleur uniforme pour les lignes régulières, les lignes de pointe, les lignes de fin de semaine et les lignes de nuit.

L'ATCRS suggère également à l'ARTM de recommander une uniformisation des gabarits des horaires papiers afin que chaque horaire indique de façon schématique le trajet emprunté par le bus ou le train.

Un réseau polycentrique

Comme nous l'avons écrit précédemment, la région de Montréal est de plus en plus polycentrique. Le réseau de transport public doit nécessairement suivre cette tendance, sans quoi il est condamné à décliner.

Un réseau de transport collectif peut être construit selon trois types de schémas : radial, orthogonal et polycentrique. Dans le premier type, toutes les lignes convergent vers un point central (ex. le centre-ville), ce qui a pour effet d'offrir une bonne fréquence vers ce point focal, au détriment des déplacements hors de l'axe. Un tel système peut être approprié dans une région ayant un centre-ville très concentré ou dans une petite agglomération⁹. Dans la région métropolitaine, on retrouve des réseaux de ce type à Sainte-Julie ainsi que pour plusieurs CIT de la couronne sud.

Un réseau construit selon un plan orthogonal, pour sa part, est basé sur des lignes droites qui suivent le tracé des rues d'une ville construite selon le même plan. Cette façon de faire, qui permet un réseau efficace desservant toutes les destinations, n'est cependant possible que dans les villes construites selon un schéma en damier¹⁰. Cela en fait un réseau inapplicable dans les villes de couronne s'étant développées depuis les années 1980. Dans la région métropolitaine, on retrouve un réseau de ce type dans les quartiers centraux de Montréal et de Longueuil, notamment.

Le troisième type de réseau, le réseau polycentrique, est bâti sur un certain nombre de pôles (*hubs*) qui sont reliés entre eux par un service fréquent (métro, rail ou service rapide par bus). Ces pôles sont reliés à des lignes locales qui permettent d'amener des usagers vers les lignes principales. Ce type de réseau est idéal dans une métropole contenant divers centres d'activités hors du centre-ville¹¹. Dans la région métropolitaine, l'ancien CIT Laurentides et la Société de transport de Montréal sont des exemples de réseaux polycentriques.

Les réseaux polycentriques obtiennent de meilleurs résultats en termes d'achalandage que les réseaux construits sur un schéma radial en permettant aux usagers de se déplacer dans une plus

⁹NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION OFFICIALS, *Transit Street Design Guide*, Washington, Island Press, 2015, p. 179.

¹⁰NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION OFFICIALS, *Transit Street Design Guide*, Washington, Island Press, 2015, p. 179.

¹¹NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION OFFICIALS, *Transit Street Design Guide*, Washington, Island Press, 2015, p. 178.

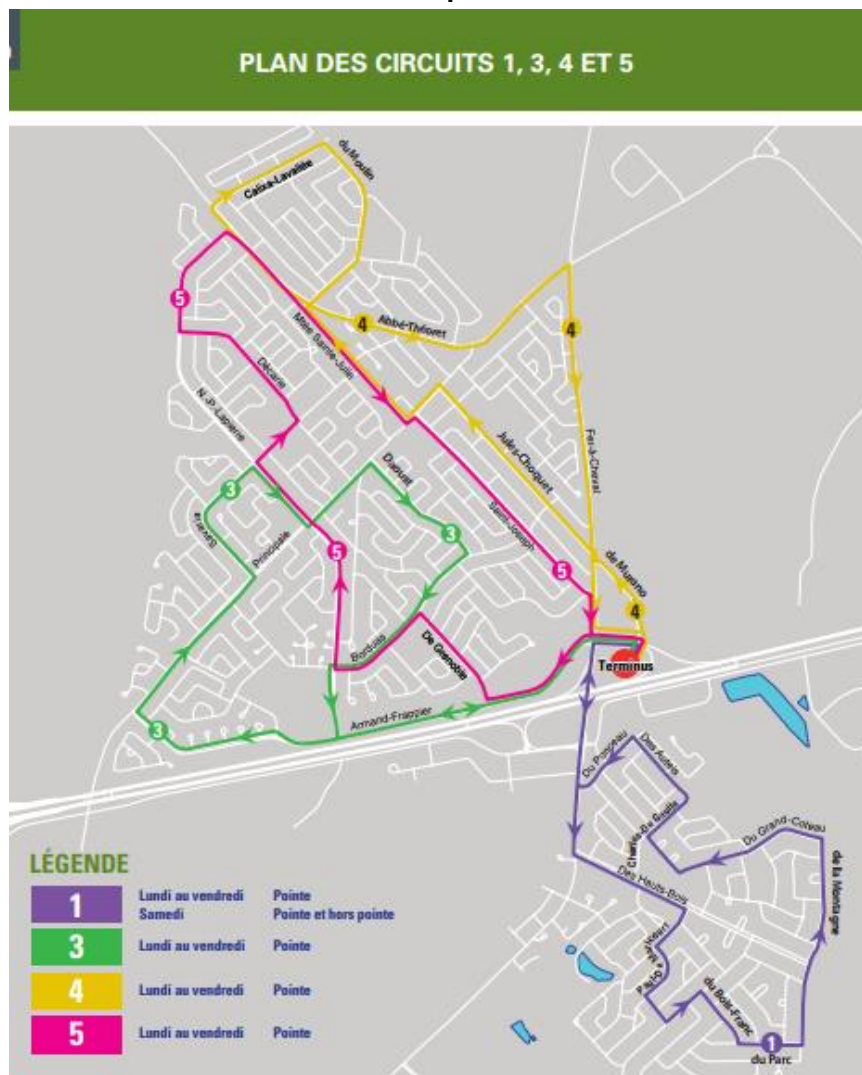
grande diversité de destinations¹². L'ATCRS croit donc que l'ARTM doit encourager la mise sur pied d'un réseau polycentrique dans la région métropolitaine.

Nous analyserons les besoins d'une desserte polycentrique dans les trois MRC les plus peuplées de la Rive-Sud, soit les MRC de Roussillon, de Vallée-du-Richelieu et de Marguerite-d'Youville.

Marguerite-d'Youville : repositionner Sainte-Julie

La MRC de Marguerite-d'Youville se trouve dans le nord-est de la Couronne sud et compte six municipalités (Calixa-Lavallée, Contrecoeur, Saint-Amable, Sainte-Julie, Varennes et Verchères) pour une population totale de 77 550 habitants dont 30 000 dans la seule ville de Sainte-Julie¹³.

Réseau intramunicipal de Sainte-Julie



¹² Gregory L. THOMPSON et Thomas G. MATOFF, « Keeping up with the Joneses : Radial vs. Multidestinal Transit in Decentralizing Regions », (2003) 69 (3) *Journal of the American Planning Association*, 296.

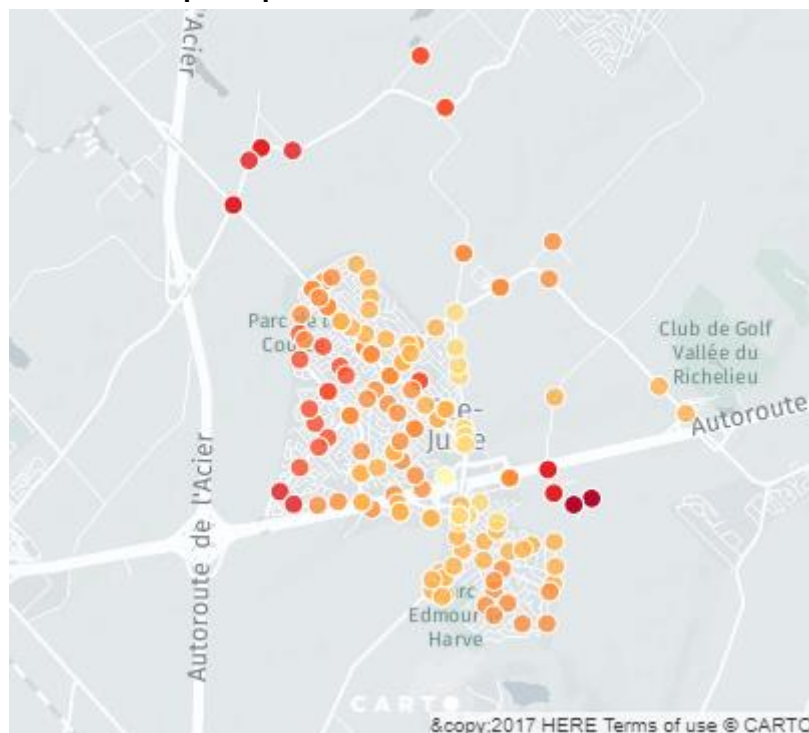
¹³ STATISTIQUE CANADA, « Marguerite-D'Youville » *Profil du recensement, Recensement de 2016*, en ligne, <http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=CD&Code1=2459&Geo2=CSD&Code2=2459010&Data=Count&SearchText=sainte-julie&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&TABID=1>

Cette dernière ville, qui opérait avant la réforme de la gouvernance des transports collectifs son propre service municipal, a une position fort stratégique dans la région métropolitaine. En effet, traversée par l'autoroute 20, elle est dotée d'un stationnement incitatif comptant près de 1000 cases de stationnement. Pourtant, ce terminus est en réalité sous utilisé, ne servant que de plateforme de correspondance entre les autobus locaux de Sainte-Julie et une desserte essentiellement radiale vers Montréal et Longueuil, en plus d'un service vers le cégep de Saint-Hyacinthe.

Le résultat pratique de cette organisation du réseau est l'isolement complet du réseau de Sainte-Julie par rapport à celui de ses voisins immédiats. En effet, il est impossible de prendre l'autobus entre Boucherville, Saint-Amable, Saint-Bruno-de-Montarville¹⁴ ou Varennes et Sainte-Julie. Une correspondance au Terminus Longueuil s'avère donc nécessaire pour qu'un Julievillois se déplace vers une de ces municipalités.

L'autre conséquence majeure du réseau de Sainte-Julie est le temps de parcours augmenté pour tous les endroits de la ville qui ne sont pas situés à distance de marche du stationnement incitatif pour lesquels une correspondance s'impose dès que le citoyen souhaite sortir de sa municipalité. En pratique, cela réduit les gains de temps pour les usagers, particulièrement dans des secteurs tels l'ouest de Sainte-Julie ou le Domaine des Hauts-Bois (Secteur au sud de l'autoroute 20). Le tout est démontré sur la carte ci-bas où les secteurs tirant vers le rouge sont ceux où le temps de parcours vers Montréal est le plus long.

Arrêts de Sainte-Julie Temps de parcours vers la Place Ville-Marie



¹⁴Les Promenades Saint-Bruno sont reliées à Sainte-Julie en fin de semaine uniquement. Aucune desserte directe n'existe entre le centre-ville de Saint-Bruno-de-Montarville et Sainte-Julie.

Comment résoudre ces deux problèmes? L'ATCRS promeut une approche axée sur le polycentrisme. D'un réseau conçu en étoile vers le terminus Sainte-Julie, puis de façon radiale du terminus vers Montréal, le réseau de Sainte-Julie devrait être conçu afin de pouvoir relier à la fois Sainte-Julie à la métropole et aux autres municipalités de la Rive-Sud.

Pour mieux desservir l'ouest de Sainte-Julie, l'ATCRS propose d'éliminer la ligne locale 3 et de la remplacer par une ligne intermunicipale qui partirait du Terminus Sainte-Julie, suivrait le boulevard Armand-Frappier, rejoindrait la rue Principale, puis emprunterait le boulevard N-P Lapierre jusqu'à la route 229 qu'elle emprunterait jusqu'à la route 132, qu'elle suivrait jusqu'au terminus Longueuil. Cette ligne bidirectionnelle permettrait de desservir à la fois les secteurs résidentiels de Sainte-Julie et les pôles d'emploi comme le Novoparc à Varennes, ce qui accroîtrait la rentabilité de la ligne.

Pour améliorer le service dans le secteur du Domaine des Hauts-Bois, l'ATCRS propose d'éliminer la ligne locale 1 et de la remplacer par une desserte intermunicipale bidirectionnelle dont le tracé débiterait au Terminus Sainte-Julie, emprunterait une boucle similaire à la ligne 1, mais au lieu de revenir vers le Terminus, emprunterait le rang des Vingt Cinq jusqu'à Saint-Bruno-de-Montarville, d'où elle emprunterait l'Autoroute 30 par la Montée Montarville, avant de rejoindre soit Longueuil par la route 116, soit la voie réservée du Pont-Champlain (ou la future station Rive-Sud du REM). Cela permettrait d'améliorer la desserte d'un secteur de Saint-Bruno-de-Montarville qui n'a présentement aucun service en dehors des heures de pointe.

L'ATCRS croit qu'une desserte entre Saint-Amable et Sainte-Julie devrait être établie. Ces deux municipalités sont profondément intégrées et le transport public doit répondre à ce besoin. Un tel service pourrait être mis en place soit en étendant le service de taxi collectif T-3 jusqu'à Saint-Amable (il arrête présentement à la frontière entre les deux municipalités), soit en créant une ligne régulière qui relierait les deux municipalités. Établir un tel service permettrait d'accroître le service pour les résidents de Saint-Amable, tout en rentabilisant les lignes intermunicipales au départ de Sainte-Julie.

Finalement, pour assurer une interconnexion entre Sainte-Julie et Boucherville, l'ATCRS encourage l'ARTM à mettre sur pied un service d'express métropolitain dans le corridor des autoroutes A-20 et A-25 entre Beloeil et le métro Radisson à Montréal en passant par les stationnements incitatifs de Sainte-Julie et de Mortagne. Cette idée est davantage développée dans notre chapitre sur les services d'express métropolitains.

En somme, l'ATCRS est convaincue de la possibilité de développer le Terminus de Sainte-Julie comme plateforme centrale dans le nord-est de la Couronne sud. Cela peut se faire en modifiant le trajet de certaines lignes existantes ou encore en mettant de nouveaux services sur pied.

À tout événement, pour réussir une telle conversion, il faut sortir de la logique radiale qui prévaut à Sainte-Julie et promouvoir des lignes bidirectionnelles se servant autant du Terminus comme tête de ligne que comme plateforme de correspondance intermunicipale.

Recommandation

L'ATCRS recommande à l'ARTM d'inclure dans son plan stratégique le développement de service entre Sainte-Julie et ses voisines de Boucherville, Saint-Amable, Saint-Bruno-de-Montarville et Varennes.

La Vallée-du-Richelieu : suivre le flot de la rivière

La MRC de La Vallée-du-Richelieu compte 124 420 habitants¹⁵, principalement établis le long de la Rivière Richelieu entre Beloeil, Mont-Saint-Hilaire et Chambly. Avant la réforme de la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine, la région était principalement desservie par deux opérateurs d'autobus : le CIT Vallée-du-Richelieu (CITVR) qui desservait Beloeil, McMasterville, Mont-Saint-Hilaire, Otterburn Park et Saint-Basile-le-Grand, ainsi que le CIT Chambly-Richelieu-Carignan (CITCRC) dans les villes de Chambly et Carignan.

Le RTM - Vallée du Richelieu (ancien CITVR) opère un service d'autobus relativement fréquent le long de l'axe de la route 116 (lignes 200, ExpressO et 300). Ces lignes offrent des départs reliant la région à Longueuil et Montréal. De plus, les lignes 200 et 300 desservent la Ville de Saint-Hyacinthe, un important pôle pour les études et l'emploi. Aux heures de pointe, le train reliant Mont-Saint-Hilaire à Montréal et des Trainbus complètent la desserte de cet axe.

Le RTM - Chambly-Richelieu-Carignan (ancien CITCRC) opère quant à lui un réseau centré sur le Stationnement incitatif de Chambly. Outre une desserte importante vers Montréal (lignes 400 et 401), ce terminus est relié à Longueuil (lignes 300, 301 et 302) ainsi qu'à Saint-Jean-sur-Richelieu (ligne 450), en plus d'être une plateforme de correspondance pour de nombreuses lignes locales.

Si ces deux réseaux fonctionnent plutôt bien pour amener leurs habitants vers Montréal et les cégeps les plus proches, ils ne sont aucunement liés entre eux. Ainsi, il est impossible pour un habitant de Saint-Basile-le-Grand ou Beloeil d'aller à Chambly en transport collectif sans passer par Longueuil ou Montréal.

Ces villes sont pourtant intégrées sur les plans économique, scolaire et politique, de sorte que les citoyens ont besoin de se déplacer d'une à l'autre. Il est donc nécessaire de prévoir une desserte entre l'axe de la route 116 et celui de Chambly.

Cette desserte pourrait prendre plusieurs formes. L'ATCRS suggère cependant qu'une ligne régulière parte d'une gare de la ligne de Mont-Saint-Hilaire, puis adopte le parcours le plus droit possible vers Chambly. Ce trajet pourrait ainsi remplacer au passage les lignes locales actuelles qui seraient situées sur son parcours, ce qui permettrait de limiter les coûts de la mise en place du nouveau service, tout en assurant un achalandage minimal au moment de sa mise en place.

¹⁵STATISTIQUE CANADA, « La Vallée-du-Richelieu » *Profil du recensement, Recensement de 2016*, en ligne, <http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=CD&Code1=2457&Geo2=PR&Code2=24&Data=Count&SearchText=la%20vallee-du-richelieu&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&TABID=1>

Recommandation

En conséquence, l'ATCRS recommande à l'ARTM de prévoir dans son plan stratégique la mise sur pied d'une ligne de transport collectif entre Chambly et l'axe de la route 116.

Roussillon : l'arrivée du REM

Avec 171 433 habitants¹⁶, la MRC de Roussillon est la municipalité régionale de comté la plus peuplée du Québec. Pas moins de quatre CIT occupaient son territoire avant la réforme de la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine. Cette ségrégation de l'espace en différents services a pour effet de limiter sérieusement la mobilité intrarégionale. Heureusement, l'arrivée du Réseau électrique métropolitain offre une occasion unique d'amorcer une refonte du réseau régional et conséquemment de corriger ce manque de connectivité.

L'ouest de la région (Léry, Châteauguay et la réserve indienne de Kahnawake) est desservi par le RTM - Sud-ouest (anciennement CIT Sud-ouest) dont le réseau est principalement orienté d'un côté vers le terminus Angrignon à Montréal et le Collège André-Laurendeau (le tout via le Pont Honoré-Mercier) et de l'autre vers Salaberry-de-Valleyfield, un pôle d'emplois et de services important. Cependant, il n'y a aucun service entre Châteauguay et l'est de la MRC de Roussillon.

La Ville de Mercier, pour sa part, est desservie par le RTM - Haut-Saint-Laurent (historiquement le CIT Haut-Saint-Laurent) dont la desserte est elle aussi orientée dans l'axe du Pont Honoré-Mercier. Ce réseau comporte les mêmes lacunes au niveau de la connectivité avec l'est de la Montérégie que celui du Sud-ouest.

Dans l'est de la MRC, le service ferroviaire est assuré par la ligne de train de banlieue de Candiak, tandis que deux anciens CIT se partageaient le service. Le CIT Le Richelain offrait la desserte des villes de Candiak, La Prairie et Saint-Philippe, tandis que le CIT Roussillon desservait Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine.

La connectivité entre les réseaux est légèrement moins pire que dans l'ouest en raison de la possibilité de transfert au terminus de Panama et à l'existence d'une ligne reliant Delson à Montréal en passant par Candiak (ligne 130). Toutefois, cette dernière ligne ne permettait pas l'embarquement et le débarquement à Candiak puisqu'elle était opérée par le CIT Roussillon et ce, malgré les demandes de l'ATCRS à cet effet¹⁷. Aux dernières nouvelles, cette situation n'a toujours pas été corrigée, malgré la réforme de la gouvernance¹⁸.

De plus, les liens entre les différents stationnements incitatifs demeurent difficiles. En effet, c'est le cas pour passer du stationnement incitatif La Prairie au stationnement incitatif Georges-Gagné à

¹⁶STATISTIQUE CANADA, « Roussillon » *Profil du recensement, Recensement de 2016*, en ligne, <http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=CD&Code1=2467&Geo2=PR&Code2=24&Data=Count&SearchText=roussillon&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&TABID=1>

¹⁷Audrey LEDUC-BRODEUR, « Pas de nouvel arrêt d'autobus à Candiak : Demande refusée », *Le Reflet*, 16 septembre 2015, en ligne, <http://www.lereflet.qc.ca/actualites/2015/9/16/pas-de-nouvel-arret-dautobus-a-candiac.html>

¹⁸RESEAU DE TRANSPORT METROPOLITAIN - ROUSSILLON, « Horaires complets », *Réseau de transport métropolitain*, en ligne https://rtm.quebec/Media/Default/pdf/section4/Horaires-bus/CIT_Roussillon.pdf

Delson. Le moyen le plus rapide consiste à passer par le Terminus Panama afin de prendre une correspondance entre les lignes 321 du RTM - Le Richelain et 130 du RTM - Roussillon.

Cette situation est d'autant plus ridicule que la ligne 130 passe en plein cœur de La Prairie sur la route 134, y compris devant le stationnement incitatif, mais ne s'y arrête pas. Des gains de connectivité pourraient donc être réalisés sans même dépenser des ressources supplémentaires, simplement en prévoyant quelques arrêts supplémentaires sur des lignes existantes.

Heureusement pour la région, l'arrivée du Réseau électrique métropolitain permettra une nouvelle donne pour la desserte de la MRC de Roussillon. En effet, en bloquant l'accès au Pont Champlain aux autobus et en forçant une correspondance à Brossard, le REM oblige le RTM à repenser complètement son réseau.

L'ATCRS pense qu'il s'agit d'une occasion idéale pour corriger le problème de connectivité interne dans la région.

En refondant le réseau, le RTM pourrait améliorer la desserte entre Châteauguay et l'est de la Montérégie en prévoyant un lien vers la station Rive-Sud du REM.

Par ailleurs, il sera nécessaire que l'ARTM encourage le RTM à prévoir une connectivité directe entre les lignes locales et le REM au lieu du modèle actuel selon lequel tous les usagers des lignes locales doivent changer d'autobus pour prendre un express vers le centre-ville.

En effet, dans le contexte où une correspondance supplémentaire sera imposée aux usagers, il faudrait éviter la tentation pour ceux-ci de conduire directement jusqu'au REM afin d'éviter une seconde correspondance. Il est donc essentiel pour la pertinence des lignes locales de prévoir un rabattement direct de celles-ci vers le REM.

Cependant, il est nécessaire que les lignes locales continuent de passer par les stationnements incitatifs. En effet, ceux-ci constituent d'excellentes plateformes de correspondance entre les lignes locales et les autres services intermunicipaux (desserte vers le Terminus Longueuil/Collège Édouard-Montpetit ou vers Angrignon et le Collège André-Laurendeau) ainsi qu'entre les lignes locales entre elles. L'ARTM doit donc veiller à ce que ces plateformes de correspondance maintiennent leur rôle à ce niveau.

Également, le RTM devrait prévoir des passages réguliers d'autobus entre les gares de la ligne de Candiac et le REM. Cette mesure apparaît nécessaire afin de permettre aux usagers qui ont stationné leur voiture à l'une de ces gares de retourner à celle-ci même s'ils ont dépassé l'heure du dernier train. En outre, cela faciliterait l'implantation de *Transit oriented developments* (TOD) autour de ces gares en assurant une connexion plus fréquente vers Montréal, même en l'absence de trains.

Recommandations

En attendant l'arrivée du REM, l'ARTM devrait exiger du RTM qu'il mette fin à ses politiques d'embarquement et de débarquement seulement lorsque des arrêts se situent hors du territoire d'un ancien CIT, mais sont à l'intérieur de celui du RTM.

En outre, l'ARTM devrait demander au RTM qu'il fasse des efforts au niveau de la connectivité entre terminus métropolitains notamment en prévoyant des arrêts pour la ligne 130 du RTM - Roussillon à La Prairie.

L'ATCRS croit que l'ARTM devrait aussi prévoir dans son plan stratégique une refonte du réseau dans la MRC Roussillon avec l'arrivée du REM. Cette refonte devrait se faire selon les principes suivants :

- Meilleure connectivité entre l'est et l'ouest de la région;
- Rabatement direct des lignes locales vers le REM plutôt que le recours à une correspondance obligatoire dans les stationnements incitatifs;
- Maintien du rôle des stationnements incitatifs comme plateforme de correspondance entre les lignes locales et autres lignes intermunicipales (dessertes vers Longueuil ou vers Angrignon/Collège André-Laurendeau, etc.);
- Desserte régulière entre les gares de la ligne de Candiac et le REM.

Un réseau fréquent

Si la configuration du réseau est très importante et sa simplicité nécessaire, la présence d'un service fréquent apparaît comme le seul moyen de le rendre concurrentiel par rapport à l'automobile. En effet, cette dernière permet à son propriétaire de se déplacer à tout moment, sans contrainte d'horaire. Le transport collectif, lui, offre un service contraint par des horaires.

Chaque amélioration de la fréquence a des effets positifs directs et indirects. Le principal effet direct consiste à réduire le temps d'attente pour les usagers empruntant cette ligne, ce qui permet de partir plus tard ou plus tôt selon les besoins de l'individu. Le principal effet positif indirect consiste à réduire le temps de parcours pour les usagers utilisant cette ligne dans le cadre d'un trajet avec correspondance et ce, en raison de la réduction du temps d'attente entre les correspondances.

L'ATCRS considère qu'une amélioration de la fréquence est cruciale, particulièrement dans les couronnes. Cette augmentation de la fréquence peut se faire autant en réduisant l'intervalle de temps entre des départs qu'en étendant les heures de service (ou les heures de haut service).

Le problème de la fréquence touche autant le réseau d'autobus dans les couronnes que le réseau de trains de banlieue. Si ce problème peut être réglé facilement par des investissements supplémentaires, l'ATCRS est consciente que les organismes publics de transport en commun n'ont pas les moyens d'augmenter, dans le cadre financier actuel, la desserte sur leur territoire. Des solutions à coût modéré pour les contribuables seront présentées afin d'améliorer le service.

Des trains plus légers et plus fréquents

L'arrivée du REM représente un changement de paradigme majeur sur la ligne de Deux-Montagnes. En effet, d'une ligne de train de banlieue peu fréquente (sauf durant les heures de pointe), mais

opérée avec un matériel lourd, la ligne de Deux-Montagnes deviendra un métro léger très fréquent mais dont les trains auront une moins grande capacité à chaque départ.

Sur le plan de la fréquence, le modèle d'affaires du REM est celui vers lequel devrait tendre l'ARTM dans la planification des réseaux ferrés. En effet, l'usager préfère un service fréquent tout au long de la journée que quelques trains lourds à l'heure de pointe.

L'arrivée du REM risque de se solder par une diminution d'achalandage sur plusieurs lignes du RTM. La ligne de Vaudreuil-Hudson subira la concurrence directe de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue du REM. La ligne de Candiac verra sa demande réduite en raison de la présence de la station Rive-Sud dont la desserte plus fréquente à toute heure du jour rendra moins attrayant le parcours en train. Quant à la ligne de Mascouche, l'abandon de la desserte vers le centre-ville devrait réduire la croissance anticipée de son achalandage.

Dans ce contexte, les voitures à deux niveaux, que le RTM achète systématiquement depuis des années, se retrouveront sans doute pratiquement vides hors des lignes de Saint-Jérôme et de Mont-Saint-Hilaire. Un changement de cap s'impose donc pour préserver la qualité du service sur les lignes de train.

L'ATCRS encourage l'ARTM à prévoir dans son plan stratégique la transformation du réseau de trains de banlieue afin que le RTM privilégie à l'avenir l'achat de matériel roulant moins lourd et moins énergivore.

De plus, l'organisme devrait investir davantage dans des infrastructures (signalisation et voies d'évitement) afin de pouvoir accroître la fréquence des passages, particulièrement en contrepoinTE et hors pointe.

Recommandation

L'ATCRS demande à l'ARTM de prévoir l'arrivée du REM dans son plan stratégique en encourageant l'achat de trains moins lourds et en investissant dans les infrastructures ferroviaires afin de faciliter l'augmentation de la fréquence du service de trains de banlieue en dehors des heures de pointe.

Des autobus plus légers et plus fréquents

Les commentaires sur l'importance de la fréquence sont autant valables pour le réseau ferroviaire que les autobus. L'usager préfère un service fréquent avec des autobus plus petits (midibus ou minibus) que des gros autocars très confortables mais dont les départs sont rares.

L'usage de midibus et de minibus se révèle d'ailleurs économiquement intéressant pour les organismes publics de transport en commun. En effet, comme ces véhicules sont moins énergivores que les autobus réguliers de 40 pieds, leur coût d'opération est moindre. Pour le Réseau de

transport métropolitain, opérer des minibus sur des lignes moins utilisées permet, en vertu des contrats avec les transporteurs, de réaliser des économies oscillant entre 25 et 50 %¹⁹.

À toutes fins pratiques, un organisme public de transport en commun aurait donc un intérêt économique à doubler la fréquence en dehors des heures de pointe ou en fin de semaine, mais en remplaçant des autobus de 40 pieds par des minibus ou des midibus. En effet, cette fréquence doublée coûterait légèrement plus aux organismes, mais elle constituerait un excellent moyen de convaincre plus d'usagers à utiliser les transports publics en dehors des heures de grande affluence, ce qui permettrait de réduire le déficit du service accru.

Évidemment, cette solution doit être adoptée lorsque le contexte le permet et ne pas être appliquée de façon irréfléchie. Idéalement, elle ne doit l'être que pour des lignes opérées aux heures ou aux demi-heures hors des heures de pointe et qui comportent un certain potentiel de croissance. En effet, pour être efficace, l'augmentation de la fréquence (en échange d'une diminution de la capacité) doit permettre aux organismes d'attirer de nouveaux usagers.

Il faut donc concevoir cette stratégie comme un moyen transitoire afin d'assurer sur certains corridors un service de transport collectif fréquent à toute heure du jour et à tous les jours. Combinée avec le déploiement du REM, dont le service répond précisément à cet impératif de fréquence, cette stratégie permettrait de faire du transport collectif une véritable option fréquente pour les déplacements à l'intérieur de la Couronne.

Recommandation

L'ATCRS encourage l'ARTM d'inclure dans son plan stratégique le fait de remplacer, sur certaines lignes, les autobus de 40 pieds par des minibus et des midibus en échange d'une fréquence améliorée pour les usagers.

Service d'autobus de nuit

L'objectif d'améliorer la fréquence en transport collectif ne doit pas se limiter aux heures actuelles du service. En effet, pour remplacer l'automobile, le transport collectif doit permettre aux travailleurs ayant des horaires atypiques d'être en mesure d'utiliser l'autobus pour leur déplacement.

Si Montréal compte sur un réseau extensif d'autobus de nuit (reliant des banlieues lointaines comme Pointe-aux-Trembles et Sainte-Anne-de-Bellevue) et que Laval compte une ligne (reliant le métro Henri-Bourassa au métro Montmorency), la Rive-Sud ne compte aucun service de nuit.

Il s'agit d'une lacune dans le réseau qui pourrait facilement être comblée par la mise en place d'un embryon de réseau de nuit. L'ATCRS suggère dans un premier temps de mettre sur pied une ligne partant du Terminus Centre-ville (ou d'un point situé dans les environs), empruntant le chemin de la ligne 45 du RTL jusqu'au Terminus Panama, puis empruntant le boulevard Taschereau jusqu'au

¹⁹Selon des copies des contrats de transport obtenues par l'ATCRS en vertu de demandes effectuées en vertu de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels*, RLRQ, c. A-2.1.

Terminus de Longueuil, avant de terminer son parcours au métro Papineau. Cette ligne en forme de fer à cheval permettrait de relier Montréal aux deux plus importants pôles de la Rive-Sud, tout en couvrant l'axe du boulevard Taschereau et conséquemment l'Hôpital Charles-Le Moyne.

Dans un second temps, une ligne pourrait être établie au départ du terminus Longueuil, couvrant l'axe des autobus 8,28 et 88 jusqu'au boulevard Jacques-Cartier où elle bifurquerait vers l'Hôpital Pierre-Boucher qui serait son terminus.

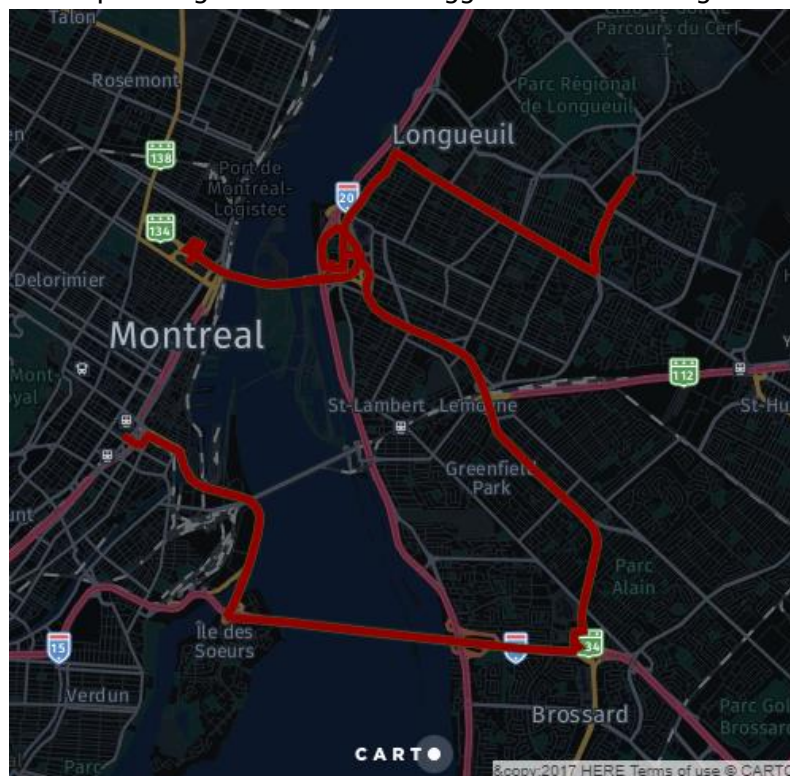
Ce nouveau service pourrait être opéré avec des autobus, des minibus ou même des taxis collectifs si cette option se révélait moins coûteuse.

L'ATCRS est convaincue que la mise sur pied d'un tel service permettrait de régler certains problèmes de mobilité, non seulement pour les travailleurs atypiques, mais aussi pour les nombreuses personnes qui doivent se déplacer la nuit vers les hôpitaux sans avoir accès à une automobile.

Recommandation

L'ATCRS suggère à l'ARTM d'inclure dans son plan stratégique la mise sur pied d'un service de nuit à l'échelle métropolitaine et conséquemment d'étendre la desserte nocturne à la Rive-Sud en priorisant la desserte des terminus métropolitains de Longueuil et de Panama ainsi que des hôpitaux.

Exemple de lignes de nuit dans l'agglomération de Longueuil



II. Express métropolitains

L'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud (ATCRS) croit fondamentalement en une mobilité intégrée dans la grande région métropolitaine de Montréal. Selon l'ATCRS l'intégration est la seule façon pour les organismes publics de transport en commun de faire face à la réalité polycentrique de la métropole québécoise.

Si les modes de transport guidés comme le métro, le train de banlieue et bientôt le Réseau électrique métropolitain (REM) sont des fers de lance de cette mobilité intégrée, les autobus des services d'express métropolitains constituent également des piliers centraux de l'intégration tant souhaitée.

La notion de service d'express métropolitain est définie dans la *Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain* comme « un service qui permet la desserte du territoire d'au moins une municipalité locale dont le territoire est compris dans celui de l'organisme choisi et du territoire d'au moins une municipalité locale compris dans celui d'un autre organisme public de transport en commun »²⁰.

Dans le contexte particulier de la Montérégie, cette définition vise les services qui desservent à la fois au moins deux des trois territoires suivants : l'agglomération de Longueuil, l'agglomération de Montréal et la Couronne Sud. Le législateur, en prévoyant les services d'express métropolitains, a l'intention de prévoir une compétence concurrente entre les organismes publics de transport en commun pour la desserte d'un territoire²¹, lorsque le service en question dessert le territoire de plus d'un territoire.

Concrètement, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) a donc le pouvoir de confier au Réseau de transport métropolitain (RTM) le droit d'embarquer et de débarquer des passagers sur le territoire du Réseau de transport de Longueuil (RTL), dans la mesure où le service d'autobus en question dessert également le territoire du RTM.

L'ATCRS prie donc l'ARTM de consolider et de développer les services express métropolitains sur son territoire.

Pour ce faire, l'ATCRS suggère à l'ARTM cinq axes pour lesquels l'Autorité pourrait utiliser ses pouvoirs pour améliorer les services, soit ceux des routes 112, 116, 132 et 134 ainsi que celui des autoroutes 20 et 25.

Ces axes sont situés le long de corridors routiers majeurs pour la région. Il s'agit de routes généralement rectilignes et à vitesse relativement rapide, ce qui permet des déplacements efficaces

²⁰Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain, RLRQ, c. A-33.3, art. 8 al. 4.

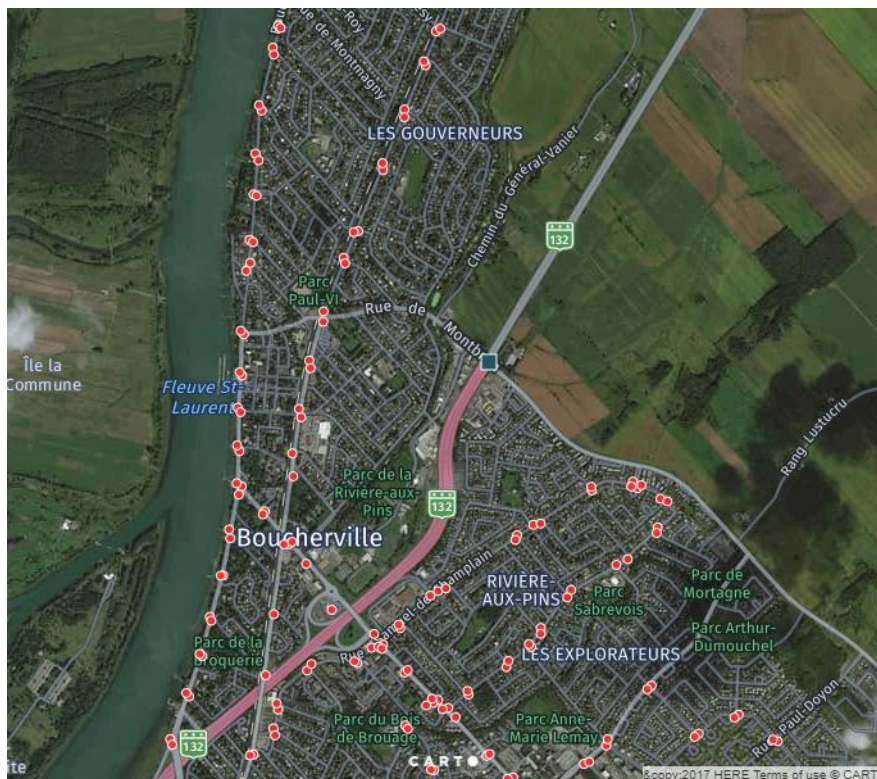
²¹Voir les propos de Nathalie Bacon de la direction juridique du Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, le 24 mars 2016 lors de l'étude détaillée du projet de loi n°76 par la Commission des transports et de l'environnement, *Journal des débats*, 41^e légis., Vol. 44, n°57, 11 h 50.

pour les passagers du transport public. Le développement de lignes dorsales d'autobus y est donc crucial pour consolider et développer le transport collectif sur la rive sud.

Axe 132 (Sorel-Varenes-Boucherville-Longueuil)

La totalité du RTM - Sorel-Varenes dessert cet axe sur sa totalité entre Varenes et Longueuil. Ces autobus passent notamment au coin de la route 132 et du Boulevard de Montbrun à Boucherville. Ce coin n'est pas desservi par des lignes d'autobus du RTL. En effet, l'arrêt le plus proche est situé au coin des boulevards de Montbrun et Fort-Saint-Louis, à environ un kilomètre de la route 132. Un service de taxi collectif existe à proximité (T-90), mais il ne sert les usagers qu'aux heures de pointe. Bref, le RTL ne dessert pas la zone d'une façon raisonnable pour l'utilisateur, et ce tel que démontré par la carte ci-dessous.

Carte 1 : Localisation de l'arrêt 132 - de Montbrun



Légende : les cercles rouges représentent les arrêts du RTL; le carré bleu désigne l'arrêt du RTM.
 Ont été omis les arrêts du taxi collectif T-90 dont le service est réservé aux heures de pointe.

Pourtant, le service du RTM - Sorel-Varenes pourrait facilement combler cette lacune. En effet, les lignes 700, 720, 721, 722, 723, 730, 731, 732 et 733 desservent déjà cet arrêt pour les usagers provenant de (ou se dirigeant vers) Varenes, Saint-Amable ou Sorel-Tracy.

Permettre l'embarquement et le débarquement sur ces lignes à l'arrêt Route 132 - de Montbrun se ferait donc à coût nul sur ces lignes puisque le temps d'arrêt y est déjà comptabilisé. Parallèlement, cela améliorerait la mobilité dans cette partie de Boucherville en offrant une desserte alternative aux lignes 61-81 et 83-84 du RTL pour les résidents du quartier.

Sur le plan financier, le changement proposé par l'ATCRS permettrait au RTM d'augmenter ses revenus grâce à des nouveaux passagers, tandis que le RTL pourrait économiser en mettant fin à ligne T-90 qui deviendrait redondante.

L'ATCRS a d'ailleurs présenté la problématique de l'arrêt Route 132 - de Montbrun lors des consultations particulières sur le projet de loi 76. Cette situation avait été remarquée par le ministre des Transports de l'époque, Robert Poëti, lequel s'était exprimé ainsi :

[Sans] forme de reproche, certains CIT ou certains élus tentent de très bien couvrir leur secteur. Puis c'est normal, hein, ils sont élus par leurs citoyens. Puis moi, j'applique la compréhension de ça très bien, mais, une fois que vous êtes élus, vous devez travailler pour l'ensemble de vos citoyens. Ici, on se situe à un niveau différent où il faut travailler pour l'ensemble des citoyens, mais pas d'une municipalité, de l'ensemble des municipalités. Alors, je suis obligé d'élargir les horizons et demander aux gens s'ils veulent bien collaborer ensemble et, par l'émission d'un projet de loi, leur donner l'option de pouvoir le faire et d'améliorer ces faiblesses que vous soulignez à l'intersection De Montbrun, que je connais, qui vous obligent à marcher un kilomètre pour vous rendre à l'autre endroit. Ce genre de situations un peu difficiles qui existent encore aujourd'hui peuvent être corrigées dans la nouvelle gouvernance²². [Nos soulignements].

Recommandation

L'ATCRS croit donc que l'ARTM devrait utiliser les pouvoirs qui sont à sa disposition pour permettre l'embarquement et le débarquement dans les deux directions à l'arrêt Route 132 - Boulevard de Montbrun.

Axe 112 (Chambly-Carignan-Saint-Hubert-Longueuil)

Une situation analogue à celle qui prévaut à Boucherville avec l'intersection Route 132 - Boulevard de Montbrun existe dans l'arrondissement Saint-Hubert avec les autobus du RTM - Chambly-Richelieu-Carignan. En effet, ceux-ci empruntent le boulevard Cousineau (la route 112) entre les limites de Longueuil et la route 116. En direction Longueuil, les autobus du RTM (ligne 301) peuvent y débarquer des usagers en provenance de Chambly ou Carignan, mais ne peuvent pas embarquer des passagers en direction de Longueuil.

La situation est légèrement différente de l'arrêt à Boucherville puisque le RTL dessert le trajet par une série de lignes (8 et 19 vers Longueuil et 50 et 142 vers Panama). Aucune ligne ne dessert cependant le terminus Longueuil de façon aussi directe sur l'ensemble du boulevard Cousineau.

L'ATCRS croit donc que l'ARTM devrait se servir de ses pouvoirs en matière d'express métropolitains pour permettre aux usagers longueuillois de prendre les autobus du RTM entre les arrondissements de Saint-Hubert et du Vieux-Longueuil.

À terme, avec le projet de Réseau rapide d'agglomération du RTL, l'ARTM pourrait d'ailleurs intégrer davantage les lignes du RTM et celles du RTL en créant un véritable corridor express dans l'axe de la route 112. En effet, les deux réseaux pourraient opérer de façon commune dans l'axe, permettant ainsi à l'usager de prendre le premier départ quel que soit le transporteur.

²² Propos de Robert Poëti tenus le 26 novembre 2015, rapporté dans le *Journal des débats*, 41^e légis., Vol. 44, n°43, 17 h 10.

Par ailleurs, dans une perspective d'amélioration du transport dans l'axe de la route 112, l'ATCRS considère nécessaire que l'ARTM utilise ses pouvoirs en matière d'aménagement de voies réservées afin de réaménager l'Échangeur Saint-Hubert. En effet, la circulation automobile est telle à cet endroit que les autobus du RTL qui y circulent ont des temps de parcours nettement plus long à l'heure de pointe qu'en dehors de cette heure. Cette situation nuit à la fiabilité des lignes d'autobus, particulièrement à celle des lignes 8 et 88 du RTL.

Il est donc impératif que des aménagements soient effectués au niveau de l'Échangeur Saint-Hubert afin d'assurer une meilleure fluidité des autobus, mais également des correspondances entre les différentes lignes d'autobus, ainsi qu'entre celles-ci et le train de banlieue.

Axe 116 (Saint-Hyacinthe-Saint-Bruno-Saint-Hubert-Longueuil)

L'axe de la route 116 diffère des deux cas précédents en raison de l'existence d'une entente antérieure à l'entrée en vigueur du projet de loi 76 en vertu de laquelle les lignes 200 et 300 de l'ancien CIT Vallée-du-Richelieu pouvaient embarquer et débarquer des passagers sur le territoire de Saint-Bruno-de-Montarville et ce, dans toutes les directions.

Toutefois, bien que cette entente soit valide pour cette dernière municipalité malgré son inclusion dans le territoire du RTL, elle ne s'étend pas à l'arrêt situé à l'Échangeur Saint-Hubert (carrefour des routes 112, 116 et du Chemin de Chambly). Pourtant, la ligne 200 dispose bel et bien d'un arrêt à cet endroit, mais celui-ci ne permet que le débarquement ou l'embarquement selon le fait que le bus part ou se dirige vers Longueuil.

L'ARTM devrait également s'assurer que la tarification soit identique pour l'utilisateur, et ce qu'il emprunte un autobus du RTL ou du RTM. En effet, il est complètement illogique que l'utilisateur de Saint-Bruno-de-Montarville paie 3,25 \$ pour un billet vers Longueuil lorsqu'il utilise la ligne 99 du RTL, mais que le tarif grimpe à 8 \$ pour un billet individuel dès qu'il choisit la ligne 200 du RTM - Vallée-du-Richelieu. Le même déplacement devrait s'effectuer au même tarif et ce quelque soit le transporteur.

Un autre grand problème dans ce corridor concerne la localisation de la gare de Saint-Bruno. Celle-ci est actuellement située en plein milieu d'une zone agricole enclavée de la ville par les autoroutes 116 et 30. Résultat, les usagers de cette gare ne peuvent se rabattre sur les lignes d'autobus 200, 300 ou 99 pour rejoindre le stationnement incitatif de cette gare. Quant au rabattement en autobus sur la gare, il est fort limité en raison des caractéristiques de celle-ci.

Dans ce contexte, non seulement la très forte majorité des usagers de la gare ne s'y rendent pas en transport collectif, mais ils ne disposent que d'une desserte limitée puisqu'ils n'ont aucun service d'autobus en dehors des heures très limitées du train de banlieue. Qui plus est, sa localisation en zone agricole empêche la mise en place d'un quartier TOD autour de la gare.

Un déplacement de la gare plus à l'est, à proximité des secteurs urbanisés de Saint-Bruno-de-Montarville permettrait de faciliter l'usage du transport collectif ou actif comme moyen d'accès au train, tout en permettant d'offrir la possibilité aux usagers du stationnement incitatif d'avoir accès aux lignes 200, 300 et 99 lorsqu'ils ont besoin de revenir en dehors des heures de service du train.

L'ATCRS considère que l'ARTM devrait prévoir le déplacement de cette gare dans son plan stratégique.

Recommandations

L'ATCRS croit que l'ARTM devrait, ici aussi, se servir de ses pouvoirs en matière d'express métropolitains pour permettre l'embarquement et le débarquement pour tous les autobus du RTM roulant dans l'axe de la route 116 (la ligne 200 du RTM - Vallée-du-Richelieu ainsi que les lignes 302 du RTM - Vallée-du-Richelieu et 340 du RTM - Sainte-Julie).

En outre, l'ARTM devrait aussi forcer une harmonisation des tarifs d'autobus entre le service du RTL et celui du RTM dans les municipalités où les deux réseaux coexistent.

L'ARTM devrait également prévoir le déplacement de la gare de Saint-Bruno afin que celle-ci puisse être située à proximité des lignes 200 et 300.



Axe 134 (La Prairie-Brossard)

Le boulevard Taschereau (route 134) constitue un axe majeur pour la rive sud, un des rares à passer à travers l'Autoroute des Cantons-de-l'Est (A-10). Du côté est de l'A-10, il relie Longueuil à Brossard, en passant par de nombreux générateurs de déplacements comme le Mail Champlain et l'Hôpital Charles-Le-Moyne. À l'ouest, le boulevard Taschereau relie Brossard à Candiac, en passant par La Prairie.

Au centre, l'Autoroute 10 agit comme une véritable barrière pour les usagers du transport collectif. En effet, peu de lignes d'autobus traversent cette frontière. Et pour cause, le Terminus Panama (lequel est d'ailleurs une station projetée du REM) agit comme une sorte d'échangeur accueillant les usagers de l'ouest et de l'est et permettant des correspondances tant vers Montréal que vers le reste de la Montérégie.

Une seule ligne traverse effectivement la barrière qu'est l'A-10 : la ligne 77 du RTL. Cette ligne traverse Brossard sur toute sa longueur, avant de terminer son parcours au Collège Édouard-Montpetit à Longueuil. Le RTL mesure bien l'importance de cet axe et propose d'ailleurs la mise en place d'un service express entre Brossard et Longueuil dans l'axe du boulevard Taschereau. Ce service s'insérera d'ailleurs très bien dans le réseau de voies réservées déjà présentes sur le boulevard.

L'ATCRS croit cependant que l'ARTM devrait utiliser ses pouvoirs en matière de services d'express métropolitains pour faire partir le nouveau service express du terminus La Prairie.

Distant de moins d'un kilomètre de la frontière de Brossard, ce stationnement incitatif constituerait un excellent point de départ-arrivée pour l'express. Non seulement il permettrait de faciliter le battement des autobus, mais, en plus, ce stationnement et l'aire TOD avoisinante constituent des générateurs de déplacements qui amélioreraient l'efficacité du bout de la ligne.

Recommandation

En somme, l'ATCRS recommande à l'ARTM de planifier d'étendre le service express projeté par le RTL au stationnement incitatif de La Prairie.

Axe A-20-A-25 (Sainte-Julie-Boucherville-Montréal-Laval/Terrebonne)

Déjà un haut lieu de la congestion vers et depuis la Rive-Sud, l'axe du pont-tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine (Autoroutes 20 et 25) sera mis à rude épreuve lorsque le tunnel subira des travaux de réfection majeurs.

Cette situation aura pour effet d'accentuer la congestion sur l'Autoroute 20 autant pour les automobilistes que pour les usagers du transport en commun. En effet, hormis un petit corridor à Boucherville (entre de Mortagne et le pont), aucune voie réservée ne dessert l'autoroute 20, bien qu'un grand nombre d'autobus de Sainte-Julie empruntent cet axe.

Par ailleurs, en accentuant la pression sur le réseau routier, les travaux augmenteront le temps de parcours pour tous les résidents de la Rive-Sud devant se rendre dans l'est de Montréal. La plupart effectuent ce trajet en automobile. Cela s'explique par l'absence de desserte directe entre l'Île et la Rive-Sud, hormis la ligne 61 du Réseau de transport de Longueuil qui dessert la station Radisson.

Or, cette station apparaît comme un nœud de correspondance majeur pour la région métropolitaine. En effet, il s'agit du seul point où une correspondance directe peut être effectuée entre un autobus de la STM, de la STL, du RTL et du RTM. Développer une desserte vers ce lieu permet donc d'accroître significativement la mobilité dans l'ensemble de la région métropolitaine.

L'ATCRS considère que le développement de la desserte du pôle Radisson doit faire partie des priorités métropolitaines en matière de développement du transport collectif. La fréquence et le nombre de lignes qui y transitent devraient y être augmentées.

À titre d'exemple, une ligne desservant l'est de Beloeil, le terminus de Sainte-Julie et la station Radisson pourrait être mise sur pied. Par ailleurs, la ligne 925 de la STL, entre le secteur Saint-François à Laval et le métro Radisson, devrait être bonifiée par l'ajout de départs en dehors des heures de pointe afin de favoriser le développement de ce pôle.

Par ailleurs, l'accès à cette station devrait être favorisé par la mise en place de mesures préférentielles pour bus, tant sur la Rive-Sud que sur l'Île de Montréal. Ces mesures devraient inclure une voie réservée sur l'autoroute 20 entre Sainte-Julie et Boucherville. Cette infrastructure permettrait de réduire, à peu de frais, le temps de parcours des autobus sur l'axe de l'autoroute 20.

Recommandations

L'ATCRS recommande à l'ARTM de prévoir dans son plan stratégique la desserte en autobus autour de la station Radisson, notamment en y augmentant la fréquence ainsi que la diversité des lignes.

L'ATCRS demande également à l'ARTM de développer les mesures préférentielles par bus dans l'axe du pont-tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine et ce, afin de pallier les importants travaux qui auront lieu dans ce corridor dans les années à venir.

Conclusion

Devenue polycentrique, la région métropolitaine est maintenant coiffée d'une gouvernance capable de répondre à des besoins de mobilité de plus en plus complexes. L'ATCRS considère que pour être un succès, cette réforme doit s'accompagner de changements sur le terrain.

Le système de transport collectif doit migrer vers une plus grande simplicité pour l'utilisateur. Quant à la fréquence du service, elle doit être accrue afin de répondre aux besoins des usagers à tout moment. Finalement, la desserte ne doit plus exclusivement viser à amener des travailleurs des banlieues vers le centre-ville, mais doit plutôt tenter de desservir les différents pôles de la région.

Ces principes ne doivent pas être exclusivement pensés sur un plan théorique. Ils doivent également s'ancrer concrètement sur le territoire. C'est pour cette raison que le présent mémoire a porté une grande attention à des exemples locaux, tant pour illustrer les trois axes théoriques présentés dans la première partie que pour développer le concept de service d'express métropolitain.

L'ATCRS considère que ce concept devrait être développé sur les axes principaux que sont certaines routes provinciales (112, 116, 132 et 134) ainsi que dans l'axe du pont-tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine. Ces lignes ont le potentiel nécessaire pour devenir les véritables dorsales sur lesquelles reposerait le réseau en dehors des territoires desservis par le métro ou le REM.

Le présent mémoire constitue une tentative d'informer les décideurs des différentes idées qui pourraient être mises en place à travers le territoire montréalais. L'ATCRS se fera un plaisir d'échanger avec tous ceux qui sont intéressés à discuter des idées qui y sont développées.

Liste des recommandations

Voici la liste des recommandations que l'ATCRS fait à l'ARTM quant à son plan stratégique

Partie I : Un réseau simple, fréquent et polycentrique

Recommandation	Explication	Commentaires
<p>Établir de lignes aux parcours uniformes et stables</p> <ul style="list-style-type: none"> - Privilégier des trajets stables autant en semaine qu'en fin de semaine - Les dessertes vers des destinations complémentaires et exigeant des détours devraient s'effectuer via des plateformes de correspondance 	<ul style="list-style-type: none"> - Les variations d'horaires et de trajets des circuits pour une même ligne rendent la compréhension du réseau plus complexe pour une personne s'initiant au transport en commun - L'objectif 2 a pour objectif d'éviter que les usagers du trajet régulier ne voient leur temps de parcours accru en raison des dessertes complémentaires 	
<p>Inclure dans le plan stratégique de l'ARTM l'obligation pour les organismes publics de transport en commun de revoir leurs trajets afin de les rendre plus simple et plus directs.</p>	<p>Copier les trajets naturellement empruntés par les automobilistes permet d'augmenter la vitesse du réseau tout en le rendant plus intuitif</p>	
<p>Horaires papier présentant une version schématisée de la ligne sur la devanture</p>	<p>Permettre en un coup d'œil de comprendre le fonctionnement de la ligne</p>	<p>La signature visuelle des horaires du RTM secteur Laurentides est un exemple en la matière</p>
<p>Horaires papier comprenant une carte incluant les rues transversales</p>	<p>Permettre à une personne non familière avec un quartier de se repérer tant dans l'autobus qu'une fois débarquée</p>	<p>Le Réseau de Transport de Longueuil est un exemple en la matière.</p> <p>Le format papier est très important pour une part de la population, souvent âgée, qui n'est pas à l'aise avec les nouveaux outils technologiques.</p>
<p>Signalétique aux arrêts permettant de déduire la fréquence des lignes et leurs</p>	<p>Permettre à l'utilisateur de comprendre quelles sont les lignes structurantes dans le</p>	<p>Le Réseau Rapide d'Agglomération (RRA) du Réseau de Transport</p>

heures de passage	quartier dans lequel il se trouve	de Longueuil et le réseau 10 minutes max de la Société de Transport de Montréal sont 2 exemples de signalétiques distinctes pour lignes fréquentes et structurantes
<p>Adopter une approche polycentrique avec pôles de correspondance intégrant Sainte-Julie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Remplacement de la ligne 3 de Sainte-Julie par une ligne intermunicipale Sainte-Julie-Varenes - Remplacement de la ligne 1 de Sainte-Julie par une ligne intermunicipale Sainte-Julie-Saint-Bruno-de-Montarville - Relier Sainte-Julie et Saint-Amable via une ligne de taxi collectif ou une ligne régulière - Relier Sainte-Julie et Boucherville via une ligne qui emprunterait l'axe des autoroutes 20 et 25 et desservirait l'est de Montréal 	Permettre des déplacements intra-couronne plus aisés	Des pôles de correspondance bien organisés permettent de reproduire, du point de vue de l'utilisateur, l'effet d'un échangeur autoroutier pour l'automobiliste
Prévoir dans le plan stratégique la mise sur pied d'une ligne de transport collectif entre Chambly et l'axe de la route 116		
Mettre fin aux conflits de territoires entre opérateurs et sociétés de transport	Lorsqu'un opérateur passe sur un territoire afin d'en rejoindre un autre, il y a souvent des règles du type « embarquement seulement » ou « débarquement seulement »,	Les exemples sont nombreux : arrêt 132-Montbrun, ligne 130 à Candiac, ligne 200 à Saint-Hubert

	<p>qui ne sont pas justifiées sur le plan des opérations, mais qui sont plutôt en place pour des raisons historiques de conflits de territoire.</p> <p>Malgré l'adoption de la réforme de la gouvernance, ces problèmes continuent, même à l'intérieur même du RTM, qui constitue pourtant une seule et même société de transport.</p>	
<p>Préparer une refonte du réseau dans la MRC Roussillon allant de pair avec l'arrivée du REM</p>	<p>L'ATCRS propose de développer les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Meilleure connectivité entre l'est et l'ouest de la région; - Rabattement direct des lignes locales vers le REM plutôt que le recours à une correspondance obligatoire dans les stationnements incitatifs; - Maintien du rôle des stationnements incitatifs comme plateforme de correspondance entre les lignes locales et autres lignes intermunicipales (dessertes vers Longueuil ou vers Angrignon/Collège André-Laurendeau, etc.); - Desserte régulière entre les gares de la ligne de Candiac et le REM. 	
<p>Usage de trains plus légers et plus fréquents</p>	<p>Les usagers ont une préférence pour un service fréquent, permettant de se déplacer à toute heure de la journée, par rapport à un service lourd, qui comporte de nombreuses contraintes d'horaire</p>	
<p>Usage d'autobus plus légers par rapport aux autobus</p>	<p>Les usagers préfèrent la fréquence aux autobus de</p>	

lourds	grand gabarit peu fréquents, en raison de la flexibilité que la fréquence de service offre	
Mise en place d'un service de nuit	Pour remplacer l'automobile, le transport en commun doit permettre aux usagers aux horaires atypiques de se déplacer	L'ATCRS propose de privilégier la desserte des terminus Longueuil et Panama, ainsi que des hôpitaux

Partie II : Express métropolitains

Recommandation	Explication	Commentaires
Créer un couloir express métropolitain dans l'axe de la route 132	<p>Ce couloir est un couloir structurant pour la région.</p> <p>Désigner le service dans ce couloir comme express métropolitain permettrait de résoudre les problématiques de conflits de territoire, et permettrait d'améliorer le service tout en dégageant des économies.</p>	
Créer un couloir express métropolitain dans l'axe de la route 112	Intégrer les circuits du RTL et du RTM dans ce couloir offrirait une meilleure desserte aux usagers dans les secteurs de Saint-Hubert et du Vieux-Longueuil.	
Réaménager l'échangeur Saint-Hubert	Les lignes 8 et 88 du RTL, pourtant cruciales pour le réseau, sont moins efficaces en pointe que hors-pointe en raison de la congestion dans ce secteur.	
Inclure le déplacement de la gare de Saint-Bruno-de-Montarville dans le plan stratégique de l'ARTM	<p>La position actuelle de la gare limite toute possibilité de connexion avec les réseaux actuels de transport collectif</p> <p>Un déplacement de la gare pourrait la rapprocher des lignes 200 et 300, structurantes pour le couloir de la route 116</p>	
Créer un couloir express métropolitain dans l'axe de la route 116	<p>Ce couloir est un couloir structurant pour la région.</p> <p>Désigner le service dans ce</p>	La ligne 200 bénéficie déjà d'une exemption à Saint-Bruno-de-Montarville, mais pas à

	couloir comme express métropolitain permettrait de résoudre les problématiques de conflits de territoire.	Saint-Hubert.
Planifier étendre le service express projeté par le RTL au stationnement incitatif de La Prairie	<p>Distant de moins d'un kilomètre de la frontière de Brossard, ce stationnement incitatif constituerait un excellent point de départ-arrivée pour l'express.</p> <p>Non seulement il permettrait de faciliter le battement des autobus, mais en plus ce stationnement et l'aire TOD avoisinante constituent des générateurs de déplacements qui amélioreraient l'efficacité du bout de la ligne.</p>	
Augmenter la fréquence ainsi que la diversité des lignes desservant le métro Radisson	<p>Cette desserte permettra de palier partiellement aux travaux dans le pont-tunnel, en plus de développer un nouvel axe de transport pour lequel existe un besoin.</p> <p>La desserte pourrait également être prolongée dans la perspective du prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal, afin de mieux relier l'axe du boulevard métropolitain.</p>	