

# PLAN DE MOBILITÉ DURABLE 2010-2015 – HORIZON 2020



VERSION MISE À JOUR EN JUILLET 2010 (V2)

## LISTE DES ACRONYMES :

- **ACTU** : Association canadienne du transport urbain
- **AMT** : Agence métropolitaine de transport
- **AOT** : Autorité organisatrice de transport
- **CITL** : Conseil intermunicipal de transport Laurentides
- **CMM** : Communauté métropolitaine de Montréal
- **CPTAQ** : Commission de protection du territoire agricole du Québec
- **CRÉ Laurentides** : Conférence régionale des élus des Laurentides
- **MRC** : Municipalité régionale de comté
- **MTQ** : Ministère des Transports du Québec

## RÉSUMÉ

Ce *Plan de mobilité durable 2010-2015 – horizon 2020* comprend trois principales sections :

- *Constats et tendances*, qui mettent en évidence les défis que pose la situation actuelle ainsi que les évolutions en cours au niveau des transports collectifs (p. 9) ;
- *Plan d'affaires 2010-2015 – horizon 2020* qui positionne le CITL en tant qu'organisation en regard des analyses effectuées en première partie (p. 49) ;
- *Plan de développement de l'offre de service 2010-2015* qui identifie les principales interventions à envisager en matière de transport par autobus d'ici à 2015 (p. 58).

## CONSTATS ET TENDANCES

**Les infrastructures routières (p. 17) :** La congestion sur les principales voies d'accès qui mènent au cœur de la région métropolitaine nuit à l'efficacité ainsi qu'à l'attractivité du transport par autobus, de par l'insuffisance des mesures préférentielles en faveur des transports collectifs.

**Les infrastructures de transports collectifs (p. 19) :** axées autour du réseau de trains de banlieue de l'AMT, ces infrastructures génèrent d'importants mouvements en direction des stationnements incitatifs aménagés au pourtour des gares. Toutefois, l'agrandissement de ces stationnements peut se heurter à la volonté de nombreuses municipalités de mettre en valeur les espaces limitrophes aux gares.

**Occupation et aménagement du territoire (p. 22) :** les faibles densités de population nuisent au potentiel de desserte par transports collectifs. Également, la présence d'importants pôles d'emploi ainsi que les horaires atypiques de nombreux employés qui y travaillent doivent être pris en compte dans la planification de l'offre de service.

**Les déplacements (p. 33 et 40) :** Au chapitre des mobilités générales, le fait que 61 % des déplacements effectués sur le territoire du CITL sont internes. Cela confirme l'autonomisation de la périphérie en regard du centre de la région métropolitaine, mais pose aussi le défi d'assurer les déplacements sûrs d'un vaste territoire où l'automobile assure 78 % de l'ensemble des déplacements (p. 33). En ce qui concerne les déplacements effectués au sein du réseau du CITL (p. 40), l'Enquête à bord met en évidence l'importance des correspondances dans les chaînes de déplacements. En effet, 62 % des déplacements nécessitent au moins un transfert. Cette donnée incite à ce que les circuits soient hiérarchisés en fonction des types de déplacements, de façon à augmenter l'efficacité de ces correspondances pour les usagers.

**Les tendances (p. 49) :** L'éclatement temporel et géographique des besoins en déplacements ainsi que l'augmentation des taux de motorisation favoriseront l'usage de la voiture. Inversement, la consolidation du territoire nourrie par une solide croissance

démographique et économique favorisera, dans un contexte de rareté des espaces disponibles, l'augmentation des densités. De plus, de nombreuses municipalités expérimenteront de nouvelles pratiques qui, en matière d'urbanisme, favoriseront l'utilisation des transports collectifs. Au cours des prochaines années, les municipalités membres du CITL seront conviées à un véritable virage en faveur des mobilités durables.

#### **PLAN D'AFFAIRES 2010-2015 – HORIZON 2020**

Soucieux de contribuer à la construction de communautés offrant un haut degré de qualité de vie, le CITL cible cinq axes qui guideront son action en tant qu'organisation, au cours des prochaines années :

- Axe I : Développer une culture du transport collectif (p. 54).
- Axe II : Favoriser le développement et la consolidation de milieux de vie de qualité (p. 55).
- Axe III : Contribuer à l'essor économique des municipalités du territoire du CITL (p. 56).
- Axe IV : Sauvegarder les ressources, protéger l'environnement (p. 57).
- Axe V : Maintenir une saine gestion d'entreprise (p. 58).

#### **PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE SERVICE 2010-2015 – HORIZON 2020**

D'ici 2015, le CITL vise à doubler le nombre annuel de déplacements accomplis sur son réseau, ceux-ci devant passer à 9 600 000. Il s'agit de maintenir la croissance des dernières années (p. 61).

Pour ce faire, il procède à une hiérarchisation des circuits d'autobus qui doit inspirer les interventions à effectuer sur le réseau d'autobus. Dix-huit interventions sont ciblées au cours de la période 2010-2015. Elles se répartissent selon quatre principaux axes :

- Axe I : Améliorer l'accessibilité au réseau (p. 65).
- Axe II : Améliorer l'adéquation entre les besoins en déplacements et l'offre de service (p. 69).
- Axe III : Anticiper sur la croissance urbaine et l'évolution démographique (p. 73).
- Axe IV : Favoriser l'amélioration des équipements et services à caractère métropolitain (p. 76).

Pour la mise en place de ce plan, le CITL compte sur une juste participation des usagers et municipalités membres, de même que sur le développement de nouveaux partenariats avec les transporteurs et acteurs économiques de la région. Toutefois, la croissance des besoins en déplacements ne saurait être assurée par les transports collectifs sans une participation active du gouvernement (pp. 76 et 77).

## TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
INTRODUCTION	7
PARTIE I : CONSTATS ET TENDANCES	9
1. Portrait du CIT Laurentides	9
1.1. Le CIT Laurentides en tant qu'organisation	9
1.2. L'offre de service	11
1.2.1. Transport régulier par autobus	12
1.2.2. Transport régulier par taxi collectif	12
1.2.3. Intégration des étudiants de la Commission scolaire de la Seigneurie des Mille-Îles	13
1.2.4. Transport adapté	13
1.3. L'information à la clientèle	14
1.4. Les ressources	14
2. Le territoire et sa population	16
2.1. Caractéristiques géographiques	16
2.1.1. Infrastructures routières	16
<b>2.1.2. Infrastructures routières : principaux constats</b>	<b>17</b>
2.1.3. Infrastructures de transport collectif	18
<b>2.1.4. Infrastructures de transports collectifs : principaux constats</b>	<b>19</b>
2.1.5. Occupation et aménagement du territoire	20
<b>2.1.6. Occupation et aménagement du territoire : principaux constats</b>	<b>22</b>
2.2. Caractéristiques socio-économiques et démographiques	24
3. Les usagers du CIT Laurentides	26
3.1. Évolution du nombre de déplacements	26
3.2. Profil des usagers	26
3.3. L'accessibilité au réseau	28
3.4. Les usagers du transport adapté	30

	PAGE
4. Les déplacements sur le territoire du CITL	31
4.1. Les déplacements globaux	31
4.1.1. Mobilités générales	31
4.1.2. Modes et motifs de déplacement	31
4.1.3. Origines et destinations	32
<b>4.1.4. Les déplacements sur le territoire du CITL : principaux constats</b>	<b>33</b>
4.2. Les déplacements par transports collectifs	34
4.2.1. Les déplacements par autobus	34
4.2.2. Les déplacements par trains de banlieue	38
<b>4.2.3. Les déplacements par transports collectifs : principaux constats</b>	<b>40</b>
5. Les tendances	41
5.1. Les facteurs sociodémographiques	41
5.1.1. Des besoins croissants pour tous les groupes d'âge	41
5.1.2. Des modes de vie en mutation	42
5.1.3. L'augmentation des taux de motorisation	43
5.2. Les facteurs géographiques	45
5.2.1. La consolidation des milieux résidentiels	45
5.2.2. Le développement des pôles économiques	47
<b>5.3. Synthèse des tendances : un appel au changement</b>	<b>49</b>
 PARTIE II : PLAN D'AFFAIRES 2010-2015, HORIZON 2020	 50
1. Vision, mission et valeurs du CITL	51
1.1. Groupes ciblés	51
1.2. La mission	51
1.3. Les valeurs	52
2. Axes stratégiques	53
 PARTIE III : PLAN DE DÉVELOPEMENT DE L'OFFRE DE SERVICES 2010-2015	 59
1. Les transports collectifs en 2015	59
1.1. Vision 2015	59
1.2. Objectifs	60
1.2.1. L'utilisation du réseau du CITL en 2015	60
1.2.2. Un réseau souple et performant	62
1.2.3. Interventions 2010-2015	64
 CONCLUSION	 80

## INTRODUCTION

Si les mobilités ne peuvent par nature être associées à la stabilité, peu d'autorités organisatrices de transport sont confrontées à une évolution aussi rapide des besoins en déplacements que le Conseil intermunicipal de transport Laurentides (CITL). Desservant une région caractérisée par l'importance de sa croissance démographique, économique et urbaine, le CITL se doit de prendre à bras-le-corps la question de la planification de son offre de service. L'inverse serait trop susceptible de favoriser un tout à l'auto pour lequel nos collectivités assument déjà les conséquences négatives sur les plans économique, environnemental et de la qualité de vie.

Pour ces raisons, le CITL, organisme issu de la volonté de ses 15 municipalités membres, a entrepris de dresser le portrait des attentes et besoins en matière de transports collectifs (TC). Si la situation actuelle retient grandement l'attention, l'essor de la région a exigé que les évolutions à venir soient aussi considérées avec la plus grande attention, ce à quoi répond la première partie de ce *Plan de mobilité durable 2010-2015 – horizon 2020*.

Évoluant au rythme de sa région, le CITL ne peut toutefois penser son offre de service sans se repenser lui-même. C'est à cette nécessité que répond la seconde partie, le *Plan d'affaires 2010-2015 – horizon 2020*, qui positionne le CITL en regard des enjeux et défis posés par son environnement en constante évolution. Toutefois, ce *Plan d'affaires* ne saurait se matérialiser sans le *Plan de développement de l'offre de service 2010-2015* qui l'accompagne, en troisième partie. Sur la base du diagnostic posé en première partie ainsi que des orientations explicitées par le *Plan d'affaires*, le *Plan de développement* définit et hiérarchise les grandes orientations du développement de l'offre de service pour les années 2010-2015.

Pour susciter l'action, le *Plan d'affaires* et le *Plan de développement de l'offre de service* doivent rallier les principaux collaborateurs du CITL quant aux objectifs à atteindre ainsi qu'aux moyens et ressources nécessaires pour y parvenir. C'est pourquoi ils ont été élaborés suite à une consultation des municipalités membres ainsi que des partenaires locaux et métropolitains du CITL, qui ont été invités à partager leur vision ainsi que leur expertise quant à l'état et à l'avenir des transports en commun au sein du CITL. Ces rencontres ont permis d'approfondir les hypothèses de travail d'abord inspirées par les commentaires que le CITL reçoit de sa clientèle ainsi que par les données récoltées sur le terrain. Également, des sources d'information documentaires et statistiques ont permis de préciser les besoins actuels et futurs en matière de déplacements. Ces sources sont, notamment : l'Enquête à bord menée par le CITL à l'automne 2008, l'Enquête Origine-Destination 2003 de la région de Montréal, les schémas d'aménagement et de développement des MRC couvrant le territoire du CITL et voisine, le plan stratégique de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) ainsi que son programme triennal d'immobilisations. Enfin, il est à noter que les experts de CIMA+ et de CIM ont, tout au long du processus, fourni un accompagnement professionnel et technique garantissant la rigueur des analyses effectuées et des résultats obtenus.

Fruit d'une réflexion commune sur la place que doivent occuper les transports en commun dans les déplacements générés ou destinés au territoire du CITL, il va de soi que ce document s'adresse aux employés du CITL, qui en sont les artisans, ainsi qu'aux municipalités membres. Acteurs de premier plan des transports collectifs, ces municipalités sont en droit de voir explicitées les principales orientations des années à venir ainsi que le rôle qu'elles peuvent jouer dans leur mise en œuvre. Plus largement, il intéresse également les partenaires métropolitains et gouvernementaux du CITL que sont l'AMT et le Ministère des Transports du Québec (MTQ). Ce document leur permettra de mieux tenir compte des besoins et orientations de la région dans leurs décisions touchant le transport en commun. Enfin, ce document concerne au premier chef la population des municipalités membres du CITL. Ce sont en effet les citoyens qui, à titre d'usagers ou de contribuables, financent les activités du CITL. Ce sont également eux qui, chaque année, adoptent en nombre croissant les transports collectifs.

Une fois adoptés par le Conseil d'administration du CITL, le *Plan d'affaires 2010-2015 – horizon 2020* et le *Plan de développement de l'offre de service 2010-2015* prendront effet. S'en suivra l'élaboration d'un plan d'action qui déterminera l'apport de chacune des cinq directions du CITL à la matérialisation des orientations et interventions retenues. De plus, un plan de transport sera produit chaque année, en vue de déterminer les modalités d'implantation et de fonctionnement des interventions prévues par le *Plan de développement*. Enfin, le *Plan de développement de l'offre de service 2010-2015* sera actualisé en 2013, alors que le *Plan d'affaires 2010-2015 – horizon 2020* sera révisé aux cinq ans.



## **PARTIE I : CONSTATS ET TENDANCES**

Positionner le CITL en tant qu'acteur du développement de sa région et concevoir des interventions en vue d'améliorer son action de fournisseur de services de transports collectifs exige une connaissance précise des caractéristiques de son milieu. De même, la compréhension des tendances contribuera à mieux saisir les enjeux auxquels fait face le territoire du CITL, ainsi qu'à développer une réponse adéquate à ces derniers.

### **1. PORTRAIT DU CIT LAURENTIDES**

Cette section vise à exposer la structure du CITL, son fonctionnement, les services qu'il offre ainsi que les ressources dont il dispose pour ce faire.

#### **1.1. Le CIT Laurentides en tant qu'organisation**

Le CIT Laurentides est né de la fusion, en septembre 2004, des CIT des Basses-Laurentides et de Deux-Montagnes avec les OMIT de Saint-Eustache et de Saint-Jérôme. Il regroupe donc 15 municipalités de la Rive-Nord, qui sont les suivantes :

- Blainville
- Boisbriand
- Bois-des-Filion
- Deux-Montagnes
- Lorraine
- Mirabel
- Oka
- Pointe-Calumet
- Rosemère
- Sainte-Anne-des-Plaines
- Saint-Eustache
- Sainte-Marthe-sur-le-Lac
- Sainte-Thérèse
- Saint-Jérôme
- Saint-Joseph-du-Lac

Au recensement de 2006, le territoire du CITL totalise une superficie de 968 km<sup>2</sup> dont Mirabel, en très grande partie composée de terres agricoles, représente près de 50 %. Sa population est de plus de 327 000 personnes.

Organisme de droit public constitué en vertu de la *Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal* (L.R.Q., c. C-60.1), le CIT Laurentides est gouverné par un Conseil d'administration (CA) formé d'un représentant de chacune des municipalités membres, en plus de deux représentants des usagers désignés par les membres municipaux du CA. Le Conseil d'administration est notamment responsable d'adopter les projets de règlements et les règlements concernant l'offre de service et les tarifs, d'avaliser les prévisions budgétaires et le programme triennal d'immobilisations,

ainsi que d'approuver tout contrat d'approvisionnement ou de service de 50 000\$ ou plus.

Le Conseil est secondé par un Comité exécutif (CE), composé de cinq membres désignés par le CA. Le CE fait notamment les recommandations au CA en vue de l'adoption des projets de règlements, des projets de modification de tarifs, du programme triennal d'immobilisations, de l'octroi de contrats d'une valeur de 50 000\$ ou plus ainsi que de l'embauche de tout employé du CITL. Également, il approuve l'octroi de contrats de moins de 50 000\$, les comptes à payer ainsi que tout ajustement à l'offre de service jugé mineur et dont les impacts financiers sont de moins de 10 000\$ par année.

Afin d'être éclairés dans leurs prises de décisions, mais aussi dans le but de mettre ces dernières en œuvre, le Conseil d'administration et le Comité exécutif sont appuyés par les cinq services du CITL, ainsi que par une direction générale. Cette direction générale veille à ce que l'action du CITL réponde aux objectifs et demandes du CA et du CE. Pour ce faire, elle coordonne les cinq services internes que comprend le CITL, en visant à maintenir un degré élevé de satisfaction des usagers ainsi que d'efficacité dans le fonctionnement de l'entreprise. Également, la direction générale statue sur les principales questions qui se posent au sein des services internes et agit au nom du CITL auprès des partenaires externes.

Quant aux cinq services internes – communication, marketing et clientèle ; exploitation ; finances ; planification et transport adapté – ils s'assurent du bon fonctionnement de leurs activités ainsi que de conseiller la direction générale en regard de leur champ d'action.

**Le Service des communications, du marketing et de la clientèle** est responsable de la diffusion de l'information concernant l'offre de service. Ses activités de communication comprennent la promotion des transports collectifs au sein de différents médias, la mise à jour du site Internet de même que la production et la diffusion d'horaires aux formats électronique et papier. En ce qui concerne les activités de service à la clientèle, il maintient un centre d'appels ainsi qu'un centre de services au sein des locaux du CITL, où sont effectués la vente des titres de transport, l'émission ou le remplacement des cartes OPUS avec photo ainsi que la réception et le traitement des plaintes et commentaires.

**Le Service de l'exploitation** s'assure de la qualité de la prestation des services par les transporteurs privés. Il s'agit de vérifier le bon fonctionnement du réseau, la propreté des véhicules ainsi que leur ponctualité. Il s'assure également de la bonne conduite des conducteurs, et enquête sur les plaintes des usagers. Pour ce faire, son personnel effectue des inspections et relevés sur la route, aux gares, aux terminus ainsi qu'aux stations de métro. Il veille à ce que le service offert aux usagers soit adéquat et suggère au Service de la planification et du développement les modifications à apporter lorsque des problèmes récurrents sont rencontrés sur le réseau. Enfin, le Service de

l'exploitation s'assure d'améliorer continuellement ses méthodes et outils de travail, en vue de suivre au plus près la qualité des services rendus aux usagers.

**Le Service des finances** a la responsabilité de tous les aspects financiers du CITL. Il effectue la préparation et le suivi budgétaire, s'occupe de l'ensemble de la comptabilité et rédige des rapports périodiques portant sur la situation financière de l'organisme. Ce service produit des analyses financières pour les projets des quatre autres services, a la charge des équipements de perception à bord des autobus ainsi que des 26 points de vente répartis sur l'ensemble du territoire. Il s'occupe aussi de la gestion du matériel et du réseau informatique du CITL, ainsi que de l'élaboration des outils de gestion. Enfin, il collabore à différents comités métropolitains portant sur les questions de financement et de partage des coûts des transports collectifs (AMT, CMM, ACIT).

**Le Service de la planification et du développement** est responsable d'établir la desserte en transport par autobus, en concordance avec les autres modes de transport. Il définit les horaires ainsi que les trajets qu'empruntent les divers circuits d'autobus. Il a pour objectif d'assurer, en fonction des ressources disponibles, la meilleure adéquation possible entre les besoins en déplacements et l'offre de service du CITL. Pour ce faire, son personnel analyse les besoins en déplacements, sur la base des commentaires et plaintes en provenance des usagers, ainsi qu'à l'aide d'enquêtes et de relevés. Il vérifie également la faisabilité, sur le terrain, des projets ou modifications qu'il envisage en regard de l'offre de service. Enfin, ce service anticipe sur l'évolution des besoins en transports collectifs, en colligeant les informations disponibles sur l'évolution sociale, démographique, économique et urbaine des municipalités membres du CITL.

**Le Service du transport adapté** gère un service de transport collectif qui répond aux besoins des personnes à mobilité réduite, en leur offrant un service de porte-à-porte. Il vise à faciliter l'intégration sociale, professionnelle et économique des personnes handicapées, en leur offrant un degré de mobilité et d'autonomie comparable à celui de l'ensemble de la population. Pour ce faire, il reçoit et traite les demandes de transport des usagers inscrits au transport adapté, et établit sur une base quotidienne les circuits qu'emprunteront les taxis et minibus adaptés. Il participe également au processus d'admission des résidents du territoire du CITL qui demandent à être inscrits à ce service, en appliquant les critères prévus à la *Politique d'admissibilité au transport adapté* du MTQ.

## 1.2. L'offre de service

Le CIT Laurentides offre un service d'autobus régulier, complété par un réseau de taxis collectifs dans les secteurs où la demande en transport collectif ne justifie pas l'emploi d'autobus. Un service porte-à-porte est également offert, par minibus ou taxis, aux usagers à mobilité réduite du transport adapté. Enfin, le CITL assure le transport d'une partie des étudiants du niveau secondaire de la Commission scolaire de la Seigneurie des Mille-Îles. Il s'agit du seul CIT à offrir l'intégration des étudiants de niveau secondaire au service d'autobus régulier.

### 1.2.1. Transport régulier par autobus

Le réseau régulier d'autobus du CITL s'organise autour de cinq principaux nœuds de correspondance. Ces nœuds sont constitués de la gare intermodale de Saint-Jérôme, de la gare de Sainte-Thérèse, de l'intersection entre la montée Gagnon et la route 344 à Bois-des-Filion ainsi que de la gare de Deux-Montagnes et du Terminus Saint-Eustache. Ils constituent les points de correspondance privilégiés autant pour les déplacements locaux que métropolitains. En effet, les circuits qui desservent les localités environnantes y convergent aux mêmes heures, permettant de correspondre avec les circuits d'autobus qui effectuent la liaison vers le réseau de métro ainsi que de transférer à bord du train de banlieue.

Le réseau d'autobus du CITL comprend 34 lignes, dont 20 ont pour vocation d'assurer un service local au sein des collectivités. À cela s'ajoutent les 10 circuits de rabattement en direction des gares de Rosemère, Sainte-Thérèse et Blainville. Les cinq autres circuits assurent soit des liens entre les diverses municipalités membres, soit encore une desserte en direction du réseau de métro. Les véhicules employés vont du minibus à l'autobus urbain régulier, en fonction des besoins qui sont propres à chacun des circuits aux divers moments de la journée. En effet, dans un souci de saine utilisation des fonds qui lui sont octroyés, le CITL privilégie un service axé sur les besoins réels plutôt qu'un service uniforme sur l'ensemble de son territoire.

La présence des lignes de train de banlieue de Blainville – Saint-Jérôme / Montréal et de Deux-Montagnes / Montréal constitue une force dont profitent les usagers du CITL. Ainsi, en pointe matinale, les circuits réguliers desservent la plupart des départs de train, et font de même pour les arrivées de trains de la pointe de l'après-midi. Quant aux circuits de rabattement, conçus à l'intention des usagers du train, ils desservent l'ensemble des passages de train de 6h à 9h ainsi que de 16h à 20h.

### 1.2.2. Transport régulier par taxi collectif

Le transport par taxi collectif permet d'offrir un service de transport collectif aux résidents de secteurs trop peu densément peuplés pour justifier la mise en place d'un service d'autobus régulier. Ce service est à l'image du réseau d'autobus régulier, et prévoit pour chacune des lignes de taxi collectif un certain nombre d'arrêts où l'embarquement et le débarquement peuvent se faire. Hormis le type de véhicule employé, la principale différence réside en l'obligation qu'ont les usagers de réserver leur place par téléphone au moins une heure à l'avance afin de demander à ce qu'un taxi passe par l'arrêt souhaité.

### 1.2.3. Intégration des étudiants de la Commission scolaire de la Seigneurie des Mille-Îles

Depuis les débuts du CITL, une partie des étudiants de la Commission scolaire de la Seigneurie des Mille-Îles (CSSMI) bénéficie d'une formule d'intégration, une première au sein des CIT. Ainsi, les étudiants de certains secteurs se voient remis gratuitement, en début d'année scolaire, un titre de transport valide sur l'ensemble du réseau du CITL pour les mois de septembre à juin. Toutefois, dans le but de faciliter les déplacements de ces étudiants vers et au retour de leur école, 54 circuits sont mis en place en fonction de leurs besoins spécifiques. En 2009, ce sont environ 2500 étudiants qui profitent des services offerts par le CITL, leur donnant ainsi une autonomie supplémentaire à un âge de la vie où les besoins en déplacements vont en augmentant.

Cette intégration des étudiants s'inscrit dans la volonté du CITL de participer à l'adoption de mobilités plus durables de la part de la population du CITL. En se voyant conférer un titre de transport valable sur le réseau régulier, les adolescents développent une connaissance et une habitude de l'usage des transports collectifs qui contribueront à ce qu'ils en soient des utilisateurs réguliers une fois parvenus à l'âge adulte. Il s'agit donc de préparer, au sein de la population étudiante d'aujourd'hui, la clientèle des travailleurs de demain.

### 1.2.4. Transport adapté

Ce service de transport consiste en un service de transport en commun adapté aux personnes qui répondent aux critères de la politique d'admissibilité du Ministère des Transports du Québec. Compte tenu des limitations des usagers, le transport est adapté aux besoins précis en déplacements de chacun, par l'offre d'un service de porte-à-porte ainsi que par l'utilisation de véhicules spécialement configurés et équipés en vue de recevoir les usagers en fauteuil roulant.

Pour avoir droit à ce service, les personnes intéressées doivent s'inscrire auprès du Service du transport adapté et justifier de leur limitation à l'accomplissement de leurs déplacements. Une fois acceptées comme usagers du transport adapté, ces personnes doivent ensuite signifier par téléphone leur intention de se déplacer avant 12h00 la veille de leur déplacement pour les jours ouvrables, et 10h00 le vendredi pour les déplacements de fin de semaine.

### **1.3. L'information à la clientèle**

La connaissance des horaires et circuits d'autobus par les usagers est essentielle pour assurer l'efficacité des activités du CITL. C'est pourquoi le CITL recourt à des moyens variés de communication, en vue de joindre le plus grand nombre. Ainsi, les 1667 panneaux d'arrêts qui se trouvent sur le territoire indiquent les numéros des circuits qui s'y arrêtent. Chacun de ces panneaux possède également un code Allo-TRAM, un service téléphonique automatisé qui permet aux usagers de connaître l'heure des trois prochains passages à cet arrêt. Aux gares et terminus, une information détaillée sur les horaires est fournie. Aussi, un centre de service téléphonique, mis sur pied en 2004 et opéré 84 heures par semaine à l'aide de sept employés, fournit aux usagers une réponse adaptée aux questions portant sur leur déplacement. Le site Internet ([www.citl.amt.qc.ca](http://www.citl.amt.qc.ca)) permet également d'obtenir le plan du réseau ainsi que les heures de passage prévues aux différents arrêts. Enfin, des horaires papier ainsi qu'une carte réseau sont disponibles dans les centres de services, de même qu'à bord des autobus, de façon à ce que les usagers puissent conserver en tout temps les renseignements sur les horaires et circuits.

Chaque année, les différents services téléphoniques traitent près de 160 000 demandes d'informations, dont plus de 80 000 pour le seul centre d'appel du CITL.

### **1.4. Les ressources**

Le CITL compte 23 employés, qui s'attachent à la planification, à la gestion ainsi qu'au contrôle de la qualité des services offerts. Le transport des passagers est quant à lui directement effectué par les 166 conducteurs qui oeuvrent au sein des quatre transporteurs assurant le service d'autobus du CITL. Ces transporteurs veillent à offrir au mieux le service planifié par l'équipe du CIT Laurentides et contribuent également à son amélioration, en communiquant les observations qu'ils effectuent sur le terrain des opérations. Ces transporteurs sont : Autobus Deux-Montagnes, Autobus Robert Paquette & fils, Transcobec et Transdev. La desserte par collectif revient à deux entreprises œuvrant dans ce domaine, soit Taxi Mirabel et Taxi 7000 inc.

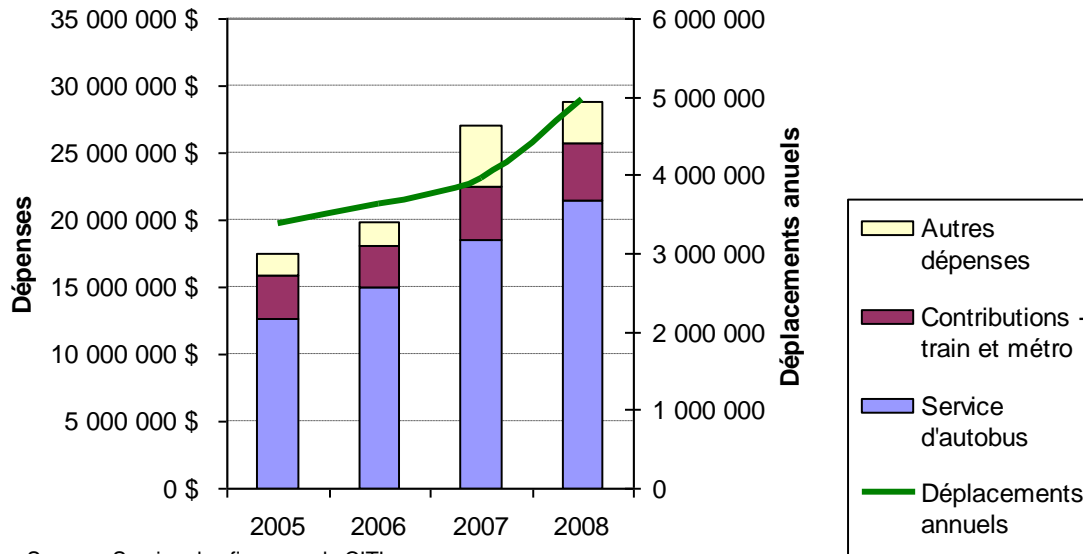
Le parc de véhicules qui opèrent sur les lignes régulières est de 85 autobus. Cette flotte comprend 30 autobus à plancher surbaissé, dont deux autobus hybrides qui contribuent à améliorer l'efficacité énergétique du CITL en plus de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). L'âge moyen des véhicules est de moins de 6 ans. Chaque véhicule est équipé d'une boîte de perception qui permet d'obtenir une information précise sur le nombre d'embarquements effectués, les titres de transport utilisés ainsi que les sommes récoltées. Quant au Service du transport adapté, il dispose de neuf taxis ainsi que deux autobus qui sont expressément configurés pour les besoins des personnes à mobilité réduite, à quoi s'ajoute la flotte de taxis réguliers des six entreprises opérant pour le compte de ce service.

Les dépenses du CITL s'élèvent en 2008 à près de 28,8 millions, contre un peu plus 17,5 millions en 2005. L'augmentation des dépenses a donc été de près de 65 % au

cours de ces quatre années budgétaires. De ce total, 75 % vont à l'exploitation du réseau d'autobus, et 15 % constituent des contributions à l'exploitation des réseaux de trains de banlieue et du métro. Ce sont donc 90 % des ressources financières du CITL qui sont directement investies dans les services aux usagers.

Graphique 1

### ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU CITL - 2005 À 2008



Source : Service des finances du CITL

Les revenus, qui s'élèvent en 2008 à 29,8 millions de dollars, proviennent d'abord des municipalités membres, qui participent à hauteur de 41 %. En effet, ce sont plus de 12,3 millions qui ont en 2008 été investis dans les services de transports collectifs par ces municipalités, soit 8 millions pour le service d'autobus et 4,3 millions en redevances métropolitaines pour l'utilisation que font les résidents du CITL des réseaux de métro et du train de banlieue. En ce qui concerne les contributions gouvernementales, elles constituent 30 % des revenus, soit près de 9 millions de dollars. Quant aux sommes récoltées auprès des usagers par la vente de titres de transport, elles s'élèvent à un peu plus de 8 millions, soit près de 27 % du total.

## 2. LE TERRITOIRE ET SA POPULATION

Les caractéristiques géographiques et humaines d'un territoire sont au premier rang des facteurs qui influent sur les transports collectifs. Cette description des particularités du territoire et de la population du CITL est un premier jalon en vue de définir les potentiels du CIT Laurentides.

### 2.1. Caractéristiques géographiques

Le CITL couvre une superficie de 968 km<sup>2</sup>, ce qui correspond au double de la surface de l'Île de Montréal. Massivement situé en zone de plaine, le territoire est bordé au Sud par le lac des Deux-Montagnes ainsi que la rivière des Mille-Îles, alors que le piedmont des Laurentides, où se trouve la Ville de Saint-Jérôme, en marque la limite nord. Ce territoire, distant de 30 à 60 kilomètres du centre-ville montréalais, couvre donc une vaste partie de la couronne nord.

Les premiers acteurs de ce vaste territoire, ses résidants, sont au recensement de 2006 au nombre de 327 000. Ils habitent les milieux résidentiels diversifiés qui se déploient principalement le long de la rivière des Mille-Îles ainsi qu'au pourtour de l'autoroute 15 et de la route 117. Sur le plan économique, ils profitent d'une gamme d'activités allant du secteur manufacturier de pointe au commerce, en passant par l'agriculture. Pour leurs loisirs, ils peuvent compter sur la présence de nombreux espaces naturels de qualité, dont le parc national d'Oka. Enfin, de grandes institutions assurent la diffusion du savoir (Collège Lionel-Groulx, Cégep de Saint-Jérôme, Université du Québec en Outaouais – campus de Saint-Jérôme), ou offrent des services essentiels, tels l'Hôpital de Saint-Eustache et L'Hôpital régional de Saint-Jérôme.

#### 2.1.1. Infrastructures routières

La trame routière s'organise d'abord autour d'un réseau de rues locales, dont la configuration vise fréquemment à éviter la présence d'une circulation de transit. Souvent caractérisées par une faible largeur, des virages serrés, des limites de vitesses réduites ainsi que la présence de dos d'âne et de nombreuses impasses, les rues locales se prêtent peu à la desserte par autobus. Ces rues se connectent toutefois à un réseau de collectrices locales, dont la configuration est beaucoup plus propice au passage des autobus, bien que la multiplication des zones où la vitesse est limitée à 30 km/h sans qu'il n'y ait d'établissements scolaires tende à allonger inutilement les temps de parcours.

Ces voies collectrices permettent quant à elles d'accéder au réseau routier interurbain. Ancienne voie d'accès au territoire laurentien, la route 117 joue encore un rôle d'importance dans les déplacements nord-sud. Traversant l'un des deux principaux axes d'urbanisation du territoire du CITL, cette route est empruntée par le circuit 9, qui assure 28 % des déplacements effectués sur le réseau régulier d'autobus du CITL. Son pendant est-ouest, la route 344, se déploie le long de la rivière des Mille-Îles, et joue un rôle précieux pour les déplacements entre les localités situées aux abords de cette



rivière. Quant à la route 335, elle constitue la prolongation de l'autoroute 19, qui devait à l'origine rejoindre l'autoroute 640, et permet d'offrir un lien pour les autobus circulant en direction du métro Cartier. Ce réseau routier interurbain s'avère particulièrement propice à la desserte par transport collectif, en vue de rejoindre les résidents des rues avoisinantes ainsi que d'y rabattre ceux des rues qui en sont éloignées. En effet, il permet de lier les différentes localités entre elles, sans obliger les multiples détours qu'impose la trame des rues locales. De plus, leur configuration se prête bien à la circulation d'autobus urbains, alors que la mixité des usages concourt à une plus grande acceptation des autobus de la part des riverains.

Enfin, le réseau autoroutier, sur lequel s'arriment autant les collectrices locales que le réseau routier interurbain, offre des opportunités intéressantes pour la mise sur pied de dessertes express, pour autant que des mesures favorables aux transports collectifs y soient instaurées. Ce réseau autoroutier a en majeure partie été développé au cours des années 1960 et 1970. Il comprend les autoroutes 50 et 640, qui se déploient selon un axe est-ouest, alors que les autoroutes 13 et 15 assurent les déplacements nord-sud, notamment ceux en direction du territoire de Laval ainsi que du centre-ville de Montréal. De ce réseau, les autobus du CITL empruntent principalement l'autoroute 15 qui, entre Sainte-Thérèse et le boulevard de la Concorde, permet aux autobus du circuit 9 de rejoindre le métro Montmorency. Notons également que le circuit 21 a recours à l'A-640 aux heures de pointe, et que le circuit 28 emprunte l'autoroute 19, dans la portion lavalloise de son trajet, afin d'assurer la liaison au métro Cartier.

#### 2.1.2. Infrastructures routières : principaux constats

L'augmentation des flux de personnes et de marchandise, en partie liée à l'essor économique et démographique de la région, a engendré une pression croissante sur le réseau routier. Au niveau local, cette congestion amène son lot de retards en regard des heures de passage planifiées. Afin de pallier à cette situation, le CITL se voit parfois dans l'obligation d'allonger les temps de parcours prévus à l'horaire. Cela évite certes les retards, mais consacre également l'augmentation des temps de déplacement pour les usagers.

La situation est cependant encore plus critique sur le réseau routier supérieur. Aux heures de pointe, autour de 30 % des déplacements assurés par le réseau du CITL se font en direction des terminus lavallois du réseau de métro. Sur l'autoroute A-15, d'importants ralentissements se font souvent sentir à partir de Sainte-Thérèse, parfois même jusqu'à Mirabel. Sur la route 335, le trajet en direction du métro Cartier, les embouteillages s'étirent parfois de la rivière des Mille-Îles jusqu'au boulevard de la Concorde. Or, la congestion du réseau autoroutier diminue considérablement l'efficacité du service d'autobus. En effet, la congestion prolonge non seulement le temps que les usagers doivent consacrer à leurs déplacements, mais, à nombre égal d'autobus, elle diminue aussi les fréquences de desserte, en raison des vitesses d'exploitation moindres des véhicules présents sur la route. De plus, la soumission des autobus urbains aux mêmes contraintes de congestion que les voitures particulières empêche les

transports collectifs de se montrer réellement attractifs envers les automobilistes, qui ne profitent d'aucun gain de temps s'ils adoptent les TC.

### 2.1.3. Infrastructures de transport collectif

Les Infrastructures de transports collectifs dont bénéficie le territoire du CITL sont soit axées autour du réseau d'autobus, soit encore liées au réseau de trains de banlieue.

Concernant les autobus, un projet pilote mené depuis juin 2009 en collaboration avec le MTQ permet aux autobus du CITL d'emprunter, en cas d'embouteillage, l'accotement de l'autoroute 15 sur le territoire de Laval et d'y circuler à une vitesse maximale de 50 km/h. En dépit du fait que les autobus doivent fréquemment se réinsérer dans la circulation en raison des entrées et sorties, les premiers résultats de ce projet montrent une économie de temps allant jusqu'à six minutes, sur une distance de neuf kilomètres. Cela laisse entrevoir les gains de temps autrement plus élevés qu'il serait possible de réaliser sur de véritables voies réservées.

Toutefois, la majeure partie des Infrastructures de transports collectifs est liée à l'exploitation du réseau de trains de banlieue de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Ainsi en est-il de la ligne électrifiée du Canadien National, à l'usage exclusif de trains de la ligne Montréal / Deux-Montagnes. La fréquence de trains ainsi que leur ponctualité font de cette ligne la plus achalandée du réseau de l'AMT, avec 30 600 des 63 900 déplacements quotidiens effectués à bord de trains de banlieue, selon l'Enquête train 2008.

Également, la voie ferrée de l'ancien Petit train du Nord accueille les trains de la ligne Montréal / Blainville – Saint-Jérôme, en partage avec les trains de marchandises pour la section allant jusqu'à Blainville. Avec 9 300 déplacements quotidiens, cette ligne est la troisième en importance sur les cinq exploitées par l'AMT<sup>1</sup>.

Six gares permettent à la population du CITL d'accéder aux trains de banlieue, soit les gares de Deux-Montagnes et Grand-Moulin pour la ligne Montréal / Deux-Montagnes, et les gares de Saint-Jérôme, Blainville, Sainte-Thérèse et Rosemère pour la ligne Montréal / Blainville – Saint-Jérôme. Chacune des gares comprend un stationnement incitatif destiné aux usagers qui se rendent en gare en voiture ou vélo ; un total de 3400 espaces sont réservés aux automobilistes, ainsi que 277 à l'intention des cyclistes. Également, les gares de Saint-Jérôme, de Sainte-Thérèse et de Rosemère comprennent des quais dédiés aux autobus urbains du CITL, optimisant du coup les transferts entre trains et autobus ainsi que les correspondances au sein du réseau d'autobus. Le Terminus Saint-Eustache est spécialement aménagé pour assurer les correspondances entre les divers circuits d'autobus de l'ouest du CITL. Ce terminus comporte également un abribus chauffé ainsi que 20 espaces de stationnement.

---

<sup>1</sup> Agence métropolitaine de transport, *Rapport annuel 2008*.

Enfin, l'AMT envisage le développement de trois gares supplémentaires. Une première, située au nord de l'autoroute 640 à Saint-Eustache, viendrait prolonger la ligne Deux-Montagnes / Montréal et offrirait environ 1500 espaces de stationnement supplémentaires. Une seconde serait développée à proximité du Faubourg Boisbriand, à titre d'embranchement de la ligne Blainville – Saint-Jérôme / Montréal. Sur cette même ligne, la gare de Saint-Janvier doit être aménagée entre les gares Blainville et Saint-Jérôme, et pourrait recevoir ses premiers passagers dès 2010.

#### 2.1.4. Infrastructures de transports collectifs : principaux constats

Des efforts restent à faire afin de favoriser la complémentarité entre les réseaux d'autobus et de trains. Ainsi, la gare de Deux-Montagnes ne comporte que des espaces d'arrêts sur rue, ce qui n'est pas sans créer des conflits d'usage aux heures où d'importants mouvements s'opèrent à proximité de la gare.

Également, la popularité des stationnements incitatifs entraîne une saturation de ceux-ci. La relance du service de trains de banlieue, au cours de la seconde moitié des années 1990, a grandement favorisé l'usage des transports collectifs auprès de la clientèle des navetteurs qui se destinent à l'île de Montréal à partir du territoire du CITL. Pour effectuer le trajet entre leur résidence et la gare, ces navetteurs privilégient, dans 66 % des cas, l'usage de la voiture<sup>2</sup>. Cependant, l'engouement pour ces déplacements bimodaux s'accompagne de débordements au sein des espaces de stationnement disponibles à proximité des gares, ainsi que d'une charge supplémentaire sur les réseaux routiers locaux déjà grandement sollicités. **De plus, la présence de plusieurs zones tarifaires incite de nombreux usagers à se rendre dans les gares situées plus au Sud, afin d'économiser sur le coût du titre mensuel.**

En réaction à cette situation, l'AMT vise à accroître le nombre de places de stationnement incitatif de 10 % d'ici à 2013. Dès 2009, 150 nouvelles places doivent d'ailleurs être ajoutées à la gare de Deux-Montagnes<sup>3</sup>. Cependant, ces ajouts pourront s'avérer difficiles à effectuer au sein des milieux urbains déjà constitués, où plus aucun terrain n'est disponible aux abords des gares. Les localités qui souffrent d'une rareté de l'offre foncière préfèrent en effet valoriser au maximum les terrains encore disponibles. Également, de nombreuses municipalités sont soucieuses de mettre en valeur l'attrait que constitue une gare, par un aménagement des abords qui favorise la mixité des usages (résidences, commerces et emplois) ainsi que la densification de l'habitat. Ces opérations, qui sont l'application de ce que l'on désigne en anglais comme étant le *transit-oriented development* (TOD), profitent autant aux municipalités qui revalorisent leur territoire qu'aux transports collectifs, qui voient se développer d'importants bassins d'usagers aux abords des nœuds de correspondance. Toutefois, elles tendent à limiter les possibilités d'expansion des stationnements incitatifs, en favorisant la densification des espaces disponibles. Enfin, la volonté de revitalisation des noyaux anciens, à

---

<sup>2</sup> Données pour le territoire du CITL selon l'Agence métropolitaine de transport, Enquête train 2008.

<sup>3</sup> Agence métropolitaine de transport, *Rapport annuel 2008*.

proximité desquels se trouvent fréquemment les gares, se montre peu compatible avec l'augmentation de la circulation routière qui se destine aux stationnements incitatifs.

#### 2.1.5. Occupation et aménagement du territoire

##### *Description générale*

Les milieux urbains du CITL se déploient selon un axe est-ouest, ainsi qu'un axe nord-sud. Le premier comprend les municipalités qui occupent le littoral de la rivière des Mille-Îles ainsi que du lac de Deux Montagnes, soit : Bois-des-Filion, Lorraine, Rosemère, Boisbriand, Saint-Eustache, Deux-Montagnes, Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Saint-Joseph-du-Lac, Pointe-Calumet et Oka. Ces localités sont unies par la route 344, ancien chemin rural le long duquel se sont implantés les premiers établissements, ainsi que par l'autoroute 640. Elles présentent une urbanisation continue jusqu'à Saint-Joseph-du-Lac, où les milieux agricoles et naturels se font plus présents. On y remarque également la présence de centres anciens, soit le village d'Oka et le bourg du Vieux-Saint-Eustache, qui constituent autant d'éléments importants du paysage et de l'identité de ces communautés.

Le second axe se déploie le long de la route 117 ainsi que de l'autoroute 15. Il inclut la Ville de Saint-Jérôme, la portion Est de Mirabel, ainsi que les villes de Blainville et de Sainte-Thérèse. Les secteurs centraux de Saint-Jérôme et de Sainte-Thérèse ont longtemps constitué le cœur des activités commerciales et de services pour leur région environnante. Ces centres présentent un tissu urbain plus compact, caractérisé par la densité supérieure du bâti, l'étroitesse de nombreuses rues ainsi que la mixité des usages résidentiels, commerciaux et institutionnels. Ils s'organisent autour d'importantes institutions publiques dont le développement constant génère des flux considérables de déplacements.

Enfin, d'autres secteurs urbains sont également implantés en retrait de ces axes. Il s'agit principalement de la Ville de Sainte-Anne-des-Plaines, accessible par la route 335, ainsi que des noyaux villageois mirabellois de Saint-Augustin et de Saint-Canut. Tous sont dotés de centres anciens qui desservent une communauté dont la croissance a été particulièrement forte au cours des dernières années.

##### *Les milieux résidentiels*

Au sein de ces milieux urbains, la fonction résidentielle prédomine nettement, sauf aux abords des grands axes routiers et autoroutiers. Le recensement de 2006 dénombrait plus de 127 000 logements occupés, une augmentation de 19 % en regard de 1996, alors que l'ensemble de la région montréalaise ne connaissait qu'une croissance de 8 % du nombre d'unités résidentielles au cours de la même période<sup>4</sup>. La majeure partie des secteurs résidentiels est constituée de maisons unifamiliales, lesquelles comptent pour 66 % de l'ensemble des logements, dont près de 90 % sont des maisons individuelles

---

<sup>4</sup> Recensements de Statistique Canada.

non attenantes. Seules les villes de Sainte-Thérèse et Saint-Jérôme comprennent une majorité d'unités au sein d'immeubles multilogements. Il en résulte des densités d'occupation et de population plutôt faibles, oscillant autour de 10 logements à l'hectare.

*Les milieux à vocation économique : industries et commerces*

Autrefois qualifiées de « banlieues-dortoirs » en raison de leur fonction presque exclusivement résidentielle, les territoires périphériques des grandes agglomérations se diversifient. Le plus faible coût de l'immobilier ainsi que la présence d'importantes infrastructures de transport ont initié un important mouvement de déconcentration des emplois vers les espaces périphériques, notamment de la part du secteur manufacturier et des services<sup>5</sup>. Une évolution qui ne manque pas de toucher la région montréalaise et, conséquemment, le territoire du CIT Laurentides.

Le territoire du CITL héberge près de 120 000 emplois. Sa partie qui se trouve au sein de la CMM accueille à elle seule 87 000 emplois, soit un peu plus de 5 % du total métropolitain.

Tableau 1

**EMPLOIS ÉTABLIS SUR LE TERRITOIRE DU CITL**

<b>Municipalité</b>	<b>Emplois</b>	<b>En % du total métropolitain</b>
Blainville	12 045	0,7%
Boisbriand	10 150	0,6%
Bois-des-Filion	2 365	0,1%
Deux-Montagnes	2 155	0,1%
Lorraine	1 380	0,1%
Mirabel	15 460	0,9%
Oka	1 085	0,1%
Pointe-Calumet	440	0,0%
Rosemère	6 780	0,4%
Sainte-Anne-des-Plaines	3 065	0,2%
Saint-Eustache	18 400	1,1%
Sainte-Marthe-sur-le-Lac	1 410	0,1%
Sainte-Thérèse	10 805	0,6%
Saint-Jérôme	33 000	Hors CMM
Saint-Joseph-du-Lac	1 135	0,1%
<b>Total CITL - portion CMM</b>	<b>86 675</b>	<b>5,1%</b>
<b>Total CITL</b>	<b>119 675</b>	<b>N/A</b>
<b>Total CMM</b>	<b>1 708 830</b>	<b>100%</b>

Source : CMM, Observatoire Gand Montréal

<sup>5</sup> Communauté métropolitaine de Montréal, *L'économie métropolitaine*, 3<sup>e</sup> trimestre 2008 et *L'emploi local dans la région métropolitaine de Montréal 2008*.

Si les emplois liés aux services prédominent, d'importantes concentrations manufacturières sont implantées à proximité des axes autoroutiers, de même que le long de la route 117. À Saint-Eustache, le parc industriel aménagé le long du boulevard Industriel, au nord de l'A-640, accueille plus de 6000 travailleurs. De même, les environs de l'échangeur A-15 / A-640 accueillent de nombreuses entreprises manufacturières. À Mirabel, la présence d'imposantes infrastructures aéroportuaires a contribué à l'essor de l'industrie aérospatiale, qui emploie environ 3700 personnes sur les 4500 qui y travaillent<sup>6</sup>. Il s'agit d'une des trois concentrations majeures d'emploi dans ce secteur économique clé de l'agglomération montréalaise, avec les pôles de Saint-Laurent / Dorval et de Longueuil / Saint-Hubert<sup>7</sup>.

En ce qui concerne la structure commerciale du CITL, elle est caractérisée par une double configuration où se superposent les pôles et les axes. Les activités commerciales à vocation locale se concentrent principalement dans les centres des municipalités membres. Des commerces de type et de vocation variés s'étendent également au pourtour de la route 117 ainsi qu'à Saint-Eustache, sur les voies de service de l'autoroute 640. Quant aux commerces à vocation régionale, ils s'organisent en grands pôles dont les principaux se trouvent à Rosemère, Saint-Jérôme, Saint-Eustache et Deux-Montagnes.

#### *Les milieux ruraux*

Le relief généralement plat ainsi que la richesse des sols du CITL conviennent particulièrement bien à l'activité agricole. Cela explique que, sur les 97 000 hectares que compte le territoire du CITL, plus de 70 000 font partie de la zone agricole protégée par la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ). De ce nombre, près de 50 000 hectares sont effectivement exploités aux fins de l'agriculture, dont 60 % se trouvent au sein de la Ville de Mirabel<sup>8</sup>. Ces données illustrent bien l'ampleur du territoire rural qui jouxte les zones urbaines du CITL. L'occupation de ce territoire est représentative du mode d'occupation traditionnel de la campagne québécoise, par le découpage du sol en longues et étroites parcelles disposées le long de rangs à proximité desquels s'implantent les habitations. Les distances sont importantes et les densités y sont très peu élevées.

#### 2.1.6. Occupation et aménagement du territoire : principaux constats

En regard des milieux résidentiels, la densité relativement faible de l'habitat est le principal enjeu, en ce qu'elle diminue le potentiel d'usagers qui peuvent être captés pour chaque kilomètre que parcourent les autobus du CITL.

Quant aux activités économiques, elles présentent de multiples défis. Les activités liées au secteur des services, et notamment les institutions d'enseignement et de santé, ont

---

<sup>6</sup> Aéroports de Montréal.

<sup>7</sup> Montréal international, 2003.

<sup>8</sup> Commission de protection du territoire agricole du Québec, *Rapport annuel de gestion 2007-2008*.

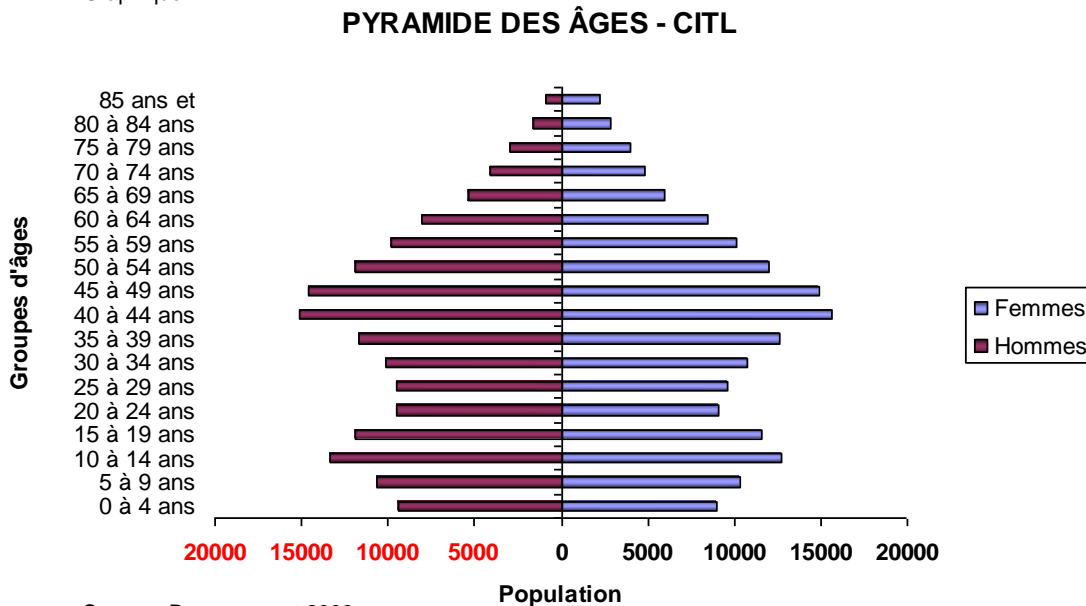
tendance à conserver des positions situées à proximité des secteurs centraux des municipalités, favorisant ainsi la desserte par autobus dans le cas des employés qui bénéficient d'horaires réguliers de travail. Il en va autrement des employés dont les horaires sont atypiques, et qui oeuvrent fréquemment dans les milieux de la santé, de même que dans l'industrie. Les transports collectifs, qui privilégient une logique pendulaire selon laquelle les déplacements s'effectuent vers le travail en matinée et vers le domicile en fin d'après-midi, contraignent le plus souvent ces employés à recourir à l'automobile. De même, les employés des industries qui travaillent selon des horaires réguliers débutent fréquemment leur journée très tôt en matinée, ce qui constitue un défi pour les transports collectifs, qui tendent à s'aligner sur les horaires plus tardifs des employés du secteur des services. En ce qui concerne les activités d'ordre commercial, la fermeture tardive de certains commerces en soirée ainsi que l'ouverture parfois hâtive les fins de semaine constituent les principaux facteurs susceptibles d'engendrer une inadéquation entre l'offre des transports collectifs et la demande en déplacements.

Enfin, le vaste milieu rural peut difficilement être desservi de façon concurrentielle par les transports collectifs classiques. Les densités très faibles favorisant l'usage de l'automobile, il faut en ces lieux développer une offre de service à la demande. Ainsi procèdent les taxis collectifs, qui n'engendrent aucun coût de fonctionnement lorsque la demande est inexistante.

## 2.2. Caractéristiques socio-économiques et démographiques

Au recensement de 2006, le territoire du CIT Laurentides constituait le milieu de vie de 327 332 personnes, une augmentation de 19 % en regard des 274 307 résidents recensés en 1996. L'attrait qu'exercent les municipalités de la Rive-Nord sur les jeunes familles contribue à maintenir une population jeune, où les moins de 15 ans forment 20 % de la population.

Graphique 2



**Les municipalités dont les réserves foncières leur permettent d'accueillir quantité de nouveaux ménages présentent les âges médians les moins élevés.** Ainsi, Blainville, Boisbriand et Mirabel sont toutes caractérisées par une population dont la moitié a moins de 36 ans (tableau de la page suivante). De même, la présence d'enfants au sein des ménages fait que ces derniers comptent en moyenne 2,5 individus, contre une moyenne de 2,3 dans l'ensemble de la région montréalaise.



Tableau 2

CARACTÉRISATION DÉMOGRAPHIQUE ET SOCIO-ÉCONOMIQUE DU CITL - 2006							
Municipalité	Superficie (km <sup>2</sup> )	Population	pop. / km <sup>2</sup>	Âge médian	Taille moyenne des ménages	Revenu médian des ménages	Richesse foncière
Blainville	55,1	46 493	843,8	35,1	2,9	75 770 \$	4 294 872 808 \$
Boisbriand	27,9	26 483	947,9	35,6	2,8	62 890 \$	2 095 267 358 \$
Bois-des-Filion	4,3	8 383	1958,6	38,2	2,6	58 567 \$	654 559 497 \$
Deux-Montagnes	6,2	17 402	2825,0	38,0	2,5	57 494 \$	1 096 128 254 \$
Lorraine	6,0	9 613	1591,6	40,2	3,0	93 038 \$	949 550 708 \$
Mirabel	485,5	34 626	71,3	34,3	2,7	59 981 \$	3 195 659 995 \$
Oka	57,3	3 300	57,6	44,6	2,5	59 269 \$	399 319 862 \$
Pointe-Calumet	4,6	6 574	1419,9	37,5	2,6	52 797 \$	343 985 661 \$
Rosemère	10,8	14 173	1316,0	41,4	2,9	88 648 \$	1 767 063 542 \$
Sainte-Anne-des-Plaines	92,8	13 001	140,1	36,4	2,8	56 122 \$	864 680 847 \$
Saint-Eustache	69,4	42 062	605,9	40,5	2,5	56 415 \$	3 129 760 619 \$
Sainte-Marthe-sur-le-Lac	9,3	11 311	1214,9	36,7	2,6	59 381 \$	834 150 261 \$
Sainte-Thérèse	9,6	25 224	2633,0	42,7	2,1	45 102 \$	1 976 886 567 \$
Saint-Jérôme	90,5	63 729	704,2	42,4	2,2	41 961 \$	4 447 611 358 \$
Saint-Joseph-du-Lac	41,4	4 958	119,8	37,5	2,8	63 546 \$	441 723 542 \$
Total - CITL sans Mirabel	485,2	292 706	603,3	N/A	N/A	N/A	N/A
Total - CITL	970,7	327 332	337,2	N/A	2,5	N/A	26 491 220 879 \$
CMM	3834,3	3 532 554	921,3	39,3	2,3	47 979 \$	305 121 400 000 \$
RMRM	4259,0	3 635 571	853,6	39,3	2,3	47 979 \$	Inconnue

Note : La richesse foncière concerne l'année 2007.

Source : Recensement 2006 et Ministère des Affaires Municipales, des Régions et de l'Occupation du Territoire du Québec pour la richesse foncière uniformisée 2007

### 3. LES USAGERS DU CIT LAURENTIDES

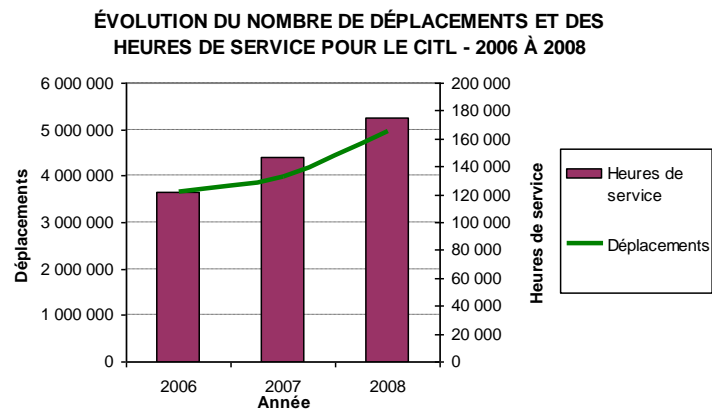
La satisfaction des besoins en déplacements des usagers des transports collectifs constitue la préoccupation première du CIT Laurentides. La connaissance du profil des usagers est essentielle en vue de comprendre à qui bénéficie l'action du CITL.

#### 3.1. Évolution du nombre de déplacements

Depuis 2006, le nombre de déplacements effectués sur une base annuelle à l'intérieur du réseau du CITL a connu une croissance de 36 %, passant de 3 639 000 à 4 965 000. Cet essor est la conséquence des efforts qui ont, au cours de ces années, été apportés afin de bonifier l'offre de service. En effet, au cours de la même période, le nombre d'heures de service annuellement offertes sur les divers circuits du CITL passait de 121 235 à 175 205, soit une hausse de 45 %. La *Politique québécoise du transport collectif*, adoptée en 2006, fixait notamment comme objectif une augmentation de l'achalandage de 8 % d'ici 2012, ainsi qu'une hausse de l'offre de service de 16 %.

Ainsi, pour chaque augmentation de 1 % de l'offre de service, le nombre de déplacements doit augmenter de 0,5 %. En plus d'avoir déjà largement atteint ces objectifs, le CITL s'est également avéré très performant dans son action, la hausse du nombre de déplacements atteignant 0,8 % pour chaque tranche de 1 % ajoutée aux heures de service.

Graphique 3



Source : Service des finances du CITL

#### 3.2. Profil des usagers

L'utilisateur « type » du CITL est en fait une usagère, jeune et étudiante.

En effet, les femmes composent 61 % de la clientèle. Également, dans 67 % des cas, les usagers ne possèdent pas de voiture, conséquence du jeune âge de la majorité des usagers. Les deux tiers (66 %) des voyageurs sont âgés de 25 ans et moins, et 47 % seulement pour les 19 ans et moins. Les personnes âgées de 26 à 64 ans, soit le cœur de la population active, forment 30 % des usagers, alors que les personnes âgées de 65 ans et plus n'en composent que 4 %.

Conséquemment, les étudiants composent une vaste portion des usagers du CITL (49 %), alors que les travailleurs (30 %) forment le second groupe en importance.

Enfin, les usagers résident massivement au sein de l'une ou l'autre des municipalités du CITL (87,5 %). Toutefois, les Lavallois ainsi que les Montréalais représentent chacun 4 % des personnes qui utilisent les services d'autobus au sein du CITL.

Tableau 3

<b>PROFIL DES USAGERS DU CITL</b>		
Sexe	Homme	39%
	Femme	61%
Groupe d'âge	15 ans et moins	1%
	16 à 19 ans	46%
	20 à 25 ans	19%
	26 à 34 ans	9%
	35 à 44 ans	8%
	45 à 54 ans	9%
	55 à 64 ans	5%
	65 ans et plus	4%
Statut	Travailleurs	30%
	Étudiants	49%
	Autres	21%
Possession d'une automobile	Oui	19%
	Non	67%
	Ne sait pas / refus	14%
Domicile	CITL	87,4%
	Laval	4,0%
	Montréal	4,1%
	Couronne Nord	2,8%
	Autres	1,7%

Source : Enquête à bord CITL 2008

### 3.3. L'accessibilité au réseau

Des analyses effectuées par le groupe MADITUC<sup>9</sup>, de l'École Polytechnique, permettent d'évaluer la part de la population du CITL qui est desservie par le réseau d'autobus et de taxis collectifs, en fonction de la distance à vol d'oiseau de l'arrêt. Cette évaluation se base sur les données du recensement de 2006, les données du Rôle d'évaluation foncière 2007, ainsi que le réseau CITL de l'automne 2008 (voir note technique). Les développements urbains et mutations sociodémographiques survenus depuis 2006 ne sont donc pas pris en compte. Également, les caractéristiques du service aux différents arrêts (fréquences, nombre de circuits, service régulier ou en pointe) ne sont pas considérées. Il s'agit donc d'une première mesure de l'accessibilité au réseau, qui permet néanmoins de qualifier l'intervention du CITL auprès de la population du CITL.

Tableau 4

#### ÉVALUATION DE L'ACCESSIBILITÉ AU RÉSEAU SELON LA DISTANCE À L'ARRÊT - CITL

Distance à l'arrêt	% de la population	
	Couverture	Couverture cumulative
0 à 250 m	61,5%	61,5%
250 à 500 m	23,0%	84,5%
500 à 750 m	7,5%	92,0%
750 à 1000 m	2,1%	94,1%
Plus de 1000 m	5,9%	N/A

Source : Groupe MADITUC, Évaluation sommaire de l'accessibilité au réseau du CITL

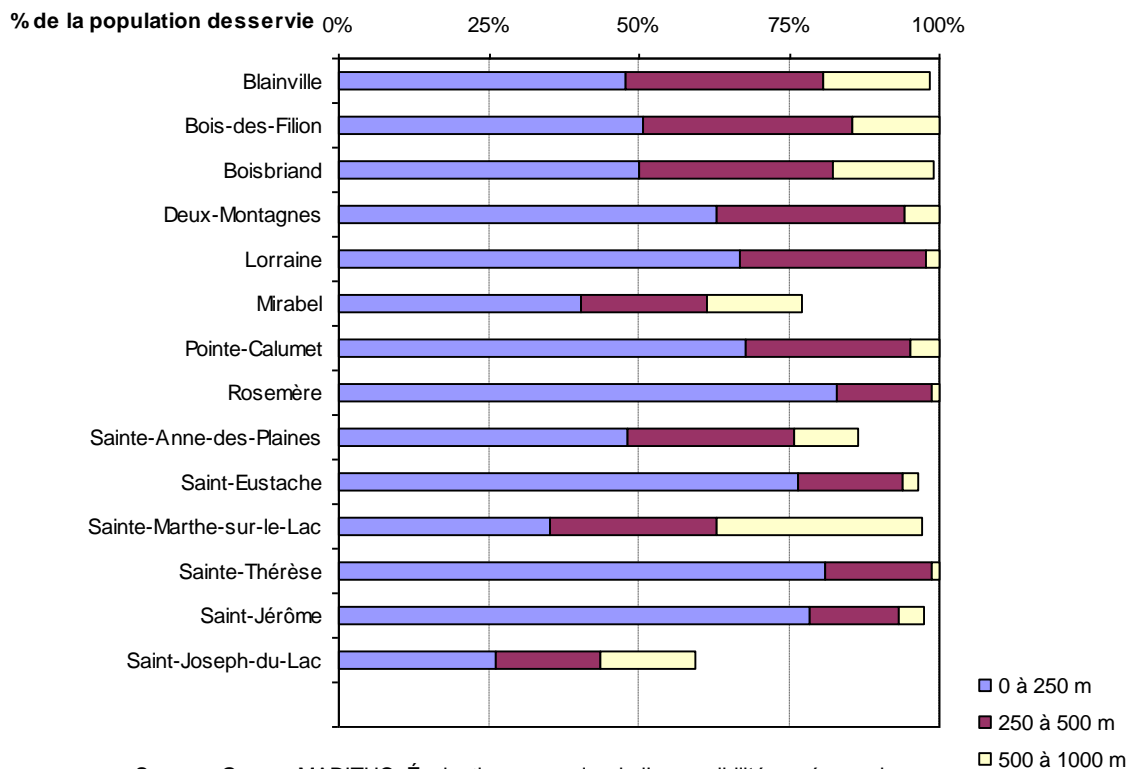
Les résultats de cette évaluation montrent que la répartition spatiale des circuits et arrêts du CITL fait en sorte que moins de 6 % de la population habite à plus d'un kilomètre d'un arrêt d'autobus. Mieux encore, près de 85 % des résidents logent à moins de 500 mètres d'un arrêt. Toutefois, l'analyse par municipalité montre que, au sein de certaines localités,

les résidents doivent souvent marcher plus longuement avant de rejoindre l'arrêt le plus proche. Il en est ainsi à Blainville, Boisbriand, Bois-des-Filion et Sainte-Marthe-sur-le-Lac, où une proportion non négligeable des résidents doivent marcher plus de 500 mètres pour atteindre un arrêt du CITL (voir le graphique de la page suivante). **Et encore, la présence de circuits exploités seulement en période de pointe laisse à penser que les distances de marche doivent s'allonger en période hors pointe.** Dans le cas de Saint-Joseph-du-Lac, la présence d'un circuit offert gratuitement par la municipalité en vue du rabattement vers le circuit 80 contribue à hausser le degré d'accessibilité aux autobus en regard du résultat obtenu par la présente évaluation. Enfin, les municipalités de Mirabel et Sainte-Anne-des-Plaines sont caractérisées par une importante portion de leur population dont on peut considérer qu'elle n'est pas desservie par transports collectifs, l'arrêt le plus proche se situant dans bien des cas à plus d'un kilomètre. Ces municipalités comptent toutes un important territoire agricole, où les densités d'occupation sont généralement faibles.

<sup>9</sup> Groupe MADITUC, *Expérimentation sur l'étude sociodémographique des résidents à proximité du réseau de transport collectif du CITL selon les données du recensement canadien de 2006*, document de travail, août 2009.

Graphique 4

### ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU CITL SELON LA DISTANCE À L'ARRÊT



Source : Groupe MADITUC, Évaluation sommaire de l'accessibilité au réseau du CITL

#### NOTE TECHNIQUE : ÉVALUATION SOMMAIRE DE L'ACCESSIBILITÉ AU RÉSEAU

La compilation des attributs sociodémographiques par zone d'accessibilité est réalisée selon un modèle proportionnel, qui prend en compte la distribution spatiale des logements recensés par le rôle d'évaluation foncière de 2007 au sein de l'aire de diffusion telle que définie par le recensement 2006 de Statistique Canada. Ainsi, la part (en %) des logements recensés par ce rôle d'évaluation et qui se trouvent à moins de 250, 500, 750 et 1000 mètres d'un arrêt du réseau CITL de l'automne 2008 est connue, et ce, pour chacune des 506 aires de diffusion qui composent au recensement de 2006 le territoire du CITL.

La détermination de la population qui réside à une distance donnée d'un arrêt CITL procède donc selon l'exemple suivant. Une aire de diffusion où 1000 logements ont été recensés par le rôle d'évaluation foncière 2007, et dont ce rôle indique que 50 % de ces logements se trouvent à moins de 250 mètres d'un arrêt CITL, verra 50 % de la population telle qu'établie par le recensement de 2006 être considérée comme habitant à moins de 250 mètres d'un arrêt d'autobus du réseau CITL.

Le décalage spatiotemporel des données utilisées (recensement de 2006, rôle d'évaluation foncière de 2007, réseau CITL de l'automne 2008) par rapport à la situation qui prévaut actuellement, engendre également un biais. Effectivement, les effets de migration (emménagements/déménagements) et de fluctuation naturelle (naissances-décès) dans la population ne pourront pas être perçus pour la période subséquente à 2006. De plus, les développements résidentiels récents n'apparaîtront pas dans la caractérisation alors que cette information est plus que pertinente dans la planification prévisionnelle d'un système de transport. Aussi, l'évaluation de l'accessibilité ne prend pas en compte la fréquence des passages aux divers arrêts, de même que le nombre de lignes et le type de service (pointe seulement ou régulier) qui les desservent.

### 3.4. Les usagers du transport adapté

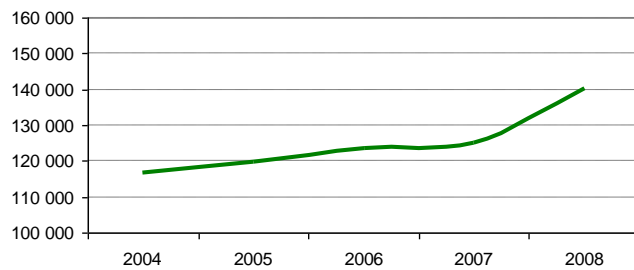
Les usagers du Service de transport adapté ont effectué plus de 140 000 déplacements en 2008, soit une hausse de 20,6 % par rapport aux 116 000 déplacements accomplis en 2004 par la voie de ce service.

Depuis 2008, les usagers peuvent se déplacer entre les trois zones qui composent le territoire du CITL (Centre, Nord et Ouest). Cette ouverture de l'ensemble du territoire a suscité 13 000 déplacements de plus (9 %).

Au début de 2009, 2045 personnes étaient inscrites au transport adapté. Ces usagers sont en grande partie composés de personnes âgées (44 %), sans être toutefois aussi nombreux que les 22 à 65 ans (46 %). Un peu plus de 38 % des usagers se déplacent en fauteuil roulant, alors que 27 % utilisent un appareil de soutien.

Tableau 5

**DÉPLACEMENTS PAR TRANSPORT ADAPTÉ**



Source : Service du transport adapté du CITL

#### 4. LES DÉPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE DU CITL

La connaissance des caractéristiques des déplacements globaux ainsi que de ceux accomplis par les transports collectifs est vitale pour le CITL. La compréhension des mobilités générales de la population permet d'orienter l'action vers des besoins qui ne sont que peu comblés par les transports collectifs, alors que la connaissance des déplacements TC permet d'optimiser l'offre de service en regard des besoins des usagers actuels.

##### 4.1. Les déplacements globaux

La compréhension des grandes lignes de la mobilité à l'origine et à destination du CITL permettra de mieux apprécier les axes qui doivent guider le développement de l'offre de service du CITL. Pour ce faire, les données tirées de l'Enquête Origine-Destination 2003, menée dans l'ensemble de la région montréalaise, sont utilisées. L'essor des transports collectifs enregistré depuis 2003 n'est donc pas pris en compte, de même que, plus généralement, la hausse du nombre de déplacements issue de la croissance démographique de la région.

###### 4.1.1. Mobilités générales

Un jour moyen de semaine, ce sont 718 935 déplacements qui proviennent ou se destinent au CITL, tous motifs et modes pris en compte. Ces déplacements peuvent être regroupés au sein de trois principales catégories :

- **Les déplacements internes**, dont l'origine et la destination se trouvent sur le territoire du CITL, et qui comptent pour 61 % de l'ensemble des déplacements ;
- **Les déplacements sortants**, effectués à partir du territoire du CITL, et qui se destinent à l'extérieur (20 % du volume des déplacements) ;
- **Les déplacements entrants**, dont l'origine est extérieure au CITL, mais qui se destinent à l'une des 15 municipalités membres (19 % des déplacements).

###### 4.1.2. Modes et motifs de déplacement

D'emblée, les transports motorisés – automobile, transports collectifs, bimodaux – forment l'écrasante majorité des déplacements par période de 24 heures (95 %). À elle seule l'automobile assure 77 % de l'ensemble des déplacements. Il n'y a que pour les déplacements pour motif étude que les transports collectifs, incluant le transport scolaire, obtiennent une part modale quelque peu plus élevée (48 %). Il en va de même pour les autres modes de transport (deux roues, taxis, marche, vélo, etc.), par la voie desquels 24 % des déplacements pour motifs études sont accomplis.

Tableau 6

**DÉPLACEMENTS À L'ORIGINE OU À DESTINATION DU CITL SELON LE MODE ET LA CATÉGORIE - 24 HEURES SANS RETOURS À DOMICILE**

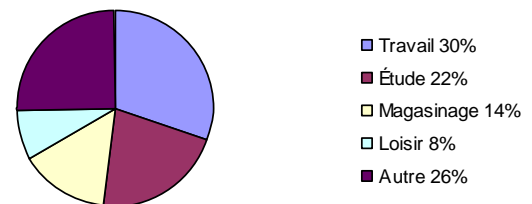
Mode	Travail	Étude	Loisir / Magasinage	Retour à domicile	Autre	Total
Automobile	91%	27%	92%	75%	93%	77%
Transports collectifs	2%	3%	1%	2%	1%	2%
Bi-modal	2%	1%	0%	1%	0%	1%
Transport scolaire	0%	45%	0%	11%	0%	10%
Autres	5%	24%	7%	11%	6%	10%

Source : Enquête Origine-Destination 2003

En ce qui concerne les motifs de ces déplacements, et en excluant les retours au domicile, le travail vient au premier plan, avec 30 % des motifs invoqués. Suit de proche le motif étude, qui est à la source de 22 % des mouvements sondés. Le magasinage et les loisirs constituent respectivement 14 % et 8 % des déplacements. Toutefois, la part de chaque motif varie grandement selon la destination. Ainsi, le travail est le motif de 70 % des mouvements accomplis en direction de l'île de Montréal, et compte encore pour plus de la moitié des déplacements des départs (51 %) enregistrés en direction de Laval. Inversement, le motif étude vient au premier chef des déplacements internes au CITL (26 %), suivi par le travail (23 %), le magasinage (17 %) et les loisirs (8 %).

Graphique 5

**MOTIFS DES DÉPLACEMENTS**



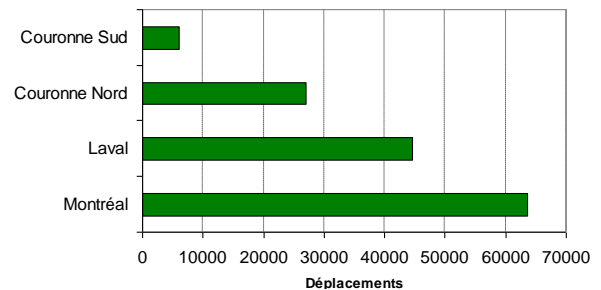
Source : Enquête Origine-Destination 2003

**4.1.3. Origines et destinations**

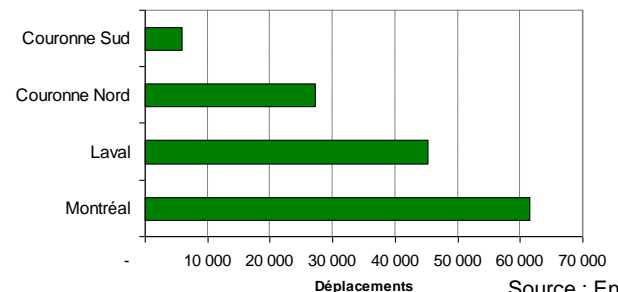
Parmi les 141 180 déplacements qui proviennent du CITL et se destinent à l'extérieur, 63 570 (45 %) se dirigent vers l'île de Montréal, en grande partie pour motif de travail (plus de 36 900 déplacements). La ville de Laval constitue également un secteur de prédilection, avec près de 44 600 déplacements qui s'y destinent (32 %). De ce nombre, la très grande majorité (77 %) se dirige vers Laval centre, où se trouvent les principaux pôles d'emploi industriel et de services, ainsi que les commerces et institutions d'enseignement. Enfin, les municipalités de la couronne nord qui sont externes au territoire du CITL captent 19 % des mouvements.

Graphiques 6 et 7

**DESTINATIONS DES DÉPLACEMENTS À L'ORIGINE DU CITL**



**ORIGINES DES DÉPLACEMENTS À DESTINATION DU CITL**



Source : Enquête Origine-Destination 2003

Pour l'ensemble des 577 756 déplacements



qui, sur une base quotidienne, sont orientés vers une destination se trouvant au sein du CITL, 76 % sont le fait de personnes dont le point d'origine est situé à l'intérieur de la région. Parmi les 140 012 déplacements dont le point d'origine est externe au CITL, 44 % proviennent de l'île de Montréal, alors que 32 % ont pour origine le territoire lavallois. Également, 19 % sont générés à partir d'autres municipalités de la couronne nord, témoignant en cela du rayonnement des pôles d'emploi ainsi que des institutions d'enseignement établies au sein du CITL.

#### 4.1.4. Les déplacements sur le territoire du CITL : principaux constats

La nature des déplacements globaux pose un défi pour les transports collectifs. En effet, la très grande majorité des déplacements se destinent au territoire de la couronne nord, soit à l'intérieur du CITL, soit encore vers les autres municipalités de cette couronne. Or, les réseaux TC sont conçus de façon à répondre en premier lieu aux migrations quotidiennes entre le centre de l'agglomération et sa périphérie. Ainsi procède le réseau de trains de banlieue de l'AMT, dont l'offre de service est fortement orientée vers le centre-ville montréalais en période de pointe matinale, et vers les municipalités de proche et lointaine banlieue en pointe d'après-midi. De même, le réseau d'autobus tend à favoriser les déplacements au rabattement des gares ainsi que des stations de métro, qui sont des infrastructures privilégiées d'accès au centre-ville.

Toutefois, les migrations quotidiennes s'effectuent également en direction de centres de plus petite taille, disséminés au sein de la périphérie. C'est le cas des institutions d'enseignement qui sont, pour la plupart, aisément accessibles par autobus sur le territoire du CITL. Toutefois, les déplacements pour motif travail effectués au sein de la périphérie posent davantage de problèmes. Les horaires atypiques ainsi que l'autonomisation des lieux de résidence en regard des lieux de travail ne favorisent pas la concentration d'importants flux de déplacements en des axes bien déterminés, facilement captables par les transports collectifs.

## 4.2. Les déplacements par transports collectifs

La compréhension de la mobilité des usagers du transport collectif permettra d'évaluer l'adéquation entre les besoins de ces usagers et l'offre de service du CITL. Pour ce faire, les données tirées de l'Enquête à bord 2008 du réseau CITL, qui concernent 8873 déplacements effectués un jour moyen de semaine de l'automne 2008 à bord des départs d'autobus survenus avant 15h00, permettent d'apprécier la demande en déplacements par autobus. Également, les données d'achalandage issues des boîtes de perception ont été utilisées. Quant aux déplacements par train de banlieue, ils sont évalués par le biais de l'Enquête train 2008 menée par l'AMT en période de pointe matinale.

### 4.2.1. Les déplacements par autobus

#### *Origines et destinations*

Les mouvements accomplis par autobus, excluant les retours à domicile, se font majoritairement en direction du territoire du CIT Laurentides. Dans 84 % des cas, le point d'origine se trouve au sein de l'une des 15 municipalités membres, alors que le lieu de destination y est localisé dans près de 69 % des déplacements. Quant aux municipalités externes au CITL vers lesquelles se dirigent les déplacements, Montréal arrive au premier plan, avec 20,6 % des destinations, suivi de Laval (9,5 %).

La comparaison des municipalités d'origine et de destination met en lumière les pôles générateurs de déplacements. Ainsi, les villes de Sainte-Thérèse et de Saint-Jérôme, qui génèrent respectivement 12,1 % et 18,6 % des 8873 déplacements effectués en première moitié de journée, en attirent 21,2 % et 20,5 %. La présence d'institutions d'enseignement de niveau collégial situées au cœur de ces villes contribue grandement à y attirer nombre d'usagers : le Cégep de Saint-Jérôme constitue la destination de 4,1 % des déplacements, alors que le Collège Lionel-Groulx en attire 13,2 %. À Laval, le Collège Montmorency est la destination de 3,7 % des mouvements accomplis sur l'ensemble du réseau du CITL, soit près de 40 % des 839 déplacements effectués vers le territoire lavallois.

Tableau 7

**MUNICIPALITÉ D'ORIGINE ET DE DESTINATION DES USAGERS DU CITL**

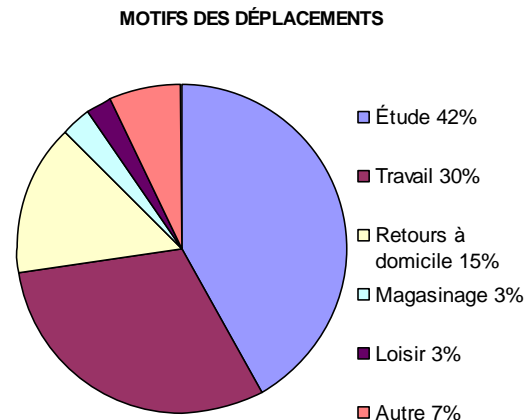
Municipalité	Origine	Destination
Blainville	10,4%	4,1%
Bois-des-Filion	2,7%	1,1%
Boisbriand	5,8%	3,1%
Deux-Montagnes	3,4%	2,4%
Lorraine	3,3%	1,0%
Mirabel	3,0%	1,0%
Oka	0,1%	0,0%
Pointe-Calumet	1,5%	0,2%
Rosemère	4,5%	5,3%
Sainte-Anne-des-Plaines	3,9%	0,9%
Saint-Eustache	12,9%	7,4%
Sainte-Marthe-sur-le-Lac	1,4%	0,5%
Sainte-Thérèse	12,1%	21,2%
Saint-Jérôme	18,6%	20,5%
Saint-Joseph-du-Lac	0,4%	0,2%
<b>Total - CITL</b>	<b>84,0%</b>	<b>68,9%</b>
<b>Hors territoire</b>		
Laval	6,0%	9,5%
Montréal	5,9%	20,6%
Couronne Nord	2,2%	0,4%
Autre	1,9%	0,6%
<b>Total - Hors territoire</b>	<b>16,0%</b>	<b>31,1%</b>

Source : Enquête à bord CITL 2008

*Motifs*

La popularité des services du CITL auprès de la clientèle étudiante fait en sorte que, en excluant les retours au domicile, la moitié des déplacements (42 %) sont accomplis pour motif étude. Néanmoins, le travail est à la source de 30 % des déplacements, alors que le magasinage et les loisirs (3 % chacun) demeurent relativement marginaux les jours de semaine. Enfin, certains retours à domicile sont accomplis avant le milieu de la journée ; ce motif totalise en effet 15 % des déplacements.

Graphique 8



Source : Enquête à bord CITL 2008

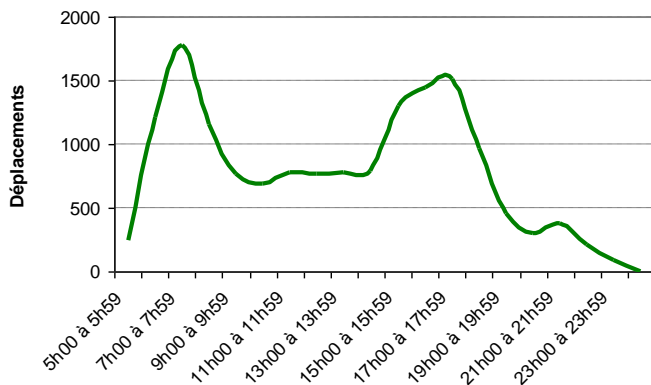
### Distribution temporelle

Un jour moyen de semaine, ce sont près de 15 000 déplacements qui sont accomplis sur le réseau du CITL. La consultation des données des boîtes de perception installées à bord des autobus<sup>10</sup> montre que la période de pointe matinale, comprise entre 6h00 et 9h00, enregistre 27 % des déplacements quotidiens. Par la suite, les flux se stabilisent jusqu'au milieu de l'après-midi. La pointe de l'après-midi (15h à 19h) est quant à elle plus étalée – de 15h00 à 19h00 – et est la période au cours de laquelle le tiers des déplacements quotidiens sont accomplis. Afin de pallier à l'importante demande qui caractérise la pointe matinale et d'après-midi, le CITL ajoute jusqu'à 26 autobus lors de ces périodes, de façon à éviter la saturation des autobus.

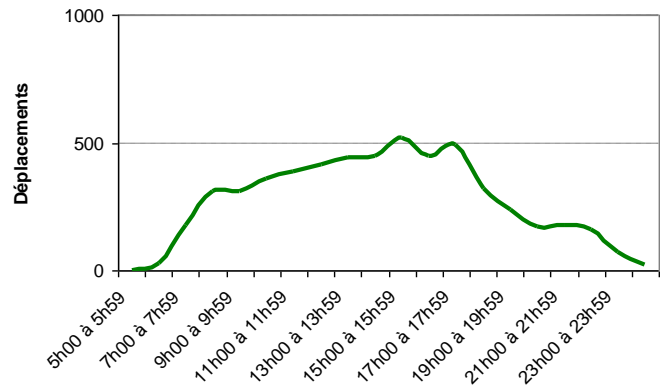
Les fins de semaine, le nombre de déplacements chute à un peu plus de 6000 pour les samedis et à moins de 5000 les dimanches. Lors de ces journées, les mouvements augmentent jusqu'aux environs de 15h00, pour ensuite décliner graduellement

Graphiques 9 et 10

**RÉPARTITION TEMPORELLE DES DÉPLACEMENTS - SEMAINE**



**RÉPARTITION TEMPORELLE DES DÉPLACEMENTS - FIN DE SEMAINE**



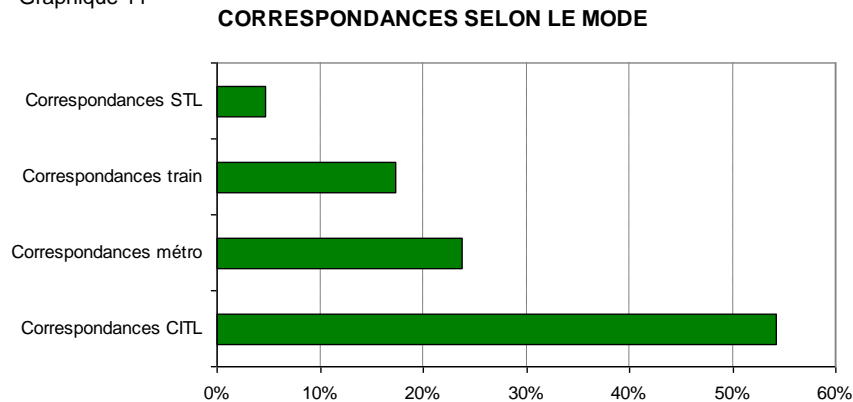
Source : Données d'achalandage du lundi 17 au dimanche 23 novembre 2008.

<sup>10</sup> Données issues des boîtes de perception pour la semaine du 17 au 23 novembre 2008.

### Les correspondances

Parmi les 8873 déplacements documentés par l'Enquête à bord 2008, 62 % comprennent au moins une correspondance. La majeure partie de ces correspondances s'effectue vers un autre autobus du CITL (54 %), le métro (24 %) et le train (17 %) étant les deux autres modes privilégiés par les usagers qui doivent effectuer un transfert.

Graphique 11



Source : Enquête à bord CITL 2008

Dans l'ensemble, ces correspondances se justifient par la faible part des usagers qui accomplissent des déplacements à l'intérieur d'une même localité. Seules les villes de Saint-Eustache et Saint-Jérôme enregistrent un nombre significatif de déplacements internes. Dans le cas de Saint-Jérôme, plus du quart des déplacements internes exigent au moins une correspondance.

Tableau 8

#### DÉPLACEMENTS INTERNES À UNE MUNICIPALITÉ COMPRENNANT AU MOINS UNE CORRESPONDANCE

Municipalité de résidence	Nombre de déplacements internes	Déplacements internes avec correspondance
Blainville	39	8
Bois-des-Filion	4	0
Boisbriand	30	5
Deux-Montagnes	11	3
Lorraine	0	0
Mirabel	3	0
Oka	0	0
Pointe-Calumet	0	0
Rosemère	33	7
Sainte-Anne-des-Plaines	5	0
Saint-Eustache	220	30
Sainte-Marthe-sur-le-Lac	0	0
Sainte-Thérèse	117	15
Saint-Jérôme	1200	314
Saint-Joseph-du-Lac	0	0

Source : Enquête à bord CITL 2008

#### 4.2.2. Les déplacements par trains de banlieue

Les usagers qui empruntent les gares présentes sur le territoire du CITL proviennent dans une proportion de 92 % des municipalités membres. Il n'y a en effet que la gare de Saint-Jérôme dont presque la moitié des usagers sont domiciliés à l'extérieur du CITL (47 %), soit, en l'occurrence, les municipalités limitrophes des Laurentides. Cependant, deux villes possèdent des gares dont les usagers proviennent en majorité de l'extérieur du territoire municipal, soit Deux-Montagnes (63 %) et Sainte-Thérèse (60 %). Pour ces deux gares, la quasi-totalité des usagers externes provient de municipalités membres CITL.

Tableau 9

#### MUNICIPALITÉ DE RÉSIDENCE - USAGERS DU TRAIN DE BANLIEUE

Ligne	Gare d'embarquement	Municipalité de la gare	Autre municipalité - CITL	Hors CITL
Deux-Montagnes / Montréal	Deux-Montagnes	35%	63%	2%
	Grand-Moulin	61%	38%	1%
Blainville - Saint-Jérôme / Montréal	Saint-Jérôme	50%	3%	47%
	Blainville	80%	14%	6%
	Sainte-Thérèse	34%	60%	7%
	Rosemère	53%	38%	9%
Total		46%	46%	8%

Source : AMT, Enquête train 2008

Pour accéder à ces gares, les usagers du train de banlieue empruntent la voiture dans 66 % des cas. La marche et le vélo sont préférés par 22 % des usagers, et sont particulièrement populaires auprès des usagers des gares de la ligne Deux-Montagnes / Montréal. Quant à l'autobus, il est le mode privilégié par 11 % des passagers du train. À titre de comparaison, le rabattement par autobus capte en moyenne 13 % des usagers du train de banlieue, pour l'ensemble des gares de l'AMT situées hors de l'île de Montréal. Il faut toutefois noter que, en nombre absolu de déplacements, les autobus du CITL assurent 21 % des rabattements par autobus de l'ensemble de la région métropolitaine et 36 % de ceux effectués hors de l'île de Montréal.

À cet effet, les gares de Rosemère et de Sainte-Thérèse se distinguent par l'ampleur du rabattement par autobus, avec respectivement 24 % et 19 % de leurs usagers qui empruntent ce mode pour joindre le train. À Saint-Jérôme, seuls 8 % des passagers utilisent le réseau d'autobus pour se rendre au train. Il s'agit d'une faible proportion en regard du nombre de circuits et d'heures de service dédiés au service local au sein de cette municipalité.

Tableau 9

**MODE D'ACCÈS AU TRAIN DE BANLIEUE**

Ligne	Gare d'embarquement	Automobile	Autobus	Marche / vélo	Autre
Deux-Montagnes / Montréal	Deux-Montagnes	63%	8%	28%	1%
	Grand-Moulin	59%	1%	40%	0%
	Saint-Jérôme	84%	8%	7%	1%
Blainville - Saint-Jérôme / Montréal	Blainville	73%	9%	18%	0%
	Sainte-Thérèse	69%	19%	11%	1%
	Rosemère	58%	24%	18%	1%
<b>Total</b>		<b>66%</b>	<b>11%</b>	<b>22%</b>	<b>1%</b>

Source : AMT, Enquête train 2008

Les déplacements effectués à bord des trains de banlieue se destinent massivement à Montréal. Pour la ligne Deux-Montagnes / Montréal, 84 % des usagers ayant embarqué aux gares de Deux-Montagnes et de Grand Moulins ne quitteront le train qu'une fois parvenus au centre-ville de Montréal. Pour la ligne Blainville – Saint-Jérôme / Montréal, l'allongement du temps de parcours engendré par le contournement du Mont-Royal en incite plusieurs à quitter le train avant de parvenir en gare Lucien-L'Allier. Néanmoins, l'on peut penser qu'une bonne part des usagers qui déclarent quitter le train en gare de la Concorde (25 %) ou de Parc (42 %) sont nombreux à joindre le centre-ville, ou à tout le moins les secteurs centraux, via le réseau de métro ainsi que la navette de trainsbus dans le cas de la gare Parc.

Tableau 10

**GARES DE DÉBARQUEMENT - USAGERS DES GARES DU CITL**

		CITL	Gare de la Concorde	Laval - autres gares	Île de Montréal - autres gares	Parc	Montréal - centre-ville
Deux-Montagnes / Montréal	Deux-Montagnes	0%	N/A	0%	16%	N/A	84%
	Grand-Moulin	0%	N/A	0%	16%	N/A	84%
	<b>Total</b>	<b>0%</b>	<b>N/A</b>	<b>0%</b>	<b>16%</b>	<b>N/A</b>	<b>84%</b>
Blainville - Saint-Jérôme / Montréal	Saint-Jérôme	1%	29%	1%	12%	35%	21%
	Blainville	0%	28%	1%	10%	41%	19%
	Sainte-Thérèse	0%	25%	1%	15%	43%	16%
	Rosemère	0%	21%	0%	18%	45%	16%
	<b>Total</b>	<b>0%</b>	<b>25%</b>	<b>1%</b>	<b>14%</b>	<b>42%</b>	<b>17%</b>

Source : AMT, Enquête train 2008

#### 4.2.3. Les déplacements par transports collectifs : principaux constats

L'ampleur du territoire et les densités d'occupation peu élevées qui caractérisent le territoire du CITL rendent difficile la mise en place de liaisons directes entre l'ensemble des milieux résidentiels et les principaux pôles d'activité ainsi que les gares et stations de métro. En effet, une approche privilégiant les liaisons directes entre les lieux de résidence et les différents pôles tendrait à la superposition de circuits sur les mêmes territoires, amenant ainsi une augmentation considérablement du coût de chaque déplacement. À l'inverse, les circuits locaux actuels permettent de rabattre les usagers vers des noeuds de correspondance d'où ils sont en mesure d'emprunter des circuits leur donnant accès à un territoire autrement plus vaste.

Si le recours aux correspondances peut augmenter l'efficacité d'un réseau de transport, il est reconnu que ces dernières demeurent difficilement perçues par les usagers. Ainsi, pour les usagers qui se déplacent en direction de Montréal, la limitation des correspondances au sein du réseau d'autobus du CITL est d'une grande importance. Devant impérativement effectuer un transfert modal vers le train ou le métro, ces usagers seront plus sensibles aux correspondances qui leur sont imposées avant d'atteindre ces équipements métropolitains. La présence de stationnements incitatifs place les TC en concurrence directe de la voiture pour le rabattement des usagers vers les équipements métropolitains de transports collectifs. Dans le cas des gares, l'emprunt d'un seul circuit d'autobus favorise grandement l'utilisation du transport collectif comme mode d'accès, tel que le montre le cas de la gare de Rosemère. Dans le cas du métro, dont les stations sont plus éloignées du territoire du CITL, l'efficacité des correspondances entre autobus du CITL s'avère déterminante en vue d'alléger les temps de déplacement.

Quant aux usagers qui se déplacent à l'échelle locale, il importe de limiter le plus possible les transferts. À cet effet, les résidents de Saint-Jérôme font figure d'exceptions quant à la part des déplacements qui exigent d'effectuer une correspondance pour les déplacements internes à cette municipalité.

Dans l'ensemble, les données concernant les déplacements par transports collectifs exposent la nécessité de concevoir le réseau du CITL de façon à distinguer les besoins différenciés de la clientèle, dans un contexte où les correspondances apparaissent inévitables. La hiérarchisation des circuits d'autobus, selon les caractéristiques du service offert ainsi que les types de déplacements, s'avère essentielle.



## 5. LES TENDANCES

Ce chapitre dresse un portrait des principales tendances qui, sur les plans géographique et humain, doivent affecter l'évolution des besoins en transports collectifs. Ce sont ces tendances qui inspirent le CITL dans la planification de son offre de service pour la période 2010-2015.

### 5.1. Les facteurs sociodémographiques

#### 5.1.1. Des besoins croissants pour tous les groupes d'âge

La démographie est l'un des facteurs qui est le plus susceptible d'influer sur les besoins en transports collectifs. En effet, avec l'âge est associée une certaine position dans le cycle de vie, position qui est associée à des comportements particuliers en matière de mobilité. Ainsi, les habitudes de déplacements des adolescents ne se manifestent ni aux mêmes heures, ni entre les mêmes lieux, que celles des étudiants du niveau post-secondaire, ou encore que celles des travailleurs et des personnes âgées. Anticiper sur le devenir démographique des résidants du CITL, c'est d'abord réfléchir à l'offre de service de demain.

La région des Laurentides est l'une de celles dont l'accroissement de la population sera, d'ici à 2021, parmi les plus élevés de l'ensemble des régions québécoises<sup>11</sup>. En 2021, cet accroissement devrait représenter une hausse de 15 % en comparaison de la population de 2006. D'un peu plus de 512 000 individus qu'elle était en 2006, les tendances indiquent que la population totale devrait atteindre les 589 000 personnes en 2021.

Or, le territoire du CITL, avec ses 327 000 résidants, représentait plus de 63 % de cette population en 2006, et verra cette part se maintenir jusqu'en 2021, où les 378 000 résidants représenteront un peu plus de 64 % de la population des Laurentides. Le processus sera le même en regard de la région métropolitaine de Montréal, où le CITL continuera de représenter 9% de la population. Enfin, il convient de noter que les dernières prévisions démographiques publiées par l'ISQ en juillet 2009 laissent entrevoir une croissance encore plus importante. Cependant, le détail de ces données n'est pas encore connu pour chacune des municipalités.

Qui plus est, cette croissance concerne l'ensemble des catégories d'âge. Ainsi, la popularité de la région auprès des jeunes familles contribuera à maintenir, d'ici à 2021, à ce que les 0-19 ans se maintiennent au-dessus des 80 000 individus. Quant aux personnes âgées de 20 à 64 ans, soit la population en âge de travailler, ils gagneront plus de 23 000 individus au cours de la même période. Cependant, ce sont les personnes âgées de 65 ans et plus qui connaîtront la croissance la plus importante de leurs effectifs : de près de 35 000 individus qu'ils étaient en 2006, ils approcheront les 55 000 en 2016, et dépasseront les 67 000 en 2021. Représentant 11 % de la

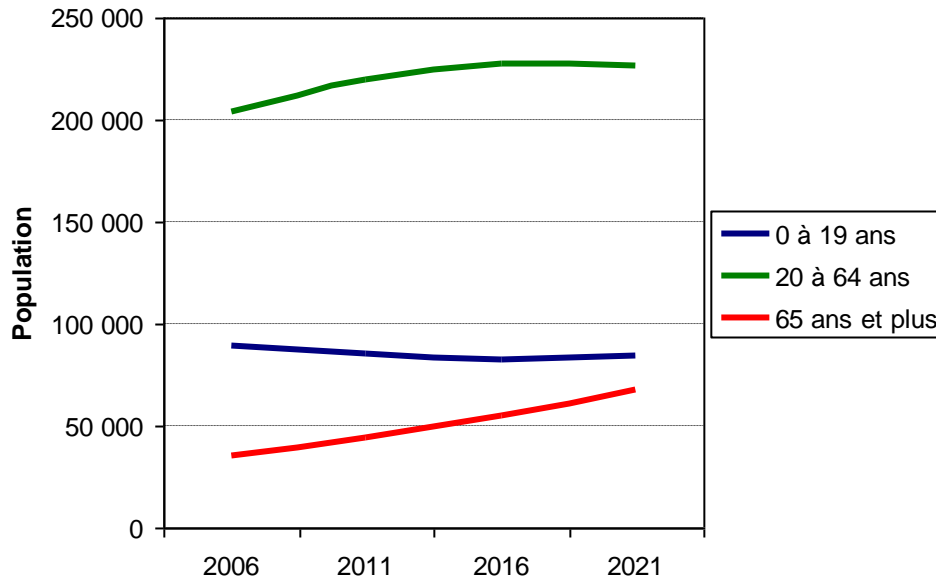
---

<sup>11</sup> Source : Institut de la statistique du Québec, scénario A de référence, édition 2003.

population en 2006, ils en formeront 18 % en 2021, expliquant ainsi le déclin de la proportion de la population comprise par les autres catégories d'âge.

Graphique 12

### POPULATION DU CITL SELON LE GROUPE D'ÂGE - 2006 À 2021



Source : Institut de la Statistique du Québec, scénario A de référence, édition 2003

Les jeunes âgés de 19 ans et moins représentant près de 48 % des usagers du CITL, le maintien de leurs effectifs tend à assurer la pérennité d'une vaste part des besoins en déplacements actuels. Également, la croissance du nombre des personnes en âge de travailler devrait avoir un impact positif sur la demande, notamment sur les déplacements se destinant vers le centre de la région montréalaise, qui sont plus facilement assurés par les transports collectifs. Quant à l'importante augmentation du nombre et de la part des personnes âgées, elle interpelle le CITL. Constituant 11 % de la population, les 65 ans et plus ne forment que 3,6 % des usagers. Il importe donc de questionner en quoi l'offre de service ainsi que la gamme tarifaire peuvent être adaptées aux besoins particuliers des aînés. De plus, les 65 ans et plus forment près de 45 % des personnes inscrites au transport adapté. Il faut donc s'attendre à ce que ce service, dont les coûts d'exploitation sont par nature plus élevés, connaisse une hausse considérable de la demande à l'horizon 2020.

#### 5.1.2. Des modes de vie en mutation

En plus d'anticiper sur l'augmentation des besoins en déplacements de la plupart des catégories d'âge, le CITL se doit de prendre en compte l'évolution des modes de vie. Ainsi, l'allongement de l'espérance de vie tend à reporter le moment où des limitations physiques se font sentir, haussant du coup la mobilité des personnes âgées. Parallèlement, et en dépit de cette évolution favorable, l'augmentation des individus

âgés de 65 ans et plus ne manquera pas de se traduire par un besoin croissant au niveau du transport adapté.

Également, les cycles de vie autrefois marqués par une forte linéarité sont de plus en plus orientés vers des processus d'allers et retours qui contribuent à l'éclatement des besoins en déplacements sur une plus longue période de la journée. L'obtention d'un emploi, l'installation en couple et la naissance d'un premier enfant sont toutes des étapes qui participent du passage de la jeunesse vers le monde des adultes. Toutefois, cette transition tend de plus en plus à s'étaler dans le temps, ce qui se manifeste par une augmentation de la durée des études, le prolongement du séjour au sein du foyer parental ainsi que par le report du projet familial vers un âge plus élevé<sup>12</sup>. Également, des statuts qui auparavant s'excluaient mutuellement peuvent maintenant caractériser un même individu. Ainsi, de nombreux travailleurs, même relativement âgés, poursuivent des études par les soirs, alors que, inversement, le travail à temps partiel se généralise chez les étudiants<sup>13</sup>. Ces évolutions ne manqueront pas d'affecter le CITL, en augmentant la demande en déplacements à des heures atypiques, notamment en soirée. À cet effet, la fin des cours du soir se fait déjà sentir au niveau de l'achalandage des circuits qui se connectent au réseau de métro. De même, il importera d'assurer un service répondant aux besoins des travailleurs de fins de semaine, dont le nombre est voué à croître.

Enfin, l'augmentation du taux d'activité des femmes oblige les couples à effectuer, dans le choix du lieu de résidence, un arbitrage prenant en compte les lieux de travail des deux conjoints. Cette nécessité contribue à l'allongement de la distance moyenne au travail<sup>14</sup>, mais aussi à l'éloignement des lieux de résidence en regard des lieux d'emplois. Cet éclatement des déplacements, à la fois dans le temps et l'espace, rend plus difficile d'offrir des services TC adaptés aux besoins des personnes.

### 5.1.3. L'augmentation des taux de motorisation

Caractérisé par une vaste superficie et des densités allant de moyennes à faibles, le territoire du CITL est particulièrement à même de favoriser l'usage de l'automobile. En 2007, le taux de motorisation s'établissait à 568 voitures pour chaque tranche de 1000 habitants, alors qu'il était de 507 dans l'ensemble du Québec. L'enquête Origine-Destination 2003 révélait également que les ménages du CITL possédaient en moyenne 1,58 voitures, contre 1,21 au sein de la région métropolitaine. De même, seuls 7,3 % des ménages domiciliés au sein des municipalités du CITL ne possèdent pas de voiture, ce qui est le cas de 21,2 % des ménages de la grande région montréalaise. Aussi, cette enquête montrait une augmentation de 10 % du taux de motorisation par rapport à 1998. À cela s'ajoute une étude effectuée en 2002 par la SAAQ, qui prévoyait une hausse de 9 % du nombre de titulaires d'un permis de conduire d'ici à 2015 dans l'ensemble du

---

<sup>12</sup> Statistique Canada : <http://www.statcan.gc.ca/pub/89-599-m/2008005/5200192-fra.htm> et <http://www4.hrsdc.gc.ca/.3ndic.1t.4r@-fra.jsp?iid=77>

<sup>13</sup> Statistique Canada : <http://www.statcan.gc.ca/pub/81-004-x/2006001/9184-fra.htm>

<sup>14</sup> Statistique Canada : <http://www12.statcan.ca/census-recensement/2006/as-sa/97-561/p2-fra.cfm>

Québec<sup>15</sup>. Or, il semble que l'augmentation réelle soit encore plus rapide, la hausse de 7 % du nombre de titulaires de permis anticipée à l'horizon 2010 s'étant dans les faits matérialisée dès 2007<sup>16</sup>.

Ces données posent le défi que représente l'adoption de nouveaux comportements en matière de déplacements par une population fortement motorisée. En effet, l'automobile demeure un important outil de mobilité qui peut conserver une certaine place dans un ensemble de solutions en matière de transports. Toutefois, la possession d'une voiture ne doit pas impliquer son utilisation pour l'ensemble des déplacements. Ainsi, pour les mobilités quotidiennes qui se déploient au sein de l'espace urbain, les transports collectifs permettent d'effectuer d'importants gains en terme de temps, d'énergie et d'optimisation des infrastructures.

Il est donc du ressort du CITL de maintenir et de développer une offre de service qui fasse des transports collectifs une solution de rechange viable à l'usage de la voiture. Les tendances actuelles peuvent mener aussi bien à la poursuite d'un modèle dont les effets négatifs sont connus, ou bien constituer le germe d'un mode de développement qui soit soutenable à long terme.

---

<sup>15</sup> SAAQ, *Impacts des changements démographiques sur le bilan routier*, avril 2003.

<sup>16</sup> SAAQ, *Bilan routier 2007*, mai 2008.

## 5.2. Les facteurs géographiques

### 5.2.1. La consolidation des milieux résidentiels

L'accroissement des densités résidentielles influe favorablement sur l'utilisation des transports collectifs. En augmentant le bassin des usagers potentiels, cet accroissement favorise l'instauration d'une desserte rapprochée et de fréquences plus élevées, qui agissent comme autant d'incitatifs à l'utilisation des TC. Dans une région où le territoire agricole protégé occupe la vaste majorité des espaces disponibles, l'augmentation des densités résidentielles constitue également une façon particulièrement appropriée de mettre en valeur les espaces disponibles.

Au courant de la prochaine décennie, le territoire du CITL doit accueillir 15 % de la croissance démographique de la région métropolitaine telle que définie par Statistique Canada, soit près de 37 000 personnes d'ici 2016 et plus de 51 000 à l'horizon de 2021. Avec un peu moins de 13 000 hectares disponibles en zone non agricole pour l'urbanisation en mode résidentiel, les densités des nouveaux projets devront s'avérer suffisantes pour répondre à cette demande. Le tableau de la page suivante montre que, seulement pour assurer la croissance prévue du nombre de ménages d'ici à 2026, les densités minimales devront être supérieures à 16 logements par hectare. Et encore, il conviendrait que ces densités soient encore plus élevées, sans quoi une importante pénurie d'espaces disponibles se fera sentir après 2026.

Tableau 11

#### DENSITÉS MINIMALES DES NOUVEAUX PROJETS RÉSIDENTIELS AFIN D'ACCOMODER LA CROISSANCE DES MÉNAGES D'ICI À 2026

Municipalité	Hectares disponibles	Nouveaux ménages 2006-2026	Densité minimale des nouveaux projets
Blainville	470	40 992	17,6
Boisbriand	20		
Bois-des-Filion	7		
Deux-Montagnes	6		
Lorraine	2		
Mirabel	746		
Oka	46		
Pointe-Calumet	36		
Rosemère	15		
Sainte-Anne-des-Plaines	10		
Saint-Eustache	17		
Sainte-Marthe-sur-le-Lac	188		
Sainte-Thérèse	17,8		
Saint-Joseph-du-Lac	77		
Saint-Jérôme	675		
Couronne Nord	4 540	Inconnu	Inconnue
Grand Montréal	12 682	Inconnu	Inconnue

Source : Municipalités membres du CITL (2009), MRC de Deux-Montagnes (2006) et Observatoire Grand Montréal (2003)

Il s'agit donc d'un important défi pour les acteurs de l'aménagement ; de 1998 à 2004, la CMM souligne que les nouveaux projets construits en couronne nord possédaient une densité moyenne de 12,44 logements par hectare<sup>17</sup>. Toutefois, cette densification sera au sein du CITL favorisée par trois principaux facteurs, soit : le recours à de nouvelles approches en matière d'urbanisme, l'utilisation du plein potentiel des espaces disponibles, ainsi que les changements démographiques.

En effet, les entretiens menés auprès des municipalités ont mis en lumière la préoccupation croissante d'optimiser l'utilisation de l'espace disponible aux fins de développement résidentiel. Cette préoccupation se traduit notamment par l'adoption de nouvelles approches en matière d'urbanisme. Ainsi, les municipalités qui possèdent une gare de trains de banlieue sont conscientes de la valorisation que crée un tel équipement sur les terrains environnants. Conséquemment, elles se montrent désireuses de faire bénéficier leur communauté de cet avantage. Elles y favoriseront donc des aménagements s'inscrivant dans le courant du *transit oriented development* (TOD). À titre d'exemple, la présence d'une gare à Saint-Jérôme et Sainte-Thérèse s'est accompagnée d'une redynamisation d'espaces urbains centraux auparavant déstructurés. À Deux-Montagnes, les élus visent à valoriser les vastes espaces dévolus au stationnement, par une densification qui respecte les besoins des usagers qui accèdent à la gare en voiture. Également, Blainville envisage un réaménagement de sa gare à la façon d'un TOD. Enfin, le projet de Faubourg Boisbriand est conçu de manière à accueillir une desserte par train de banlieue.

Ensuite, cette prise de conscience des municipalités en regard de la rareté croissante des terrains disponibles au développement résidentiel les incite à optimiser l'utilisation de l'ensemble des espaces disponibles. Certaines municipalités visent à étendre leur périmètre d'urbanisation afin de maximiser l'utilisation de leurs infrastructures et de consolider leur forme urbaine. Également, les terrains situés en milieu urbain et qui demeurent vacants ou sous-utilisés seront progressivement construits au courant des prochaines années. Ces espaces étant souvent parmi les derniers à pouvoir être construits, leur valeur foncière s'en trouve augmentée, favorisant du coup des densités plus élevées. Comme le note la CMM :

*« À l'extérieur de Montréal, où la hausse des coûts de construction a entraîné une diversification des produits résidentiels, la copropriété est devenue une solution alternative plus abordable que la maison unifamiliale. Ainsi, les logements en copropriété qui, auparavant, visaient particulièrement le marché des ménages de plus de 50 ans sont aujourd'hui très populaires auprès des jeunes ménages. »<sup>18</sup>*

Enfin, le vieillissement de la population semble devoir, au cours des années à venir, favoriser la construction d'un plus grand nombre d'unités au sein d'immeubles à logement. Il s'agit certes des centres de personnes âgées, mais aussi des copropriétés,

---

<sup>17</sup> Selon CMM, *Perspective Grand Montréal*, juillet 2008, les nouveaux projets réalisés possédaient les densités suivantes (logements / hectare) : MRC Thérèse-de-Blainville : 11,42 ; MRC Mirabel : 11,67, MRC Deux-Montagnes : 13,82.

<sup>18</sup> CMM, *Perspective Grand Montréal*, novembre 2008.

qui sont particulièrement populaires auprès des « nids vides », les couples âgés de 50 ans et plus dont les enfants ont quitté le domicile familial.

### 5.2.2. Le développement des pôles économiques

Les analyses effectuées dans le cadre de la confection du projet de schéma métropolitain de la CMM<sup>19</sup>, en 2005, indiquent un mouvement de déconcentration des emplois vers la périphérie. Il est en effet prévu que la part relative occupée par la couronne nord augmente de façon significative, de 7,7 % à 10,2 % du total métropolitain. De 123 175 emplois qui s’y trouvaient en 2001, cette couronne en comptera 191 000 à l’horizon de 2021. Il s’agit d’une croissance de 55,1 %, alors que l’emploi total de la région métropolitaine connaîtra une hausse de 16,8 % au cours de la même période.

À l’échelle du CITL, ce sont plus de 1600 hectares non agricoles qui sont disponibles aux fins d’activités économiques telles que le commerce et l’industrie, soit un peu moins de 20 % du total métropolitain. Et encore, ces données n’incluent pas la Ville de Saint-Jérôme, dont une partie des 900 hectares disponibles aux fins d’urbanisation sera certainement consacrée aux activités économiques. Ces informations laissent entrevoir une consolidation des pôles d’activités déjà existants au cours de la décennie à venir. Le secteur aérospatial qui, à Mirabel, doit sous peu accueillir la production de la série C de Bombardier ainsi que du centre d’essai de Pratt & Whitney, est un pôle voué à une forte croissance. De même, les parcs industriels de Saint-Eustache et de Boisbriand, où des espaces sont encore disponibles, bénéficieront de ce mouvement. Parallèlement, des espaces actuellement consacrés aux activités économiques seront requalifiés. C’est notamment le cas à Sainte-Thérèse, au pourtour de la gare et en son centre-ville, mais aussi aux abords du boulevard Curé-Labelle, où des densités d’occupation plus élevées seront favorisées.

---

<sup>19</sup> CMM, *Cap sur le monde : pour une région métropolitaine de Montréal attractive. Projet de schéma métropolitain d’aménagement et de développement*, mars 2005.

Tableau 12

**SUPERFICIE DES TERRAINS VACANTS DISPONIBLES POUR  
COMMERCIAL ET INDUSTRIEL**

<b>Municipalité</b>	<b>Hectares disponibles</b>
Blainville	211
Boisbriand	1
Bois-des-Filion	221
Deux-Montagnes	0
Lorraine	0
Mirabel	1 029
Oka	9
Pointe-Calumet	0
Rosemère	6
Sainte-Anne-des-Plaines	15
Saint-Eustache	114
Sainte-Marthe-sur-le-Lac	2
Sainte-Thérèse	0
Saint-Jérôme	Inconnu
Saint-Joseph-du-Lac	9
<b>Total - CITL</b>	<b>1 617</b>
Couronne Nord	2 373
Grand Montréal	8 242

Source : CMM, Observatoire Gand Montréal

Cette évolution impose la recherche de solutions adaptées aux besoins en déplacements de l'ensemble des travailleurs, notamment de ceux des parcs industriels qui utilisent actuellement peu les transports collectifs. Il s'agit de prendre acte des horaires de travail atypiques, ou encore très matinaux, qui caractérisent souvent ces travailleurs.

Également, puisqu'il s'agit de desservir des pôles souvent isolés des lieux de résidence que desservent les circuits réguliers du CITL, les solutions mises en place devront innover, entre autres, sur les plans de l'exploitation et du financement. Au niveau de l'exploitation, il s'agira d'optimiser l'utilisation de la flotte de véhicules des transporteurs du CITL, de façon à offrir un service répondant aux besoins précis de certains pôles d'emploi et de commerces. Quant au financement, il s'agira de favoriser l'implication des acteurs économiques bénéficiant de tels services.



### **5.3. Synthèse des tendances : un appel au changement**

D'ici à 2020, ces tendances auront des impacts divergents sur les besoins en déplacements. Les nouveaux modes de vie ainsi que le développement des pôles d'emploi continueront d'encourager l'usage de la voiture, par l'éclatement spatial et temporel des déplacements. De même, l'augmentation des taux de motorisation ne jouera pas en faveur des transports collectifs. Quant au vieillissement de la population, il modifiera substantiellement les habitudes de déplacement des personnes au profit des modes de transport individuels.

Parallèlement, la croissance démographique des actifs ainsi que son corollaire – la nécessité accrue d'optimiser l'utilisation des infrastructures existantes – imposent de revoir les modes de développement urbain ainsi que les comportements de façon à favoriser l'utilisation des transports collectifs. De même, la rareté croissante des espaces à urbaniser amènera une utilisation plus réfléchie de ceux-ci, comme l'ont démontré les consultations avec les municipalités membres.

Le territoire du CITL, à l'image du reste du Québec, est donc confronté autant à la nécessité d'assumer un héritage qui favorise la consommation d'importantes ressources, qu'à l'obligation d'adopter des modes de vie et de développement qui soient porteurs d'avenir. L'importante croissance démographique et économique que connaît la région rend d'autant plus impératif de savoir réinventer les façons de faire : à ce projet, le CITL se propose de jouer un rôle de premier plan.

## **PARTIE II : PLAN D’AFFAIRES 2010-2015, HORIZON 2020**

Le *Plan d'affaires 2010-2015, horizon 2020* se veut un instrument de concertation et de mobilisation des municipalités membres du CITL, ainsi que de ses artisans et de ses partenaires. Sa raison d'être vient du postulat voulant que les transports collectifs jouent un rôle de premier plan dans le développement des villes, leur prospérité ainsi que la qualité de vie de leurs citoyens. Il positionne le CITL en regard de l'évolution de sa région et explicite ses attentes en regard des divers partenaires.

Le *Plan d'affaires* manifeste l'intention des membres du conseil d'administration et des gestionnaires du CITL d'assumer la gouverne nécessaire à l'amélioration continue des services de transports collectifs. Il est le résultat d'une consultation élargie auprès des 15 municipalités du CITL et auprès des partenaires que constituent l'AMT, le MTQ, les MRC voisines ainsi que les transporteurs actuels, partenaires de confiance depuis plusieurs années. Il prend également acte des analyses effectuées en première partie du présent document. Il s'inscrit dans la volonté du gouvernement québécois de vouloir offrir de meilleurs choix aux citoyens, exprimés dans sa *Politique québécoise du transport collectif*. Il intègre également l'ensemble les orientations stratégiques exprimées par CMM, la CRÉ Laurentides et l'AMT. Il considère aussi les orientations et plans d'action des différentes autorités organisatrices de transports (AOT) ainsi que des organismes responsables de les représenter.

Conscient de la variété du territoire du CITL, le *Plan d'affaires* respecte les spécificités de chacune des municipalités du territoire du CITL. Ces municipalités sont, avec les citoyens, ainsi que les acteurs économiques et institutionnels de la région, au cœur des stratégies et actions que cible le *Plan d'affaires*.

Le *Plan d'affaires* indique donc la raison d'être du CITL, en explicitant sa mission ainsi que les valeurs autour desquelles se mobilisent ses artisans. Il énonce également les axes stratégiques qui guideront son action au cours des années à venir. Le *Plan d'affaires* se veut vivant, connecté à l'évolution de la conjoncture, mais inébranlable dans sa volonté de contribuer à la construction de communautés dynamiques et attractives.

## 1. VISION, MISSION ET VALEURS DU CITL

L'élaboration de la mission du CITL ainsi que l'énumération de ses valeurs sont des éléments clés de la conduite du CITL. Avant de les énoncer, il convient toutefois de définir les individus et groupes auxquels s'adresse en premier lieu l'action du CITL.

### 1.1. GROUPES CIBLÉS

La préparation du *Plan d'affaires 2010-2015, vision 2020* a mis en lumière l'existence de deux principaux groupes concernés par l'action du CITL, soit **les citoyens et les citoyens corporatifs**.

Le citoyen peut être étudiant, travailleur, retraité, et utiliser ou non le réseau du CITL. Dans tous les cas, le citoyen est le premier concerné par l'évolution de son milieu de vie, dont le CITL est l'un des éléments structurants. Quant au citoyen corporatif, il désigne les acteurs politiques, économiques et institutionnels, dont l'action organise la vie des communautés.

### 1.2. LA MISSION

La mission actuelle du CITL est la suivante :

***« Offrir et développer un système de transports collectifs qui réponde aux besoins des citoyens de notre territoire. »***

Or, les rencontres tenues avec les partenaires ainsi que l'analyse des meilleures pratiques en matière de transport collectif ont mis en évidence le fait que les autorités organisatrices de transport (AOT) ne peuvent se cantonner à leur rôle *d'administrateur de réseau TC*. Elles doivent en effet s'attarder à l'ensemble des facteurs qui touchent les déplacements : aménagement urbain, modes de vie, promotion des TC, prise en compte des modes de transport complémentaires. Elles doivent participer activement aux divers projets de villes en tant que **gestionnaires des mobilités**.

Ainsi, une mission prenant en compte cette nouvelle façon d'aborder les transports collectifs pourrait être la suivante :

***« Contribuer à l'essor économique de la région, au développement et à la consolidation de milieux de vie de qualité ainsi qu'à l'adoption de modes de vie respectueux de l'environnement, par une offre de service de transports collectifs adaptée aux besoins des citoyens et qui respecte les ressources financières disponibles. »***

### 1.3. LES VALEURS

Les valeurs sont ce qui rassemble les artisans du CITL. Elles sont diffusées dans l'ensemble de l'organisation et partagées par les employés. Ces valeurs sont les suivantes :

- Le respect :
  - Agir avec autrui dans la dignité et le respect ;
  - Être ouvert, honnête, direct, sincère et véridique ;
  - Être à l'écoute de tous et bien saisir ce qui est communiqué ;
  - Présenter avec transparence les buts et motifs de nos actions.
- La qualité :
  - Accepter de rendre personnellement des comptes ;
  - Mieux comprendre le rôle de chacun ;
  - Travailler avec excellence et rigueur en cherchant à optimiser les résultats ;
  - Évaluer le résultat de nos programmes et initiatives ;
  - Adopter une pensée stratégique et planifier nos activités en conséquence.
- Responsabilité sociale :
  - Offrir des services raisonnablement accessibles ;
  - Considérer nos actions dans le contexte du bien public en respect de la capacité de payer des partenaires ;
  - Agir de manière qui inspire et soutient la confiance du public ;
  - Minimiser les distinctions entre les clientèles du transport régulier et du transport adapté.

## 2. AXES STRATÉGIQUES

Les consultations menées auprès des municipalités membres ainsi que des partenaires du CITL, de même que les constats développés en première partie de ce document, font émerger cinq (5) axes stratégiques d'affaires qui doivent guider l'action du CITL au courant de la période 2010-2015. L'ensemble de ces axes est inspiré par une idée : que **le transport collectif n'est pas un objectif en soi**. Ce faisant, il doit donc s'inscrire dans les projets qu'entretiennent les différentes communautés.

Ces axes stratégiques sont :

- Axe I : Développer une culture du transport collectif ;
- Axe II : Favoriser le développement et la consolidation de milieux de vie de qualité ;
- Axe III : Contribuer à l'essor économique des municipalités du territoire du CITL ;
- Axe IV : Sauvegarder les ressources, protéger l'environnement ;
- Axe V : Maintenir une saine gestion d'entreprise.

*Axe I : Développer une culture du transport collectif*

Faire en sorte que l'ensemble des citoyens et citoyens corporatifs s'approprie les transports collectifs comme étant une composante essentielle à la qualité de vie du milieu. Le CITL doit être le catalyseur de cette culture, dans le respect des responsabilités et ressources qui lui sont dévolues. Il s'agit certes d'assurer des déplacements de façon efficace et performante, mais aussi d'offrir de valoriser le temps passé à se déplacer.

Développer une culture de transport collectif		
No	OBJECTIFS	MOYENS
1	Répondre de façon efficiente aux besoins évolutifs en déplacements	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Par un plan stratégique de développement des services.</li> <li>◆ Par des plans de transport annuels qui respectent le calendrier d'interventions de ce plan.</li> <li>◆ Par la complémentarité entre les divers modes de transport.</li> <li>◆ Par des données fiables et à jour sur les besoins en déplacement.</li> </ul>
2	Réduire les temps de parcours	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Par la mise en place de mesures préférentielles en faveur des TC.</li> <li>◆ Par la mise en place de circuits express.</li> </ul>
3	Accompagner l'évolution urbaine et démographique	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Par une planification qui anticipe sur les besoins émergents.</li> <li>◆ Par la prise en compte de l'évolution du réseau des gares du train de banlieue.</li> <li>◆ Par la croissance des ressources du transport adapté, dans un contexte de vieillissement de la population.</li> </ul>
4	Offrir une expérience agréable des transports collectifs	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Par des infrastructures TC adaptées et en nombre suffisant.</li> <li>◆ Par une information clientèle précise et disponible.</li> <li>◆ Par un service courtois.</li> <li>◆ Par la formation des conducteurs.</li> <li>◆ Par un environnement sécuritaire.</li> <li>◆ Par l'adoption d'un plan de développement de l'accessibilité du réseau régulier d'autobus pour les personnes à mobilité réduite.</li> </ul>
5	Promouvoir les services du CITL	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Par l'intégration progressive des étudiants du secondaire en zone Ouest et en zone Nord.</li> <li>◆ Par la diffusion de l'offre de service auprès de clientèles ciblées.</li> <li>◆ Par un site Internet convivial, interactif et informatif.</li> </ul>
6	Développer une gamme tarifaire diversifiée	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Par un respect des besoins des diverses clientèles.</li> <li>◆ Par le développement de produits destinés aux personnes âgées.</li> </ul>

*Axe II : Favoriser le développement et la consolidation de milieux de vie de qualité*

Parce qu'une culture politique et sociale favorable aux transports collectifs ne saurait subsister par la seule attractivité de l'offre de service, la construction d'un cadre de vie qui contribue à l'utilisation des TC demeure un élément essentiel du *Plan d'affaires*. Il s'agit de contribuer à ce que l'aménagement, mais aussi les modes de vie, fassent de l'utilisation du TC un choix aisé et spontané.

Au-delà du succès du réseau du CITL, l'objectif premier est de construire des milieux de vie de qualité. C'est donc avec la conviction que les transports collectifs constituent un outil privilégié dans la construction de tels milieux que le *Plan d'affaires* du CITL associe les objectifs et moyens suivants à cet axe stratégique :

Favoriser le développement et la consolidation de milieux de vie de qualité		
No	OBJECTIFS	MOYENS
1	Offrir une alternative viable à l'usage de l'automobile	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Par une desserte appropriée des divers milieux et clientèle.</li> </ul>
2	Intégrer les transports collectifs à l'aménagement urbain	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Par l'aménagement d'infrastructures adéquates et conviviales.</li> <li>◆ Par l'utilisation de véhicules adaptés au milieu urbain.</li> <li>◆ Par la desserte des lieux d'activités.</li> </ul>
3	Contribuer à une urbanisation axée sur le transport collectif	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Par une collaboration étroite avec les services d'urbanisme des municipalités du CITL.</li> <li>◆ Par un appui aux initiatives qui, en matière d'urbanisme, favorisent les transports collectifs tels : <i>Smart Grow</i>, <i>New Urbanism</i> ou <i>Transit Oriented Development</i>.</li> <li>◆ Par la rédaction d'un guide d'aménagement.</li> <li>◆ Par le positionnement stratégique de stationnements incitatifs et une configuration qui permet la valorisation des espaces urbains</li> </ul>
4	Participer à l'adoption de saines habitudes de vie	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Par la complémentarité entre transports actifs et collectifs, de façon à réduire la sédentarité associée à l'usage exclusif de l'automobile</li> </ul>

*Axe III : Contribuer à l'essor économique des municipalités du territoire du CITL*

Les transports collectifs, bien planifiés et bien adaptés, doivent permettre un retour sur investissement. En outre des besoins en déplacements de ses usagers, le CITL doit satisfaire les attentes d'autres groupes, citoyens ou citoyens corporatifs.

En effet, leurs choix en matière de localisation reposent en partie sur l'accessibilité des lieux, et l'attractivité qu'elle contribue à assurer auprès des employés et clients. De plus, le recours à des modes de transport moins polluants peut constituer une composante importante de l'image de marque de certaines entreprises soucieuses de leur responsabilité sociale. Ces dernières seront plus à même de s'implanter en des lieux reflétant ces valeurs. Les transports collectifs sont également un avantage de plus en plus important dans les stratégies de localisation résidentielle des ménages. Ils s'intègrent à un mode de vie où les citoyens refusent de n'avoir que l'option automobile pour accomplir leurs déplacements.

Enfin, les transports collectifs, notamment par autobus, sont une voie d'avenir en vue d'optimiser l'utilisation d'infrastructures de plus en plus saturées, une solution afin de diminuer les coûts associés à la congestion.

Les objectifs et les moyens liés à cet axe sont les suivants :

<b>Contribuer à l'essor économique des municipalités du territoire du CITL</b>		
<b>No</b>	<b>OBJECTIFS</b>	<b>MOYENS</b>
<b>1</b>	Améliorer la desserte des lieux d'emplois et des commerces	<ul style="list-style-type: none"> <li>♦ Par le développement d'une desserte axée sur les industries.</li> <li>♦ Par l'offre d'heures de service supplémentaires, notamment les fins de semaine.</li> </ul>
<b>2</b>	Conclure des partenariats novateurs avec les acteurs économiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>♦ Par la participation des employeurs au transport de leurs employés.</li> </ul>
<b>3</b>	Assurer la fluidité des flux de personnes et de marchandises	<ul style="list-style-type: none"> <li>♦ Par la contribution au désengorgement des voies de circulation.</li> </ul>



*Axe IV : Sauvegarder les ressources, protéger l'environnement*

L'utilisation du transport collectif est étroitement associée à la protection de l'environnement. Un autobus régulier urbain empli à capacité permet de soutirer des dizaines de voitures de la circulation routière. Cet avantage n'en impose pas moins au CITL de constamment chercher à améliorer sa performance environnementale, de façon à minimiser son empreinte écologique.

En appui aux objectifs gouvernementaux et régionaux en matière de protection de la qualité de l'air ainsi que de réduction des gaz à effet de serre, le CITL se dote donc des objectifs et moyens suivants :

<b>Sauvegarder les ressources, protéger l'environnement</b>		
<b>No</b>	<b>OBJECTIFS</b>	<b>MOYENS</b>
1	S'assurer d'une consommation responsable	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Par l'utilisation de véhicules moins polluants.</li> <li>◆ Par la formation des conducteurs à la conduite écologique.</li> <li>◆ Par l'élaboration d'une politique environnementale.</li> </ul>
2	Augmenter l'utilisation du transport collectif	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Par une offre de service attrayante pour les usagers.</li> <li>◆ Par la promotion du transport collectif.</li> </ul>
3	Promouvoir la protection de l'environnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Par une communication ciblée et stratégique.</li> </ul>
4	S'assurer que les partenaires d'affaires et principalement les transporteurs protègent l'environnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Par l'insertion d'une clause environnementale aux contrats des transporteurs.</li> </ul>

### Axe V : Maintenir une saine gestion d'entreprise

Des transports collectifs efficaces doivent être adéquatement financés par les trois principales catégories que sont les usagers, les municipalités membres ainsi que les paliers supérieurs de gouvernement. Pour le CITL, la condition essentielle de la stabilité d'un tel financement demeure l'engagement sans équivoque envers le maintien d'une saine gestion des deniers publics, l'amélioration continue des procédures, la maximisation de la satisfaction des usagers ainsi que l'optimisation des retombées des transports collectifs en matière de progrès économique, social et environnemental.

Maintenir une saine gestion d'entreprise		
No	OBJECTIFS	MOYENS
1	Partager équitablement les coûts et bénéfices de la croissance du CITL	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Par de nouveaux partenariats avec les transporteurs.</li> </ul>
2	Obtenir une juste participation gouvernementale au développement de l'offre de service	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Par le soutien gouvernemental au développement de l'offre de service.</li> <li>◆ Par une contribution métropolitaine équitable.</li> </ul>
3	S'assurer d'un financement adéquat et équitable des municipalités	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Par l'engagement des municipalités envers le <i>Plan d'affaires</i>.</li> <li>◆ Par le respect des besoins locaux.</li> <li>◆ Par la recherche continue d'une équité entre les municipalités.</li> </ul>
4	Maintenir une participation adéquate des usagers	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Par une tarification concurrentielle et juste.</li> <li>◆ Par un ajustement annuel et raisonnable des tarifs.</li> <li>◆ Par la communication des facteurs qui sous-tendent la fixation des tarifs, de façon à éviter que les tarifs soient perçus comme injustement élevés.</li> </ul>
5	Poursuivre une gestion efficace du CITL	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Par une offre de service souple, adaptée aux besoins de chaque milieu.</li> <li>◆ Par le développement d'indicateurs de gestion.</li> <li>◆ Par la saine comparaison.</li> <li>◆ Par le développement des compétences du personnel et des membres du conseil d'administration.</li> <li>◆ Par l'amélioration continue.</li> <li>◆ Par l'élaboration de plans d'action annuels qui mobiliseront les employés et les partenaires à œuvrer vers la réalisation du <i>Plan d'affaires</i>.</li> </ul>

## **PARTIE III : PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE SERVICE 2010-2015**

Si le rôle du *Plan d'affaires* est d'inscrire l'action du CITL dans l'évolution de ses communautés, celui du *Plan de développement de l'offre de service 2010-2015* est d'exposer les évolutions de l'offre de service qui doivent contribuer à l'atteinte des objectifs du *Plan d'affaires*. Ce *Plan de développement* constitue donc la manifestation de l'engagement du conseil d'administration et, par extension, des municipalités membres, au succès du *Plan d'affaires*

Le *Plan de développement de l'offre de service* exprime donc la vision du devenir des transports collectifs et cible les objectifs à atteindre à l'horizon de 2015. Surtout, il spécifie les interventions qui devront être faites sur une base annuelle en vue d'assurer le succès des transports collectifs.

### **1. LES TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LE TERRITOIRE DU CITL EN 2015**

#### **1.1. VISION 2015**

*D'organisme chargé de gérer le réseau d'autobus du CITL, le CITL se consolide en tant que gestionnaire des mobilités. Par ce mouvement, le CITL vise à offrir une offre de service adaptée aux besoins des diverses catégories d'usagers. Également, il prend acte des implications sociales, économiques et territoriales de son activité, dans une société de plus en plus organisée autour de la capacité à se déplacer. En plus d'assurer une offre de service performante, le CITL oeuvre à ce que ses services s'inscrivent en complémentarité des autres solutions transport. Il travaille aussi de concert avec les autorités municipales de façon à ce que l'aménagement du territoire favorise la multitude des choix en matière de mobilité.*

*Au niveau local, les citoyens des municipalités desservies par le CITL profitent d'une vaste gamme de solutions transport autres que la voiture en solo. Arrimant les transports collectifs aux divers transports actifs et motorisés, le réseau du CITL assure des liaisons performantes entre les milieux de vie et les lieux d'activités, par un réseau de circuits locaux qui se noue adéquatement aux circuits structurants. Les mutations démographiques encouragent la mise sur pied de services et de modes de transport ajustés aux besoins évolutifs des aînés, dont la population est en forte croissance.*

*Au niveau métropolitain, un rabattement efficient est également assuré vers les réseaux de trains de banlieue et de métro, dans le respect des besoins particuliers à ces deux catégories d'usagers. Aussi, la contribution des partenaires métropolitains et gouvernementaux permet d'offrir des infrastructures performantes, comprenant notamment des voies réservées sur le réseau autoroutier.*

*L'ensemble de ces évolutions fait du CITL une région de plus en plus valorisée auprès des ménages ainsi que des entreprises, concourant à la plus grande prospérité de la région ainsi qu'au mieux-être des habitants.*

## 1.2. OBJECTIFS

La période qui s'ouvre est caractérisée par des tendances divergentes, mais globalement favorables en regard des transports collectifs. Alors que les prévisions effectuées sur la base de l'Enquête Origine-Destination 2003 annonçaient une stagnation du nombre de déplacements effectués à bord des réseaux TC pour le territoire du CITL<sup>20</sup>, l'évolution du contexte montre qu'il en ira tout autrement. La croissance démographique, la préoccupation envers l'environnement ainsi que le coût croissant des énergies fossiles militent en faveur de la diffusion d'une culture des transports durables axée sur la souplesse et la complémentarité des diverses solutions transport. Inversement, le vieillissement de la population ainsi que la déconcentration de l'emploi posent certains défis en regard de catégories peu habituées à recourir aux transports collectifs.

Le CITL agissant en adéquation avec d'autres modes et réseaux de transports, les objectifs doivent intégrer ces modes et réseaux complémentaires. En effet, le CITL contribue autant aux déplacements locaux que métropolitains, qui s'effectuent entièrement par la voie des TC ou encore de façon bimodale, par le concours de modes actifs ou motorisés. Ainsi, le succès du CITL ne saurait se mesurer qu'à l'aune de son seul réseau d'autobus.

Les sections ci-dessous présentent donc quels sont les objectifs du CITL en regard de l'utilisation des transports collectifs au sein du CITL.

### 1.2.1. L'utilisation du réseau du CITL en 2015

Le CITL estime que son achalandage continuera de croître en des proportions de beaucoup supérieures aux objectifs de la *Politique québécoise du transport collectif*. En considérant les développements urbains envisagés par les municipalités membres, les changements de comportements en matière de déplacements ainsi que les prévisions démographiques de l'ISQ – nécessairement conservatrices au regard des données les plus récentes – le CITL vise à maintenir une hausse annuelle moyenne de 12 % du nombre de déplacements effectués sur son réseau à l'horizon de 2015. Il s'agit de la hausse moyenne observée depuis 2006. Un tel accroissement fera passer l'achalandage annuel de 4,9 millions en 2008 à 9,6 millions en 2015, soit une augmentation de plus de 120 %. En 2015, un résidant du CITL accomplira en moyenne 26 déplacements par année en transport collectif, contre 15 actuellement.

À cet objectif global s'ajoutent deux cibles sectorielles qui concernent la desserte du territoire et le rabattement au train de banlieue. Les analyses effectuées par le groupe MADITUC montrent que, à l'automne 2008, 85 % des résidants du territoire avaient accès au réseau à moins de 500 mètres de leur domicile en période de pointe. En 2015, le développement des circuits locaux devra faire en sorte que 90 % de la population

---

<sup>20</sup> MTQ, *Scénario prévisionnel tendanciel 2003-2026*, version 3.b.

habite à moins de 500 mètres de marche d'un arrêt en période de pointe, ainsi qu'à un maximum de 1000 mètres en période hors pointe.

En ce qui concerne le rabattement aux trains de banlieue, le CITL vise à développer une offre de service qui distingue clairement les usagers se destinant au réseau de métro de ceux se dirigeant vers le réseau de trains. Une telle approche porte ses fruits à Rosemère, où 23 % des usagers joignent la gare par autobus. Toutefois, pour les 6 gares qui desservent le territoire du CITL, la moyenne n'est que de 11 %, contre 12,5 % pour l'ensemble des gares du réseau de l'AMT. Considérant la saturation des stationnements incitatifs, ainsi que la volonté de nombreuses municipalités de mettre en valeur les abords des gares, il est primordial d'augmenter la part des usagers qui se rendent au train par autobus. À l'horizon 2015, le CITL vise à amener cette part à 20 % des usagers du train.

Tableau 13

**OBJECTIFS - HORIZON 2015**

<b>Aspect</b>	<b>Situation - 2008</b>	<b>Objectif - horizon 2015</b>
Déplacements annuels	4 964 630	9 600 000
Déplacements annuels par habitant	15	26
Couverture du territoire	85% de la population à moins de 500 mètres de marche d'un arrêt en période de pointe	Faire en sorte que 85% de la population ait accès à un arrêt d'autobus à moins de 500 mètres de marche, en période <b>de pointe et hors pointe</b> .
Rabattement train	11% (moyenne gares CITL)	20% des usagers de chacune des gares

### 1.2.2. Un réseau souple et performant

L'atteinte de ces objectifs exige de définir les orientations qui guideront le développement de l'offre de service au cours des cinq prochaines années, ainsi que de proposer une description préliminaire des projets qui découleront de ces orientations.

Dans le cadre de son *Plan de développement de l'offre de service*, le CITL vise à bénéficier des opportunités qu'offertes par la croissance démographique ainsi que la consolidation de son territoire, en vue de contribuer à l'adoption de mobilités durables au sein du CITL. Pour ce faire, il s'appuie sur le principe de **hiérarchisation du réseau, en vue de répondre aux besoins particuliers** aux divers types de clientèles et de mobilités. Pour son plan de développement de l'offre de service, le CITL distingue cinq types de circuits :

- **Les circuits de rabattement** sont opérés aux heures de pointe, les jours ouvrables, de façon à permettre aux usagers de joindre les gares du réseau de trains de banlieue le matin et de retourner à leur domicile en après-midi. Adaptés aux horaires du train, ces circuits offrent également une très grande souplesse en cas de retard sur le réseau ferré, par leur capacité à attendre l'arrivée des usagers en gare ;
- **Les circuits locaux** offrent une desserte des quartiers résidentiels, pour les usagers qui se destinent à des lieux situés à proximité, soit encore en vue d'un rabattement vers les circuits intermédiaires ou structurants du réseau d'autobus et, éventuellement, vers le train de banlieue ;
- **Les express** sont constitués de circuits ou encore de voyages qui comprennent un nombre limité d'arrêts. Actuellement, seuls certains voyages des circuits 88 et 9 répondent à cette définition. Il s'agit toutefois d'un axe privilégié de développement en vue de mieux répondre aux déplacements qui s'effectuent sur de longues distances. De même, la mise en place de mesures préférentielles sur le réseau autoroutier, telles que des voies réservées, favorisera l'implantation de ces circuits et voyages ;
- **Les circuits transversaux** offrent des liaisons entre plusieurs municipalités, sans permettre le rabattement au réseau de métro. Empruntant en grande partie les routes provinciales autour desquelles se déploie la trame urbaine locale, ces circuits permettent aux usagers de se déplacer sur de vastes parties du territoire du CITL. C'est le cas des circuits 22, 80 et 88, qui offrent des liaisons le long de la route 344. Ces circuits sont actuellement caractérisés par des fréquences semblables à celles des circuits locaux. Toutefois, le potentiel inhérent à leur trajet ainsi qu'aux milieux urbains qu'ils desservent exige que la planification des horaires et trajets y soit abordée de façon particulière ;

- **Les dorsales** sont des circuits qui, en plus d'offrir des liaisons entre plusieurs municipalités, permettent aux usagers de se rabattre sur le réseau de métro. Les usagers des circuits locaux et transversaux doivent effectuer une correspondance afin de les emprunter. Les dorsales favorisent la desserte des espaces centraux des municipalités qu'elles desservent. Ainsi, le bassin d'usagers potentiel peut justifier d'offrir des fréquences plus élevées par l'ajout de départs en « insertion », c'est-à-dire sans correspondance avec les circuits locaux. Actuellement, seul le circuit 9 répond entièrement à ces caractéristiques, les circuits 8 et 28 étant toutefois voués à jouer de plus en plus ce rôle.

Toutefois, cette hiérarchie serait inopérante si n'étaient également pas pris en compte les divers types de clientèles et les mobilités particulières qui les caractérisent. En effet, un circuit structurant ainsi qu'une dorsale peuvent, pour certains usagers, permettre d'effectuer efficacement des liaisons locales, de même qu'un circuit local dont l'horaire correspond à celui du train de banlieue peut constituer le rabattement au train de nombreux usagers. Pour répondre à ces besoins parfois divergents, les fréquences, le nombre d'arrêts desservis ainsi que les types de véhicules employés peuvent être modulés de façon à s'adapter aux variations des besoins de la clientèle en fonction du moment de la journée. En effet, tout processus de planification doit considérer la hiérarchisation du réseau comme un guide en vue d'éclairer les grandes décisions concernant l'offre de service. Or, ce guide ne fait qu'explicitement les finalités propres à chacun des circuits, finalités dont la complémentarité permet d'offrir un service le mieux adapté possible aux divers besoins en déplacements. En aucun moment cette hiérarchisation ne justifie de ne pas accommoder des besoins qui demeurent compatibles avec ces finalités.

### 1.2.3. Interventions 2010-2015

Ce principe de hiérarchisation du réseau en vue de répondre aux besoins particuliers oriente donc fortement la planification des interventions qui seront effectuées au cours de la période 2010-2015 sur le réseau du CITL. Les orientations du *Plan d'affaires* sont également prises en compte.

Les interventions proposées en matière d'offre de service s'inscrivent en trois principaux axes stratégiques, qui sont :

- **Axe I : Améliorer l'accessibilité au réseau** – par le développement de circuits locaux là où des manques se font sentir ;
- **Axe II : Améliorer l'adéquation entre les besoins en déplacements et l'offre de service** – par la refonte du service en fonction du principe de hiérarchisation du réseau qui doit permettre de mieux distinguer les diverses clientèles et de s'adapter à leurs besoins particuliers ;
- **Axe III : Anticiper sur la croissance urbaine et l'évolution démographique** – par le développement de liaisons qui desservent les populations qui s'établissent au sein des nouveaux milieux urbains.

Ces interventions demeurent toutes liées à la préoccupation de hiérarchisation du réseau qui doit permettre de mieux répondre à la diversité des besoins en déplacements. Les interventions envisagées dans le cadre de ces trois axes stratégiques seront matérialisées par l'adoption, chaque printemps, d'un plan de transport stipulant les trajets et horaires d'autobus en vigueur à partir de l'automne.

Enfin, parmi ces interventions, nombreuses sont celles qui dépendent de l'avancement de dossiers métropolitains. Pour cette raison, le CITL offrira son appui à l'avancement de ces dossiers métropolitains, via un quatrième axe d'intervention :

- **Axe IV : Favoriser l'amélioration des équipements et services à caractère métropolitain** – par l'appui constant des municipalités membres du CITL ainsi que par la participation active aux comités responsables de leur avancement.

Le plan d'action annuel définira la nature de l'appui apporté aux interventions à caractère métropolitain.



### Axe I : Améliorer l'accessibilité au réseau

Si les analyses menées par Polytechnique ont mis en évidence le fait que, en heure de pointe, 85 % de la population se trouve à moins de 500 mètres à vol d'oiseau d'un arrêt du CITL, il demeure que de nombreux circuits ne sont en opération qu'aux heures de pointe, laissant ainsi certains quartiers sans service en période hors pointe. De même, les développements urbains survenus au cours des dernières années ont, au sein de certaines municipalités, contribué à éloigner les circuits d'autobus des populations.

Il s'agit donc, dans le cadre de cet axe, de développer des liaisons locales dans les secteurs à fort potentiel qui demeurent non desservis, en vue d'un rabattement pour les circuits d'autobus structurants ainsi que vers les gares de trains de banlieue.

#### **Intervention 1 : Développer la desserte locale et le rabattement train à Blainville**

La population blainvilloise établie au sein de l'axe nord-sud qui longe la route 117 est une grande utilisatrice des autobus du réseau du CITL, bien qu'elle ne profite d'aucune desserte locale en période hors pointe. Les nombreux ménages qui se sont établis au cours des dernières années dans des secteurs éloignés de la route 117 doivent marcher de longues distances afin de joindre les autobus du circuit 9. De même, le circuit 10 ne suffit plus à assurer adéquatement le rabattement vers la gare de Blainville en période de pointe. Enfin, la population blainvilloise établie dans les quartiers situés au pourtour de la Côte-Saint-Louis ne profite d'aucun service de rabattement au train de banlieue.

**Description :** Opérer le circuit d'autobus 10 en heure hors pointe de façon à rabattre les usagers du réseau d'autobus vers l'autobus 9. En période de pointe, améliorer le rabattement vers le train par la mise en place d'un circuit 10 est et 10 ouest. Enfin, créer un circuit de rabattement au train de banlieue au sein des quartiers Renaissance et Côte-Saint-Louis en direction de la gare de Blainville ou de Sainte-Thérèse. Ce service sera opéré en période de pointe.

**Objectif(s) :** Offrir un rabattement vers le réseau structurant d'autobus en période hors pointe, et rapprocher le rabattement vers le train du domicile des usagers, notamment dans les secteurs implantés à l'ouest de la route 117. Également, la mise en service du circuit 10 ouest offrira une solution TC aux travailleurs des industries de la rue Michèle-Bohec, le circuit 10 est faisant de même pour les travailleurs du parc industriel implanté au Sud du boulevard de la Seigneurie. Enfin, offrir un service de rabattement au train pour les usagers du train de banlieue qui résident au sein des quartiers Renaissance et Côte-Saint-Louis.

**Condition(s) préalable(s) :** aucune

**Année d'implantation :** 2010 à 2011

## **Intervention 2 : Revoir et améliorer la desserte locale à Boisbriand**

Le développement résidentiel, commercial et industriel dans l'axe de la Grande-Allée nécessite de revoir la desserte locale de Boisbriand. Il convient notamment de prendre acte du développement du Faubourg Boisbriand, qui est en voie d'entraîner l'arrivée de 1200 nouveaux ménages d'ici 2012-2013. De même, le développement d'un vaste secteur commercial intégré à ce projet crée de nombreux emplois et attire les consommateurs.

**Description :** Lier les secteurs situés au nord et au Sud de l'A-640 par une boucle bidirectionnelle au départ et à l'arrivée de la gare de Sainte-Thérèse. Créer une desserte interne au sein du faubourg Boisbriand. Débuter le service plus tôt le dimanche, en matinée. **Cette desserte sera révisée en cas d'implantation d'une gare de trains de banlieue à Boisbriand.**

**Objectif(s) :** Améliorer les liaisons nord-sud au sein de la ville de Boisbriand sans compromettre l'efficacité de la jonction en gare de Sainte-Thérèse pour les étudiants du Collège Lionel-Groulx ainsi que pour les usagers qui souhaitent emprunter le réseau de métro ou encore le train de banlieue.

**Condition(s) préalable(s) :** aucune

**Année d'implantation :** 2010

## **Intervention 3 : Améliorer la desserte locale et le rabattement train dans le secteur Saint-Augustin de Mirabel**

Le secteur Saint-Augustin est actuellement desservi par un taxi collectif qui effectue la liaison avec la gare de Sainte-Thérèse. Or, la croissance démographique et urbaine du secteur impose de revoir cette desserte, en vue de mieux répondre aux besoins en déplacements vers le Sud, notamment pour les travailleurs qui empruntent le train de banlieue de la ligne Deux-Montagnes / Montréal.

**Description :** En période de pointe, offrir un service de rabattement par autobus vers et au retour du train en gare de Deux-Montagnes. En tout temps, offrir un service de taxi collectif en correspondance des autobus locaux ainsi que du circuit 8 au terminus Saint-Eustache.

**Objectif(s) :** Offrir une solution TC aux usagers de la ligne de trains Deux-Montagnes / Montréal. Répondre aux demandes répétées des citoyens qui se destinent aux municipalités de la MRC de Deux-Montagnes.

**Condition(s) préalable(s) :** aucune

**Année d'implantation :** 2010

**Intervention 4 :** Créer deux circuits voués au rabattement en gare de Saint-Janvier

L'implantation envisagée d'une gare dans le secteur de Saint-Janvier rend nécessaire d'offrir un rabattement par autobus aux usagers qui désirent y emprunter le train de banlieue.

**Description :** En période de pointe, offrir deux services de rabattement par autobus vers et au retour de la gare de Saint-Janvier, pour certains départs de trains. Un premier circuit offrirait une liaison entre les milieux résidentiels de Saint-Janvier et la gare, un second ferait de même entre Sainte-Anne-des-Plaines et la gare.

**Objectif(s) :** Pour Saint-Janvier, offrir une solution TC aux usagers de la ligne de trains Blainville – Saint-Jérôme / Montréal. Pour Sainte-Anne-des-Plaines, améliorer l'efficacité de la correspondance avec le train, actuellement effectuée via le circuit local 23 en gare de Sainte-Thérèse, lequel dessert d'abord le Collège Lionel-Groulx.

**Condition(s) préalable(s) :** Obtention d'une dérogation auprès de la CPTAQ pour le terrain où doivent être aménagés la gare et le stationnement incitatif ; réalisation des travaux d'aménagement par l'AMT

**Année d'implantation :** Entre 2010 et 2012

### **Intervention 5 : Révision graduelle de la desserte locale sur l'ensemble du territoire**

La vie d'une communauté s'organise souvent autour de certains services de proximité, tels que la bibliothèque municipale, les centres sportifs, les CLSC ainsi que le petit commerce. Les circuits actuels du CITL ne répondent que peu à ces besoins.

Parallèlement, l'augmentation considérable des fréquences du circuit 9 a engendré un décalage par rapport aux circuits locaux. En effet, les fréquences n'ont pas été bonifiées sur ces circuits, qui offrent un passage aux 30 ou 35 minutes en période de pointe, avec un écart entre deux passages allant jusqu'à une heure en période hors pointe. Une telle situation est également susceptible de se produire pour le circuit 8, dans l'optique où les fréquences y seront augmentées (intervention 8). Il convient donc de diminuer le temps entre chaque passage d'autobus pour les circuits où cela apparaît souhaitable.

Enfin, les heures d'opération des circuits locaux sont souvent limitées, notamment le dimanche, ce qui crée problème pour les travailleurs.

Conséquemment, la desserte locale devra graduellement être revue. Il s'agira de valider l'adéquation de cette desserte aux besoins locaux, et d'effectuer les modifications qui s'imposeraient.

**Description :** Créer des circuits reliant les principaux services locaux. Également, améliorer les fréquences pour les circuits locaux lorsque la demande le justifie. Enfin, débiter le service plus tôt les dimanches matins pour les circuits 23, 50 et 60.

**Objectif(s) :** Assurer l'adéquation entre le niveau de service offert pour les circuits locaux et celui qui caractérise les circuits structurants et les dorsales.

**Condition(s) préalable(s) :** Pour les circuits reliant les services locaux ainsi que les augmentations de desserte, à la demande des municipalités.

#### **Année d'implantation :**

- 2010 : Circuit vers les services locaux à Sainte-Thérèse et Saint-Jérôme, et augmentation des heures de service le dimanche pour le circuit 23 ;
- 2011 : Révision des circuits locaux de la zone Centre non révisés en 2010 (Bois-des-Filion, Lorraine, Rosemère, Sainte-Anne-des-Plaines et Sainte-Thérèse) ;
- 2012 : Révision des circuits locaux de la zone Ouest ;
- 2011 à 2015 : Amélioration des fréquences lorsque justifié.

## Axe II : Améliorer l'adéquation entre les besoins en déplacements et l'offre de service

Le réseau du CITL, développé au gré des demandes en provenance des citoyens et des municipalités, peut en certains endroits ne pas répondre de façon optimale aux besoins en déplacements de la population. L'arrivée du train de banlieue, le développement de l'offre de service sur les lignes structurantes, l'intégration plus étroite de certaines municipalités à la dynamique métropolitaine ou tout simplement la croissance urbaine et démographique peuvent avoir créé des potentiels nouveaux, auxquels les circuits existants ne sont que mal adaptés. Dans ces cas, la révision de la desserte en vue d'une optimisation des ressources investies dans le transport collectif apparaît nécessaire.

### **Intervention 6 : Revoir la desserte au sein de la Ville de Saint-Jérôme**

L'analyse du profil des usagers expose la capacité insuffisante du réseau d'autobus de Saint-Jérôme à répondre aux besoins des étudiants ainsi que des travailleurs. En effet, les étudiants et travailleurs n'y constituent que 66 % des usagers, contre 79 % dans l'ensemble du CITL. De plus, les usagers du train, en fonction depuis 2007, ne sont que 8 % à se rendre en gare de Saint-Jérôme par autobus, en dépit du fait que les horaires des circuits locaux aient été ajustés à ceux des trains. Manifestement, le réseau actuel est trop axé sur les déplacements locaux aux fins de magasinage, au détriment des déplacements des étudiants et travailleurs qui s'effectuent tant à l'échelle locale que métropolitaine, par train comme par autobus. Il convient donc de mieux répondre à ces besoins, sans négliger l'importance des pôles commerciaux pour une population vieillissante, mais active.

**Description :** Revoir l'offre de service sur le territoire de Saint-Jérôme par l'élaboration d'un plan de transport 2011 pour cette ville. Les orientations actuellement retenues pour ce plan de transport sont : distinguer la période de pointe métropolitaine, hâtive en matinée et tardive en après-midi – de la période de pointe locale ; offrir un meilleur rabattement vers le centre de Saint-Jérôme ainsi qu'à la gare par la mise en place de circuits bidirectionnels ; maintenir une desserte adéquate du Carrefour du Nord ; prolonger le circuit 9 au sein de la Ville de Saint-Jérôme de façon à capter directement les résidents de quartiers situés aux abords de la route 117.

**Objectif(s) :** Inciter un plus grand nombre d'étudiants et de travailleurs à emprunter le réseau d'autobus. Offrir une plus grande efficacité dans l'utilisation des fonds octroyés au transport par autobus dans la Ville de Saint-Jérôme

**Condition(s) préalable(s) :** aucune

**Année d'implantation :** 2011

### **Intervention 7 : Revoir et améliorer la desserte des dorsales (circuits 8 et 9)**

L'une des forces du circuit 9 consiste en sa capacité à desservir directement de nombreux usagers parmi les résidents des quartiers qu'il traverse. L'une de ses faiblesses réside en les temps de parcours allongés qu'impose l'utilisation de la route 117. Inversement, un avantage du circuit 8 consiste en la rapidité du trajet, compte tenu des distances parcourues, sa principale faiblesse étant de ne desservir directement qu'un faible bassin de population, imposant ainsi un transfert à la plupart de ses usagers. Les forces et faiblesses de chacun de ces circuits doivent inspirer les interventions à y apporter.

**Description :** Pour le circuit 9, planifier une offre de voyages express comportant un faible nombre d'arrêts. Pour le circuit 8, le prolonger en direction nord de façon à desservir les quartiers Desjardins et Rivière-Nord et, éventuellement, le secteur Saint-Augustin de Mirabel. Également, prolonger les heures d'opération des deux circuits de façon à desservir le dernier métro. Enfin, planifier une augmentation des fréquences qui réponde à l'augmentation des déplacements effectués sur ces circuits.

**Objectif(s) :** Offrir une desserte performante pour les déplacements métropolitains effectués via le circuit 9. Augmenter le bassin de desserte du circuit 8.

**Condition(s) préalable(s) :** aucune

**Années d'implantation :**

- 2010 à 2011 : Développement de voyages express, prolongement du trajet du circuit 8 ;
- 2011 à 2015 : Augmentation des fréquences.

### **Intervention 8 : Favoriser les déplacements est-ouest au sein de la couronne nord**

Alors que les milieux urbains qui se déploient du nord au sud le long de la route 117 profitent de bonnes liaisons entre eux de même qu'en direction du métro, les populations implantées dans l'axe est-ouest voient la route 344 être segmentée en trois différents circuits. Parallèlement, les déplacements est-ouest gagnent en importance au sein de la couronne nord. Une révision de cette desserte s'impose donc.

**Description :** Créer un circuit structurant le long de la route 344, de façon à relier Pointe-Calumet à Sainte-Thérèse sans correspondance. D'abord implantées dans le respect des ressources actuelles, les fréquences seront revues à la hausse en fonction de la réponse de la clientèle. Des circuits « courts » pourront desservir le cœur de cet axe lorsque le potentiel d'achalandage sera insuffisant pour maintenir les mêmes fréquences aux extrémités.

Également, les fréquences pourront être revues à la hausse pour le circuit 22, qui effectue la liaison Sainte-Thérèse / Bois-des-Filion via la route 344.

Enfin, le CITL collaborera avec le CRT Lanaudière en vue d'améliorer les modalités de correspondance pour les déplacements est-ouest en couronne nord.

**Objectif(s) :** Offrir une desserte performante pour les déplacements est-ouest au sein du CITL ainsi qu'en Couronne nord.

**Condition(s) préalable(s) :** aucune

**Années d'implantation :** 2011 à 2015

### **Intervention 9 : Développer des circuits express sur les voies réservées du réseau autoroutier**

Les municipalités membres du CITL appuient fortement l'aménagement de voies réservées sur le réseau autoroutier existant ainsi que sur les sections qui seront parachevées au courant des prochaines années. Lorsque ces projets se concrétiseront, le CITL mettra en place des autobus express à partir des stationnements incitatifs qui seront aménagés.

**Description :** Créer un circuit express assurant les liaisons entre les stationnements incitatifs et le métro Montmorency via les voies réservées aménagées sur l'A-13 et l'A-15. Améliorer l'offre de service du circuit 28 entre Terrebonne – Bois-des-Filion et le métro Cartier en cas de parachèvement de l'A-19.

**Objectif(s) :** Améliorer les conditions de la desserte par transports collectifs pour les déplacements pendulaires qui se destinent à Laval et Montréal.

**Condition(s) préalable(s) :** mise en place des voies réservées, en collaboration avec le MTQ et l'AMT

**Années d'implantation :** 2014 et suivantes



### Axe III : Anticiper sur la croissance urbaine et l'évolution démographique

L'ampleur du développement urbain de nature résidentielle, commerciale industrielle ainsi que les mutations démographiques à l'œuvre impose au CITL de s'assurer d'une croissance de son offre de service qui réponde aux besoins nouveaux. Les interventions décrites ci-dessous s'inscrivent dans cette volonté.

#### **Intervention 10 : Implanter une desserte locale dans le secteur Chambéry, à Blainville**

Au printemps 2010 débuteront les mises en chantier dans le secteur Chambéry, à Blainville. La municipalité prévoit qu'environ 125 unités seront annuellement mises en chantier. À terme, ce sont 2500 logements qui doivent être érigés dans ce secteur, situé entre le secteur Fontainebleau et la route 335.

**Description :** Implanter un circuit en vue de desservir le secteur Chambéry, de façon à lier la gare de Sainte-Thérèse à la route 335 par le nord de l'A-640. Une telle configuration offrira un choix maximal aux usagers, tant pour les déplacements des usagers du train ainsi que pour les étudiants du Collège Lionel-Groulx, que pour les usagers qui souhaitent se rabattre sur le réseau de métro.

**Objectif(s) :** Offrir une desserte par autobus aux ménages qui s'établiront dans le secteur Chambéry.

**Condition(s) préalable(s) :** Ouverture des rues essentielles au passage des autobus et mises en chantier d'un nombre suffisant d'unités de logement pour justifier l'instauration d'une desserte TC, en accord avec la municipalité.

**Année d'implantation :** 2014 ou 2015, avant si le développement urbain le justifie

### **Intervention 11 : Planter une nouvelle desserte locale à Saint-Eustache**

La Ville de Saint-Eustache envisage d'ouvrir une portion de son territoire au développement. Il s'agit d'une zone comprise entre le boulevard Binette, au Sud, et le boulevard Léveillé, au nord. Environ 2500 logements y seraient érigés.

**Description :** Planter une desserte locale dans ce nouveau secteur de façon à accommoder les usagers du train et de l'autobus. Également, prendre appui sur le prolongement du circuit 8 vers le nord, tant en ce qui concerne le développement de la desserte locale que dans la configuration de la trame de rue.

**Objectif(s) :** Assurer que le développement du réseau d'autobus accompagne la croissance urbaine.

**Condition(s) préalable(s) :** Ouverture des rues essentielles au passage des autobus et mises en chantier d'un nombre suffisant d'unités de logement pour justifier l'instauration d'une desserte TC, en accord avec la municipalité.

**Année d'implantation :** Au plus tôt en 2015

### **Intervention 12 : Améliorer le service de rabattement vers le train à Sainte-Marthe-sur-le-Lac**

D'ici 2015, les mises en chantier devraient apporter une croissance de l'ordre de 50 % de la population de Sainte-Marthe-sur-le-Lac.

**Description :** Planter, en période de pointe, un service dédié au rabattement des usagers du train de banlieue de la ligne Deux-Montagnes / Montréal.

**Objectif(s) :** Offrir une solution TC aux usagers du train de banlieue.

**Condition(s) préalable(s) :** Ouverture des rues essentielles au passage des autobus et mises en chantier d'un nombre suffisant d'unités de logement pour justifier l'instauration d'une desserte TC, en accord avec la municipalité.

**Année d'implantation :** Entre 2012 et 2015

### **Intervention 13 : Améliorer la desserte dans l'axe de la route 335 en fonction du développement urbain**

La revue des plans d'urbanisme ainsi que des schémas d'aménagement permet d'envisager une importante croissance des milieux résidentiels situés à proximité de la route 335 d'ici à 2015. Également, l'éventuel parachèvement de l'autoroute 19 et l'aménagement d'un stationnement incitatif à Bois-des-Filion doivent être pris en compte. Si ces développements se matérialisent, il conviendra d'effectuer certaines modifications au circuit 28, de façon à orienter son développement en tant que dorsale du réseau.

**Description :** Augmenter les fréquences et/ou revoir le trajet et/ou le type de véhicules employé pour le circuit 28 en fonction de la croissance urbaine dans l'axe de la route 335.

**Objectif(s) :** Assurer une desserte adéquate de la portion est du territoire du CITL.

**Condition(s) préalable(s) :** Développement urbain significatif ou saturation des minibus actuellement employés.

**Années d'implantation :** 2012 à 2015

### **Intervention 14 : Assurer des ressources adéquates au transport adapté**

D'ici 2015, le nombre des 65 ans et plus connaîtra une croissance de plus de 25 % au sein du territoire du CITL. Les personnes correspondant à ce groupe d'âge constituent également près de 45 % des usagers du transport adapté. Il faut donc s'attendre à ce que la tendance à la hausse des déplacements assurés par le transport adapté – de 12 % en 2008 – se maintienne sur le long terme. Quant aux aînés qui bénéficient d'une saine condition physique et qui résident dans les centres de personnes âgées, des services pourront néanmoins être mis en place afin de leur permettre de joindre divers lieux d'activités.

**Description :** Octroyer au Service du transport adapté les ressources nécessaires à l'atteinte de sa mission. Développer des circuits spéciaux à l'intention des centres de personnes âgées, pour les aînés non admissibles au transport adapté.

**Objectif(s) :** Assurer les déplacements de l'ensemble des personnes âgées en fonction des besoins qui leur sont propres.

**Condition(s) préalable(s) :** Aucune

**Années d'implantation :** 2010 à 2015

*Axe IV : Favoriser l'amélioration des équipements et services à caractère métropolitain*

Les déplacements qu'accomplissent les usagers du CITL s'effectuent à différentes échelles, de celle du quartier à l'ensemble de l'agglomération montréalaise. Pour cela, le réseau du CITL doit pouvoir œuvrer en conjonction avec des équipements et réseaux métropolitains performants et adaptés aux besoins de ses usagers. C'est pourquoi le CITL appuie les interventions suivantes :

**Intervention 15 : Favoriser la mise en place de mesures préférentielles aux autobus sur le réseau autoroutier**

L'accès rapide et à temps constant au réseau de métro, indépendamment des aléas de la circulation, constitue la façon privilégiée d'augmenter la part modale des transports collectifs dans l'ensemble des déplacements en direction et au retour de Laval et de l'île de Montréal. En effet, la souplesse des horaires ainsi que les fréquences élevées font des liaisons par autobus une part essentielle d'une offre de transports collectifs attractive pour les citoyens qui se déplacent entre le territoire du CITL et le centre de l'agglomération.

Dans un contexte où l'augmentation de la congestion vient amoindrir l'attractivité de ces liaisons, le CITL milite en faveur de l'aménagement de voies réservées sur l'ensemble des corridors autoroutiers qui desservent son territoire.

**Description :** Appuyer la mise en place de voies réservées sur les autoroutes 13, 15 et 19, par la participation aux comités de travail et en fournissant un support politique adéquat.

**Objectif(s) :** Assurer des déplacements performants vers et au retour de Laval et de l'île de Montréal.

**Condition(s) préalable(s) :** Aucune

**Années d'implantation :** 2010 à 2015

**Intervention 16 : Appuyer le développement du service de train de banlieue sur la ligne Blainville – Saint-Jérôme / Montréal**

La présence de deux lignes de train de banlieue sur le territoire du CITL constitue un net avantage pour les citoyens qui se déplacent en direction ou au retour du centre de l'agglomération. Fonctionnant en conjonction avec des circuits dédiés au rabattement des usagers aux gares, le train participe à une offre de transports collectifs attractive.

Le CITL appuie donc certaines initiatives vouées à améliorer considérablement la desserte par train sur la ligne Blainville – Saint-Jérôme / Montréal.

**Description :** Appuyer l'avancement des projets suivants :

- Bonification des fréquences aux heures de pointe et hors pointe ;
- Instauration d'un service les jours fériés et les fins de semaine ;
- Ajout de trains au départ ou à destination de Saint-Jérôme ;
- Mise en place d'une connexion au tunnel du Mont-Royal ;
- Aménagement d'une gare dans le secteur Saint-Janvier de Mirabel ;
- Aménagement d'une antenne ferroviaire dans l'axe Boisbriand / secteur Saint-Augustin de Mirabel ;
- Ajout d'emplacements de stationnement réservés au covoiturage.

**Objectif(s) :** Assurer des déplacements performants vers et au retour de Laval et de l'île de Montréal.

**Condition(s) préalable(s) :** Aucune

**Années d'implantation :** 2010 à 2015

### **Intervention 17 : Appuyer le développement du service de train de banlieue sur la ligne Deux-Montagnes / Montréal**

Assurant à elle seule près de 48 % de l'ensemble des déplacements accomplis sur le réseau de trains de banlieue de l'AMT<sup>21</sup>, la ligne Deux-Montagnes / Montréal offre des fréquences élevées ainsi qu'un horaire étendu. Le CITL souhaite donc assurer la pérennité de la compétitivité de cette ligne pour les déplacements qui se destinent ou proviennent de l'île de Montréal, et plus particulièrement de son centre-ville.

**Description :** Appuyer l'avancement des projets suivants :

- Augmentation des fréquences ;
- Aménagement d'une gare en tête de ligne, à Saint-Eustache ;
- Amélioration des aires d'arrêts des autobus en gare de Deux-Montagnes ;
- Ajout d'emplacements de stationnement réservés au covoiturage.

**Objectif(s) :** Assurer des déplacements performants vers l'île de Montréal.

**Condition(s) préalable(s) :** Aucune

**Années d'implantation :** 2010 à 2015

---

<sup>21</sup> AMT, Agence métropolitaine de transport, *Rapport annuel 2009*.

### **Intervention 18 : Appuyer le développement du réseau de métro**

L'ouverture, en 2007, des stations de métro Cartier, de la Concorde et Montmorency a eu des retombées des plus positives pour les transports collectifs sur le territoire du CITL. La mise en place de trajets écourtés, moins sujets à la congestion, a généré un cercle vertueux dans lequel la croissance de l'offre de service et celle de l'achalandage s'alimentent mutuellement.

Toutefois, dans sa configuration actuelle, la ligne 2 – orange frôle la saturation, alors que le terminus Montmorency est devenu nettement trop restreint pour l'ensemble des autobus qui s'y rabattent.

**Description :** Appuyer l'avancement des projets suivants :

- Prolongement de la ligne 2 - orange entre les stations Montmorency et Côte-Vertu ;
- Amélioration de la capacité d'accueil des autobus au terminus Montmorency.

**Objectif(s) :** Assurer des déplacements performants vers Laval et l'île de Montréal.

**Condition(s) préalable(s) :** Aucune

**Années d'implantation :** 2010 à 2015

## CONCLUSION

Les prochaines années seront déterminantes quant à la capacité du CITL de construire des collectivités durables. Devant la volonté grandissante de protéger l'environnement, l'optimisation de l'utilisation des ressources actuelles constitue une priorité. Qu'il s'agisse des infrastructures ou encore des terres disponibles à l'urbanisation, il est impératif de faire plus et mieux avec l'existant. À cela s'ajoute la préoccupation croissante envers la qualité de vie, grande alliée de la saine utilisation des ressources. Des modes d'urbanisation plus soucieux de la mixité des usages et favorisant la cohabitation des divers modes de transport constitueront une valeur ajoutée en regard des développements du passé, axés sur la motorisation individuelle.

Dans ce contexte, le destin du CITL et des municipalités qui le constituent est plus que jamais lié. Les mutations démographiques, l'éclatement géographique et temporel des besoins en déplacements ainsi que la saturation des infrastructures de transport sont autant de défis qui se posent. Parallèlement, la croissance démographique offre la possibilité de consolider le territoire, mais aussi de mettre en place de nouvelles pratiques qui, en matière d'urbanisme, favorisent l'usage des transports collectifs. Tout au long de leur déploiement, les projets qu'entretiennent ces collectivités seront supportés par une offre de service attrayante, cette même offre devant servir d'attrait aux ménages à la recherche d'une résidence, de même qu'aux entreprises soucieuses de leur accessibilité.

À ces préoccupations répondent le *Plan d'affaires 2010-2015 – horizon 2020* ainsi que le *Plan de développement de l'offre de service 2010-2015*. Par son *Plan d'affaires*, le CITL a énoncé les principes qui guideront son action au cours de la prochaine décennie. Dépassant son rôle de fournisseur de services, le CITL se positionne clairement comme un acteur de la construction de communautés respectueuses de l'environnement, et dont la qualité de vie leur fera bénéficier d'un fort pouvoir d'attraction auprès des ménages et des entreprises. Il expose également ses attentes en regard des différents partenaires, dont l'appui est essentiel dans la mise en œuvre des orientations du plan. Par son *Plan de développement de l'offre de service*, le CITL établit le calendrier des interventions qui, au cours des cinq prochaines années, viendront soutenir les orientations du *Plan d'affaires*.

Une condition majeure du succès de ce virage vers les mobilités durables réside en l'obtention d'un financement adéquat. Par l'adoption du *Plan d'affaires* et du *Plan de développement*, les municipalités membres du CITL acceptent de voir se poursuivre la croissance de leur participation. Les usagers seront aussi mis à contribution, par une augmentation modérée du coût des titres de transport qui reflète celle des coûts. Cela ne saurait être suffisant sans une juste participation des gouvernements supérieurs. Le CITL appelle donc à la reconduction des programmes issus de la *Politique québécoise du transport collectif* ainsi qu'au déplafonnement des montants prévus pour le développement. Sans une contribution gouvernementale adéquate, la croissance des besoins en déplacements que connaît le CITL ne pourra être supportée par les



transports collectifs. Enfin, les méthodes traditionnelles de financement seront revues, de façon à intégrer les entreprises et institutions qui bénéficient des retombées de la croissance du CITL.

Au cours des prochaines années, les collaborations seront multipliées et les expertises décloisonnées, afin que soit négocié avec succès le virage vers des modes de vie et de développement durables. Le présent document constitue un jalon d'importance de ce processus, en avançant les objectifs, orientations et moyens qui feront en sorte que les transports collectifs participeront activement à cette évolution. Le détail des interventions qui viendront matérialiser le contenu de ce document sera ensuite précisé par le plan de transport qui sera élaboré sur une base annuelle, et ce, jusqu'en 2015. C'est donc à un constant travail d'union des forces vives du CITL auquel nous sommes conviés.