

TABLE DES PRÉFETS ET
ÉLUS DE LA COURONNE
SUD

Mémoire : Pour une intégration intelligente
et cohérente du REM au réseau de
transport métropolitain

ANNEXE 3 : PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

Présenté à la Commission de l'aménagement de la Communauté métropolitaine de
Montréal, dans le cadre de ses travaux de consultation en lien avec le Réseau électrique
métropolitain

Version finale

22 septembre 2016

Veillez noter que vous trouverez en début de document un addenda apporté au Plan de mobilité durable (PMD) de la Couronne Sud. Cet addenda remplace les pages 32 et 33 du PMD tout en y ajoutant trois nouvelles cartes.

Cet addenda a été conçu et présenté dans le cadre de la consultation de la Commission du Transport de la Communauté métropolitaine de Montréal portant sur la détermination séquentielle des projets de transport en commun pour le Grand Montréal.

de transport offert, aux temps de parcours proposés ainsi qu'au niveau d'efficacité des déplacements et ce, s'adressant à la fois aux personnes et aux marchandises constitueraient à rendre la Couronne Sud plus attractive. Dès lors, de nouvelles implantations résidentielles, tertiaires, commerciales et industrielles pourraient voir le jour et ainsi permettre de renforcer sa compétitivité sur le marché métropolitain.

La **figure 5.1** ci-après, illustre les projets prioritaires du Plan de mobilité durable de la Couronne Sud.

Projets majeurs prioritaires			
	Acquis	Priorités métropolitaines	Priorités régionales / locales
Projets du réseau de transport en commun structurant et projets de tronçons routiers constituant des axes structurants			
①		✓	
②		✓	
③		✓	
④		✓	
⑤	✓		
⑥	✓		
⑦	✓		
⑧		✓	
⑨		✓	
⑩		✓	
⑪		✓	
⑫		✓	
* L'optimisation peut comprendre une ou plusieurs des mesures suivantes: réaménagement, parachèvement, prolongement, réfection, raccordement, élargissement, voies réservées, utilisation des accotements, etc.			
Planification Intégrée des projets « Pôles / Corridors » avec implantation de Système Rapide par Bus (SRB)			
⑬			✓
⑭			✓
⑮			✓
⑯			✓
⑰			✓
⑱			✓

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DE LA COURONNE SUD

111-18257-00 33
février 2012 - v4.0 – Addenda : septembre 2012 - Page 32 et 33



Projets majeurs prioritaires			
	Acquis	Priorités métropolitaines	Priorités régionales / Locales
Projets du réseau de transport en commun structurant et projets de tronçons routiers constituant des axes structurants			
1		✓	
2		✓	
3		✓	
4		✓	
5	✓		
6	✓		
7	✓		
8		✓	
9		✓	
10		✓	
11		✓	
12		✓	

* L'optimisation peut comprendre une ou plusieurs des mesures suivantes: réaménagement, parachèvement, prolongement, réfection, raccordement, élargissement, voies réservées, utilisation des accotements, etc.

LÉGENDE	
1	Métro Longueuil
2	Métro Bonaventure/ terminus centre-ville (AMT)
3	Métro Angrignon
4	Métro Radisson
5	Métro Côte-Vertu
6	Métro Lionel-Groulx
P	Stationnement incitatif



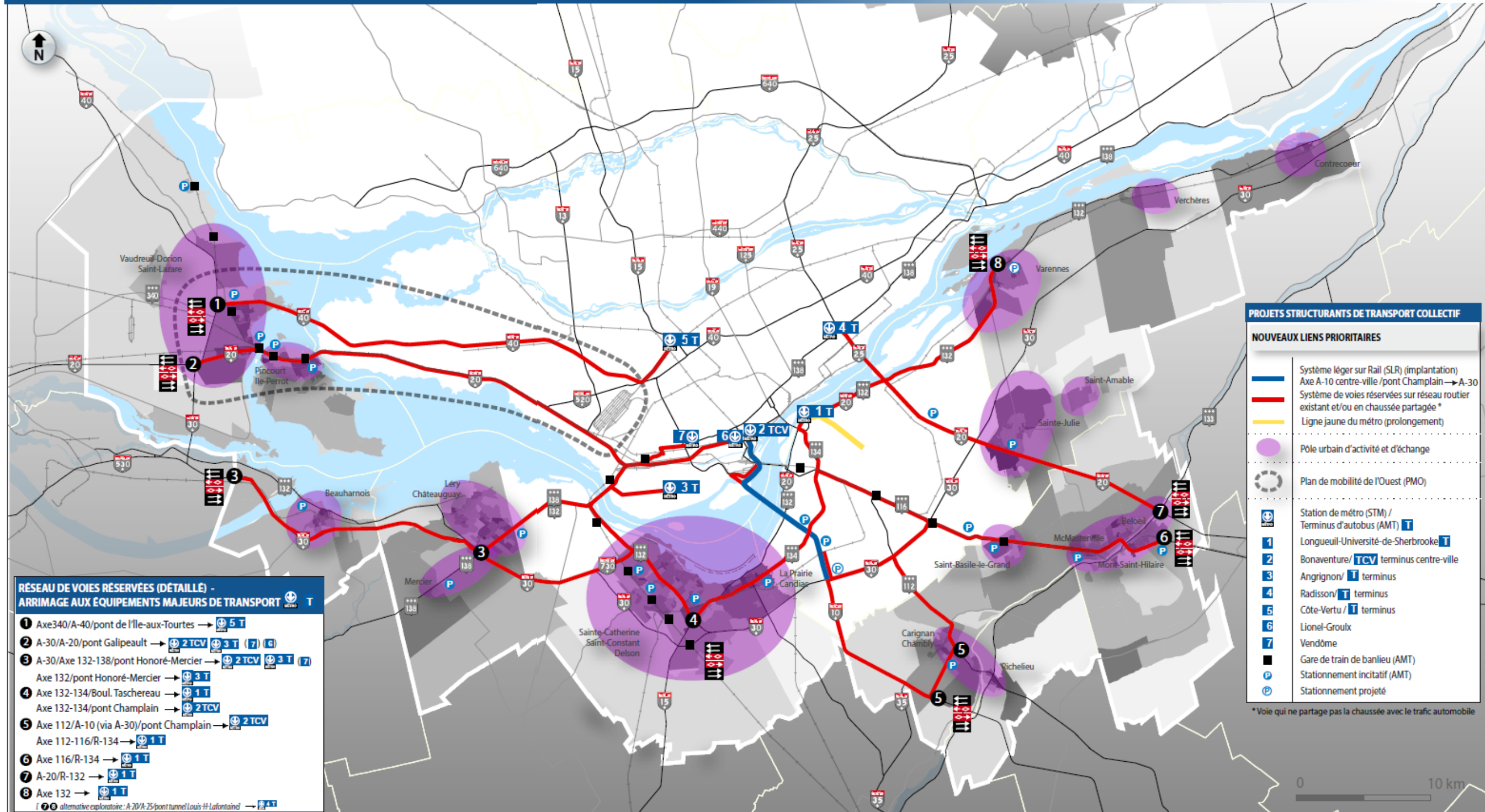
Projets majeurs prioritaires			
	Acquis	Priorités métropolitaines	Priorités régionales / Locales
Planification intégrée des projets « Pôles / Corridors » avec implantation de Système Rapide par Bus (SRB)			
13			✓
14			✓
15			✓
16			✓
17			✓
18			✓

* L'optimisation peut comprendre une ou plusieurs des mesures suivantes: réaménagement, parachèvement, prolongement, réfection, raccordement, élargissement, voies réservées, utilisation des accotements, etc.

Carte concept du Plan de mobilité durable pour la Couronne Sud et ses partenaires : Les projets majeurs prioritaires
21 septembre 2012



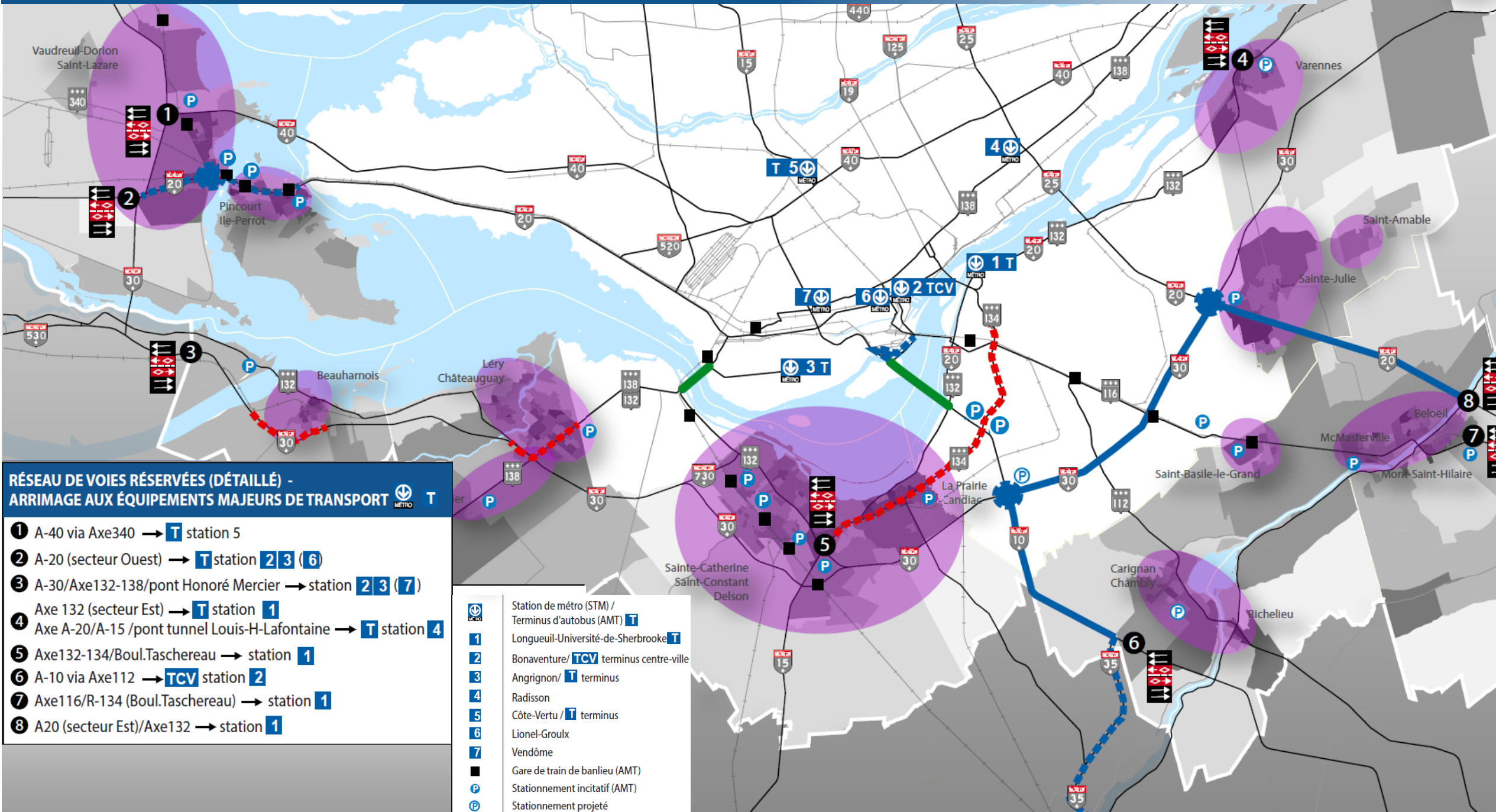
PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DE LA COURONNE SUD - NOUVEAUX LIENS PRIORITAIRES



Priorités de transport collectif : Pour des priorités métropolitaines

26 juillet 2013

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DE LA COURONNE SUD - CONCEPT DE PÔLE/CORRIDOR



- ### RÉSEAU DE VOIES RÉSERVÉES (DÉTAILLÉ) - ARRIMAGE AUX ÉQUIPEMENTS MAJEURS DE TRANSPORT
- 1 A-40 via Axe340 → T station 5
 - 2 A-20 (secteur Ouest) → T station 2 3 (6)
 - 3 A-30/Axe132-138/pont Honoré Mercier → station 2 3 (7)
 - 4 Axe 132 (secteur Est) → T station 1
 - 4 Axe A-20/A-15 /pont tunnel Louis-H-Lafontaine → T station 4
 - 5 Axe132-134/Boul.Taschereau → station 1
 - 6 A-10 via Axe112 → TCV station 2
 - 7 Axe116/R-134 (Boul.Taschereau) → station 1
 - 8 A20 (secteur Est)/Axe132 → station 1

- 1 Station de métro (STM) / Terminus d'autobus (AMT) T
- 2 Longueuil-Université-de-Sherbrooke T
- 3 Bonaventure/TCV terminus centre-ville
- 4 Angrignon/ T terminus
- 5 Radisson
- 6 Côte-Vertu/ T terminus
- 7 Lionel-Groulx
- 8 Vendôme
- Gare de train de banlieu (AMT)
- P Stationnement incitatif (AMT)
- ⊕ Stationnement projeté

PROJETS PRIORITAIRES DE TRANSPORT COLLECTIF

SYSTÈME RAPIDE PAR BUS (SRB) SUR VOIE RÉSERVÉE

Corridor SRB (à l'étude ou projeté)	→ A destination de
3 Express A30 A-30/Axe 132-138/ pont Honoré Mercier	→ station 2 3
5 SRB Taschereau 132-13 Axe 132-134/ Blv. Taschereau	→ station 1 (SLR projeté)
1 2 MRC Vaudreuil-Soulanges-Pôle institutionnel (projeté) Axe 340 (A-40/A-20)	→ station 2 3 5
4 (Secteur Est) MRC Marguerite d'Youville Axe 132 → Station 2 3 (SLR projeté) Axe A-20/A-25/pont tunnel Louis-H-Lafontaine	→ station 1
6 MRC Vallée du Richelieu et Rouville : Axe 112 (A-10)	→ TCV - station 2 / SLR projeté
7 MRC Vallée du Richelieu : Axe 116/ Blv. Taschereau	→ station 1
8 MRC Marguerite d'Youville : Ch. du Fer-à-cheval (A-20/R-132)	→ station 1

MESURES PRIORITAIRES EN SUPPORT AUX PROJETS STRUCTURANTS

OPTIMISATION DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR

- Parachèvement des liens autoroutiers prioritaires
- Élargissement des voies de circulation multifonctionnelles
- Réaménagement/Réfection (ouvrages d'arts majeurs)

RÉFECTION MAJEURE / REMPLACEMENT DES INFRASTRUCTURES

Infrastructure	Corridor (en interconnexion)	Réfection majeure	Remplacement
Pont Honoré -Mercier R-138 (R-132/A-30/A-20/A-15)		✓	
Pont Champlain A-20/A-15(A10/A30/R-132)			✓

Projet de transport collectif : Des priorités pour la Couronne Sud

8 avril 2013



Table des préfets et élus
de la Couroonne Sud

Plan de mobilité durable des MRC et municipalités du territoire de la Couroonne Sud de la CMM

FÉVRIER 2012 - V4.0
111-18257-00



GENIVAR

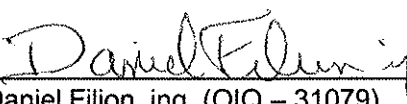
2405, boul. Fernand-Lafontaine, bureau 101,
Longueuil (Québec) J4N 1N7
Téléphone : 450-679-7220
Télécopie : 450-670-9076 ~ www.genivar.com

Plan de mobilité durable des MRC et municipalités du territoire de la Couronne Sud de la CMM

Équipe de travail : Vincent Ermatinger, ing., M.Sc.A.
Paul Tétreault, urb., ing.jr, M.urb.
Jean-François Cappuccilli, géogr., Ph.D.
Philippe Mytofir

Eric Peissel, urb. M.Urb. (OUQ – 1092)

Vérfié et approuvé par :


Daniel Filion, ing. (OIQ – 31079)
Chargé de projet

Référence complète

GENIVAR Inc. (2012) Plan de mobilité durable des MRC et municipalités du territoire de la Couronne Sud de la CMM, pour la Table des préfets et élus de la Couronne Sud, Longueuil, 38 pages et annexes.

M:\2011\111-18257-00\Transport\3.0 Technique\3.8 Rapports-Devis\PlanMobilitéDurable\111-18257-00-PlanMobilitéDurable-v4.0-20120206.docx

GENIVAR Inc.

2405, boul. Fernand-Lafontaine, bureau 101, Longueuil (Québec) J4N 1N7
Téléphone : 450-679-7220 ~ Télécopie : 450-670-9076 ~ www.genivar.com

111-18257-00
février 2012 - v4.0

 GENIVAR

Table des matières

1.0 INTRODUCTION	1
1.1 CONTEXTE	1
1.2 MANDAT ET OBJECTIFS	2
1.3 PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE	2
1.4 PLAN DU RAPPORT	2
2.0 SOMMAIRE DU DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE	3
2.1 TERRITOIRE.....	3
2.1.1 Découpage du territoire	3
2.1.2 Coupures du territoire.....	4
2.2 SOCIODÉMOGRAPHIE	4
2.3 MOBILITÉ ET DÉPLACEMENTS	4
2.4 RÉSEAUX DE TRANSPORT.....	5
2.4.1 Transport actif.....	5
2.4.2 Transport collectif	6
2.4.3 Transport routier	7
2.4.4 Transport des marchandises	7
2.5 SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC.....	8
3.0 ENJEUX, OBJECTIFS ET PRINCIPES DIRECTEURS	13
3.1 AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET URBANISME	14
3.2 TRANSPORT ACTIF	15
3.3 TRANSPORT COLLECTIF	16
3.4 TRANSPORT ROUTIER	17
3.5 TRANSPORT DE MARCHANDISES	18
3.6 MESURES DE RENDEMENT	19
4.0 PLAN DE MOBILITÉ DURABLE	20
4.1 LES 4 PILIERS DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DE LA COURONNE SUD	20
4.1.1 La concertation et la coordination.....	21
4.1.2 L'aménagement du territoire intégré à la planification des systèmes de transport.....	22
4.1.3 La gestion des réseaux par « Pôles – Corridors »	22
4.1.4 La révision des modes de financement.....	23
4.2 RECOMMANDATIONS DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE	24
4.2.1 Aménagement du territoire et urbanisme	24
4.2.2 Transport actif.....	25
4.2.3 Transport collectif	25
4.2.4 Transport routier	28
4.2.5 Transport des marchandises	30
5.0 PLAN D'INTERVENTION ET IMPLANTATION	31
5.1 LES PROJETS MAJEURS PRIORITAIRES	31
5.1 LES PROJETS ET LES MESURES PROPOSÉS	34
5.2 FINANCEMENT DES PROJETS	36
RÉFÉRENCES	37
BIBLIOGRAPHIE	37

Liste des annexes

- A Abréviations et unités
- B Phasage des interventions

Liste des tableaux

- Tableau 5.1 Projets majeurs prioritaires
- Tableau 5.2 Liste des projets et mesures préférentielles

Liste des figures

- Figure 2.1 La Couronne Sud et ses sous-secteurs
- Figure 2.2 Réseau de transport collectif de la Couronne Sud
- Figure 2.3 Réseau routier de la Couronne Sud
- Figure 5.1 Les projets prioritaires du Plan de mobilité durable de la Couronne Sud

1.0 INTRODUCTION

1.1 CONTEXTE

La Table des préfets et élus de la Couronne Sud est une entité politique mise en place à la suite à la création de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Cette entité s'assure de la cohésion et de la cohérence du traitement des principaux dossiers auprès des administrations en charge de dossiers touchant à leur territoire. Le territoire de la Couronne Sud, localisé au nord de la Montérégie, regroupe six MRC et quarante municipalités, comprises dans la CMM.

Avec la croissance démographique et le développement économique des dernières années, les réseaux de transports collectif et routier n'arrivent plus à subvenir aux besoins croissants de déplacements des personnes et des biens. Il est donc de plus en plus difficile d'assurer une vitalité économique concurrentielle pour la Couronne Sud, qui est par ailleurs une plaque tournante de l'économie québécoise. La congestion routière qui en découle s'aggrave d'année en année et s'ajoute à la détérioration des infrastructures de transport. Il en résulte d'importantes pertes de productivité, pour les travailleurs et pour les entreprises. De plus, la société est de plus en plus sensibilisée aux enjeux environnementaux de taille tels que les changements climatiques et la nécessité de réduire les GES provenant particulièrement des déplacements routiers.

La mise en application imminente du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), de même que la loi sur le Développement durable obligent à repenser la planification du territoire dans une approche intégrant davantage l'aménagement du territoire et le transport, notamment au regard du manque de surfaces développables, aussi bien pour les besoins résidentiels que tertiaires, commerciaux et industriels

Par ailleurs, des changements majeurs sont prévisibles pour les années à venir avec le parachèvement des autoroutes 20, 30 et 35 et l'implantation de pôles logistiques générateurs de marchandises, qui vont sensiblement modifier le portrait des déplacements routiers dans la Couronne Sud, notamment en matière de camionnage.

Ces réalités obligent donc à repenser l'avenir de la Couronne Sud, dans une approche intégrant d'avantage l'aménagement du territoire et le transport

C'est dans ce contexte que la Table des préfets et élus de la Couronne Sud a mis de l'avant l'élaboration d'un Plan de mobilité durable, afin d'identifier et de définir les principales

orientations à donner à la planification de la mobilité durable et au développement du territoire qui y est lié.

1.2 MANDAT ET OBJECTIFS

Le présent mandat vise à réaliser un Plan de mobilité durable couvrant le territoire des six MRC et 40 municipalités de la Couronne Sud, dont l'objectif principal est d'établir une vision commune intégrant l'ensemble des secteurs d'intervention en matière de planification des transports.

Le mandat comprend les volets suivants : l'élaboration d'un diagnostic de la situation actuelle, l'identification des principaux enjeux pour la mobilité, l'établissement d'objectifs et principes directeurs, l'identification des principales mesures et politiques à mettre en place et l'établissement d'un plan d'action.

1.3 PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

GENIVAR a préparé ce Plan de mobilité durable pour le compte de la Table des préfets et élus de la Couronne Sud, avec le soutien d'un comité de suivi technique, sous la présidence du Directeur de la Table, M. Sébastien Gagnon, accompagné de M. Gérald Bolduc, urbaniste conseil. De plus, les MRC et municipalités membres de la Table des préfets et élus, ainsi que les CIT et AOT concernées ont été consultées à diverses étapes du processus pour élaborer cette vision commune de la mobilité.

1.4 PLAN DU RAPPORT

Le présent rapport est divisé de la manière suivante :

- le chapitre 2 présente un résumé du diagnostic de la situation actuelle : le territoire, la sociodémographie, la mobilité et les déplacements ainsi que les modes de transport;
- le chapitre 3 présente les enjeux, les objectifs et les principes directeurs du Plan. Ces éléments sont déclinés en termes d'aménagement du territoire, de transport actif, de transport collectif, de transport routier et de transport des marchandises;
- le chapitre 4 présente les mesures, les politiques et les interventions prévues au Plan de mobilité durable;
- le chapitre 5 présente la mise en œuvre et le phasage du plan.

Le présent document tient lieu de rapport de synthèse du Plan de mobilité durable. Un document technique plus détaillé a été produit en parallèle. Le lecteur à la recherche de détails techniques ou chiffrés pourra y trouver les informations complémentaires afin de lui permettre de mieux saisir les sujets traités.

2.0 SOMMAIRE DU DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE

Le diagnostic de la situation actuelle décrit l'état de la Couronne Sud, à l'année de référence 2011, en matière de: territoire, socio-démographie, mobilité et déplacements, transport actif, transport collectif, transport routier et transport des marchandises. Ce diagnostic est basé sur les plus récentes données disponibles permettant d'identifier les principales forces et faiblesses du territoire à l'étude.

2.1 TERRITOIRE

2.1.1 Découpage du territoire

Le présent Plan de mobilité durable s'applique aux MRC et municipalités de la Couronne Sud à l'intérieur du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). La Couronne Sud est un territoire vaste situé au nord de la Montérégie, d'une superficie de près de 1 500 km², formé de six MRC qui sont entièrement ou en partie dans la CMM : Vaudreuil-Soulanges, Beauharnois-Salaberry, Roussillon, Rouville, Vallée-du-Richelieu et Marguerite-D'Youville.

Pour mieux comprendre leurs dynamiques particulières sociodémographiques et de mobilité, le territoire de la Couronne Sud a été divisé en six sous-secteurs ou territoires d'analyse qui sont présentés dans la figure 2.1. Le découpage de ces six sous-secteurs, établi en fonction de la géographie et de la structure des réseaux de transport d'accès à Montréal, est le suivant :

- **Vaudreuil** : Hudson, Les Cèdres, L'Île-Cadieux, L'Île-Perrot, Notre-Dame-de-L'Île-Perrot, Pincourt, Pointe-des-Cascades, Saint-Lazare, Terrasse-Vaudreuil, Vaudreuil-Dorion et Vaudreuil-sur-le-Lac;
- **Beauharnois – Roussillon-Ouest** : Beauharnois, Châteauguay, Léry, Mercier et Saint-Isidore;
- **Roussillon-Est** : Candiac, Delson, La Prairie, Sainte-Catherine, Saint-Constant, Saint-Mathieu et Saint-Philippe;
- **Bassin de Chambly** : Carignan, Chambly, Richelieu et Saint-Mathias-sur-Richelieu;
- **Vallée R-116/A-20** : Beloeil, McMasterville, Mont-Saint-Hilaire, Otterburn Park, Saint-Amable, Saint-Basile-le-Grand, Saint-Jean-Baptiste, Sainte-Julie et Saint-Mathieu-de-Beloeil;
- **Marguerite-D'Youville** : Calixa-Lavallée, Contrecoeur, Varennes et Verchères.

2.1.2 Coupures du territoire

La Couronne Sud est entrecoupée et séparée de certains territoires adjacents par les coupures majeures que sont le fleuve Saint-Laurent, la rivière des Outaouais, le Canal de Beauharnois et la Rivière Richelieu. Peu de liens permettent le franchissement de ces obstacles qui concentrent les déplacements vers certains liens (ponts et traversiers) qui sont névralgiques en raison de leur faible nombre (seulement sept liens entre la Couronne Sud et l'île de Montréal en près de 100km).

En plus d'être découpées à l'échelle régionale et suprarégionale, les municipalités de la Couronne Sud sont entrecoupées par les nombreux obstacles locaux que sont les rivières, les chemins de fer et les autoroutes. Il y a peu de liens locaux qui franchissent ces obstacles. De plus, plusieurs municipalités ont été développées de manière indépendante des municipalités voisines où les zones urbaines ne sont pas contiguës. Les trames de rues des municipalités adjacentes sont donc rarement intégrées. Cela mène à une trame de rue et à des quartiers découpés et déconnectés qui concentrent les déplacements, tous modes compris, en certains endroits qui ne sont pas toujours adaptés à la demande actuelle. Ce modèle de développement est problématique puisque les patrons de déplacements et l'économie des diverses municipalités sont intégrés à ceux de la région métropolitaine.

2.2 SOCIODÉMOGRAPHIE

En 2009, la Couronne Sud comptait 456 000 habitants, soit 12 % de la région métropolitaine, dont: 98 000 dans le sous-secteur Vaudreuil, 73 000 dans Beauharnois-Roussillon-Ouest, 98 000 dans Roussillon-Est, 42 000 dans le Bassin de Chambly, 112 000 dans la Vallée R-116/A-20 et 33 000 dans Marguerite-D'Youville. Bien que la population de la Couronne Sud ait considérablement augmenté dans les dernières années (+56 % entre 1986 et 2006), l'ISQ prévoit que ce rythme ralentira avec une augmentation de 18 % d'ici 2024. Cette croissance démographique ne sera pas uniforme dans l'ensemble des six sous-secteurs et certains croîtront plus rapidement que d'autres. Le nombre de ménages a augmenté à un rythme plus élevé que la population, puisque les ménages sont de plus en plus petits. L'offre en transport devra donc suivre ces évolutions, notamment celle d'une population vieillissante comme partout ailleurs au Québec. Le vieillissement de la population contribue notamment à une demande accrue en déplacements pour des services de proximité.

La Couronne Sud offre environ 125 000 emplois en 2011, soit presque un emploi pour chaque deux travailleurs habitant ce territoire. Ce ratio d'emplois par travailleur a augmenté au cours des dernières années. La grande majorité de ces emplois (90 %) sont occupés par des gens habitant la Couronne Sud. Les projections du *Conference Board du Canada* estiment que le nombre d'emplois augmentera de 10 à 15 % dans la Couronne Sud d'ici 2026.

Le territoire de la Couronne Sud comprend un grand nombre de pôles d'emplois (bureaux et industries) commerciaux et institutionnels. La majorité des pôles d'emplois sont de petite et moyenne taille et sont diffusément répartis sur l'ensemble du territoire.

2.3 MOBILITÉ ET DÉPLACEMENTS

Selon l'enquête Origine-Destination de 2008, environ 960 000 déplacements quotidiens sont effectués sur le territoire de la Couronne Sud. Un grand nombre de ces déplacements sont de courte distance, puisque 47% de ceux-ci sont effectués à l'intérieur d'un même sous-

secteur. Par contre, il y a très peu de déplacements entre les six sous-secteurs de la Couronne Sud (3 % des déplacements).

Hormis les sous-secteurs eux-mêmes, les principales zones de destinations sont situées à l'extérieur de la Couronne Sud, soit : 25 % avec Montréal, 15 % avec Longueuil, 8 % avec le reste de la Montérégie et 2 % avec Laval et la Rive-Nord. Longueuil, le centre-ville et l'ouest de Montréal ressortent comme des pôles externes importants pour la Couronne Sud.

Le nombre de déplacements par jour et par résidant a diminué entre 1998 et 2008, en passant de 2,52 à 2,16, notamment en raison de la chute du nombre de déplacements autres que pour le travail et l'école du lundi au vendredi.

La voiture, avec près de six déplacements sur sept, est le mode le plus utilisé dans la Couronne Sud. Le deuxième mode est le transport actif (7 %), soit la marche et le vélo, notamment pour les déplacements de proximité.

Le transport collectif est utilisé pour effectuer 6 % des déplacements. Son utilisation est très faible, sauf pour les déplacements avec le centre de l'île de Montréal où la part modale monte à plus de 50%). Au cours de la dernière décennie, la part modale du transport actif a chuté, tandis que l'utilisation du transport collectif a augmenté.

Le parc automobile de la Couronne Sud s'est accru considérablement au cours de la dernière décennie, non seulement en raison de la croissance démographique mais aussi puisque le nombre de véhicules par ménage a augmenté de 1,59 à 1,70, alors que le nombre de personnes par ménage a diminué.

2.4 RÉSEAUX DE TRANSPORT

Cette section présente un aperçu des systèmes de transport de la Couronne Sud, en matière de :

- transport actif;
- transport collectif;
- transport routier;
- transport des marchandises.

Une analyse détaillée de la situation actuelle des déplacements dans la Couronne Sud est présentée dans le rapport d'annexes techniques.

2.4.1 Transport actif

Tel que souligné auparavant, le transport actif est surtout utilisé pour les déplacements internes à chaque sous-secteur de la Couronne Sud (9 à 23 % des déplacements locaux). Ces chiffres sont relativement importants, bien que les infrastructures à disposition n'aient pas toujours été conçues pour favoriser les déplacements à pied et à vélo.

Au cours des dernières années, un réseau de pistes cyclables récréatives, la Route verte, a été développé dans l'ensemble de la Couronne Sud, mais ce réseau de base a besoin d'être repensé pour mieux répondre aux besoins des déplacements utilitaires.

À l'heure actuelle, les transports actifs ne sont pas une option viable pour la grande majorité des déplacements, en raison d'infrastructures inadaptées (confort, sécurité, lien manquant) et

d'un aménagement du territoire ségrégatif éloignant souvent les principales zones d'origines (les secteurs résidentiels) des zones de destination privilégiées (écoles, commerces, pôles d'emploi, etc.).

2.4.2 Transport collectif

Les services de transport collectif comprennent un réseau de trains de banlieue opéré par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et des réseaux d'autobus opérés par neuf AOT. Parmi ceux-ci on retrouve l'OMIT de Sainte-Julie et 8 CIT (CIT de la Presqu'Île, CIT du Sud-Ouest, CIT du Haut-Saint-Laurent, CIT Roussillon, CIT Le Richelain, CIT Chambly-Richelieu-Carignan, CIT de la Vallée-du-Richelieu et CIT Sorel-Varennnes). Quelques municipalités de la Couronne Sud en milieu rural ne sont pas desservies par un service d'autobus.

Trois lignes de train desservent la Couronne Sud : Hudson-Vaudreuil (5 gares), Candiac (4 gares) et Mont-Saint-Hilaire (3 gares) et partagent ces infrastructures avec CN, CP, Via Rail et Amtrak. Les services de train sont très pratiques pour les déplacements en période de pointe et en direction de la pointe. Le passage des trains est peu fréquent, voir inexistant, en sens inverse de la pointe, en journée, en soirée et en fin de semaine, hormis pour la ligne de Vaudreuil - Hudson. Dans certains cas, des services d'autobus locaux remplacent les services ferroviaires lors des périodes creuses. Il est à souligner que certains aménagements provisoires (gare, stationnement incitatif) mériteraient d'être achevés, afin de rehausser la qualité d'accueil des usagers.

Les neuf CIT desservant le territoire de la Couronne Sud offrent de bonnes liaisons en rabattement sur le train de banlieue, avec Montréal et vers le métro (Longueuil, Angrignon et Côte-Vertu). Il est à souligner que les conditions d'accès au terminus Longueuil sont particulièrement difficiles aux périodes de pointe, ce qui rallonge passablement les temps de parcours des usagers. Bien que les services disposent de quelques voies réservées, les mesures préférentielles ne s'étendent pas dans certaines zones congestionnées. De plus, les conditions d'attente au terminus centre-ville (TCV) ne sont pas idéales pour certains usagers des CIT de la Couronne Sud qui doivent attendre à l'extérieur en raison de l'utilisation intensive du TCV par les autobus du RTL et du réseau de Saint-Jean-sur-Richelieu. Pour certains CIT, les services de transport collectif sont souvent très limités en dehors des périodes de pointe, avec des passages d'autobus peu fréquents. La géographie et le manque d'intégration du service des CIT rendent les déplacements entre les secteurs de la Couronne Sud difficiles.

Les usagers du train doivent utiliser une tarification métropolitaine TRAM ou TRAIN. Chacune des neuf CIT a son propre système tarifaire variable en fonction de la distance. Cependant, les usagers qui utilisent le service de plus d'une CIT, de certains circuits des CIT, du métro ou du train de banlieue doivent utiliser la tarification métropolitaine (TRAM). Les zones tarifaires (1 à 8) ont été établies en fonction de la distance du centre-ville. Cependant, ce modèle de tarification monocentrique n'est pas équitable pour les déplacements à l'extérieur du centre-ville. Les usagers qui n'ont pas pour destination le centre-ville, doivent payer le même prix, peu importe si leur trajet est beaucoup moins long.

Le système de transport collectif a vu une augmentation importante de son achalandage au cours des dernières années pour atteindre près de 13M d'usagers annuellement (10M sur les circuits des CIT et 2,9M sur les trains de banlieue).

Les services de transport et la tarification sont conçus pour faciliter les déplacements avec le centre-ville de Montréal. Les autres destinations sont moins bien desservies.

2.4.3 Transport routier

Le réseau routier supérieur, composé des autoroutes et des routes nationales, dessert bien l'ensemble de la Couronne Sud, même si ce dernier a été conçu principalement pour les déplacements interrégionaux et non les déplacements intra-régionaux et métropolitains. Les trames de rues locales des municipalités et les coupures géographiques (plans d'eau, voies ferrées, etc.) concentrent les déplacements sur le réseau supérieur puisqu'il y a peu de liens intermunicipaux prévus à cet effet. Le réseau supérieur de la Couronne Sud est utilisé pour une multiplicité de déplacements tant longs que courts : transit interrégional, échanges Couronne Sud-métropolitains, échanges entre les secteurs de la Couronne Sud et les déplacements locaux. Cette situation n'est cependant pas unique à la Couronne Sud, puisque les mêmes caractéristiques sont présentes dans les autres secteurs du territoire métropolitains. De plus, les coupures importantes que sont le fleuve Saint-Laurent/rivière des Outaouais concentrent les échanges entre la Montérégie et l'île de Montréal sur sept liens transportant 630 000 véhicules quotidiennement. Par comparaison, la Rive Sud de Montréal bénéficie de 32 voies de circulation + 1 voie réservée aux autobus pour rejoindre l'île de Montréal, alors que Laval et la Rive Nord profitent de 51 voies de circulation + 4 voies réservées aux autobus et au covoiturage. Les liens économiques importants à l'intérieur de la région métropolitaine rendent ces sept liens d'une importance vitale pour la Couronne Sud ainsi que la région métropolitaine.

Les liens avec Montréal et plusieurs autres routes font face à une congestion chronique pendant les périodes de pointe, dont les plages horaires s'allongent de plus en plus.

La construction de l'autoroute 30 et le parachèvement de l'autoroute 20 à l'Île-Perrot et Vaudreuil viendront compléter les liens manquants du réseau supérieur. La majorité du réseau routier n'est pas exploité dans une optique multimodale tenant compte des besoins des piétons, des cyclistes et du transport collectif.

2.4.4 Transport des marchandises

La Couronne Sud est un point stratégique du transport des marchandises pour l'ensemble du Québec puisqu'elle est le deuxième plus gros générateur de camionnage du Québec, qu'elle possède le parc de camions le plus important de la province et que la Montérégie est un point de passage important entre la région métropolitaine, le Port de Montréal et ses marchés (Est du Québec, Ontario, Maritimes et États-Unis). La Couronne Sud représente donc un carrefour majeur en terme de camionnage, et cela aussi bien à l'échelle locale, que régionale et interprovinciale.

Les entreprises manufacturières, les pôles logistiques et les commerces bénéficient d'un réseau supérieur couvrant bien le territoire et offrant une bonne accessibilité aux transporteurs, mais dont les conditions de fluidité nuisent aux performances. Cette situation commence d'ailleurs à se faire ressentir très concrètement avec des transporteurs qui imposent une "taxe" supplémentaire aux clients désirant faire livrer leurs produits pendant les périodes de pointe.

Montréal et la Couronne Sud bénéficient par ailleurs d'une très bonne desserte ferroviaire pour le transport de marchandises, puisque c'est le seul territoire avec trois réseaux majeurs (CP, CN, CSX) qui permettent de relier les principaux pôles de l'agglomération avec les bassins de clientèles des provinces voisines et de l'est du Québec. Il ne manque que le tronçon Beauharnois-Delson pour que le réseau CSX puisse offrir des liaisons directes entre l'ensemble de la Couronne Sud et l'ouest.

Le Port de Montréal est une porte d'entrée majeure pour l'Amérique du Nord, desservant plus de 100 millions de consommateurs, dont une grande partie du charroi transite par la Couronne Sud (rail et route). Il est à souligner que le Port de Montréal projette d'étendre ses activités en développant des équipements portuaires à Contrecoeur. Pour le secteur de Marguerite d'Youville ce projet constituerait une opportunité favorisant le déploiement d'un pôle logistique de transport. Au cours des dernières années, le camionnage est en hausse en raison de facteurs externes tels que la libéralisation des échanges (ALÉNA), la suppression des stocks (livraison « juste-à-temps »), les achats en ligne et la diminution de la taille des envois. De plus, avec l'utilisation du conteneur, les industries et commerces générateurs de marchandises se sont dispersés à travers la région, délaissant certains secteurs industriels mieux desservis par le réseau ferroviaire. Avec la consolidation prévue du réseau routier supérieur, il est à prévoir que les centres de distribution, des pôles logistiques et un port de conteneurs (Contrecoeur) s'y installeront prochainement.

Le transport de marchandises est un élément clé de l'économie de la Couronne Sud. Cependant, le transport des marchandises peut perturber les milieux de vie et accélérer la détérioration du réseau routier.

2.5 SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

Le portrait de la situation actuelle de la Couronne Sud en matière de mobilité peut donc se résumer de la manière suivante :

- 456 000 habitants répartis sur un vaste territoire avec de nombreuses coupures;
- une urbanisation discontinue et un manque de liens locaux;
- une prépondérance des déplacements locaux qui représentent la moitié des déplacements;
- Longueuil et l'Ouest de Montréal sont des secteurs de destination importants pour la Couronne Sud notamment pour le motif travail. Ils attirent plus de déplacements que le centre-ville de Montréal;
- l'offre en transport collectif vers le centre-ville de Montréal est performante aux périodes de pointe, mais lacunaires en périodes hors pointes, en soirée et pour les autres destinations;
- l'offre en transport collectif est moins attrayante hors pointes et pour les déplacements locaux;
- la Couronne Sud est dépendante du réseau routier supérieur pour tous ses déplacements (internes, échange, transit);
- les liens avec Montréal et l'A-30 (particulièrement entre l'A-10 et l'A-20) font face à des problématiques récurrentes de congestion;

- la Couronne Sud et la Montérégie sont un carrefour majeur en terme de camionnage et bénéficient de liaisons performantes avec les territoires voisins, aussi bien par la route que par le rail et les voies maritimes;
- les entités de la Couronne Sud (MRC, municipalités, CIT) manquent de coordination pour planifier de manière intégrée l'aménagement du territoire, le transport collectif et le réseau routier.

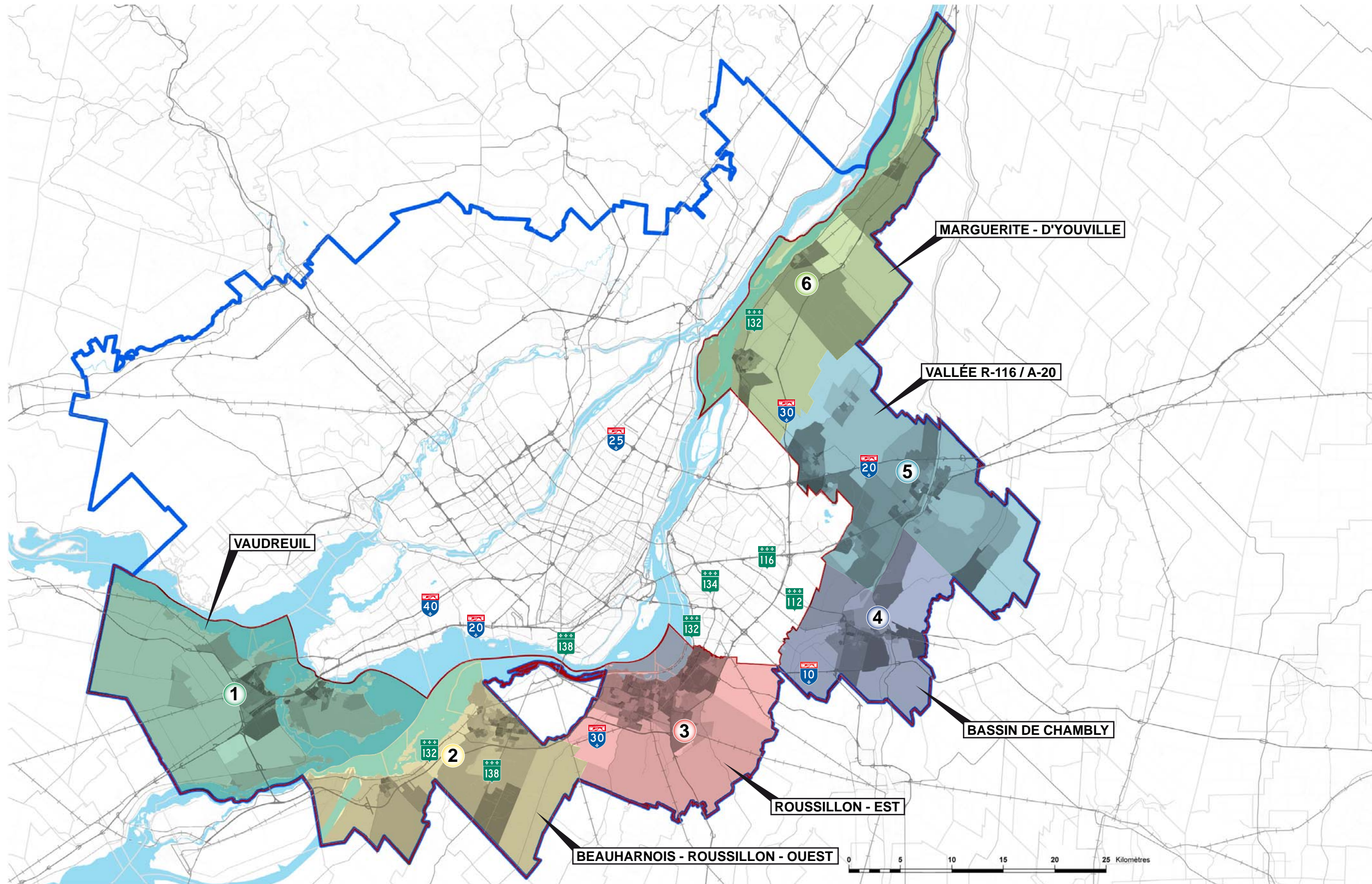
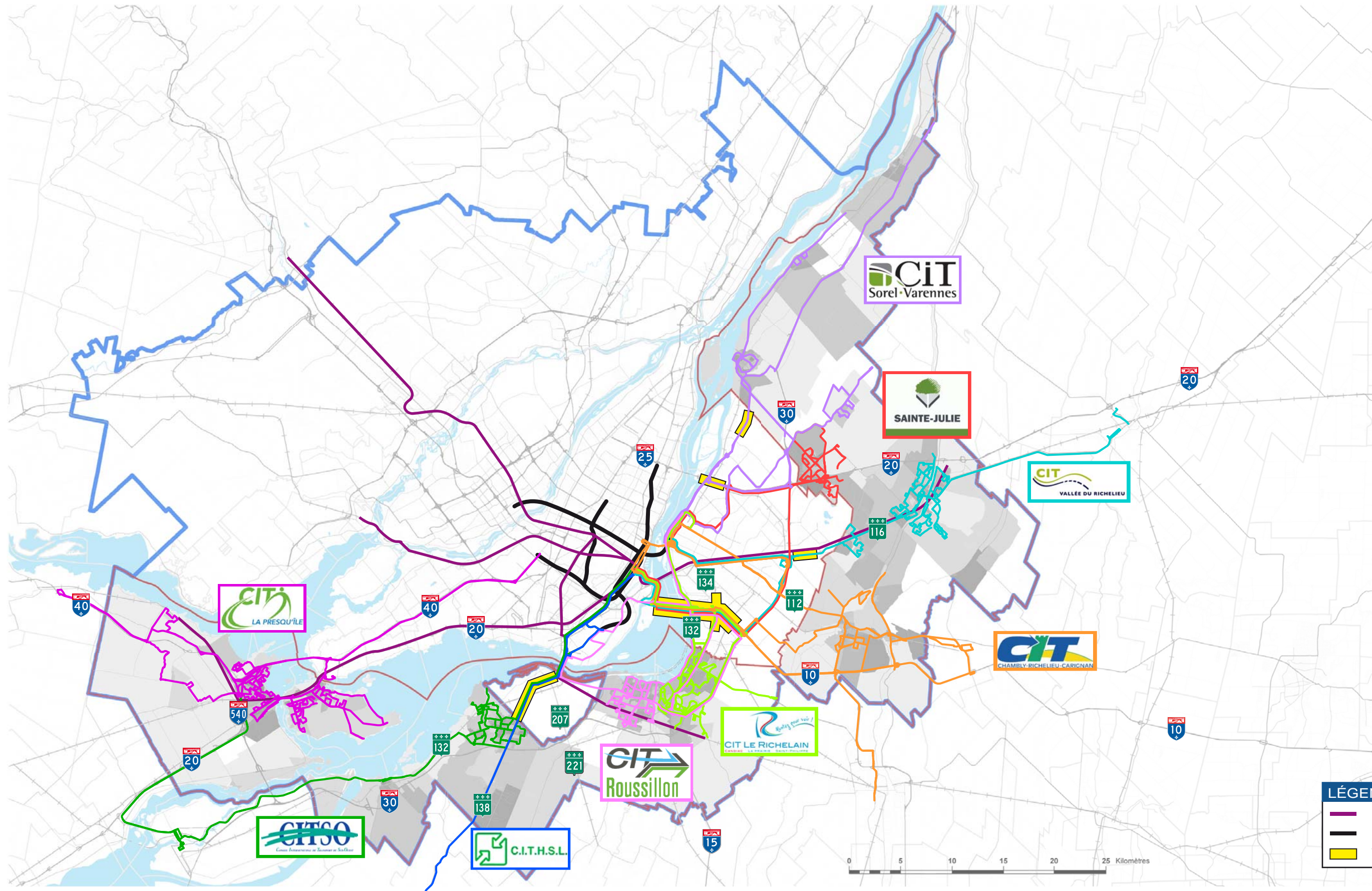


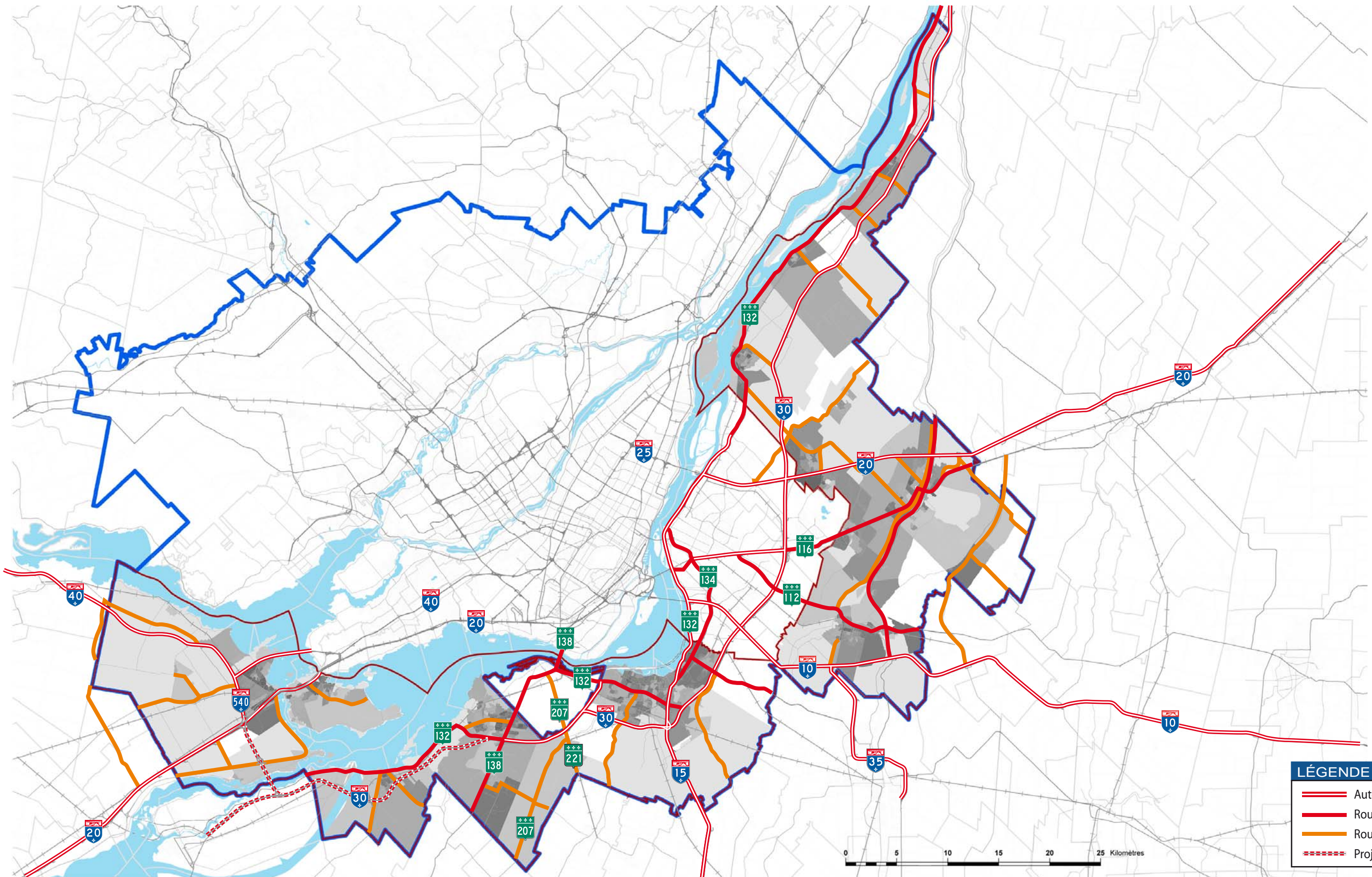
Figure 2.1
Zone d'étude



LÉGENDE

- Réseau AMT
- Réseau métro STM
- Voies réservées

Figure 2.2
Réseau de transport collectif



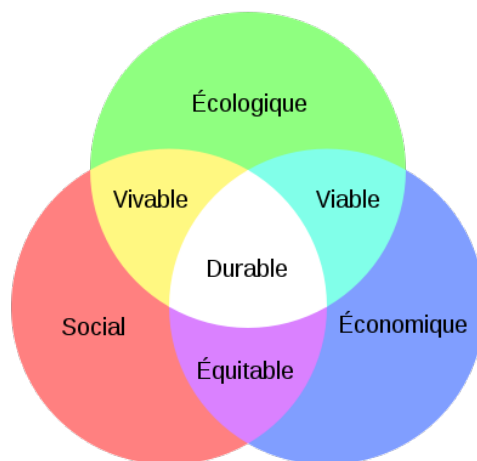
LÉGENDE

- Autoroute
- Route nationale
- Route régionale et collectrice
- Projeté

Figure 2.3
Hiérarchie du réseau routier

3.0 ENJEUX, OBJECTIFS ET PRINCIPES DIRECTEURS

Dans la cadre d'un Plan de mobilité durable, il s'agit de tenir compte des 3 volets du développement durable que sont l'environnement, l'économie et le social, le tout sous l'angle de la mobilité et dans une optique de développement.



Selon le MTQ, la mobilité durable se définit comme un développement qui répond aux besoins des générations du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Il s'agit ainsi de répondre aux besoins essentiels d'accès des personnes et des sociétés de façon sûre et respectueuse de la santé humaine et de celle des écosystèmes, dans un souci d'équité pour les générations actuelles et futures.

Il ne faut donc pas perdre de vue que l'accessibilité multimodale aux différents territoires et services d'une société contribue également à limiter certains facteurs d'exclusion sociale.

La réorganisation des réseaux de transport et la mise en place d'une offre en transport collectif attractive, permettent de doter la Couronne Sud d'argument de taille pour renforcer sa position en terme d'attractivité et de part de marché du développement urbain de la métropole, sur les secteurs résidentiels immobiliers, commerciaux et tertiaires.

Il est nécessaire d'arrimer et d'intégrer, afin de renforcer leur justification, leur pertinence et leur mode de financement. Dans cette perspective, l'enjeu de la densification de l'occupation du sol ainsi que l'enjeu du regroupement des activités urbaines au sein de pôles

multifonctionnels d'activités sont de nature à favoriser la bonification des services de transport collectif structurants pour mieux desservir la population et les entreprises.

À cette échelle, l'arrimage s'opère telle une stratégie alternative qui favorise le maillage de nombreuses composantes essentielles à la création de richesse et cela, au sein même des pôles multifonctionnels d'activités. Ces composantes d'ordre économique (commercial, industriel et immobilière), socioéconomique (institutionnels, académiques, de santé et de loisir) ainsi qu'environnemental (présence des milieux naturels et du cadre bâti) s'intègrent à la planification multimodale des transports.

La composante « environnementale », dans un contexte de densification urbaine et de bonification de services, réfère aux types de services rendus par la présence des milieux naturels au sein même des pôles multifonctionnels. Habituellement logés ou comblant les interstices entre les usages traditionnellement accordés aux territoires, les milieux naturels revêtent leur importance et sont reconnus notamment pour leurs contributions ainsi que leurs services rendus d'ordre écologique où ils prennent place. Ainsi, l'attention particulière portée à la valeur de ces milieux naturels ainsi que du cadre bâti contribue, dans une certaine proportion, à bonifier la valeur attractive de certains secteurs.

Par ailleurs, il s'agit de positionner les modes actifs et le transport collectif en amont de la planification des projets de développement et de redéveloppement urbain, afin de s'assurer de mettre en place des conditions favorables pour contrer le « tout à l'automobile ». Les échelles de planification ainsi interpellées concernent à la fois les pratiques de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de la planification multimodale des transports.

La section suivante présente, par thème, les enjeux et les objectifs du Plan de mobilité durable qui guideront les mesures et politiques à mettre en place. Les objectifs sont ensuite déclinés en principes directeurs pour chacun des thèmes suivants : aménagement du territoire, urbanisme, transport actif, transport collectif, transport routier et transport des marchandises.

Des mesures de rendement des projets également sont proposées. Elles visent notamment à évaluer l'impact des projets proposées sur la mobilité et l'environnement et elles permettent également d'établir les priorités d'intervention

3.1 AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET URBANISME

L'aménagement du territoire et l'urbanisme sont indissociables de la planification des transports: les réseaux de transport doivent bien desservir les activités et les activités doivent être localisées à proximité des infrastructures et services de transport. L'aménagement du territoire doit permettre le succès des transports actif et collectif. Au cours des années à venir, il est prévu que la demande résidentielle évoluera pour accommoder une population vieillissante (logements multifamiliaux) et de nombreux premiers acheteurs. Les objectifs et principes directeurs suivants sont donc mis de l'avant pour bonifier les pratiques de l'aménagement du territoire :

- favoriser le développement de TOD denses et avec une mixité d'usages (emplois, résidences, commerces, services, etc.) à proximité des réseaux de transport collectif structurants;

- densifier et consolider les pôles d'emplois pour être en mesure de fournir des services de transport plus performants (de préférence avec le transport collectif);
- maximiser la densité résidentielle en considérant notamment les minimaux fixés dans le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM;
- favoriser la requalification des espaces sous-utilisés;
- localiser les nouveaux pôles commerciaux et institutionnels d'envergure à proximité du réseau de transport structurant (de préférence avec le réseau de transport collectif);
- planifier le développement urbain à proximité des échangeurs autoroutiers pour éviter la congestion du réseau local;
- s'assurer que les quartiers (existants et nouveaux) soient conviviaux pour les piétons, les cyclistes et le transport collectif;
- renforcer le service de transport collectif sur le réseau structurant pour favoriser l'aménagement de ces zones;
- s'assurer que ces quartiers soient conviviaux pour les piétons, les cyclistes et les usagers du transport collectif;
- hiérarchiser la trame Bleue / trame Verte logées dans les interstices du territoire;
- soutenir l'émergence de pôles d'activités urbaines et de pôles intermodaux de transport en développant une vision suprarégionale concertée :
 - ▶ utiliser de manière rationnelle les espaces disponibles;
 - ▶ développer des pôles d'emploi concentrés;
 - ▶ définir une stratégie régionale pour le développement industriel et commercial ainsi que les pôles logistiques;
- s'arrimer à la planification inscrites ou projetées aux schémas des MRC .

Il est à noter que le guide d'aménagement des TOD mis de l'avant par la CMM élabore plus en détail les principes directeurs applicables à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme

3.2 TRANSPORT ACTIF

La sensibilisation sociétale par rapport au manque d'activité physique, de la dépendance aux modes motorisés et aux changements climatiques nécessitent que le transport actif soit un choix viable pour les déplacements, notamment les déplacements de proximité. Le transport actif doit donc être une option pratique et sécuritaire, surtout à l'échelle locale pour les déplacements utilitaires et l'accès au transport collectif. De plus, la demande pour des circuits utilitaires et récréotouristiques ne cesse de croître. Les objectifs et principes directeurs suivants sont ainsi établis pour le transport actif :

- inciter les usagers à se déplacer à pied ou à vélo, surtout pour des déplacements de courte distance :
 - ▶ offrir des conditions optimales de confort, de convivialité et de sécurité sur les principaux itinéraires (écoles, accès au transport collectif, magasinage, travail, récréatif, etc.);
 - ▶ inciter les municipalités à améliorer les conditions de déplacements pour les transports actifs (aménagement, destinations, entretien hivernal, etc.);

- ▶ assurer l'accessibilité universelle aux arrêts et stations du transport collectif, ainsi que des conditions d'accueil conviviales et sécuritaires;
- développer l'offre en liaisons récréotouristiques à travers la Couronne Sud :
 - ▶ assurer la continuité et le jalonnement des itinéraires;
 - ▶ accompagner les itinéraires de points d'accès pour les usagers (stationnement, pôle d'échange TC) et d'éléments d'attraits connexes (agrotourisme, culture, etc.).

3.3 TRANSPORT COLLECTIF

Le service de transport collectif doit être plus performant afin d'augmenter son achalandage, autant dans les corridors denses et congestionnés, que dans ceux mal desservis. Plusieurs pôles d'emplois importants pour la Couronne Sud ne sont pas bien desservis par un service structurant et efficace, puisque le système de transport collectif est conçu pour les déplacements avec le centre-ville. Le service de transport collectif doit aussi être plus performant à l'extérieur des périodes de pointe. De plus, le financement des CIT et la tarification métropolitaine ne favorisent pas l'augmentation de l'offre de transport collectif. Il est donc crucial d'offrir des conditions favorables au transport collectif en arrimant le développement urbain à l'offre structurante en transport collectif, tout en assurant l'équilibre de son financement. Les objectifs et principes directeurs suivants sont ainsi établis pour le transport collectif en fonction de ces enjeux :

- renforcer les liaisons directes et performantes avec le centre-ville de Montréal et développer des liaisons directes et performantes permettant de desservir les principaux pôles à l'extérieur du centre-ville de Montréal (particulièrement Longueuil et l'Ouest de Montréal, etc.) :
 - ▶ renforcer le service du réseau de transport collectif structurant (confort, fiabilité, rapidité et plages horaires);
 - ▶ offrir un service fiable, rapide et confortable pour les usagers, avec notamment la mise en œuvre de mesures préférentielles pour le transport collectif sur les axes structurants;
 - ▶ créer des pôles d'échange et des services permettant de relier les principaux pôles d'emploi à l'extérieur du Centre-Ville de Montréal, notamment :
 - échange entre Longueuil et les secteurs de Châteauguay, Sainte-Catherine, Chambly, Mont-Saint-Hilaire et Varennes;
 - échange entre l'Ouest de Montréal avec les secteurs de Vaudreuil, Châteauguay et Sainte-Catherine/Candiac.
- renforcer le service local et structurant à l'extérieur des périodes de pointe :
 - ▶ revoir la planification du réseau de rabattement des autobus à la lumière des projets de SLR, de prolongements du métro ligne jaune et des lignes d'autobus structurantes en voies réservées.
 - ▶ augmenter la fréquence des passages de services de transport collectif;
 - ▶ desservir les principaux pôles d'intérêt locaux (TOD, commerces, bureaux, écoles secondaires, hôpitaux, etc.).
- adapter la tarification métropolitaine aux besoins des usagers de la Couronne Sud :

- ▶ inciter l'adoption d'une tarification métropolitaine polycentrique (non orientée vers le centre-ville de Montréal) pour encourager l'utilisation du transport collectif pour les déplacements en lien avec l'extérieur du centre-ville de Montréal (nombre de zones tarifaires franchies).
- assurer un financement stable et équilibré pour les CIT :
 - ▶ examiner d'autres mesures de financement des CIT en lien avec les sources de financement du TC (CMM et AMT);
 - ▶ s'assurer que des changements au réseau de transport structurant soient favorables pour les CIT;
 - ▶ contribuer à la révision des aides financières métropolitaines pour mettre en place les liaisons vers le centre-ville, l'Ouest de Montréal et Longueuil.
- de plus, les principes directeurs suivants se rapportent à plusieurs des objectifs énumérés ci-dessus :
 - ▶ assurer une meilleure intégration et un meilleur maillage des services des CIT;
 - ▶ améliorer la convivialité et la continuité des parcours d'accès à pied et à vélo pour faciliter l'accès au transport collectif.

3.4 TRANSPORT ROUTIER

Le réseau supérieur est utilisé pour plusieurs types de déplacements (transit, échange, local), même s'il a été conçu pour le transport interrégional. Les trames de rues des municipalités concentrent les déplacements sur le réseau supérieur, compte tenu du peu de liens intermunicipaux. La congestion routière est une problématique qui s'exacerbe d'année en année. Compte tenu de ces enjeux, les objectifs et principes directeurs suivants sont établis pour le transport routier :

- optimiser le transport des personnes et marchandises sur le réseau supérieur avec une stratégie multimodale en faveur du transport collectif :
 - ▶ collaborer et échanger avec le MTQ, l'AMT et la CMM afin que le réseau supérieur soit géré de manière optimale pour assurer les déplacements des personnes et des marchandises;
 - ▶ s'assurer que la conception, la gestion, la réfection et le développement du réseau routier supérieur favorise le transport collectif et actif;
 - ▶ développer le territoire de manière concertée pour assurer un équilibre entre les besoins en accessibilité des municipalités.
- améliorer les liens entre les municipalités par le réseau interrégional :
 - ▶ développer des liens inter et intramunicipaux opportuns;
 - ▶ planifier le développement du réseau inter-régional de manière concertée entre les MRC/municipalités.
- concentrer les échanges internes à la couronne Sud sur le réseau inter-régional et local en évitant les débordements sur le réseau supérieur :
 - ▶ planifier l'aménagement du territoire aux abords des accès autoroutiers dans la perspective d'assurer la fonctionnalité du réseau supérieur;

- ▶ développer les nouveaux quartiers avec des trames de rues favorisant le TC et tenant compte des piétons, des cyclistes et du transport collectif.
- diminuer les coûts et atténuer les impacts de la congestion récurrente :
 - ▶ diminuer les zones de congestion récurrentes sur le réseau supérieur;
 - ▶ augmenter l'utilisation du transport collectif, du covoiturage et du télétravail;
 - ▶ encourager les déplacements à l'extérieur des périodes de pointe;
 - ▶ optimiser les points de congestion critiques pour favoriser le transport des personnes et des marchandises;
 - ▶ mettre en place des mesures de régulation d'accès sur le réseau supérieur;
 - ▶ soutenir une planification intégrée Transport/Aménagement aux abords des accès autoroutiers.

3.5 TRANSPORT DE MARCHANDISES

La Couronne Sud est localisée stratégiquement pour accéder aux marchés importants de la région métropolitaine (États-Unis, Ontario, Maritimes, Est du Québec). Le transport des marchandises supporte l'activité économique de la Couronne Sud et le camionnage est de plus en plus prédominant. Les mesures adoptées doivent tenir compte du développement de nouveaux pôles générateurs de marchandises de plus en plus dispersés, phénomène qu'il y a lieu d'inverser par une planification territoriale intégrée. Compte tenu de ces enjeux, les objectifs et principes directeurs suivants sont établis pour le transport de marchandises :

- offrir un réseau routier structurant performant pour le transit et les échanges :
 - ▶ prioriser le transport de marchandises sur certains corridors stratégiques;
 - ▶ diminuer les coûts et les délais causés par la congestion pour le transport des marchandises.
- inciter à la concertation pour la planification des pôles logistiques et générateurs de déplacements de camionnage, ferroviaires et portuaires et localiser ceux-ci de manière stratégique :
 - ▶ localiser les pôles logistiques et autres générateurs de déplacements de camionnage en assurant une bonne accessibilité au réseau routier supérieur, aux infrastructures ferroviaires et/ou aux infrastructures portuaires.
 - ▶ inciter les différents acteurs à localiser et développer des pôles d'emplois et des commerces/bureaux dans des TOD multifonctionnels;
- optimiser l'utilisation des infrastructures ferroviaires :
 - ▶ inciter l'utilisation du réseau ferroviaire pour les longues distances;
 - ▶ compléter les liens ferroviaires manquants des réseaux principaux (CP, CN, CSX) et créer des liens ferroviaires performants en lien avec le Port de Montréal à Contrecoeur;
- atténuer les impacts du camionnage sur les milieux de vie :
 - ▶ concentrer les flux de camionnage sur le réseau routier supérieur et le réseau artériel local.

3.6 MESURES DE RENDEMENT

Les mesures de rendement des projets visent à définir des indicateurs de performance en termes de mobilité et d'environnement, afin de pouvoir évaluer la pertinence des mesures proposées et ainsi soutenir leur justification.

Le Plan de mobilité durable vise entre autre à atteindre les cibles de mesures de rendement suivantes :

- diminuer de 25% les émissions de GES liées au transport :
 - ▶ actuellement : 4,7 tonnes CO2/habitant/an;
 - ▶ valeur visée : 3,5 tonnes CO2/habitant/an;
- augmenter de 20% la part modale des déplacements en transport collectif en liaison avec le centre-ville de Montréal :
 - ▶ actuellement : 51%;
 - ▶ valeur visée : 60%;
- quadrupler la part modale des déplacements en transport collectif en liaison avec Longueuil :
 - ▶ actuellement : 2,5%;
 - ▶ valeur visée : 10%;
- augmenter de 30% la part modale des déplacements en transport collectif et actif pour les déplacements locaux (internes aux sous secteurs d'analyse) :
 - ▶ actuellement : 15%;
 - ▶ valeur visée : 20%.

Au niveau de l'offre en transport collectif les objectifs cibles suivants sont proposés :

- augmenter la fréquence des services des trains de banlieue :
 - ▶ périodes de pointe valeur visée :
 - 1 service chaque 30 minutes pour les lignes de Candiac, Mont-Saint-Hilaire;
 - 1 service chaque 15 minutes pour la ligne de Vaudreuil-Hudson;
 - ▶ périodes creuse valeur visée: 1 service par heure;
- augmenter la fréquence des services des autobus locaux :
 - ▶ périodes de pointe valeur visée : 1 service chaque 15 à 30 minutes;
 - ▶ périodes creuse valeur visée : 1 service par heure;
- améliorer et stabiliser les temps de parcours du transport collectif en liaison avec le centre-ville de Montréal :
 - ▶ secteur Vaudreuil : Moins de 45 minutes;
 - ▶ secteur Beauharnois-Roussillon-Ouest : Moins de 30 minutes;
 - ▶ secteur Roussillon-Est : Moins de 30 minutes;
 - ▶ secteur Bassin de Chambly : Moins de 30 minutes;
 - ▶ secteur Vallée R-116 / A-20 : Moins de 30 minutes;
 - ▶ secteur Marguerite d'Youville : Moins de 45 minutes.

4.0 PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

D'une manière générale, il s'agit avant tout de mettre en place des conditions favorables à la création de richesse en permettant d'offrir aux citoyens, résidents / visiteurs, entrepreneurs, contracteurs / travailleurs, commerçants, marchands, fournisseurs ainsi qu'à leurs clientèles de véritables alternatives aux usages actuels. Le Plan de mobilité durable se veut d'abord un outil flexible de « planification ciblée » qui permet à la Couronne sud de positionner les interventions qu'elle entend prioriser, afin d'assurer sa croissance pour un horizon de planification de 10 ans. Issue de l'analyse rigoureuse de l'état de la situation actuelles et résultant d'un constat-diagnostic sans équivoque, les interventions proposées doivent répondre promptement aux impératifs de transport actuel et ce visant à :

- accroître la fluidité des déplacements (notamment, par le déploiement de mesures préférentielles favorisant le transport collectif);
- favoriser des alternatives performantes et efficaces (particulièrement, à l'auto solo);
- favoriser la proximité dans les liens d'échanges (en redéfinissant certains paramètres de développement en favorisant entre autre, la densification et la mixité des usages).
- faciliter et favoriser le transport actif;

L'offre de telles alternatives, notamment en ce qui concerne les modes de transport offerts, les temps de parcours proposés ainsi qu'au niveau de l'efficacité des déplacements des biens et des personnes, participeraient à rendre la Couronne Sud plus attractive. Dès lors, de nouvelles implantations résidentielles, tertiaires, commerciales et industrielles pourraient voir le jour et ainsi permettre de renforcer sa compétitivité sur le marché métropolitain.

L'essor du développement urbain, de la vitalité et de la compétitivité économique de la Couronne Sud va également faciliter le financement des projets de transport collectif en leurs assurant une clientèle potentielle supplémentaire (financement direct) et en augmentant les revenus fiscaux des différents paliers en charge du financement du transport collectif (financement indirect).

4.1 LES 4 PILIERS DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DE LA COURONNE SUD

Sans entrer dans le détail de l'ensemble des différents projets concrets qui vont faire en sorte d'assurer une organisation cohérente et compétitive de la mobilité dans la Couronne Sud, le Plan de mobilité durable, la Couronne Sud repose sur 4 piliers de base, à savoir:

- la concertation et la coordination : qui répondent aux impératifs d'une approche intégrée de la planification de l'aménagement et de transport (actuel et futur);
- l'aménagement du territoire intégré à la planification des systèmes de transport : qui incite à une stratégie alternative de développement;
- la gestion des réseaux par « Pôles – Corridors » : qui assure le maillage entre les fonctions territoriales et les axes structurants de transport;
- la révision des modes et des règles de financement ; sans quoi les perspectives visant à accroître la mobilité dans une optique de création de richesse et de plus-value socioéconomique est fortement compromise. (particulièrement, critique en regard du financement en transport collectif.

4.1.1 La concertation et la coordination

Constituant la pierre angulaire de la démarche de planification en cours, sa réussite repose sur la capacité des acteurs à convenir d'un modèle de coordination et de concertation qui assurera l'atteinte des buts fixés. Les acteurs sont nombreux, les instances sont distinctes, les pouvoirs et les responsabilités sont partagés et les intérêts/orientations diffèrent d'un acteur à l'autre. Par contre, les grands enjeux de mobilité sont déterminants. Ils influent directement sur la capacité de tous à créer de la richesse et à accroître le développement socio-économique. Un des facteurs majeurs de réussite de la mise en œuvre de mesures coercitives en faveur d'une organisation de la mobilité visant à réduire son empreinte environnementale et à mieux distribuer spatialement et temporellement les déplacements est d'assurer la concertation et la coordination à l'amont des processus d'élaboration des projets.

La concertation et la coordination sont à décliner selon toutes les échelles territoriales, à adapter à l'ensemble des modes de déplacement considérés et aux différents acteurs impliqués, tels que :

- assurer l'intégration des paramètres transport et développement urbain dans la genèse de projets touchant à ces deux thématiques. Par exemple, il est nécessaire de s'assurer qu'il y ait un bassin suffisant de clientèle potentielle du transport collectif pour mettre en place un nouveau service, au même titre que de s'assurer qu'un nouveau développement (résidentiel, commercial, tertiaire ou industriel) jouisse d'une bonne accessibilité multimodale répondant aux besoins de ses usagers; À ce sujet, la question de la temporalité est plus importante et un rendez-vous est à assurer entre la venue de la clientèle et l'offre de service du transport collectif.
- assurer la coordination de l'offre en transport collectif à l'échelle du territoire du nord de la Montérégie, afin d'offrir aux usagers des services répondant à ses besoins (origine, destination, horaires, correspondances, tarification, etc.) dans un souci de faciliter la compréhension de l'offre faisant fi des contraintes et limites territoriales et administratives;
- assurer le dialogue et la coordination intermunicipale dans la planification des projets de développement urbain et de réseaux de transport, afin que les limites territoriales ne soient pas des freins à l'intégration et à la continuité des infrastructures. Un autre volet lié à cet aspect est le besoin d'avoir une vision « régionale » du développement urbain, afin d'éviter la multiplication d'implantation de développements de même type

(commercial, tertiaire, industriel, logistique). Parfois une concentration plus importante par type d'affectation serait plus profitable à l'échelle d'un secteur de la Couronne Sud.

La concertation et la coordination dans la planification des projets de transport et d'aménagement du territoire ne sont pas des notions qui servent uniquement à bonifier les projets mais ce sont des éléments indispensables pour l'avenir d'un territoire. Il s'agit en effet d'assurer une bonne intégration des différents paramètres responsables non seulement de la réussite individuelle de chaque projet mais surtout de l'optimisation des retombées globales pour la société, de l'ensemble des projets.

4.1.2 L'aménagement du territoire intégré à la planification des systèmes de transport

Comme mentionné auparavant, l'aménagement du territoire et l'urbanisme sont aussi bien une cause de la mobilité qu'un de ses résultats, le premier œuvrant à l'échelle macroscopique alors que le second procède à l'échelle de sites particuliers. En effet, les gens se déplacent rarement pour le seul plaisir d'effectuer un trajet, mais bien parce qu'ils cherchent à se rendre à une destination, pour un motif spécifique. Ainsi la répartition spatiale des attracteurs de mobilité (pôles d'éducation, de services, d'emploi, de commerce, de loisirs, etc.) ont un effet direct sur la demande en déplacements. La dispersion de ces pôles et la mono-affectation de ceux-ci génèrent de très nombreux déplacements de moyenne et longue distance (5 à 50 km) qui pourraient en partie être évités avec une densification et une mixité de certains usages sur des pôles plus compacts.

Par opposition, les infrastructures et services de transport existent et les développements vont s'implanter, selon les usages définis, en grande partie en fonction de la disponibilité de ces infrastructures et services. Un exemple est que le train de banlieue, au-delà de son impact local positif à proximité immédiate des stations, peut également être perçu comme étant un vecteur de promotion de l'étalement urbain si les paramètres d'aménagement du territoire et d'urbanisme sont mal définis.

L'arrimage des volets transport et aménagement du territoire est donc crucial dans l'optique d'une bonne gestion des infrastructures et services actuels et futurs de transport et d'un développement urbain, intégrant les bonnes pratiques de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.

Il ne faut jamais oublier que c'est la densité urbaine qui permet de rentabiliser les investissements en transport collectif, et cela non seulement au point de destination, mais également dans les zones d'origine des déplacements. La densification de l'occupation du sol, bien planifiée, contribue également à l'émergence de milieu de vie de qualité à une échelle humaine.

4.1.3 La gestion des réseaux par « Pôles – Corridors »

La gestion des réseaux selon une notion de « pôles – corridors » évite de considérer à l'échelle microscopique, chaque projet individuellement et ponctuellement (d'un point de vue spatial), mais permet d'identifier les principales fonctions dans leur globalité en regard à son environnement territorial et fonctionnel (d'un point de vue des réseaux de transport).

La notion de corridor tient au fait que les déplacements s'effectuent majoritairement sur des réseaux de transports dont les liens principaux sont organisés selon une logique de corridor,

notamment de manière radiale vers un attracteur majeur (dans le cas présent, le centre-ville de Montréal, de l'Ouest de l'Île de Montréal et Longueuil pour le territoire de la Couronne Sud).

Une gestion par « pôle – corridors » permet d'identifier à une échelle macroscopique les véritables potentiels et enjeux d'un secteur « homogène » et ainsi mieux planifier l'implantation des projets urbains et de transport. Une gestion par site tend à maximiser le potentiel de développement urbain / transport de chaque projet, alors que la gestion par corridor tend à optimiser et maximiser les retombées globales pour l'ensemble du territoire concerné. Par exemple, au lieu de vouloir implanter une gare de train de banlieue pour chaque projet de développement il s'agit d'identifier la localisation optimale de celles-ci, notamment en matière d'accessibilité et de rabattement en transport collectif et actif. Un autre volet de la gestion par corridor peut être lié aux voies réservées sur le réseau supérieur qui permettent ainsi de faire bénéficier de ces infrastructures à l'ensemble du secteur desservi par l'axe concerné.

4.1.4 La révision des modes de financement

Un des enjeux de la mise en place de mesures offrant des alternatives efficaces en matière de transport est d'assurer un mode de financement cohérent, juste et équitable. Le cas du financement du transport collectif est particulièrement critique. En effet, dans la perspective où l'implantation progressive de mesures préférentielles ainsi que la mise en œuvre de projets d'infrastructures majeures de transport (réfection et/ou construction) sont au calendrier des différentes instances, il est urgent que s'opère une forme d'entente en regard du financement et ce, entre les nombreux intervenants. Toute cette effervescence autour de la nécessité d'accroître la mobilité en transport collectif dans une optique de création de richesse, aussi bien à l'échelle locale, régionale, que métropolitaine, pourrait être compromise si aucune révision ne s'opère à ce chapitre.

Afin de ne pas mettre en péril l'existence même de certains organismes, il est crucial que la politique globale du financement du transport collectif routier soit adaptée en fonction de la nouvelle répartition des missions des différentes AOT. Par exemple, la mise en place du SLR Rive-Sud va permettre aux AOT de rabattre leurs services sur le SLR au lieu d'acheminer leurs usagers à Montréal via le Pont Champlain. Par contre ces AOT vont perdre une grande part de subventions liées aux prestations kilométriques (trajet plus court pour se rendre à Montréal que pour se rabattre sur le SLR), alors qu'ils vont potentiellement devoir transporter plus d'usagers.

Hors, au-delà du financement des AOT il s'agit également de se pencher sur la tarification du transport collectif, dans le but principal de faciliter la vie de l'usager et de lui proposer des incitatifs à utiliser le transport collectif. Une réorganisation de la tarification est donc souhaitable afin de permettre plus facilement :

- des déplacements internes à la Couronne Sud, sur le territoire de deux AOT;
- les rabattements sur les réseaux de Longueuil et de Montréal;
- l'usage des trains de banlieue et de services métropolitains qui n'ont pas le centre-ville de Montréal comme destination finale.

En d'autres termes, et ce toujours dans une perspective où la mobilité influence directement la capacité ou non à créer de la richesse à tous les niveaux, il s'avère incontournable d'agir

rapidement. À titre d'exemples (non exhaustif) la richesse susceptible d'être créée par la mise en œuvre des priorités contenues au Plan de mobilité durable pourrait bénéficier :

- à l'individu :
 - ▶ gain de temps : grâce à la réduction et à l'optimisation du temps des déplacements;
 - ▶ équité des frais : grâce aux ajustements des coûts de service, de déplacement;
 - ▶ nouvelles opportunités d'affaires : grâce aux mesures préférentielles d'accessibilité, d'attractivité et de compétitivité en croissance (corridors-axes structurants / pôles multifonctionnels).
- à la collectivité (à l'échelle de la municipalité) :
 - ▶ économie d'échelle : par l'optimisation des ressources et des efforts;
 - ▶ nouvelles opportunité de projet structurant : par la force de la concertation;
 - ▶ nouvelles opportunités d'affaires : grâce aux mesures préférentielles d'accessibilité, d'attractivité et de compétitivité en croissance (corridors-axes structurants / pôles multifonctionnels).
- à la communauté (à l'échelle de la MRC ou de la CMM) :
 - ▶ nouvelles opportunité de projet structurant : par la force de la concertation;
 - ▶ nouvelles opportunités d'affaires : grâce aux plateformes de convergence.
- aux citoyens (à l'échelle provinciale et nationale) :
 - ▶ nouvelles opportunités d'affaires : grâce aux plateformes de convergence.

4.2 RECOMMANDATIONS DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

Dans la cadre de son Plan de mobilité durable, la Couronne Sud doit donc adopter des politiques et implanter des mesures permettant d'atteindre les objectifs fixés, en respectant les principes directeurs définis auparavant. Le détail de ces mesures est présenté ci-après, selon les thèmes suivants :

- aménagement du territoire et urbanisme;
- transport actif;
- transport collectif;
- transport routier;
- transport de marchandises.

4.2.1 Aménagement du territoire et urbanisme

La mobilité et le transport sont indissociables des pratiques de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. L'occupation du territoire et les réseaux de transport doivent donc être développés de manière cohérente et complémentaire. D'une part, les réseaux de transport doivent bien desservir les activités de la Couronne Sud. D'autre part, l'aménagement doit tenir compte des réseaux de transport pour s'assurer que ces secteurs soient bien desservis. La densité des activités, la concentration et la mixité des pôles d'emplois sont des facteurs clés qui permettent le succès d'une desserte de transport collectif. La planification de l'intermodalité en lien avec l'aménagement des pôles urbains est cruciale. À l'échelle plus locale, la planification des sites intégrés et des réseaux par les bonnes pratiques de l'urbanisme permet de créer des milieux de vie de qualité.

Pour assurer le succès du Plan de mobilité durable, il est primordial que les MRC et municipalités de la Couronne Sud adoptent des politiques d'aménagement cohérentes et favorables aux objectifs du Plan de mobilité durable. Les objectifs de mobilité durable, tels que la réduction des GES et l'augmentation de l'utilisation des transports collectifs et actifs, ne peuvent se faire uniquement que par le développement des réseaux de transport. Les MRC et municipalités de la Couronne Sud doivent établir et adopter des politiques et plans cohérents avec ce Plan de mobilité durable de manière concertée.

Le développement de TOD denses et mixtes à proximité du réseau de transport collectif (train et autobus) est un facteur clé pour mousser son achalandage. Les nouveaux pôles importants devraient être localisés à proximité des réseaux de transport collectif pour permettre un éventail de choix de transport. De plus, la planification des nouveaux quartiers doit être favorable aux transports actif et collectif. La planification des secteurs urbains adjacents aux «corridors intégrés» doit également favoriser les pôles d'activités mixtes ainsi que les transports actif et collectif. Il est aussi nécessaire de développer une vision suprarégionale concertée pour mieux utiliser les espaces disponibles, développer des pôles d'emplois et bien localiser les pôles générateurs de marchandises (logistique et industries).

4.2.2 Transport actif

La marche est l'élément de base de tous les déplacements puisque les usagers doivent tous marcher peu importe le mode utilisé. Le vélo est un mode qui prend de plus en plus d'importance et qui est particulièrement intéressant pour les déplacements de courte et moyenne distances. Ces modes ont l'avantage d'avoir des coûts d'implantation et d'exploitation minimales par rapport au transport collectif et routier. Le développement du transport actif est aussi important pour encourager l'utilisation du transport collectif. L'accès à pied et à bicyclette à plusieurs gares, terminus d'autobus et arrêts d'autobus est souvent difficile. Il est important que les itinéraires d'accès au transport collectif soit directs, conviviaux et pratiques pour favoriser leur utilisation. Les transports actifs doivent donc faire partie intégrante du réseau de transport. Le vélo et le bus devraient être mieux intégrés en augmentant le stationnement pour vélos aux arrêts et permettre le transport de vélos par toutes les CIT.

Les municipalités et CIT de la Couronne Sud devront donc adapter des mesures sur leur territoire pour favoriser les transports actifs (trottoirs, aménagements cyclables, stationnements pour vélos, etc.).

Les transports actifs devront être des éléments essentiels de l'aménagement et de l'exploitation des réseaux routiers supérieur et local. De plus, les municipalités de la Couronne Sud continueront de développer des circuits de vélo récréotouristiques, notamment la Route verte.

4.2.3 Transport collectif

Vers un système de transport collectif polycentrique et performant

Le système de transport collectif métropolitain est axé sur le centre-ville de Montréal. Avec la création de plusieurs autres pôles d'emploi (Couronne Sud, Longueuil, Ouest de Montréal, etc.), le poids des emplois au centre-ville a diminué au cours des dernières décennies, même si le nombre absolu a augmenté. Plusieurs pôles d'emplois importants de la région métropolitaine ne sont pas desservis par un service de transport collectif structurant. À long

terme, le réseau de transport collectif structurant devrait permettre une meilleure desserte de ces pôles à l'extérieur du centre-ville. Cela sera un défi de taille, puisque l'amélioration de la qualité de la desserte nécessite des interventions au niveau de l'aménagement des pôles et du développement du transport collectif.

Le service de transport collectif ne doit pas seulement être amélioré dans la Couronne Sud, mais aussi dans les pôles d'emplois importants pour les résidents de la Couronne Sud que sont Longueuil et l'Ouest de Montréal. L'amélioration de la desserte de transport collectif à Longueuil et dans l'Ouest de Montréal sera bénéfique à la Couronne Sud en autant que les services des CIT et AOT s'y arriment; elles ne peuvent offrir un service performant vers les pôles de Longueuil et l'Ouest de Montréal par elles-mêmes.

Un réseau d'autobus performant

Deux éléments sont nécessaires pour avoir une offre compétitive : un service d'autobus et des infrastructures tenant compte des besoins du transport collectif. La mise en œuvre d'un réseau de transport collectif par autobus bénéficiant de mesures préférentielles (SRB, voies réservées, etc.) dans les secteurs problématiques, permettra aux CIT et AOT de la Couronne Sud d'offrir des services de transport collectif performants desservant les pôles éducatifs, d'emplois et commerciaux. Le développement du réseau d'autobus devra se faire de concert avec l'aménagement de TOD à proximité des axes structurants de transport collectif par autobus, notamment le SRB.

Pour augmenter la capacité en nombre de personnes transportées, il est nécessaire de développer un réseau de voies réservées et de SRB dans la Couronne Sud et la région métropolitaine. Pour la Couronne Sud, l'autobus est un moyen idéal pour développer le transport collectif, puisqu'il peut offrir un service de qualité, abordable et adapté à la structure du territoire et au potentiel d'achalandage. Ces infrastructures seront surtout implantées le long du réseau supérieur puisqu'elles desservent les pôles importants et permettent des liens directs. Ce réseau d'infrastructures pour le transport collectif permettra d'offrir un service rapide et fiable.

Les infrastructures pour les autobus devront être améliorées de manière progressive en fonction des opportunités qui se présentent (réfection du réseau routier), des bénéfices escomptés et de leur achalandage. Les axes congestionnés, tels que les approches des ponts avec un achalandage important, devraient être complétés de manière prioritaire. Il est aussi possible d'améliorer des corridors en plusieurs phases en commençant avec des interventions minimales (priorité pour autobus, utilisation de l'accotement, etc.) pour passer à des infrastructures plus lourdes (voies réservées, SRB, etc.) lorsque l'achalandage le justifie. Le type d'infrastructure peut varier sur l'ensemble d'un même parcours (circulation mixte, voies réservées, accotements, etc.).

L'accès à un terminus pour autobus au centre-ville de Montréal est un besoin pressant pour les usagers des CIT et AOT de la Couronne Sud qui doivent présentement attendre à l'extérieur. Un nouveau terminus pour autobus au centre-ville (TCV2) doit être aménagé à court terme pour offrir de bonnes conditions d'accueil pour les clients des CIT.

Un service d'autobus local couvrant les besoins locaux

Pour favoriser les déplacements à l'intérieur de la Couronne Sud, les services locaux doivent jouer le double rôle de desserte des pôles locaux d'activités et de service et de rabattement

sur les axes structurants desservant le centre-ville de Montréal, Longueuil et l'ouest de Montréal. Les CIT devront coordonner leurs services pour faciliter les échanges d'un service à un autre, notamment où les axes de transport par autobus se croisent. Des services d'autobus performants devront relier les pôles d'échange de la Couronne Sud, de Longueuil et de Montréal. Les fréquences de passages ainsi que la couverture du territoire devront aussi être améliorées par les CIT, surtout en journée, en soirée et en fin de semaine.

Un service de train de banlieue renforcé

Les services de trains de banlieue existants permettent d'avoir une bonne desserte avec le centre-ville en période de pointe. Cependant, pour permettre l'aménagement de TOD à proximité des gares, il est nécessaire d'offrir un service de train fréquent dans les deux directions pendant l'ensemble de la journée (1 ou 2 passages par heure), y compris la fin de semaine, sur toutes les lignes de train. Pour atteindre les objectifs du Plan de mobilité durable, les habitudes de comportement doivent aussi être modifiées à l'extérieur des périodes de pointe. Il est prévu d'améliorer cette offre dans le cadre du projet du Train de l'Ouest jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue. Le service de train devrait aussi être bonifié sur toutes les lignes de train desservant la Couronne Sud. Cependant, l'utilisation de ces corridors pour le transport de marchandises, pose certaines contraintes qui doivent être résolues.

De plus, avec l'acquisition récente de locomotives bi-modes par l'AMT, la combinaison des services offerts sur les lignes Mont-Saint-Hilaire, Deux-Montagnes et de L'Est devrait être examinée pour faciliter les déplacements se destinant à l'extérieur du centre-ville de Montréal.

Un service de transport en commun à maintenir pendant les travaux du pont Champlain

Le remplacement du pont Champlain nécessite des travaux qui s'échelonnent sur plusieurs années. L'incidence de ces travaux sera majeure et viendra notamment perturber la circulation des véhicules dans ce corridor. On peut d'ores et déjà prévoir des périodes de pointes difficiles. Dans ce contexte, il est important de s'assurer que la capacité de déplacements de personnes entre la Rive-Sud et Montréal soit maintenue. A cet effet, des mesures de mitigations adéquates devront être mises en place.

Différents tracés sont d'ailleurs à l'étude à l'AMT reliant les secteurs de Candiac/La Prairie, Brossard, Longueuil et le centre-ville de Montréal et font déjà l'objet d'évaluation sommaire.

D'autre part, le remplacement de la signalisation ferroviaire du pont Victoria et l'optimisation de l'utilisation des quais de la Gare Centrale pourraient également jouer un rôle dans la recherche de mesures de mitigation en vue de contribuer aux efforts de maintien de la capacité de déplacement entre les deux rives du Saint-Laurent.

Un prolongement de la ligne jaune du métro

Le prolongement de la ligne jaune de métro sur la Rive-Sud est aussi d'un intérêt important pour la Couronne Sud. Même si le métro ne se rend pas dans la Couronne Sud, le prolongement permettra d'avoir des points de rabattement par autobus vers le réseau de transport collectif structurant plus pratiques, notamment pour les secteurs Marguerite-D'Youville et la Vallée de l'A-20/R-116. Ce prolongement améliorera aussi l'accès à plusieurs

pôles d'emploi de Longueuil et du centre-ville de Montréal, avec un prolongement éventuel de cette ligne au centre-ville vers la station McGill.

Un système léger sur rail de la rive-sud

L'implantation d'un SLR de la rive-sud entre le centre-ville de Montréal et Longueuil via le corridor du pont Champlain est un projet important pour la rive-sud. Le SLR permettra d'augmenter la capacité du transport collectif entre Montréal et la rive-sud (terminus et corridor). Ce projet permettra de diminuer le nombre d'autobus entrant au centre-ville et ainsi diminuer les délais que les autobus subissent en entrée et en sortie de Montréal. Les conditions d'attente pour les usagers seront aussi nettement améliorées.

L'implantation du SLR de la rive-sud nécessitera une refonte des services des CIT des secteurs Roussillon-Est, Bassin de Chambly et Vallée R-116/A-20 qui utilisent présentement le pont Champlain. Il est nécessaire de s'assurer que les conditions de correspondance pour les usagers des CIT seront bonnes après l'implantation du SLR, puisque les usagers auront à effectuer une correspondance additionnelle.

Une révision de la tarification et du financement des AOT

La tarification métropolitaine du transport collectif est défavorable aux déplacements à l'intérieur de la Couronne Sud ou avec Longueuil et l'Ouest de Montréal. La tarification métropolitaine actuelle, tout comme le réseau de transport collectif, a été établie pour les déplacements avec le centre-ville. Il serait plus équitable d'établir une tarification en fonction de la distance ou du nombre de zones franchies pour encourager des déplacements moins longs en transport collectif. Il est demandé que l'AMT, de concert avec ses partenaires, mène un exercice de révision de la tarification métropolitaine et du financement des CIT. Ces aides financières sont nécessaires pour permettre l'amélioration de l'offre en transport collectif.

Au niveau du financement des AOT, il faut s'assurer que les mécanismes de répartition du financement soient adaptés aux nouvelles organisations proposées, afin de permettre aux AOT de poursuivre efficacement leur mission de liaisons vers les grands pôles et de desserte locale.

De l'information pour les usagers

Pour augmenter l'achalandage du transport collectif, il est nécessaire d'aller plus loin que la simple offre de service. Compte tenu que la très grande majorité des résidents de la Couronne Sud n'utilisent pas le transport collectif sur une base régulière, il est important d'améliorer la qualité des informations pour les usagers. L'amélioration de la qualité des informations via internet, le téléphone intelligent et les informations en temps réel devrait être privilégiée pour mieux communiquer avec les usagers.

4.2.4 Transport routier

Optimisation du réseau supérieur

Plusieurs routes du réseau supérieur ont atteint ou atteindront prochainement leur capacité. Pour diminuer les coûts liés à la congestion, il est important d'augmenter la capacité de nombreux liens stratégiques. Cependant, l'augmentation de la capacité ne passe pas nécessairement par l'ajout de voies additionnelles sur ces axes. De plus, l'ajout d'une voie additionnelle sur certains axes routiers n'est pas nécessairement avantageux puisqu'il n'y a pas de capacité additionnelle sur les ponts. L'aménagement de voies réservées pour autobus

et/ou covoiturage, la gestion des déplacements, la régulation des accès autoroutiers et autres alternatives doivent donc être envisagés dans une politique globale d'optimisation du réseau routier supérieur.

Les projets d'amélioration et de réfection du réseau supérieur devraient être complétés en lien avec le développement du réseau de transport collectif, qui utilisera majoritairement les emprises du réseau supérieur. L'aménagement du réseau routier supérieur doit tenir compte des nombreux usagers (piétons, cyclistes, transport collectif, véhicules privés et marchandises). Les MRC, les municipalités et les CIT/AOT de la Couronne Sud doivent travailler en collaboration avec le MTQ pour assurer un aménagement adéquat pour tous ces modes.

Développement de liens artériels locaux opportuns

Le réseau routier des nombreuses municipalités est souvent concentré vers le réseau supérieur. Les municipalités de la Couronne Sud devraient développer des liens routiers inter municipaux en fonction des opportunités qui se présenteront. Cela permettra de diminuer les distances de déplacements, de désengorger le réseau supérieur et d'améliorer les échanges locaux.

Amélioration des liens entre la Couronne Sud et Montréal

Les liens franchissant le fleuve Saint-Laurent sont d'une importance vitale, non seulement pour la Couronne Sud, mais aussi pour l'ensemble de la région métropolitaine. Dans cette optique, le remplacement du Pont Champlain, y compris une infrastructure pour le transport collectif, et la réfection du Pont Mercier sont des projets essentiels pour la Couronne Sud.

Afin d'assurer la continuité et la robustesse du réseau autoroutier d'accès à Montréal, il est également vital pour la Couronne Sud que le projet de réaménagement de l'échangeur Turcot soit programmé en cohérence avec le projet du nouveau Pont Champlain.

À long terme, il serait pertinent d'évaluer le besoin de compléter les axes de contournement de la région métropolitaine entre les autoroutes 30 et 640 (Repentigny – Varennes), notamment à la lumière des enjeux du transport de marchandises en liaison avec le Port de Montréal à Contrecoeur, puisque ce besoin n'a pas été démontré à l'heure actuelle.

Compléter les liens manquants du réseau supérieur

Avec le parachèvement prochain des autoroutes 30 et 35, le seul lien manquant du réseau supérieur sera le parachèvement de l'autoroute 20 à l'Île-Perrot et Vaudreuil. La complétion de ces derniers liens manquants permettra de favoriser les échanges interrégionaux et à l'échelle métropolitaine.

Bien que les projets de parachèvement des autoroutes 20 et 35 soient bien avancés, il ne faut pas que les représentants de la Couronne Sud cessent de militer en faveur de ces projets, qui vont permettre de faciliter les échanges avec les territoires voisins et de résoudre certains points de congestion.

Le parachèvement de l'autoroute 20 est tout particulièrement important pour le secteur de Vaudreuil – Île-Perrôt, car il va permettre de fluidifier la circulation de transit à travers ces territoires et également d'améliorer l'accessibilité locale à certaines zones d'activités et de commerces importantes à l'échelle locale.

4.2.5 Transport des marchandises

Les MRC et municipalités de la Couronne Sud doivent travailler ensemble pour bien localiser les secteurs industriels, commerciaux et les pôles logistiques. L'aménagement et la localisation de pôles générateurs de marchandises doivent minimiser les impacts sur les résidants et offrir l'accès à des réseaux de transport routiers et ferroviaires performants.

Le développement du Port de Montréal à Contrecoeur, les centres de distribution et les pôles logistiques nécessiteront des améliorations aux infrastructures routières et ferroviaires. Il importe de maximiser l'utilisation du mode ferroviaire, surtout dans le cas du port, pour diminuer la pression sur le réseau routier. Les impacts négatifs sur les résidants devront être atténués en mettant en place des mesures de mitigation et minimiser le développement résidentiel à proximité des autoroutes.

Par ailleurs il s'agit également de compléter les chaînons manquants des réseaux actuels, notamment la liaison Delson – Beauharnois sur le réseau CSX.

La complétion et l'optimisation du réseau routier supérieur sont des éléments clés pour le transport de marchandises diminuant la congestion. Des mesures assurant la fluidité du réseau supérieur sont bénéfiques au transport des marchandises.

5.0 PLAN D'INTERVENTION ET IMPLANTATION

À cette étape, la Couronne Sud considère que l'objectif à atteindre de se doter de réseaux de mobilité « durable, viable, vivable et équitable » sur son territoire repose sur deux niveaux d'intervention:

- le premier niveau s'appuie sur l'importance stratégique des projets prioritaires et des mesures préférentielles à être mise en places;
- le second niveau se veut plus opérationnel projet par projet / mesure par mesure.

Ces 2 niveaux d'intervention se définissent comme suit, et sont compilés aux tableaux 5.1 et 5.2.

5.1 LES PROJETS MAJEURS PRIORITAIRES

Les projets prioritaires qui, de par leur réalisation et leur mise en service viendront assurer les synergies essentielles à l'atteinte d'une mobilité optimale et durable au sein de la Couronne Sud.

Les projets majeurs prioritaires sont définis selon 3 niveaux de priorisation soit :

1. **Acquis** : Les projets dits « acquis » sont ceux ayant été publiquement annoncés par l'une ou l'autre des instances gouvernementales responsables et sont intégrés au Plan d'intervention car ils sont d'envergure nationale de par leur incidence directe sur développement socioéconomique de la Métropole.
2. **Priorité métropolitaine / gouvernementale** : Les projets de priorité métropolitaine ont aussi une incidence directe sur développement socioéconomique de la Métropole se voulant ainsi créateur de richesse. Ils sont intégrés au Plan d'intervention car leur implantation répond aux priorités gouvernementales. Les projets et mesures préférentielles auront également un impact important pour les villes de l'ouest de la Couronne Sud. C'est en répondant aux impératifs de transport actuel, notamment en augmentant la fluidité des déplacements, en proposant des alternatives dans les modes de transport et en repensant l'aménagement du territoire de manière à intégrer la notion de « Pôles / Corridors » que toute la région métropolitaine bénéficiera d'un réseau d'une grande mobilité. Ces mesures permettront de supporter aussi bien les efforts de réduction de GES.
3. **Priorité régionale / locale** : Les projets de priorité régionale et locale sont celles à être déployées par les instances municipales, régionales (MRC) et les AOT. Ce faisant, en concertant leurs efforts et offrant des alternatives notamment, en ce qui attrait au mode

de transport offert, aux temps de parcours proposés ainsi qu'au niveau d'efficacité des déplacements et ce, s'adressant à la fois aux personnes et aux marchandises constitueraient à rendre la Couronne Sud plus attractive. Dès lors, de nouvelles implantations résidentielles, tertiaires, commerciales et industrielles pourraient voir le jour et ainsi permettre de renforcer sa compétitivité sur le marché métropolitain.

La figure 5.1 ci-après, illustre les projets prioritaires du Plan de mobilité durable de la Couronne Sud.

Tableau 5.1 Projets majeurs prioritaires

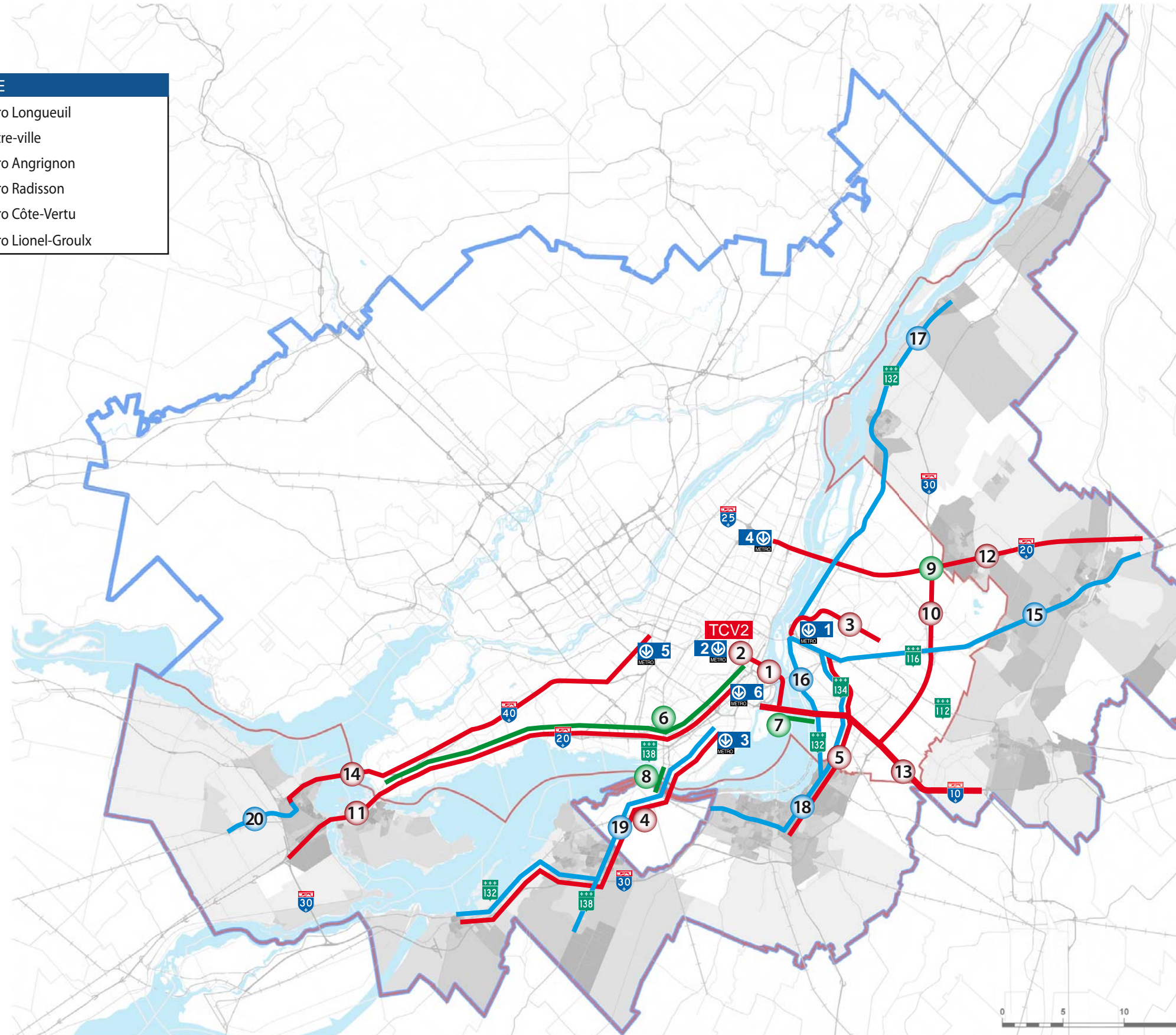
Projets majeurs/mesure préférentielles	Emphase		
	*Acquis	*Priorité métropolitaine / gouvernementale	*Priorité régionale / locale
Projets du réseau de transport en commun structurant			
1- Système léger sur rail (axe A-10/pont Champlain)		✓	
2- Terminus centre-ville 2 (TCV2-Dalhousie)		✓	
3- Ligne jaune du métro (prolongement/Longueuil)		✓	
4- Système rapide par bus (SRB) (Beauharnois- Châteauguay/Angrignon/TCV)		✓	
5- Système rapide par bus (SRB) (Taschereau/SLR)		✓	
6- Train de l'Ouest	✓		
Projets des tronçons routiers constituant des axes structurants			
7- Pont Champlain (remplacement)	✓		
8- Pont Mercier (réfection)	✓		
9- Réaménagement échangeur A-20/A-30	✓		
10- Optimisation A-30 (entre A-10 et A-20)		✓	
11- Optimisation A-20 (Vaudreuil/ Ile-Perrot)		✓	
12- Optimisation A-20 (entre Beloeil et pont tunnel LHL/Radisson)		✓	
13- Optimisation A-10 (entre A-30 et A-35)		✓	
14- Optimisation A-40 (Vaudreuil/Décarie)		✓	
Planification intégrée des projets « Pôles / Corridors »			
15- Route 116 (Mont-Saint-Hilaire/Terminus Longueuil)			✓
16- Route 132 (Delson/Terminus Longueuil)			✓
17- Route 132 (Contrecoeur/ Varennes/Terminus Longueuil)			✓
18- Route 134 (La Prairie/Terminus Centre-Ville/SLR/Terminus Longueuil)			✓
19- Route 132-138 (Beauharnois-Châteauguay/Terminus Angrignon)			✓
20- Route 340 (projet) Pôle institutionnel régional /Gare Vaudreuil-Dorion			✓
Total	4	10	6

20



LÉGENDE

1	Métron Longueuil
2	Centre-ville
3	Métron Angrignon
4	Métron Radisson
5	Métron Côte-Vertu
6	Métron Lionel-Groulx



Projets majeurs prioritaires			
	Acquis	Priorité métropolitaine / gouvernementale	Priorité régionale / locale
Projets du réseau de transport en commun structurant			
1		✓	
2		✓	
3		✓	
4		✓	
5		✓	
6	✓		
Projets de tronçon routiers constituant des axes structurants			
7	✓		
8	✓		
9	✓		
10		✓	
11		✓	
12		✓	
13		✓	
14		✓	
Planification intégrée des projets « Pôles / Corridors »			
15			✓
16			✓
17			✓
18			✓
19			✓
20			✓

* L'optimisation peut comprendre une ou plusieurs des mesures suivantes: réaménagement, réfection, raccordement, élargissement, voies réservées, utilisation des accotements, etc.

Figure 5.1
Les projets prioritaires du Plan de mobilité durable de la Couronne Sud

5.1 LES PROJETS ET LES MESURES PROPOSÉS

Liste des projets et des mesures réfère aux projets et aux mesures préférentielles en fonction des objectifs spécifiques qu'ils ou qu'elles poursuivent respectivement. C'est dans l'opérationnalisation des projets et des mesures à être mises en place, que l'arrimage entre les d'interventions de densification des pôles, de développement de liaisons, de renforcement de service, optimisation et de complétion d'infrastructures prend toute son importance.

Tableau 5.2 Liste des projets et mesures préférentielles

Mesure/intervention	Objectif concerné							
	Densification des pôles	Renforcer les liaisons TC avec le centre-ville de Montréal	Développer des liaisons TC avec Longueuil et l'Ouest de Montréal	Renforcer le service TC local	Optimiser le réseau routier supérieur	Améliorer les liens routiers inter-municipaux	Diminuer les points de congestion récurrente	Optimiser et compléter les infrastructures ferroviaires
Aménagement du territoire								
Aménagement de TOD aux accès TC								
Pratiques d'aménagement et d'urbanisme favorables au transport actif et collectif								
Localisation des pôles importants près des réseaux de transport collectif structurants								
Transport actif								
Améliorations locales des infrastructures pour les piétons et cyclistes								
Intégration vélo-transport collectif								
Politiques d'aménagement des quartiers pour améliorer le transport actif et collectif								
Liens cyclables récréotouristiques								
Transport collectif								
Train de l'ouest - Renforcement de service jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue								
Train de l'ouest - Renforcement de service jusqu'à Hudson								
Train Mont-Saint-Hilaire - Renforcement du service								
Train Candiac - Renforcement de service								
Finaliser l'aménagement des gares et stationnements incitatifs des lignes existantes								
Méto Ligne Jaune - Prolongement du méto sur la Rive-Sud								
SLR Rive-Sud via Pont Champlain								
Terminus Centre-Ville (TCV)								
Voie réservée sur l'A-10 jusqu'à Chambly								
Voie réservée sur l'A-20 jusqu'à Mont-Saint-Hilaire								
Voie réservée sur l'A-20 jusqu'à Vaudreuil-Dorion								
Voie réservée sur l'A-30 (A-10 / A-30)								
Voie réservée sur l'A-40 jusqu'à Vaudreuil-Dorion								
Voie réservée sur la route 112 jusqu'à Chambly								

Mesure/intervention	Objectif concerné							
	Densification des pôles	Renforcer les liaisons TC avec le centre-ville de Montréal	Développer des liaisons TC avec Longueuil et l'Ouest de Montréal	Renforcer le service TC local	Optimiser le réseau routier supérieur	Améliorer les liens routiers inter-municipaux	Diminuer les points de congestion récurrente	Optimiser et compléter les infrastructures ferroviaires
Voie réservée sur la route 116 jusqu'à Mont-Saint-Hilaire								
Voie réservée sur la route 132 jusqu'à Varennes								
Voie réservée sur la route 132 dans Roussillon-Est								
Voie réservée/SRB sur la route 132/138 jusqu'à Beauharnois								
Service rapide par bus (SRB)/Voie réservée sur le boulevard Taschereau (route 134) jusqu'à Roussillon-Est								
Mesures préférentielles pour autobus ponctuelles								
Augmentation de la fréquence de passage des autobus et étendre les heures d'opération								
Intégration des services et tarifs des CIT de la Couronne-Sud								
Révision de la tarification métropolitaine								
Réorganisation des services locaux rabattement sur le TC structurant								
Réorganisation des services locaux amélioration de la desserte locale								
Renforcement et création de pôles d'échange								
Amélioration du service de transport collectif avec Longueuil								
Amélioration du service de transport collectif avec l'ouest de Montréal								
Révision du financement des CIT et AOT								
Transport routier								
Remplacement du Pont Champlain								
Réfection du Pont Mercier								
Construction de l'autoroute 30								
Parachèvement de l'A-35								
Réaménagement de l'échangeur A-20/A-30								
Parachèvement de l'A-20 à Vaudreuil-Dorion et l'Île-Perrot								
Réfection de l'échangeur Turcot								
Réfection du Pont-Tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine								
Réaménagement de l'autoroute Bonaventure (entrée du centre-ville de Montréal)								
Optimisation de l'A-10 jusqu'à Chambly								
Optimisation de l'A-20 jusqu'à Mont-Saint-Hilaire								
Optimisation de l'A-30 à Longueuil								
Réseau local – Autres								
Évaluation d'une liaison A-640/A-30								

Mesure/intervention	Objectif concerné							
	Densification des pôles	Renforcer les liaisons TC avec le centre-ville de Montréal	Développer des liaisons TC avec Longueuil et l'Ouest de Montréal	Renforcer le service TC local	Optimiser le réseau routier supérieur	Améliorer les liens routiers inter-municipaux	Diminuer les points de congestion récurrente	Optimiser et compléter les infrastructures ferroviaires
Transport des marchandises								
Lien ferroviaire avec Contrecoeur								
Mesures ponctuelles pour diminuer les impacts du transport de marchandises sur les milieux de vie								
Localisation concertée des pôles générateurs de marchandises								

Par ailleurs, afin d'illustrer une forme de phasage des interventions, la liste des projets et des mesures du tableau 5.2 est annexée et cartographiée à la fin du document (voir annexe B). Cela dit, le phasage est indicatif et devra être adapté en fonction des opportunités qui se présentent. Certaines mesures, notamment les politiques, devront être implantées et appliquées de manière continue.

L'annexe des projets/mesures identifie les acteurs impliqués en fonction de leurs responsabilités, compétences et intérêts respectifs. À certains égards, les citoyens, via les processus de consultation et autres moyens démocratique pourront intervenir en participant aux différentes étapes de l'élaboration des mesures.

5.2 FINANCEMENT DES PROJETS

Les MRC et municipalités de la Couronne Sud ne disposent pas des moyens nécessaires pour mener les projets contenus dans le Plan à terme. Un financement suffisant et stable est nécessaire pour mener ces projets à terme, notamment les améliorations du transport collectif. La Couronne Sud devra travailler avec ses partenaires, qui peuvent également contribuer au financement des projets proposés. Un financement des paliers gouvernementaux supérieurs ou de nouvelles sources de revenus (taxe sur l'essence, péage métropolitain, etc.) devront être identifiés.

RÉFÉRENCES

BIBLIOGRAPHIE

Agence métropolitaine de transport (1998), Enquête Origine-Destination, Montréal.

Agence métropolitaine de transport (2003), Enquête Origine-Destination, Montréal.

Agence métropolitaine de transport (2008), Enquête Origine-Destination, Montréal.

Agence métropolitaine de transport (2010), Budget 2011.

Agence métropolitaine de transport (2010), États financiers cumulés.

Agence métropolitaine de transport (2011), Plan du réseau de train de banlieue.

Agence métropolitaine de transport (2011), Plan stratégique de développement du transport collectif.

Agence métropolitaine de transport (2011), Rapport d'activités 2010, 48 pages.

Association québécoise du transport intermunicipal (2010). Profil des organismes membres, 24 pages.

Communauté métropolitaine de Montréal (2008). Perspective Grand Montréal – Aménagement, Volume 2 (numéro 4), 8 pages.

Communauté métropolitaine de Montréal (2010). Rapport de consultation des MRC et CIT des couronnes Nord et Sud – Ensembles urbains générateurs de déplacements et projets de développement de transport collectif, 80 pages.

Communauté métropolitaine de Montréal (2011). Un grand Montréal attractif, compétitif et durable – Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement.

Conference Board du Canada (2011). Projections de l'emploi pour le territoire de la communauté métropolitaine de Montréal. 84 pages.

Institut de la statistique du Québec (2010). Perspectives démographiques 2009-2024 des municipalités. Traitement par la CMM.

Ministère des transports du Québec (2002). Vers un plan de transport de la Montérégie, 254 pages.

Ministère des transports du Québec (2008). Débits de circulation 2008, http://transports.atlas.gouv.qc.ca/NavFlash/SWFNavFlash.asp?input=SWFDebitCirculation_2008

MRC de Beauharnois-Salaberry (2000). Schéma d'aménagement révisé, pagination multiple.

MRC de Lajemmerais (2010). Schéma d'aménagement révisé, pagination multiple.

MRC de Roussillon (2009). Schéma d'aménagement révisé, pagination multiple.

MRC de Rouville (2004). Schéma d'aménagement révisé, pagination multiple.

MRC de la Vallée-du-Richelieu (2010). Schéma d'aménagement révisé, pagination multiple.

MRC de Vaudreuil-Soulanges (2004). Schéma d'aménagement révisé, pagination multiple.

Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée (2010). Rapport annuel 2009-2010, http://www.pjcci.ca/Francais/pdf/SPFL_Rapport_annuel_2009-10.pdf.

Publications du Québec (2010), Ouvrages routiers – Normes, Tome I – Conception routière.

Statistiques Canada (2006). Recensement du Canada.

Table des préfets et élus de la Couronne Sud (2011). Urbanisation optimale – Seuils minimaux de densité et périmètres métropolitain – Proposition de la Couronne Sud formulée à l'attention de la communauté métropolitaine de Montréal, 93 pages.

A ABRÉVIATIONS ET UNITÉS

A1 ABRÉVIATIONS ET SIGLES

AMT	Agence métropolitaine de transport
ATC	Association des transports du Canada
AOT	Autorités organisatrices de transport en commun
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
IREQ	Institut de recherche d'Hydro-Québec
ISQ	Institut de la statistique du Québec
ITE	Institute of Transportation Engineers
MAMROT	Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire
MPB	Mesure prioritaire pour autobus
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OMIT	Organismes municipaux et intermunicipaux de transport
PJCCI	Les ponts Jacques-Cartier et Champlain incorporée
PMD	Plan de mobilité durable
PPAM	Période de pointe du matin
PPPM	Période de pointe de l'après-midi
RTL	Réseau de transport de Longueuil
SLR	Système léger sur rail
SRB	Système rapide par bus
STM	Société de transport de Montréal
TC	Transport collectif
TCV	Terminus centre-ville
TOD	Transit-oriented development
TRAM	Tarif train autobus et métro
RMR	Région métropolitaine de recensement
VR	Voie réservée

B PHASAGE DES INTERVENTIONS

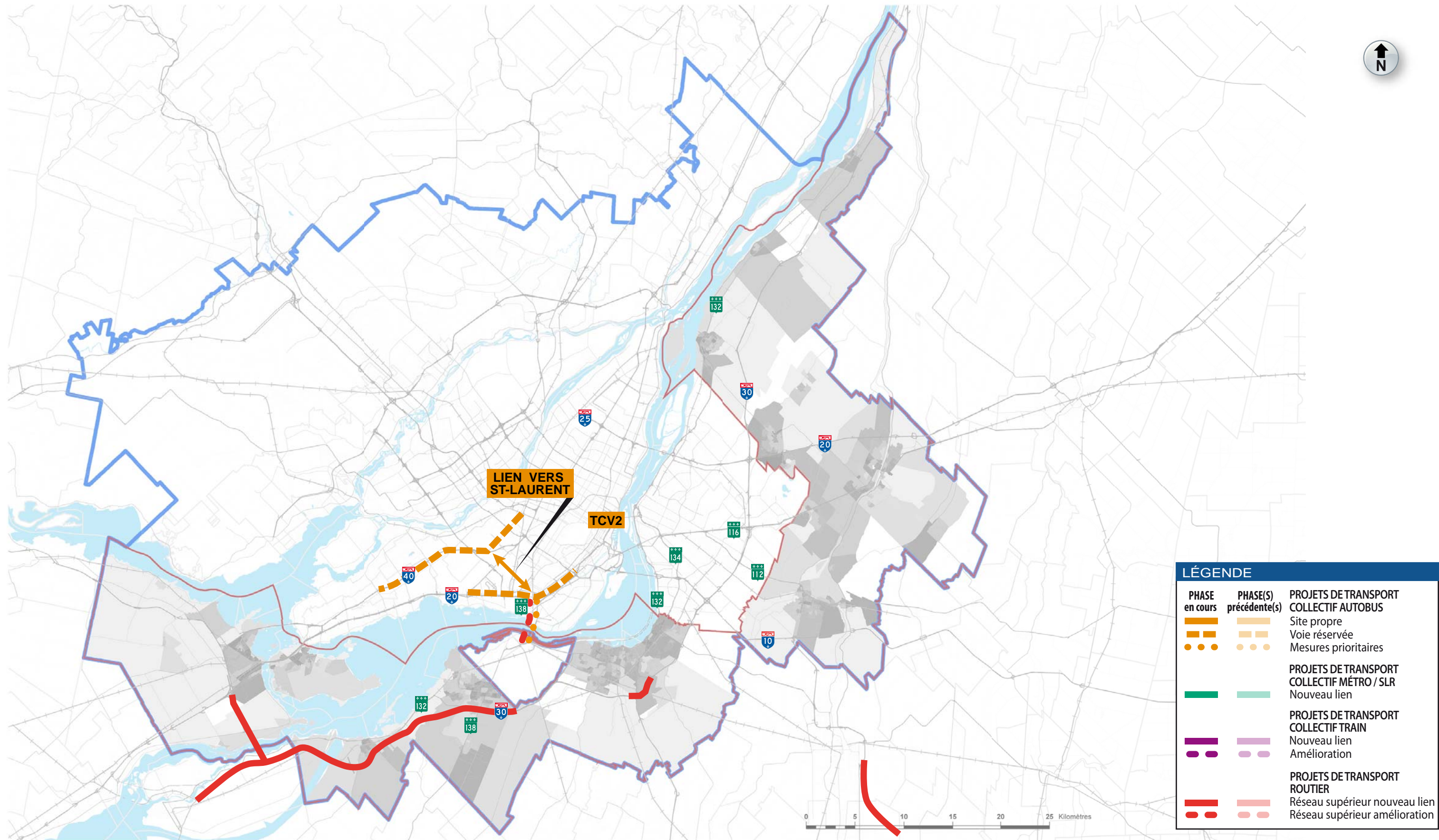
Tableau B.1 Phasage des interventions

Mesure/intervention	Échéancier			Acteurs									
	Phase 1 (0-3 ans)	Phase 2 (4-7 ans)	Phase 3 (7-10 ans)	Table des préfets et élus	CMM	MRC de la Couronne Sud	Municipalités de la Couronne Sud	CIT et AOT de la Couronne Sud	MTQ	AMT	MRC et municipalités hors Couronne Sud	AOT hors Couronne Sud (STM, RTL)	PJCCI
Aménagement du territoire													
Aménagement de TOD aux accès TC													
Pratiques d'aménagement et d'urbanisme favorables au transport actif et collectif													
Localisation des pôles importants près des réseaux de transport collectif structurants													
Transport actif													
Améliorations locales des infrastructures pour les piétons et cyclistes													
Intégration vélo-transport collectif													
Politiques d'aménagement des quartiers pour améliorer le transport actif et collectif													
Liens cyclables récréotouristiques													
Transport collectif													
Train de l'ouest - Renforcement de service jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue													
Train de l'ouest - Renforcement de service jusqu'à Hudson													
Train Mont-Saint-Hilaire - Renforcement du service													
Train Candiac - Renforcement de service													
Finaliser l'aménagement des gares et intégration TOD stationnements incitatifs des lignes existantes													
Métro Ligne Jaune - Prolongement du métro sur la Rive-Sud													
SLR Rive-Sud via Pont Champlain													
Terminus Centre-Ville (TCV)													
Voie réservée sur l'A-10 jusqu'à Chambly													
Voie réservée sur l'A-20 jusqu'à Mont-Saint-Hilaire													
Voie réservée sur l'A-20 jusqu'à Vaudreuil-Dorion													
Voie réservée sur l'A-30 (A-10 / A-30)													
Voie réservée sur l'A-40 jusqu'à Vaudreuil-Dorion													
Voie réservée sur la route 112 jusqu'à Chambly													
Voie réservée sur la route 116 jusqu'à Mont-Saint-Hilaire													
Voie réservée sur la route 132 jusqu'à Varennes													
Voie réservée sur la route 132 dans Roussillon-Est													
Voie réservée/SRB sur la route 132/138 jusqu'à Beauharnois													

Table des préfets et élus de la Couronne Sud

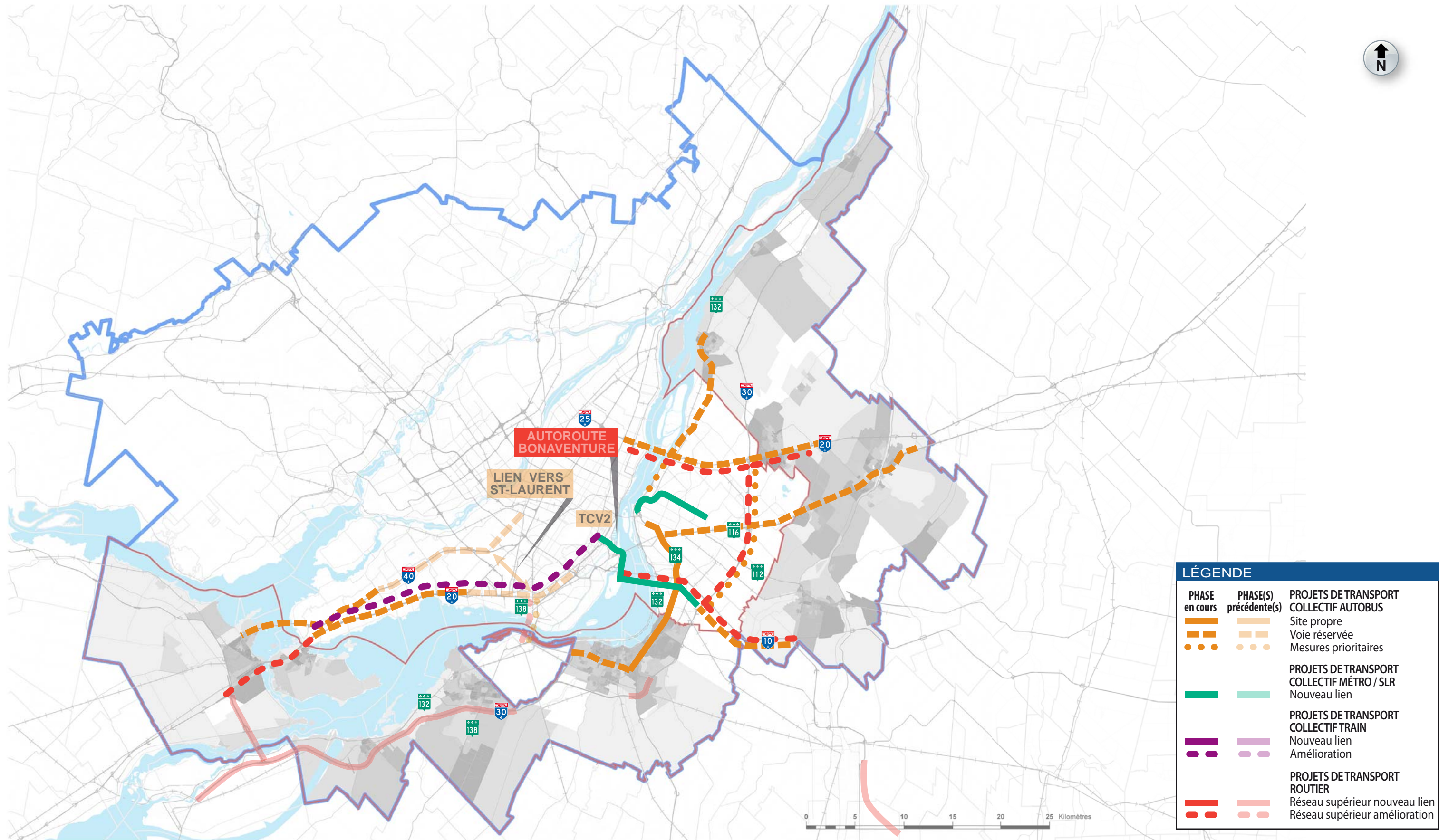
Plan de mobilité durable des MRC et municipalités de la Couronne Sud de la CMM

Mesure/intervention	Échéancier			Acteurs									
	Phase 1 (0-3 ans)	Phase 2 (4-7 ans)	Phase 3 (7-10 ans)	Table des préfets et élus	CMM	MRC de la Couronne Sud	Municipalités de la Couronne Sud	CIT et AOT de la Couronne Sud	MTQ	AMT	MRC et municipalités hors Couronne Sud	AOT hors Couronne Sud (STM, RTL)	PJCCI
Service rapide par bus (SRB)/Voie réservée sur le boulevard Taschereau (route 134) jusqu'à Roussillon-Est													
Mesures préférentielles pour autobus ponctuelles													
Augmentation de la fréquence de passage des autobus et étendre les heures d'opération													
Intégration des services et tarifs des CIT de la Couronne-Sud													
Révision de la tarification métropolitaine													
Réorganisation des services locaux rabattement sur le TC structurant													
Réorganisation des services locaux amélioration de la desserte locale													
Renforcement et création de pôles d'échange													
Amélioration du service de transport collectif avec Longueuil													
Amélioration du service de transport collectif avec l'ouest de Montréal													
Révision du financement des CIT et AOT													
Transport routier													
Remplacement du Pont Champlain													
Réfection du Pont Mercier													
Construction de l'autoroute 30													
Parachèvement de l'A-35													
Réaménagement de l'échangeur A-20/A-30													
Parachèvement de l'A-20 à Vaudreuil-Dorion et l'Île-Perrot													
Réfection de l'échangeur Turcot													
Réfection du Pont-Tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine													
Réaménagement de l'autoroute Bonaventure (entrée du centre-ville de Montréal)													
Optimisation de l'A-10 jusqu'à Chambly													
Optimisation de l'A-20 jusqu'à Mont-Saint-Hilaire													
Optimisation de l'A-30 à Longueuil													
Réseau local – Autres													
Évaluation d'une liaison A-640/A-30													
Transport des marchandises													
Lien ferroviaire avec Contrecoeur													
Mesures ponctuelles pour diminuer les impacts du transport de marchandises sur les milieux de vie													
Localisation concertée des pôles générateurs de marchandises													



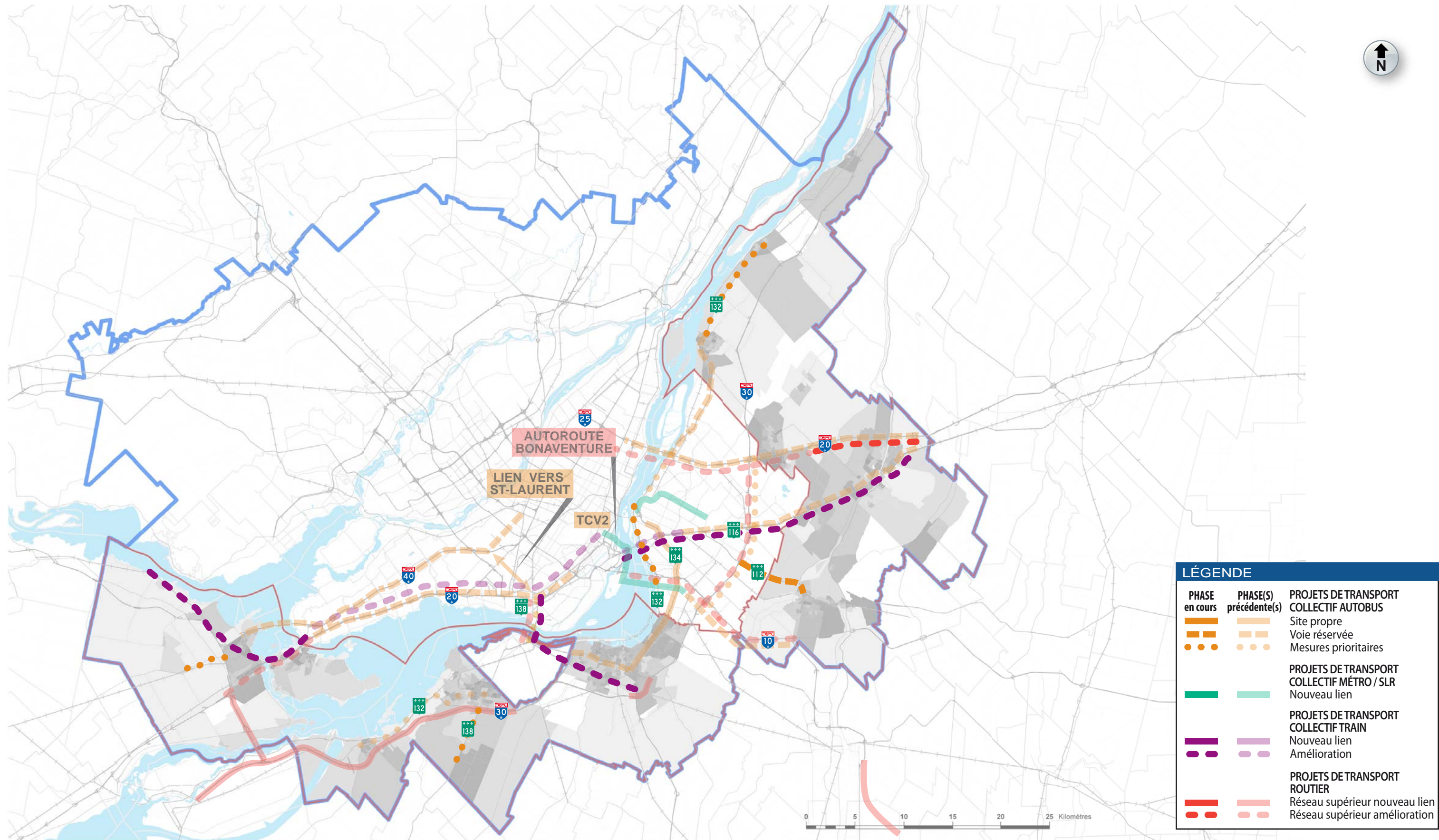
LÉGENDE	
PHASE en cours	PHASE(S) précédente(s)
PROJETS DE TRANSPORT COLLECTIF AUTOBUS	
	Site propre
	Voie réservée
	Mesures prioritaires
PROJETS DE TRANSPORT COLLECTIF MÉTRO / SLR	
	Nouveau lien
PROJETS DE TRANSPORT COLLECTIF TRAIN	
	Nouveau lien
	Amélioration
PROJETS DE TRANSPORT ROUTIER	
	Réseau supérieur nouveau lien
	Réseau supérieur amélioration

Figure B.1
Projets de la phase 1



LÉGENDE		
PHASE en cours	PHASE(S) précédente(s)	PROJETS DE TRANSPORT COLLECTIF AUTOBUS
		Site propre
		Voie réservée
		Mesures prioritaires
		PROJETS DE TRANSPORT COLLECTIF MÉTRO / SLR
		Nouveau lien
		PROJETS DE TRANSPORT COLLECTIF TRAIN
		Nouveau lien
		Amélioration
		PROJETS DE TRANSPORT ROUTIER
		Réseau supérieur nouveau lien
		Réseau supérieur amélioration

Figure B.2
Projets de la phase 2



LÉGENDE	
PHASE en cours	PHASE(S) précédente(s)
PROJETS DE TRANSPORT COLLECTIF AUTOBUS	
	Site propre
	Voie réservée
	Mesures prioritaires
PROJETS DE TRANSPORT COLLECTIF MÉTRO / SLR	
	Nouveau lien
PROJETS DE TRANSPORT COLLECTIF TRAIN	
	Nouveau lien
	Amélioration
PROJETS DE TRANSPORT ROUTIER	
	Réseau supérieur nouveau lien
	Réseau supérieur amélioration

Figure B.3
Projets de la phase 3