

Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A10/Centre-ville de Montréal

Rapport intermédiaire phase II - Objectifs et enjeux



Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A10/Centre-ville de Montréal

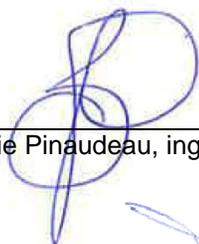
Rapport intermédiaire phase 2 – Objectifs et enjeux

N/Réf. : 60250864

Septembre 2012

Signatures

Rapport préparé par :



Marie Pinaudeau, ing.

Le 14 septembre 2012

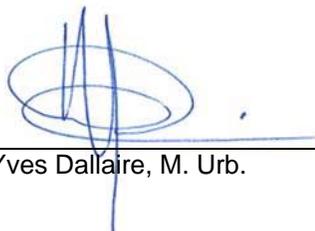


Frédéric Lamarche, ing., MBA

Le 14 septembre 2012

Richard Gauvin, écon.
Barry Palynchuck, ing., Ph. D.
Ariane Touchette-Lacasse, ing. jr

Rapport vérifié par :



Yves Dallaire, M. Urb.

Le 14 septembre 2012

Table des matières

Liste des acronymes	vii
1 Introduction.....	1
1.1 Contexte du mandat.....	1
1.2 Organisation du rapport	2
1.2.1 Définitions	2
1.2.2 Plan du rapport	2
2 Parties prenantes rencontrées	3
3 Faits saillants de la situation actuelle.....	5
3.1 Faits saillants de la situation actuelle – Synthèse des informations recueillies auprès des parties prenantes	5
3.2 Faits saillants de la situation actuelle – Synthèse des principaux éléments issus du rapport intermédiaire de la phase 1	6
3.2.1 Caractérisation de la demande	6
3.2.2 Caractérisation de l'offre et confort	7
4 Enjeux et objectifs	9
4.1 Attentes des partenaires par rapport au nouveau système	9
4.1.1 La capacité du système.....	9
4.1.2 L'attractivité du système et le potentiel de transfert modal vers le transport en commun.....	9
4.1.3 Le développement économique et l'aménagement du territoire	10
4.1.4 Le service local et les stationnements incitatifs	11
4.1.5 L'intégration urbaine	11
4.1.6 La tarification	12
4.1.7 L'environnement	12
4.1.8 L'opération	12
4.1.9 La bidirectionnalité du système	12
4.1.10 La fluidité de la circulation.....	12
4.1.11 L'accessibilité universelle.....	13
4.1.12 Conclusions tirées des entretiens.....	13
4.2 Enjeux et objectifs provenant des documents de planification – synthèse des informations provenant de la phase 1	13
4.3 Synthèse des enjeux et objectifs.....	14
5 Détermination des critères de performance.....	17
5.1 Identification des critères.....	17
5.2 Description des critères	18
5.2.1 Critères minimaux requis.....	19

5.2.2 Critères d'évaluation.....	22
6 Conclusion	29
Bibliographie.....	31

Liste des tableaux

Tableau 2-1 Parties prenantes rencontrées et dates des entretiens	3
Tableau 4-1 Identification des enjeux et objectifs	15
Tableau 5-1 Identification des critères reliés aux objectifs.....	17
Tableau 6-1 Synthèse des enjeux	29
Tableau 6-2 Synthèse des critères de performance	29

Liste des annexes

- Annexe A Entretiens avec les parties prenantes – Liste des représentants rencontrés
- Annexe B Entretiens avec les parties prenantes – Canevas d'entretien
- Annexe C Entretiens avec les parties prenantes – Comptes rendus
- Annexe D Note technique – Calcul des temps de parcours

Liste des acronymes

Agence métropolitaine de transport	AMT
Association des usagers du transport adapté de Longueuil	AUTAL
Association québécoise du transport intermunicipal et municipal	AQTIM
Autorité organisatrice de transport	AOT
Canadien National	CN
Chambre de commerce du Montréal métropolitain	CCMM
Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud	CCIRS
Communauté métropolitaine de Montréal	CMM
Gaz à effet de serre	GES
Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire	MAMROT
Ministère des Transports du Québec	MTQ
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	MDDEP
Municipalité régionale de comté	MRC
Plan de mobilité et de transport	PMT
Plan métropolitain d'aménagement et de développement	PMAD
Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée	PJCCI
Réseau de transport de Longueuil	RTL
Société de transport de Montréal	STM
Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain	SPJCC
Société du Havre de Montréal	SHM
Système léger sur rail	SLR
Terminus Centre-ville	TCV
Train Autobus Métro (titre de transport)	TRAM
<i>Transit-Oriented Development</i>	TOD
Transport collectif	TC

1 Introduction

1.1 Contexte du mandat

Le 11 avril 2011, le ministre des Transports du Québec annonçait la création du Bureau des partenaires sur les mesures préparatoires relevant du gouvernement du Québec liées à la reconstruction du pont Champlain. Le Bureau des partenaires doit notamment pouvoir dégager, pour le corridor stratégique A10/Centre-ville de Montréal, incluant le pont Champlain, une vision concertée pour la mobilité des personnes et des marchandises dans la grande région de Montréal. Le présent mandat s'inscrit dans le cadre des activités du comité sur la mise à jour des études de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville, qui fait partie intégrante du Bureau des partenaires.

L'axe A10/Centre-ville de Montréal est un axe majeur de transport en commun, permettant le trajet de nombreux usagers entre la Rive-Sud et l'île de Montréal. Durant les quinze dernières années, cet axe a fait l'objet de différentes études :

- **1999, PJCCI** : Étude d'opportunité/faisabilité pour un monorail traversant le fleuve;
- **2000, AMT** : Études d'opportunité/faisabilité de système léger sur rail (SLR) dans la région de Montréal, pour choisir un axe parmi quatre, l'axe A10/Centre-ville ayant été retenu comme prioritaire;
- **2001 à 2007, AMT** : Étude d'avant-projet, d'impact sur l'environnement, de plans et devis préliminaires pour un SLR dans l'axe A10/Centre-ville.

Entre 2009 et 2011, une étude de préfaisabilité portant sur le remplacement du pont Champlain a été réalisée pour le compte de PJCCI. Bien qu'abordant la thématique, le projet n'a pas porté d'attention particulière aux modalités d'insertion du transport en commun dans ce corridor (en dehors d'une analyse spécifique sur le secteur de l'île des Sœurs). La nécessité du remplacement du pont ouvre toutefois de nouvelles perspectives pour le projet d'intégration d'un service de transport en commun performant dans ce corridor.

Les principaux objectifs du présent mandat sont les suivants :

- Réaliser les études préparatoires pour choisir le mode de transport collectif sur l'axe A10/Centre-ville de Montréal en se basant sur une mise à jour des études précédemment réalisées sur cet axe;
- Indiquer au concepteur du nouveau pont Champlain les contraintes et exigences qui devront être prises en compte en fonction du mode choisi.

Le présent mandat se situe ainsi au niveau des études préparatoires, en amont des études d'avant-projet. Le mandat visera alors à bien cerner les problématiques et besoins, et à définir, à un niveau conceptuel, les options de réalisation les plus pertinentes, pour enfin recommander la solution la plus appropriée.

La démarche se divise en **quatre grandes phases** :

- La première phase vise la **collecte, l'analyse et la synthèse** de toutes les **données disponibles** pouvant avoir un impact sur la conduite de l'étude ainsi que la **caractérisation de la situation actuelle du système de transport par autobus** entre la Rive-Sud et le Centre-ville de Montréal, en matière d'achalandage, de fiabilité, de confort, d'impact environnemental et de coûts d'exploitation.
- La seconde phase porte sur la **détermination des objectifs et des enjeux**, devant tenir compte des attentes des différentes parties prenantes et permettre d'aboutir à une première liste de **critères de conception**. Par une approche concertée entre l'AMT et ses partenaires, cette phase vise alors à établir un consensus sur le cadre dans lequel l'analyse de solutions s'inscrira par la suite. Des critères de conception, des normes et critères de performance devront par ailleurs faire l'objet d'un accord de tous les intervenants à l'issue de cette phase.
- La troisième phase, concernant l'**estimation de la demande**, sera principalement conduite par l'AMT.
- La quatrième phase concerne la **mise à jour des solutions** et sera divisée en deux sous-phases :
 - La première sous-phase consiste à la **mise à jour technique des solutions**, qui s'appuie sur les trois phases précédentes et vise à élaborer un tracé de terminus à terminus incluant l'identification des principaux équipements, des contraintes structurelles (ouvrages d'art, tunnels, etc.), des besoins en systèmes, de

l'évaluation de l'achalandage potentiel et du choix d'un mode de transport pour trois scénarios. L'échéancier de réalisation, les impacts environnementaux et les interfaces avec le projet de reconstruction du pont Champlain feront également partie de cette phase.

- Une fois la mise à jour des solutions réalisée, la seconde sous-phase porte sur **les analyses et les recommandations**, basées sur un comparatif des solutions effectué à l'aide d'une analyse de risques, d'une estimation des coûts et d'une analyse bénéfices-coûts de chacune des solutions à l'étude.

La finalité du mandat reste la **recommandation d'une solution de transport en commun pour l'axe A10/Centre-ville** sur la base d'une analyse des bénéfices et des coûts, effectuée à l'aide de l'ensemble des critères et éléments techniques identifiés lors des quatre phases du mandat.

Le présent rapport constitue le rapport intermédiaire de la phase 2 qui porte sur la détermination des objectifs et enjeux. Suite à la rencontre de vingt parties prenantes, leurs avis, mises en garde et propositions ont permis de dresser le portrait de la situation actuelle ainsi que des diverses volontés concernant le futur système de transport dans le corridor à l'étude. En tenant compte de leurs attentes, une liste de critères d'évaluation permettra de guider la recherche de solutions, laquelle fera l'objet de la phase 4.

1.2 Organisation du rapport

1.2.1 Définitions

Le présent rapport fait appel aux notions d'enjeux, objectifs et critères qui sont définies ici :

- *Enjeu* : Un enjeu est défini de manière générale comme ce que l'on risque de gagner ou de perdre. Appliqués au projet du transport en commun dans le corridor A10/Centre-ville, les enjeux découlent en grande partie des faits saillants de la situation actuelle. Sur la base des éléments les plus importants, qu'il s'agisse d'éléments positifs du système actuel ou de problématiques relevées, des enjeux sont formulés et serviront de base à l'élaboration de solutions. Les points forts de la situation actuelle doivent pouvoir être conservés ou surpassés par une nouvelle solution, tandis que les principales problématiques doivent pouvoir être résolues par cette dernière.
- *Objectif* : Un objectif est défini de manière générale comme un but, une cible à atteindre. Dans le cadre du projet, les objectifs découlent des attentes exprimées par les partenaires au sujet du futur mode de transport en commun dans le corridor A10/Centre-ville. Chaque objectif à atteindre pour les solutions qui seront évaluées sera relié à un enjeu.
- *Critère* : Un critère est directement associé à un objectif. Le critère définit un ou des paramètres permettant d'évaluer la réalisation de l'objectif par la solution. Deux types de critères sont pris en compte :
 - Critère de performance : Une solution doit impérativement répondre à ce type de critère pour être tenue comme viable;
 - Critère de comparaison : Ce type de critère est utilisé pour comparer différentes solutions viables entre elles.

1.2.2 Plan du rapport

Suite à la présentation des parties prenantes rencontrées (chapitre 2), ce document présente les faits saillants de la situation actuelle (chapitre 3). Les principaux enjeux et objectifs identifiés par les parties prenantes sont présentés par la suite (chapitre 4), menant à l'élaboration des critères de performance et d'évaluation (chapitre 5). Le dernier chapitre contient une synthèse du document (chapitre 6).

2 Parties prenantes rencontrées

Entre le 24 avril et le 18 mai 2011, 20 parties prenantes ont été rencontrées lors de 18 rencontres distinctes : la Ville de Longueuil et le Réseau de transport de Longueuil (RTL), de même que la Ville de Montréal et la Société du Havre de Montréal ayant été rencontrées dans le cadre d'entretiens conjoints.

Le Tableau 2-1 présente les différentes parties prenantes rencontrées et la date de leur entretien. Pour sa part, l'annexe A contient la liste des représentants des parties prenantes rencontrées.

Tableau 2-1 Parties prenantes rencontrées et dates des entretiens

Partie prenante	Date de l'entretien
Agence métropolitaine de transport (AMT)	16 mai 2012
Association des usagers du transport adapté de Longueuil (AUTAL)	9 mai 2012
Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM)	2 mai 2012
Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM)	10 mai 2012
Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud (CCIRS)	3 mai 2012
Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)	15 mai 2012
Ministère des Transports du Québec (MTQ)	26 avril 2012
Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI)	24 avril 2012
Réseau de transport de Longueuil (RTL)	4 mai 2012
Société de transport de Montréal (STM)	17 mai 2012
Société du Havre de Montréal (SHM)	7 mai 2012
Transit	18 mai 2012
Transport 2000	3 mai 2012
Ville de Brossard	24 avril 2012
Ville de Longueuil	4 mai 2012
Ville de Montréal	7 mai 2012
Ville de Montréal – Arrondissement de Verdun	9 mai 2012
Ville de Montréal – Arrondissement de Ville-Marie	14 mai 2012
Ville de Montréal – Arrondissement du Sud-Ouest	15 mai 2012
Ville de Saint-Lambert	18 mai 2012

Afin de bien couvrir l'ensemble de la problématique avec toutes les parties prenantes, un canevas d'entretien en huit points a été élaboré et utilisé lors des 18 rencontres. Ce plan d'entretien est présenté en annexe B.

À la suite de chacune de ces rencontres, un compte rendu de réunion a été rédigé et soumis aux parties prenantes pour approbation. Les versions finales de ceux-ci peuvent être consultées en annexe C.

3 Faits saillants de la situation actuelle

Ce chapitre présente les faits saillants de la situation actuelle à partir des informations recueillies auprès des parties prenantes et des principaux éléments ressortant du rapport intermédiaire de la phase 1.

3.1 Faits saillants de la situation actuelle – Synthèse des informations recueillies auprès des parties prenantes

Le canevas utilisé lors des entretiens s'intéressait à plusieurs aspects en lien avec l'axe de transport A10/Centre-ville. Dans un premier temps, les parties prenantes étaient interrogées au sujet de la condition actuelle, notamment sur la performance, la fiabilité, le confort et la sécurité du système, sur la localisation des stations, sur l'accès au Centre-ville ainsi que sur les diverses problématiques du système. Puis, l'entretien était orienté sur les enjeux et objectifs liés à l'implantation d'un nouveau système : les modalités de renforcement du service, les contraintes et opportunités en jeu, les éléments à prendre en compte liés à la planification et au développement, ainsi que les attentes et conséquences envisageables. Les sections qui suivent synthétisent les éléments recueillis lors de ces entretiens, d'une part au sujet de la situation actuelle et d'autre part en ce qui a trait aux objectifs et enjeux émis par les parties prenantes.

Les divers éléments en lien avec la situation actuelle ont été répertoriés de façon à regrouper les idées des 20 parties prenantes.

Achalandage

Selon plusieurs parties prenantes, le corridor A10/Centre-ville de Montréal est un important lien en transport en commun entre la Rive-Sud et Montréal. Certaines mentionnent que les quelque 20 000 usagers en pointe du matin représentent un achalandage aussi important que celui de la ligne 4-Jaune du métro de Montréal. De plus, l'une des parties prenantes rencontrée affirme que la majorité de ces déplacements sont directs, c'est-à-dire qu'ils ne nécessitent aucune correspondance.

Le passage de plus de 450 autobus entre le pont Champlain et le TCV en période de pointe du matin réduit la fluidité de la circulation dans le corridor et cause notamment des désagréments à cause du bruit et de la pollution pour les résidents à proximité.

Impact de la voie réservée pour PJCCI

Selon PJCCI, le pont Champlain n'a pas été construit pour y aménager une voie réservée en sens contraire de la circulation. La voie réservée est contraignante et limite les plages horaires pour la réalisation des fréquents travaux de réfection du pont. Ceux-ci sont présentement réalisés la nuit et les fins de semaine, ce qui augmente grandement les coûts d'opérations et d'exploitation du pont. D'autant plus que certains événements (feux d'artifices, travaux sur les autres ponts, etc.) limitent également les plages horaires disponibles.

Terminus Centre-ville (TCV)

Plusieurs parties prenantes s'entendent pour dire que certaines composantes du corridor sont exploitées à pleine capacité et limitent la croissance du système. Notamment, on mentionne que le TCV peut difficilement recevoir d'autres circuits d'autobus, et certains d'entre eux doivent même embarquer et débarquer les usagers sur rue au Centre-ville de Montréal¹. L'accès au Centre-ville de Montréal est aussi de plus en plus difficile en raison de la congestion sur le réseau routier d'accès au TCV aux heures de pointe.

Stationnements incitatifs

Selon plusieurs parties prenantes, les stationnements Chevrier (2 313 places) et Panama (958 places) sont présentement utilisés à capacité.

Les arrivées et départs d'un grand flux d'automobiles et d'autobus causent d'importants problèmes de circulation sur le réseau routier local aux alentours des stationnements, principalement aux périodes de pointe.

¹ Suite à un moratoire de l'AMT, les circuits de plusieurs AOT ont été exclus du TCV.

Fonctionnement de la voie réservée

Les différentes AOT dont les circuits utilisent la voie réservée du pont Champlain sont davantage préoccupées par les problèmes de fonctionnement de la voie réservée. Elles sont aussi beaucoup plus informées des problèmes quotidiens des usagers du transport en commun dans cet axe. Plusieurs mentionnent que, par période de mauvais temps (grands vents, tempête de neige, etc.), la voie réservée ne peut être en opération. Selon une partie prenante, cette situation se produit entre 10 à 12 fois par année².

La voie réservée est en opération durant les périodes de pointe du matin et de fin d'après-midi, et utilise la voie de gauche dans le sens contraire de la circulation, de la direction inverse de la pointe. Plusieurs parties prenantes ont relaté que cette situation engendrait une congestion importante en direction de la Rive-Sud le matin et en direction de Montréal en fin d'après-midi, soit en sens contraire de la pointe.

Aux périodes de pointe, la voie réservée sur le pont Champlain est aussi très achalandée. Des parties prenantes affirment que pour des raisons de sécurité, un écart de 30 secondes doit être maintenu entre deux autobus.

Selon une majorité d'intervenants, le corridor de transport en commun A10/Centre-ville de Montréal n'est pas à l'abri de la congestion. Le tronçon entre le stationnement Chevrier et l'entrée du pont Champlain est en site propre et fonctionne très bien. Les problèmes se localisent davantage à la sortie du stationnement Chevrier et entre l'entrée du pont et le TCV.

Des parties prenantes signalent la présence d'un feu de circulation permettant l'insertion des autobus sur la voie réservée en direction de Brossard, qui interrompt la circulation sur l'A15 en direction de Montréal durant la période de pointe de fin d'après-midi. La file d'attente en direction de Montréal durant cette période peut parfois s'étendre jusqu'à l'A30.

Confort et Sécurité

Selon plusieurs parties prenantes, la voie réservée du pont Champlain comporte certains risques. Toutefois, cette dernière remplit son rôle et est performante, malgré son caractère temporaire. Certains estiment, qu'au fil des ans, la voie réservée a démontré son efficacité et sa fiabilité et que, malgré les apparences, elle demeure assez sécuritaire. Cependant, plusieurs mentionnent que la circulation à contresens du côté de la contre-pointe n'est pas sans risque, et qu'un incident grave pourrait mener à sa fermeture. Selon le MTQ, la sécurisation de cet axe de transport est primordiale.

Il a été mentionné par plusieurs parties prenantes que le confort des usagers n'était pas assez élevé, notamment dans le cas où ils effectuent des parcours de type interurbain à bord d'autobus urbains.

3.2 Faits saillants de la situation actuelle – Synthèse des principaux éléments issus du rapport intermédiaire de la phase 1

Les informations recueillies auprès des parties prenantes ont permis d'appréhender l'essentiel des éléments développés lors de la phase 1. Toutefois, quelques informations complémentaires provenant des analyses de la première phase peuvent être apportées, consistant principalement en des précisions concernant l'offre et la demande.

3.2.1 Caractérisation de la demande

Caractérisation de l'achalandage, destination des usagers

Les parties prenantes ont fait ressortir que l'achalandage du transport en commun dans le corridor A10/Centre-ville était très important et estimé à près de 20 000 usagers en période de pointe du matin. Cet achalandage de transport en commun est comparable avec l'achalandage de la Ligne 4 – Jaune et avec le nombre d'usagers auto.

² Selon les statistiques obtenues auprès de l'AMT, le nombre de fermetures observé au cours des dernières années varie plutôt entre 20 et 25 par année.

Par ailleurs, l'analyse des données effectuée lors de la phase 1 a permis d'établir la composition de l'achalandage : environ 60 % des usagers utilisent les services du RTL; entre 5 et 10 % empruntent les services de la STM; et entre 30 et 35 % utilisent les services des autres AOT de la Couronne Sud. Cette demande a une caractéristique pendulaire très marquée : près de 80 % des déplacements se font durant les périodes de pointe du matin et du soir, et la proportion de déplacements en direction de la pointe pour ces périodes dépasse 90 %. D'autre part, 75 % des usagers ont une destination finale située à 1 km ou moins du TCV, faisant du Centre-ville de Montréal la principale destination des usagers du corridor. Les usagers utilisant le métro pour se rendre à leur destination (32 % en 2008) utilisent très majoritairement la ligne orange, la station Bonaventure étant située immédiatement en dessous du TCV.

Stationnements incitatifs

Les parties prenantes ont mentionné que les stationnements incitatifs Panama et Chevrier fonctionnent à capacité, et que le nombre important de véhicules se rendant à ces derniers génère des problèmes de congestion aux abords des stationnements, problèmes subis tant par les autos se rendant aux stationnements incitatifs, les autos des riverains et les autobus souhaitant accéder aux quais.

L'analyse des données effectuée lors de la phase 1 a permis de montrer qu'environ 60 % des utilisateurs des stationnements incitatifs Panama et Chevrier proviennent de l'agglomération de Longueuil, soit d'un territoire plutôt proche, et que les 40 % restants proviennent de la Couronne Sud ou marginalement d'autres origines (Montréal, Laval, autres Couronnes, etc.).

Terminus Centre-ville

Les parties prenantes ont identifié l'exploitation actuelle à pleine capacité du TCV et l'une des conséquences, à savoir l'exclusion du TCV de certaines AOT qui doivent alors marquer leur terminus sur rue. La présence de congestion récurrente du réseau routier en Centre-ville est également mentionnée.

L'analyse des données effectuée lors de la phase 1 a également fait ressortir que l'exploitation à capacité du TCV touchait les autobus mais également les usagers en attente dans le TCV en période de pointe de l'après-midi (longueur et inconfort des files d'attente). De plus, si la congestion en Centre-ville est source de problèmes pour les autobus, la gestion des accès au TCV est également un facteur très limitant (contrainte des feux de circulation, longueur de stockage, etc.). Enfin, le fonctionnement à capacité implique la gestion d'aires d'attente ou de battement pour les autobus dont la localisation n'est pas optimale (éloignement du TCV pour l'aire d'attente « officielle », régulation sur rue à proximité du TCV impactant la circulation).

3.2.2 Caractérisation de l'offre et confort

Les parties prenantes ont mentionné que l'organisation du système actuellement en place permet aux AOT de la Rive-Sud d'offrir des lignes d'autobus directes depuis leur territoire vers le Centre-ville de Montréal. Cette offre se caractérise par un nombre important d'autobus dans le corridor : 450 autobus en direction de la pointe sur 3 heures durant les périodes de pointe. Ce nombre d'autobus implique des désagréments liés au bruit et à la pollution pour les riverains.

L'analyse des données effectuée lors de la phase 1 a permis de préciser que, durant les périodes de pointe, le nombre d'autobus en direction de la pointe dépasse les 450 (485 le matin et 465 l'après-midi). Sur ce total d'autobus, 60 % proviennent du RTL, entre 5 et 10 % de la STM et 30 à 35 % proviennent des autres AOT de la Couronne Sud. Le temps de parcours des autobus dans le corridor peut être estimé à plus ou moins 20 minutes entre le stationnement Chevrier et le TCV. Les émissions de GES (gaz à effet de serre) annuelles pour les autobus dans le corridor ont été estimées à 8,9 kt éq. CO₂/an, permettant de fixer une référence pour la caractérisation de la pollution des autobus dans le corridor. Les CIT et villes de la Rive-Sud utilisent des bus interurbains climatisés qui offrent un meilleur confort que les autobus urbains utilisés par le RTL. La STM est la seule AOT à proposer une accessibilité systématique pour les personnes à mobilité réduite (bus à plancher bas).

4 Enjeux et objectifs

La détermination des enjeux et des objectifs est une étape cruciale de l'étude en cours. Elle permet notamment de tenir compte des attentes des différentes parties prenantes et des documents de planification récente. Puis, elle est utilisée afin d'élaborer une série de critères de conception et d'évaluation répondant aux attentes du milieu et guidant l'élaboration des solutions.

4.1 Attentes des partenaires par rapport au nouveau système

Les enjeux suivants ont été dégagés des dix-huit rencontres avec les parties prenantes :

- La capacité du système
- L'attractivité du système et le potentiel de transfert modal vers le transport en commun
- Le développement économique et l'aménagement du territoire
- Le service local et les stationnements incitatifs
- L'intégration urbaine
- La tarification
- L'environnement
- Le mode d'opération
- La bidirectionnalité du système
- La circulation
- L'accessibilité

Ces différents enjeux sont décrits ci-dessous, et les points forts associés recueillis lors des entretiens sont identifiés.

4.1.1 La capacité du système

Il y a consensus entre toutes les parties prenantes concernant le besoin d'un nouveau système de transport en commun de grande capacité dans le corridor. Pour la majorité des parties prenantes consultées, le système actuel semble avoir atteint ses limites et devrait être remplacé par un système guidé performant.

4.1.2 L'attractivité du système et le potentiel de transfert modal vers le transport en commun

Selon différentes parties prenantes, le système de transport mis en place devrait être :

- permanent;
- en site propre;
- à très haute fréquence;
- en opération toute la journée.

Pour plusieurs parties prenantes, le futur système de transport en commun devrait assurer une plus grande **fluidité** entre la Rive-Sud et le Centre-ville de Montréal. Des parties prenantes proposent qu'il soit en site propre et permette le déplacement d'un très grand nombre d'usagers dans des temps très concurrentiels par rapport à l'automobile. D'autres proposent qu'il redonne au nouveau pont Champlain ses trois voies de circulation dans les deux sens.

Selon plusieurs parties prenantes, le nouveau système devrait être très **attractif** afin de permettre un transfert modal important de l'automobile vers le transport en commun et, ainsi, améliorer les capacités de mobilité sur le nouveau pont. Pour une des parties prenantes, le système de transport collectif du corridor A10/Centre-ville devrait absorber la future croissance de la demande. Cette nouvelle clientèle pourrait être séduite par un mode compétitif.

Le transport collectif sur l'axe A10/Centre-ville doit être modernisé, de sorte que l'utilisation de ce mode soit agréable. Le confort des véhicules utilisés influence d'autant plus les individus à choisir le transport collectif. La climatisation et les sièges confortables sont deux éléments jugés essentiels par certaines parties prenantes, en plus de la minimisation du nombre de voyageurs devant rester debout.

La conversion de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain pourrait réduire la capacité de cet accès au Centre-ville, entraînant une pression sur la fluidité de la circulation dans ce secteur. À l'instar du nouveau pont Champlain, il est prévu dans le concept du boulevard Bonaventure que le nouveau mode de transport en commun performant dans le corridor A10/Centre-ville absorbe la demande future non comblée par le futur réseau routier d'accès au Centre-ville dans cet axe.

Un système guidé pourrait entraîner un certain nombre d'usagers du transport en commun à effectuer au moins une correspondance pour se rendre à destination. L'**efficacité** des correspondances constitue un objectif critique dans le succès du futur service de transport en commun dans le corridor A10/Centre-ville pour plusieurs parties prenantes. Il devrait générer des gains de temps substantiels aux usagers afin d'atténuer les inconvénients provenant des correspondances forcées³.

Les correspondances faites suite à l'arrivée au Centre-ville ne peuvent être négligées. Une coordination de tous les réseaux de transport en commun permettrait des transferts efficaces et fiables. Les temps de parcours devraient aussi être compétitifs avec ceux effectués à bord d'un véhicule personnel. Selon plusieurs parties prenantes, la **rapidité** du service est essentielle pour le bon fonctionnement du système.

Le mode retenu devrait par ailleurs pouvoir répondre à un accroissement de la demande, sans toutefois nuire au **confort** et à la **sécurité** des usagers TC.

4.1.3 Le développement économique et l'aménagement du territoire

Parmi les parties prenantes rencontrées, des Villes et Arrondissements prévoient l'implantation de TOD (*Transit-Oriented Development*) autour des nouvelles stations. Ils y voient une opportunité d'attirer une nouvelle clientèle, en termes de résidents et d'employés. L'arrimage entre le transport collectif et l'aménagement assurerait le bon développement du corridor.

D'importants projets de développement résidentiel et commercial seront aussi réalisés au cours des prochaines années dans l'axe du corridor A10/Centre-ville :

- La Ville de Brossard prévoit la construction de 8 000 à 17 000 logements au cours des 20 prochaines années, à un rythme d'environ 1 000 par année. Le développement de TOD aux stationnements Panama et Chevrier est envisagé. De plus, le quartier DIX30 est en pleine expansion, et sa présence est non négligeable.
- L'Arrondissement de Verdun a émis des permis de construction pour 3 500 logements pour l'île des Sœurs. L'implantation d'un système guidé avec une bonne fréquence rendrait le secteur accessible en tout temps et pourrait favoriser la construction d'espaces à bureaux.
- L'Arrondissement du Sud-Ouest prévoit une augmentation de sa population de 20 000 personnes avec les projets annoncés. L'élaboration du tracé devra tenir compte de cette variation démographique.
- Pour l'Arrondissement Ville-Marie, la venue d'un système guidé favoriserait la construction d'espaces à bureaux au Centre-ville en le rendant plus accessible à la main-d'œuvre de la Rive-Sud.

Ces parties prenantes demandent à ce que le futur système favorise la desserte de ces nouveaux développements et que ceux-ci soient, en contrepartie, aménagés pour favoriser l'utilisation du transport en commun. Le nouveau système devrait assurer un point de contact fluide avec les autres composantes du système à grande capacité (métro et train) du réseau de transport en commun de la région de Montréal.

Une partie prenante mentionne que l'augmentation de l'offre sur les lignes de train (Deux-Montagnes, Saint-Hilaire, etc.) et les futures lignes de train devrait être prise en compte. La correspondance entre les gares est

³ La Société Gestrans a annoncé la modification des réseaux de transport des CIT Chambly-Richelieu-Carignan, Roussillon et Richelain et de la Ville de Sainte-Julie pour la fin 2012. Le transport local sera réorganisé de façon à rabattre les lignes vers une ligne Express vers le TCV, occasionnant déjà une correspondance. Suite à l'arrivée du nouveau système de transport dans le corridor, une autre correspondance serait ajoutée pour certains usagers.

importante afin d'augmenter la facilité d'accès sur le territoire. L'accès au métro par une correspondance est d'autant plus important pour assurer l'efficacité du nouveau système, qui dépendrait en partie de sa capacité à faciliter les correspondances avec les autres modes et d'obtenir un réseau plus étendu. Il devrait aussi être éventuellement connecté aux réseaux projetés de tramway de Montréal et de la Rive-Sud.

Selon une partie prenante, une telle intégration aurait le même effet structurant sur tout le corridor que la réalisation du métro a eu pour le Centre-ville de Montréal. On voit dans le nouveau système une opportunité de développement économique qui pourrait entraîner une consolidation du Centre-ville comme principal pôle d'emploi pour la grande région de Montréal. Dans le même ordre d'idées, le développement du système de transport permettra le développement économique sur la Rive-Sud et la création d'un autre pôle d'emploi d'envergure. La venue d'un mode lourd pourrait cependant entraîner un étalement urbain supplémentaire.

4.1.4 Le service local et les stationnements incitatifs

La clientèle actuelle du transport en commun par autobus dans le corridor A10/Centre-ville se divise en deux groupes d'usagers : les premiers se rendent en automobile au stationnement incitatif pour ensuite prendre l'autobus et les autres utilisent uniquement l'autobus entre leur origine et leur destination. L'achalandage des stationnements incitatifs est présentement très élevé. L'implantation d'un mode guidé sur rail ou d'un système de voie réservée en site propre devrait être accompagnée du développement du réseau de transport collectif local, permettant ainsi à tous les usagers d'utiliser le transport en commun de l'origine à la destination.

La construction de nouveaux stationnements incitatifs ou l'agrandissement des stationnements Chevrier et Panama n'est pas souhaité par certaines parties prenantes. Ils proposent une meilleure desserte locale et un rabattement efficace vers les stations, permettant à la fois de réduire la circulation locale et d'améliorer le réseau de transport en commun.

Les études réalisées au début de 2000 sur la réalisation d'un SLR préconisaient une station terminale à Chevrier. D'importants développements immobiliers ont depuis été réalisés dans ce secteur, aux abords du stationnement comme aux alentours (le complexe DIX30, par exemple). Tout agrandissement devrait se réaliser en hauteur étant donné le manque d'espace relaté par l'une des parties prenantes; celui-ci devra donc se faire à un coût plus élevé.

Plusieurs parties prenantes demandent de prolonger le tracé projeté jusqu'à l'A30 en y aménageant deux autres stations. Cependant, une partie du territoire A10/A30 est zonée agricole, et certains ne recommandent pas de dézonage pour la réalisation de stationnements incitatifs. La problématique de dézonage d'une partie du territoire agricole devra être résolue lors de l'élaboration du tracé final si le mode guidé est retenu.

4.1.5 L'intégration urbaine

Selon l'une des parties prenantes, le nouveau système devrait être harmonieusement intégré dans le milieu urbain. Il ne devrait ni créer d'obstacles ou de barrières physiques pour les piétons et cyclistes, ni être isolé, ni rendre inaccessibles certains quartiers (principalement dans l'Arrondissement du Sud-Ouest) ou interrompre le développement urbain entre le Centre-ville, et les secteurs Multimédia et Griffintown. Si un système de voie réservée pour autobus était retenu, il ne devrait pas utiliser le réseau local, tant dans l'arrondissement du Sud-Ouest que sur l'île des Sœurs et dans la ville de Brossard.

Une partie prenante souhaite que l'implantation du nouveau système soit coordonnée avec la construction du nouveau pont Champlain.

Des parties prenantes ont rappelé que le Plan de transport de Montréal prévoyait un renforcement du transport en commun dans le corridor, quel que soit le mode retenu. Aucun corridor n'est toutefois prévu à cette fin dans le Plan d'urbanisme de Montréal, la planification du projet du Havre de Montréal ou le développement urbain du quartier Griffintown. Ces parties prenantes ont souhaité que l'AMT étudie la possibilité d'utiliser l'emprise ferroviaire du CN pour accéder au Centre-ville. L'utilisation de voies en hauteur adjacentes à celle du CN n'est pas une option qui doit être envisagée en raison de l'accentuation de la barrière physique constituée par le couloir ferroviaire du CN.

4.1.6 La tarification

Selon une des parties prenantes, l'installation d'un péage routier, comme il est prévu sur le nouveau pont Champlain, pourrait entraîner une diminution du nombre de déplacements en voiture, comme il a souvent été observé ailleurs. Le nouveau système de transport collectif devrait être globalement assez performant pour s'accaparer une part importante de cette clientèle.

Une grande proportion des usagers de la voie réservée actuelle, tant du RTL que des autres AOT, n'utilise qu'un seul réseau pour se rendre à destination. Ils bénéficient donc d'un tarif local moindre que celui d'une TRAM de zone 3 ou zone 5, qu'ils devraient acquérir s'ils voulaient utiliser le métro ou les autobus de la STM pour se rendre à destination. La mise en service d'un mode guidé pourrait entraîner une correspondance pour tous ces usagers ainsi que la possibilité d'avoir à acquérir un titre régional, ce qui pourrait affecter le niveau d'achalandage.

Une tarification juste et homogène devrait être trouvée pour rendre le nouveau système financièrement attrayant pour les usagers.

4.1.7 L'environnement

Plusieurs parties prenantes favorisent l'implantation d'un système fonctionnant à l'électricité. L'attractivité du nouveau système et le transfert modal engendré pourrait réduire l'émission des gaz à effet de serre dans le corridor de transport.

4.1.8 L'opération

Plusieurs parties prenantes se questionnent sur l'exploitant du nouveau système de transport en commun. Les possibles opérateurs mentionnés lors des entretiens sont l'AMT, la STM, le RTL et un exploitant privé. L'une des parties prenantes propose de centraliser le centre de contrôle. D'un autre côté, on se demande comment le système serait financé, tant au niveau des immobilisations que de l'exploitation.

Une partie prenante réclame qu'à chaque étape du projet, sa rentabilité soit justifiée.

Le nouveau mode de fonctionnement devra être établi et les diverses responsabilités (entretien, modalités d'interventions, coûts, etc.) attribuées.

4.1.9 La bidirectionnalité du système

La conception actuelle de la voie réservée assure les déplacements pendulaires, c'est-à-dire en mouvement de la pointe : vers Montréal le matin et vers la Rive-Sud en fin d'après-midi. Le nouveau système devrait être en mesure d'assurer une desserte dans chacune des directions et durant toute la journée. Une grande fréquence et des horaires étalés permettraient de faire des déplacements facilement en dehors des périodes de pointe. Le nouveau système devrait permettre un développement du territoire mixte, soit résidentiel et commercial, tant à Montréal que sur la Rive-Sud.

4.1.10 La fluidité de la circulation

L'implantation d'un nouveau système de transport doit permettre de résoudre certains problèmes de congestion. Selon l'une des parties prenantes, il serait important de réaliser immédiatement les travaux nécessaires permettant d'éliminer le feu de circulation sur l'A15 et ainsi mieux assurer la fluidité de la circulation dans le sens contraire de la pointe. Celle-ci demande de ne pas attendre jusqu'à la construction du nouveau pont; cela améliorerait la qualité de vie des résidents, tant au niveau de la mobilité que de la qualité de l'air.

Un transfert modal important est attendu de sorte que le nombre de voitures dans le Centre-ville de Montréal soit réduit. Une partie prenante demande que le nouveau pont Champlain conserve sa capacité actuelle afin de répondre à la demande de déplacements de la main-d'œuvre et des marchandises.

4.1.11 L'accessibilité universelle

L'axe de transport A10/Centre-ville est présentement inaccessible en transport collectif pour les personnes à mobilité réduite. Une partie prenante a expliqué que, pour des raisons de sécurité, les véhicules adaptés (autobus ou taxis) ne peuvent utiliser la voie réservée. En cas d'urgence, les débarquements des usagers en fauteuils roulants seraient impossibles sur la voie réservée actuelle. Selon la même partie prenante, les circuits utilisant le corridor et le TCV devraient être rendus accessibles pour les personnes à mobilité réduite. Aucune barrière physique ne devrait limiter l'accès des piétons et cyclistes aux stations.

4.1.12 Conclusions tirées des entretiens

La problématique du transport en commun dans le corridor A10/Centre-ville n'est pas perçue de la même façon par toutes les parties prenantes. Étant donné la nature différente de chacune d'entre elles, leurs intérêts ne sont pas tous les mêmes.

Néanmoins, un consensus est présent au sujet de la nécessité de remplacer le système de transport de l'axe. La majorité favorise l'implantation d'un mode lourd sur le nouveau pont Champlain. De plus, les entretiens ont permis de recenser plusieurs attentes des parties prenantes en lien avec le nouveau système. Parmi celles-ci, on retrouve notamment la grande capacité du mode, son caractère permanent, sa fréquence élevée, son confort, sa sécurité et sa bonne coordination intermodale. Aussi, on note l'importance d'arrimer le système avec le milieu afin de faciliter son accès. Puis, la réduction des émissions de GES et l'implantation d'une tarification homogène sont aussi des objectifs mentionnés par les parties prenantes.

Les objectifs et enjeux recueillis auprès des parties prenantes, ainsi que ceux identifiés dans l'analyse des documents de planification récente (section 4.2) seront utiles afin de déterminer les critères de conception et d'évaluation guidant la recherche et la comparaison des solutions.

4.2 Enjeux et objectifs provenant des documents de planification – synthèse des informations provenant de la phase 1

Suite à la consultation de documents de planification publiés entre 2004 et 2012, d'autres enjeux et objectifs ont pu être identifiés. La documentation analysée, touchant à la fois l'aménagement du territoire et la planification des transports, a permis de déceler des éléments pouvant influencer le choix du système de transport collectif à implanter dans le corridor A10/Centre-ville.

Au niveau **provincial**, le développement du transport collectif et le renouvellement des équipements, permettant ainsi d'encourager l'utilisation de ce mode, sont des objectifs fixés par le MTQ. Au cours des dernières années, le MTQ a mis de l'avant en 2006 la *Politique québécoise de transport collectif* qui avait pour principal objectif d'accroître l'offre en transport en commun de 16 % de façon à pouvoir observer une augmentation de l'achalandage de 8 % d'ici 2012.

La réduction des émissions de GES est un autre objectif préconisé par plusieurs organisations, autant au niveau provincial que régional.

Au niveau **métropolitain**, on souhaite assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal. Dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, on mentionne la « nécessité d'assurer la pérennité d'un axe structurant de transport collectif entre la Rive-Sud et Montréal ».

L'aménagement, le transport et l'environnement sont trois pôles qui permettent de structurer le développement du réseau et du territoire métropolitain.

La mise en valeur de l'entrée de ville du pont Champlain est l'un des développements mentionnés par l'Arrondissement de Verdun.

Les axes stratégiques de développement du transport collectif pour la région métropolitaine de Montréal, énoncés dans le *Plan stratégique de développement du transport collectif – Vision 2020* de l'AMT, sont la simplification des

déplacements pour la clientèle, la promotion des transports collectifs pour une meilleure qualité de vie ainsi que la rapidité et la multi-modalité du réseau métropolitain. Ces grands axes rassemblent plusieurs objectifs, dont :

- l'amélioration de l'accessibilité aux réseaux de TC;
- la coordination des différents modes;
- l'harmonisation entre les différents services;
- l'adaptation de la tarification aux besoins des usagers;
- le développement urbain orienté vers le TC;
- l'électrification du réseau de TC;
- l'augmentation du nombre de services;
- l'amélioration du service (train de banlieue et autobus).

De plus, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) mentionne la volonté de limiter l'étalement urbain, en particulier au regard des critères de densité résidentielle (secteurs *TOD* et hors *TOD*) et de délimitation du périmètre métropolitain. Celui-ci propose des valeurs de seuils minimaux de densité résidentielle selon chaque type de secteur, et encourage l'utilisation des terrains vacants ou à redévelopper ceux qui sont compris dans le périmètre métropolitain.

Du côté **régional**, on mentionne dans le Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil la volonté d'instaurer un « axe lourd de transport en commun », de façon à diminuer la congestion au TCV, et à améliorer à la fois la fiabilité et la ponctualité des trajets. Dans ce même document, l'agglomération mentionne ses objectifs quant à la pérennité du nouveau système, la qualité du service offert et la bonne liaison par transport collectif entre l'A10 et les stationnements incitatifs. À Brossard, trois quartiers *TOD* sont prévus, soit les quartiers Brossard-Panama, Brossard-Chevrier et le quartier DIX30.

4.3 Synthèse des enjeux et objectifs

L'analyse des faits saillants de la situation actuelle ainsi que des contraintes, des préoccupations et des opportunités des parties prenantes concernant la mise en place d'un nouveau système de transport en commun dans le corridor A10/Centre-ville permet d'aboutir à l'identification d'enjeux et objectifs reliés au projet. Ces enjeux et objectifs peuvent être classés en quatre principales catégories :

- **Performance du service de transport en commun** : Le nouveau service de transport en commun égalera ou dépassera les performances du système de transport en commun actuel, afin de maintenir la clientèle existante et d'en attirer une nouvelle, provenant en partie du transfert modal.
- **Convivialité du service de transport en commun** : Le nouveau service de transport en commun proposera des caractéristiques améliorant la convivialité du système de transport en commun actuel, afin de maximiser le transfert modal.
- **Impacts du service de transport en commun** : Les impacts sur les autres usagers et sur l'environnement que générera le nouveau service de transport en commun devront être minimisés.
- **Rentabilité du service de transport en commun** : Le nouveau service de transport en commun devra permettre un meilleur rapport bénéfices/coûts, et fera l'objet d'une gouvernance et d'un financement adéquat.

Le Tableau 4-1 présente les objectifs établis en lien avec les enjeux. Parmi les objectifs identifiés, certains peuvent être considérés comme connexes à la présente étude : il s'agit d'objectifs qui doivent être pris en compte pour réunir les meilleures conditions de réussite pour le nouveau système de transport en commun dans le corridor A10/Centre-ville, mais qui n'interviendront pas directement dans le choix des solutions faisant l'objet de la phase 4 de la présente étude. Ces objectifs non discriminants à ce stade-ci des études (Études préparatoires) sont identifiés en gris dans le Tableau 4-1.

Tableau 4-1 Identification des enjeux et objectifs

Performance du service de transport en commun	
Enjeu	Objectif
Capacité offerte par le service TC	<ul style="list-style-type: none"> Prévoir une capacité suffisante pour : <ul style="list-style-type: none"> - répondre à la demande actuelle - répondre à l'augmentation prévue de la demande à moyen et long termes
Temps de parcours et horaires du service TC	<ul style="list-style-type: none"> Minimiser le temps de parcours des usagers du TC Assurer un service TC avec une fréquence élevée Prévoir une plage horaire étendue
Intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> Permettre des correspondances efficaces (TC-TC, Auto-TC, mode actif-TC) Assurer une connexion de qualité avec le réseau de métro Assurer une desserte TC locale en lien avec le nouveau système
Localisation et capacité des stations, et équipements connexes	<ul style="list-style-type: none"> Déterminer la localisation des stations en cohérence avec les besoins des usagers Assurer l'accessibilité des modes actifs aux stations Dimensionner les stationnements incitatifs en cohérence avec la clientèle potentielle souhaitée
Fiabilité du service TC et des aménagements	<ul style="list-style-type: none"> Prévoir un aménagement en site propre Assurer un service TC ponctuel et fiable
Sécurité des aménagements	<ul style="list-style-type: none"> Prévoir les dispositifs requis (infrastructures, matériel roulant, systèmes, stations, etc.) afin d'assurer la sécurité des usagers et de la population
Confort et convivialité du service de transport en commun	
Enjeu	Objectif
Accessibilité universelle	<ul style="list-style-type: none"> Assurer l'accessibilité universelle des véhicules et équipements
Confort du service TC	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer le confort des véhicules et équipements Moderniser les services TC
Impacts du service de transport en commun	
Enjeu	Objectif
Fluidité/congestion des déplacements motorisés (TC et auto)	<ul style="list-style-type: none"> Maintenir/améliorer les conditions de circulation routière Maintenir/améliorer (contre-pointe) la capacité routière du pont Champlain
Nuisances de bruit et vibration	<ul style="list-style-type: none"> Minimiser les impacts sur l'environnement
Émissions de GES	<ul style="list-style-type: none"> Minimiser les émissions de GES dans le corridor
Intégration urbaine	<ul style="list-style-type: none"> Assurer l'intégration urbaine du système Arrimer le développement urbain avec le TC Limiter la création d'obstacles ou de barrières physiques
Rentabilité et exploitation du service de transport en commun	
Enjeu	Objectif
Tarification du service TC	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en place une tarification juste et homogène
Coût (immobilisation et exploitation) du service TC	<ul style="list-style-type: none"> Maximiser le rapport bénéfices/coûts Prévoir un mode bien dimensionné au regard de la demande
Gouvernance et responsabilités vis-à-vis du service TC	<ul style="list-style-type: none"> Établir le mode de fonctionnement (responsabilités, coûts)

Globalement, les parties prenantes et les diverses organisations s'entendent sur la nécessité d'un nouveau système qui soit très performant. La capacité des véhicules ainsi que les temps de parcours sont des enjeux déterminants quant à son efficacité. Une intermodalité optimale est aussi essentielle au bon fonctionnement du système et à son intégration au réseau de transport collectif, notamment au métro. Enfin, la fiabilité du service, grâce à des aménagements en site propre, de même que la sécurité de ceux-ci, augmenteront sa popularité.

Puis, le système implanté devra être attractif, spécialement en ce qui concerne l'offre de service, mais aussi son accessibilité et son confort.

Les impacts négatifs de l'implantation devront être minimisés, soit les impacts sur la fluidité des déplacements motorisés, les bruits et vibrations, et l'émission de GES. D'autre part, les impacts positifs devront être maximisés, notamment l'intégration au milieu.

Finalement, le rapport bénéfices/coûts du système devra être maximisé tout en s'assurant qu'il puisse répondre à la demande.

5 Détermination des critères de performance

5.1 Identification des critères

La majorité des objectifs peuvent être traduits en critères de performance du système de transport, en vue de comparer plusieurs variantes dans la phase subséquente de l'étude.

Au stade actuel de l'étude, on distingue deux catégories de critères de performance :

- Des **critères minimaux requis** qui correspondent à des exigences ou des cibles visées en vue d'obtenir un service qui réponde aux attentes du client et aux besoins de ses partenaires. Ces critères sont plutôt techniques et quantitatifs donc chiffrables et sont relatifs au tracé, au matériel roulant ou au système d'exploitation (par exemple, la capacité en pointe, l'intervalle, etc.). Une solution doit impérativement répondre à ce type de critère pour être tenue comme acceptable.
- D'autres critères s'apparentent davantage à des **critères d'évaluation** qui permettront de comparer entre elles les solutions ayant atteint les critères minimaux requis (par exemple, le coût, les impacts environnementaux, etc.). Les critères minimaux requis permettront aussi l'évaluation comparée des options qui auront satisfait les minima.

En ce qui a trait aux caractéristiques techniques des systèmes qui seront comparés durant la phase 4, certaines auront un impact sur des critères minimaux requis ou d'évaluation, et seront explicitées avec les critères associés (la vitesse nominale du mode choisi ou le nombre de portes par rame auront un impact sur le temps de déplacement; le gabarit du mode choisi aura un impact sur le coût des solutions, etc.). D'autres caractéristiques techniques découlent directement du mode choisi, mais n'auront pas d'impact sur les critères et donc sur le choix de solutions. Au stade actuel de l'étude, ces caractéristiques seront mises de côté.

Le Tableau 5-1 présente une liste de critères possibles, en lien avec les objectifs définis précédemment. Les critères minimaux requis sont identifiés **en gras** dans le tableau. Encore une fois, les objectifs identifiés en gris sont ceux qui n'interviennent pas directement dans le choix des solutions.

Tableau 5-1 Identification des critères reliés aux objectifs

Performance du service de transport en commun	
Objectif	Critère
<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir une capacité suffisante pour : <ul style="list-style-type: none"> - répondre à la demande actuelle - répondre à l'augmentation prévue de la demande à moyen et long termes 	<ul style="list-style-type: none"> • Capacité minimale requise, à l'ouverture du service et à long terme – usagers/heure/direction
<ul style="list-style-type: none"> • Minimiser le temps de parcours des usagers du TC • Assurer un service TC avec une fréquence élevée • Prévoir une plage horaire étendue • Permettre des correspondances efficaces (TC-TC, Auto-TC, mode actif-TC) • Assurer une connexion de qualité avec le réseau de métro • Assurer une desserte TC locale en lien avec le nouveau système 	<ul style="list-style-type: none"> • Temps de déplacement des usagers – mm:ss (usager type) • Intervalle – mm:ss • Vitesse commerciale – km/h • Connexion directe et fonctionnelle au métro
<ul style="list-style-type: none"> • Déterminer la localisation des stations en cohérence avec les besoins des usagers • Assurer l'accessibilité modes actifs aux stations • Dimensionner les stationnements incitatifs en cohérence avec la clientèle potentielle souhaitée 	<ul style="list-style-type: none"> • Desserte du territoire – Population/emplois à 1 000 mètres des stations

Performance du service de transport en commun	
<ul style="list-style-type: none"> Prévoir un aménagement en site propre Assurer un service TC ponctuel et fiable 	<ul style="list-style-type: none"> Fiabilité de l'aménagement - site propre TC sur la totalité du parcours et bidirectionnalité Adaptation aux conditions météorologiques – système TC éprouvé et fiable
<ul style="list-style-type: none"> Prévoir les dispositifs requis (infrastructures, matériel roulant, systèmes, stations, etc.) afin d'assurer la sécurité des usagers et de la population 	
Confort et convivialité du service de transport en commun	
Objectif	Critère
<ul style="list-style-type: none"> Assurer l'accessibilité universelle des véhicules et équipements 	<ul style="list-style-type: none"> Accessibilité universelle
<ul style="list-style-type: none"> Améliorer le confort des véhicules et équipements Moderniser les services TC 	<ul style="list-style-type: none"> Confort et convivialité : <ul style="list-style-type: none"> Places assises/voiture Densité de passagers – passagers/m² Climatisation Circulation dans les voitures Plancher bas – intégral/partiel Information aux voyageurs – interactive/non interactive
Impacts du service de transport en commun	
Objectif	Critère
<ul style="list-style-type: none"> Maintenir/améliorer les conditions de circulation routière Maintenir/améliorer (contre-pointe) la capacité routière du pont Champlain 	<ul style="list-style-type: none"> Fluidité/congestion des déplacements motorisés – nombre d'intersections impactées par le mode étudié
<ul style="list-style-type: none"> Minimiser les impacts sur l'environnement 	Impacts milieu naturel et humain : <ul style="list-style-type: none"> Émissions de GES en exploitation – kT CO₂/an Niveau de bruit et vibrations du matériel roulant en exploitation
<ul style="list-style-type: none"> Minimiser les émissions de GES dans le corridor 	
<ul style="list-style-type: none"> Assurer l'intégration urbaine du système Arrimer le développement urbain avec le TC Limiter la création d'obstacles ou barrières physiques 	<ul style="list-style-type: none"> Potentiel de développement à proximité des stations Intégration urbaine
Rentabilité du service de transport en commun	
Objectif	Critère
<ul style="list-style-type: none"> Mettre en place une tarification juste et homogène 	
<ul style="list-style-type: none"> Maximiser le rapport bénéfices/coûts 	<ul style="list-style-type: none"> Coût – M \$ Durée de vie – années Processus de réalisation
<ul style="list-style-type: none"> Prévoir un mode bien dimensionné au regard de la demande 	<ul style="list-style-type: none"> Gabarit du mode – longueur x largeur
<ul style="list-style-type: none"> Établir le mode de fonctionnement (responsabilités, coûts) 	

5.2 Description des critères

Chaque critère présenté dans le Tableau 5-1 est explicité dans cette partie, qui abordera en premier lieu la définition des critères minimaux requis puis les critères d'évaluation. Certains critères sont reliés les uns aux autres, en particulier :

- Le temps de déplacement se décompose en plusieurs éléments : temps de parcours, temps d'attente et temps de correspondance. Le critère du **temps de déplacement** est alors relié aux critères d'**intervalle** (qui dimensionne le temps d'attente des usagers) et de **vitesse commerciale** (qui est associé au temps de parcours du système de transport en commun dans le corridor A10/CV).

- Le critère de **capacité de pointe** est relié aux critères de **densité** et de **gabarit** (qui dimensionnent le nombre d'usagers par rame) ainsi qu'au critère d'**intervalle**. L'équation suivante relie alors les différents critères :

$$\text{Capacité de pointe (usagers/h)} = \frac{\text{Densité (usagers/m}^2\text{)} \times \text{Gabarit de l'habitacle (m}^2\text{/rame)}}{\text{Intervalle (h/rame)}}$$

Cette équation met en évidence que, pour une capacité donnée, plusieurs combinaisons de gabarits et d'intervalles sont possibles.

Par ailleurs, chaque critère comporte un ou plusieurs indicateurs de mesure, qui peuvent être quantitatifs ou qualitatifs. Des valeurs cibles sont présentées si elles sont connues.

5.2.1 Critères minimaux requis

Les critères minimaux requis, retenus dans la recherche d'une solution de transport en commun dans le corridor à l'étude sont les suivants :

- Capacité de pointe;
- Temps de déplacement;
- Connexion directe et fonctionnelle au métro;
- Aménagement en site propre, bidirectionnalité;
- Adaptation aux conditions météorologiques;
- Accessibilité universelle;
- Densité des passagers.

Capacité de pointe

Définition du critère	La capacité de pointe représente le nombre maximal d'usagers pouvant être transportés par le système de transport. Pour répondre à la demande, cette capacité est déterminée en fonction de l'achalandage projeté. De plus, le système évalué doit pouvoir offrir une capacité de pointe s'adaptant à une augmentation supplémentaire de la demande par rapport aux prévisions à long terme. Cette capacité du mode à répondre à une demande plus importante peut être obtenue à la fois par l'augmentation du nombre de voitures par rame et par la diminution de l'intervalle entre chaque passage.
Indicateur de mesure	passagers/heure/direction
Valeur cible	La capacité offerte devra être supérieure à l'achalandage actuel en transport en commun du corridor. Les valeurs cibles de capacité du système de transport aux horizons 2021 (mise en service) et 2061 (long terme) seront définies lors de la phase 3 - Estimation de la demande.
Caractéristiques techniques associées	-
Critères reliés	Intervalle (mm:ss) Densité (passagers/m ²) Gabarit (m ²)

Temps de déplacement

<p>Définition du critère</p>	<p>Le critère de temps de déplacement d'un usager dans le corridor A10/CV se compose de plusieurs éléments :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Temps de parcours/vitesse commerciale du système de transport en commun dans le corridor A10/CV; • Temps d'attente du système de transport en commun dans le corridor A10/CV qui est directement lié à l'intervalle choisi; • Temps de correspondance entre le système de transport en commun dans le corridor A10/CV et un autre mode de transport motorisé. <p>Le temps de parcours passé par un usager en amont du corridor A10/CV (autobus en amont, auto pour les bimodaux, mode actif, etc.) fait partie du temps de déplacement mais ne constitue pas un élément de critère pour la présente étude.</p> <p>Pour les fins de la comparaison des temps de déplacement dans le cadre de l'évaluation des solutions, quatre usagers types ont été retenus, chacun d'eux étant représentatifs des principaux itinéraires utilisés dans le corridor de transport en commun A10/Centre-ville de Montréal.</p>
<p>Indicateur de mesure</p>	<p>Temps de déplacement pour des usagers types en mm:ss Usagers types :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Usager A</i> : TC entre agglomération de Longueuil et le Centre-ville • <i>Usager B</i> : TC entre municipalité de la Couronne Sud et le Centre-ville • <i>Usager C</i> : bimodal entre agglomération de Longueuil et le Centre-ville • <i>Usager D</i> : bimodal entre municipalité de la Couronne Sud et le Centre-ville • <i>Usager E</i> : TC entre l'Île des Sœurs et le Centre-ville
<p>Valeur cible</p>	<p>Minimum requis : Égaler le temps de déplacement actuel des usagers types (voir choix des usagers types et calcul des temps de parcours actuels en annexe D) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Usager A</i> : 34 min. • <i>Usager B</i> : 40 à 48 min. • <i>Usager C</i> : 44 min. • <i>Usager D</i> : 52 min. • <i>Usager E</i> : 19 à 26 min. <p>Évaluation : Minimiser le temps de déplacement des usagers types</p>
<p>Caractéristiques techniques associées</p>	<p>Vitesse nominale du mode choisi Vitesse d'exploitation selon contraintes (pentes, virages, etc.) Nombre de portes/rame⁴ Largeur totale d'ouverture des portes⁵ (m)</p>
<p>Critères reliés</p>	<p>Intervalle (mm:ss) Vitesse commerciale (km/h)</p>

⁴ Influence le temps d'arrêt en gare.

⁵ Idem

Connexion directe et fonctionnelle au métro

Définition du critère	Le nouveau système de transport en commun devra proposer une connexion au métro performante ne venant pas apporter une perturbation trop importante au profil de charge actuel du métro, qui fonctionne presque à capacité durant les périodes de pointe.
Indicateur de mesure	Oui/Non (avec vérification de l'impact sur la capacité de la station de métro)
Valeur cible	Minimalement, égaliser le temps de correspondance actuel entre le TCV et le métro Bonaventure : 02:30
Caractéristiques techniques associées	-
Critères reliés	Temps de parcours (mm:ss)

Fiabilité de l'aménagement - site propre, bidirectionnalité

Définition du critère	Pour le nouveau système de transport en commun, l'aménagement en site propre consiste à proposer une emprise de circulation dédiée sur la totalité du corridor, non partagée avec la circulation automobile, permettant d'assurer la fiabilité et la ponctualité du système de transport en commun. La bidirectionnalité du système implique la possibilité de circuler en site propre dans les deux directions.
Indicateur de mesure	Oui/Non
Valeur cible	Minimum requis : L'aménagement proposé doit être en site propre sur la totalité du corridor et permettre la circulation dans les deux directions en tout temps. Évaluation : Le nombre d'intersections entre site propre et voies transversales devra être minimisé.
Caractéristiques techniques associées	-
Critères reliés	-

Adaptation aux conditions météorologiques

Définition du critère	La possibilité d'opération dans des conditions météorologiques variables (neige, chaleur, humidité, précipitations) influencera le choix du système. Les modalités d'entretien et le nombre possible de perturbations occasionnées par la neige, le verglas ou autres conditions météorologiques particulières devront être évalués. L'adaptation aux conditions météorologiques a un impact direct sur la fiabilité du système de transport en commun.
Indicateur de mesure	Oui/Non
Valeur cible	Système éprouvé dans des conditions météorologiques similaires, notamment hivernales
Caractéristiques techniques associées	Modalités d'entretien des voies et des équipements
Critères reliés	-

Accessibilité universelle

Définition du critère	L'accessibilité universelle implique que toute personne ayant des déficiences motrices, auditives ou visuelles puisse accéder au mode de transport dans son ensemble ⁶ .
Indicateur de mesure	Oui/Non
Valeur cible	Oui
Caractéristiques techniques associées	<ul style="list-style-type: none"> • Plancher haut/bas du système retenu • Configuration intérieure des rames et des stations
Critères reliés	-

Densité de passagers

Définition du critère	La densité de passagers en pointe définit le nombre de personnes par unité de surface acceptable en termes de fonctionnalité et de confort du mode. La superficie intérieure du matériel roulant (habitacle) définit un nombre d'usagers par rame ou par voiture.
Indicateur de mesure	passagers/m ²
Valeur cible	Densité maximale requise : 4 à 6 passagers/m ²
Caractéristiques techniques associées	-
Critères reliés	Capacité de pointe (passagers/heure/direction)

5.2.2 Critères d'évaluation

Les critères d'évaluation retenus dans la recherche d'une solution de transport en commun dans le corridor à l'étude sont les suivants :

- Intervalle;
- Vitesse commerciale;
- Desserte du territoire;
- Confort et convivialité;
- Fluidité/congestion des déplacements motorisés;
- Impacts sur le milieu naturel et le milieu humain;
- Opportunités de développement à proximité des stations;
- Intégration urbaine
- Coût;
- Durée de vie;
- Processus de réalisation;
- Gabarit.

⁶ Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale (Gouvernement du Québec), section V – Transport des personnes handicapées; Charte des droits et libertés de la personne du Québec, chapitre I.1 – Droit à l'égalité dans la reconnaissance et l'exercice des droits et libertés.

Intervalle

Définition du critère	L'intervalle de pointe indique le délai d'attente entre les départs durant les périodes de pointe.
Indicateur de mesure	mm:ss
Valeur cible	Minimalement, égalier l'intervalle actuel des services express d'autobus dans le corridor A10/CV : <ul style="list-style-type: none"> • <i>Intervalle de pointe Express Chevrier (L90) : 04:00</i>
Caractéristiques techniques associées	Mode de conduite (manuel/automatique)
Critères reliés	Capacité de pointe (usagers/heure/direction) Temps de déplacement (mm:ss)

Vitesse commerciale

Définition du critère	La vitesse commerciale correspond à la vitesse du futur mode dans le corridor A10/CV, incluant les temps d'arrêts aux stations.
Indicateur de mesure	km/h
Valeur cible	Minimalement, égalier la vitesse commerciale actuelle des services express d'autobus dans le corridor A10/CV : <ul style="list-style-type: none"> • <i>Vitesse commerciale Express Chevrier (L90) : 40 km/h</i>
Caractéristiques techniques associées	<ul style="list-style-type: none"> • Performance du système • Temps d'arrêt en station
Critères reliés	Temps de déplacement (mm:ss)

Desserte du territoire

Définition du critère	Le critère de desserte du territoire est directement lié à l'implantation des stations. En effet, le nombre de stations et leur localisation influencent l'étendue du territoire desservi pour lequel le corridor TC A10/CV est directement accessible en mode actif, tant pour les stations en origine qu'en destination des déplacements.
Indicateur de mesure	Nombre de personnes et d'emplois à moins de 1 000 mètres de chaque station du nouveau système
Valeur cible	Minimum requis : pour le terminus au Centre-ville, égalier la proportion d'usagers arrivant au TCV actuellement à 1 000 mètres ou moins de leur destination finale. Évaluation : maximiser la population desservie à moins de 1 000 mètres des stations de la Rive-Sud et du Centre-ville de Montréal, y compris l'île des Sœurs.
Caractéristiques techniques associées	-
Critères reliés	-

Confort et convivialité

Définition du critère	<p>Le confort des usagers et la convivialité à bord du système de transport collectif sont déterminés par plusieurs éléments :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de places assises a une influence directe sur le confort des usagers; • La possibilité de circuler dans les voitures donne davantage de liberté aux usagers et contribue au sentiment de sécurité des usagers; • La présence d'un plancher bas facilite la circulation des usagers, y compris des usagers à mobilité réduite. • La climatisation garantit le confort des usagers, même par temps de canicule. • L'information aux voyageurs permet aux usagers de se repérer, de connaître les horaires des passages, etc.
Indicateur de mesure	<p>Pourcentage de places assises : % places assises/rame Densité de passagers : passagers/m² Circulation dans les voitures : O/N Plancher bas : intégral/partiel Climatisation : O/N Information aux voyageurs : Temps réel, interactivité</p>
Valeur cible	<p>Maximum requis : densité de 4 passagers/m² Évaluation : maximiser les autres critères de confort</p>
Caractéristiques techniques associées	<ul style="list-style-type: none"> • Configuration intérieure des rames et des stations • Densité de passagers • Disponibilité de la climatisation
Critères reliés	-
Fluidité/congestion des déplacements motorisés	
Définition du critère	<p>L'implantation d'un nouveau système de transport collectif ne doit idéalement pas comporter d'impacts majeurs sur la circulation sur les réseaux, notamment afin de préserver l'acceptabilité sociale du projet. Les intersections possiblement problématiques devront être identifiées, et des mesures devront être prises afin de minimiser les impacts sur leur circulation.</p>
Indicateur de mesure	<p>Nombre d'intersections impactées par le mode étudié</p>
Valeur cible	-
Caractéristiques techniques associées	-
Critères reliés	-

Impacts sur le milieu naturel et le milieu humain

	<p>Les impacts sur le milieu naturel et sur le milieu humain sont déterminés par plusieurs éléments :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les émissions de gaz à effet de serre (GES), émis par le système implanté dans le corridor A10/Centre-ville et par les autres modes utilisés en amont ou en aval, dépendent des variantes prises en compte, en particulier du choix du mode et de son alimentation énergétique. Le niveau de transfert modal depuis d'autres modes plus polluants est aussi à considérer. • Le niveau de bruit et les vibrations causés par le système de transport doivent être limités⁷ à un niveau raisonnable.
Définition du critère	
Indicateur de mesure	<ul style="list-style-type: none"> • Émissions de GES en exploitation : kT CO₂/an • Niveau de bruit du matériel roulant en exploitation
Valeur cible	Égaler/améliorer les performances du système actuel dans le corridor
Caractéristiques techniques associées	<ul style="list-style-type: none"> • Niveau de bruit matériel roulant • Mode d'alimentation du système retenu
Critères reliés	-

Opportunités de développement à proximité des stations

	<p>Les diverses opportunités de développement urbain à proximité des stations devront être évaluées. L'implantation de <i>Transit-Oriented Development</i> (TOD) autour des différentes stations dépend des variantes, et inversement leur influence sur la demande en transport est potentiellement significative. Les infrastructures devront suivre le cadre des documents de planification en vigueur (PMAD, schémas d'aménagement et de développement, et plans d'urbanisme).</p> <p>Les opportunités de développement à proximité des stations peuvent être envisagées à court terme, soit à l'horizon d'ouverture du nouveau mode (2021) ou à plus long terme, selon la possibilité d'ajout de stations par rapport au tracé initial retenu.</p>
Définition du critère	
Indicateur de mesure	<ul style="list-style-type: none"> • Superficie et affectation des terrains vacants à proximité des stations, en termes de résidants ou d'emplois futurs • Flexibilité opérationnelle – Possibilité d'ajout de stations au tracé initial proposé
Valeur cible	-
Caractéristiques techniques associées	-
Critères reliés	-

⁷ Loi sur les Transports au Canada – Articles 95.1 à 95.4 (transport ferroviaire)

Intégration urbaine

Définition du critère	Les nouvelles infrastructures devront être intégrées à l'aménagement urbain existant et ne doivent idéalement pas générer de nouveaux obstacles significatifs aux fonctions urbaines en place, afin de préserver la communication entre les différents réseaux existants (routier, cyclable et piétonnier). Les interfaces entre les différents réseaux devront demeurer accessibles et sécuritaires. Le système retenu devra être intégré à l'aménagement et s'harmoniser au paysage urbain, ou ajouter une image positive à son contexte. Les impacts négatifs de la modification du milieu visuel devront être minimisés le cas échéant. Une attention particulière pourra être portée au choix et au design des infrastructures.
Indicateur de mesure	Nombre de nouvelles barrières physiques
Valeur cible	-
Caractéristiques techniques associées	-
Critères reliés	-
Coût	
Définition du critère	<p>Les coûts du nouveau service de transport en commun dans le corridor A10/Centre-ville se composent de plusieurs éléments :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coûts – Construction des infrastructures : Les coûts de construction des infrastructures tiennent compte de tous les éléments structuraux nécessaires à l'implantation du système. • Coûts – Matériel roulant : Les coûts du matériel roulant correspondent aux déboursés pour l'acquisition des véhicules. • Coûts – Systèmes : Les coûts des systèmes correspondent aux déboursés pour l'acquisition du matériel d'opération. • Coûts – Exploitation : Les coûts d'exploitation englobent l'ensemble des coûts générés par le système une fois celui-ci mis en service (coût de personnel, entretien, maintenance, etc.).
Indicateur de mesure	<ul style="list-style-type: none"> • Coûts d'immobilisation (construction des infrastructures, matériel roulant, systèmes) évalués en \$ CDN 2012 • Coûts d'exploitation évalués en \$/an
Valeur cible	-
Caractéristiques techniques associées	Gabarit du matériel roulant (relatif au coût de construction des infrastructures)
Critères reliés	-

Durée de vie

Définition du critère	La durée de vie utile des infrastructures, du matériel roulant et des systèmes correspond au nombre d'années pendant lesquelles ils peuvent être utilisés de façon sécuritaire sans les remplacer ou sans travaux de réfection majeurs.
Indicateur de mesure	Années de vie
Valeur cible	-
Caractéristiques techniques associées	-
Critères reliés	-

Processus de réalisation

Définition du critère	Le respect de la réglementation environnementale est nécessaire pour que le projet puisse être mené à bien. Outre la réalisation de documents spécifiques exigés, la réglementation environnementale peut avoir des impacts sur les délais de réalisation du projet (tenue du BAPE).
Indicateur de mesure	Délais des procédures nécessaires
Valeur cible	-
Caractéristiques techniques associées	-
Critères reliés	-

Gabarit

Définition du critère	Le gabarit englobe les données de dimensions liées au matériel roulant choisi : <ul style="list-style-type: none"> Le volume extérieur du matériel roulant dimensionnera les largeurs de voies requises et le volume des tunnels, le cas échéant. La longueur des rames influence les dimensions et coûts des stations.
Indicateur de mesure	Dimensions du matériel roulant (intérieures et extérieures)
Valeur cible	-
Caractéristiques techniques associées	-
Critères reliés	Capacité de pointe (passagers/heure/direction) Coût (\$)

6 Conclusion

Ce rapport intermédiaire a présenté les différents avis des parties prenantes permettant d'établir les enjeux, et d'élaborer les objectifs et les critères de performance dans le cadre de la seconde phase des études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A10/Centre-ville de Montréal.

La rencontre de 20 parties prenantes lors de 18 entretiens a permis d'identifier les points saillants quant à la situation actuelle liés à l'achalandage, au TCV, aux stationnements incitatifs, au fonctionnement de la voie réservée, ainsi qu'au confort et à la sécurité des usagers. Suite à ces entretiens et à la consultation de la documentation existante portant sur la planification, l'aménagement et les stratégies de développement, les enjeux et objectifs reliés à l'implantation d'un nouveau système de transport collectif sur le corridor A10/Centre-ville ont pu être établis. Plusieurs enjeux, reliés à la performance, à la convivialité, aux impacts et à la rentabilité du nouveau service de transport en commun ont été identifiés :

Tableau 6-1 Synthèse des enjeux

Performance du service TC	Attractivité du service TC	Impacts du service TC	Rentabilité et exploitation du service TC
- Capacité offerte par le service TC	- Localisation et capacité des stations et équipements connexes	- Fluidité/congestion des déplacements motorisés (TC et auto)	- Tarification du service TC
- Temps de parcours et horaires du service TC	- Accessibilité universelle	- Nuisances de bruit et vibration	- Coût (immobilisation et exploitation) du service TC
- Intermodalité	- Confort du service TC	- Émissions de GES	- Gouvernance et responsabilités vis-à-vis du service TC
- Fiabilité du service TC et des aménagements		- Intégration urbaine	
- Sécurité des aménagements			

L'ensemble de ces enjeux a permis de dresser un éventail de critères de performance pour le nouveau système de transport collectif sur le corridor, ainsi que des cibles pour la plupart de ceux-ci.

Les critères de conception (**en gras**) indiquent des cibles minimales ou maximales exigées pour la performance du système. Par la suite, les critères d'évaluation serviront à comparer la performance des différentes solutions élaborées en phase 4 :

Tableau 6-2 Synthèse des critères de performance

Critères minimaux requis	Critères d'évaluation
<ul style="list-style-type: none"> • Capacité de pointe • Temps de déplacement • Connexion directe et fonctionnelle au métro • Aménagement en site propre, bidirectionnalité • Adaptation aux conditions météorologiques • Accessibilité universelle • Densité des passagers 	<ul style="list-style-type: none"> • Intervalle • Vitesse commerciale • Desserte du territoire • Confort et convivialité • Fluidité/congestion des déplacements motorisés • Impacts sur le milieu naturel et le milieu humain • Opportunités de développement à proximité des stations • Intégration urbaine • Coût • Durée de vie • Processus de réalisation • Gabarit

En somme, ceux-ci serviront à la mise à jour des solutions, notamment lors de l'élaboration des scénarios et du choix du type de mode de transport le mieux adapté. Le système devra minimalement offrir une capacité de pointe supérieure à l'achalandage actuel en transport en commun du corridor et offrir des temps de parcours concurrentiels par rapport à la situation actuelle. Il devra aussi être bidirectionnel, en site propre, sécuritaire et d'une grande fiabilité, y compris en hiver. Le système devra maximiser le territoire desservi, tant au Centre-ville que sur la Rive-Sud, et proposer une connectivité optimale avec le métro d'une part et avec les lignes d'autobus en rabattement de la Rive-Sud d'autre part. Le système devra assurer le confort de ses usagers, incluant les personnes à mobilité réduite. Les impacts sur les milieux naturel et humain ainsi que sur les déplacements motorisés devront être minimisés, tandis que l'intégration urbaine du système devra être maximisée. Finalement, les coûts et la durée de vie devront être optimisés de façon à intégrer le meilleur système possible dans le corridor A10/Centre-ville.

Bibliographie

Agence métropolitaine de transport (AMT), (2007). *Études d'avant-projet d'un système léger sur rail – L'Axe de l'autoroute 10/Centre-ville de Montréal – Rapport synthèse*, QC, CA, 97 pages.

Agence métropolitaine de transport, (2011). *Plan stratégique de développement du transport collectif – Vision 2020*, Agence métropolitaine de transport, QC CA, 110 pages.

Agglomération de Longueuil, (2010). *Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil*, 11 juin 2012, [en ligne],

[http://www.longueuil.ca/vw/asp/attachements/MESSAGES-MSG_FICHIER-10265-1.PDF]

Communauté métropolitaine de Montréal, (2011). *PMAD – Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, 11 juin 2011, [en ligne], [<http://pmad.ca/>]

Consortium BCDE, (2011). *Étude de pré faisabilité portant sur le remplacement de l'actuel Pont Champlain – Rapport sectoriel n°1 L'intégration urbaine*, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée – Ministère des Transports du Québec, QC CA, 92 pages.

Consortium BCDE, (2011). *Étude de pré faisabilité portant sur le remplacement de l'actuel Pont Champlain – Rapport sectoriel n°2 Les besoins en transport et circulation*, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée – Ministère des Transports du Québec, QC CA, 206 pages.

Consortium BCDE, (2011). *Étude de pré faisabilité portant sur le remplacement de l'actuel Pont Champlain – Rapport synthèse*, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée – Ministère des Transports du Québec, QC CA, 86 pages.

Genivar, (2012). *Plan de mobilité durable des MRC et municipalités du territoire de la Couronne Sud de la CMM*, Table des préfets et élus de la Couronne Sud, QC CA, 49 pages.

Gouvernement du Québec, (2012). *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale*, 23 août 2012, [en ligne],

[http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/E_20_1/E20_1.htm]

Gouvernement du Québec, (2012). *Charte des droits et libertés de la personne du Québec*, 23 août 2012, [en ligne],

[http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/E_20_1/E20_1.htm]

Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc, en collaboration avec le Groupe Cardinal-Hardy, (2009). *Étude sur le potentiel de développement urbain d'un corridor de transport collectif renforcé dans l'axe du pont Champlain et dans l'axe du Boulevard Taschereau*, Communauté métropolitaine de Montréal, QC, CA, 130 pages.

MAMROT, (2001). *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales – Région métropolitaine de Montréal*, QC, CA, 159 pages.

MAMROT, (2009). *Plan d'action de développement durable 2009-2013*, QC, CA, 22 pages.

MDDEP, (2007). *Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013*. QC, CA, 87 pages.

MDDEP, (2008). *Plan d'action 2006-2012 – Le Québec et les changements climatiques – Un défi pour l'avenir*, QC, CA, 54 pages.

Ministère de la Justice du Canada, (2012). *Loi sur les Transports au Canada*, 23 août 2012, [en ligne], [<http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-10.4/>]

Ministère des transports du Québec, (2000). *Plan de gestion des déplacements région métropolitaine de Montréal*, Ministère des transports du Québec, QC CA, 82 pages.

Ministère des transports du Québec, (2006). *La politique québécoise du transport collectif*, ministère des transports du Québec, QC CA, 76 pages.

Ministère des transports du Québec, (2006). *Plan stratégique 2008-2012*, ministère des transports du Québec, QC CA, 40 pages.

MRC de Lajemmerais, (2006), *Schéma d'aménagement révisé*, 11 juin 2012, [en ligne],
[\[http://www.margueritedyouville.ca/web/doc/pdf/mrc/amenagement/schema_revisé/08_transport_equipements_infrastructures_2010629112910.pdf\]](http://www.margueritedyouville.ca/web/doc/pdf/mrc/amenagement/schema_revisé/08_transport_equipements_infrastructures_2010629112910.pdf)

MRC de la Vallée-du-Richelieu, (2006), *Schéma d'aménagement révisé*, 6 juin 2012, [en ligne],
[\[http://www.mrcvr.ca/territoire_amenagement.php?menu2=2\]](http://www.mrcvr.ca/territoire_amenagement.php?menu2=2)

MRC de Roussillon, (2009), *Schéma d'aménagement révisé*, 6 juin 2012, [en ligne],
[\[http://www.mrcroussillon.qc.ca/web/doc/motdelaprefete_201172785241.pdf\]](http://www.mrcroussillon.qc.ca/web/doc/motdelaprefete_201172785241.pdf)

MRC de Rouville, (2005), *Schéma d'aménagement révisé*, 6 juin 2012, [en ligne],
[\[http://www.mrcrouville.qc.ca/UserFiles/File/Documents_PDF/schema2005.pdf\]](http://www.mrcrouville.qc.ca/UserFiles/File/Documents_PDF/schema2005.pdf)

Réseau de transport de Longueuil, (2004). *Plan stratégique 2003-2013 du Réseau de transport de Longueuil*, Réseau de transport de Longueuil, QC CA, 170 pages.

Service des Infrastructures, transport et environnement – Direction des transports – Division du développement des transports, (2008). *Plan de transport | 2008*, Ville de Montréal, Montréal, QC CA, 224 pages.

Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée, (1999). *Étude d'opportunité et de faisabilité pour un monorail traversant le fleuve*, QC, CA.

Table des préfets et élus de la Couronne Sud, (2012). *Mémoire présenté à la Communauté métropolitaine de Montréal dans le cadre du processus de consultation publique sur le financement du transport collectif dans le Grand Montréal*, QC, CA. 31 pages

Table des préfets et élus de la Couronne Sud, (2012). *Plan de mobilité durable des MRC et municipalités du territoire de la Couronne Sud et de la CMM*, QC, CA, 49 pages.

Tecsult, (2003). *Implantation d'un système léger sur rail (SLR) dans l'axe de l'autoroute 10/Centre-Ville (Montréal). Étude d'impact sur l'environnement*, Agence métropolitaine de transport, Québec, QC CA.

Tecsult, (2004). *Implantation d'un système léger sur rail (SLR) dans l'axe de l'autoroute 10/Centre-Ville (Montréal). Volet justification – Étude des besoins et des solutions*, Agence métropolitaine de transport, Québec, QC CA, 181 pages.

Tecsult, (2004). *Mesures préférentielles pour autobus entre le TCV et la voie réservée du pont Champlain – Étude d'opportunité et de faisabilité*, Agence métropolitaine de transport, Québec, QC CA, 113 pages.

Ville de Montréal (2004), *Plan d'urbanisme de Montréal*, 11 juin 2012, [en ligne],
[\[http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3098684&_dad=portal&_schema=PORTAL\]](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3098684&_dad=portal&_schema=PORTAL)

Annexe A
Entretiens avec les parties
prenantes – Liste des
représentants rencontrés

Rencontres des parties prenantes

Partie prenante	Représentant présent	Date de la rencontre
Agence métropolitaine de transport (AMT)	Michel Veilleux	2012-05-16
Association québécoise du transport	Pierre Bélanger	2012-05-02
Arrondissement de Verdun	Jean Cardin, Benoît Malette, Jean-François Côté	2012-05-09
Arrondissement de Ville-Marie	Alain Dufort, Michel Gagné, Marc Labelle	2012-05-14
Arrondissement du Sud-Ouest	Éric Santana, Caroline Ledoux, Sébastien Lévesque, Éric Cimon	2012-05-15
Association des usagers du transport adapté de Longueuil (AUTAL)	Colette Éthier	2012-05-09
CCMM (Ch de commerce du Montréal métropolitain)	Michel Leblanc, Martin Bergeron	2012-05-10
Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud (CCIRS)	Hélène Bergeron, Francis Villeneuve	2012-05-03
Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)	Yves Phaneuf, Louis Morin	2012-05-15
Ministère des transports du Québec (MTQ)	Jacques Gagnon, Louis Gourvil	2012-04-26
Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. (PJCCI)	Glen P. Carlin	2012-04-24
Société de transport de Montréal (STM)	Michel Tremblay, Jacinthe Clossey	2012-05-10
Transit Québec	Daniel Bouchard, Philippe Cousineau	2012-05-18
Transport 2000	Normand Parisien	2012-05-03
Ville de Brossard	Mario Verville, Martin Chamberland, Guillaume Grégoire	2012-04-24
Ville de Longueuil / Réseau de transport de Longueuil (RTL)	Martin Lévesque, Jean Mercille, Myrto Elizabeth Lasnier, Richard Blouin, Nicolas Paris, (Rouchdi Benkadi)	2012-05-04
Ville de Montréal / Soc. Havre Montréal	Jean Bertrand, Pierre Sainte-Marie, David Therrien	2012-05-07
Ville de Saint-Lambert	Georges Pichet, (Pierre-Michel Pelletier)	2012-05-18

En magenta :

les membres du Comité sur la mise à jour des études de transport collectif dans le corridor A10/centre-ville

Entre parenthèses:

les membres du Comité absents des entretiens

Annexe B
Entretiens avec les parties
prenantes – Canevas d’entretien

Rencontre des parties prenantes - Canevas d'entretien

1. **Comment caractériseriez-vous la situation actuelle du lien inter rives par transport en commun via le pont Champlain :**
 - Performance, fiabilité (incidents, ponctualité), confort, satisfaction des usagers, sécurité etc.
 - Les localisations des stations actuelles
 - accès au centre-ville
 - Problématiques connues (interruptions de services lors de conditions climatiques difficiles, risques d'incident pouvant remettre en cause l'existence de la voie réservée)
 - etc.

2. **Selon vous / vos usagers / votre population, ce service devrait-il être renforcé à l'avenir? Si oui, selon quelles modalités :**
 - Fréquence, vitesse, temps de parcours
 - Confort (accessibilité PMR, confort des véhicules, confort des stations, information aux usagers, etc.)
 - Structure de desserte (rabattement vers un service haute fréquence ou services de type express)
 - Tracé le plus approprié (origine et destination)
 - Localisation des stations et des stationnements, le cas échéant
 - Fiabilité/disponibilité

3. **Quelles contraintes / préoccupations / opportunités un nouveau service de transport en commun performant apporterait sur votre territoire (« opportunités/menaces ») :**
 - Environnement
 - Développement économique
 - Aménagement du territoire
 - Réorganisation de service (AOT) + impact sur la flotte de véhicules des compagnies de transport

4. **Qu'avez-vous inclus à ce sujet dans votre planification récente ou en cours?**

5. **Y a-t-il selon vous un consensus entre vous et vos principaux partenaires locaux sur ce sujet? (*villes*)**

6. **Y a-t-il des projets de développement sur votre territoire qui devraient être desservis en particulier dans le futur, et devraient donc influencer la desserte ou le tracé (nouvelles stations) ?**

7. **Selon vous, est-ce que la mise en service d'un nouveau système de transport va avoir pour conséquences des changements dans votre propre organisation? Si oui, lesquelles ?**

8. **Vous attendez-vous à ce que le nouveau système de transport résolve des problèmes particuliers? Si oui, lesquels ?**

Merci de votre disponibilité

Annexe C
Entretiens avec les parties
prenantes – Comptes rendus

**C.1 Compte rendu
Agence métropolitaine de
transport (AMT)**

Compte rendu de réunion

Date : 16 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : Agence métropolitaine de transport
But : Rencontre des parties prenantes – AMT

Présence : mveilleux@amt.qc.ca
jmdeschamps@amt.qc.ca

Distribution : Personnes présentes
yves.dallaire@aecom.com
ariane.touchette-lacasse@aecom.com

Actions

Objet de la rencontre

Le « Comité sur la mise à jour des études de transport collectif dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal » du « Bureau des Partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain » a défini un plan de travail pour permettre de déterminer le mode transport collectif le mieux adapté à la desserte de ce corridor et définir de façon préliminaire les contraintes qui s'appliqueront dans la conception du nouveau pont.

L'une des phases de ce plan de travail consiste à identifier les objectifs et enjeux des parties prenantes ainsi que les critères de performance visés pour le corridor de transport collectif. Toutes les parties prenantes identifiées sont rencontrées afin qu'elles expriment leurs positions sur la situation actuelle du transport collectif dans ce corridor, ainsi que leurs attentes et souhaits vis-à-vis d'un nouveau service de transport en commun.

C'est dans ce cadre que se tient la présente rencontre avec « L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT » qui fera l'objet d'un compte rendu.

Canevas d'entretien

Afin que l'ensemble des rencontres soient menées sur une base commune, un canevas d'entretien a été défini. Le présent compte rendu se base sur ce canevas.

Compte rendu de réunion

Date : 16 mai 2012
 ND : 60250864
 VD : DA09-1235
 Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
 A-10/Centre-ville de Montréal
 Lieu : Agence métropolitaine de transport
 But : Rencontre des parties prenantes – AMT

1. Comment caractériseriez-vous la situation actuelle du lien interrives par transport en commun via le pont Champlain?	
Performance, fiabilité (incidents, ponctualité), confort, satisfaction des usagers, sécurité, etc.	La situation actuelle ayant été amplement décrite par les autres parties prenantes; il n'était pas nécessaire d'y revenir.
Localisations des stations actuelles	s.o.
Accès au centre-ville	Actuellement, 20 000 déplacements, dont la majorité s'effectue sans correspondance. Les liens sont directs entre les différents quartiers de la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal.
Problématiques connues (interruptions de services lors de conditions climatiques difficiles, risques d'incident pouvant remettre en cause l'existence de la voie réservée)	s.o.
Autres informations	La tarification locale est avantageuse pour les usagers de la Rive-Sud.
2. Selon vous/vos usagers/votre population, ce service devait-il être renforcé à l'avenir; si oui, selon quelles modalités?	
Fréquence, vitesse, temps de parcours	s.o.
Confort (accessibilité PMR, confort des véhicules, confort des stations, information aux usagers, etc.)	s.o.
Structure de desserte (raboutement vers un service haute fréquence ou services de type express)	s.o.
Tracé le plus approprié (origine et destination)	s.o.
Localisation des stations et des stationnements, le cas échéant	s.o.
Fiabilité/disponibilité	En tant qu'utilisateur actuel, M. Veilleux dénonce le manque de fiabilité du service actuel; Perte de fiabilité en présence de grands vents, pannes.

Compte rendu de réunion

Date : 16 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : Agence métropolitaine de transport
But : Rencontre des parties prenantes – AMT

Autres informations	s.o.
3. Quelles contraintes/préoccupations/opportunités un nouveau service de transport en commun performant apporterait sur votre territoire (opportunités/menaces)?	
Environnement	L'électrification du système assurera un respect de l'environnement
Développement économique	La densification, notamment sous forme de TOD (<i>transit oriented development</i>), justifie l'investissement. Le design du pôle intermodal doit être efficace afin de faire concurrence à la situation actuelle en termes de temps de parcours. À chaque étape du projet, la rentabilité de celui-ci devrait être justifiée.
Aménagement du territoire	
Réorganisation de service (AOT) + impact sur la flotte de véhicules des compagnies de transport	<p>En raison d'une correspondance (bus/mode guidé) nécessaire pour les usagers, le système à développer se doit d'être très performant. De meilleurs temps de parcours, une rapidité du service, et un trajet agréable et confortable devront faire le poids contre la pénalité tarifaire et la correspondance forcée imposées aux voyageurs.</p> <p>Les correspondances devront aussi être efficaces en raison de l'effet de concentration que cela peut impliquer et donc des problèmes de gestion d'embarquement/débarquement (sur deux ou trois stations du côté de la Rive-Sud.</p> <p>Par ailleurs, M. Veilleux insiste sur la mobilité dans le corridor de l'A-10. Un système global performant doit assurer le transport des biens et personnes. Le transport collectif joue une fonction complémentaire aux autres fonctions du corridor, et la complémentarité des déplacements (biens et personnes) doit être respectée. Certaines paires OD ne peuvent simplement pas utiliser le transport collectif offert sur l'A-10 et nécessitent l'utilisation d'un autre mode de transport; il faut donc garder une vision globale de la situation (tous modes confondus).</p> <p>Le meilleur système est celui qui assurera un équilibre et une performance pour les différents modes.</p> <p>Suite à des expériences dans plusieurs pays, l'installation de péages diminue le nombre de déplacements en voiture d'environ 20 % (élasticité de la demande). Ce moyen pourrait être utilisé afin de contrôler la demande, mais le système de transport collectif doit être globalement performant afin d'assurer la performance du réseau global lors d'un tel contrôle de la demande.</p>
Autres informations	s.o.

Compte rendu de réunion

Date : 16 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : Agence métropolitaine de transport
But : Rencontre des parties prenantes – AMT

4. Qu'avez-vous inclus à ce sujet dans votre planification récente ou en cours?

La Plan stratégique de l'AMT (Vision 2020) propose trois axes stratégiques de développement pour le transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal : des déplacements simplifiés pour les usagers, des transports collectifs pour une meilleure qualité de vie et un réseau métropolitain rapide et multimodal. Il mentionne le projet d'un SLR ou d'une desserte rapide sur l'axe A-10/Centre-ville ainsi que l'agrandissement du Terminus Centre-ville. Le Plan triennal d'immobilisations (PTI) mentionne aussi l'étude actuelle concernant le projet du remplacement du Pont-Champlain.

5. Y a-t-il, selon vous, un consensus entre vous et vos principaux partenaires locaux sur ce sujet (villes)?

Il existe un consensus entre certains partis, mais certains aspects sont encore à discuter.

6. Y a-t-il des projets de développement sur votre territoire qui devraient être desservis en particulier dans le futur, et devraient donc influencer la desserte ou le tracé (nouvelles stations)?

- L'agrandissement du Terminus Centre-ville.
- Les stations Île des Sœurs (passage presque obligatoire) et Multimédia (accès à Griffintown et au sud de l'île).
- L'augmentation de l'offre sur les lignes de train (Deux-Montagnes, Saint-Hilaire, etc.) et les futures lignes de train doit être prise en compte; la correspondance entre les gares est importante afin d'augmenter la facilité d'accès sur le territoire (Est, Ouest, Nord-est, etc.); l'accès au métro est d'autant plus important (correspondances); un des enjeux est de faciliter les correspondances avec les deux modes afin d'obtenir un réseau étendu.
- [La Place Bonaventure contient de grands espaces inutilisés et offre une connexion avec la Gare Centrale. Le métro est aussi à proximité.].
- Plusieurs autres projets sont à prévoir : volonté de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu d'avoir un nouveau train ou un SLR; rabattement Chambly/Marieville; deux lignes de rabattement à Sainte-Julie, etc. Correspondances à favoriser.

7. Selon vous, est ce que la mise en service d'un nouveau système de transport va avoir pour conséquences des changements dans votre propre organisation; si oui, lesquels?

L'AMT a une compétence légale potentielle d'opération d'un mode guidé

8. Attendez vous à ce que le nouveau système de transport résolve des problèmes particuliers; si oui, lesquels?

De nombreux problèmes de congestion

Compte rendu de réunion

Date : 16 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : Agence métropolitaine de transport
But : Rencontre des parties prenantes – AMT

Autres informations sortant du canevas d'entretien

S.O.

Documents remis lors de la rencontre

S.O.

Rédaction : Ariane Touchette-Lacasse

**C.2 Compte rendu
Association des usagers du
transport adapté de
Longueuil (AUTAL)**

Compte rendu de réunion

Date : 9 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : 150, rue Grant, bureau 211, Longueuil
But : Rencontre des parties prenantes – Association des usagers du transport adapté de
Longueuil (AUTAL)

Présence : Colette Éthier : autal@bellnet.ca
gauvin.richard@videotron.ca
jmdeschamps@amt.qc.ca

Distribution : Personnes présentes
yves.dallaire@aecom.com
marie.pinaudeau@aecom.com

Actions

Objet de la rencontre

Le « Comité sur la mise à jour des études de transport collectif dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal » du « Bureau des Partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain » a défini un plan de travail pour permettre de déterminer le mode transport collectif le mieux adapté à la desserte de ce corridor et définir de façon préliminaire les contraintes qui s'appliqueront dans la conception du nouveau pont.

L'une des phases de ce plan de travail consiste à identifier les objectifs et enjeux des parties prenantes ainsi que les critères de performance visés pour le corridor de transport collectif. Toutes les parties prenantes identifiées sont rencontrées afin qu'elles expriment leurs positions sur la situation actuelle du transport collectif dans ce corridor, ainsi que leurs attentes et souhaits vis-à-vis d'un nouveau service de transport en commun.

C'est dans ce cadre que se tient la présente rencontre avec « **AUTAL** » (Association usagers du transport adapté de Longueuil) qui fera l'objet d'un compte rendu.

L'association a été créée en 1981, et elle travaille maintenant sur trois axes au transport collectif : Transport adapté – Transport en commun régulier : Accessibilité universelle – Transport en commun régulier représentant l'ensemble de la population de l'agglomération de Longueuil : Dossier « Tarification ».

Canevas d'entretien

Afin que l'ensemble des rencontres soient menées sur une base commune, un canevas d'entretien a été défini. Le présent compte rendu se base sur ce canevas.

Compte rendu de réunion

Date :	9 mai 2012
ND :	60250864
VD :	DA09-1235
Projet :	Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu :	150, rue Grant, bureau 211, Longueuil
But :	Rencontre des parties prenantes – Association des usagers du transport adapté de Longueuil (AUTAL)

1. Comment caractériseriez-vous la situation actuelle du lien interrives par transport en commun via le pont Champlain?	
Performance, fiabilité (incidents, ponctualité), confort, satisfaction des usagers, sécurité, etc.	<p>Les usagers du transport adapté n'ont pas accès à la voie réservée. La raison évoquée est un problème de sécurité en cas d'évacuation lors d'une panne. En circulant en sens inverse de la circulation, il est impossible de descendre la rampe d'accès de l'autobus qui serait bloquée par le parapet central de ciment du pont Champlain. Comme la plateforme élévatrice se retrouve du côté droit du minibus, alors que ce soit le matin où le soir, le parapet fait face à la plateforme, ce qui rend impossible l'utilisation de cette voie réservée pour les véhicules du transport adapté types minibus de marque Girardin.</p> <p>Les usagers qui désirent faire un déplacement entre le centre-ville et la Rive-Sud doivent utiliser le pont Champlain dans le sens de la circulation qui est congestionnée en pointes du matin et du soir; ce qui rend ces déplacements longs et inconfortables pour la clientèle handicapée. Les usagers voyagés en transport adapté dévient la circulation en empruntant d'autres ponts tels que Victoria ou Jacques-Cartier.</p>
Localisations des stations actuelles	Les autobus qui utilisent la voie réservée actuelle ne sont pas accessibles aux personnes à mobilité réduite même s'ils sont à plancher bas et qu'ils ont une rampe d'accès
Accès au centre-ville	Même problématique que les stations au sujet des autobus qui ne sont pas accessible de même que le terminus centre-ville
Problématiques connues (interruptions de services lors de conditions climatiques difficiles, risques d'incident pouvant remettre en cause l'existence de la voie réservée)	
Autres informations	
2. Selon vous/vos usagers/votre population, ce service devait-il être renforcé à l'avenir, si oui, selon quelles modalités?	
Fréquence, vitesse, temps de parcours	
Confort (accessibilité PMR, confort des véhicules, confort des stations, information aux usagers, etc.)	Il y a présentement une partie de la clientèle qui pourrait prendre le service régulier. Il faudrait rendre accessible tous les autobus qui empruntent la voie réservée actuelle et le terminus centre-ville.

Compte rendu de réunion

Date :	9 mai 2012
ND :	60250864
VD :	DA09-1235
Projet :	Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu :	150, rue Grant, bureau 211, Longueuil
But :	Rencontre des parties prenantes – Association des usagers du transport adapté de Longueuil (AUTAL)

Structure de desserte (rabattement vers un service haute fréquence ou services de type express)	
Tracé le plus approprié (origine et destination)	
Localisation des stations et des stationnements, le cas échéant	
Fiabilité/disponibilité	
Autres informations	<p>Suite à la modification, en décembre 2004 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes en vue de leur intégration scolaire, professionnels et sociale, le MTQ oblige les AOT à produire un plan de développement sur l'accessibilité universelle.</p> <p>En novembre 2010, le RTL a créé un comité technique afin de répondre à une des exigences du MTQ, soit celle de mettre en œuvre un plan de développement sur l'accessibilité universelle de son réseau régulier pour ainsi permettre l'accès des personnes ayant une limitation fonctionnelle aux autobus à plancher bas avec rampe amovible. Il est formé sous la gouverne du RTL et inclut l'AUTAL, l'OPHQ et les représentants de l'agglomération de Longueuil.</p> <p>Un projet pilote débutera fin juin 2012 sur la ligne d'autobus 74 dans le Vieux-Longueuil, en offrant du service la fin de semaine seulement.</p>

3. Quelles contraintes/préoccupations/opportunités un nouveau service de transport en commun performant apporterait sur votre territoire (opportunités/menaces)?

Environnement	
Développement économique	
Aménagement du territoire	
Réorganisation de service (AOT) + impact sur la flotte de véhicules des compagnies de transport	

Compte rendu de réunion

Date : 9 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : 150, rue Grant, bureau 211, Longueuil
But : Rencontre des parties prenantes – Association des usagers du transport adapté de Longueuil (AUTAL)

Autres informations	<p style="text-align: center;"><u><i>L'accessibilité universelle, c'est quoi?</i></u></p> <p style="text-align: center;"><u>« C'est permettre l'accès des personnes ayant des limitations fonctionnelles aux différents services offerts (autobus, infrastructures et communications) et ce, en même temps et de la même manière que l'ensemble de la population. »</u></p> <p>Le nouveau système devra tenir compte :</p> <ul style="list-style-type: none">• De toutes les limitations fonctionnelles ou en situation de handicap<ul style="list-style-type: none">- Déficience auditive- Déficience intellectuelle- Troubles envahissants du développement- Déficience visuelle- Déficience organique- Personne ayant un trouble du langage ou de la parole- Déficience psychique- Personnes vieillissante en perte d'autonomie- Toutes autres personnes en situation de handicap incluant :<ul style="list-style-type: none">o Parent/enfant avec poussetteo Personne se déplaçant en vélo• De la formation des employés<ul style="list-style-type: none">- Connaissance des différents types de handicap- Connaissance des différentes aides à la mobilité• De l'aménagement intérieur pour les personnes en situation de handicap ou toutes autres personnes ayant une limitation fonctionnelle• Des communications et informations<ul style="list-style-type: none">- Adapter les communications aux différents types de handicap• De l'aménagement urbain et de l'architecture<ul style="list-style-type: none">- Doit tenir compte des personnes ayant une limitation fonctionnelle ou en situation de handicap• De prévoir faire des tests avec des représentants des divers types de handicap dès la conception du projet• De prévoir des lieux adaptés<ul style="list-style-type: none">- Toilettes- Abribus- Arrêts• De répondre aux normes de sécurité<ul style="list-style-type: none">- Avoir accès à un téléphone- Avoir un éclairage adéquat- Avoir une personne ressource pouvant répondre aux questions des usagers- Avoir accès à point de vente accessible
---------------------	--

Compte rendu de réunion

Date : 9 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : 150, rue Grant, bureau 211, Longueuil
But : Rencontre des parties prenantes – Association des usagers du transport adapté de Longueuil (AUTAL)

- Débarcadère : Prévoir une signalisation adéquate pour les véhicules du T.A. :
 - Signalisation sur la chaussée, marquage au sol approprié
 - Signalisation par des panneaux identifiés T.A.
 - Propose modèle priorisé par l'AMT : Un débarcadère autre que sur une route passante. Un aménagement intérieur (voir photos pour une meilleure compréhension)
- Débarcadère : Rendu à destination, le véhicule du T.A. doit arrêter du bon côté de la rue, là où l'usager doit descendre. Un usager ne doit pas devoir traverser une rue pour accéder à son lieu d'arrivée
- Il faut assurer :
 - L'arrimage et l'harmonisation de l'offre de service des sociétés de transport de la région métropolitaine
 - Un arrimage entre les différents modes de transport offerts sur le territoire métropolitain

La chaîne des déplacements c'est de permettre à toutes personnes en situation de handicap de voyager d'un point A à un point B en utilisant plus d'un mode de transport, et ce, sans contrainte.

- D'aller au-delà des normes actuelles de construction.
- D'établir un mécanisme de consultation dans l'élaboration et à la mise en œuvre de projets avec les représentants de la clientèle à mobilité réduite.

Les liens pour avoir accès aux documents de référence traitant d'accessibilité universelle :

- Ministère des Transports du Québec – Guide pratique pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de développement à l'intention des autorités organisatrices de transport : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/bpm/Guide_acc_essibilite_transport.pdf
- Ministère des Transports du Québec – Fiches solutions : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/transport_collectif/fiches_solutions.pdf
- Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'Île-de-Montréal – Guide des besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles, un outil d'aide à la mise en œuvre de l'accessibilité universelle : http://www.rutamtl.com/wp-content/uploads/2010/10/GuideRutaMtl_2010Low.pdf
- Mécanisme de consultation de l'AUTAL pour le comité technique (voir pièce jointe dans le courriel et déjà remis lors de la rencontre)

Compte rendu de réunion

Date : 9 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : 150, rue Grant, bureau 211, Longueuil
But : Rencontre des parties prenantes – Association des usagers du transport adapté de
Longueuil (AUTAL)

	<ul style="list-style-type: none">• Implication de l'AUTAL dans le cadre de la mise en œuvre d'un plan de développement sur l'accessibilité universelle (voir pièce jointe dans le courriel et déjà remis lors de la rencontre
4. Qu'avez-vous inclus à ce sujet dans votre planification récente ou en cours?	Autal recommande qu'il y ait un de leur représentant sur le comité de réalisation du projet.
5. Y a-t-il selon vous un consensus entre vous et vos principaux partenaires locaux sur ce sujet (villes)?	Il y a un consensus pour rendre les systèmes de transport accessibles à toutes personnes ayant une limitation fonctionnelle.
6. Y a-t-il des projets de développement sur votre territoire qui devraient être desservis en particulier dans le futur, et devraient donc influencer la desserte ou le tracé (nouvelles stations)?	
7. Selon vous, est-ce que la mise en service d'un nouveau système de transport va avoir pour conséquence des changements dans votre propre organisation; si oui, lesquels?	Augmentation des activités de représentations
8. Attendez vous à ce que le nouveau système de transport résolve des problèmes particuliers, si oui, lesquels?	Le nouveau système va améliorer la mobilité des personnes handicapées, tant au niveau de la fréquence, des heures de service, des temps d'attente, etc.

Rédaction : Richard Gauvin

Annexe

Consultations - Dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre du « Plan de développement sur l'accessibilité universelle 2010-2011 »

Présentation de l'organisme mandataire de la consultation :

L'Association des usagers du transport adapté de Longueuil « **AUTAL** » est un organisme communautaire ayant une mission en défense collective des droits et représentation. Créée en 1981, issue de son milieu, l'association est présente dans le domaine des transports. L'AUTAL travaille à informer, défendre et promouvoir les droits et intérêts de la clientèle ayant des limitations fonctionnelles telles que physique, visuelle, intellectuelle, psychique et les personnes vieillissantes en perte d'autonomie, auprès du Réseau de transport de Longueuil « **RTL** », de l'Agence métropolitaine de transport « **AMT** » ainsi que du Ministère des Transports de Québec « **MTQ** ».

L'AUTAL a su se démarquer au cours des dix dernières années, en établissant un mode de collaboration entre l'Association et les représentants du RTL, et ce malgré son statut de « **Défense des droits** ».

Depuis quelques années, pour répondre aux besoins grandissants de la clientèle et aux demandes des partenaires, l'AUTAL intervient sur trois axes du transport collectif :

- **Le transport adapté « T.A. »**
- **L'accessibilité universelle** – Rendre accessible à la clientèle du T.A., le réseau de transport régulier en utilisant des autobus à plancher surbaissé
- **Le transport en commun régulier** par l'entremise du Comité Vigilance Transport « **CVT** »

Mécanisme de consultation auprès du milieu :

L'Association des usagers du transport adapté de Longueuil « **AUTAL** » a été désignée mandataire pour procéder à la consultation sur le territoire de l'agglomération de Longueuil, par le Réseau de transport de Longueuil « **RTL** » ainsi que par la Ville de Longueuil. L'AUTAL a manifesté son intérêt à chapeauter la consultation, puisque celle-ci travaille, depuis les dix dernières années, auprès des personnes à limitation fonctionnelle. De plus, le RTL pourra profiter d'une plateforme de représentation, puisque l'AUTAL a développé un réseautage auprès de ses pairs tel que le milieu associatif, les institutions publiques et les Centres de santé et de services sociaux de l'agglomération de Longueuil. Un des objectifs visés de cette consultation est, entre autres, de favoriser une représentation équitable de la clientèle cible. Pour ce faire, deux groupes de consultations seront élaborés, le groupe C1 et le groupe C2.

Par l'intermédiaire du comité technique du RTL, l'AUTAL s'assurera d'acheminer l'information relative aux travaux réalisés, en matière d'accessibilité, aux groupes de consultation interpellés, et ce, dans le cadre de la mise en œuvre du « **Plan de développement de l'accessibilité universelle** ».

Le processus de consultation de l'AUTAL a été approuvé par un représentant de la Ville de Longueuil, car les organismes soumis aux groupes de consultation sont représentatifs de la clientèle du territoire de la Ville de Longueuil.

Territoire ciblé :

Ces consultations auront un rayonnement sur le territoire de l'agglomération de Longueuil, le CSSS Pierre-Boucher/CSSS Champlain-Charles-Lemoyne, de même que l'Est de la Montérégie.

Moyens retenus pour procéder à la consultation :

Il est entendu avec le RTL, que l'AUTAL procédera de trois façons différentes afin de sonder les deux groupes de consultation C1 et C2 soit par :

- Consultations – Par des expérimentations avec la clientèle cible (Test);
- Consultations - Par mode courriel : Diffusion de documents de travail rédigés par le RTL;
- Consultations - Par la tenue de rencontre ponctuelle: Inviter les représentants de la clientèle à commenter les travaux du Comité technique au RTL.

Consultations – « Expérimentations » avec la clientèle cible (Test) :

Dans le cadre de l'élaboration du « **Plan de développement de l'accessibilité universelle** », des activités ont été organisées conjointement entre le RTL et l'AUTAL, avec la participation de personnes ayant des limitations fonctionnelles et de représentants d'organismes en lien avec les différents types de handicaps.

- **Autobus à plancher surbaissé/Rampe amovible:** *Évaluer les besoins des diverses clientèles et identifications des limites techniques.*
- **Arrêt accessible – Fauteuil roulant motorisé:** *Évaluer les différents arrêts de la Ligne 74 avec une personne se déplaçant en « **fauteuil motorisé** ».*
- **Arrêt accessible – Fauteuil quadriporteur:** *Évaluer les différents arrêts de la Ligne 74 avec une personne se déplaçant en « **fauteuil quadriporteur** ».*

Consultations - « Courriels » : Diffusion de documents de travail rédigés par le RTL :

Dans le cadre de l'élaboration du « **Plan de développement de l'accessibilité universelle** », l'AUTAL a consulté deux groupes, afin d'évaluer les différents documents soient des rapports de tests, des grilles de critères, des sondages téléphoniques, etc.

- **Évaluation du sondage téléphonique du SAC - RTL concernant l'accessibilité universelle :** *Comprendre les obstacles, les avantages et les solutions liés à l'accès aux autobus du réseau régulier pour les personnes en situation de handicap auprès des usagers T.A.*
- **Critères d'évaluation : Lignes à prioriser pour l'accessibilité des fauteuils roulants au réseau régulier :** *Déterminer si tous les critères représentaient bien les besoins de la clientèle ainsi que si l'évaluation des lignes était adéquate.*
- **Critère de la grille de classification des arrêts :** *Déterminer la classification des arrêts (Intersection située en amont au point d'arrêt, Cheminement amont, Arrêt, Abribus.)*
- **Arrêts d'autobus accessibles :** *Déterminer quels sont les critères d'un arrêt d'autobus accessible.*
- **Rapport synthèse – Test des autobus à plancher surbaissé :** *Déterminer si le rapport reflète bien les observations et suggestions des usagers présents ainsi que des représentants du RTL.*
- **Lecture accessible du rapport « Plan de développement de l'accessibilité universelle » pour la clientèle amblyope/Non-voyante (graphiques) :** *Déterminer la meilleure façon de présenter les graphiques afin que la clientèle amblyope/non-voyante puisse y avoir accès.*

Consultations – « Rencontre ponctuelle » : Inviter les représentants de la clientèle à commenter les travaux du Comité technique au RTL :

Dans le cadre de l'élaboration du « **Plan de développement de l'accessibilité universelle** », des consultations de types « **Table de discussion** » ont eu lieu au RTL avec le groupe de consultation C1, afin de bonifier la compréhension de sujets spécifiques à la mise en œuvre du projet pilote des autobus à plancher bas/ rampes amovibles.

- **Rencontre du 21 juin 2011 :** *Discuter du niveau « D'accessibilité des arrêts d'autobus pour les aides à mobilité telles que : Fauteuil roulant - Triporteur – Quatriporteur » ainsi que l'aménagement intérieur des autobus à plancher bas/ rampes amovibles.*

L'accessibilité universelle, c'est quoi? Selon le milieu associatif :

C'est permettre l'inclusion des personnes ayant des limitations fonctionnelles aux différents services offerts, et ce, en même temps et de la même manière à l'ensemble de la population.

Clientèle visée lors des consultations :

- | | | |
|---------------------------------------|---|---|
| ▪ Aînée | ▪ Ayant un trouble envahissant du développement | ▪ Nécessitant un fauteuil motorisé petit modèle; |
| ▪ Amblyope/Non voyante | ▪ De forte corpulence/Obèse | ▪ Nécessitant un fauteuil motorisé grand modèle avec un chien-guide |
| ▪ Aphasique | ▪ De petite taille | ▪ Nécessitant un quadripoteur/Triporteur |
| ▪ Avec un enfant en poussette | ▪ Étudiant | |
| ▪ Ayant une déficience intellectuelle | ▪ Malentendante/sourde | |
| ▪ Ayant un trouble de santé mentale | ▪ Nécessitant un fauteuil manuel | |

Groupes de consultation :

Pour être en mesure de bien représenter l'ensemble de tous les types de clientèle ayant un handicap, deux groupes de consultations ont été formés.

1- C1 : *Groupe des usagers* :

Ce groupe a été désigné pour interpeler des usagers du transport adapté, mais également du transport en commun du RTL, et ce, par le biais de membres de l'AUTAL, de citoyens et de représentants d'organismes de personnes en situation de handicap.

Il est à noter que le milieu associatif mentionne que les personnes à limitation fonctionnelle comptent parmi eux les familles (mère se déplaçant avec un enfant en poussette), les étudiants se déplaçant avec un vélo, ainsi que les aînés. En fait, toute personne qui est contrainte dans son déplacement est considérée comme une personne en situation d'incapacité temporaire.

Ces personnes ou organismes couvrent le territoire du grand Longueuil ainsi que celui de la Ville de Montréal. Afin d'assurer une plus grande représentativité de tous les types de la clientèle, des organismes de la Ville de Montréal ont été invités à se joindre au groupe de consultation seulement pour les clientèles non-représentées par des organismes de la Rive-Sud de Montréal.

Groupe de consultation C1 : *Groupe des usagers*

Nom	Organisme	Personne recherchée
Beauchamp, André Usager T.A.	AQPHFC	Personne de forte taille nécessitant un quadriporteur
Boucher, Mélanie Usagère T.A.	GAPHRSM Agente de développement	Personne non voyante
Duguay, Nancy	AQPPT Agente de soutien	Personne de petite taille
Fleury, Wilfrid Usager T.A.	AUTAL Membre	Personne nécessitant un fauteuil manuel
Jetté, Pierre	RTL Membre C.A.	Représentant des usagers au T.C. du RTL

Lambert, Maxime Agence de recherche psychosociale de Dorval Santé mentale	AUTAL Membre C.A.	Personne ambulante sans handicap
Laperle, Pierrette Usagère T.A.	RTL Membre C.A	Représentante des usagers au T.A. du RTL Personne nécessitant un fauteuil motorisé petit modèle
Lemelin, Mélissa Usagère T.A.	AUTAL Membre C.A.	Personne nécessitant un fauteuil motorisé
Mathisen, Anita Usager T.A.	AUTAL Présidente	Personne nécessitant un fauteuil motorisé avec chien-guide
Milot, Jacqueline Usagère T.C.	ACVL	Personne ambulante sans handicap Personne aînée
Déry, Pier-Luc Usager du T.A.	RAAMM Agente de développement	Personne ayant une déficience visuelle
Ouellette, Claude Usager T.A.	AUTAL Membre	Personne nécessitant un fauteuil motorisé grand modèle
Pépin, Sylvie Usagère T.A.	ASPRS Membre	Personne nécessitant un triporteur
Perron, Andrée-Anne Conseillère à l'intervention collective régionale	OPHQ	Représentante
Saulnier, Liette Usagère T.A. Lerhe, Christiane Personne ressource S.E.P.	ASPRS <i>Section Montérégie</i> Membre	Personne nécessitant un fauteuil motorisé <i>Référée par SEP</i>
Tremblay, Marie-France	ASPRS Intervenante	Personne se déplaçant avec une canne
Turgeon, Ézékiel Usager T.C.	Citoyen	Personne ambulante sans handicap

2- C2 : Groupe des partenaires

Ce groupe a été désigné pour interpeler des partenaires du milieu, par l'intermédiaire de la Table des personnes handicapées de la Rive-Sud « **TPHRS** » coordonnée par le Regroupement des associations des personnes handicapées de la Rive-Sud de Montréal « **GAPHRSM** », constituée majoritairement d'organismes et d'établissements travaillant auprès des personnes handicapées. Nous retrouvons également d'autres institutions qui ont manifesté leur intérêt à y prendre part, telle que la CRÉ de Longueuil.

Ces représentants de la clientèle desservent le territoire de l'Est de la Montérégie, soit Brossard, Boucherville, Calixa-Lavallée, Contrecoeur, Greenfield Park, Lemoyne, Longueuil, Saint-Amable, Saint-Hubert, Sainte-Julie, Saint-Lambert, Varennes et Verchères.

TPHRS – Composition de la Table :

- 40 organismes
- CSSS (Champlain-Charles- Lemoyne/Pierre-Boucher)
- Commissions scolaires (Marie-Victorin/Des Patriotes/Riverside)

Lors de la réunion de la TPHRS du 23 février 2011, l'AUTAL informe les membres du projet du RTL, soit de la mise en œuvre du « **Plan de développement de l'accessibilité universelle** » du réseau régulier.

Il est à noter que la Corporation de développement communautaire « **CDC** » a été interpellée, mais ne voyait pas la pertinence d'être consultée, puisqu'il s'agit d'une clientèle cible et que par le mécanisme établi, elle est représentée adéquatement.

Groupe de consultation C2 : *Groupe des partenaires*

Nom	Organisme
Bertrand, Georges	<i>Ville de Longueuil</i>
Chamberland, Marc Ergothérapeute Guillemette, Carole (personne ressource)	<i>CMR</i>
Corbeil, Gilles Organisateur communautaire	<i>INLB</i>
Gagné, Marie-Claude Représentante des aînés immigrants	<i>CRÉ</i>
Legault, Bertrand	<i>OPHQ</i>
Ricard, Jean-Marc	<i>CRDI</i>

Membres de la TABLE PERSONNES HANDICAPÉES DE LA RIVE-SUD « TPHRS »

ORGANISME	ORGANISME
Action intégration en déficience intellectuelle	Commission scolaire des Patriotes Centre de formation du Richelieu Éducation des adultes
Alliance des communautés culturelles pour l'égalité en santé services sociaux	Commission scolaire Marie-Victorin
Aphasie Rive-Sud	Commission scolaire Riverside
Association de la Rive-Sud pour la déficience intellectuelle	Conseil canadien des aveugles de Longueuil
Association des aveugles de la Rive-Sud	Contact'L de Varennes
Association des enfants handicapés de Boucherville et Varennes	Engagement jeunesse
Association des parents de l'enfance en difficulté de la Rive-Sud de Montréal	Groupement des associations des personnes handicapées de la Rive-Sud de Montréal
Association des parents et des handicapés de la Rive-Sud métropolitaine	Groupement des associations des personnes handicapées de la Rive-Sud de Montréal
Association des usagers du transport adapté de Longueuil	Institut Nazareth et Louis-Braille
Association d'information en logements et immeubles adaptés	Intégration sociale des enfants handicapés en milieu scolaire
Association multi-ethnique pour l'intégration des personnes handicapées du Québec	La clé des champs
Association paralysie cérébrale	Les lucioles
Association québécoise de la Fibromyalgie Montérégie	Maison Gisèle Auprix-St-Germain
Association régionale autisme TED Montérégie	Office des personnes handicapées du Québec
Association sclérose en plaques Rive-Sud	Parrainage civique Champlain
Centre 4 poches	Rapid Committee
Centre d'entraide bénévole de Saint-Amable	Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal Métropolitain
Centre de l'épanouissement de l'enfant Pinocchios	Regroupement des CPE de la Montérégie
Centre de réadaptation en déficience intellectuelle Montérégie Est	Répit TED-AUTISME Montérégie
Centre de santé et de services sociaux Champlain	SDEM-SEMO Montérégie
Centre de santé et de services sociaux Pierre-Boucher	Société canadienne de la sclérose en plaques section Montérégie
Centre Montérégien de réadaptation	Vie autonome Montérégie
Collège Édouard-Montpetit	Zone Loisirs Montérégie

L'AUTAL remercie le RTL d'avoir invité le milieu associatif à collaborer au développement de l'accessibilité universelle de son réseau de transport en commun régulier en prenant part au comité technique interne du RTL. L'AUTAL souligne également l'initiative de la Direction du RTL, qui a permis de mener une vaste consultation qui s'est réalisée sur le territoire de l'agglomération de Longueuil et sur le territoire de l'Est de la Montérégie, tout en déterminant les besoins particuliers de la clientèle visée et par le fait même, favoriser leur participation citoyenne.

LISTE DES ACRONYMES

ACVL	Action concertation vieillissement Longueuil
APOHQ	Aide aux personnes obèses handicapées du Québec
AQPPT	Association québécoise des personnes de petite taille
ASPRS	Association sclérose en plaques Rive Sud
AUTAL	Association des usagers du transport adapté de Longueuil
CDC	Corporation de développement communautaire
CMR	Centre Montérégien de réadaptation
CRDI	Centre de réadaptation en déficience intellectuelle
CRÉ	Conseil régional des Élus
CSSS Champlain	Centre de Santé et de Services sociaux Champlain
CSSS Pierre-Boucher	Centre de Santé et de Services sociaux Pierre-Boucher
CVT	Comité vigilance transport
D.G.	Directeur général
D.I.	Déficience intellectuelle
GAPHRSM	Groupement des associations de personnes handicapées de la Rive-Sud de Montréal

INLB	Institut Nazareth et Louis-Braille
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OPHQ	Office des personnes handicapées du Québec
RAAMM	Regroupement des aveugles et des amblyopes du Montréal Métropolitain
RTL	Réseau de transport de Longueuil
T.A.	Transport adapté
Table PH	Table de concertation des personnes handicapées

AUTAL - Participation à la mise en accessibilité du réseau régulier au RTL

Suite à la modification, en décembre 2004, de la « *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale* », le Ministère des Transports du Québec « **MTQ** » oblige aux autorités organisatrices de transport « **AOT** » de produire et d'élaborer un plan de développement sur l'accessibilité universelle.

En 2008, l'AUTAL sensibilisait le RTL sur le sujet de l'accessibilité universelle, en lui adressant les demandes suivantes :

- **Atelier de sensibilisation avec la « Société logique »**
- **Mise en place d'un comité de concertation axé sur l'accessibilité du réseau régulier**
- **Élaboration d'une politique d'accessibilité universelle pour tout nouveau projet en transport**
- **Projet pilote concernant l'utilisation des autobus à plancher surbaissé**

Toutes ces demandes ont été réalisées ou sont sur le point de l'être !

Faisant suite à cette obligation, en novembre 2010, le Comité technique du RTL a été mis en place dans le but de rendre accessible son réseau de transport régulier, aux usagers ayant des limitations fonctionnelles ou pour toutes personnes étant considérées en situation de handicap. Le Comité technique est composé de membres du personnel du RTL, des représentants des Villes de l'agglomération de Longueuil ainsi que de représentants de la clientèle soit l'Association des usagers du transport adapté de Longueuil « **AUTAL** » et l'Office des personnes handicapées du Québec « **OPHQ** ». Ce comité a pour but de mettre en œuvre le « **Plan de développement sur l'accessibilité universelle** ».

L'Association des usagers du transport adapté de Longueuil « **AUTAL** » a été désignée mandataire pour procéder à la consultation sur le territoire de l'agglomération de Longueuil, par le Réseau de transport de Longueuil « **RTL** » ainsi que par la Ville de Longueuil. L'AUTAL a manifesté son intérêt à chapeauter la consultation, puisque celle-ci travaille, depuis les dix dernières années, auprès des personnes à limitation fonctionnelle. De plus, le RTL pourra profiter d'une plateforme de représentation, puisque l'AUTAL a développé un réseautage auprès de ses pairs tel que le milieu associatif, les institutions publiques et les Centres de santé et de services sociaux de l'agglomération de Longueuil.

Voici des activités qui ont eu lieu dans le cadre de l'accessibilité universelle :

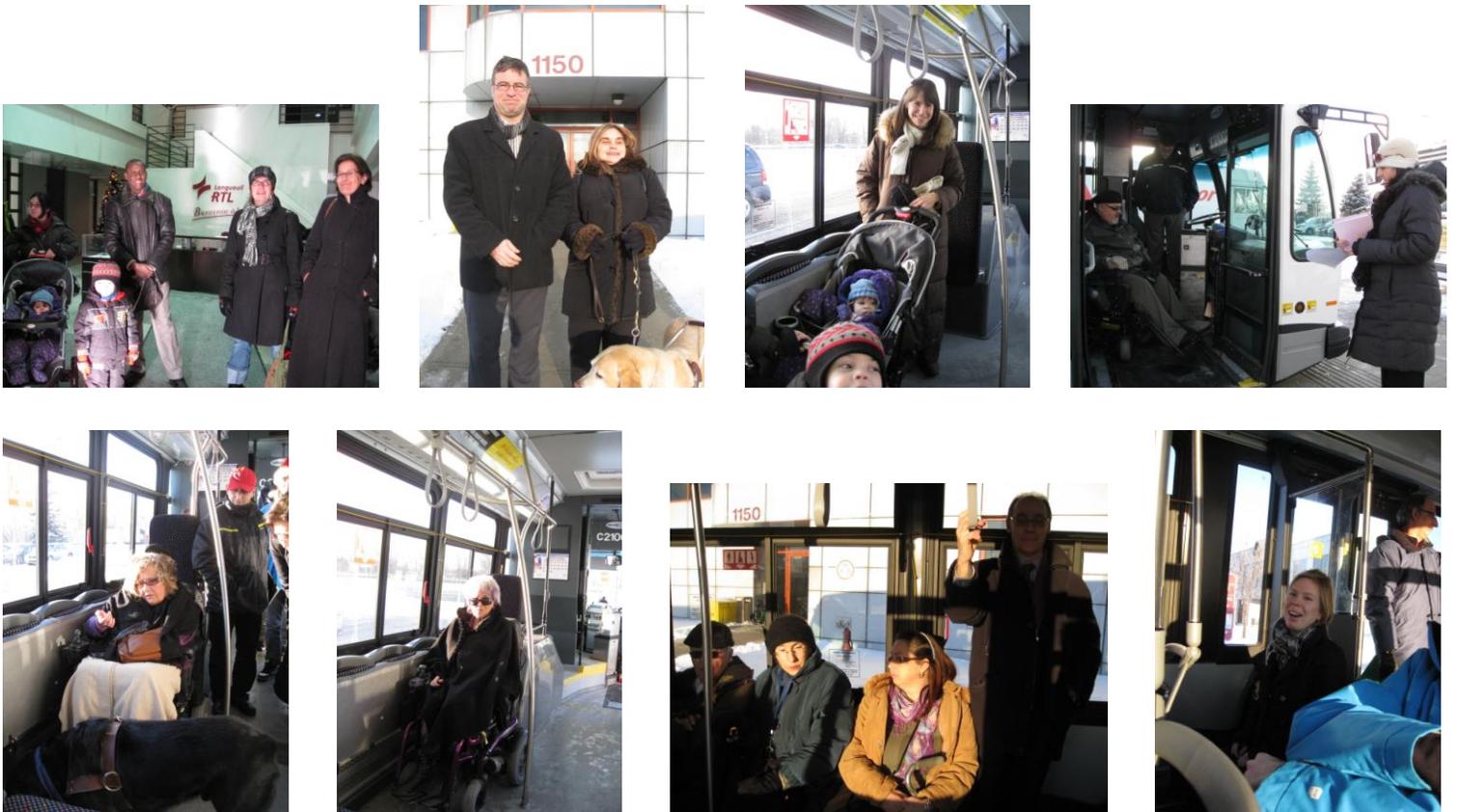
Atelier sur l'accessibilité universelle – Novembre 2009 Organisé par l'AUTAL et animé par Société logique

Objectif : Sensibiliser les représentants du RTL à la notion de l'accessibilité universelle



Test des autobus à plancher surbaissé – 14 Décembre 2010 Au Siège social du RTL

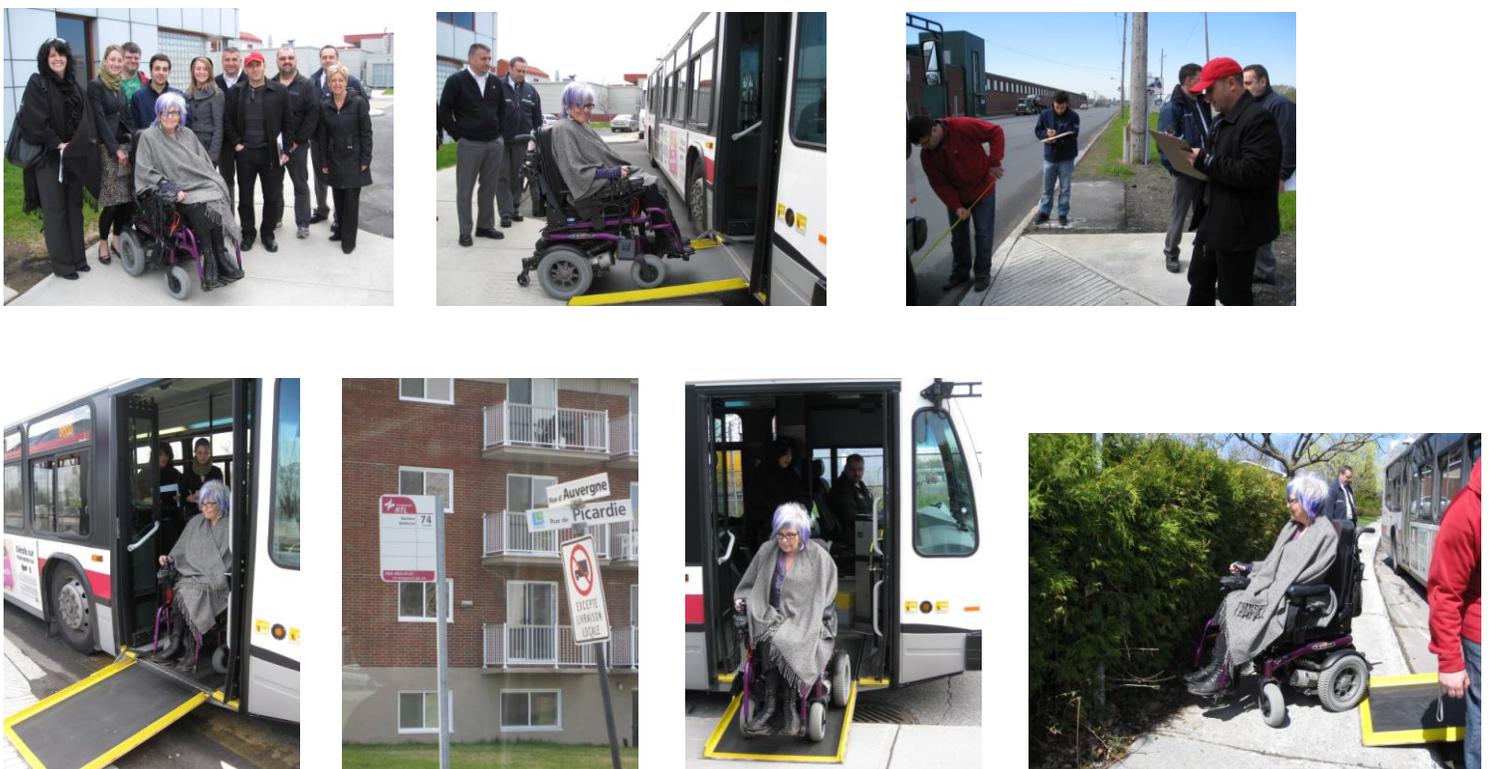
Objectif : Évaluer dans quelle mesure les nouveaux autobus à plancher surbaissé 2010 du RTL répondent aux besoins des diverses clientèles et quelles en sont les limites techniques.



Expérimentation des arrêts d'autobus – Mai 2011

Objectif : Évaluer les différents arrêts de la Ligne 74 avec « Mme Pierrette Laperle » représentante des usagers du transport adapté au Conseil d'administration du RTL et usagère du T.A., personne se déplaçant en « fauteuil motorisé ».

Une autre consultation a également eu lieu en juillet 2011, dans le même but, soit d'évaluer les arrêts de la 74, cette fois-ci, avec « Mme Claire Labonté » se déplaçant avec un quadriporteur.



**Table ronde - Consultation sur les « Arrêts accessibles » - 21 Juin 2011
Au Siège social du RTL**

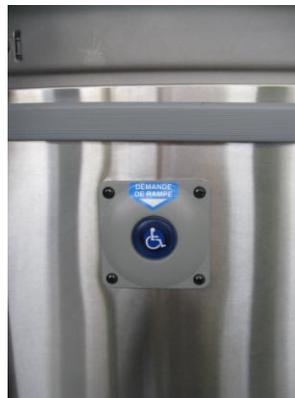
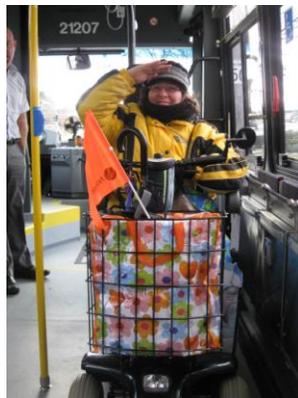
Objectif : Discuter du niveau « D'accessibilité des arrêts d'autobus pour les aides à mobilité telles que : Fauteuil roulant - Triporteur – Quatriporteur » ainsi que l'aménagement intérieur des autobus à plancher bas/rampes amovibles.



**Vidéo de sensibilisation: Formation des chauffeurs du réseau régulier:
« Embarquement-débarquement » – Décembre 2011**

Dans un autobus aménagé suite au test du 14 décembre 2010.

Objectifs : Filmer en temps réel l'embarquement et le débarquement de « Mme Claire Labonté », usagère du T.A et se déplaçant en quadriporteur, « Mme Anita Mathisen », usagère du T.A., se déplaçant en fauteuil motorisé avec l'aide d'un chien d'assistance de même que « Mme Pierrette Laperle », usagère du T.A., se déplaçant avec un fauteuil motorisé.



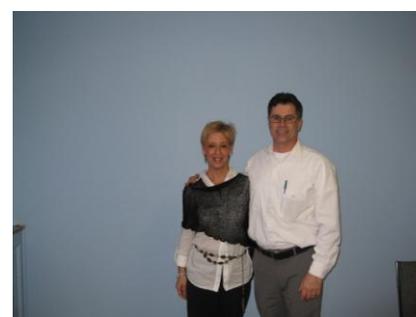
**Vidéo de sensibilisation : Formation des chauffeurs d'autobus du réseau régulier
« Témoignages des utilisateurs du transport adapté » – 12 janvier 2012
Au bureau de l'AUTAL**

Objectif : Connaître les avantages de prendre le transport en commun régulier pour des personnes ayant une limitation fonctionnelle.

Vidéo effectuée avec « M. François-Tim Fortin » personne amblyope, « Mme Anita Mathisen » se déplaçant en fauteuil motorisé avec chien d'assistance, de même que « Mme Pierrette Laperle » se déplaçant avec un fauteuil motorisé



Les participants



Formateur du RTL : Giovanni Aita

Consultations auprès du milieu

Outre ces activités, d'autres consultations ont été entreprises avec le milieu par le biais de l'AUTAL et également par le RTL :

Consultations - « *Courriels* » : Diffusion de documents de travail rédigés par le RTL :

Dans le cadre de l'élaboration du « *Plan de développement de l'accessibilité universelle* », l'AUTAL a consulté deux groupes, afin d'évaluer les différents documents soient des rapports de tests, des grilles de critères, des sondages téléphoniques, etc.

- **Évaluation du sondage téléphonique du SAC - RTL concernant l'accessibilité universelle** : *Comprendre les obstacles, les avantages et les solutions liés à l'accès aux autobus du réseau régulier pour les personnes en situation de handicap auprès des usagers T.A.*
- **Critères d'évaluation : Lignes à prioriser pour l'accessibilité des fauteuils roulants au réseau régulier** : *Déterminer si tous les critères représentaient bien les besoins de la clientèle ainsi que si l'évaluation des lignes était adéquate.*
- **Critère de la grille de classification des arrêts** : *Déterminer la classification des arrêts (Intersection située en amont au point d'arrêt, Cheminement amont, Arrêt, Abribus.)*
- **Arrêts d'autobus accessibles** : *Déterminer quels sont les critères d'un arrêt d'autobus accessible.*
- **Rapport synthèse – Test des autobus à plancher surbaissé** : *Déterminer si le rapport reflète bien les observations et suggestions des usagers présents ainsi que des représentants du RTL.*
- **Lecture accessible du rapport « *Plan de développement de l'accessibilité universelle* » pour la clientèle amblyope/Non-voyante (graphiques)** : *Déterminer la meilleure façon de présenter les graphiques afin que la clientèle amblyope/non-voyante puisse y avoir accès.*

L'AUTAL tient à remercier les représentants de la clientèle à limitation fonctionnelle, le RTL, dont Mme Flavie Gagnon, responsable du Comité technique et de l'accessibilité universelle, la Ville de Longueuil et toutes personnes qui ont permis le développement de l'accessibilité universelle du réseau régulier du RTL

**C.3 Compte rendu
Association québécoise du
transport intermunicipal et
municipal (AQTIM)**

Compte rendu de réunion

Date : 2 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : Bureaux de l'AQTIM – 1255, rue University, bureau 1210
But : Rencontre des parties prenantes – AQTIM

Présence : pbelanger@aqtim.qc.ca
jmdeschamps@amt.qc.ca

Distribution : Personnes présentes

Actions

Objet de la rencontre

Le « Comité sur la mise à jour des études de transport collectif dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal » du « Bureau des Partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain » a défini un plan de travail pour permettre de déterminer le mode transport collectif le mieux adapté à la desserte de ce corridor et définir de façon préliminaire les contraintes qui s'appliqueront dans la conception du nouveau pont.

L'une des phases de ce plan de travail consiste à identifier les objectifs et enjeux des parties prenantes ainsi que les critères de performance visés pour le corridor de transport collectif. Toutes les parties prenantes identifiées sont rencontrées afin qu'elles expriment leurs positions sur la situation actuelle du transport collectif dans ce corridor, ainsi que leurs attentes et souhaits vis-à-vis d'un nouveau service de transport en commun.

C'est dans ce cadre que se tient la présente rencontre avec « L'AQTIM » qui fera l'objet d'un compte rendu.

Canevas d'entretien

Afin que l'ensemble des rencontres soient menées sur une base commune, un canevas d'entretien a été défini. Le présent compte rendu se base sur ce canevas.

D'entrée de jeu, M. Bélanger apporte une précision. Les points de vue exprimés lors de cette rencontre peuvent se situer à mi-chemin entre ce que pensent les membres de son organisation et lui.

Compte rendu de réunion

Date : 2 mai 2012
 ND : 60250864
 VD : DA09-1235
 Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
 Lieu : Bureaux de l'AQTIM – 1255, rue University, bureau 1210
 But : Rencontre des parties prenantes – AQTIM

1. Comment caractériseriez-vous la situation actuelle du lien interrives par transport en commun via le pont Champlain?

Performance, fiabilité (incidents, ponctualité), confort, satisfaction des usagers, sécurité, etc.	De façon générale, la performance actuelle du système de transport en commun peut être considérée correcte, sauf en ce qui a trait au TCV. Deux difficultés sont à signaler avec le système de transport en commun actuel dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal :
Localisations des stations actuelles	<ul style="list-style-type: none"> Le TCV est saturé et son accès est difficile. La difficulté pour les transporteurs d'accéder au TCV en période de pointe de fin d'après-midi en l'absence de voie réservée.
Accès au centre-ville	Il semble que les usagers soient satisfaits du système de transport en commun dans le corridor car aucune plainte n'est à signaler à cet effet.
Problématiques connues (interruptions de services lors de conditions climatiques difficiles, risques d'incident pouvant remettre en cause l'existence de la voie réservée)	Les interruptions de service ne sont par ailleurs pas trop fréquentes. La voie réservée sur le pont Champlain, instaurée comme mesure temporaire en 1978, a été rendue accessible aux autobus des CIT en 1989-1990, mais ce n'est qu'en 1992 que ceux-ci se sont prévalus de son utilisation car l'accès à celle-ci était difficile.
Autres informations	L'exploitation d'une voie réservée délimitée par des cônes amovibles, à contresens de la direction inverse de la pointe, présente un certain nombre de risques.

2. Selon vous/vos usagers/votre population, ce service devait-il être renforcé à l'avenir; si oui, selon quelles modalités?

Fréquence, vitesse, temps de parcours	Oui, le système actuel doit être remplacé par un mode lourd.
Confort (accessibilité PMR, confort des véhicules, confort des stations, information aux usagers, etc.)	Le futur système tarifaire constituera un élément majeur pour l'intermodalité du nouveau système de transport en commun à mettre en place. Actuellement, un tarif local permet de se rendre directement au TCV, un équipement métropolitain. Il est clair que la structure tarifaire est à revoir. Une étude de l'harmonisation des tarifs est en cours à l'AMT à cet effet. On dénombre actuellement environ 700 titres tarifaires dans la région de Montréal dont 568 pour les CIT.
Structure de desserte (rabattement vers un service haute fréquence ou services de type express)	Un futur mode guidé dans le corridor viendra modifier les services des CIT qui s'organiseront en rabattement vers ce futur mode lourd, ce qui se traduira par une baisse des heures/km de service.
Tracé le plus approprié (origine et destination)	La pénalité de la correspondance et des hausses prévisibles des tarifs devra être compensée par un temps de parcours compétitif. L'obtention d'un temps de parcours intéressant exige un nombre limité de stations.
Localisation des stations et des stationnements, le cas échéant	

Compte rendu de réunion

Date : 2 mai 2012
 ND : 60250864
 VD : DA09-1235
 Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
 A-10/Centre-ville de Montréal
 Lieu : Bureaux de l'AQTIM – 1255, rue University, bureau 1210
 But : Rencontre des parties prenantes – AQTIM

Fiabilité/disponibilité	
Autres informations	
3. Quelles contraintes/préoccupations/opportunités un nouveau service de transport en commun performant apporterait sur votre territoire (opportunités/menaces)?	
Environnement	Un nouveau système TC électrique constitue un atout pour la réduction des GES. Un mode performant lourd est un élément structurant pour le développement économique et l'aménagement du territoire. Toutefois, il peut contribuer à l'étalement urbain si les limites des périmètres sont repoussées. Par ailleurs, la Table des préfets et des maires de la Couronne Sud élaborent actuellement un Plan de mobilité durable. Des prises de position ont été faites dans le cadre de la consultation sur le financement métropolitain du transport en commun menée par la CMM.
Développement économique	
Aménagement du territoire	
Réorganisation de service (AOT) + impact sur la flotte de véhicules des compagnies de transport	
Autres informations	
4. Qu'avez-vous inclus à ce sujet dans votre planification récente ou en cours?	
L'AQTIM s'est donné récemment une Vision stratégique du transport collectif dans les couronnes afin d'inciter des exercices de planification dans les CIT.	
5. Y a-t-il, selon vous, un consensus entre vous et vos principaux partenaires locaux sur ce sujet (villes)?	
Oui	
6. Y a-t-il des projets de développement sur votre territoire qui devraient être desservis en particulier dans le futur, et devraient donc influencer la desserte ou le tracé (nouvelles stations)?	
s.o.	
7. Selon vous, est ce que la mise en service d'un nouveau système de transport va avoir pour conséquences des changements dans votre propre organisation; si oui, lesquels?	
Oui, pour les CIT.	
8. Attendez vous à ce que le nouveau système de transport résolve des problèmes particuliers; si oui, lesquels?	
Enjeu du TCV.	

Compte rendu de réunion

Date : 2 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : Bureaux de l'AQTIM – 1255, rue University, bureau 1210
But : Rencontre des parties prenantes – AQTIM

Autres informations sortant du canevas d'entretien

s.o.

Documents remis lors de la rencontre

Des documents ont par la suite été obtenus par AECOM auprès de la Table des préfets et des maires de la Couronne Sud.

- Table des préfets et élus de la Couronne Sud, (2012). *Plan de mobilité durable des MRC et municipalités du territoire de la Couronne Sud et de la CMM*, QC, CA. 49 pages.
- Carte concept du Plan de mobilité durable pour la Couronne Sud et ses partenaires : Les projets majeurs prioritaires. Mai 2012
- Table des préfets et élus de la Couronne Sud, (2012). *Mémoire présenté à la Communauté métropolitaine de Montréal dans le cadre du processus de consultation publique sur le financement du transport collectif dans le Grand Montréal*, QC, CA. 31 pages

Rédaction : Yves Dallaire

**C.4 Compte rendu
Chambre de commerce du
Montréal métropolitain
(CCMM)**

Compte rendu de réunion

Date : 10 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : 380, rue Saint-Antoine Ouest, bureau 6000
But : Rencontre des parties prenantes – Chambre de commerce du Montréal métropolitain

Présence : Michel Leblanc : mleblanc@ccmm.qc.ca
Martin Bergeron : mbergeron@ccmm.qc.ca
Gauvin.richard@videotron.ca
jmdeschamps@amt.qc.ca

Distribution : Personnes présentes
yves.dallaire@aecom.com
marie.pinaudeau@aecom.com

Actions

Objet de la rencontre

Le « Comité sur la mise à jour des études de transport collectif dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal » du « Bureau des Partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain » a défini un plan de travail pour permettre de déterminer le mode transport collectif le mieux adapté à la desserte de ce corridor et définir de façon préliminaire les contraintes qui s'appliqueront dans la conception du nouveau pont.

L'une des phases de ce plan de travail consiste à identifier les objectifs et enjeux des parties prenantes ainsi que les critères de performance visés pour le corridor de transport collectif. Toutes les parties prenantes identifiées sont rencontrées afin qu'elles expriment leurs positions sur la situation actuelle du transport collectif dans ce corridor, ainsi que leurs attentes et souhaits vis-à-vis d'un nouveau service de transport en commun.

C'est dans ce cadre que se tient la présente rencontre avec la « **CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN** » qui fera l'objet d'un compte rendu.

Canevas d'entretien

Afin que l'ensemble des rencontres soient menées sur une base commune, un canevas d'entretien a été défini. Le présent compte rendu se base sur ce canevas.

Compte rendu de réunion

Date : 10 mai 2012
 ND : 60250864
 VD : DA09-1235
 Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
 A-10/Centre-ville de Montréal
 Lieu : 380, rue Saint-Antoine Ouest, bureau 6000
 But : Rencontre des parties prenantes – Chambre de commerce du Montréal métropolitain

1. Comment caractériseriez-vous la situation actuelle du lien interrives par transport en commun via le pont Champlain?	
Performance, fiabilité (incidents, ponctualité), confort, satisfaction des usagers, sécurité, etc.	<p>Même si la Chambre de commerce ne recueille pas de données sur le sujet, la voie réservée ne semble pas sécuritaire à première vue. Le manque d'accotement augmente les risques d'accidents.</p> <p>Les aménagements sur la Rive-Sud qui font en sorte que les autobus roulent en site propre constituent une grande amélioration.</p> <p>Le fait de circuler en sens contraire de la circulation augmente grandement les risques d'accidents.</p>
Localisations des stations actuelles	
Accès au centre-ville	
Problématiques connues (interruptions de services lors de conditions climatiques difficiles, risques d'incident pouvant remettre en cause l'existence de la voie réservée)	
Autres informations	
2. Selon vous/vos usagers/votre population, ce service devait-il être renforcé à l'avenir; si oui, selon quelles modalités?	
Fréquence, vitesse, temps de parcours	Il ne faut pas que d'éventuelles améliorations se fassent au détriment de la circulation automobile et des camions.
Confort (accessibilité PMR, confort des véhicules, confort des stations, information aux usagers, etc.)	
Structure de desserte (rabattement vers un service haute fréquence ou services de type express)	
Tracé le plus approprié (origine et destination)	
Localisation des stations et des stationnements, le cas échéant	

Compte rendu de réunion

Date : 10 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : 380, rue Saint-Antoine Ouest, bureau 6000
But : Rencontre des parties prenantes – Chambre de commerce du Montréal métropolitain

Fiabilité/disponibilité	
Autres informations	Il faut maintenir la situation actuelle et éviter les modifications qui se feraient au détriment de la fluidité de la circulation automobile et du camionnage.

3. Quelles contraintes/préoccupations/opportunités un nouveau service de transport en commun performant apporterait sur votre territoire (« opportunités/menaces ») :

Environnement	
Développement économique	Plus la fluidité est grande, plus les entreprises se localisent aux endroits où elles optimiseront leur rentabilité. Il faut éviter qu'elles se localisent uniquement selon la fluidité de la circulation.
Aménagement du territoire	
Réorganisation de service (AOT) + impact sur la flotte de véhicules des compagnies de transport	
Autres informations	<p>La chambre de commerce laisse le choix du mode aux experts en transport qui le détermineront selon des critères scientifiques. On doit trouver le mode optimal.</p> <p>Il favorise un projet de tramway dans l'axe Wellington qui desservirait l'île des Sœurs</p> <p>Il y a aussi un mode mixte qui permettrait une voie réservée et un mode guidé sur rail.</p> <p>Pour le pont Champlain, il favorise trois voies de circulation banales plus une voie réservée pour les autobus et une pour le mode guidé sur rail.</p> <p>Il y a un besoin d'une voie réservée en plus du mode guidé sur rail.</p> <p>Pour que le projet soit accepté, il faut bien expliquer l'analyse technique que les experts feront. De plus, il faudrait faire rapidement l'harmonisation et l'intégration des tarifs.</p>

4. Qu'avez-vous inclus à ce sujet dans votre planification récente ou en cours?

La chambre de commerce du Montréal métropolitain appuie la réalisation des projets suivants :

- Le SLR sur le nouveau pont Champlain;
- Le prolongement de la ligne bleue pour cinq stations;
- Le prolongement de la ligne orange pour deux stations.

Il faut réaliser le SLR en même temps que le nouveau pont Champlain.

Compte rendu de réunion

Date : 10 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : 380, rue Saint-Antoine Ouest, bureau 6000
But : Rencontre des parties prenantes – Chambre de commerce du Montréal métropolitain

Le péage sur le pont Champlain ne doit pas servir à financer le transport collectif.

5. Y a-t-il, selon vous, un consensus entre vous et vos principaux partenaires locaux sur ce sujet (villes)?

Il n'y a pas de consensus entre les Villes sur les solutions. Il faut déplacer l'argent dans les équipements les plus performants et qui déplaceront le plus de gens.

Il faut enlever le contrôle des décisions concernant la construction des modes lourds aux politiciens locaux.

6. Y a-t-il des projets de développement sur votre territoire qui devraient être desservis en particulier dans le futur, et devraient donc influencer la desserte ou le tracé (nouvelles stations)?

Deux ou trois arrêts à Montréal soit :

- Multimédia (Griffintown);
- Sud-ouest (Mels);
- île des Sœurs.

Ils ne prennent pas position sur le tracé sur la Rive-Sud mais doivent desservir les zones de développement. Il faudrait aussi analyser la possibilité de transformer la ligne jaune du métro en un système de transport urbain de type tramway.

7. Selon vous, est-ce que la mise en service d'un nouveau système de transport va avoir pour conséquence des changements dans votre propre organisation; si oui, lesquels?

8. Attendez-vous à ce que le nouveau système de transport résolve des problèmes particuliers, si oui, lesquels?

Documents remis lors de la rencontre

Aucun

Rédaction : Richard Gauvin

**C.5 Compte rendu
Chambre de commerce et
d'industrie de la Rive-Sud
(CCIRS)**

Compte rendu de réunion

Date : 3 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : 85, rue Saint-Charles Ouest, bureau 101
But : Rencontre des parties prenantes – Chambre de commerce de la Rive-Sud

Présence : Hélène Bergeron : hbergeron@ccirs.qc.ca
Francis Villeneuve : fvilleneuve@ccirs.qc.ca
gauvin.richard@videotron.ca
jmdeschamps@amt.qc.ca

Distribution : Personnes présentes
yves.dallaire@aecom.com
marie.pinaudeau@aecom.com

Actions

Objet de la rencontre

Le « Comité sur la mise à jour des études de transport collectif dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal » du « Bureau des Partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain » a défini un plan de travail pour permettre de déterminer le mode transport collectif le mieux adapté à la desserte de ce corridor et définir de façon préliminaire les contraintes qui s'appliqueront dans la conception du nouveau pont.

L'une des phases de ce plan de travail consiste à identifier les objectifs et enjeux des parties prenantes ainsi que les critères de performance visés pour le corridor de transport collectif. Toutes les parties prenantes identifiées sont rencontrées afin qu'elles expriment leurs positions sur la situation actuelle du transport collectif dans ce corridor, ainsi que leurs attentes et souhaits vis-à-vis d'un nouveau service de transport en commun.

C'est dans ce cadre que se tient la présente rencontre avec la « **CHAMBRE DE COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE DE LA RIVE-SUD** » qui fera l'objet d'un compte rendu.

Canevas d'entretien

Afin que l'ensemble des rencontres soient menées sur une base commune, un canevas d'entretien a été défini. Le présent compte rendu se base sur ce canevas.

Compte rendu de réunion

Date : 3 mai 2012
 ND : 60250864
 VD : DA09-1235
 Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
 Lieu : 85, rue Saint-Charles Ouest, bureau 101
 But : Rencontre des parties prenantes – Chambre de commerce de la Rive-Sud

1. Comment caractériseriez-vous la situation actuelle du lien interrives par transport en commun via le pont Champlain?	
Performance, fiabilité (incidents, ponctualité), confort, satisfaction des usagers, sécurité, etc.	<p>Système de broche à foin avec des cônes qui sont posés et enlevés soir et matin en sens contraire de la circulation. Cette non-permanence de la voie réservée entraîne des coûts d'opération élevés.</p> <p>Les autobus ne sont pas confortables, et les usagers sont entassés. Ils ne sont pas attrayants. C'est une version archaïque du transport en commun qui ne correspond pas à l'image d'une métropole moderne.</p> <p>Prendre le transport en commun est pénible pour l'utilisateur.</p>
Localisations des stations actuelles	Presque tous les autobus arrivent à Panama ou à Chevrier. Ils devraient faire plus d'arrêts pour éviter les correspondances. Il y a sur la Rive-Sud un besoin de service pour les déplacements Est-Ouest.
Accès au centre-ville	Tout est orienté vers une destination autour du terminus centre-ville et des stations de métro. Pour les autres destinations, le système actuel est peu efficace : Problème d'uniformisation de la tarification.
Problématiques connues (interruptions de services lors de conditions climatiques difficiles, risques d'incident pouvant remettre en cause l'existence de la voie réservée)	<p>Enlève une voie de circulation dans le sens contraire de la circulation qui nuit à la mobilité de la main-d'œuvre et des marchandises. Congestion soir et matin en sens contraire de la pointe. En cas d'urgence, le pont est bloqué dans le sens contraire de la pointe.</p> <p>La voie réservée est onéreuse à opérer pour l'exploitant.</p>
Autres informations	<p>La Rive-Sud a besoin de main-d'œuvre qui provient de Montréal et qui utilise le transport en commun. Les chambres de commerce veulent développer le transport en commun pour faciliter les déplacements de la main-d'œuvre et des marchandises.</p> <p>Il y a un problème d'uniformisation de la tarification qui nuit à l'utilisation du transport en commun surtout pour la main-d'œuvre qui vient de Montréal et qui pourrait avoir accès à des emplois sur la Rive-Sud.</p> <p>Il faut aussi renforcer les déplacements Est-Ouest sur la Rive-Sud afin de permettre à la main-d'œuvre d'avoir accès aux emplois.</p>
2. Selon vous/vos usagers/votre population, ce service devait-il être renforcé à l'avenir; si oui, selon quelles modalités?	
Fréquence, vitesse, temps de parcours	Augmentation du niveau de service, entre autres, comme mesures de mitigation lors de grands travaux routiers.

Compte rendu de réunion

Date : 3 mai 2012
 ND : 60250864
 VD : DA09-1235
 Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
 A-10/Centre-ville de Montréal
 Lieu : 85, rue Saint-Charles Ouest, bureau 101
 But : Rencontre des parties prenantes – Chambre de commerce de la Rive-Sud

Confort (accessibilité PMR, confort des véhicules, confort des stations, information aux usagers, etc.)	
Structure de desserte (rabattement vers un service haute fréquence ou services de type express)	Système de transport pendulaire, il devrait y avoir peu d'arrêt. Le service devrait être rapide et confortable. Favoriser une meilleur desserte locale pour du rabattement vers un système à haute fréquence.
Tracé le plus approprié (origine et destination)	Ajouter un service Est-Ouest performant.
Localisation des stations et des stationnements, le cas échéant	
Fiabilité/disponibilité	
Autres informations	Augmenter l'utilisation du pont Victoria. Favoriser l'axe Taschereau au lieu de prolonger vers l'A-30.
3. Quelles contraintes/préoccupations/opportunités un nouveau service de transport en commun performant apporterait sur votre territoire (opportunités/menaces)?	
Environnement	Favoriser un système qui fonctionne à l'électricité et qui est à l'avant-garde
Développement économique	
Aménagement du territoire	Souhaite une densification du territoire qui favoriserait l'utilisation du nouveau système. Les nouveaux territoires doivent prévoir une desserte efficace en transport en commun
Réorganisation de service (AOT) + impact sur la flotte de véhicules des compagnies de transport	
Autres informations	Uniformiser les interventions avec le gouvernement fédéral lors de la construction du nouveau pont Champlain pour en faire un seul projet
4. Qu'avez-vous inclus à ce sujet dans votre planification récente ou en cours?	
5. Y a-t-il, selon vous, un consensus entre vous et vos principaux partenaires locaux sur ce sujet (villes)?	
Il y a un consensus sur la Rive-Sud pour la réalisation d'un système performant.	

Compte rendu de réunion

Date : 3 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : 85, rue Saint-Charles Ouest, bureau 101
But : Rencontre des parties prenantes – Chambre de commerce de la Rive-Sud

6. Y a-t-il des projets de développement sur votre territoire qui devraient être desservis en particulier dans le futur, et devraient donc influencer la desserte ou le tracé (nouvelles stations)?

Non, pas dans cet axe. Les zones d'activité économique importantes sont situées le long de la A-20 à Boucherville, le long de l'A-30, le Dix-30 et le corridor Taschereau.

7. Selon vous, est ce que la mise en service d'un nouveau système de transport va avoir pour conséquences des changements dans votre propre organisation; si oui lesquels ?

8. Attendez-vous à ce que le nouveau système de transport résolve des problèmes particuliers; si oui, lesquels?

Il faut mettre en place un système attrayant et efficace, qui devienne une alternative à l'utilisation de l'automobile.

Documents remis lors de la rencontre

Aucun

Rédaction : Richard Gauvin

**C.6 Compte rendu
Communauté
métropolitaine de Montréal
(CMM)**

Compte rendu de réunion

Date : 15 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : 1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400
But : Rencontre des parties prenantes – Communauté métropolitaine de Montréal

Présence : Louis Morin : Lmorin@cmm.qc.ca
Yves Phaneuf : yves.phaneuf@cmm.qc.ca
gauvin.richard@videotron.ca
jmdeschamps@amt.qc.ca

Distribution : Personnes présentes
yves.dallaire@aecom.com
marie.pinaudeau@aecom.com

Actions

Objet de la rencontre

Le « Comité sur la mise à jour des études de transport collectif dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal » du « Bureau des Partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain » a défini un plan de travail pour permettre de déterminer le mode transport collectif le mieux adapté à la desserte de ce corridor et définir de façon préliminaire les contraintes qui s'appliqueront dans la conception du nouveau pont.

L'une des phases de ce plan de travail consiste à identifier les objectifs et enjeux des parties prenantes ainsi que les critères de performance visés pour le corridor de transport collectif. Toutes les parties prenantes identifiées sont rencontrées afin qu'elles expriment leurs positions sur la situation actuelle du transport collectif dans ce corridor, ainsi que leurs attentes et souhaits vis-à-vis d'un nouveau service de transport en commun.

C'est dans ce cadre que se tient la présente rencontre avec la « **COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL** » qui fera l'objet d'un compte rendu.

Canevas d'entretien

Afin que l'ensemble des rencontres soient menées sur une base commune, un canevas d'entretien a été défini. Le présent compte-rendu se base sur ce canevas.

Compte rendu de réunion

Date : 15 mai 2012
 ND : 60250864
 VD : DA09-1235
 Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
 Lieu : 1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400
 But : Rencontre des parties prenantes – Communauté métropolitaine de Montréal

1. Comment caractériseriez-vous la situation actuelle du lien interrives par transport en commun via le pont Champlain?

Performance, fiabilité (incidents, ponctualité), confort, satisfaction des usagers, sécurité, etc.	<p>La CMM n'est pas l'exploitant de la voie réservée mais suit de près la situation. Cette voie est un lien majeur en transport en commun entre la Rive-Sud et Montréal.</p> <p>La CMM est préoccupée par la situation générale du pont Champlain en ce qui a trait à sa désuétude. C'est d'ailleurs dans ce contexte, en y ajoutant les fermetures du pont Mercier, durant l'été 2011, que la CMM a proposé la mise sur pied du comité sur la mobilité des personnes et des marchandises.</p> <p>Avec la ligne Jaune du métro, la voie réservée est un axe très important de transport en commun entre la Rive-Sud et Montréal. Cet axe est très performant avec plus de 20 000 déplacements en pointe du matin.</p> <p>La voie réservée actuelle est maintenant à capacité. Il faut penser maintenant à implanter un système à plus grande capacité dans cet axe.</p>
Localisations des stations actuelles	Les stations actuelles sont satisfaisantes sauf que l'île des Sœurs n'est pas desservie.
Accès au centre-ville	<p>L'accès au centre-ville est correct mais il y a une problématique en ce qui a trait à la circulation locale, qui s'amplifiera avec le réaménagement de Bonaventure.</p> <p>Le terminus centre-ville est aussi à capacité, et les accès sont difficiles.</p>
Problématiques connues (interruptions de services lors de conditions climatiques difficiles, risques d'incident pouvant remettre en cause l'existence de la voie réservée)	La pérennité de la voie réservée préoccupe la CMM en ce qui a trait à la fluidité. Tous les travaux routiers qui seront réalisés dans cet axe au cours des prochaines années amplifieront grandement cette problématique.
Autres informations	

2. Selon vous/vos usagers/votre population, ce service devait-il être renforcé à l'avenir; si oui, selon quelles modalités?

Fréquence, vitesse, temps de parcours	
Confort (accessibilité PMR, confort des véhicules, confort des stations, information aux usagers, etc.)	

Compte rendu de réunion

Date : 15 mai 2012
 ND : 60250864
 VD : DA09-1235
 Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
 A-10/Centre-ville de Montréal
 Lieu : 1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400
 But : Rencontre des parties prenantes – Communauté métropolitaine de Montréal

Structure de desserte (rabattement vers un service haute fréquence ou services de type express)	<p>La structure de desserte pourrait être modifiée pour aider la fluidité lors des travaux. Il pourrait y avoir des modifications au terminus centre-ville mais à la marge.</p> <p>À prime abord, les correspondances autobus/autobus express ne sont pas intéressantes pour la clientèle.</p>
Tracé le plus approprié (origine et destination)	Il faudrait penser à la prolonger jusqu'à l'A-30. On pourrait aménager des stationnements temporaires comme mesure de mitigation. La CMM est contre le dézonage agricole pour l'aménagement de stationnements.
Localisation des stations et des stationnements, le cas échéant	Il manque de places de stationnement mais la CMM n'est pas pour leur multiplication ou leur agrandissement sur une plus grande surface. Il faudrait penser à les étager. Il est préférable de développer une desserte porte à porte en transport en commun plutôt qu'au développement de stationnements incitatifs.
Fiabilité/disponibilité	
Autres informations	<p>Il est possible d'améliorer la situation actuelle. Les solutions techniques existent et nécessitent la collaboration de tous les intervenants.</p> <p>Il faudra mettre en place des mesures de mitigation lors des travaux prévus dans l'axe Bonaventure. Il serait utile de mettre sur pied un bureau de communication pour favoriser la prise de décision.</p>
3. Quelles contraintes/préoccupations/opportunités un nouveau service de transport en commun performant apporterait sur votre territoire (opportunités/menaces)?	
Environnement	
Développement économique	La CMM favorise la fluidité des personnes via le transport en commun de la circulation et celle des marchandises. La CMM envisage l'étude d'un système de péage routier régional concernant le remplacement du pont Champlain. Il y a un flou en ce qui a trait au financement et à la répartition des responsabilités entre le gouvernement fédéral et provincial. Il faudra régler ce problème le plus rapidement possible.
Aménagement du territoire	<p>Le nouveau système aura un impact positif sur l'environnement parce qu'il transportera plus monde donc moins d'automobile. Les systèmes guidés sur rail ont un effet plus structurant que le système actuel.</p> <p>Il faudra favoriser la densification autour des gares. Il y a du travail à faire entre la CMM et les Villes concernées pour que ça se réalise.</p>

Compte rendu de réunion

Date : 15 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : 1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400
But : Rencontre des parties prenantes – Communauté métropolitaine de Montréal

Réorganisation de service (AOT) + impact sur la flotte de véhicules des compagnies de transport	Il faut aménager la gare terminale le plus au nord possible pour favoriser les correspondances avec le réseau de métro.
Autres informations	L'implantation d'un système à grande capacité favoriserait le développement.
4. Qu'avez-vous inclus à ce sujet dans votre planification récente ou en cours?	
Le PMAD favorise l'implantation d'un SLR (Système léger sur rail) à grande capacité avec un point de chute important au centre-ville.	
5. Y a-t-il, selon vous, un consensus entre vous et vos principaux partenaires locaux sur ce sujet (villes)?	
Il ya un consensus important chez les des élus municipaux de la région pour la réalisation d'un mode à grande capacité dans cet axe entre la Rive-Sud et Montréal.	
6. Y a-t-il des projets de développement sur votre territoire qui devraient être desservis en particulier dans le futur, et devraient donc influencer la desserte ou le tracé (nouvelles stations)?	
Brossard, Griffintown, Île des Sœurs, peut-être Dix-30.	
7. Selon vous, est ce que la mise en service d'un nouveau système de transport va avoir pour conséquence des changements dans votre propre organisation; si oui, lesquels?	
8. Attendez vous à ce que le nouveau système de transport résolve des problèmes particuliers; si oui, lesquels?	
La CMM se demande qui sera l'opérateur et comment le nouveau système sera intégré au système actuel. Qui, au niveau local ou régional, participera à son financement? Comment tout cela s'imbriquera dans le nouveau cadre financier?	
Il faudra mettre l'accent sur le dialogue et la transparence si le projet est réalisé en PPP.	
Il faudra une bonne concertation des partenaires pour réaliser un bon projet.	
Qui en sera le propriétaire : fédéral ou provincial?	

Rédaction : Richard Gauvin

**C.7 Compte rendu
Ministère des Transports du
Québec (MTQ)**

Compte rendu de réunion

Date : 26 avril 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : Bureaux du MTQ à Montréal – 500, boulevard René-Lévesque Ouest
But : Rencontre des parties prenantes – MTQ

Présence : Louis.Gourvil@mtq.gouv.qc.ca
jacques.gagnon@mtq.qc.ca
jmdeschamps@amt.qc.ca

Distribution : Personnes présentes +
fadi.moubayed@mtq.gouv.qc.ca

Actions

Objet de la rencontre

Le « Comité sur la mise à jour des études de transport collectif dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal » du « Bureau des Partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain » a défini un plan de travail pour permettre de déterminer le mode transport collectif le mieux adapté à la desserte de ce corridor et définir de façon préliminaire les contraintes qui s'appliqueront dans la conception du nouveau pont.

L'une des phases de ce plan de travail consiste à identifier les objectifs et enjeux des parties prenantes ainsi que les critères de performance visés pour le corridor de transport collectif. Toutes les parties prenantes identifiées sont rencontrées afin qu'elles expriment leurs positions sur la situation actuelle du transport collectif dans ce corridor, ainsi que leurs attentes et souhaits vis-à-vis d'un nouveau service de transport en commun.

C'est dans ce cadre que se tient la présente rencontre avec le « **MTQ** » qui fera l'objet d'un compte rendu.

Canevas d'entretien

Afin que l'ensemble des rencontres soient menées sur une base commune, un canevas d'entretien a été défini. Le présent compte rendu se base sur ce canevas.

Compte rendu de réunion

Date :	26 avril 2012
ND :	60250864
VD :	DA09-1235
Projet :	Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu :	Bureaux du MTQ à Montréal – 500, boulevard René-Lévesque Ouest
But :	Rencontre des parties prenantes – MTQ

1. Comment caractériseriez-vous la situation actuelle du lien interrives par transport en commun via le pont Champlain?	
Performance, fiabilité (incidents, ponctualité), confort, satisfaction des usagers, sécurité, etc.	Le MTQ est conscient des problèmes actuels. La situation actuelle a des répercussions sur le réseau géré par le MTQ (réseau supérieur).
Localisations des stations actuelles	Les liens interrives autour de Montréal sont saturés; le pont Champlain est un des pires. La congestion est notamment observée en direction inverse de la pointe, particulièrement en période de pointe de fin d'après-midi.
Accès au centre-ville	
Problématiques connues (interruptions de services lors de conditions climatiques difficiles, risques d'incident pouvant remettre en cause l'existence de la voie réservée)	Avec l'exploitation actuelle de la voie réservée sur le pont Champlain (voie réservée dans le sens contraire de la direction inverse à la pointe, délimitée par des cônes amovibles), on n'est pas à l'abri d'une catastrophe. L'étroitesse de la voie réservée aux autobus fait en sorte que, parfois les miroirs des autobus heurtent les piliers du pont Champlain.
Autres informations	Malgré ses problèmes et de son caractère non permanent, la situation de la voie réservée sur le pont Champlain est tout de même convenable.
2. Selon vous/vos usagers/votre population, ce service devait-il être renforcé à l'avenir; si oui, selon quelles modalités?	
Fréquence, vitesse, temps de parcours	Le service de transport en commun dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal doit être sécurisé. Un accident grave pourrait signifier la fin de la voie réservée sur le pont Champlain à l'instar de ce qui s'est produit pour la voie réservée Pie-IX.
Confort (accessibilité PMR, confort des véhicules, confort des stations, information aux usagers, etc.)	Advenant la fin de l'exploitation actuelle de la voie réservée sur le pont Champlain, d'autres mesures ou scénarios devraient être envisagés. Il serait toutefois difficile d'imaginer de mettre la voie réservée dans le sens de la pointe de la circulation, ce qui se traduirait par la perte d'une voie pour la circulation générale.
Structure de desserte (rabattement vers un service haute fréquence ou services de type express)	
Tracé le plus approprié (origine et destination)	Comme mesure d'urgence, il y a la possibilité d'utiliser l'estacade du pont Champlain, le chemin de la voie maritime et le pont de la Concorde, mais cela constitue un allongement de parcours significatif pour les bus/usagers.
Localisation des stations et des stationnements, le cas échéant	Lors de la création du Bureau des partenaires pour les fins de la reconstruction du pont Champlain, trois objectifs ont été fixés :
Fiabilité/disponibilité	
Autres informations	<ul style="list-style-type: none"> • Hausser la part modale du TC en attendant le nouveau pont; • Mettre en place un système de plus forte capacité et durable sur le nouveau pont; • Obtenir une adhésion forte des partenaires sur la solution à mettre en place.

Compte rendu de réunion

Date : 26 avril 2012
 ND : 60250864
 VD : DA09-1235
 Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
 Lieu : Bureaux du MTQ à Montréal – 500, boulevard René-Lévesque Ouest
 But : Rencontre des parties prenantes – MTQ

	L'Association du camionnage du Québec souhaite l'implantation d'une voie réservée payante pour le camionnage sur le nouveau pont.
3. Quelles contraintes/préoccupations/opportunités un nouveau service de transport en commun performant apporterait sur votre territoire (opportunités/menaces)?	
Environnement	Le projet d'un nouveau système de transport en commun de plus forte capacité dans le corridor A-10/Centre-ville constitue une occasion d'arrimer l'aménagement et le transport.
Développement économique	
Aménagement du territoire	
Réorganisation de service (AOT) + impact sur la flotte de véhicules des compagnies de transport	
Autres informations	
4. Qu'avez-vous inclus à ce sujet dans votre planification récente ou en cours?	
<p>Un système de transport en commun de plus forte capacité dans le corridor A-10/Centre-ville est prévu dans la planification du MTQ (PGDM). Le nouveau système TC doit être performant, confortable, etc.</p> <p>Comme le MTQ préconise le maintien du nombre de voies de circulation sur le nouveau pont, le nouveau système TC devra accommoder l'accroissement de la demande de déplacements dans ce corridor.</p>	
5. Y a-t-il, selon vous, un consensus entre vous et vos principaux partenaires locaux sur ce sujet (villes)?	
Oui	
6. Y a-t-il des projets de développement sur votre territoire qui devraient être desservis en particulier dans le futur, et devraient donc influencer la desserte ou le tracé (nouvelles stations)?	
<ul style="list-style-type: none"> • L'élargissement de l'A-10 entre l'A-30 et l'A-35; • L'élargissement de l'A-30 entre l'A-20 et l'A-30; • Le réaménagement de l'échangeur A-20/A-30; • Une éventuelle nouvelle station terminale dans le quadrant Sud-ouest A-10/A-30 exigera des liaisons directes avec les liens routiers. Ces aménagements requis devront être intégrés à l'intérieur du réaménagement global de l'échangeur A-10/A-30. 	
7. Selon vous, est ce que la mise en service d'un nouveau système de transport va avoir pour conséquences des changements dans votre propre organisation; si oui, lesquels?	
Le plan quinquennal du MTQ pour le transport en commun est mis à jour à chaque année. Depuis 1 an, il n'y a pas beaucoup d'ouverture pour des grands projets d'investissements.	
8. Attendez vous à ce que le nouveau système de transport résolve des problèmes particuliers; si oui, lesquels?	

Compte rendu de réunion

Date : 26 avril 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : Bureaux du MTQ à Montréal – 500, boulevard René-Lévesque Ouest
But : Rencontre des parties prenantes – MTQ

Les attentes sont élevées.

Autres informations sortant du canevas d'entretien

s.o.

Documents remis lors de la rencontre

s.o.

Rédaction : Yves Dallaire

**C.8 Compte rendu
Ponts Jacques-Cartier et
Champlain Incorporée
(PJCCI)**

Compte rendu de réunion

Date : 24 avril 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : Bureaux des Ponts Jacques-Cartier et Champlain inc. (PJCCI)
But : Rencontre des parties prenantes – Glen P. Carlin, Directeur général

Présence : gcarlin@pjcci.ca
jmdeschamps@amt.qc.ca
yves.dallaire@aecom.com

Distribution : Personnes présentes
gauvin.richard@videotron.ca
marie.pinaudeau@aecom.com

Actions

Objet de la rencontre

Le « Comité sur la mise à jour des études de transport collectif dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal » du « Bureau des Partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain » a défini un plan de travail pour permettre de déterminer le mode transport collectif le mieux adapté à la desserte de ce corridor et définir de façon préliminaire les contraintes qui s'appliqueront dans la conception du nouveau pont.

L'une des phases de ce plan de travail consiste à identifier les objectifs et enjeux des parties prenantes ainsi que les critères de performance visés pour le corridor de transport collectif. Toutes les parties prenantes identifiées sont rencontrées afin qu'elles expriment leurs positions sur la situation actuelle du transport collectif dans ce corridor, ainsi que leurs attentes et souhaits vis-à-vis d'un nouveau service de transport en commun.

C'est dans ce cadre que se tient la présente rencontre avec « **M. CARLIN** » qui fera l'objet d'un compte rendu.

Canevas d'entretien

Afin que l'ensemble des rencontres soient menées sur une base commune, un canevas d'entretien a été défini. Le présent compte-rendu se base sur ce canevas.

Compte rendu de réunion

Date : 24 avril 2012
 ND : 60250864
 VD : DA09-1235
 Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
 Lieu : Bureaux des Ponts Jacques-Cartier et Champlain inc. (PJCCI)
 But : Rencontre des parties prenantes – Glen P. Carlin, Directeur général

1. Comment caractériseriez-vous la situation actuelle du lien interrives par transport en commun via le pont Champlain?	
Performance, fiabilité (incidents, ponctualité), confort, satisfaction des usagers, sécurité, etc.	PJCCI n'a pas de commentaires précis sur la situation du transport en commun sur le pont Champlain. PJCCI permet aux autobus d'utiliser aux périodes de pointe du matin et de fin d'après-midi une voie réservée à contresens dans la direction opposée à la direction de la pointe.
Localisations des stations actuelles	La situation actuelle a toutefois un impact pour PJCCI, responsable de l'exploitation du pont. Son objectif est que le pont soit utilisé par le plus grand nombre d'usagers possible.
Accès au centre-ville	
Problématiques connues (interruptions de service lors de conditions climatiques difficiles, risques d'incident pouvant remettre en cause l'existence de la voie réservée)	<p>PJCCI mentionne le lobby important dont la société fait l'objet de la part de l'industrie du camionnage compte tenu de leur importance pour l'économie.</p> <p>PJCCI reçoit aussi des demandes de l'AMT d'augmenter la fenêtre d'utilisation de la voie réservée par les autobus (plus tôt/plus tard). La mise en place d'une voie réservée en contresens dans la direction inverse de la pointe entraîne des impacts sur la circulation en raison de la demande importante, notamment en pointe de fin d'après-midi. À cette période, les deux voies restantes correspondent à moins de deux voies si l'on tient compte de la perte de capacité liée à l'impact pour les camions de la forte pente ascendante du côté de la Rive-Sud. Ainsi, il n'est pas rare de voir les files d'attente atteindre l'A-30. En période de pointe du matin, la situation de la circulation en direction inverse de la pointe est moins pire.</p> <p>L'exploitation de la voie réservée est tributaire des conditions météorologiques. Son exploitation est levée lors de situations particulières (par exemple, tempêtes de neige, vents forts, etc.). C'est la Sûreté du Québec (SQ) qui détermine quand la voie réservée peut être opérationnelle ou non.</p> <p>Le pont Champlain n'a pas été conçu pour l'exploitation d'une voie réservée à contresens de la circulation. L'exploitation d'une voie réservée pour autobus en périodes de pointe constitue une contrainte pour PJCCI lors des travaux de réfection du pont. Cela affecte notamment les heures des travaux. Ces derniers doivent être effectués de nuit et la fin de semaine, ce qui a pour effet de hausser le coût de ces travaux. Pour la réalisation de ces travaux, il faut par ailleurs tenir compte d'autres événements (feux d'artifices, travaux sur les autres ponts, etc.).</p> <p>PJCCI ne reçoit pas de plainte pour la présence de la voie réservée.</p> <p>PJCCI absorbe les coûts d'entretien de la voie réservée (pavage, feux de voie, etc.). Selon les informations fournies par la suite par PJCCI, ces coûts sont estimés à environ 1,1 M\$/an.</p>
Autres informations	

Compte rendu de réunion

Date : 24 avril 2012
 ND : 60250864
 VD : DA09-1235
 Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
 Lieu : Bureaux des Ponts Jacques-Cartier et Champlain inc. (PJCCI)
 But : Rencontre des parties prenantes – Glen P. Carlin, Directeur général

2. Selon vous/vos usagers/votre population, ce service devait-il être renforcé à l'avenir; si oui, selon quelles modalités?

Fréquence, vitesse, temps de parcours	<p>PJCCI voit deux façons d'intégrer le transport en commun sur le nouveau pont : intégré à la structure du nouveau pont ou dans une structure adjacente. PJCCI considère que la première façon est la plus logique. L'Étude de pré faisabilité réalisée pour la reconstruction du pont Champlain prévoyait d'ailleurs l'intégration d'un site propre pour le transport en commun (modes autobus ou train léger).</p> <p>Enfin, la forte dénivellation entre le point haut du pont au-dessus de la voie maritime et le niveau du terrain du côté de la rive-sud rend difficile de considérer une structure à deux niveaux pour l'intégration d'un corridor de transport en commun sur le futur pont de remplacement au pont Champlain.</p>
Confort (accessibilité PMR, confort des véhicules, confort des stations, information aux usagers, etc.)	
Structure de desserte (rabattement vers un service haute fréquence ou services de type express)	
Tracé le plus approprié (origine et destination)	
Localisation des stations et des stationnements, le cas échéant	
Fiabilité/disponibilité	
Autres informations	

3. Quelles contraintes/préoccupations/opportunités un nouveau service de transport en commun performant apporterait sur votre territoire (opportunités/menaces)?

Environnement	S.O.
Développement économique	
Aménagement du territoire	
Réorganisation de service (AOT) + impact sur la flotte de véhicules des compagnies de transport	
Autres informations	

4. Qu'avez-vous inclus à ce sujet dans votre planification récente ou en cours?

	<p>L'implantation d'un corridor en site propre pour le transport en commun est intégrée dans la planification de PJCCI. Le tracé considéré pour le corridor TC suit celui des études SLR (2001-2002) entre Panama à Brossard et le Technoparc à Montréal.</p>
--	---

Compte rendu de réunion

Date : 24 avril 2012
 ND : 60250864
 VD : DA09-1235
 Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
 A-10/Centre-ville de Montréal
 Lieu : Bureaux des Ponts Jacques-Cartier et Champlain inc. (PJCCI)
 But : Rencontre des parties prenantes – Glen P. Carlin, Directeur général

5. Y a-t-il, selon vous, un consensus entre vous et vos principaux partenaires locaux sur ce sujet (villes)?	
	Oui. M. Carlin base cette affirmation sur les résultats de la vaste consultation menée auprès des grands partenaires avant de commencer l'étude de faisabilité pour la reconstruction du pont Champlain. Cette consultation des partenaires a par ailleurs été maintenue durant l'étude.
6. Y a-t-il des projets de développement sur votre territoire qui devraient être desservis en particulier dans le futur, et devraient donc influencer la desserte ou le tracé (nouvelles stations)?	
	Le projet Bonaventure de la Société du Havre de Montréal prévoit dans sa phase II l'éloignement de l'autoroute des rives du fleuve Saint-Laurent. Le futur tracé devra tenir compte du projet de PJCCI d'implantation d'une usine de traitement des eaux souterraines (informations plus précises à venir de PJCCI). Par ailleurs, une ligne de haute tension d'Hydro-Québec devra être déplacée dans le cadre de la reconstruction plus à l'est du nouveau pont.
7. Selon vous, est ce que la mise en service d'un nouveau système de transport va avoir pour conséquence des changements dans votre propre organisation; si oui, lesquels?	
	Un nouveau mode de fonctionnement devra être mis en place, notamment pour déterminer le partage de responsabilité au chapitre de l'entretien et de leurs coûts. Les modalités d'intervention, notamment pour les travaux d'urgence, devront également être établies. Enfin, le nouveau pont devra aussi prévoir les mesures d'évacuation en situation d'urgence.
8. Attendez vous à ce que le nouveau système de transport résolve des problèmes particuliers; si oui, lesquels?	
	Les différents problèmes mentionnés au point 1. Selon PJCCI, le nouveau système doit être en site propre. Advenant qu'il soit retenu que le futur site propre sur le nouveau pont desserve d'abord un service par bus, pour être converti ultérieurement pour un mode guidé, PJCCI prévoient des impacts majeurs pour l'opération du pont pendant les travaux de conversion (du mode bus vers mode guidé). La problématique de l'utilisation des sels de déglçage sur le pont est les effets d'accélération de la dégradation du tablier est soulignée. L'impact sur d'éventuels rails (mode guidé) doit être pris en compte. Quel que soit le mode de transport en commun retenu (bus ou mode guidé), les travaux d'implantation d'un site propre de transport en commun sur le nouveau pont doivent être coordonnés avec les travaux de construction du pont car PJCCI a le mandat de garder fonctionnel le pont Champlain jusqu'à la mise en service du nouveau pont.

Compte rendu de réunion

Date : 24 avril 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : Bureaux des Ponts Jacques-Cartier et Champlain inc. (PJCCI)
But : Rencontre des parties prenantes – Glen P. Carlin, Directeur général

Autres informations sortant du canevas d'entretien

s.o.

Documents remis lors de la rencontre

s.o.

Rédaction : Yves Dallaire

**C.9 Compte rendu
Réseau de transport de
Longueuil (RTL) et
Ville de Longueuil**

Compte rendu de réunion

Date : 4 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : Hôtel de ville de Longueuil – 4250, chemin de la Savane
But : Rencontre des parties prenantes – Ville de Longueuil et RTL

Présence : Martin.Levesque@ville.longueuil.qc.ca
Jean.mercille@ville.longueuil.qc.ca
MyrtoElizabeth.Lasnier@ville.longueuil.qc.ca
RBlouin@rtl-longueuil.qc.ca
NParis@rtl-longueuil.qc.ca
jmdeschamps@amt.qc.ca

Distribution : Personnes présentes

Actions

Objet de la rencontre

Le « Comité sur la mise à jour des études de transport collectif dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal » du « Bureau des Partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain » a défini un plan de travail pour permettre de déterminer le mode transport collectif le mieux adapté à la desserte de ce corridor et définir de façon préliminaire les contraintes qui s'appliqueront dans la conception du nouveau pont.

L'une des phases de ce plan de travail consiste à identifier les objectifs et enjeux des parties prenantes ainsi que les critères de performance visés pour le corridor de transport collectif. Toutes les parties prenantes identifiées sont rencontrées afin qu'elles expriment leurs positions sur la situation actuelle du transport collectif dans ce corridor, ainsi que leurs attentes et souhaits vis-à-vis d'un nouveau service de transport en commun.

C'est dans ce cadre que se tient la présente rencontre avec la « **VILLE DE LONGUEUIL** » et le « **RTL** » qui fera l'objet d'un compte rendu.

Canevas d'entretien

Afin que l'ensemble des rencontres soient menées sur une base commune, un canevas d'entretien a été défini. Le présent compte rendu se base sur ce canevas.

Compte rendu de réunion

Date : 4 mai 2012
 ND : 60250864
 VD : DA09-1235
 Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
 Lieu : Hôtel de ville de Longueuil – 4250, chemin de la Savane
 But : Rencontre des parties prenantes – Ville de Longueuil et RTL

1. Comment caractériseriez-vous la situation actuelle du lien interrives par transport en commun via le pont Champlain?	
Performance, fiabilité (incidents, ponctualité), confort, satisfaction des usagers, sécurité, etc.	La situation actuelle est critique selon R. Blouin. Malgré tout, le système TC en place (voie réservée en contresens de la direction de la pointe de circulation) est très performant pour un mode autobus (environ 21 000 déplacements en périodes de pointe).
Localisations des stations actuelles	Du point de vue de la fiabilité du service, le tronçon Chevrier/pont Champlain est en site propre, ce qui limite les problèmes. Il y a toutefois un problème d'accès à la voie réservée à partir du stationnement Chevrier (intersection problématique à l'accès à la voie réservée).
Accès au centre-ville	
Problématiques connues (interruptions de services lors de conditions climatiques difficiles, risques d'incident pouvant remettre en cause l'existence de la voie réservée)	La voie réservée sur le pont Champlain est fermée environ 10-12 fois par année à cause des conditions météo (neige, vent, etc.). Les problèmes sont plus nombreux du côté de Montréal (autoroute Bonaventure, sortie Wellington, Duke, rue de l'Inspecteur). En période de pointe du matin, le maillon faible du corridor A-10/Centre-ville est toutefois l'accès au Terminus Centre-ville (TCV). De fait, le réseau routier d'accès au TCV à Montréal est considéré saturé (450 bus en 3 heures). Et cette situation ne s'améliorera pas avec les travaux, notamment ceux liés au réaménagement de l'autoroute Bonaventure en boulevard.
Autres informations	Parmi les solutions envisagées pour contrer les problèmes d'accès au TCV, il y a la possibilité d'instaurer une desserte directe du centre-ville, ce qui a pour effet d'allonger les parcours des lignes d'autobus et d'augmenter les coûts d'exploitation. D'après l'OD 2003, 60 % de la clientèle du RTL descendant au TCV marche pour se rendre à sa destination finale et 40 % effectue une correspondance avec le métro. En période de pointe de fin d'après-midi, il y a aussi des problèmes ou des situations entraînant des délais, notamment en amont de l'Île des Sœurs, au poste d'attente avant le feu gérant l'accès des bus au corridor en direction Sud. De façon générale, la circulation dans la voie réservée sur le pont (en direction de la pointe seulement) est bonne. Le principal problème pour les bus sur le pont Champlain est rencontré par ceux voulant revenir à Montréal lors de la période de pointe de fin d'après-midi. Actuellement, les bus empruntant la voie réservée aux heures de pointe sont espacés d'environ 30 secondes, ce qui respecte la distance sécuritaire de freinage ¹ . La voie réservée du pont Champlain ne semble pas comporter une forte réserve de capacité aux heures de pointes.

¹ La distance de sécurité est de 100 mètres, ce qui correspond à un peu moins que 10 secondes à une vitesse de 60 km/h

Compte rendu de réunion

Date : 4 mai 2012
 ND : 60250864
 VD : DA09-1235
 Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
 Lieu : Hôtel de ville de Longueuil – 4250, chemin de la Savane
 But : Rencontre des parties prenantes – Ville de Longueuil et RTL

	<p>Le TCV constitue également un problème en pointe de fin d'après-midi. En raison des temps de parcours variables de la part des autobus en direction de Montréal à cette période et du fort achalandage au TCV, une aire de rétention (stationnement P11 du Casino de Montréal) est utilisée afin qu'il n'y ait pas d'encombrement aux accès et/ou à l'intérieur du terminus. En fait, le TCV est considéré saturé aux périodes de pointe, et un moratoire sur l'ajout de départ a été décrété par l'AMT.</p> <p>Au cours des années, le RTL doit ajuster à la hausse ces temps de parcours afin d'intégrer les délais dans le corridor, notamment pour l'accès au TCV en période pointe de fin d'après-midi. En 2011 cet ajustement s'est traduit par une hausse des coûts annuels de l'ordre de 400 000 \$.</p> <p>Le RTL a aussi eu de la difficulté à inclure sa nouvelle ligne 60 dans le service de transport en commun du corridor du pont Champlain.</p> <p>Au chapitre de la sécurité, les accidents graves ont été peu nombreux malgré les modes d'opération de la voie réservée sur le pont Champlain (voie réservée à contresens de la direction inverse de la pointe délimitée par des cônes amovibles). Des ajustements ont été apportés en 1992 à la suite d'un accident, notamment la limitation de la vitesse dans la voie réservée, le rapprochement des cônes et l'installation de feux de voie.</p>
--	---

2. Selon vous/vos usagers/votre population, ce service devait-il être renforcé à l'avenir; si oui, selon quelles modalités?	
Fréquence, vitesse, temps de parcours	Le futur service de transport en commun dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal doit permettre l'atteinte des objectifs suivants : fiabilité, vitesse élevée, sécurité, facilité d'accès, intermodalité exemplaire, afin d'être en mesure d'attirer une la plus grande clientèle TC possible.
Confort (accessibilité PMR, confort des véhicules, confort des stations, information aux usagers, etc.)	Le Plan stratégique du RTL en cours d'élaboration constituera la vision du transport en commun sur le territoire de l'agglomération de Longueuil pour les 20 prochaines années. Il prévoit notamment la desserte interne des nœuds en reliant le futur service en site propre dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal à l'aide de services autobus performants (SRB) sur les axes Taschereau, du Quartier, Grande-Allée, Moïse-Vincent.
Structure de desserte (rabattement vers un service haute fréquence ou services de type express)	La qualité des correspondances constitue un enjeu critique dans le succès du futur service de transport en commun dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal.
Tracé le plus approprié (origine et destination)	Au chapitre des stations terminales, le quadrant Sud-ouest de l'échangeur A-10/A-30 peut être considéré du côté de la Rive-Sud. À Montréal, plusieurs options devront être analysées en raison des contraintes qui se posent (disponibilité de terrain, intégration urbaine, interconnexion avec le métro, etc.).
Localisation des stations et des stationnements, le cas échéant	
Fiabilité/disponibilité	
Autres informations	

Compte rendu de réunion

Date : 4 mai 2012
 ND : 60250864
 VD : DA09-1235
 Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
 Lieu : Hôtel de ville de Longueuil – 4250, chemin de la Savane
 But : Rencontre des parties prenantes – Ville de Longueuil et RTL

3. Quelles contraintes/préoccupations/opportunités un nouveau service de transport en commun performant apporterait sur votre territoire (opportunités/menaces)?

Environnement	Un mode électrique guidé sur rail constitue une amélioration au chapitre de l'environnement (diminution des GES, baisse des nuisances, hausse du transfert modal de l'auto vers le TC, etc.).
Développement économique	L'intégration de la future infrastructure TC dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal constitue un enjeu important pour l'Agglomération de Longueuil. Celle-ci envisage notamment que les abords des stations Panama et Chevrier soient aménagés afin de constituer des TOD. La densification et le développement économique du territoire pourra permettre à long terme une utilisation plus équilibrée (dans les deux directions) du futur système dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal. La présence de la voie ferrée constitue une contrainte pour l'aménagement.
Aménagement du territoire	
Réorganisation de service (AOT) + impact sur la flotte de véhicules des compagnies de transport	Suite à l'implantation d'un nouveau mode guidé en site propre dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal, le RTL prévoit redéployer des ressources afin de bonifier la desserte interne de son territoire. La capacité de son futur garage est par ailleurs prévue pour l'implantation d'un mode guidé dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal (300 places d'ici 2025). Si le mode lourd n'est pas au rendez-vous, une réserve de terrain, adjacente au futur garage, pourra permettre d'accroître la capacité du garage. Les stations Panama et Chevrier vont avoir des vocations intermodales bus/mode guidé plus similaires dans le futur.
Autres informations	Élément de risque pour le projet : essayer d'intégrer trop de besoins. Il y aura aussi un défi de communication pour faire connaître les bénéfices du futur service.

4. Qu'avez-vous inclus à ce sujet dans votre planification récente ou en cours?

Le RTL a intégré l'implantation d'un mode guidé de forte capacité dans sa planification (Plan stratégique 2003-2012 et celui en cours d'élaboration, Plan de développement des services 2012-2016, Plan de gestion du parc de véhicules, design du futur garage, etc.). Le RTL prévoit organiser ses services en fonction de ce futur axe fort de transport en commun, notamment des services SRB en rabattement. Plusieurs des projets RTL à cet effet sont déjà inscrits dans le PTI de l'AMT (par exemple, Panama plus près de l'A-10, SRB, etc.).

5. Y a-t-il, selon vous, un consensus entre vous et vos principaux partenaires locaux sur ce sujet (villes)?

Oui, il y a consensus sur le principe d'implanter un mode de transport en commun de forte capacité, un mode guidé.

Compte rendu de réunion

Date : 4 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : Hôtel de ville de Longueuil – 4250, chemin de la Savane
But : Rencontre des parties prenantes – Ville de Longueuil et RTL

6. Y a-t-il des projets de développement sur votre territoire qui devraient être desservis en particulier dans le futur, et devraient donc influencer la desserte ou le tracé (nouvelles stations)?

La Ville de Brossard souhaite voir être implanté un nombre de stations plus grand que celui prévu dans les études antérieures, et que leur localisation permette un développement dense et mixte (TOD). L'orientation des TOD de Brossard et de la CMM est également reprise par le PMT de l'Agglomération de Longueuil, en cours d'élaboration.

7. Selon vous, est ce que la mise en service d'un nouveau système de transport va avoir pour conséquences des changements dans votre propre organisation; si oui, lesquels?

La question se pose à savoir qui va opérer ce futur service.

Le choix du mode va dicter la localisation du centre d'entretien. La localisation initiale dans les études précédentes n'est plus possible. Il faut probablement envisager une localisation plus au sud.

8. Attendez vous à ce que le nouveau système de transport résolve des problèmes particuliers; si oui, lesquels?

Voir les réponses à la question 1.

Autres informations sortant du canevas d'entretien

s.o.

Documents remis lors de la rencontre

s.o.

Rédaction : Yves Dallaire

**C.10 Compte rendu
Société de transport de
Montréal (STM)**

Compte rendu de réunion

Date : 17 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : Société de transport de Montréal (STM) – 800, rue de la Gauchetière Ouest
But : Rencontre des parties prenantes – STM

Présence : michel.tremblay@stm.info
jacinthe.clossey@stm.info
jmdeschamps@amt.qc.ca

Distribution : Personnes présentes
yves.dallaire@aecom.com
ariane.touchette-lacasse@aecom.com

Actions

Objet de la rencontre

Le « Comité sur la mise à jour des études de transport collectif dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal » du « Bureau des Partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain » a défini un plan de travail pour permettre de déterminer le mode transport collectif le mieux adapté à la desserte de ce corridor et définir de façon préliminaire les contraintes qui s'appliqueront dans la conception du nouveau pont.

L'une des phases de ce plan de travail consiste à identifier les objectifs et enjeux des parties prenantes ainsi que les critères de performance visés pour le corridor de transport collectif. Toutes les parties prenantes identifiées sont rencontrées afin qu'elles expriment leurs positions sur la situation actuelle du transport collectif dans ce corridor, ainsi que leurs attentes et souhaits vis-à-vis d'un nouveau service de transport en commun.

C'est dans ce cadre que se tient la présente rencontre avec la « **SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL** » qui fera l'objet d'un compte rendu.

Canevas d'entretien

Afin que l'ensemble des rencontres soient menées sur une base commune, un canevas d'entretien a été défini. Le présent compte rendu se base sur ce canevas.

Compte rendu de réunion

Date :	17 mai 2012
ND :	60250864
VD :	DA09-1235
Projet :	Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu :	Société de transport de Montréal (STM) – 800, rue de la Gauchetière Ouest
But :	Rencontre des parties prenantes – STM

1. Comment caractériseriez-vous la situation actuelle du lien interrives par transport en commun via le pont Champlain?	
Performance, fiabilité (incidents, ponctualité), confort, satisfaction des usagers, sécurité, etc.	Le service est assez satisfaisant en pointe du matin; cependant, les autobus ont parfois de la difficulté à entrer au centre-ville. Beaucoup de retards sont observés en pointe du soir.
Localisations des stations actuelles	s.o.
Accès au centre-ville	La performance de la vitesse commerciale est relativement bonne, malgré la congestion en entrant sur la rue University à l'entrée au centre-ville.
Problématiques connues (interruptions de services lors de conditions climatiques difficiles, risques d'incident pouvant remettre en cause l'existence de la voie réservée)	Problème de congestion sur University (direction nord), à la hauteur de la Gauchetière; Problème de congestion des autobus à l'Île des Sœurs.
Autres informations	s.o.
2. Selon vous/vos usagers/votre population, ce service devait-il être renforcé à l'avenir; si oui, selon quelles modalités?	
Fréquence, vitesse, temps de parcours	La STM est uniquement touchée au niveau du service entre l'Île des Sœurs et le centre-ville de Montréal; actuellement, le service offert est suffisant, mais dépendra de la situation de la circulation à moyen/long termes. Sa pertinence reste toutefois à voir en fonction des investissements et des changements pour les usagers.
Confort (accessibilité PMR, confort des véhicules, confort des stations, information aux usagers, etc.)	Si une ligne de transport guidé sur rail s'installait entre la Rive-Sud et le centre-ville, les usagers de l'Île des Sœurs pourraient en tirer profit.
Structure de desserte (rabattement vers un service haute fréquence ou services de type express)	Plusieurs circuits d'autobus se rabattraient sur la station Île des Sœurs; la ligne 168, menant au nord du centre-ville (Station McGill) serait conservée (fréquence à revoir); la correspondance se devra d'être efficace afin de ne pas rallonger les parcours.
Tracé le plus approprié (origine et destination)	La station sur l'Île des Sœurs est presque obligatoire, étant donné le tracé de l'autoroute. Une station devra être implantée à l'entrée de Montréal, et deux options sont proposées : station Multimédia et Griffintown. Le meilleur choix entre ces deux options reste à voir.

Compte rendu de réunion

Date :	17 mai 2012
ND :	60250864
VD :	DA09-1235
Projet :	Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu :	Société de transport de Montréal (STM) – 800, rue de la Gauchetière Ouest
But :	Rencontre des parties prenantes – STM

Localisation des stations et des stationnements, le cas échéant	s.o.
Fiabilité/disponibilité	L'optimisation des correspondances est primordiale.
Autres informations	s.o.
3. Quelles contraintes/préoccupations/opportunités un nouveau service de transport en commun performant apporterait sur votre territoire (opportunités/menaces)?	
Environnement	s.o.
Développement économique	<p>Le développement immobilier projeté sur l'Île des Sœurs, le campus Bell et la place du commerce sont des générateurs qui peuvent justifier l'installation d'une station.</p> <p>La Cité du Multimédia amène aussi une valeur à cause de son gros taux de roulement.</p> <p>Un centre de contrôle centralisé s'occupant de tous les modes pourrait permettre des économies. Celui de la STM peut notamment intégrer un système guidé comme celui possible dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal.</p>
Aménagement du territoire	L'interface de la station avec les autobus doit être aménagée de sorte qu'elle soit fonctionnelle, même si la station Île des Sœurs est projetée au centre de l'autoroute. Ce grand défi technique implique la convivialité de la desserte et la facilité d'accès
Réorganisation de service (AOT) + impact sur la flotte de véhicules des compagnies de transport	<p>L'arrivée d'un nouveau mode implique un compromis entre la baisse de l'offre du service d'autobus et l'intermodalité entre les autobus et le mode guidé sur rails. Le kilométrage et les heures de service des autobus de la STM diminueront, mais ceci ne semble pas poser problème.</p> <p>Une modification des fréquences des différents circuits devra être faite : les autobus reliant l'Île des Sœurs au centre-ville ne devront pas être aussi fréquents que le système guidé sur rail, à défaut de faire concurrence au nouveau mode et que ce dernier soit sous utilisé. Les circuits se destinant à la nouvelle station du mode guidé devront être planifiés de façon à ce que les correspondances soient optimales. Les modifications au niveau de la fréquence des autobus pourront être faites suite à l'implantation du système guidé sur rails, la STM pouvant s'ajuster facilement et rapidement</p>

Compte rendu de réunion

Date : 17 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : Société de transport de Montréal (STM) – 800, rue de la Gauchetière Ouest
But : Rencontre des parties prenantes – STM

Autres informations	<p>L'installation d'un nouveau système guidé sur rails impliquerait des compromis au niveau des alternatives (par exemple, la ligne 168); remplir le mode lourd resterait une priorité afin de rentabiliser l'investissement et de minimiser le ratio coûts-bénéfices.</p> <p>Un gain de temps et de fiabilité devra être observé sur le réseau; le nouveau mode se doit d'être attrayant et concurrentiel. En pointe du matin, les temps de parcours seraient peut-être semblables, mais la grande différence doit se percevoir au niveau de la pointe PM.</p>
4. Qu'avez-vous inclus à ce sujet dans votre planification récente ou en cours?	<p>Plusieurs autobus se rabattent déjà vers le corridor de l'A-10.</p> <p>Le Plan stratégique 2020 de la STM et le Plan de transport de la Ville de Montréal prévoient l'installation d'une « plus grande capacité en transport collectif dans le corridor pont Champlain – Bonaventure ».</p>
5. Y a-t-il, selon vous, un consensus entre vous et vos principaux partenaires locaux sur ce sujet (villes)?	<p>Tout le monde semble s'entendre sur le fait que le système actuel doit être revu; la STM est favorable aux projets de mode guidé.</p>
6. Y a-t-il des projets de développement sur votre territoire qui devraient être desservis en particulier dans le futur, et devraient donc influencer la desserte ou le tracé (nouvelles stations)?	<p>Le quartier Griffintown et la Pointe-Nord de l'Île des Sœurs sont en développement et nécessitent une attention particulière.</p>
7. Selon vous, est ce que la mise en service d'un nouveau système de transport va avoir pour conséquence des changements dans votre propre organisation; si oui, lesquels?	<p>Il y aura de petits changements sur le réseau de la STM. Par ailleurs, il est également possible que la STM soit l'exploitant du futur système guidé sur rails comme c'est déjà le cas pour le métro de Montréal.</p>
8. Attendez vous à ce que le nouveau système de transport résolve des problèmes particuliers; si oui, lesquels?	<p>Le nouveau système assurera une pérennité sur l'axe A-10/Centre-ville. Les déplacements de la Rive-Sud à Montréal seront sécurisés, et les usagers profiteront d'un système fiable.</p>

Autres informations sortant du canevas d'entretien

S.O.

Compte rendu de réunion

Date : 17 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : Société de transport de Montréal (STM) – 800, rue de la Gauchetière Ouest
But : Rencontre des parties prenantes – STM

Documents remis lors de la rencontre

Des données concernant les achalandages des lignes d'autobus reliant l'Île des Sœurs au centre-ville devaient être envoyées à Yves Dallaire (lignes 168, 178, 12, 21).

Rédaction : Ariane Touchette-Lacasse

**C.11 Compte rendu
Société du Havre de
Montréal (SHM) et
Ville de Montréal**

Compte rendu de réunion

Date : 7 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : Ville de Montréal – 801, rue Brennan
But : Rencontre des parties prenantes – Ville de Montréal/Société du Havre de Montréal

Présence : jbertrand_2@ville.montreal.qc.ca
davidtherrien@ville.montreal.qc.ca
psaintemarie@ville.montreal.qc.ca
jmdeschamps@amt.qc.ca

Distribution : Personnes présentes

Actions

Objet de la rencontre

Le « Comité sur la mise à jour des études de transport collectif dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal » du « Bureau des Partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain » a défini un plan de travail pour permettre de déterminer le mode transport collectif le mieux adapté à la desserte de ce corridor et définir de façon préliminaire les contraintes qui s'appliqueront dans la conception du nouveau pont.

L'une des phases de ce plan de travail consiste à identifier les objectifs et enjeux des parties prenantes ainsi que les critères de performance visés pour le corridor de transport collectif. Toutes les parties prenantes identifiées sont rencontrées afin qu'elles expriment leurs positions sur la situation actuelle du transport collectif dans ce corridor, ainsi que leurs attentes et souhaits vis-à-vis d'un nouveau service de transport en commun.

C'est dans ce cadre que se tient la présente rencontre avec la « **VILLE DE MONTRÉAL** » et la « **SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL** » qui fera l'objet d'un compte rendu.

Canevas d'entretien

Afin que l'ensemble des rencontres soient menées sur une base commune, un canevas d'entretien a été défini. Le présent compte rendu se base sur ce canevas.

Compte rendu de réunion

Date :	7 mai 2012
ND :	60250864
VD :	DA09-1235
Projet :	Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu :	Ville de Montréal – 801, rue Brennan
But :	Rencontre des parties prenantes – Ville de Montréal/Société du Havre de Montréal

1. Comment caractériseriez-vous la situation actuelle du lien interrives par transport en commun via le pont Champlain?	
Performance, fiabilité (incidents, ponctualité), confort, satisfaction des usagers, sécurité, etc.	La Ville de Montréal considère que le corridor A-10/Centre-ville de Montréal fait partie d'un réseau (Pas juste une « corde à linge » entre la Rive-Sud et Montréal).
Localisations des stations actuelles	La Ville entend entreprendre prochainement une étude d'accessibilité au centre-ville et à l'île. Le TCV est à actuellement utilisé à capacité. Le système TC actuel par autobus est source de nuisances pour les résidants au centre-ville.
Accès au centre-ville	
Problématiques connues (interruptions de services lors de conditions climatiques difficiles, risques d'incident pouvant remettre en cause l'existence de la voie réservée)	
Autres informations	
2. Selon vous/vos usagers/votre population, ce service devait-il être renforcé à l'avenir; si oui, selon quelles modalités?	
Fréquence, vitesse, temps de parcours	La Ville souhaite que le nouveau système TC ait une capacité accrue. L'aménagement du boulevard Bonaventure (à terme en 2015) va se traduire par une perte de capacité routière. Le surplus/la croissance de la demande dans le corridor doit être absorbé par le transport en commun.
Confort (accessibilité PMR, confort des véhicules, confort des stations, information aux usagers, etc.)	Le futur système de transport en commun devra avoir des points de connexion avec les réseaux existants et/ou futurs (par exemple, tramway au centre-ville).
Structure de desserte (rabattement vers un service haute fréquence ou services de type express)	La Ville de Montréal a une orientation de continuité dans l'aménagement urbain du centre-ville/Cité Multimédia/secteur Griffintown. Le nouveau système doit éviter d'accroître les barrières physiques déjà existantes.
Tracé le plus approprié (origine et destination)	J-M. Deschamps mentionne que l'arrivée d'un futur système à la gare centrale, via les voies du CN comporte des contraintes importantes. Dans tous les cas, un examen des terrains et emprises disponibles devra être effectué.
Localisation des stations et des stationnements, le cas échéant	Environ 60 % de la clientèle TC descendant au TCV marche pour se rendre à sa destination finale, et 40 % effectue une correspondance avec le métro. La Ville souhaiterait connaître quelles sont les destinations finales des usagers utilisant ensuite le métro après être descendus au TCV.
Fiabilité/disponibilité	
Autres informations	L'île des Sœurs est à desservir par le futur système TC.

Compte rendu de réunion

Date :	7 mai 2012
ND :	60250864
VD :	DA09-1235
Projet :	Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu :	Ville de Montréal – 801, rue Brennan
But :	Rencontre des parties prenantes – Ville de Montréal/Société du Havre de Montréal

3. Quelles contraintes/préoccupations/opportunités un nouveau service de transport en commun performant apporterait sur votre territoire (opportunités/menaces)?

Environnement	La Ville mentionne que le futur système TC devra s'intégrer harmonieusement à l'environnement urbain, et éviter de comporter des structures à franchir pour les piétons et les cyclistes.
Développement économique	
Aménagement du territoire	La Ville s'attend à ce que le nouveau système TC soit mû à l'électricité, ce qui permettra d'améliorer le bilan du corridor au chapitre des GES.
Réorganisation de service (AOT) + impact sur la flotte de véhicules des compagnies de transport	
Autres informations	Le futur système TC constitue une opportunité de développement économique et de consolidation du centre-ville comme principal pôle d'emploi de la région de Montréal.

4. Qu'avez-vous inclus à ce sujet dans votre planification récente ou en cours?

Le Plan de transport de Montréal prévoit le renforcement de ce corridor TC, quelque soit le mode. Aucune emprise ou corridor n'est toutefois prévue à cette fin dans le Plan d'urbanisme, dans la planification de la SHM ou du développement du secteur Griffintown. Selon P. Ste-Marie, il faut analyser sérieusement l'utilisation de la voie élevée du CN. La Ville de Montréal ne souhaite pas qu'une nouvelle infrastructure en élévation soit construite dans le corridor du futur boulevard Bonaventure.

Le PMAD prévoit l'implantation d'un système TC de forte capacité dans le corridor (SLR).

5. Y a-t-il, selon vous, un consensus entre vous et vos principaux partenaires locaux sur ce sujet (villes)?

Il existe un consensus pour l'accroissement de la capacité du système TC dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal.

6. Y a-t-il des projets de développement sur votre territoire qui devraient être desservis en particulier dans le futur, et devraient donc influencer la desserte ou le tracé (nouvelles stations)?

Au minimum, des stations à l'Île des Sœurs et à Cité Multimédia doivent être prévues à l'exception de celle du centre-ville. Une station dans l'ancien Technoparc (Parc Saint-Charles) doit aussi être considérée.

7. Selon vous, est ce que la mise en service d'un nouveau système de transport va avoir pour conséquences des changements dans votre propre organisation; si oui, lesquels?

8. Attendez vous à ce que le nouveau système de transport résolve des problèmes particuliers; si oui, lesquels?

Solutionner les nuisances associées au mode autobus et à la présence du TCV. Comme mentionné précédemment, la hausse de l'utilisation du TC est requise afin que le concept du boulevard Bonaventure fonctionne. Par ailleurs, la Ville soulève qu'il est peut-être possible de réaffecter certains usagers actuels du corridor dans l'axe du métro Longueuil (Ligne 4 – Jaune).

Compte rendu de réunion

Date : 7 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : Ville de Montréal – 801, rue Brennan
But : Rencontre des parties prenantes – Ville de Montréal/Société du Havre de Montréal

Autres informations sortant du canevas d'entretien

J. Bertrand exprime l'idée de bien considérer la «solution bus» lors de l'élaboration des solutions. D. Therrien souligne que les avantages du mode bus (souplesse, tracé, destinations) ne ressortent pas à travers le canevas d'entretien.

Documents remis lors de la rencontre

s.o.

Rédaction : Yves Dallaire

C.12 Compte rendu Transit

Compte rendu de réunion

Date : 18 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : 50, rue Sainte-Catherine Ouest
But : Rencontre des parties prenantes – Transit

Présence : Philippe Cousineau : info@transitquebec.org
Daniel Bouchard : dbouchard@cremtl.qc.ca
gauvin.richard@videotron.ca
jmdeschamps@amt.qc.ca

Distribution : Personnes présentes
yves.dallaire@aecom.com
marie.pinaudeau@aecom.com

Actions

Objet de la rencontre

Le « Comité sur la mise à jour des études de transport collectif dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal » du « Bureau des Partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain » a défini un plan de travail pour permettre de déterminer le mode transport collectif le mieux adapté à la desserte de ce corridor et définir de façon préliminaire les contraintes qui s'appliqueront dans la conception du nouveau pont.

L'une des phases de ce plan de travail consiste à identifier les objectifs et enjeux des parties prenantes ainsi que les critères de performance visés pour le corridor de transport collectif. Toutes les parties prenantes identifiées sont rencontrées afin qu'elles expriment leurs positions sur la situation actuelle du transport collectif dans ce corridor, ainsi que leurs attentes et souhaits vis-à-vis d'un nouveau service de transport en commun.

C'est dans ce cadre que se tient la présente rencontre avec « **TRANSIT** » qui fera l'objet d'un compte rendu.

Canevas d'entretien

Afin que l'ensemble des rencontres soient menées sur une base commune, un canevas d'entretien a été défini. Le présent compte rendu se base sur ce canevas.

Compte rendu de réunion

Date : 18 mai 2012
 ND : 60250864
 VD : DA09-1235
 Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
 A-10/Centre-ville de Montréal
 Lieu : 50, rue Sainte-Catherine Ouest
 But : Rencontre des parties prenantes – Transit

1. Comment caractériseriez-vous la situation actuelle du lien interrives par transport en commun via le pont Champlain?	
Performance, fiabilité (incidents, ponctualité), confort, satisfaction des usagers, sécurité, etc.	On pourrait améliorer le temps de parcours pour ce lien en transport en commun qui est aussi important que la ligne Jaune du métro. Il faut que le temps de parcours en transport en commun soit concurrentiel au même déplacement effectué en automobile.
Localisations des stations actuelles	
Accès au centre-ville	Problème de capacité du terminus centre-ville.
Problématiques connues (interruptions de services lors de conditions climatiques difficiles, risques d'incident pouvant remettre en cause l'existence de la voie réservée)	
Autres informations	Il n'y a qu'une voie réservée au transport en commun et elle est à sens contraire de la circulation
2. Selon vous/vos usagers/votre population, ce service devait-il être renforcé à l'avenir; si oui, selon quelles modalités?	
Fréquence, vitesse, temps de parcours	Il faut trouver un moyen pour améliorer la vitesse des déplacements en transport en commun pour qu'ils soient aussi concurrentiels que ceux effectués en automobile.
Confort (accessibilité PMR, confort des véhicules, confort des stations, information aux usagers, etc.)	
Structure de desserte (rabattement vers un service haute fréquence ou services de type express)	
Tracé le plus approprié (origine et destination)	Favoriser les déplacements en autobus qui se dirigent vers des destinations autres que le terminus centre-ville.
Localisation des stations et des stationnements, le cas échéant	
Fiabilité/disponibilité	
Autres informations	

Compte rendu de réunion

Date : 18 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : 50, rue Sainte-Catherine Ouest
But : Rencontre des parties prenantes – Transit

3. Quelles contraintes/préoccupations/opportunités un nouveau service de transport en commun performant apporterait sur votre territoire (opportunités/menaces)?

Environnement	Les déplacements effectués en transport en commun favorisent une diminution des GES et des polluants atmosphériques. Ils favorisent un aménagement du territoire qui économise l'utilisation de l'espace et amène une meilleure fluidité de la circulation des marchandises.
Développement économique	Un déplacement en transport en commun coûte trois fois moins cher qu'un en automobile.
Aménagement du territoire	Favorise la densification et évite l'étalement urbain. Il valorise les équipements municipaux existants. TRANSIT est en accord avec le PMAD de la CMM.
Réorganisation de service (AOT) + impact sur la flotte de véhicules des compagnies de transport	
Autres informations	

4. Qu'avez-vous inclus à ce sujet dans votre planification récente ou en cours?

Transit favorise l'aménagement d'un système guidé sur rail tout en maintenant une voie réservée par sens sur le pont.

5. Y a-t-il, selon vous, un consensus entre vous et vos principaux partenaires locaux sur ce sujet (villes)?

La position exprimée par TRANSIT reflète le consensus qui existe entre les 50 organismes qui en sont membres.

6. Y a-t-il des projets de développement sur votre territoire qui devraient être desservis en particulier dans le futur, et devraient donc influencer la desserte ou le tracé (nouvelles stations)?

Pas de façon spécifique

7. Selon vous, est ce que la mise en service d'un nouveau système de transport va avoir pour conséquence des changements dans votre propre organisation; si oui, lesquels?

8. Attendez vous à ce que le nouveau système de transport résolve des problèmes particuliers; si oui, lesquels?

TRANSIT ne veut pas que la construction du nouveau pont amène un accroissement de la capacité pour les automobiles. La réduction du nombre de voitures est la condition de la réussite du nouveau système de transport collectif.

Autres informations sortant du canevas d'entretien

Il aimerait que l'on continue à les consulter tout au long du processus d'élaboration du projet.

Rédaction : Richard Gauvin

**C.13 Compte rendu
Transport 2000**

Compte rendu de réunion

Date : 3 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : 300, rue du Saint-Sacrement, Bureau G34
But : Rencontre avec Transport 2000 Québec

Présence : Normand Parisien : nparisien@transport2000qc.org
Richard Gauvin : gauvin.richard@videotron.ca
Jean-Marc Deschamps : jmdeschamps@amt.qc.ca

Personnes présentes
yves.dallaire@aecom.com
marie.pinaudeau@aecom.com

Distribution :

Actions

Objet de la rencontre

Le « Comité sur la mise à jour des études de transport collectif dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal » du « Bureau des Partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain » a défini un plan de travail pour permettre de déterminer le mode transport collectif le mieux adapté à la desserte de ce corridor et définir de façon préliminaire les contraintes qui s'appliqueront dans la conception du nouveau pont.

L'une des phases de ce plan de travail consiste à identifier les objectifs et enjeux des parties prenantes ainsi que les critères de performance visés pour le corridor de transport collectif. Toutes les parties prenantes identifiées sont rencontrées afin qu'elles expriment leurs positions sur la situation actuelle du transport collectif dans ce corridor, ainsi que leurs attentes et souhaits vis-à-vis d'un nouveau service de transport en commun.

C'est dans ce cadre que se tient la présente rencontre avec « **TRANSPORT 2000** » qui fera l'objet d'un compte rendu.

Canevas d'entretien

Afin que l'ensemble des rencontres soient menées sur une base commune, un canevas d'entretien a été défini. Le présent compte rendu se base sur ce canevas.

Compte rendu de réunion

Date : 3 mai 2012
 ND : 60250864
 VD : DA09-1235
 Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
 Lieu : 300, rue du Saint-Sacrement, Bureau G34
 But : Rencontre avec Transport 2000 Québec

1. Comment caractériseriez-vous la situation actuelle du lien interrives par transport en commun via le pont Champlain?	
Performance, fiabilité (incidents, ponctualité), confort, satisfaction des usagers, sécurité, etc.	<p>Pour Transport 2000, la voie réservée actuelle est très performante car plus de 20 000 usagers l'utilisent en pointe du matin. Les sondages révèlent que la clientèle est très satisfaite du service. Il n'y a pas de problème de sécurité sur cette voie, qui est en service depuis le début des années 80 et même si, au fil des ans, elle a été la scène de quelques accidents, il faut se fier aux analyses scientifiques et non à la perception populaire.</p> <p>Le confort des usagers devait être amélioré parce que ces déplacements suburbains sont faits par autobus urbain. Il ne devrait pas y avoir de passagers debout dans les autobus qui devraient être climatisés.</p>
Localisations des stations actuelles	Le confort dans les stations devrait être amélioré surtout dans les aires d'attente qui devraient tendre à se rapprocher de celui des usagers de l'automobile. La station Panama est une plaque tournante pour le transport en commun.
Accès au centre-ville	Le terminus centre-ville n'est pas adapté à un flot important de circulation d'autobus. Il faut améliorer le confort des usagers qui jouent sur l'attractivité du transport en commun. La configuration des aires d'attente au terminus centre-ville cause problème de même que les arrêts sur rue en dehors du terminus centre-ville.
Problématiques connues (interruptions de services lors de conditions climatiques difficiles, risques d'incident pouvant remettre en cause l'existence de la voie réservée)	Le service est relativement efficace malgré les quelques interruptions qui sont causées soit par les conditions climatiques ou les pannes d'autobus. Pour l'analyse de la sécurité de la voie réservée, on devrait se fier aux analyses scientifiques plutôt qu'à la croyance populaire sans en minimiser l'importance. Il faut éviter de tomber dans le sensationnalisme. À titre d'exemple, le Lincoln Tunnel à New-York fonctionne de cette façon. De plus, les études du MTQ ont démontré l'aspect sécuritaire de cette voie réservée. Ces craintes des détracteurs de la voie réservée ne peuvent justifier un changement de mode.
Autres informations	
2. Selon vous/vos usagers/votre population, ce service devait-il être renforcé à l'avenir; si oui, selon quelles modalités?	
Fréquence, vitesse, temps de parcours	Des efforts importants devraient être faits pour améliorer le niveau de service tant au niveau de la fréquence, de la vitesse, que des temps de parcours.
Confort (accessibilité PMR, confort des véhicules, confort des stations, information aux usagers, etc.)	Instaurer la climatisation des autobus et des aires d'attente. Il ne devrait pas y avoir de passagers debout. Amélioration du niveau de confort général pour qu'il se rapproche de celui de l'auto.

Compte rendu de réunion

Date : 3 mai 2012
 ND : 60250864
 VD : DA09-1235
 Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
 A-10/Centre-ville de Montréal
 Lieu : 300, rue du Saint-Sacrement, Bureau G34
 But : Rencontre avec Transport 2000 Québec

Structure de desserte (rabattement vers un service haute fréquence ou services de type express)	Les rabattements ne sont pas un inconvénient si les correspondances sont efficaces. Améliorer le niveau de service pour qu'il devienne efficace 24 heures sur 24 et pas seulement en pointe du matin et du soir.
Tracé le plus approprié (origine et destination)	Le tracé actuel ne cause pas de problème. L'AMT devrait favoriser une amélioration du niveau de service sur le train de Saint-Hilaire et sur la ligne Jaune du métro.
Localisation des stations et des stationnements, le cas échéant	Il y a une demande très forte pour les stationnements qui sont occupés à capacité. L'AMT devrait favoriser un meilleur rabattement en autobus en améliorant son image de marque par rapport à l'automobile.
Fiabilité/disponibilité	
Autres informations	Meilleur partage de l'espace alloué entre le transport en commun et l'automobile

3. Quelles contraintes/préoccupations/opportunités un nouveau service de transport en commun performant apporterait sur votre territoire (opportunités/menaces)?

Environnement	Un système lourd ne règle pas tous les problèmes de transport en commun de la Rive-Sud.
Développement économique	
Aménagement du territoire	
Réorganisation de service (AOT) + impact sur la flotte de véhicules des compagnies de transport	
Autres informations	<p>Pour transport 2000, s'il devait y avoir quatre voies par direction, un partage approprié privilégierait une voie pour un mode lourd dédié, une voie préférentielle pour autobus, taxis et covoiturage à taux d'occupation élevé (HOV) à tarif réduit, et deux autres voies au tarif régulier de péage.</p> <p>Nous n'avons pas tiré de conclusion définitive pour l'instant quant au choix du mode lourd à privilégier sur un nouveau pont Champlain.</p>

4. Qu'avez-vous inclus à ce sujet dans votre planification récente ou en cours?

5. Y a-t-il, selon vous, un consensus entre vous et vos principaux partenaires locaux sur ce sujet (villes)?

Il y a un consensus sur la problématique mais divergence sur le choix modal. Ce sujet est très émotif.

6. Y a-t-il des projets de développement sur votre territoire qui devraient être desservis en particulier dans le futur, et devraient donc influencer la desserte ou le tracé (nouvelles stations)?

Compte rendu de réunion

Date : 3 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : 300, rue du Saint-Sacrement, Bureau G34
But : Rencontre avec Transport 2000 Québec

7. Selon vous, est ce que la mise en service d'un nouveau système de transport va avoir pour conséquence des changements dans votre propre organisation; si oui, lesquels?

8. Attendez vous que le nouveau système de transport résolve des problèmes particuliers, si oui lesquels ?

On doit s'interroger sur la problématique de l'augmentation la part modale en transport en commun. Le système devrait régler les problèmes de mobilité efficace. Et abolir les frontières entre les modes de transport et le territoire de desserte.

Documents remis lors de la rencontre

Aucun

Rédaction : Richard Gauvin

**C.14 Compte rendu
Ville de Brossard**

Compte rendu de réunion

Date : 24 avril 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : Hôtel de ville de Brossard – 2001, boulevard de Rome
But : Rencontre des parties prenantes – Ville de Brossard

Présence : mario.verville@ville.brossard.qc.ca
martin.chamberland@ville.brossard.qc.ca
guillaume.gregoire@ville.brossard.qc.ca
jmdeschamps@amt.qc.ca
yves.dallaire@aecom.com

Distribution : Personnes présentes
gauvin.richard@videotron.ca
marie.pinaudeau@aecom.com

Actions

Objet de la rencontre

Le « Comité sur la mise à jour des études de transport collectif dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal » du « Bureau des Partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain » a défini un plan de travail pour permettre de déterminer le mode transport collectif le mieux adapté à la desserte de ce corridor et définir de façon préliminaire les contraintes qui s'appliqueront dans la conception du nouveau pont.

L'une des phases de ce plan de travail consiste à identifier les objectifs et enjeux des parties prenantes ainsi que les critères de performance visés pour le corridor de transport collectif. Toutes les parties prenantes identifiées sont rencontrées afin qu'elles expriment leurs positions sur la situation actuelle du transport collectif dans ce corridor, ainsi que leurs attentes et souhaits vis-à-vis d'un nouveau service de transport en commun.

C'est dans ce cadre que se tient la présente rencontre avec la « **VILLE DE BROSSARD** » qui fera l'objet d'un compte rendu.

Canevas d'entretien

Afin que l'ensemble des rencontres soient menées sur une base commune, un canevas d'entretien a été défini. Le présent compte rendu se base sur ce canevas.

Compte rendu de réunion

Date :	24 avril 2012
ND :	60250864
VD :	DA09-1235
Projet :	Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu :	Hôtel de ville de Brossard – 2001, boulevard de Rome
But :	Rencontre des parties prenantes – Ville de Brossard

1. Comment caractériseriez-vous la situation actuelle du lien interrives par transport en commun via le pont Champlain?	
Performance, fiabilité (incidents, ponctualité), confort, satisfaction des usagers, sécurité, etc.	Il est convenu que les problématiques liées au transport en commun seront obtenues auprès des AOT, RTL et autres.
Localisations des stations actuelles	La Ville de Brossard souligne toutefois que l'utilisation du TC est en croissance sur la Rive-Sud. Les stationnements incitatifs actuels Panama et Chevrier comptent respectivement 958 cases et 2313 cases, et sont utilisés à pleine capacité.
Accès au centre-ville	Selon les représentants de la Ville de Brossard, une forte part de non-résidents utilisent ces stationnement incitatifs (les données détaillées à cet effet seront obtenues auprès de l'AMT), ce qui constitue notamment une source de nuisances et pose des problèmes de circulation sur le réseau routier local, particulièrement dans le cas du stationnement Chevrier.
Problématiques connues (interruptions de services lors de conditions climatiques difficiles, risques d'incident pouvant remettre en cause l'existence de la voie réservée)	La Ville souhaite que soit réduite la capacité des stationnements incitatifs dans le cadre du projet d'implantation d'un nouveau système TC dans le corridor à l'étude.
Autres informations	
2. Selon vous/vos usagers/votre population, ce service devait-il être renforcé à l'avenir; si oui, selon quelles modalités?	
Fréquence, vitesse, temps de parcours	Le PMAD contient une orientation relative aux TOD (p. 40). La Ville de Brossard adhère totalement à cette orientation, notamment dans le cadre d'un système TC performant dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal. Pour ce corridor, M. Verville réfère à l'étude de la CMM réalisée en 2009. Depuis cette étude, la Ville précise qu'elle poursuit sa réflexion quant à la nature du développement dans ce corridor.
Confort (accessibilité PMR, confort des véhicules, confort des stations, information aux usagers, etc.)	
Structure de desserte (rabattement vers un service haute fréquence ou services de type express)	La Ville envisage l'implantation de cinq stations sur son territoire vs trois pour la CMM. La station terminale prévue par la Ville est la station du Quartier, en lien avec le futur boulevard Moïse-Vincent.
Tracé le plus approprié (origine et destination)	Outre l'implantation d'un système de forte capacité dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal, le Plan stratégique du RTL prévoit de son côté un réseau en site propre sur son territoire, se rabattant notamment sur le système de forte capacité.
Localisation des stations et des stationnements, le cas échéant	
Fiabilité/disponibilité	
Autres informations	

Compte rendu de réunion

Date : 24 avril 2012
 ND : 60250864
 VD : DA09-1235
 Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
 Lieu : Hôtel de ville de Brossard – 2001, boulevard de Rome
 But : Rencontre des parties prenantes – Ville de Brossard

3. Quelles contraintes/préoccupations/opportunités un nouveau service de transport en commun performant apporterait sur votre territoire (opportunités/menaces)?

Environnement	<p>La Ville mentionne qu'un problème se pose à l'intersection Chevrier/Lapinière pour l'insertion à la voie réservée des bus venant du sud (rue Catania) – Obtenir auprès de Luc Côté de l'AMT une étude récente portant sur le stationnement Chevrier.</p> <p>Comme précisé précédemment, la Ville préconise le développement de TOD denses et mixtes (logements, emplois et activités commerciales) autour des futures stations qu'elle projette sur son territoire. Selon M. Verville, une d'entre elles, la station Marie-Victorin, comporte un gros potentiel de développement immobilier. Des études de développement urbain seront prochainement amorcées par la Ville.</p> <p>J-M Deschamps mentionne qu'une caractéristique recherchée pour le futur système est sa rapidité (temps de parcours concurrentiel entre les deux extrémités) et qu'un nombre important de stations va à l'encontre de cet objectif.</p> <p>Un compromis entre deux objectifs devra être trouvé dans le cadre de la présente étude, soit entre un objectif de maximiser la desserte « locale à Brossard et à Montréal avec un nombre important de stations vs un objectif d'assurer une desserte rapide « régionale » avec un nombre plus limité de stations.</p> <p>Le développement du Quartier 10/30 se poursuit. Aux activités commerciales qui attirent déjà 22 millions d'usagers par année (ce qui le classe au 2^e rang après le West Edmonton Mall), s'ajoutent des immeubles résidentiels en hauteur (huit étages et bientôt seize. La construction d'immeubles à bureaux est également envisagée. La Ville de Brossard mentionne qu'elle souhaite s'inspirer du modèle de développement de TOD d'Arlington en banlieue de la ville de Washington.</p> <p>La Ville de Brossard estime un potentiel de développement résidentiel de l'ordre de 8 000-17 000 logements, avant redéveloppement. Au rythme de 1 000 logements/année, le territoire pourrait être développé d'ici 20 ans, au plus tard.</p> <p>Par ailleurs, le MTQ prévoit l'élargissement de l'A-10 entre l'A-30 et l'A-35. La Ville demande si cet élargissement inclura des mesures préférentielles pour bus (voie réservée ou autres). Ces travaux exigeront également le réaménagement de l'échangeur A-10/A-30.</p>
Développement économique	
Aménagement du territoire	
Réorganisation de service (AOT) + impact sur la flotte de véhicules des compagnies de transport	
Autres informations	

4. Qu'avez-vous inclus à ce sujet dans votre planification récente ou en cours?

Voir réponses aux questions 2 et 3

5. Y a-t-il, selon vous, un consensus entre vous et vos principaux partenaires locaux sur ce sujet (villes)?

Oui, quant à l'implantation d'un système TC de forte capacité.

Compte rendu de réunion

Date : 24 avril 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : Hôtel de ville de Brossard – 2001, boulevard de Rome
But : Rencontre des parties prenantes – Ville de Brossard

6. Y a-t-il des projets de développement sur votre territoire qui devraient être desservis en particulier dans le futur, et devraient donc influencer la desserte ou le tracé (nouvelles stations)?

Voir réponses aux questions 2 et 3

7. Selon vous, est ce que la mise en service d'un nouveau système de transport va avoir pour conséquences des changements dans votre propre organisation; si oui, lesquelles?

Les conséquences en ce qui a trait à l'organisation des services touchent le RTL et les autres AOT utilisant le corridor à l'étude.

8. Attendez vous que le nouveau système de transport résolve des problèmes particuliers, si oui lesquels ?

La Ville souhaite notamment voir diminuer l'utilisation des stationnements incitatifs sur son territoire de la part des usagers venant de l'extérieur de l'agglomération de Longueuil.

Autres informations sortant du canevas d'entretien

s.o.

Documents remis lors de la rencontre

- Commentaires au Comité du Bureau des partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain relevant du gouvernement du Québec, 7 décembre 2011, 4 pages;
- Remplacement du pont Champlain, Bureau des partenaires sur les mesures préparatoires relevant du gouvernement du Québec : Besoins et préoccupations des partenaires, Tableau synthèse produit par la Direction générale de la Ville de Brossard, 21 juillet 2011, 2 pages;
- Octane Stratégies pour le Bureau des partenaires - Recension des positions communes, Ville de Brossard (Mario Verville). 3 mars 2012, 10 pages;
- Ville de Brossard, Service du développement urbain, Calcul des seuils de densité résidentielle potentiel, mars 2011, (un tableau et une carte);
- Cartes des sites de stationnements incitatifs existants et suggérés, document non daté;
- Plan stratégique 2011-2020 – Vision du RTL, novembre 2010, 7 pages;
- Ville de Brossard, Localisation potentielle des stations du futur système TC dans le corridor A10/Centre-ville de Montréal, (cartes et exemples d'aménagements de stations de systèmes de transport en commun guidés), document non daté, 12 pages.

Rédaction : Yves Dallaire

**C.15 Compte rendu
Ville de Montréal –
Arrondissement de Verdun**

Compte rendu de réunion

Date : 9 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : Mairie d'arrondissement Verdun
4555, rue Verdun, salle 208
But : Rencontre des parties prenantes – Arrondissement Verdun

Présence : Jean Cardin : jcardin@ville.montreal.qc.ca
Benoît Malette : bmalette@ville.montreal.qc.ca
Jean-François Côté : jeanfrancoiscote@ville.montreal.qc.ca
gauvin.richard@videotron.ca
jmdeschamps@amt.qc.ca

Distribution : Personnes présentes
yves.dallaire@aecom.com
marie.pinaudeau@aecom.com

Actions

Objet de la rencontre

Le « Comité sur la mise à jour des études de transport collectif dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal » du « Bureau des Partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain » a défini un plan de travail pour permettre de déterminer le mode transport collectif le mieux adapté à la desserte de ce corridor et définir de façon préliminaire les contraintes qui s'appliqueront dans la conception du nouveau pont.

L'une des phases de ce plan de travail consiste à identifier les objectifs et enjeux des parties prenantes ainsi que les critères de performance visés pour le corridor de transport collectif. Toutes les parties prenantes identifiées sont rencontrées afin qu'elles expriment leurs positions sur la situation actuelle du transport collectif dans ce corridor, ainsi que leurs attentes et souhaits vis-à-vis d'un nouveau service de transport en commun.

C'est dans ce cadre que se tient la présente rencontre avec « L'ARRONDISSEMENT VERDUN » qui fera l'objet d'un compte rendu.

Canevas d'entretien

Afin que l'ensemble des rencontres soient menées sur une base commune, un canevas d'entretien a été défini. Le présent compte rendu se base sur ce canevas.

Compte rendu de réunion

Date : 9 mai 2012
 ND : 60250864
 VD : DA09-1235
 Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
 Lieu : Mairie d'arrondissement Verdun
 4555, rue Verdun, salle 208
 But : Rencontre des parties prenantes – Arrondissement Verdun

1. Comment caractériseriez-vous la situation actuelle du lien interrives par transport en commun via le pont Champlain?

Performance, fiabilité (incidents, ponctualité), confort, satisfaction des usagers, sécurité, etc.	<p>Le niveau de service fonctionne bien en pointe sur l'Île des Sœurs. Le circuit 168 assure une desserte jusqu'à la station Peel au centre-ville et le circuit 12 jusqu'au métro Lasalle. Il y a un fort achalandage, et beaucoup d'usagers voyagent debout. Les autobus n'ont pas accès à la voie réservée; ils sont tributaires de la congestion.</p> <p>Le niveau de service est faible hors pointe où seul le circuit 12 assure une liaison avec le métro Lasalle.</p> <p>Le trajet est relativement long sur l'Île surtout pour ceux qui proviennent de la pointe Ouest.</p> <p>La voie réservée actuelle ne cause pas d'inconvénient parce qu'elle demeure sur le réseau supérieur. L'Arrondissement ne reçoit pas de plaintes des résidents de l'île au sujet de la voie réservée.</p> <p>En pointe du soir, les feux de circulation qui donnent accès aux autobus au pont Champlain causent de la congestion qui affecte l'accessibilité à l'île des Sœurs.</p> <p>Il y a maintenant de la congestion dans le sens contraire du trafic en pointes du matin et du soir; ce qui restreint l'accessibilité à l'île des Sœurs.</p>
--	---

Localisations des stations actuelles

Accès au centre-ville

Parcours très long pour atteindre le centre-ville en transport en commun

Problématiques connues (interruptions de services lors de conditions climatiques difficiles, risques d'incident pouvant remettre en cause l'existence de la voie réservée)

Autres informations

2. Selon vous/vos usagers/votre population, ce service devait-il être renforcé à l'avenir, si oui, selon quelles modalités?

Fréquence, vitesse, temps de parcours

Améliorer le service hors pointe. Une demande a été faite à la STM pour instaurer un service Or pour les personnes âgées

Compte rendu de réunion

Date : 9 mai 2012
 ND : 60250864
 VD : DA09-1235
 Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
 A-10/Centre-ville de Montréal
 Lieu : Mairie d'arrondissement Verdun
 4555, rue Verdun, salle 208
 But : Rencontre des parties prenantes – Arrondissement Verdun

Confort (accessibilité PMR, confort des véhicules, confort des stations, information aux usagers, etc.)	
Structure de desserte (rabattement vers un service haute fréquence ou services de type express)	
Tracé le plus approprié (origine et destination)	Demande pour la construction d'un nouveau pont qui assurerait une desserte locale dans l'axe de la station de métro Verdun
Localisation des stations et des stationnements, le cas échéant	
Fiabilité/disponibilité	
Autres informations	

3. Quelles contraintes/préoccupations/opportunités un nouveau service de transport en commun performant apporterait sur votre territoire (« opportunités/menaces »)?

Environnement	
Développement économique	Il y a un potentiel de développement pour la construction d'espaces à bureau sur l'Île mais elle est freinée par la congestion automobile qui rend le secteur moins attractif. Avec un système rapide sur rail, on rapproche l'île des Sœurs du centre-ville.
Aménagement du territoire	Dans l'hypothèse de la mise en service d'un système de grande capacité, le schéma d'aménagement prévoit que la gare serait au centre de l'A-10 et donnerait accès aux secteurs Est et Ouest de l'Île. Il faudrait limiter la construction de stationnement incitatif sur l'Île et favoriser un rabattement en autobus pour la clientèle locale. Il reste suffisamment d'espace pour aménager la station du côté Est mais difficilement du côté Ouest
Réorganisation de service (AOT) + impact sur la flotte de véhicules des compagnies de transport	Si on implante une voie réservée, il faudrait prévoir un accès pour les autobus locaux. Il ne faut surtout pas se servir du réseau local pour faire passer les autobus provenant de la Rive-Sud. Il faudrait penser à ajouter une nouvelle desserte vers l'arrondissement Verdun.

Compte rendu de réunion

Date : 9 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : Mairie d'arrondissement Verdun
4555, rue Verdun, salle 208
But : Rencontre des parties prenantes – Arrondissement Verdun

Autres informations	
4. Qu'avez-vous inclus à ce sujet dans votre planification récente ou en cours?	
Le plan d'urbanisme favorise l'implantation de la station au centre de l'A-10.	
5. Y a-t-il, selon vous, un consensus entre vous et vos principaux partenaires locaux sur ce sujet (villes)?	
Les promoteurs locaux sont en faveur du projet.	
6. Y a-t-il des projets de développement sur votre territoire qui devraient être desservis en particulier dans le futur, et devraient donc influencer la desserte ou le tracé (nouvelles stations)?	
Il y a présentement des projets pour la construction de plus de 3 500 logements sur l'Île au cours des prochaines années. Par la suite, il n'y aura plus d'espace disponible. Il y a de l'espace disponible pour les bureaux, mais pas de projet annoncé	
7. Selon vous, est-ce que la mise en service d'un nouveau système de transport va avoir pour conséquence des changements dans votre propre organisation; si oui, lesquels?	
Beaucoup de travailleurs se rendent au centre-ville en pointes du soir et du matin. Ils seraient attirés par un système guidé sur rail.	
8. Attendez-vous à ce que le nouveau système de transport résolve des problèmes particuliers, si oui, lesquels?	
Un système guidé sur rail favoriserait l'accessibilité sur l'île des Sœurs	

Documents remis lors de la rencontre

Aucun

Rédaction : Richard Gauvin

**C.16 Compte rendu
Ville de Montréal –
Arrondissement de
Ville-Marie**

Compte rendu de réunion

Date : 14 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : 800, boul. de Maisonneuve Est, 19^e étage, Montréal
But : Rencontre des parties prenantes – Arrondissement Ville-Marie

Présence : Alain Dufort : adofort@ville.montreal.qc.ca
Michel Gagné : mgagne@ville.montreal.qc.ca
Marc Labelle : marclabelle@ville.montreal.qc.ca
gauvin.richard@videotron.ca
jmdeschamps@amt.qc.ca

Distribution : Personnes présentes
yves.dallaire@aecom.com
marie.pinaudeau@aecom.com

Actions

Objet de la rencontre

Le « Comité sur la mise à jour des études de transport collectif dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal » du « Bureau des Partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain » a défini un plan de travail pour permettre de déterminer le mode transport collectif le mieux adapté à la desserte de ce corridor et définir de façon préliminaire les contraintes qui s'appliqueront dans la conception du nouveau pont.

L'une des phases de ce plan de travail consiste à identifier les objectifs et enjeux des parties prenantes ainsi que les critères de performance visés pour le corridor de transport collectif. Toutes les parties prenantes identifiées sont rencontrées afin qu'elles expriment leurs positions sur la situation actuelle du transport collectif dans ce corridor, ainsi que leurs attentes et souhaits vis-à-vis d'un nouveau service de transport en commun.

C'est dans ce cadre que se tient la présente rencontre avec « L'ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE » qui fera l'objet d'un compte rendu.

Canevas d'entretien

Afin que l'ensemble des rencontres soient menées sur une base commune, un canevas d'entretien a été défini. Le présent compte rendu se base sur ce canevas.

Compte rendu de réunion

Date : 14 mai 2012
 ND : 60250864
 VD : DA09-1235
 Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
 Lieu : 800, boul. de Maisonneuve Est, 19^e étage, Montréal
 But : Rencontre des parties prenantes – Arrondissement Ville-Marie

1. Comment caractériseriez-vous la situation actuelle du lien interrives par transport en commun via le pont Champlain?	
Performance, fiabilité (incidents, ponctualité), confort, satisfaction des usagers, sécurité, etc.	L'arrondissement ne recueille pas d'information sur le sujet mais de ce qu'ils entendent, le lien n'est pas très fiable et est souvent interrompu pour toutes sortes de raisons. Le lien est souvent perturbé et cause des retards aux usagers, ce qui entraîne des pertes de temps de travail.
Localisations des stations actuelles	
Accès au centre-ville	La voie réservée sur l'île de Montréal est principalement dans l'arrondissement Sud-ouest et ne touche pas directement Ville-Marie. Le terminus centre-ville est à capacité. Le déplacement sur rue de certains circuits d'autobus cause certains problèmes. Le terminus devrait être agrandi pour que tous ces autobus se dirigent au même endroit.
Problématiques connues (interruptions de services lors de conditions climatiques difficiles, risques d'incident pouvant remettre en cause l'existence de la voie réservée)	
Autres informations	
2. Selon vous/vos usagers/votre population, ce service devait-il être renforcé à l'avenir; si oui, selon quelles modalités?	
Fréquence, vitesse, temps de parcours	
Confort (accessibilité PMR, confort des véhicules, confort des stations, information aux usagers, etc.)	
Structure de desserte (rabattement vers un service haute fréquence ou services de type express)	
Tracé le plus approprié (origine et destination)	L'Arrondissement favorise le réaménagement de la voie réservée comme défini dans le projet Bonaventure. Il souhaite que l'AMT trouve l'aménagement qui permettra au projet de se réaliser.
Localisation des stations et des stationnements, le cas échéant	
Fiabilité/disponibilité	

Compte rendu de réunion

Date : 14 mai 2012
 ND : 60250864
 VD : DA09-1235
 Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
 Lieu : 800, boul. de Maisonneuve Est, 19^e étage, Montréal
 But : Rencontre des parties prenantes – Arrondissement Ville-Marie

Autres informations	
3. Quelles contraintes/préoccupations/opportunités un nouveau service de transport en commun performant apporterait sur votre territoire (opportunités/menaces)?	
Environnement	On doit favoriser l'accès au centre-ville en transport en commun pour les résidents de la Rive-Sud. Il faut réduire le nombre d'automobiles dans le centre-ville.
Développement économique	<p>Une desserte efficace en transport en commun du centre-ville en provenance de la Rive-Sud dans l'axe du pont Champlain favorise le développement du centre-ville.</p> <p>Le métro ressort toujours comme le mode le plus attractif pour le centre-ville. Il en est de même pour le quartier des spectacles, entre autres, qui sera favorisé par une desserte de type métro.</p> <p>Avec tous les projets immobiliers qui seront réalisés au centre-ville au cours des prochaines années, Tout investissement qui sera réalisé pour améliorer la fluidité de la circulation sera le bienvenu.</p>
Aménagement du territoire	Un système guidé avec une fréquence de type métro permettra une diversification des constructions et pourrait favoriser une plus grande part d'espace à bureaux par rapport à ce que l'on observe aujourd'hui
Réorganisation de service (AOT) + impact sur la flotte de véhicules des compagnies de transport	
Autres informations	
4. Qu'avez-vous inclus à ce sujet dans votre planification récente ou en cours?	
L'arrondissement favorise la densification du centre-ville. Il y a un plan local de déplacement en développement pour favoriser la fluidité. Si on choisit un mode guidé sur rail au lieu du lien par autobus, cela devrait favoriser le développement du centre-ville.	
5. Y a-t-il, selon vous, un consensus entre vous et vos principaux partenaires locaux sur ce sujet (villes)?	
L'arrondissement n'a pas le mandat de se prononcer sur ce type de projet.	
6. Y a-t-il des projets de développement sur votre territoire qui devraient être desservis en particulier dans le futur, et devraient donc influencer la desserte ou le tracé (nouvelles stations)?	
Rien de spécifique sur le territoire de l'arrondissement.	
7. Selon vous, est ce que la mise en service d'un nouveau système de transport va avoir pour conséquence des changements dans votre propre organisation; si oui, lesquels?	

Compte rendu de réunion

Date : 14 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : 800, boul. de Maisonneuve Est, 19^e étage, Montréal
But : Rencontre des parties prenantes – Arrondissement Ville-Marie

8. Attendez vous à ce que le nouveau système de transport résolve des problèmes particuliers; si oui, lesquels?

Il faut un système performant et fiable. Il y aura un transfert modal de l'automobile vers le transport en commun, ce qui contribuera à résoudre les problèmes de circulation dans l'arrondissement.

Rédaction : Richard Gauvin

**C.17 Compte rendu
Ville de Montréal –
Arrondissement du
Sud-Ouest**

Compte rendu de réunion

Date : 15 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : Mairie de l'arrondissement Le Sud-Ouest – 815, rue Bel-Air, 1^{er} étage, Montréal
But : Rencontre des parties prenantes – Arrondissement Le Sud-Ouest

Présence :
Éric Santana : esantana@ville.montreal.qc.ca
Caroline Ledoux : cledoux@ville.montreal.qc.ca
Sébastien Lévesque : sebastienlevesque@ville.montreal.qc.ca
Éric Cimon : eric.cimon@ville.montreal.qc.ca
gauvin.richard@videotron.ca
jmdeschamps@amt.qc.ca

Distribution :
Personnes présentes
yves.dallaire@aecom.com
marie.pinaudeau@aecom.com

Actions

Objet de la rencontre

Le « Comité sur la mise à jour des études de transport collectif dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal » du « Bureau des Partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain » a défini un plan de travail pour permettre de déterminer le mode transport collectif le mieux adapté à la desserte de ce corridor et définir de façon préliminaire les contraintes qui s'appliqueront dans la conception du nouveau pont.

L'une des phases de ce plan de travail consiste à identifier les objectifs et enjeux des parties prenantes ainsi que les critères de performance visés pour le corridor de transport collectif. Toutes les parties prenantes identifiées sont rencontrées afin qu'elles expriment leurs positions sur la situation actuelle du transport collectif dans ce corridor, ainsi que leurs attentes et souhaits vis-à-vis d'un nouveau service de transport en commun.

C'est dans ce cadre que se tient la présente rencontre avec « **L'ARRONDISSEMENT LE SUD-OUEST** » qui fera l'objet d'un compte rendu.

Canevas d'entretien

Afin que l'ensemble des rencontres soient menées sur une base commune, un canevas d'entretien a été défini. Le présent compte rendu se base sur ce canevas.

Compte rendu de réunion

Date : 15 mai 2012
 ND : 60250864
 VD : DA09-1235
 Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
 A-10/Centre-ville de Montréal
 Lieu : Mairie de l'arrondissement Le Sud-Ouest – 815, rue Bel-Air, 1^{er} étage, Montréal
 But : Rencontre des parties prenantes – Arrondissement Le Sud-Ouest

1. Comment caractériseriez-vous la situation actuelle du lien interrives par transport en commun via le pont Champlain?	
Performance, fiabilité (incidents, ponctualité), confort, satisfaction des usagers, sécurité, etc.	
Localisations des stations actuelles	
Accès au centre-ville	Plaintes des citoyens concernant l'utilisation de la rue Dalhousie par les autobus. Il préférerait qu'ils passent sur University. Ce système est encombrant et mal adapté, polluant, et cause des problèmes de circulation dans le quartier.
Problématiques connues (interruptions de services lors de conditions climatiques difficiles, risques d'incident pouvant remettre en cause l'existence de la voie réservée)	Les autobus qui utilisent la voie réservée traversent l'arrondissement, ce qui cause beaucoup d'inconvénients. Ils passent dans les quartiers résidentiels qui sont présentement en cours de densification. Ils causent aussi d'importants problèmes de circulation.
Autres informations	On a remplacé la congestion automobile par celle des autobus.
2. Selon vous/vos usagers/votre population, ce service devait-il être renforcé à l'avenir; si oui, selon quelles modalités?	
Fréquence, vitesse, temps de parcours	Il faut favoriser les modifications qui rendront le système plus efficace qui sera concurrentiel face à l'automobile.
Confort (accessibilité PMR, confort des véhicules, confort des stations, information aux usagers, etc.)	Utiliser des autobus plus confortables pour attirer plus d'usagers qui utilisent présentement l'automobile.
Structure de desserte (rabattement vers un service haute fréquence ou services de type express)	Il faudrait augmenter la capacité des transports en commun dans l'axe du pont Victoria soit par autobus, par train ou autres modes.
Tracé le plus approprié (origine et destination)	Il faut diversifier les destinations finales des autobus pour réduire l'impact sur le quartier. Il faut aussi utiliser des autobus de plus grande capacité et en réduire le nombre (déplacer vers la case plus haut). Réaménager immédiatement le feu de circulation sur l'A-15 même avant la reconstruction du pont Champlain. Il faut développer un réseau de voies réservées pour les destinations hors du centre-ville. Faire circuler les autobus en site propre sur University par rapport à Dalhousie et de l'Inspecteur. Il faut sortir les autobus de Griffintown.

Compte rendu de réunion

Date : 15 mai 2012
 ND : 60250864
 VD : DA09-1235
 Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
 A-10/Centre-ville de Montréal
 Lieu : Mairie de l'arrondissement Le Sud-Ouest – 815, rue Bel-Air, 1^{er} étage, Montréal
 But : Rencontre des parties prenantes – Arrondissement Le Sud-Ouest

	Même si le pont Victoria est a charge limitée, il faudrait voir si l'on peut en augmenter l'utilisation pour le transport en commun : voir si, à long terme, on ne pourrait pas en augmenter la solidité pour y incorporer un système plus performant.
Localisation des stations et des stationnements, le cas échéant	
Fiabilité/disponibilité	
Autres informations	Le nouveau pont amènera plus d'automobiles dans le quartier, lesquelles devront partager l'espace avec les autobus. Il faut s'assurer de la fluidité des autobus face à l'automobile.
3. Quelles contraintes/préoccupations/opportunités un nouveau service de transport en commun performant apporterait sur votre territoire (opportunités/menaces)?	
Environnement	
Développement économique	Une station à la pointe Saint-Charles pourrait favoriser le développement économique de la pointe.
Aménagement du territoire	<ul style="list-style-type: none"> • Il faut qu'à la fin il y ait moins d'automobiles qui arrivent dans le quartier. • Il faut préserver l'accès au bord du fleuve • Il faut éviter les endroits qui ont un fort potentiel de développement résidentiel • Il pourrait y avoir une desserte de la pointe Saint-Charles qui est en redéploiement
Réorganisation de service (AOT) + impact sur la flotte de véhicules des compagnies de transport	
Autres informations	
4. Qu'avez-vous inclus à ce sujet dans votre planification récente ou en cours?	
Une station Multimédia dans le nouveau système de transport situé au niveau des voies ferrées serait acceptable pour desservir Griffintown.	
5. Y a-t-il, selon vous, un consensus entre vous et vos principaux partenaires locaux sur ce sujet (villes)?	
Pas à l'Arrondissement à aller chercher un consensus. D'accord avec la ville de Montréal pour implanter un système écologique et performant.	

Compte rendu de réunion

Date : 15 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : Mairie de l'arrondissement Le Sud-Ouest – 815, rue Bel-Air, 1^{er} étage, Montréal
But : Rencontre des parties prenantes – Arrondissement Le Sud-Ouest

6. Y a-t-il des projets de développement sur votre territoire qui devraient être desservis en particulier dans le futur, et devraient donc influencer la desserte ou le tracé (nouvelles stations)?

- Secteur pointe Saint-Charles.
- Tous les nouveaux projets en cours de réalisation dans Griffintown.
- La densification de l'arrondissement doit favoriser l'utilisation du transport en commun.
- Favoriser les secteurs enclavés.

Il y a présentement 70 000 habitants; les projets annoncés en ajouteront 20 000.

Le CUSUM sera un pôle important. Il faudra penser à une desserte efficace.

7. Selon vous, est ce que la mise en service d'un nouveau système de transport va avoir pour conséquence des changements dans votre propre organisation; si oui, lesquels?

8. Attendez vous à ce que le nouveau système de transport résolve des problèmes particuliers; si oui, lesquels?

Il faut que le nouveau système attire les automobilistes qui utilisent présentement le pont Champlain pour réduire l'impact sur le quartier.

L'Arrondissement préfère que les contraintes soient appliquées aux automobilistes de la Rive-Sud plutôt que de réduire la mobilité des résidants du quartier à Montréal.

Rédaction : Richard Gauvin

**C.18 Compte rendu
Ville de Saint-Lambert**

Compte rendu de réunion

Date : 18 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : Ville de Saint-Lambert
But : Rencontre des parties prenantes – Ville de Saint-Lambert

Présence : georges.pichet@saint-lambert.ca
jmdeschamps@amt.qc.ca

Distribution : Personnes présentes
yves.dallaire@aecom.com
ariane.touchette-lacasse@aecom.com

Actions

Objet de la rencontre

Le « Comité sur la mise à jour des études de transport collectif dans le corridor A-10/Centre-ville de Montréal » du « Bureau des Partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain » a défini un plan de travail pour permettre de déterminer le mode transport collectif le mieux adapté à la desserte de ce corridor et définir de façon préliminaire les contraintes qui s'appliqueront dans la conception du nouveau pont.

L'une des phases de ce plan de travail consiste à identifier les objectifs et enjeux des parties prenantes ainsi que les critères de performance visés pour le corridor de transport collectif. Toutes les parties prenantes identifiées sont rencontrées afin qu'elles expriment leurs positions sur la situation actuelle du transport collectif dans ce corridor, ainsi que leurs attentes et souhaits vis-à-vis d'un nouveau service de transport en commun.

C'est dans ce cadre que se tient la présente rencontre avec la « **VILLE DE SAINT-LAMBERT** » qui fera l'objet d'un compte rendu.

Canevas d'entretien

Afin que l'ensemble des rencontres soient menées sur une base commune, un canevas d'entretien a été défini. Le présent compte rendu se base sur ce canevas.

Compte rendu de réunion

Date : 18 mai 2012
 ND : 60250864
 VD : DA09-1235
 Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
 Lieu : Ville de Saint-Lambert
 But : Rencontre des parties prenantes – Ville de Saint-Lambert

1. Comment caractériseriez-vous la situation actuelle du lien interrives par transport en commun via le pont Champlain?	
Performance, fiabilité (incidents, ponctualité), confort, satisfaction des usagers, sécurité, etc.	<p>Malgré le caractère temporaire de la situation actuelle, celle-ci accommode les usagers : elle est fonctionnelle et performante.</p> <p>Les Lambertois sont satisfaits du service; toutefois, un nombre restreint utilise le corridor A-10/Centre-ville. Les ponts Victoria et Jacques-Cartier, le train de banlieue et le métro via la ligne Jaune sont surtout utilisés à cet endroit (moins d'échanges avec Champlain). Seuls les résidants de Prévile (ouest de Saint-Lambert, à la limite de Brossard) sont à proximité du Pont Champlain et sont desservis par un circuit d'autobus reliant le quartier au centre-ville de Montréal</p> <p>Les lignes d'autobus directes vers le centre-ville sont accessibles via deux stationnements incitatifs.</p>
Localisations des stations actuelles	<p>La gare Saint-Lambert (Train Mont-Saint-Hilaire) est située au sud du pont Victoria.</p> <p>La station de métro est située à Longueuil, ville adjacente à l'est de Saint-Lambert.</p>
Accès au centre-ville	L'accès au centre-ville peut se faire via le train (station Saint-Lambert), le pont Jacques-Cartier (auto, autobus), le pont Victoria (auto, autobus), le pont Champlain (auto, autobus) et le métro (station Longueuil, ligne Jaune).
Problématiques connues (interruptions de services lors de conditions climatiques difficiles, risques d'incident pouvant remettre en cause l'existence de la voie réservée)	<p>Un nombre restreint d'incidents seraient survenus sur le corridor A-10;</p> <p>Les autobus sur le pont Victoria limitent leur capacité à 45 personnes; un certain rabatement sur le pont Champlain est fait, malgré l'offre du train et de Jacques-Cartier.</p>
Autres informations	s.o.
2. Selon vous/vos usagers/votre population, ce service devait-il être renforcé à l'avenir; si oui, selon quelles modalités?	
Fréquence, vitesse, temps de parcours	s.o.
Confort (accessibilité PMR, confort des véhicules, confort des stations, information aux usagers, etc.)	s.o.

Compte rendu de réunion

Date :	18 mai 2012
ND :	60250864
VD :	DA09-1235
Projet :	Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu :	Ville de Saint-Lambert
But :	Rencontre des parties prenantes – Ville de Saint-Lambert

Structure de desserte (rabattement vers un service haute fréquence ou services de type express)	Le nouveau service sur l'A-10 deviendra une solution sur la Rive-Sud, et il est possible que les usagers de Saint-Lambert profitent de ce service amélioré. Un rabattement devra être fait vers la station Panama, et il devra être rapide afin que le trajet via le nouveau mode soit attrayant. Le réseau de transport en commun aura sans doute besoin d'être réorganisé. Saint-Lambert n'a pas d'intérêt envers un rabattement vers les stationnements incitatifs de la Station Panama : mauvais axe pour les Lambertois et (surtout) encouragement de l'utilisation TC.
Tracé le plus approprié (origine et destination)	Les Lambertois se dirigeraient vers la station Panama.
Localisation des stations et des stationnements, le cas échéant	s.o.
Fiabilité/disponibilité	s.o.
Autres informations	Les résidents sont moins touchés par l'axe A-10/Centre-ville; les demandes d'amélioration du service se font davantage au niveau du train de banlieue.

3. Quelles contraintes/préoccupations/opportunités un nouveau service de transport en commun performant apporterait sur votre territoire (opportunités/menaces)?

Environnement	On espère une plus grande utilisation du transport en commun (versus l'utilisation du véhicule personnel) grâce aux nombreuses opportunités de chemins.
Développement économique	L'arrivée d'un nouveau mode lourd (ajouté au train et au métro) offre davantage de choix en transport en commun, complémentaires au réseau d'autobus.
Aménagement du territoire	s.o.
Réorganisation de service (AOT) + impact sur la flotte de véhicules des compagnies de transport	Le réseau de transport en commun (circuits d'autobus) aura sans doute besoin d'être réorganisé.
Autres informations	Le projet est une bonne opportunité pour une portion des résidents de Saint-Lambert (Préville); les gens du Vieux Saint-Lambert se dirigent vers le métro, tandis que ceux du centre sont à proximité de la gare.

4. Qu'avez-vous inclus à ce sujet dans votre planification récente ou en cours?

Le redéveloppement de Saint-Lambert (Grand Trunk, Saint-Denis, dans l'axe du train) est davantage en fonction du train de banlieue qu'en fonction du nouveau Pont Champlain.

Compte rendu de réunion

Date : 18 mai 2012
ND : 60250864
VD : DA09-1235
Projet : Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor
A-10/Centre-ville de Montréal
Lieu : Ville de Saint-Lambert
But : Rencontre des parties prenantes – Ville de Saint-Lambert

5. Y a-t-il, selon vous, un consensus entre vous et vos principaux partenaires locaux sur ce sujet (villes)?
Toutes les parties prenantes semblent en accord qu'un système permanent pouvant répondre à la forte demande doit être aménagé.
6. Y a-t-il des projets de développement sur votre territoire qui devraient être desservis en particulier dans le futur, et devraient donc influencer la desserte ou le tracé (nouvelles stations)?
S.O.
7. Selon vous, est ce que la mise en service d'un nouveau système de transport va avoir pour conséquence des changements dans votre propre organisation; si oui, lesquels?
S.O.
8. Attendez vous à ce que le nouveau système de transport résolve des problèmes particuliers; si oui, lesquels?
Le nouveau système TC peut contribuer à limiter la progression de la congestion.

Autres informations sortant du canevas d'entretien

S.O.

Documents remis lors de la rencontre

S.O.

Rédaction : Ariane Touchette-Lacasse

Annexe D
Note technique – Calcul des
temps de parcours

1. Calcul des temps de déplacement d'usagers types

1.1 Usagers types retenus

Les temps de déplacement de quatre usagers types utilisant des services de transport en commun dans le corridor A10/centre-ville de Montréal ont été estimés. Les parcours de ces usagers types retenus sont présentés au Tableau 1-1.

Tableau 1-1 Parcours des usagers types

Id.	Usager	Origine	Mode 1	Transfert	Mode 2	Destination
A	TC 1	Agglomération de Longueuil (Brossard)	Autobus	-	-	TCV
B	TC 2	Terminus Saint-Jean-sur-Richelieu	Autobus	-	-	TCV
C	Bimodal 1	Agglomération de Longueuil (Longueuil)	Auto	Stationnement Chevrier	Autobus	TCV
D	Bimodal 2	Terminus Saint-Jean-sur-Richelieu	Auto	Stationnement Chevrier	Autobus	TCV

Le premier usager TC utilise une ligne directe d'autobus pour se rendre au TCV, tandis que le second se rend au terminus de Saint-Jean-sur-Richelieu pour prendre une ligne directe d'autobus se rendant au TCV. Le temps de parcours passé par cet usager en amont du corridor A10/CV (autobus en amont, auto, mode actif, etc.) fait partie du temps de déplacement global, mais n'est pas considéré étant donné qu'il ne fait pas partie du corridor à l'étude. Les deux usagers bimodaux se rendent au stationnement incitatif Chevrier en automobile afin de prendre une ligne d'autobus les menant au TCV.

1.2 Calcul des temps de déplacement

1.2.1 Méthodologie

Usager A

Pour le premier usager, le temps de déplacement a été mesuré à l'aide des horaires du planibus de la ligne 5 du RTL, choisie arbitrairement parmi les lignes les plus achalandées du RTL passant par le terminus Panama. Le temps de parcours moyen en période de pointe du matin est considéré. Le point d'origine a été déterminé arbitrairement et se situe au croisement du Boulevard Davis et de la Montée Saint-Hubert, à Brossard. Il constitue le 5^e arrêt sur 9 de la ligne. En supposant que l'utilisateur connaît l'heure de passage de l'autobus à son arrêt, le temps d'attente a été négligé.

À noter que le RTL a mentionné que 41 % de ses autobus sont à l'heure, c'est-à-dire que les départs et arrivées ont entre 1 minute de moins et 2 minutes de plus¹.

Usager B

Pour le second usager, le temps de déplacement a été mesuré à l'aide du planibus de la ligne 96, seule ligne offrant un circuit direct entre Saint-Jean-sur-Richelieu et le TCV. Les circuits Local, Express et Super-Express ont tous trois été considérés dans la mesure du temps de parcours. Pour chacun d'entre eux, un temps moyen de parcours a été calculé sur la période de pointe du matin. Le point d'origine considéré est au terminus Saint-Jean-sur-Richelieu. En supposant que l'utilisateur connaît l'heure de passage de l'autobus à son arrêt, le temps d'attente a été négligé.

À noter que la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu a préalablement mentionné² que 95 % des autobus sont à l'heure, c'est-à-dire que les départs sont respectés à plus ou moins 2 à 3 minutes, tandis que les arrivées sont respectées à plus ou moins 5 minutes.

¹ AECOM (2012). *Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A10 / centre-ville de Montréal phase 1 – Données disponibles et caractérisation de la situation actuelle*. Agence métropolitaine de transport, Montréal, QC, CA, 250 pages.

² Idem

Usager C

Pour ce qui est du troisième usager, les temps de déplacement à bord des différents modes ont été estimés différemment. En premier lieu, l'outil *Google Maps* a été utilisé afin de calculer le temps de parcours en voiture entre l'origine et le centre du stationnement Chevrier. L'origine considérée dans ce cas-ci se situe à l'intersection des boulevards Roland-Therrien et des Ormeaux, à Longueuil. Le temps de marche entre le stationnement Chevrier et le quai de l'autobus a été calculé avec la distance moyenne parcourue et une vitesse de marche estimée à 1,1 m/s

³. Neuf points ont été considérés à l'intérieur du stationnement, correspondant aux différentes sections de celui-ci. La distance moyenne depuis ces neuf points jusqu'au quai d'autobus le plus près a été utilisée. Puis, le temps d'attente de l'autobus a été estimé en considérant la moitié de l'intervalle d'attente moyen entre deux passages du circuit 90 du RTL en période de pointe du matin. Le temps de parcours à bord de l'autobus 90 est une donnée réelle datant de novembre 2011 fournie par le RTL.

Il est à noter que le temps de recherche d'une place de stationnement a été omis.

Usager D

Finalement, le temps de déplacement du quatrième usager type a été estimé de la même façon que celui de l'usager C. L'origine considérée se trouve cependant à Saint-Jean-sur-Richelieu, à l'intersection des rues Saint-Jacques et Mercier. Le temps de déplacement considéré inclut le temps de déplacement entre l'intersection et le stationnement Chevrier, le temps de marche du stationnement au quai, le temps d'attente de l'autobus du circuit 90 du RTL ainsi que le temps de parcours de l'autobus jusqu'au TCV. Encore une fois, le temps de recherche d'une place de stationnement n'a pas été considéré.

Correspondance TCV – station de métro Bonaventure

Une estimation du temps de correspondance entre le TCV et les quais de la station de métro Bonaventure a été faite sur le terrain. Rappelons que 32 % des usagers arrivant au TCV utilisent le métro et que la ligne orange est empruntée par 95 % de ceux-ci⁴. Le temps de marche entre les différents quais du TCV (soit Sud, Centre et Nord) et les quais du métro ont été mesurés à l'aide d'un chronomètre⁵. Le temps de débarquement de l'autobus a été omis; les déplacements considérés débutent aux portes d'entrée du TCV et se terminent sur les quais des directions Côte-Vertu et Montmorency. Le déplacement depuis les quais Sud et Centre consiste à la marche vers l'escalier principal, la descente de celui-ci, la marche vers la station de métro, le passage d'une porte tournante, la marche dans la station de métro, l'acquiescement des frais et le passage des tourniquets, la marche vers l'escalier mécanique et la descente de ce dernier jusqu'au quai. Le déplacement depuis le quai Nord ajoute la descente d'un escalier menant à l'étage des quais Sud et Centre. Il est à noter que le temps de correspondance depuis le quai Nord a été mesuré à la sortie du terminus puisque les portes demeurent fermées jusqu'à 15 heures. Aussi, les escaliers mécaniques ont été utilisés.

Temps de marche TCV – destination finale

Les données de l'enquête OD 2008 révèlent que 66 % des usagers marchent vers leur destination finale après leur arrivée au TCV. L'analyse des données a permis de déterminer que la destination finale de 41 % des usagers du corridor est située à moins de 500 mètres du TCV et que celle de 34 % des usagers est entre 500 et 1 000 mètres du TCV⁶. De plus, 98 % des usagers dont la destination est à moins de 500 mètres du TCV marchent jusqu'à destination, contre 94 % pour ceux dont la destination est entre 500 mètres et 1 000 mètres. Étant donnée la géométrie du réseau routier de Montréal, ces

³ Ministère des Transports du Québec, (2012). *Feux pour piétons*, 7 août 2012, [en ligne].
Entre 0,9 et 1,3 m/s. Note : Une vitesse moyenne de 1,1 m/s équivaut à environ 4 km/h.

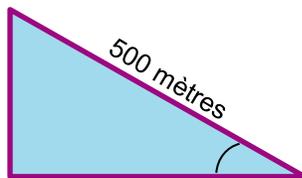
⁴ Données : Enquête OD 2008.

⁵ Août 2012, hors pointe.

⁶ Données : Enquête OD 2008.

distances, dites « à vol d'oiseau », ne correspondent pas exactement à celles marchées par les usagers. La distance réelle, dite distance « Manhattan », correspond donc à l'addition des distances marchées en direction nord/sud et en direction est/ouest. La distance de marche moyenne a donc été calculée à l'aide d'une moyenne des distances « Manhattan » correspondant à la vitesse «à vol d'oiseau» associée. Cette moyenne est calculée à l'aide des équations de base de la trigonométrie pour un triangle rectangle dont un des angles aigus varie entre 0 et 90 degrés (cf. Figure 1-1). Une vitesse de marche de 1,1 m/s a été fixée pour le piéton. Ce calcul reste hypothétique étant donné la configuration du TCV et des sorties sur rue.

Figure 1-1 Méthodologie de calcul de la distance Manhattan



Le temps moyen global de marche peut être calculé à l'aide de la répartition des distances ([0; 500] et [500; 1000]) et du point central de l'intervalle des temps de parcours (moyenne entre $t\{0\}$ et $t\{500\}$ puis entre $t\{500\}$ et $t\{1000\}$).

1.2.2 Résultats

1.2.2.1 Temps de parcours – Rive-sud au TCV

Les différents temps estimés ont été additionnés pour chacun des usagers types afin d'avoir un aperçu du temps total de déplacement. Les résultats sont présentés au Tableau 1-2.

Tableau 1-2 Temps de déplacement des usagers types

Id.	Usager	Temps de transport vers le stationnement (h:mm)	Temps de correspondance (h:mm)	Temps d'attente (h:mm)	Temps de parcours (h:mm)	Temps total (h:mm)
A	TC 1	-	-	-	0:34	0:34
B	TC 2	-	-	-	^L 1:05	1:05
		-	-	-	^E 0:48	0:48
		-	-	-	^{SE} 0:40	0:40
C	Bimodal 1	0:18	0:02	0:02	0:22	0:44
D	Bimodal 2	0:26	0:02	0:02	0:22	0:52

L : circuit local; E : circuit express; SE : circuit super-express

Le tableau ci-dessus montre les résultats des différentes estimations des temps de transport pour chacun des usagers types identifiés plus tôt. Le temps total de déplacement s'étend entre 34 minutes et plus d'une heure. Cependant, si l'on omet le circuit Local de la ligne 96, le temps maximal de déplacement équivaut à 52 minutes.

1.2.2.2 Temps de correspondance – TCV à Bonaventure

Le temps de correspondance entre les quais du TCV et ceux du métro variait entre 2 minutes 15 et 2 minutes 44, selon le quai d'origine. En effet, les déplacements effectués depuis le quai Nord sont plus longs étant donné son éloignement par rapport aux autres. Inversement, le quai Centre étant situé à

proximité des escaliers menant vers la station Bonaventure, le temps de correspondance depuis celui-ci est moins élevé. Les temps moyens de correspondance entre le TCV et les quais Côte-Vertu et Montmorency sont présentés dans le Tableau 1-3.

Tableau 1-3 Temps de correspondance vers la station Bonaventure

Direction	Temps de correspondance (mm:ss)
Côte-Vertu	02:32
Montmorency	02:29

La correspondance vers les différents quais est pratiquement de la même durée. De façon générale, l'usager type ajoute environ 2 minutes 30 secondes à son parcours s'il effectue une correspondance vers le métro de Montréal. De plus, le temps d'attente du métro en période de pointe du matin est d'environ 2 minutes, soit l'équivalent de la moitié de l'intervalle moyen entre les passages durant cette période.

1.2.2.3 Temps de marche – TCV à destination finale

Le temps de marche moyen correspondant aux rayons de 500 et de 1000 mètres est présenté dans le Tableau 1-4.

Tableau 1-4 Distances équivalentes et temps de correspondance

Rayon (m)	Distance <i>Manhattan</i> moyenne correspondante (m)	Temps de marche (mm:ss)
500	635	09:37
1 000	1 342	20:20

Ainsi, les usagers situés à moins de 500 mètres de leur destination peuvent ajouter un temps de marche entre 0 et 10 minutes, tandis que ceux situés entre 500 et 1000 mètres peuvent ajouter entre 10 et 20 minutes à leur temps de déplacement. En suivant la répartition présentée ci-haut (section 1.2.1), il est possible de calculer le temps moyen global de marche. Le Tableau 1-5 présente les éléments nécessaires au calcul.

Tableau 1-5 Calcul de la durée moyenne globale de marche

Intervalle distance (m)	Répartition marche	Répartition pondérée	Intervalle temps (mm:ss)	Moyenne temps (mm:ss)
[0; 500]	98 %	52%	[00:00; 09:37]	04:49
[500; 1 000]	89 %	48%	[09:37; 20:20]	14:59

Le temps moyen global de marche, calculé avec les colonnes « Répartition pondérée » et « Moyenne temps », correspond à 9:40. Il est à noter que les temps d'attente aux feux ont été négligés.

1.3 Synthèse

En somme, l'usager type à destination du centre-ville met entre 34 et 52 minutes pour son déplacement dans le corridor à l'étude. Celui empruntant le métro (ligne orange) met entre 36 et 54 minutes pour se rendre à l'un des quais de la station Bonaventure, tandis que celui qui termine son déplacement en marchant y ajoute en moyenne un peu plus de 9 minutes.

2. Bibliographie

AECOM (2012). *Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A10 / centre-ville de Montréal phase 1 – Données disponibles et caractérisation de la situation actuelle*. Agence métropolitaine de transport, Montréal, QC, CA, 250 pages.

Ministère des Transports du Québec, (2012). *Feux pour piétons*, 7 août 2012, [en ligne], [http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grand_public/vehicules_promenade/reseau_routier/signalisation/signaux_lumineux/feux_pietons]

À propos d'AECOM

AECOM est un fournisseur mondial de services techniques professionnels et de gestion-conseil sur une grande variété de marchés comme le transport, le bâtiment, l'environnement, l'énergie, l'eau et les services gouvernementaux. Avec quelque 45 000 employés autour du monde, AECOM est un leader sur tous les marchés clés qu'elle dessert. AECOM allie portée mondiale et connaissances locales, innovation et excellence technique afin d'offrir des solutions qui créent, améliorent et préservent les environnements bâtis, naturels et sociaux dans le monde entier. Classée dans la liste des compagnies du Fortune 500, AECOM sert des clients dans plus de 130 pays et a enregistré des revenus de 8 milliards de dollars durant l'exercice financier 2011.

Des renseignements supplémentaires sur AECOM et ses services sont disponibles au www.aecom.com.

AECOM
85, rue Sainte-Catherine Ouest
Montréal (Québec) H2X 3P4
Canada
Tél. : 514 287 8500
Télec. : 514 287 8600
www.aecom.com