



## RAPPORT DE CONSULTATION des MRC et des CIT des couronnes Nord et Sud

*Ensembles urbains, générateurs de déplacements  
et projets de développement de transport collectif*

Février 2010



Communauté métropolitaine  
de Montréal

## Table des matières

<b>1 INTRODUCTION</b>	<b>5</b>
<b>2 OBJET DE LA CONSULTATION</b>	<b>5</b>
<b>3 DÉMARCHE DE CONSULTATION</b>	<b>6</b>
<b>4 RÉSULTATS DE LA CONSULTATION</b>	<b>8</b>
4.1 Générateurs de déplacements et principales destinations en transport collectif	8
4.2 Projets de transport collectif et enjeux d'aménagement soulevés par les AOT des couronnes	10
4.3 Enjeux d'aménagement du territoire soulevés	11
4.4 Enjeux de développement des réseaux	12
<b>5 SYNTHÈSE DES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT DES AOT</b>	<b>13</b>
<b>ANNEXE 1 : FICHES SYNTHÈSES DES RENCONTRES DES AOT</b>	<b>15</b>
CIT Laurentides	15
CIT MRC Les Moulins	17
CIT MRC de L'Assomption	18
CIT La Presqu'île	19
CIT du Sud-Ouest	20
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	21
CIT Roussillon	22
CIT Le Richelain	23
CIT de la Vallée du Richelieu	24
Ville de Sainte-Julie	25
CIT Sorel-Varennes	26
<b>ANNEXE 2 : ÉVOLUTION ET PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA DEMANDE EN TRANSPORT</b>	<b>27</b>
A. Évolution démographique et perspectives de croissance des couronnes	27
a. Perspectives démographiques et caractérisation des ensembles urbains de la couronne Nord	28
b. Perspectives démographiques et caractérisation des ensembles urbains de la couronne Sud	30
B. Évolution et perspectives de croissance de la demande en transport des couronnes	33
a. Caractérisation de la mobilité dans les couronnes	33
b. Caractérisation de la demande en transport par AOT	35
c. Perspectives de croissance de la demande de déplacements	48
<b>ANNEXE 3 : LISTE DES PROJETS DE TRANSPORT COLLECTIF ET DES PRINCIPAUX GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS IDENTIFIÉS PAR LES CIT ET LES MRC LORS DES CONSULTATIONS</b>	<b>50</b>

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 :	Dates des rencontres et liste des personnes rencontrées	7
Tableau 2 :	Générateurs, terminus internes et terminus intermodaux centraux	9
Tableau 3 :	Projets de transport collectif et enjeux	10
Tableau 4 :	Synthèse des projets identifiés par catégories d'actifs sur la couronne Nord	13
Tableau 5 :	Synthèse des projets identifiés par catégories d'actifs sur la couronne Sud	14

## LISTE DES TABLEAUX EN ANNEXE

Tableau A-1 :	Poids démographique 2006	27
Tableau A-2 :	Croissance de la population entre 1996 et 2006	27
Tableau A-3 :	Couronne Nord-démographie 2006 et perspectives de croissance 2016 et 2026	28
Tableau A-4 :	Zone urbaine de Deux-Montagnes	28
Tableau A-5 :	Zone urbaine de Mirabel-Blainville (axe route 117 et autoroute 15)	29
Tableau A-6 :	Zone urbaine Les Moulins	29
Tableau A-7 :	Zone urbaine Repentigny-L'Assomption	29
Tableau A-8 :	Couronne Sud-démographie 2006 et perspectives de croissance 2016 et 2026	30
Tableau A-9 :	Zone urbaine de Vaudreuil	30
Tableau A-10 :	Zone urbaine de Châteauguay	31
Tableau A-11 :	Zone urbaine de Roussillon Est	31
Tableau A-12 :	Zone urbaine de Carignan-Chambly	31
Tableau A-13 :	Axe urbain de la route 116 (Saint-Basile-le-Grand-Mont-Saint-Hilaire)	32
Tableau A-14 :	Zone urbaine de Sainte-Julie	32
Tableau A-15 :	Zone urbaine de Varennes-Verchères-Contrecoeur	32
Tableau A-16 :	Déplacements pour motif travail en 2006	33
Tableau A-17 :	Croissance des déplacements pour motif travail entre 2001 et 2006	33
Tableau A-18 :	Part modale des déplacements pour motif travail en 2006	34



## 1–Introduction

Le présent rapport rend compte de la consultation menée par les services techniques de la CMM auprès des MRC et des CIT au cours du printemps 2009.

Après avoir présenté le contexte dans lequel s’inscrit cette consultation en section 1, le rapport présente, en section 2, la démarche retenue. La section 3 fait état des résultats de la consultation en matière d’enjeux soulevés par le développement du transport collectif dans les couronnes alors que la section 4 présente les projets identifiés par les couronnes.

Enfin, des fiches synthèses de l’information recueillie auprès des représentants de chacun des organismes de transport sont disponibles en annexe 1.

En annexe 2 est présentée une caractérisation de l’évolution et des perspectives de développement du territoire et de la demande en transport.

L’annexe 3 présente des tableaux compilant l’ensemble de l’information relative aux projets de transport en commun et aux générateurs de déplacements identifiés lors des consultations.

## 2– Objet de la consultation

Les services techniques de la Communauté ont réalisé, en février et mars 2009, une consultation auprès des autorités organisatrices de transport (AOT) et des MRC des couronnes Nord et Sud.

La consultation entreprise avait comme objectif de faire un état de la situation et d’établir avec les partenaires des couronnes une revue de l’univers des projets de développement du transport collectif actuellement considérés en regard des problématiques et des enjeux vécus et perçus. Cette consultation n’entend pas se substituer à un exercice de planification et de priorisation des projets en fonction des besoins régionaux et métropolitains, des disponibilités budgétaires et des performances relatives des projets.

La consultation avait également comme but d’identifier les principaux générateurs de déplacements actuels et futurs afin de mettre en perspective le développement des services de transport collectif et les perspectives de développement du territoire.

### 3-Démarche de consultation

En février, au cours de deux rencontres avec des représentants des couronnes, M. Massimo Iezzoni, directeur général de la CMM, accompagné de professionnels, a annoncé l'intention de la Communauté de procéder à une consultation portant sur les générateurs actuels et projetés de transport ainsi que sur l'identification des projets de développement de transport collectif dans les couronnes. À cette occasion, les objectifs d'une stratégie aménagement-transport ainsi que l'arrimage de cette stratégie avec les autres travaux relatifs au transport en commun ont été expliqués.

**Dans la couronne Sud**, cette rencontre préparatoire à l'exercice de consultation s'est tenue le 6 février 2009 en présence des personnes suivantes :

*M. Guy-Lin Beaudoin*  
directeur général, MRC de Vaudreuil-Soulanges

*M. Sylvain Berthiaume*  
directeur général, MRC de Lajemmerais

*M. Sébastien Gagnon*  
coordonnateur, Table des préfets  
et élus de la couronne Sud

*M. Pierre Largy*  
directeur général, MRC de Roussillon

*Mme Marie-France Lefebvre*  
chargée de projets, Table des préfets  
et élus de la couronne Sud

*M. Rosaire Marcil*  
directeur général, MRC de Rouville

*M. Bernard Roy*  
directeur général, MRC de la Vallée-du-Richelieu

**Dans la couronne Nord**, la rencontre a eu lieu le 13 février 2009 en présence des personnes suivantes :

*M. Charles Dubuc*  
coordonnateur, Table des préfets  
et des élus de la couronne Nord

*M. Denis Fafard*  
directeur de l'aménagement  
et de l'environnement, MRC de L'Assomption

*M. Jean Goulet*  
directeur, Aménagement du territoire,  
MRC de Thérèse-De Blainville

*M. Michel Julien*  
directeur, Réseau de transport collectif de la MRC  
de L'Assomption

*Mme Perrine Lapierre*  
directrice générale, MRC de Thérèse-De Blainville

*Mme Nicole Loïselle*  
directrice générale, MRC de Deux-Montagnes

*M. Donald Longuépée*  
conseiller aux affaires métropolitaines,  
MRC de L'Assomption

*Mme Suzanne Mireault*  
secrétaire-trésorière, MRC de Mirabel

*M. Daniel Pilon*  
directeur général, MRC Les Moulins

*M. Marc Rouleau*  
responsable, service de l'aménagement, MRC de Mirabel

Suite à ces rencontres, deux démarches complémentaires ont été entreprises :

- Les services techniques de la CMM ont rencontré des représentants de chacun des CIT afin d'identifier les enjeux majeurs du transport collectif sur leur territoire et les projets ciblés pour y faire face.
- Parallèlement, un consultant, dont les services ont été retenus par la Communauté, a colligé, validé et cartographié l'information relative aux générateurs de déplacements actuels et futurs en contactant les aménagistes de chacune des MRC (annexe 3). L'information relative aux projets de transport collectif actuellement considérés dans les couronnes Nord et Sud a également été cartographiée.

Comme le précise le tableau suivant, les rencontres avec les représentants des AOT se sont échelonnées du 11 février au 13 mars 2009.

TABLEAU 1 - DATES DES RENCONTRES ET LISTE DES PERSONNES RENCONTRÉES		
CIT de la Vallée du Richelieu	<i>Évelyne D'Avignon</i> , directrice générale	11 février 2009
CIT Laurentides	<i>Nicole Houle</i> , directrice générale	25 février 2009
CIT Roussillon	<i>Gilles Meloche</i> , président <i>Jacques Deslauriers</i> , Gestrans	27 février 2009
CIT Le Richelain	<i>Normand Dyotte</i> , président <i>Jacques Deslauriers</i> , Gestrans	27 février 2009
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	<i>Normand Houle</i> , président <i>Jacques Deslauriers</i> , Gestrans	27 février 2009
CIT La Presqu'Île	<i>Michel Pratte</i> , conseiller de Pincourt <i>Manon Charest</i> , secrétaire-trésorière <i>René Mailly</i> , directeur général <i>Guy Pilon</i> , maire de Vaudreuil-Dorion	4 mars 2009
Ville de Sainte-Julie	<i>Mario Lemay</i> , président <i>Particia Auger</i> , Gestrans	5 mars 2009
MRC de L'Assomption	<i>Michel Julien</i> , directeur transport <i>Jean-Claude Bourgon</i> , Bovel	5 mars 2009
MRC Les Moulins	<i>Daniel Pilon</i> , directeur général	5 mars 2009
CIT Sorel-Varennes	<i>Jean Demers</i> , directeur général	11 mars 2009
CIT du Sud-Ouest	<i>Sergio Pavone</i> , maire de Châteauguay <i>Liguori Hinse</i> , Roche Deluc	13 mars 2009

Suite à ces rencontres, la liste des projets de transport collectif des couronnes a été validée par un envoi aux représentants des AOT.

Les résultats des consultations concernant les principaux espaces urbains générateurs de déplacements de transport collectif ainsi que les principaux enjeux de développement identifiés ont été présentés aux représentants des couronnes Nord et Sud, les 1<sup>er</sup> et 2 avril.

Les résultats de la consultation ont été présentés au colloque de l'ACIT qui s'est tenu les 24 et 25 septembre 2009. Par la suite, une version préliminaire du présent rapport a été remise à chacun des organismes sollicités lors de la consultation et ceux-ci ont été invités à transmettre leurs commentaires et leurs corrections. Ces derniers ont été intégrés dans la mesure du possible.

## 4–Résultats de la consultation

La consultation menée auprès des MRC et des CIT a permis d'identifier, d'une part, les principaux générateurs de déplacements ainsi que les destinations terminales des services et, d'autre part, les enjeux d'aménagement et de transport soulevés par le développement du territoire des services. Les projets de développement de services, principalement ceux impliquant des dépenses d'investissements, ont été inventoriés et regroupés par couronne selon la catégorie d'actifs et les enjeux relevés.

La section 4 présente l'ensemble des projets par couronne et par enjeu ainsi que leur cartographie. La base de données de l'ensemble des projets identifiés est fournie en annexe 3. Cette dernière permet d'identifier si le projet est inscrit ou non au Programme triennal de l'AMT, les organismes bénéficiaires et fournit, lorsque disponible, le coût estimé.

### 4.1 Générateurs de déplacements et principales destinations en transport collectif

Sur la base des caractéristiques démographiques et des informations concernant les générateurs de déplacements, les ensembles urbains générateurs de déplacements de transport, présents dans les couronnes, ont été identifiés. Une caractérisation démographique de chacun de ces ensembles urbains est présentée en annexe. Cette caractérisation a été présentée lors des rencontres avec les représentants des couronnes.

La couronne Nord est composée de quatre grands ensembles urbains générateurs de déplacements desservis par des services et des infrastructures de transport collectif. D'ouest en est, on relève le secteur Deux-Montagnes, l'aire urbaine située de part et d'autre de la route 117, la zone urbaine Les Moulins ainsi que le secteur Repentigny-L'Assomption.

La couronne Sud, quant à elle, comprend sept grands ensembles urbains générateurs de déplacements, desservis par des services et des infrastructures de transport collectif. D'ouest en est, il s'agit des secteurs Vaudreuil, Châteauguay, Roussillon Est, Chambly-Carignan, de l'axe urbain de la route 116 (Saint-Basile-le-Grand–Mont-Saint-Hilaire), Sainte-Julie et Varennes–Contrecoeur.

La majorité de la clientèle du transport collectif est constituée de travailleurs qui se déplacent vers le Grand Montréal. Les services de transport collectif des couronnes offrent pour l'essentiel des liaisons avec le centre en assurant un rabattement au métro (Montmorency, Cartier, Longueuil–Université-de-Sherbrooke, Radisson et Honoré-Beaugrand, Bonaventure, Angrignon) ou à une gare située sur le territoire ou à proximité. Les institutions de santé et d'éducation, situées à proximité de leur territoire, constituent également des destinations intermédiaires ou finales des lignes extérieures.

Sur le territoire des AOT, lorsqu'il existe une desserte interne, celle-ci se caractérise généralement comme suit :

- desserte de rabattement à une gare ou à un terminus d'où partent les lignes d'autobus vers le centre du Grand Montréal;
- desserte d'institutions d'enseignement et de santé ainsi que de quelques centres commerciaux.



**TABLEAU 2 – GÉNÉRATEURS, TERMINUS INTERNES ET TERMINUS INTERMODAUX CENTRAUX**

CIT	PRINCIPAUX GÉNÉRATEURS	TERMINUS INTERNES AVEC LIAISON VERS LE CENTRE DU GRAND MONTRÉAL	POINTS INTERMODAUX CENTRAUX
<b>COURONNE NORD</b>			
Basses Laurentides	Parcs industriels : aéroportuaire de Mirabel et Blainville Hôpitaux Projets résidentiels : Lac Mirabel et Bois-des-Filion (nord) Centre-ville de Saint-Jérôme Cégep Saint-Laurent, Cégep de Terrebonne et Cégep Montmorency Carrefour commercial A-15/A-640 Carrefour commercial route 117/A-640	Gare intermodale de Saint-Jérôme Gare de Blainville Gare de Rosemère Gare intermodale de Sainte-Thérèse Terminus Saint-Eustache Gare Deux-Montagnes Gare Grand Moulin	Station de métro Montmorency Station de métro Cartier
Les Moulins	Hôpital de Lanoraie Cégep et Centre de formation professionnelle (parc ind. 640) Corridor commercial du boul. Masson Vieux-Terrebonne Stationnement incitatif de Terrebonne (A-25/A-640)	Terminus Terrebonne	Gare intermodale de Sainte-Thérèse Station de métro Radisson Station de métro Henri-Bourassa
Repentigny	Cégep et Collège de L'Assomption Hôpital de Lanoraie Écoles secondaires (en discussion avec la commission scolaire) Pôles commerciaux de Repentigny Pôles industriels de Repentigny et de L'Assomption	Terminus Repentigny (rue Leclerc)	Stations de métro Radisson et Honoré-Beaugrand
<b>COURONNE SUD</b>			
Roussillon	Carrefour commercial A-30-A-15 (à venir) Cégep André-Laurendeau Cégep Édouard-Montpetit	Auto-parc Georges-Gagné	Métro Longueuil Terminus Angrignon TCV Terminus Panama
Le Richelain			Métro Longueuil TCV
Chambly-Richelieu-Carignan	Saint-Jean-sur-Richelieu (Hôpital et Cégep) Cégep Édouard-Montpetit Promenades Saint-Bruno	Centre d'échanges Chambly	Métro Longueuil TCV
Vallée du Richelieu	Ville de Saint-Hyacinthe (Cégep et autres) Promenades Saint-Bruno	Gares de train	Terminus Longueuil TCV
Sainte-Julie	Stationnement incitatif projeté Promenades Saint-Bruno Cégep Édouard-Montpetit (Longueuil) Centre commercial 20/20 de Boucherville	Terminus Sainte-Julie	Métro Longueuil TCV
La Presqu'Île	Pôle économique au croisement A-20, 30 et 40 (à venir) Cégep Gérald-Godin Valleyfield	Gare Vaudreuil	TCV Métro Angrignon
CIT du Sud-Ouest	Centre hospitalier Anna-Laberge	Parc incitatif Châteauguay	Terminus Angrignon TCV
CIT Sorel-Varennes	Cégep Édouard-Montpetit (Longueuil) École Labarre IREQ Terminus Montarville	Terminus Sorel Stationnement Tracy	Terminus Longueuil

#### 4.2 Projets de transport collectif et enjeux d'aménagement soulevés par les AOT des couronnes

Les projets de développement de transport en commun identifiés par les responsables des AOT soulèvent tant des enjeux d'aménagement que des enjeux de transport. Le tableau ci-dessous met en relation des types ou des catégories d'investissements et les enjeux soulevés pour chacune des couronnes. La liste complète des projets identifiés est présentée en annexe 3.

TABLEAU 3 – PROJETS DE TRANSPORT COLLECTIF ET ENJEUX		
ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF	CATÉGORIES DE PROJETS D'INVESTISSEMENT	ENJEUX D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
<b>COURONNE NORD</b>		
Amélioration des liaisons au centre du Grand Montréal Amélioration de l'intermodalité entre le réseau d'autobus et les modes lourds Capacité et localisation des stationnements incitatifs Développement des services d'autobus internes Amélioration des services à la clientèle	Hausse de capacité sur la ligne de trains de banlieue: Blainville-Saint-Jérôme Extension du réseau de trains de banlieue: Train de l'Est – Mascouche/Repentigny/L'Assomption Mesures préférentielles (ex.: A-15, A-19, A-13, A-25, Notre-Dame, etc.) Aménagement des stations de gares en fonction du rabattement des autobus Stationnements incitatifs: augmentation et relocalisation de stationnements incitatifs (ex.: Terrebonne, Repentigny, Boisbriand, etc.) Abribus, implantation de STI	Aménagement favorable aux modes actifs et aux usagers du transport collectif sur les axes artériels majeurs de transport collectif (ex.: route 117) Aménagements de type TOD aux gares/terminus intermodaux Intégration urbaine des stationnements incitatifs Aménagement des grands espaces résidentiels en fonction d'une desserte efficace en transport collectif
<b>COURONNE SUD</b>		
Amélioration des liaisons au centre du Grand Montréal Capacité et localisation des stationnements incitatifs Développement et hiérarchisation des services d'autobus avec les terminus intermodaux Amélioration des services à la clientèle	Mesures préférentielles - voies réservées (ex.: route 116, A-40, A-20, route 132, etc.) Consolider les lignes de train existantes (ex.: Delson, consolidation des gares sur L'Île-Perrot) Développement d'un nouveau terminus au centre-ville Stationnements incitatifs: augmentation et relocalisation de stationnements incitatifs (ex.: L'Île-Perrot, Verchères, La Prairie, etc.) Abribus, implantation de STI	Aménagements de type TOD aux gares/terminus intermodaux (ex.: réaménagement des abords de l'A-20 sur L'Île-Perrot et à Vaudreuil-Dorion, mixité et intégration des réseaux piétonniers et cyclables) Intégration des infrastructures municipales au réseau de train de banlieue (ex.: gares intermodales de Vaudreuil-Dorion et de L'Île-Perrot) Planification et aménagement des pôles majeurs d'activités économiques en lien avec le prolongement de l'autoroute 30 (carrefour A-15, A-30, carrefour A-40, A-20, A-30) en vue d'une desserte efficace du transport collectif Intégration urbaine des stationnements incitatifs Exploitation du potentiel de développement urbain aux terminus majeurs

Les générateurs de déplacements ainsi que les projets de développement ciblés par les MRC et les AOT sont illustrés sur la carte jointe qui localise les grandes infrastructures de transport en commun actuelles et en projet et un réseau primaire d'autobus. Chacun des projets ainsi que chacun des générateurs sont identifiés par un numéro, lequel est repris dans la banque de données présentée en annexe 3.

### 4.3 Enjeux d'aménagement du territoire soulevés

Les problématiques relevées lors des consultations réalisées en février et en mars 2009 auprès des autorités organisatrices de transport des couronnes Nord et Sud démontrent l'importance d'établir des liens plus étroits entre l'aménagement du territoire et le développement du transport collectif. Ces consultations ont permis de dégager quatre grands enjeux d'aménagement du territoire liés au développement du transport en commun.

- Des aménagements de type TOD et une densification résidentielle aux abords des gares, des terminus et des plaques tournantes intermodales

Les intervenants en matière de transport collectif ont fait part de l'importance d'assurer un aménagement du territoire à proximité des points d'accès majeurs de transport collectif (gares, terminus et plaques tournantes). Un tel aménagement favoriserait l'utilisation du transport collectif, notamment par une densification résidentielle, une mixité des usages et des aménagements qui incitent aux déplacements actifs. Plusieurs municipalités ont déjà adopté des programmes particuliers d'urbanisme à cette fin ou modifié leur réglementation d'urbanisme en conséquence.

- Une amélioration de l'aménagement de la desserte des grands espaces résidentiels

Quelques intervenants ont soulevé le problème de desserte d'espaces résidentiels non planifiés en fonction du transport collectif. Dans plusieurs cas, le design des rues locales et des collectrices permet difficilement le passage des autobus. Il a été proposé que des guides, comportant des principes et des techniques d'aménagement en vue d'une desserte du transport collectif, soient diffusés et mis à la disposition des municipalités.

- L'insertion urbaine des stationnements incitatifs

L'insertion des stationnements incitatifs dans le milieu urbain existant ou projeté a fait l'objet de préoccupations importantes de la part des intervenants municipaux. Les problèmes soulevés portent sur le niveau de nuisance lié à la circulation et à leur harmonisation avec les usages et le tissu urbain existant. Il a été proposé que la fonction de ces espaces fasse l'objet d'une réflexion en vue d'une planification intégrée comportant une mixité d'usages sur le plan commercial et résidentiel.

- La planification intégrée aménagement-transport des pôles économiques en émergence

Plusieurs gares, terminus ou pôles intermodaux existants ou projetés sont situés au carrefour d'un réseau routier important et constituent des sites stratégiques importants en matière de développement économique. Compte tenu de la situation stratégique et de leur desserte par des infrastructures majeures de transport collectif, il est important que leur développement et leur aménagement fassent l'objet d'une planification intégrée aménagement-transport en vue d'une urbanisation optimale et durable.

#### 4.4 Enjeux de développement des réseaux

Les consultations réalisées ont permis de regrouper en cinq catégories les enjeux de développement du transport collectif auxquels sont confrontées des AOT des couronnes dans leur développement de réseaux de transport collectif.

- Amélioration des liaisons avec le centre du Grand Montréal

L'amélioration des liaisons avec le centre du Grand Montréal concerne l'ensemble des AOT des couronnes : une grande partie de leur clientèle est constituée de travailleurs qui s'y déplacent. Pour certains, cet enjeu interpelle l'amélioration des services de trains de banlieue par une augmentation de capacité des départs existants ou du nombre de départs. Pour d'autres, la bonification des liaisons avec le centre concerne l'amélioration des services par autobus. Cette amélioration concerne non seulement l'augmentation de l'offre, mais également la fiabilité et la réduction des temps de parcours. L'amélioration des conditions de circulation des autobus sur les axes qui convergent vers le centre du Grand Montréal constitue un enjeu majeur pour l'attractivité des services des AOT des couronnes.

Soulignons que, dans les cas où les liaisons vers le centre traversent des milieux urbanisés continus, l'idée d'une amélioration de la qualité de l'environnement urbain, parallèlement à la mise en place des mesures préférentielles, est souhaitée. Cet axe d'intervention repose sur l'argument que l'expérience du transport collectif ne se limite pas au trajet lui-même : l'amélioration de l'expérience et de l'image du transport collectif a été évoquée comme facteur d'encouragement à l'utilisation des transports collectifs.

- Amélioration de l'intermodalité entre le réseau d'autobus et les modes lourds

Plusieurs services par autobus se rabattent aux stations de métro et de trains de banlieue. Un aménagement adéquat et de qualité permettrait l'amélioration de l'intermodalité entre le réseau d'autobus et les modes lourds contribuant à l'attractivité et à l'efficacité des services de transport collectif. La nécessité d'améliorer les aménagements destinés aux manœuvres et à l'attente des autobus dans plusieurs gares dans la couronne Nord a été soulignée. Les problèmes de capacité du terminus Centre-ville constituent un enjeu qui interpelle un grand nombre de services de la couronne Sud.

- Capacité et localisation des stationnements incitatifs

Les stationnements incitatifs, qu'ils soient situés près des gares de trains de banlieue ou des terminus régionaux, sont pour la plupart utilisés à pleine capacité. Selon leur localisation, leur agrandissement ou leur déménagement est souhaité. Dans ce dernier cas, certaines AOT envisagent un service de rabattement entre le stationnement et la station/terminus.

- Développement des services d'autobus internes et des services internes de banlieue à banlieue

Le développement de services d'autobus internes, s'il est un enjeu pour la plupart des AOT, est traité de façon différente d'un territoire à l'autre. Dans certains cas, le développement de l'urbanisation impose un réaménagement des circuits afin que ceux-ci soient moins longs et desservent plus rapidement les destinations principales. Dans certains territoires, la prise en compte des pôles de destination internes aux couronnes est récente et les services internes sont à mettre en place. À noter que plusieurs services convergent vers un terminus à partir duquel les liaisons vers l'extérieur sont consolidées. Par ailleurs, la croissance des déplacements de banlieue à banlieue interpelle le développement de services dans l'axe est-ouest. L'implantation de tels services peut, dans certains cas, impliquer plusieurs AOT.

- Amélioration des services à la clientèle

L'amélioration des services à la clientèle constitue un enjeu partagé par plusieurs AOT, qu'il s'agisse de l'implantation d'information en temps réel, de confort des véhicules ou d'aménagement d'aires d'attente.

## 5-Synthèse des projets de développement des AOT

Les rencontres avec les représentants des CIT ont permis d'identifier les projets de développement souhaités. L'accent a été mis sur les projets requérant des dépenses d'investissements, et ce, même si le développement de l'offre de services est planifié par les organismes de transport des couronnes, notamment dans le cadre de la *Politique québécoise du transport collectif*.

Il faut également souligner que la majorité des projets identifiés sont inscrits au PTI de l'AMT.

Les deux tableaux suivants proposent une synthèse des projets de développement en transport collectif actuellement considérés dans les municipalités de la couronne Nord et de la couronne Sud. Ces projets ont été regroupés selon qu'ils concernent :

- l'amélioration des liaisons avec le centre du Grand Montréal;
- la capacité et la localisation des stationnements incitatifs;
- l'amélioration de l'intermodalité (autobus/métro/train);
- le développement des services internes aux couronnes Nord et Sud ainsi que des services de banlieue à banlieue;
- les services à la clientèle.

**TABLEAU 4 – SYNTHÈSE DES PROJETS IDENTIFIÉS PAR CATÉGORIES D'ACTIFS SUR LA COURONNE NORD**

AMÉLIORATION DES LIAISONS AVEC LE CENTRE DU GRAND MONTRÉAL		CAPACITÉ ET LOCALISATION DES STATIONNEMENTS INCITATIFS		AMÉLIORATION INTERMODALITÉ	DÉVELOPPEMENT DES SERVICES INTERNES À LA COURONNE NORD	SERVICES À LA CLIENTÈLE
LIAISONS FERROVIAIRES	LIAISONS AUTOBUS	GARES FERROVIAIRES	LIAISONS AUTOBUS	AUTOBUS/MÉTRO/TRAIN		
Nouvelle gare Saint-Eustache	VR A-15		Stationnement Bois-des-Filion	Aménagement pour autobus-gares Rosemère, Deux-Montagne, Saint-Eustache, Mirabel	Baies de refuges sur artères	GPS
Nouvelle gare Mirabel	VR A-13		Aménagement de places réservées covoitureurs (term. Terrebonne)	Station Montmorency	Réaménagement des artères pour modes actifs (R-117)	Information aux usagers
Augmentation, fréquence et amélioration du temps de parcours (tunnel) Ligne Blainville/Saint-Jérôme	Prolongement A-19 avec VR		Stationnement Sainte-Anne-des-Plaines	Terminus et stat. Place Repentigny	Modification des lignes actuelles (plus directes)	Abribus
	MP R-117		Stationnement R-343/A-40	Évaluation besoins terminus Repentigny	Amélioration de la desserte ouest de Terrebonne	
	VR 440		Stationnement Place Repentigny	Amélioration desserte est-ouest (Terrebonne/Mascouche) vers gare Sainte-Thérèse		
Nouvelle desserte Boisbriand	VR-MP A-25/Pie-IX		Stationnement est de Repentigny			
Desserte de Mirabel (ligne Deux-Montagnes)	MP Notre-Dame (Repentigny)		Stationnement La Plaine			
Train de l'est (Repentigny/Charlemagne/Terrebonne)	Terminus Repentigny (évaluation des besoins)		Stationnement A-13/Grande-Côte (Boisbriand)			
Train de l'est (desserte de L'Assomption)	VR A-40 (Montréal/Repentigny)					
	VR Sherbrooke Est (ou viabus)					

VR: voie réservée aux autobus • MP: mesures préférentielles pour les autobus • Stat.: Stationnement incitatif

**TABEAU 5 – SYNTHÈSE DES PROJETS IDENTIFIÉS PAR CATÉGORIES D'ACTIFS SUR LA COURONNE SUD**

AMÉLIORATION DES LIAISONS AVEC LE CENTRE DU GRAND MONTRÉAL		CAPACITÉ ET LOCALISATION DES STATIONNEMENTS INCITATIFS		AMÉLIORATION INTERMODALITÉ	DÉVELOPPEMENT DES SERVICES INTERNES À LA COURONNE SUD	SERVICES À LA CLIENTÈLE
LIAISONS FERROVIAIRES	LIAISONS AUTOBUS	GARES FERROVIAIRES	LIAISONS AUTOBUS	AUTOBUS/MÉTRO/TRAIN		
Augmentation de la capacité des départs/ligne Montréal-Vaudreuil-Rigaud Consolidation (aménagement et permanence des équipements et gares) de la ligne Delson Consolidation de la ligne Mont-Saint-Hilaire	VR axe Cousineau/ch. Chambly VR et MP axe 116 MP échangeur A-10/A-30 MP corridor Bonaventure MP 132/Roland-Therrien VRA-20 avec Express AMT VR/MP A-40 (ouest de l'île) avec Express VR/MP A-20 (ouest de l'île) avec Express VR Taschereau (ouest A-10) VR/MP R-132 (est du pont Mercier) VR R-229 (R-116 - A-20) VR emprise ferroviaire Chambly/VR A-30 (moyen terme) VR/MP R-138	Consolidation des deux gares L'Île-Perrot Aménagement-agrandissement stationnement Gare Vaudreuil Aménagement stat. Ligne Delson Aménagement petits stationnements avec rabattement aux gares (MRC de Vaudreuil-Soulanges) Ligne Mont-Saint-Hilaire : aménagement/agrandissement –stationnements Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Basile-le-Grand, McMasterville, Mont-Saint-Hilaire	Agrandissement stationnement La Prairie Implantation stationnement A-10/A-35 Stationnement additionnel à Chambly Terminus stat. Sainte-Julie Stationnements Verchères, Contrecoeur (Axe 30), Varennes axe 132 Agrandissement réaménagement stationnement, Georges-Gagné Stationnement A-30 Rue Beauchemin (Mercier) Aménagement terminus Châteauguay	Terminus centre-ville/nouveau terminus au CV Terminus Châteauguay Terminus autobus gare Vaudreuil Aménagement rabattement gares ligne Delson Aménagement rabattement gares ligne Mont-Saint-Hilaire	Service de rabattement entre stationnements et gares dans MRC de Vaudreuil-Soulanges Projet pilote dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges Desserte cégeps Gérard-Godin et Valleyfield Projet taxi-bus Jeunesse (Sainte-Julie) Amélioration des services internes CIT VR (couverture du territoire et fréquence) Amélioration de la couverture du territoire CITSV	GPS Information aux usagers Abribus
Protection de l'emprise ferroviaire Chambly et Châteauguay Doublement de la voie ferrée Delson	VR A-30 (à l'ouest A-10)					

VR : voie réservée aux autobus • MP : mesures préférentielles pour les autobus • Stat. : Stationnement incitatif

## CIT Laurentides

### Desserte vers le centre du Grand Montréal

- Les grands axes vers le centre-ville de Montréal et Laval sont :
  - Train Deux-Montagnes
  - Train de banlieue Blainville–Saint-Jérôme
  - Axe autobus route 117/A-15
  - Axe A-19
  - Axe A-13
- Terminus : stations de métro Montmorency et Cartier

### Desserte interne et interterritoire

- Les principaux points de chute internes sont les gares de Deux-Montagnes, Sainte-Thérèse et Saint-Jérôme
- Les liens intercommunales se font surtout pour desservir les institutions de santé (Cégeps de Sainte-Thérèse, Montmorency et Saint-Jérôme) et d'éducation.

### Enjeux et projets de développement des réseaux de transport collectif

Amélioration des liaisons avec le centre du Grand Montréal

- Nouvelle gare à Saint-Eustache avec aménagement autobus
- Nouvelle gare à Mirabel avec aménagement autobus
- Investissements sur la ligne Saint-Jérôme pour ajout de fréquence
- Passage de la ligne de Saint-Jérôme dans le tunnel (Montréal)
- Nouvelle desserte de train à Boisbriand (ligne Blainville)
- Nouvelle desserte de train de Mirabel (ligne Deux-Montagnes)
- Aménagement de voies réservées sur les autoroutes 13 et 15
- Prolongement de l'autoroute 19 en y incluant une voie réservée (A-19, congestion)

Amélioration de l'intermodalité entre le réseau d'autobus et les modes lourds

- Nouveau quai à la station de métro Montmorency (capacité à augmenter)
- Aménagement autobus aux gares de Rosemère et de Deux-Montagnes
- Aménagement autobus aux nouvelles gares de Saint-Eustache et Mirabel

Capacité et localisation des stationnements incitatifs

- Stationnement incitatif à Boisbriand à la croisée de l'A-13 et de Grande-Côte
- Stationnement incitatif à Bois-des-Filion à la croisée de l'A-19 et de l'A-640

Développement des services d'autobus internes

- Adopter un critère de service : 400 mètres de marche pour avoir accès au service TC, du moins pour les prochains développements urbains
- Le nombre de départs doit être ajusté à la demande
- La fréquence devrait permettre de ne pas avoir des personnes debout sur de longues distances
- Développement de dessertes locales, d'express, reconfiguration des lignes devenues plus longues et qui imposent des détours coûteux en temps
- Nouvelles dessertes locales (parc industriel, Blainville, Mirabel-Bombardier)

Amélioration des services à la clientèle

- Aménagement plus convivial des arrêts abribus : éclairage, aménagements paysagers, stationnements pour bicyclettes, etc.
- Implantation de STI (GPS et compte-personnes)

### **Enjeux d'aménagement**

Aménagement favorable aux modes actifs et aux usagers du transport collectif

- Faire de la 117 un axe vert où la présence des services de transport collectif serait visible et marquée symboliquement et où les aménagements destinés à la clientèle seraient paysagers et invitants pour les clients

Aménagement de la desserte des grands générateurs

- Desserte du parc industriel Blainville (en bordure de l'A-15)

Aménagement de la desserte des grands espaces résidentiels

- Planification de la desserte du projet Lac Mirabel

### **Autres commentaires**

- La ligne principale du CIT (Ligne 9) performe bien, notamment en raison du fait qu'elle dessert 3 cégeps
- Le CIT a opté pour une tarification unique
- La municipalité de Blainville a inauguré des nouveaux abribus. Lors de nouveaux développements, il serait intéressant que les institutions prévoient dès le départ des aménagements qui permettent de rapprocher les clientèles des portes d'entrée et qui marquent la présence du transport en commun.



## CIT MRC Les Moulins

### Desserte vers le centre du Grand Montréal (clientèle étudiante et travailleurs)

Les services convergent au terminus Terrebonne à partir duquel les services vers le centre sont consolidés. Les points terminaux au centre sont: métro Radisson, métro Montmorency, terminus Henri-Bourassa, gare de Sainte-Thérèse

### Desserte interne et interterritoire

- Desserte interne efficace, due à une bonne organisation du territoire et à la volonté politique d'offrir un bon service de transport collectif
- Rabattement à la gare de Sainte-Thérèse, lien avec le cégep
- Entente avec le CIT Laurentides pour la desserte de la partie ouest de la municipalité de Terrebonne
- Générateurs de déplacements:
  - Hôpital (Lanoraie), Hôpital Le Gardeur
  - Collège Lionel-Groulx (Sainte-Thérèse)
  - Complexe gymnique
  - Parc industriel de la 640
  - Cégep (campus collégial de Lanaudière) (parc industriel de la 640)
  - Centre de formation professionnelle (parc industriel 640)
  - Corridor commercial de la montée Masson, Galeries Terrebonne

### Enjeux et projets de développement des réseaux de transport collectif

Amélioration des liaisons avec le centre du Grand Montréal

- Train de l'Est (Mascouche)

Le développement du réseau d'autobus est nécessaire malgré le train: tout le monde ne va pas au centre-ville

- Voie réservée sur l'A-25 (actuelle et future)
- Prolongement de l'autoroute 19 en y incluant une voie réservée (A-19, congestion)
- Mesures préférentielles sur l'A-440 vers Laval

Capacité et localisation des stationnements incitatifs

- Le stationnement incitatif est plein. Un autre serait nécessaire en périphérie. Un service d'autobus pourrait faire du rabattement entre les deux stationnements incitatifs et la gare de train
- Aménagement de places réservées aux covoitureurs au terminus Terrebonne
- Stationnement incitatif à prévoir à La Plaine

Développement des services d'autobus internes

- Rabattement à la gare de Sainte-Thérèse
- Amélioration de la desserte de la partie ouest de Terrebonne

Amélioration des services à la clientèle

### Enjeux d'aménagement

Aménagement TOD aux gares et terminus

- L'aménagement d'un TOD est prévu à proximité de la future gare de l'AMT. De l'autre côté de l'autoroute, au carrefour de l'A-25 et l'A-640, usages mixtes: résidentiel, institutionnel, administratif, commercial

Insertion urbaine des stationnements incitatifs

- Implantation de nouveaux stationnements incitatifs à proximité des ensembles urbains

### Autres commentaires

- L'aménagement du terminus a eu un effet positif sur la valeur des propriétés à proximité (étude effectuée deux ans après son aménagement)

## CIT MRC de L'Assomption

### Desserte vers le centre du Grand Montréal (clientèle étudiante et travailleurs)

- La desserte de Montréal se fait depuis le terminus Repentigny à destination des stations de métro Radisson et Honoré-Beaugrand

### Desserte interne et interterritoire

- Les générateurs de déplacements :
  - Cégep L'Assomption
  - Hôpital (desserte de l'hôpital Pierre Le Gardeur)
  - Parcs industriels de la MRC
  - Pôles commerciaux
  - Ville de Lavaltrie
  - Collège privé à L'Assomption
  - Hôpital (transfert vers Mascouche)
  - Trois écoles secondaires (ententes à venir avec la commission scolaire)
- Le parc industriel de Repentigny est desservi localement

### Enjeux et projets de développement des réseaux de transport collectif

Amélioration des liaisons avec le centre du Grand Montréal

- Train de l'est (Repentigny–Mascouche)
- Train vers L'Assomption
- Le service d'autobus est complémentaire aux trains (destinations multiples, horaires plus flexibles, temps de déplacements). Voies réservées et MP nécessaires, VR A-40 jusqu'à Saint-Jean-Baptiste, VR Notre-Dame (Repentigny) à partir du futur Terminus Place Repentigny vers pont Charles-de-Gaulle, VR sur Sherbrooke jusqu'au métro
- Express AMT L'Assomption

Amélioration de l'intermodalité entre le réseau d'autobus et les modes lourds

Capacité et localisation des stationnements incitatifs

- Évaluation des besoins du terminus Repentigny
- Terminus Repentigny et stationnement à Place Repentigny (ouest)
- Nouveau terminus et stationnement à l'est du territoire – route 343/A-40. Un stationnement à l'est permettrait de faire un lien avec la gare de l'AMT en passant par la route au nord (Bas de L'Assomption Nord). La clientèle de Joliette et de Lavaltrie, arrivant en voiture, serait mieux servie avec un stationnement incitatif à l'échangeur, ce qui aurait pour effet de diminuer le nombre de voitures sur les rues locales ainsi que la pression sur l'autoroute

### Développement des services d'autobus internes

- Amélioration du service local avec un service à la demi-heure pour favoriser un rabattement vers les stationnements incitatifs

### Enjeux d'aménagement

Aménagement TOD aux gares et terminus

- Autour des futures gares de l'AMT, on prévoit un TOD (Charlemagne, Le Gardeur et L'Assomption)

Insertion urbaine des stationnements incitatifs

- Localisation des stationnements en amont de la congestion de l'A-40
- Exploitation du potentiel commercial inscrit dans un tissu commercial en expansion

Aménagement favorable aux modes actifs et aux usagers du transport collectif

### Autres commentaires

- La présence de deux zones tarifaires dans la ville de Repentigny pose des problèmes de glissement tarifaire

## CIT La Presqu'île

### Desserte vers le centre du Grand Montréal

- Train Dorion-Rigaud
- Le service par autobus assure un rabattement synchronisé vers les gares
- Depuis 2008, service Express (A-40) jusqu'au métro Côte-Vertu

### Enjeux et projets de développement des réseaux de transport collectif

Amélioration des liaisons avec le centre du Grand Montréal

- Augmentation de la capacité du train sans augmentation des départs
- Mise en place d'une ligne express sur l'A-20 (Vaudreuil métro Angrigon) alternative au train (destination et horaire)
- Service express sur l'A-40 (VR/MP)

Amélioration de l'intermodalité entre le réseau d'autobus et les modes lourds

- Consolidation des deux gares à L'Île-Perrot en une seule gare plus adaptée (quais suffisants pour accueillir des rames de 10 voitures)

Capacité et localisation des stationnements incitatifs

- Implanter plusieurs petits stationnements et offrir un service de rabattement aux gares plutôt qu'agrandir les stationnements actuels (gare Vaudreuil)

Développement des services d'autobus internes et interterritoires

- Implanter une desserte des cégeps Gérald-Godin et de Valleyfield avec parachèvement de l'A-30

### Enjeux d'aménagement

Aménagement TOD aux gares et terminus

- Projet particulier d'urbanisme pour l'implantation d'un TOD autour de la gare intermodale de Vaudreuil

Aménagement de la desserte des grands générateurs

- Émergence d'un pôle économique fort dans les secteurs à proximité de l'A-30 et l'A-20

Aménagement de la desserte des grands espaces résidentiels

- Développements résidentiels à Saint-Lazare et à Vaudreuil-Dorion

### Autres commentaires

- La coordination et la synchronisation des horaires de trains et des services de rabattement requièrent une concertation CIT/AMT
- Étude de la possibilité d'arrêter le train à Vaudreuil

## CIT du Sud-Ouest

### Desserte vers le centre du Grand Montréal

Deux corridors qui opèrent en parallèle : Valleyfield et Châteauguay à destination du terminus Angrignon en majorité et du TCV

### Desserte interne

Desserte interne peu importante : seulement par le biais d'embarquement/débarquement le long du parcours vers Montréal

### Enjeux et projets de développement des réseaux de transport collectif

Amélioration des liaisons avec le centre du Grand Montréal

- L'amélioration de l'organisation du service par autobus vers Montréal est prioritaire
- MP sur l'A-20

Capacité et localisation des stationnements incitatifs

- Aménagement du stationnement/terminus avec point de service à la clientèle à Châteauguay (ex. : nettoyeur)

Développement des services d'autobus internes

- Projet de réaménagement des services : rabattement du corridor Valleyfield et du CIT Haut-Saint-Laurent au terminus à Châteauguay et consolidation du service vers Montréal à partir de ce terminus

### Enjeux d'aménagement

Aménagement TOD aux gares et terminus

- La Ville a acheté le terrain en vue de l'aménagement d'une future gare à Châteauguay

Insertion urbaine des stationnements incitatifs

- Le réaménagement du stationnement/terminus avec un pôle de service commercial

### Autres commentaires

- Problématique des usagers hors territoire du CIT et hors CMM qui utilisent les services et les équipements métropolitains payés par le fonds d'immobilisation doté par les municipalités (3 bus sur 30/35 sont attribuables à des non-résidents)
- Possibilité de réserver l'utilisation du stationnement incitatif en fonction du lieu de résidence
- De Saint-Francis au pont Mercier la VR est métropolitaine mais Châteauguay a payé seule son prolongement sur Saint-Jean-Baptiste/132 (d'Anjou à Saint-Francis) et paye seule son entretien alors que les résidents d'autres villes l'utilisent sans compenser Châteauguay. Demande de reconnaissance métropolitaine de la voie réservée
- Pas intéressé au train pour le moment compte tenu des coûts et de la population actuelle mais il faut protéger l'emprise
- L'AMT a fait une étude de faisabilité pour le train mais on n'a jamais vu les résultats de l'étude

## CIT Chambly-Richelieu-Carignan

### Desserte vers le centre du Grand Montréal

Plusieurs circuits convergent vers le centre d'échanges Chambly, dont les express de Chambly, les destinations terminales sont :

- Terminus Centre-ville
- Terminus Longueuil

### Desserte interne

- Service vers Saint-Jean-sur-Richelieu (cégep, hôpital, etc.)

### Enjeux et projets de développement des réseaux de transport collectif

Amélioration des liaisons avec le centre du Grand Montréal

- Mesures préférentielles sur Cousineau-chemin Chambly (112) – jusqu'à l'A-30 et route 116 dans Longueuil
- Mesures préférentielles route 132, sortie Roland-Therrien
- Développement d'un nouveau terminus au centre-ville (TCV)

Capacité et localisation des stationnements incitatifs

- Stationnement incitatif A-10/A-35 – l'agrandissement du stationnement incitatif de Chambly n'est pas possible

Développement des services d'autobus internes

- Réorganisation à prévoir : les circuits internes vont demeurer mais les circuits rapides vont emprunter l'A-30 plutôt que Taschereau

Amélioration des services à la clientèle

- Service d'information en temps réel

### Enjeux d'aménagement

Aménagement de la desserte des grands générateurs

- Le développement de Chambly va se faire vers l'ouest, en suivant le boulevard de l'Échelle vers l'A-10
- Planification d'un important pôle de développement au carrefour A-15 et A-30

### Autres commentaires

- Les nouveaux bureaux de Bell sont difficiles à desservir
- Problème de la clientèle de l'extérieur qui utilise les services mais dont les municipalités de résidence ne paient pas
- Peu favorable à la ligne vers Chambly notamment en raison des difficultés pour l'implantation d'un train (passage de rivières, emprise à protéger, bout de ligne avec aménagements nécessaires, etc.)
- Voie réservée dans l'emprise ferroviaire (Chambly) jusqu'à l'A-30 avec stationnement et MP sur l'A-30 jusqu'à l'A-10. Enjeu de protection de l'emprise ferroviaire

## CIT Roussillon

### Desserte vers le centre du Grand Montréal

La ligne de train de banlieue Montréal/Delton-Candiac en pointe (4 départs PPAM). Des circuits d'autobus assurent un rabattement à chacune de gares

L'ensemble des circuits converge vers le stationnement Georges-Gagné pour ensuite se diriger, en passant par le terminus Panama :

- Montréal au terminus centre-ville (majorité des circuits)
- Montréal au terminus Angrignon avec arrêt au Cégep André-Laurendeau (LaSalle)
- Longueuil (métro et collège Édouard-Montpetit)

### Desserte interne et interterritoire

Les circuits internes convergent vers le stationnement incitatif Georges-Gagné (Delton)

### Enjeux et projets de développement des réseaux de transport collectif

Amélioration des liaisons avec le centre du Grand Montréal

- Consolidation-permanence de la ligne de train de banlieue Delton-Candiac pour le service en pointe
- Les services autobus sont complémentaires et compétitifs aux services de trains (destinations différentes, temps de parcours compétitifs)
- Réaménagement ou MP: sortie Roland-Therrien/132 (service vers Longueuil)
- Voie réservée sur Taschereau
- Voie réservée sur la R-132

Amélioration de l'intermodalité entre le réseau d'autobus et les modes lourds

- Développement d'un nouveau terminus Centre-ville (TCV)
- Aménagement de gares intermodales avec facilité de rabattement des autobus dans les 3 gares du CIT qui constituent des plaques tournantes pour le service

Capacité et localisation des stationnements incitatifs

- Nouveaux stationnements incitatifs avec VR entre les 2 stationnements
- Développement des services d'autobus internes
- La desserte du parc industriel de Delton fait partie des plans de développement du service

Services à la clientèle

- STI Système d'information des usagers et d'aide à l'exploitation (276 000 \$ d'ici 2011)
- Atribus

### Enjeux d'aménagement

Aménagement TOD aux gares et terminus

- Densification près des trois gares

Aménagement de la desserte des grands générateurs :

- Avec le parachèvement de l'A-30 et la disponibilité d'espaces, des générateurs devraient se développer :
  - à l'ouest de Sainte-Catherine (grande capacité de développement)
  - à Delton dans le parc industriel qui offre une vitrine sur l'A-30
  - à Saint-Constant, entre la route 132 et le chemin de fer

### Autres commentaires

- Questionne la pertinence économique des services de trains de banlieue en hors pointe étant donné que l'autobus est compétitif en matière de temps de parcours et de coûts
- À plus long terme, le doublement de la voie entre Delton et Candiac serait nécessaire pour offrir un service bidirectionnel, si les parcs industriels se développent
- Compte tenu du fait que les usagers n'apprécient pas les ruptures de charge, le CIT s'interroge sur le projet de SLR plutôt que des voies réservées en site propre dans l'axe A-10

## CIT Le Richelain

### Desserte vers le centre du Grand Montréal

La ligne de train de banlieue Montréal/Delson-Candiac en pointe (4 départs PPAM). Des circuits d'autobus locaux (Candiac) assurent un rabattement à la gare de Candiac

Les circuits desservant La Prairie convergent pour la plupart vers le stationnement de La Prairie pour se destiner en majorité au TCV. Un arrêt au stationnement Panama pour les circuits non Express

Le métro Longueuil et le cégep sont desservis depuis La Prairie-Candiac (1 circuit).

### Desserte interne

Les circuits locaux assurent un rabattement sur la gare de Candiac ou offrent une liaison avec le stationnement de La Prairie.

La demande interne est surtout constituée d'étudiants à destination de Longueuil (École professionnelle et cégep). Peu de demandes pour le métro de Longueuil

### Enjeux et projets de développement des réseaux de transport collectif

Amélioration des liaisons avec le centre du Grand Montréal

- Voie réservée à moyen terme sur l'A-30
- VR/MP l'A-10/l'A-30
- Localisation du garage en discussion

Amélioration de l'intermodalité entre le réseau d'autobus et les modes lourds

- Développement d'un nouveau terminus au centre-ville (TCV)

Capacité et localisation des stationnements incitatifs

- Agrandissement du stationnement La Prairie

Développement des services d'autobus internes

- Réorganisation à prévoir : les circuits internes vont demeurer mais les circuits rapides vont emprunter l'A-30 plutôt que Taschereau

Amélioration des services à la clientèle

- STI Système d'information des usagers et d'aide à l'exploitation

### Enjeux d'aménagement

Aménagement TOD aux gares et terminus

- Le CIT considère implanter une plaque tournante de type TOD à une gare intermodale au bout de la ligne de train

## CIT de la Vallée du Richelieu

### Desserte vers le centre du Grand Montréal (clientèle étudiante et travailleurs)

- Train de banlieue Mont-Saint-Hilaire
- Le service par autobus assure du rabattement :
  - à la gare de Saint-Basile-Le-Grand
  - au terminus de Longueuil
  - au terminus centre-ville de Montréal

### Desserte interne

- Desserte de Saint-Hyacinthe, notamment le cégep (clientèle étudiante) et l'hôpital vétérinaire

### Enjeux et projets de développement des réseaux de transport collectif

Amélioration des liaisons avec le centre du Grand Montréal

- Une voie réservée et des mesures préférentielles sur la route 116

Amélioration de l'intermodalité entre le réseau d'autobus et les modes lourds

- Amélioration des aménagements de quais et d'aires d'attentes aux gares de train
- Aménagement d'un nombre suffisant de quais pour être en mesure de recevoir les augmentations de départs (TCV)

Développement des services d'autobus internes

- Demande de service de Saint-Jean-Baptiste et de la MRC de Rouville (le rabattement se ferait sur la route 116)
- Besoin d'une desserte de Sainte-Julie par la route 229 (VR/MP)
- Besoin d'une desserte de Chambly
- Besoin d'une desserte des Promenades Saint-Bruno (clientèle de travailleurs)

Amélioration des services à la clientèle

- Amélioration du service hors pointe : un service toutes les 20 minutes hors des heures de pointe (en pointe le service est de 5 à 8 minutes)
- GPS et compte-personnes seraient également nécessaires pour donner une information en temps réel à la clientèle
- Aménagement plus convivial des arrêts abribus : éclairage, aménagements paysagers, stationnements pour bicyclettes, etc.

### Enjeux d'aménagement

Aménagement TOD aux gares et terminus

- TOD en développement à Mont-Saint-Hilaire

Aménagement de la desserte des grands générateurs

- Besoin de développer des liens avec les municipalités pour l'aménagement des espaces commerciaux

Aménagement de la desserte des grands espaces résidentiels

- Besoin de développer des liens avec les municipalités pour l'aménagement des espaces résidentiels



## Ville de Sainte-Julie

### Desserte vers le centre du Grand Montréal

Deux grands axes de transport

- Axe A-20 et route 132 vers le métro de Longueuil (10 départs)
- Axe A-20, A-30 et A-10 vers le centre-ville (13 départs)

### Desserte interne

- Service local à développer dans le futur : actuellement couverture modeste du territoire par le rabattement aux axes centre-ville et métro
- Taxi-bus pour le secteur agricole et industriel et l'école des métiers dans le parc industriel de Sainte-Julie qui est desservie par taxi-bus

### Enjeux et projets de développement des réseaux de transport collectif

Amélioration des liaisons avec le centre du Grand Montréal

- Express de l'AMT sur l'A-20
- Mesures préférentielles sur l'A-30 et l'A-10
- SLR serait bienvenu
- Prolongement du métro à Longueuil: problème de rabattement à anticiper

Capacité et localisation des stationnements incitatifs

- Stationnement incitatif (prévu au PTI de l'AMT) dans la bretelle de l'A-20, dans l'emprise du MTQ (500 places/1000 places à terme)

Amélioration de l'intermodalité entre le réseau d'autobus et les modes lourds

- Insuffisance et insatisfaction de la clientèle à l'égard du TCV

Développement des services d'autobus internes et interterritoire.

- Desserte des Promenades Saint-Bruno et du centre commercial A-20 à Boucherville par taxi-bus dans un premier temps
- Service aux heures hors pointe (pour les étudiants surtout) vers le cégep et le métro
- Projet Taxibus Jeunesse (transport des adolescents à l'extérieur du territoire de Sainte-Julie pour des activités loisirs)

### Enjeux d'aménagement

Insertion urbaine des stationnements incitatifs

- Stationnement incitatif avec aménagement de service à la clientèle (ex.: garderie). Le site est affecté commercial par la municipalité

### Autres commentaires

- Le stationnement attirera des usagers de plusieurs municipalités, ce qui peut poser un problème de partage des coûts du service

## CIT Sorel–Varennes

### Desserte vers le centre du Grand Montréal

Deux corridors d'accès au centre convergeant vers le terminus Longueuil

- Desserte par la route 132
- Express par l'A-30

Desserte interne

- École Labarre (Varennes)
- Collège Édouard-Montpetit
- IREQ
- Terminus Montarville

### Enjeux et projets de développement des réseaux de transport collectif

Amélioration des liaisons avec le centre du Grand Montréal

- Mesures préférentielles 132/Roland-Therrien

Capacité et localisation des stationnements incitatifs

- Implanter des stationnements dans l'emprise de l'A-30 à Verchères et à Contrecoeur

Développement des services d'autobus internes

- Offrir un service sur l'A-30 pour les secteurs en développement le long de cet axe et Calixa-Lavallée

### Enjeux d'aménagement générateurs de déplacements actuels et futurs

Aménagement TOD aux gares et terminus

- Aménagement d'un TOD au terminus à Sorel

Cette annexe présente d'une part un positionnement des couronnes dans l'ensemble métropolitain en matière démographique et de mobilité. Une caractérisation des ensembles urbains constitués et des déplacements des couronnes est présentée.

#### A. ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE ET PERSPECTIVES DE CROISSANCE DES COURONNES

En 2006, les couronnes Nord et Sud du Grand Montréal, avec un peu moins d'un million de population, représentent 26 % de la population de la CMM. En une décennie, avec une croissance de plus de 138 000 personnes, leur poids relatif s'est accru de plus de 2 %, passant de 24 % à 26 %.

TABLEAU A-1 – POIDS DÉMOGRAPHIQUE 2006		
	POPULATION	POIDS
Couronne Nord	494 000	14 %
Couronne Sud	430 000	12 %
Laval	369 000	10 %
Longueuil (agglomération)	386 000	11 %
Montréal (agglomération)	1 854 000	53 %
CMM	3 533 000	100 %

Durant la dernière décennie (1996-2006), ce sont les couronnes de la région métropolitaine<sup>1</sup> qui ont connu la plus forte croissance démographique avec un taux global de près de 18 %<sup>2</sup>. Pendant la même période, l'agglomération de Montréal a crû de 4 %.

TABLEAU A-2 – CROISSANCE DE LA POPULATION ENTRE 1996 ET 2006		
	CROISSANCE ABSOLUE	VARIATION
Couronne Nord	76 000	18,2 %
Couronne Sud	62 000	16,8 %
Laval	38 000	11,6 %
Longueuil (agglomération)	13 000	3,4 %
Montréal (agglomération)	79 000	4,4 %

Au cours de la période 2001-2006, on a assisté à une croissance du nombre d'emplois parallèlement à la croissance démographique. Alors que la population a crû de plus de 11 %, le nombre d'emplois a augmenté de plus de 110 000, soit un taux de croissance de près de 19 %, faisant passer le poids relatif des emplois dans les couronnes de moins de 7 % à plus de 15 %.

1. Les couronnes représentent les couronnes Nord et Sud, telles que définies par la Communauté métropolitaine de Montréal.  
2. Statistique Canada, *Recensement de la population 1996-2006*.

### a. Perspectives démographiques et caractérisation des ensembles urbains de la couronne Nord

Nous présentons ci-dessous, d'une part, les perspectives de croissance démographique pour l'ensemble de la couronne Nord et, d'autre part, les caractéristiques générales de chacun de ces ensembles urbains sur le plan démographique et les principales activités internes constituant des points de destination.

TABLEAU A-3 – COURONNE NORD DÉMOGRAPHIE 2006 ET PERSPECTIVES DE CROISSANCE 2016 ET 2026					
	STAT CAN <sup>1</sup>	PERSPECTIVES DÉMOGRAPHIQUES			
	2006	2016	2026	Croissance annuelle 06-16	Croissance annuelle 16-26
Population	494 000	549 000	571 000	5 500	2 200
Ménages	186 000	218 000	234 000	3 200	1 600
Emplois	150 000				

1. Statistique Canada, *Recensement de la population 2006*.

2. ISQ, *Projections démographiques pour la Communauté métropolitaine de Montréal 2006-2026*, édition 2007/MTQ, Allocation spatiale, DGM02008\_F

La couronne Nord est composée de quatre grands ensembles urbains générateurs de déplacements, desservis par des infrastructures majeures de transport collectif. D'ouest en est, on relève le secteur de Deux-Montagnes, l'aire urbaine de part et d'autre de la route 117, la zone urbaine Les Moulins et le secteur Repentigny-L'Assomption.

TABLEAU A-4 – ZONE URBAINE DE DEUX-MONTAGNES		
DÉMOGRAPHIE ET EMPLOI 2006		PRINCIPAUX POINTS DE DESTINATION INTERNES À LA ZONE URBAINE
Population	71 000	Présence d'un important parc industriel en bordure de l'A-640 et de la route 148
Ménages	28 000	
Emplois	22 000	Répartition des services à la population dans cinq grands sites distincts auxquels il faut ajouter la partie centrale et ancienne de Saint-Eustache
Population active	40 000	Présence d'institutions post-secondaires et d'un centre hospitalier générant des demandes de déplacement de nature interne
Ratio emplois/ population active	0,55	
		Présence d'établissements commerciaux le long du boulevard des Promenades et à la Place Saint-Eustache

**TABLEAU A-5 – ZONE URBAINE DE MIRABEL-BLAINVILLE (AXE ROUTE 117 ET AUTOROUTE 15)**

DÉMOGRAPHIE ET EMPLOI 2006		PRINCIPAUX POINTS DE DESTINATION INTERNES À LA ZONE URBAINE
Population	165 000	Répartition des services à la population dans sept sites distincts dans l'axe de la route 117 Gare intermodale dans la partie centrale de Sainte-Thérèse Présence de sites industriels dans l'axe de l'A-15 ainsi que d'un parc aéroportuaire en développement Important site mixte (industriel, commercial et résidentiel) en développement au croisement de l'A-640 et l'A-15 comportant un aménagement urbain de type « TOD » Présence d'un grand nombre d'institutions secondaires générant des demandes de déplacements pour la clientèle étudiante Projet d'un complexe intégré résidentiel et commercial <i>Lac Mirabel</i> (nécessité d'une intégration du transport collectif dans la planification et la conception du projet)
Ménages	61 500	
Emplois	59 000	
Population active	94 000	
Ratio emplois/ population active	0,62	

**TABLEAU A-6 – ZONE URBAINE LES MOULINS**

DÉMOGRAPHIE ET EMPLOI 2006		PRINCIPAUX POINTS DE DESTINATION INTERNES À LA ZONE URBAINE
Population	128 000	Présence de deux grands sites commerciaux, l'un au carrefour de l'A-25 et de la route 337 et l'autre au carrefour de l'A-25 et de l'A-640 ainsi que d'un site commercial linéaire en bordure de la montée Masson Présence d'institutions scolaires post-secondaires dans le parc industriel Terrebonne 640 (Cégep-campus collégial de Lanaudière et le Centre de formation professionnelle) Sites industriels dans l'axe de l'A-25 et plus à l'ouest, en bordure de l'A-25 Centre hospitalier avec noyau urbain périphérique en développement (secteur Lachenaie)
Ménages	47 000	
Emplois	36 000	
Population active	74 500	
Ratio emplois/ population active	0,49	

**TABLEAU A-7 – ZONE URBAINE REPENTIGNY-L'ASSOMPTION**

DÉMOGRAPHIE ET EMPLOI 2006		PRINCIPAUX POINTS DE DESTINATION INTERNES À LA ZONE URBAINE
Population	99 000	Répartition des activités commerciales dans quatre grands sites comportant un pôle majeur à l'échangeur du boulevard Brien Aire industrielle de grande superficie au nord du boulevard Pierre-Le Gardeur (A-640) Présence d'institutions post-secondaires dans le secteur L'Assomption Aménagement projeté de trois gares en lien avec le train de l'Est dans la partie ouest de Repentigny (Charlemagne, Repentigny, L'Assomption)
Ménages	38 000	
Emplois	26 700	
Population active	55 500	
Ratio emplois/ population active	0,48	

## b. Perspectives démographiques et caractérisation des ensembles urbains de la couronne Sud

Nous présentons ci-dessous, d'une part, les perspectives de croissance démographique de l'ensemble de la couronne Sud et, d'autre part, les caractéristiques générales de chacun de ces ensembles urbains sur le plan démographique et des principales activités internes constituant des points de destination.

TABLEAU A-8 – COURONNE SUD DÉMOGRAPHIE 2006 ET PERSPECTIVES DE CROISSANCE 2016 ET 2026					
	STAT CAN <sup>1</sup>	PERSPECTIVES DÉMOGRAPHIQUES			
	2006	2016	2026	Croissance annuelle 06-16	Croissance annuelle 16-26
Population	430 000	466 000	500 000	3 600	3 400
Ménages	162 000	192 000	212 000	3 000	2 000
Emplois	117 000				

1. Statistique Canada, *Recensement de la population 2006*.

2. ISQ, *Projections démographiques pour la Communauté métropolitaine de Montréal 2006-2026*, édition 2007/MTQ, Allocation spatiale, DGM02008\_F

La couronne Sud comprend sept grands ensembles urbains générateurs de déplacements, desservis par des services et des infrastructures de transport collectif. D'ouest en est, il s'agit des secteurs Vaudreuil, Châteauguay, Roussillon Est, Chambly-Carignan, de l'axe urbain de la route 116 (Saint-Basile-le-Grand-Mont-Saint-Hilaire), Sainte-Julie et Varennes-Contrecoeur.

TABLEAU A-9 – ZONE URBAINE DE VAUDREUIL		
DÉMOGRAPHIE ET EMPLOI 2006		PRINCIPAUX POINTS DE DESTINATION INTERNES À LA ZONE URBAINE
Population	60 100	Répartition des activités commerciales dans cinq grands sites, le principal étant situé au carrefour de l'A-20 et de l'avenue Saint-Charles.
Ménages	23 200	
Emplois	17 800	Présence de six sites industriels dans l'aire urbanisée. Une attention particulière doit être apportée aux espaces situés au carrefour des autoroutes 20, 40 et 30 compte tenu de leur fort potentiel, notamment en raison du parachèvement de l'autoroute 30
Population active	35 470	
Ratio emplois/ population active	0,50	Présence de parcs industriels majeurs hors de la zone urbaine, notamment le site du complexe intermodal dans le secteur Les Cèdres

**TABLEAU A-10 – ZONE URBAINE DE CHÂTEAUGUAY**

DÉMOGRAPHIE ET EMPLOI 2006		PRINCIPAUX POINTS DE DESTINATION INTERNES À LA ZONE URBAINE
Population	42 800	Important parc industriel regroupant plus de 175 entreprises Répartition des services à la population le long des grandes artères commerciales et présence d'un centre commercial régional Présence d'un centre hospitalier et d'établissements scolaires post-secondaires Impacts économiques attendus suite au parachèvement de l'autoroute 30 – liens améliorés avec la Montérégie Est, la partie centrale de Montréal et Vaudreuil-Soulanges
Ménages	16 300	
Emplois	12 600	
Population active	21 860	
Ratio emplois/ population active	0,57	

**TABLEAU A-11 – ZONE URBAINE DE ROUSSILLON EST**

DÉMOGRAPHIE ET EMPLOI 2006		PRINCIPAUX POINTS DE DESTINATION INTERNES À LA ZONE URBAINE
Population	85 200	Activités industrielles réparties dans quatre sites regroupant près de 300 entreprises Potentiel de redéveloppement des sites industriels au carrefour de l'A-15 et de l'A-30 Regroupement des activités commerciales dans l'axe de la route 132 Important potentiel de développement commercial et de densification résidentielle au carrefour de l'A-15 et de l'A-30 en construction (extrémité de la ligne de train de banlieue)
Ménages	31 700	
Emplois	24 600	
Population active	49 565	
Ratio emplois/ population active	0,50	

**TABLEAU A-12 – ZONE URBAINE DE CARIGNAN-CHAMBLY**

DÉMOGRAPHIE ET EMPLOI 2006		PRINCIPAUX POINTS DE DESTINATION INTERNES À LA ZONE URBAINE
Population	30 000	Développements industriels au sud de Chambly Concentration des activités commerciales dans le secteur du Fort Chambly et aux limites municipales de Chambly et de Carignan Potentiels de développement résidentiel dans la partie sud de Chambly
Ménages	11 200	
Emplois	8 200	
Population active	17 180	
Ratio emplois/ population active	0,48	

**TABLEAU A-13 – AXE URBAIN DE LA ROUTE 116 (SAINT-BASILE-LE-GRAND–MONT-SAINT-HILAIRE)**

DÉMOGRAPHIE ET EMPLOI 2006		PRINCIPAUX POINTS DE DESTINATION INTERNES À LA ZONE URBAINE
Population	64 000	Répartition des activités commerciales dans l'axe de la route 116 Développement de sites industriels répartis linéairement de part et d'autre de l'A-20
Ménages	24 500	
Emplois	15 500	
Population active	36 735	
Ratio emplois/ population active	0,42	

**TABLEAU A-14 – ZONE URBAINE DE SAINTE-JULIE**

DÉMOGRAPHIE ET EMPLOI 2006		PRINCIPAUX POINTS DE DESTINATION INTERNES À LA ZONE URBAINE
Population	29 100	Répartition des activités industrielles dans quatre sites dont les plus importants sont situés en bordure de l'A-20 en continuité avec les zones industrielles de Beloeil et Mont-Saint-Hilaire Regroupement des services commerciaux au carrefour des échangeurs autoroutiers
Ménages	10 400	
Emplois	7 900	
Population active	17 345	
Ratio emplois/ population active	0,46	

**TABLEAU A-15 – ZONE URBAINE DE VARENNES–VERCHÈRES–CONTRECCŒUR**

DÉMOGRAPHIE ET EMPLOI 2006		PRINCIPAUX POINTS DE DESTINATION INTERNES À LA ZONE URBAINE
Population	31 900	Présence de sept sites industriels répartis dans l'axe nord-sud parallèlement à la route 132 et l'autoroute 30. Compte tenu du potentiel de développement de ces sites et du déplacement possible des activités portuaires de Montréal, l'ensemble du secteur doit être pris en considération dans la planification des infrastructures de transport collectif à long terme.
Ménages	12 100	
Emplois	12 000	
Population active	18 635	
Ratio emplois/ population active	0,64	



## B. ÉVOLUTION ET PERSPECTIVES DE CROISSANCE DE LA DEMANDE EN TRANSPORT DES COURONNES

La distribution de la population ainsi que la répartition de la croissance démographique et des emplois exercent une influence à la hausse sur la demande en transport.

### a. Caractérisation de la mobilité dans les couronnes

En 2006, selon les statistiques révélées par Recensement Canada, les couronnes comptabilisent 402 000 déplacements et sont responsables de près de 28 % des déplacements effectués pour le motif travail à partir des municipalités de la CMM. Ces statistiques, quoique ne faisant état que des déplacements pour le motif travail, rendent compte d'une partie significative de la demande en transport et des besoins en infrastructures et services<sup>3</sup>.

	NOMBRE	POIDS
Couronne Nord	215 000	15 %
Couronne Sud	187 000	13 %
Laval	161 000	11 %
Longueuil (agglomération)	167 000	11 %
Montréal (agglomération)	754 000	51 %
CMM	1 484 000	100 %

Entre 2001 et 2006, les déplacements pour motif travail produits par les couronnes ont augmenté de 47 000, soit de 13 %. Conséquence d'une croissance soutenue de la population et de l'emploi, les couronnes ont accaparé 62 % de la croissance du nombre de déplacements réalisés pour le motif travail au cours de cette période.

	POPULATION	POIDS
Couronne Nord	25 000	13 %
Couronne Sud	22 000	13 %
Laval	10 000	7 %
Longueuil (agglomération)	4 000	3 %
Montréal (agglomération)	14 000	2 %
CMM	75 000	5 %

Les couronnes Nord et Sud constituent la destination de 14 % des déplacements pour motif travail, en croissance de 2 % depuis 2001.

Les enquêtes Origine-Destination réalisées en 1998 et en 2003 témoignent également d'une croissance soutenue des déplacements dans les couronnes : au cours de cette période, le nombre de déplacements effectués en automobile à partir des couronnes a augmenté de l'ordre de 30 000 déplacements en pointe du matin, soit une hausse de 8,9 %.

3. Quoique les statistiques du recensement ne concernent que les déplacements domicile-travail, elles sont instructives de la demande en transport puisqu'elles concernent une proportion importante des déplacements. En effet, selon l'enquête Origine-Destination, le motif travail représente, en 2003, environ 35 % des déplacements (exception faite des retours à domicile). De surcroît, les déplacements pour motif travail se concentrent en période de pointe où la demande est la plus forte et ont ainsi un impact significatif sur la planification de l'offre de transport.

Par ailleurs, entre 1998 et 2003, à territoire comparable, le parc automobile a augmenté de l'ordre de 13 % dans les couronnes, avec 57 000 véhicules supplémentaires. Comparativement à l'agglomération de Montréal, les couronnes affichent des taux de possession de véhicule par 1 000 habitants nettement supérieurs, soit de 425 pour Montréal et de 620 pour les couronnes<sup>4</sup>.

Les couronnes se distinguent de l'ensemble de la région par une faible utilisation du transport en commun. Comme pour la région métropolitaine dans son ensemble, ce sont les déplacements à destination d'un lieu de travail localisé au centre dans l'agglomération de Montréal qui se font le plus en transport en commun. En outre, la proportion des automobilistes qui utilisent en solo l'automobile est plus importante dans les couronnes que dans les autres secteurs.

TABLEAU A-18 – PART MODALE DES DÉPLACEMENTS POUR MOTIF TRAVAIL EN 2006			
	Transport en commun	Automobile	Transport actif
Couronne Nord	7	88	5
Couronne Sud	8	81	5
Laval	15	81	4
Longueuil (agglomération)	23	70	6
Montréal (agglomération)	34	55	11
CMM	23	68	8

Il faut cependant signaler que les enquêtes Origine-Destination relèvent une croissance de l'utilisation du transport en commun entre 1998 et 2003 : le nombre moyen de déplacements quotidiens réalisés en pointe du matin en transport collectif a augmenté de 8 000 déplacements, représentant une hausse de 32 %<sup>5</sup>.

4. Enquête Origine-Destination, *La mobilité des personnes dans la région de Montréal, faits saillants*. p. 21-22. Basé sur le découpage territorial de l'enquête Origine-Destination selon le territoire comparable, soit celui de 1987.

5. Enquête Origine-Destination, *La mobilité des personnes dans la région de Montréal, faits saillants*. p. 21-22. Basé sur le découpage territorial de l'enquête Origine-Destination selon le territoire comparable, soit celui de 1987.

## b. Caractérisation de la demande en transport par AOT

Nous présentons ci-dessous pour chacune AOT et des municipalités constituantes, d'une part, les déplacements réalisés pour le motif travail ainsi que leur répartition modale en 2006 (selon RC) et, d'autre part, les déplacements tous motifs réalisés en pointe du matin ainsi que les parts modales, tels que révélés par l'enquête OD 2003.

CIT CHAMBLY-RICHELIEU-CARIGNAN							
MUNICIPALITÉS DESSERVIES	TERRITOIRE CMM				TOTAL CIT	COURONNE SUD <sup>1</sup>	PART DU CIT DANS LA COURONNE SUD
	Carignan	Chambly	Richelieu	Saint- Mathias- sur- Richelieu			
<b>Population</b>							
2001	5 915	20 342	4 851	4 149	35 257	386 148	9,1 %
2006	7 426	22 608	5 208	4 506	39 748	429 899	9,2 %
Taux de variation 2001-2006	25,5 %	11,1 %	7,4 %	8,6 %	12,7 %	11,3 %	-
Superficie des terres (km <sup>2</sup> )	62,3	25,1	31,0	47,2	165,6	1 464,3	11,3 %
Densité 2006 (pop./km <sup>2</sup> )	119	900	168	95	240	294	-
<b>Déplacements motif travail (Statistique Canada, 2006)</b>							
<b>Déplacements totaux au lieu de travail</b>	<b>3 695</b>	<b>11 635</b>	<b>2 475</b>	<b>2 215</b>	<b>20 020</b>	<b>180 470</b>	<b>11,1 %</b>
Part modale Auto	90,7 %	84,2 %	86,9 %	93,7 %	86,8 %	87,7 %	-
Part modale TeC	7,6 %	9,8 %	6,7 %	3,6 %	8,3 %	7,3 %	-
Part modale Actif	1,4 %	5,2 %	5,3 %	1,8 %	4,1 %	4,3 %	-
<b>Déplacements tous motifs (Enquête Origine-Destination 2003)<sup>2</sup></b>							
<b>Déplacements totaux</b>	<b>8 211</b>	<b>38 036</b>	<b>8 275</b>	<b>5 015</b>	<b>59 537</b>	<b>671 817</b>	<b>8,9 %</b>
Part modale auto					78,6 %	78,1 %	-
Part modale TeC					1,8 %	2,0 %	-
Part modale actif					10,0 %	8,7 %	-
Déplacements TeC (/1 000 habitants) - 2003 <sup>3</sup>					28,7	32,0	-
<b>Achalandage annuel du CIT - 2006</b>					<b>750 916</b>	<b>8 240 748</b>	-
Déplacements annuels <i>per capita</i> - 2006					<b>18,9</b>	<b>19,2</b>	-

1. Le territoire de la couronne Sud est celui de la CMM.

2. Ministère des Transports du Québec. *Modèle de prévision de la demande*.

[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Contenus/francais/ministere/recherche\\_innovation/modelisation\\_systemes\\_transport/enquete\\_origine\\_destination/montreal/previsions](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Contenus/francais/ministere/recherche_innovation/modelisation_systemes_transport/enquete_origine_destination/montreal/previsions)

3. Les données de population utilisées proviennent de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) et correspondent à l'année 2003.

CIT LA PRESQU'ÎLE								
MUNICIPALITÉS DESSERVIES	TERRITOIRE CMM					TOTAL CIT	COURONNE SUD <sup>1</sup>	PART DU CIT DANS LA COURONNE SUD
	Hudson	L'Île-Perrot	Notre- Dame-de- L'Île-Perrot	Pincourt	Vaudreuil- Dorion			
<b>Population</b>								
2001	4 796	9 375	8 546	10 107	19 920	52 744	386 148	13,7 %
2006	5 088	9 927	9 885	11 197	25 789	61 886	429 899	14,4 %
Taux de variation 2001-2006	6,1 %	5,9 %	15,7 %	10,8 %	29,5 %	17,3 %	11,3 %	-
Superficie des terres (km <sup>2</sup> )	21,7	5,6	27,8	7,5	72,5	135,1	1 464,3	9,2 %
Densité 2006 (pop/km <sup>2</sup> )	234	1 786	356	1 485	356	458	294	-
<b>Déplacements motif travail (Statistique Canada, 2006)</b>								
<b>Déplacements totaux au lieu de travail</b>	<b>2 130</b>	<b>5 230</b>	<b>5 060</b>	<b>5 735</b>	<b>13 810</b>	<b>31 965</b>	<b>180 470</b>	<b>17,7 %</b>
Part modale Auto	84,5 %	86,7 %	93,3 %	91,8 %	90,2 %	90,0 %	87,7 %	-
Part modale TeC	7,0 %	6,1 %	4,6 %	4,9 %	4,1 %	4,8 %	7,3 %	-
Part modale Actif	7,7 %	6,5 %	1,5 %	3,0 %	5,0 %	4,5 %	4,3 %	-
<b>Déplacements tous motifs (Enquête Origine-Destination 2003)<sup>2</sup></b>								
<b>Déplacements totaux</b>	<b>9 587</b>	<b>16 708</b>	<b>9 995</b>	<b>17 321</b>	<b>34 588</b>	<b>88 199</b>	<b>671 817</b>	<b>13,1 %</b>
Part modale auto						79,6 %	78,1 %	-
Part modale TeC						0,8 %	2,0 %	-
Part modale actif						6,8 %	8,7 %	-
Déplacements TeC (/1 000 habitants) - 2003 <sup>3</sup>						13,5	35,4	-
<b>Achalandage annuel du CIT - 2006</b>						<b>56 507</b>	<b>8 240 748</b>	<b>-</b>
Déplacements annuels <i>per capita</i> - 2006						<b>0,9</b>	<b>19,2</b>	<b>-</b>

1. Le territoire de la couronne Sud est celui de la CMM.

2. Ministère des Transports du Québec. *Modèle de prévision de la demande*.

[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Contenus/francais/ministere/recherche\\_innovation/modelisation\\_systemes\\_transport/enquete\\_origine\\_destination/montreal/previsions](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Contenus/francais/ministere/recherche_innovation/modelisation_systemes_transport/enquete_origine_destination/montreal/previsions)

3. Les données de population utilisées proviennent de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) et correspondent à l'année 2003.

CIT DE LA VALLÉE DU RICHELIEU											
MUNICIPALITÉS DESSERVIES	TERRITOIRE CMM					TERRITOIRE HORS CMM			TOTAL CIT	COURONNE SUD <sup>1</sup>	PART-CMM DU CIT DANS LA COURONNE SUD
	Beloeil	McMasterville	Mont-Saint-Hilaire	Otterburn Park	Saint-Basile-le-Grand	Saint-Hyacinthe	Sainte-Madeleine	Sainte-Marie-Madeleine			
<b>Population</b>											
2001	19 053	3 984	14 270	7 866	12 385	50 394	2 011	2 466	112 429	386 148	14,9 %
2006	18 927	5 234	15 720	8 464	15 605	51 616	2 175	2 678	120 419	429 899	14,9 %
Taux de variation 2001-2006	- 0,7%	31,4%	10,2%	7,6%	26,0%	2,4%	8,2%	8,6%	7,1%	11,3%	-
Superficie des terres (km <sup>2</sup> )	24,1	3,1	44,3	5,3	36,1	188,7	5,4	50,9	358	1 464,3	7,77 %
Densité 2006 (pop/km <sup>2</sup> )	786	1 688	355	1 583	432	274	406	53	337	294	-
<b>Déplacements motif travail (Statistique Canada, 2006)</b>											
<b>Déplacements totaux au lieu de travail</b>	<b>9 505</b>	<b>2 840</b>	<b>7 735</b>	<b>4 175</b>	<b>8 380</b>	<b>24 695</b>	<b>1 255</b>	<b>1 295</b>	<b>59 880</b>	<b>180 470</b>	<b>18,1 %</b>
Part modale Auto	86,2%	87,1%	85,6%	87,1%	82,0%	85,8%	91,2%	93,4%	85,7%	87,7%	-
Part modale TeC	7,5%	8,6%	9,0%	9,3%	13,7%	1,5%	1,2%	1,5%	6,0%	7,3%	-
Part modale Actif	5,9%	2,8%	4,5%	3,0%	3,7%	11,9%	6,8%	5,0%	7,5%	4,3%	-
<b>Déplacements tous motifs (Enquête Origine-Destination 2003)<sup>2</sup></b>											
<b>Déplacements totaux</b>	<b>39 868</b>	<b>7 070</b>	<b>24 419</b>	<b>10 261</b>	<b>18 696</b>	<b>nd</b>	<b>nd</b>	<b>nd</b>	<b>100 315</b>	<b>671 817</b>	<b>14,9 %</b>
Part modale auto									75,5 %	78,1 %	-
Part modale TeC									2,8 %	2,0 %	-
Part modale actif									10,1 %	8,7 %	-
Déplacements TeC (/1 000 habitants) - 2003 <sup>3</sup>									24,0	35,4	-
<b>Achalandage annuel du CIT - 2006</b>									<b>2 006 171</b>	<b>8 240 748</b>	-
Déplacements annuels <i>per capita</i> - 2006									16,7	19,2	-

1. Le territoire de la couronne Sud est celui de la CMM.

2. Ministère des Transports du Québec. *Modèle de prévision de la demande*.

[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Contenus/francais/ministere/recherche\\_innovation/modelisation\\_systemes\\_transport/enquete\\_origine\\_destination/montreal/previsions](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Contenus/francais/ministere/recherche_innovation/modelisation_systemes_transport/enquete_origine_destination/montreal/previsions)

3. Les données de population utilisées proviennent de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) et correspondent à l'année 2003.

## CIT DU HAUT-SAINT-LAURENT

MUNICIPALITÉS DESSERVIES	TERRITOIRE CMM	TERRITOIRE HORS CMM						TOTAL CIT	COURONNE SUD <sup>1</sup>	PART-CMM DU CIT DANS LA COURONNE SUD
	Mercier	Godmanchester	Howick	Huntingdon	Ormstown	Sainte- Martine	Très-Saint- Sacrement			
<b>Population</b>										
2001	9 442	1 528	580	2 666	3 647	3 740	1 238	<b>22 841</b>	<b>386 148</b>	<b>2,4 %</b>
2006	10 121	1 457	606	2 369	3 651	4 237	1 213	<b>23 654</b>	<b>429 899</b>	<b>2,4 %</b>
Taux de variation 2001-2006	7,2%	- 4,6%	4,5 %	- 11,1%	0,1%	13,3%	- 2,0%	<b>3,6%</b>	<b>11,3 %</b>	-
Superficie des terres (km <sup>2</sup> )	46,0	138,8	1,0	148,3	141,7	63,6	98,5	<b>637,8</b>	<b>1 464,3</b>	<b>3,1 %</b>
Densité 2006 (pop/km <sup>2</sup> )	220	11	612	16	26	67	12	<b>37</b>	<b>294</b>	-
<b>Déplacements motif travail (Statistique Canada, 2006)</b>										
<b>Déplacements totaux au lieu de travail</b>	<b>4 940</b>	<b>540</b>	<b>285</b>	<b>975</b>	<b>1 405</b>	<b>2 030</b>	<b>460</b>	<b>10 635</b>	<b>180 470</b>	<b>2,7 %</b>
Part modale Auto	89,2 %	91,7%	84,2 %	76,9 %	90,7%	88,9%	89,1%	<b>88,2%</b>	<b>87,7 %</b>	-
Part modale TeC	6,1%	1,9%	3,5 %	1,0%	3,2%	3,9%	3,3%	<b>4,4%</b>	<b>7,3 %</b>	-
Part modale Actif	3,2%	7,4%	10,5%	22,1%	5,7%	6,4%	6,5%	<b>6,4%</b>	<b>4,3 %</b>	-
<b>Déplacements tous motifs (Enquête Origine-Destination 2003)<sup>2</sup></b>										
<b>Déplacements totaux</b>	<b>14 249</b>	<b>nd</b>	<b>nd</b>	<b>nd</b>	<b>nd</b>	<b>nd</b>	<b>nd</b>	<b>14 249</b>	<b>671 817</b>	<b>2,1 %</b>
Part modale auto								<b>78,3%</b>	<b>78,1 %</b>	-
Part modale TeC								<b>1,5%</b>	<b>2,0 %</b>	-
Part modale actif								<b>8,5%</b>	<b>8,7 %</b>	-
Déplacements TeC (/1 000 habitants) - 2003 <sup>3</sup>								<b>21,7</b>	<b>35,4</b>	-
<b>Achalandage annuel du CIT - 2006</b>								<b>416 600</b>	<b>8 240 748</b>	-
Déplacements annuels <i>per capita</i> - 2006								<b>17,6</b>	<b>19,2</b>	-

1. Le territoire de la couronne Sud est celui de la CMM.

2. Ministère des Transports du Québec. *Modèle de prévision de la demande*.

[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Contenus/francais/ministere/recherche\\_innovation/modelisation\\_systemes\\_transport/enquete\\_origine\\_destination/montreal/previsions](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Contenus/francais/ministere/recherche_innovation/modelisation_systemes_transport/enquete_origine_destination/montreal/previsions)

3. Les données de population utilisées proviennent de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) et correspondent à l'année 2003.

CIT DU SUD-OUEST								
MUNICIPALITÉS DESSERVIES	TERRITOIRE CMM			TERRITOIRE HORS CMM		TOTAL CIT	COURONNE SUD <sup>1</sup>	PART-CMM DU CIT DANS LA COURONNE SUD
	Beauharnois	Châteauguay	Léry	Kahnawake	Salaberry- de- Valleyfield			
<b>Population</b>								
2001	11 464	41 003	2 378	nd	39 028	93 873	386 148	14,2 %
2006	11 918	42 786	2 385	nd	39 672	96 761	429 899	13,3 %
Taux de variation 2001-2006	4,0 %	4,3 %	0,3 %	nd	1,7 %	3,1 %	11,3 %	-
Superficie des terres (km <sup>2</sup> )	69,1	35,9	10,6	50,4	107,1	273,1	1 464,3	7,9 %
Densité 2006 (pop/km <sup>2</sup> )	173	1 192	226	nd	370	354	294	-
<b>Déplacements motif travail (Statistique Canada, 2006)</b>								
<b>Déplacements totaux au lieu de travail</b>	<b>5 435</b>	<b>19 595</b>	<b>1 225</b>	<b>nd</b>	<b>17 515</b>	<b>43 770</b>	<b>180 470</b>	<b>14,5 %</b>
Part modale Auto	89,0 %	82,0 %	87,3 %	nd	90,0 %	86,2 %	87,7 %	-
Part modale TeC	4,2 %	12,2 %	8,2 %	nd	1,3 %	6,7 %	7,3 %	-
Part modale Actif	6,3 %	5,2 %	2,9 %	nd	7,6 %	6,2 %	4,3 %	-
<b>Déplacements tous motifs (Enquête Origine-Destination 2003)<sup>2</sup></b>								
<b>Déplacements totaux</b>	<b>18 821</b>	<b>75 653</b>	<b>2 469</b>	<b>nd</b>	<b>nd</b>	<b>96 944</b>	<b>671 817</b>	<b>14,4 %</b>
Part modale auto						79,5 %	78,1 %	-
Part modale TeC						1,6 %	2,0 %	-
Part modale actif						8,7 %	8,7 %	-
Déplacements TeC (/1 000 habitants) - 2003 <sup>3</sup>						29,2	35,4	-
<b>Achalandage annuel du CIT - 2006</b>						<b>1 877 423</b>	<b>8 240 748</b>	<b>-</b>
Déplacements annuels <i>per capita</i> - 2006						<b>19,4</b>	<b>19,2</b>	<b>-</b>

1. Le territoire de la couronne Sud est celui de la CMM.

2. Ministère des Transports du Québec. *Modèle de prévision de la demande*.

[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Contenus/francais/ministere/recherche\\_innovation/modelisation\\_systemes\\_transport/enquete\\_origine\\_destination/montreal/previsions](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Contenus/francais/ministere/recherche_innovation/modelisation_systemes_transport/enquete_origine_destination/montreal/previsions)

3. Les données de population utilisées proviennent de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) et correspondent à l'année 2003.

CIT LE RICHELAIN						
MUNICIPALITÉS DESSERVIES	TERRITOIRE CMM			TOTAL CIT	COURONNE SUD <sup>1</sup>	PART DU CIT DANS LA COURONNE SUD
	Candiac	La Prairie	Saint- Philippe			
<b>Population</b>						
2001	12 675	18 896	3 892	<b>35 463</b>	<b>386 148</b>	<b>9,2%</b>
2006	15 947	21 763	5 121	<b>42 831</b>	<b>429 899</b>	<b>10,0%</b>
Taux de variation 2001-2006	25,8%	15,2%	31,6%	<b>20,8%</b>	<b>11,3%</b>	-
Superficie des terres (km <sup>2</sup> )	17,4	43,3	62,2	<b>122,9</b>	<b>1 464,3</b>	<b>8,4%</b>
Densité 2006 (pop/km <sup>2</sup> )	915	503	82	<b>348</b>	<b>294</b>	-
<b>Déplacements motif travail (Statistique Canada, 2006)</b>						
<b>Déplacements totaux au lieu de travail</b>	<b>8 105</b>	<b>11 110</b>	<b>2 800</b>	<b>22 015</b>	<b>180 470</b>	<b>12,2%</b>
Part modale Auto	89,6%	83,1%	91,8%	<b>86,6%</b>	<b>87,7%</b>	-
Part modale TeC	7,8%	11,3%	4,8%	<b>9,2%</b>	<b>7,3%</b>	-
Part modale Actif	2,1%	5,4%	2,3%	<b>3,8%</b>	<b>4,3%</b>	-
<b>Déplacements tous motifs (Enquête Origine-Destination 2003)<sup>2</sup></b>						
<b>Déplacements totaux</b>	<b>24 714</b>	<b>37 446</b>	<b>4 969</b>	<b>67 128</b>	<b>671 817</b>	<b>10,0%</b>
Part modale auto				<b>77,9%</b>	<b>78,1%</b>	-
Part modale TeC				<b>3,1%</b>	<b>2,0%</b>	-
Part modale actif				<b>7,0%</b>	<b>8,7%</b>	-
Déplacements TeC (/1 000 habitants) - 2003 <sup>3</sup>				<b>53,5</b>	<b>35,4</b>	-
<b>Achalandage annuel du CIT - 2006</b>				<b>997 134</b>	<b>8 240 748</b>	-
Déplacements annuels <i>per capita</i> - 2006				<b>23,3</b>	<b>19,2</b>	-

1. Le territoire de la couronne Sud est celui de la CMM.

2. Ministère des Transports du Québec. *Modèle de prévision de la demande*.

[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Contenus/francais/ministere/recherche\\_innovation/modelisation\\_systemes\\_transport/enquete\\_origine\\_destination/montreal/previsions](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Contenus/francais/ministere/recherche_innovation/modelisation_systemes_transport/enquete_origine_destination/montreal/previsions)

3. Les données de population utilisées proviennent de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) et correspondent à l'année 2003.



CIT ROUSSILLON						
MUNICIPALITÉS DESSERVIES	TERRITOIRE CMM			TOTAL CIT	COURONNE SUD <sup>1</sup>	PART DU CIT DANS LA COURONNE SUD
	Delson	Saint- Constant	Sainte- Catherine			
<b>Population</b>						
2001	7 024	22 577	15 953	<b>45 554</b>	<b>386 148</b>	<b>11,8 %</b>
2006	7 322	23 957	16 211	<b>47 490</b>	<b>429 899</b>	<b>11,0 %</b>
Taux de variation 2001-2006	4,2%	6,1%	1,6%	<b>4,2 %</b>	<b>11,3 %</b>	-
Superficie des terres (km <sup>2</sup> )	7,1	57,3	9,5	<b>73,9</b>	<b>1 464,3</b>	<b>5,0 %</b>
Densité 2006 (pop/km <sup>2</sup> )	1 027	418	1 706	<b>642</b>	<b>294</b>	-
<b>Déplacements motif travail (Statistique Canada, 2006)</b>						
<b>Déplacements totaux au lieu de travail</b>	<b>4 025</b>	<b>12 805</b>	<b>9 040</b>	<b>25 870</b>	<b>180 470</b>	<b>14,3 %</b>
Part modale Auto	86,2%	88,8%	89,4%	<b>88,6 %</b>	<b>87,7 %</b>	-
Part modale TeC	8,2%	7,5%	6,5%	<b>7,2 %</b>	<b>7,3 %</b>	-
Part modale Actif	5,1%	3,2%	3,0%	<b>3,4 %</b>	<b>4,3 %</b>	-
<b>Déplacements tous motifs (Enquête Origine-Destination 2003)<sup>2</sup></b>						
<b>Déplacements totaux</b>	<b>14 220</b>	<b>39 039</b>	<b>28 231</b>	<b>81 490</b>	<b>671 817</b>	<b>12,1 %</b>
Part modale auto				<b>79,1 %</b>	<b>78,1 %</b>	-
Part modale TeC				<b>1,6 %</b>	<b>2,0 %</b>	-
Part modale actif				<b>9,3 %</b>	<b>8,7 %</b>	-
Déplacements TeC (/1 000 habitants) - 2003 <sup>3</sup>				<b>28,0</b>	<b>32,0</b>	-
<b>Achalandage annuel du CIT - 2006</b>				<b>499 668</b>	<b>8 240 748</b>	-
Déplacements annuels <i>per capita</i> - 2006				<b>10,5</b>	<b>19,2</b>	-

1. Le territoire de la couronne Sud est celui de la CMM.

2. Ministère des Transports du Québec. *Modèle de prévision de la demande*.

[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Contenus/francais/ministere/recherche\\_innovation/modelisation\\_systemes\\_transport/enquete\\_origine\\_destination/montreal/previsions](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Contenus/francais/ministere/recherche_innovation/modelisation_systemes_transport/enquete_origine_destination/montreal/previsions)

3. Les données de population utilisées proviennent de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) et correspondent à l'année 2003.

CIT SOREL-VARENNES									
MUNICIPALITÉS DESSERVIES	TERRITOIRE CMM				TERRITOIRE HORS CMM		TOTAL CIT	COURONNE SUD <sup>1</sup>	PART-CMM DU CIT DANS LA COURONNE SUD
	Contrecoeur	Sainte- Amable	Varennes	Verchères	Saint- Joseph- de-Sorel	Sorel-Tracy			
<b>Population</b>									
2001	5 222	7 278	19 653	4 782	1 758	34 194	<b>72 887</b>	<b>386 148</b>	<b>9,6%</b>
2006	5 678	8 398	20 950	5 243	1 686	34 076	<b>76 031</b>	<b>429 899</b>	<b>9,4%</b>
Taux de variation 2001-2006	8,7%	15,4%	6,6%	9,6%	- 4,1%	- 0,3%	<b>4,3%</b>	<b>11,3%</b>	-
Superficie des terres (km <sup>2</sup> )	61,2	36,7	92,5	73,2	1,4	58,1	<b>323,1</b>	<b>1 464,3</b>	<b>18,0%</b>
Densité 2006 (pop/km <sup>2</sup> )	93	229	226	72	1 222	587	<b>235</b>	<b>294</b>	-
<b>Déplacements motif travail (Statistique Canada, 2006)</b>									
<b>Déplacements totaux au lieu de travail</b>	<b>2 775</b>	<b>4 465</b>	<b>11 410</b>	<b>2 715</b>	<b>510</b>	<b>14 165</b>	<b>36 040</b>	<b>180 470</b>	<b>11,8%</b>
Part modale Auto	88,1%	92,5%	89,2%	90,1%	82,4%	87,5%	<b>88,8%</b>	<b>87,7%</b>	-
Part modale TeC	3,6%	2,2%	5,7%	4,2%	2,0%	2,5%	<b>3,7%</b>	<b>7,3%</b>	-
Part modale Actif	7,9%	4,8%	4,7%	5,0%	16,7%	9,3%	<b>7,0%</b>	<b>4,3%</b>	-
<b>Déplacements tous motifs (Enquête Origine-Destination 2003)<sup>2</sup></b>									
<b>Déplacements totaux</b>	<b>8 663</b>	<b>11 055</b>	<b>35 938</b>	<b>7 867</b>	<b>nd</b>	<b>nd</b>	<b>63 523</b>	<b>671 817</b>	<b>9,5%</b>
Part modale auto							<b>76,0%</b>	<b>78,1%</b>	-
Part modale TeC							<b>2,3%</b>	<b>2,0%</b>	-
Part modale actif							<b>11,9%</b>	<b>8,7%</b>	-
Déplacements TeC (/1 000 habitants) - 2003 <sup>3</sup>							<b>19,5</b>	<b>35,4</b>	-
<b>Achalandage annuel du CIT - 2006</b>							<b>1 140 718</b>	<b>8 240 748</b>	-
Déplacements annuels <i>per capita</i> - 2006							<b>15,0</b>	<b>19,2</b>	-

1. Le territoire de la couronne Sud est celui de la CMM.

2. Ministère des Transports du Québec. *Modèle de prévision de la demande*.

[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Contenus/francais/ministere/recherche\\_innovation/modelisation\\_systemes\\_transport/enquete\\_origine\\_destination/montreal/previsions](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Contenus/francais/ministere/recherche_innovation/modelisation_systemes_transport/enquete_origine_destination/montreal/previsions)

3. Les données de population utilisées proviennent de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) et correspondent à l'année 2003.

VILLE DE SAINTE-JULIE			
MUNICIPALITÉS DESSERVIES	TOTAL CIT	COURONNE SUD <sup>1</sup>	PART DE L'AOT DANS LA COURONNE SUD
<b>Population</b>			
2001	26 580	386 148	6,9 %
2006	29 079	429 899	6,8 %
Taux de variation 2001-2006	9,4 %	11,3 %	-
Superficie des terres (km <sup>2</sup> )	49,5	1 464,3	3,4 %
Densité 2006 (pop./km <sup>2</sup> )	587	294	-
<b>Déplacements motif travail (Statistique Canada, 2006)</b>			
<b>Déplacements totaux au lieu de travail</b>	15 800	180 470	8,8 %
Part modale Auto	87,7 %	87,7 %	-
Part modale TeC	7,6 %	7,3 %	-
Part modale Actif	4,4 %	4,3 %	-
<b>Déplacements tous motifs (Enquête Origine-Destination 2003)<sup>2</sup></b>			
<b>Déplacements totaux</b>	46 434	671 817	6,9 %
Part modale auto	78,9 %	78,1 %	-
Part modale TeC	2,2 %	2,0 %	-
Part modale actif	12,1 %	8,7 %	-
Déplacements TeC (/1 000 habitants) - 2003 <sup>3</sup>	36,9	35,4	-
<b>Achalandage annuel du CIT - 2006</b>	495 611	8 240 748	-
Déplacements annuels <i>per capita</i> - 2006	17,0	19,2	-

1. Le territoire de la couronne Sud est celui de la CMM.

2. Ministère des Transports du Québec. *Modèle de prévision de la demande*.

[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Contenus/francais/ministere/recherche\\_innovation/modelisation\\_systemes\\_transport/enquete\\_origine\\_destination/montreal/previsions](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Contenus/francais/ministere/recherche_innovation/modelisation_systemes_transport/enquete_origine_destination/montreal/previsions)

3. Les données de population utilisées proviennent de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) et correspondent à l'année 2003.

## CIT LAURENTIDES

MUNICIPALITÉS DESSERVIES	Blainville	Boisbriand	Bois-des- Filion	Deux- Montagnes	Lorraine	Mirabel	Oka	Pointe- Calumet	Rosemère
	<b>Population</b>								
2001	36 029	26 729	7 712	17 080	9 476	27 330	3 194	5 604	13 391
2006	46 493	26 483	8 383	17 402	9 613	34 626	3 300	6 574	14 173
Taux de variation 2001-2006	29,0%	- 0,9%	8,7%	1,9%	1,4%	26,7%	3,3%	17,3%	5,8%
Superficie des terres (km <sup>2</sup> )	55,1	27,9	4,3	6,2	6,0	485,5	57,3	4,6	10,8
Densité 2006 (pop/km <sup>2</sup> )	844	948	1 959	2 826	1 592	71	58	1 421	1 316
<b>Déplacements motif travail (Statistique Canada, 2006)</b>									
<b>Déplacements totaux au lieu de travail</b>	<b>23 815</b>	<b>13 750</b>	<b>4 270</b>	<b>8 770</b>	<b>4 620</b>	<b>17 565</b>	<b>1 545</b>	<b>3 205</b>	<b>6 570</b>
Part modale Auto	90,2%	89,8%	91,7%	73,7%	86,8%	92,7%	83,2%	89,1%	84,2%
Part modale TeC	6,3%	4,3%	4,0%	21,5%	8,4%	2,3%	6,5%	7,6%	11,6%
Part modale Actif	2,9%	5,2%	3,3%	3,2%	3,4%	4,2%	9,4%	2,7%	3,1%
<b>Déplacements tous motifs (Enquête Origine-Destination 2003)<sup>2</sup></b>									
<b>Déplacements totaux</b>	<b>59 903</b>	<b>47 356</b>	<b>13 410</b>	<b>29 909</b>	<b>13 739</b>	<b>46 478</b>	<b>6 304</b>	<b>7 025</b>	<b>38 700</b>
Part modale auto									
Part modale TeC									
Part modale actif									
Déplacements TeC (/1 000 habitants) - 2003 <sup>3</sup>									
<b>Achalandage annuel du CIT - 2006</b>									

1. Le territoire de la couronne Nord est celui de la CMM.

2. Ministère des Transports du Québec. *Modèle de prévision de la demande*.

[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Contenus/francais/ministere/recherche\\_innovation/modelisation\\_systemes\\_transport/enquete\\_origine\\_destination/montreal/previsions](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Contenus/francais/ministere/recherche_innovation/modelisation_systemes_transport/enquete_origine_destination/montreal/previsions)

3. Les données de population utilisées proviennent de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) et correspondent à l'année 2003.

TERRITOIRE CMM						TERRITOIRE HORS CMM	TOTAL CIT	COURONNE NORD <sup>1</sup>	PART-CMM DU CIT DANS LA COURONNE NORD
Sainte- Anne-des- Plaines	Saint- Eustache	Sainte- Marthe- sur-le-Lac	Sainte- Thérèse	Saint- Joseph- du-Lac	Saint- Jérôme				
12 908	40 378	8 742	24 269	4 882	59 614	<b>297 338</b>	<b>444 649</b>	<b>53,5 %</b>	
13 001	42 062	11 311	25 224	4 958	63 729	<b>327 332</b>	<b>493 971</b>	<b>53,4 %</b>	
0,7%	4,2%	29,4%	3,9%	1,6%	6,9%	<b>10,1%</b>	<b>11,1%</b>	-	
92,8	69,4	9,3	9,6	41,4	90,5	<b>971</b>	<b>1 343,2</b>	<b>65,5 %</b>	
140	606	1 214	2 633	120	704	<b>337</b>	<b>368</b>	-	
<b>6 035</b>	<b>21 210</b>	<b>5 920</b>	<b>12 680</b>	<b>2 540</b>	<b>29 800</b>	<b>162 295</b>	<b>210 805</b>	<b>62,9 %</b>	
92,5%	88,4%	86,3%	83,7%	87,6%	88,9%	<b>88,1%</b>	<b>89,1%</b>	-	
2,2%	5,7%	11,1%	7,0%	7,3%	1,8%	<b>6,0%</b>	<b>6,0%</b>	-	
3,7%	5,1%	2,2%	8,6%	3,7%	8,1%	<b>5,0%</b>	<b>4,1%</b>	-	
<b>19 701</b>	<b>83 960</b>	<b>13 399</b>	<b>57 620</b>	<b>6 897</b>	<b>nd</b>	<b>444 400</b>	<b>824 390</b>	<b>53,9 %</b>	
						<b>76,6%</b>	<b>76,9%</b>	-	
						<b>2,3%</b>	<b>2,0%</b>	-	
						<b>8,5%</b>	<b>9,2%</b>	-	
						<b>33,1</b>	<b>35,0</b>	-	
						<b>3 639 488</b>	<b>6 397 871</b>	-	
Déplacements annuels <i>per capita</i> - 2006						<b>11,1</b>	<b>13,0</b>	-	

MRC DE L'ASSOMPTION									
MUNICIPALITÉS DESSERVIES	TERRITOIRE CMM					TERRITOIRE HORS CMM	TOTAL CIT	COURONNE NORD <sup>1</sup>	PART-CMM DU CIT DANS LA COURONNE NORD
	Charlemagne	L'Assomption	Repentigny	Saint- Sulpice	L'Épiphanie, paroisse	L'Épiphanie, ville			
<b>Population</b>									
2001	5 662	15 615	72 218	3 343	2 931	4 208	<b>103 977</b>	<b>444 649</b>	<b>21,8%</b>
2006	5 594	16 738	76 237	3 332	3 129	4 606	<b>109 636</b>	<b>493 971</b>	<b>20,6%</b>
Taux de variation 2001-2006	- 1,2%	7,2%	5,6%	- 0,3%	6,8%	9,5%	<b>5,4%</b>	<b>11,1%</b>	-
Superficie des terres (km <sup>2</sup> )	2,2	100,8	61,8	36,4	54,2	2,3	<b>258</b>	<b>1 343,2</b>	<b>15,0%</b>
Densité 2006 (pop/km <sup>2</sup> )	2 585	166	1 235	92	58	2 038	<b>426</b>	<b>368</b>	-
<b>Déplacements motif travail (Statistique Canada, 2006)</b>									
<b>Déplacements totaux au lieu de travail</b>	<b>2 900</b>	<b>8 535</b>	<b>39 000</b>	<b>1 710</b>	<b>1 480</b>	<b>2 095</b>	<b>55 720</b>	<b>210 805</b>	<b>24,7%</b>
Part modale Auto	93,8%	90,0%	89,4%	91,8%	95,6%	91,2%	<b>90,0%</b>	<b>89,1%</b>	-
Part modale TeC	2,6%	2,3%	6,0%	2,3%	1,0%	1,2%	<b>4,8%</b>	<b>6,0%</b>	-
Part modale Actif	2,4%	7,3%	4,0%	5,0%	2,4%	6,7%	<b>4,5%</b>	<b>4,1%</b>	-
<b>Déplacements tous motifs (Enquête Origine-Destination 2003)<sup>2</sup></b>									
<b>Déplacements totaux</b>	<b>6 994</b>	<b>29 450</b>	<b>143 876</b>	<b>4 489</b>	<b>nd</b>	<b>nd</b>	<b>184 808</b>	<b>824 390</b>	<b>22,4%</b>
Part modale auto							<b>76,5%</b>	<b>76,9%</b>	-
Part modale TeC							<b>1,8%</b>	<b>2,0%</b>	-
Part modale actif							<b>11,4%</b>	<b>9,2%</b>	-
Déplacements TeC (/1 000 habitants) - 2003 <sup>3</sup>							<b>30,3</b>	<b>35,0</b>	-
<b>Achalandage annuel du CIT - 2006</b>							<b>1 289 613</b>	<b>6 397 871</b>	-
Déplacements annuels <i>per capita</i> - 2006							<b>nd</b>	<b>13,0</b>	-

1. Le territoire de la couronne Nord est celui de la CMM.

2. Ministère des Transports du Québec. *Modèle de prévision de la demande.*

[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Contenus/francais/ministere/recherche\\_innovation/modelisation\\_systemes\\_transport/enquete\\_origine\\_destination/montreal/previsions](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Contenus/francais/ministere/recherche_innovation/modelisation_systemes_transport/enquete_origine_destination/montreal/previsions)

3. Les données de population utilisées proviennent de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) et correspondent à l'année 2003.

MRC LES MOULINS					
MUNICIPALITÉS DESSERVIES	TERRITOIRE CMM		TOTAL CIT	COURONNE NORD <sup>1</sup>	PART-CMM DU CIT DANS LA COURONNE NORD
	Mascouche	Terrebonne			
<b>Population</b>					
2001	29 556	80 531	<b>110 087</b>	<b>444 649</b>	<b>24,8%</b>
2006	33 764	94 703	<b>128 467</b>	<b>493 971</b>	<b>26,0%</b>
Taux de variation 2001-2006	14,2%	17,6%	<b>16,7%</b>	<b>11,1%</b>	-
Superficie des terres (km <sup>2</sup> )	106,6	154,6	<b>261,2</b>	<b>1 343,2</b>	<b>19,4%</b>
Densité 2006 (pop/km <sup>2</sup> )	317	613	<b>492</b>	<b>368</b>	-
<b>Déplacements motif travail (Statistique Canada, 2006)</b>					
<b>Déplacements totaux au lieu de travail</b>	<b>17 280</b>	<b>49 770</b>	<b>67 050</b>	<b>210 805</b>	<b>31,8%</b>
Part modale Auto	91,9%	90,7%	<b>2,7%</b>	<b>89,1%</b>	-
Part modale TeC	4,6%	5,0%	<b>6,7%</b>	<b>6,0%</b>	-
Part modale Actif	2,8%	3,5%	<b>0,0%</b>	<b>4,1%</b>	-
<b>Déplacements tous motifs (Enquête Origine-Destination 2003)<sup>2</sup></b>					
<b>Déplacements totaux</b>	<b>50 371</b>	<b>144 811</b>	<b>195 182</b>	<b>824 390</b>	<b>23,7%</b>
Part modale auto			<b>77,9%</b>	<b>76,9%</b>	-
Part modale TeC			<b>1,4%</b>	<b>2,0%</b>	-
Part modale actif			<b>9,9%</b>	<b>9,2%</b>	-
Déplacements TeC (/1 000 habitants) - 2003 <sup>3</sup>			<b>23,7</b>	<b>35,0</b>	-
<b>Achalandage annuel du CIT - 2006</b>			<b>1 468 770</b>	<b>6 397 871</b>	-
Déplacements annuels <i>per capita</i> - 2006			<b>nd</b>	<b>13,0</b>	-

1. Le territoire de la couronne Nord est celui de la CMM.

2. Ministère des Transports du Québec. *Modèle de prévision de la demande*.  
[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Contenus/francais/ministere/recherche\\_innovation/  
 modelisation\\_systemes\\_transport/enquete\\_origine\\_destination/montreal/previsions](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Contenus/francais/ministere/recherche_innovation/modelisation_systemes_transport/enquete_origine_destination/montreal/previsions)

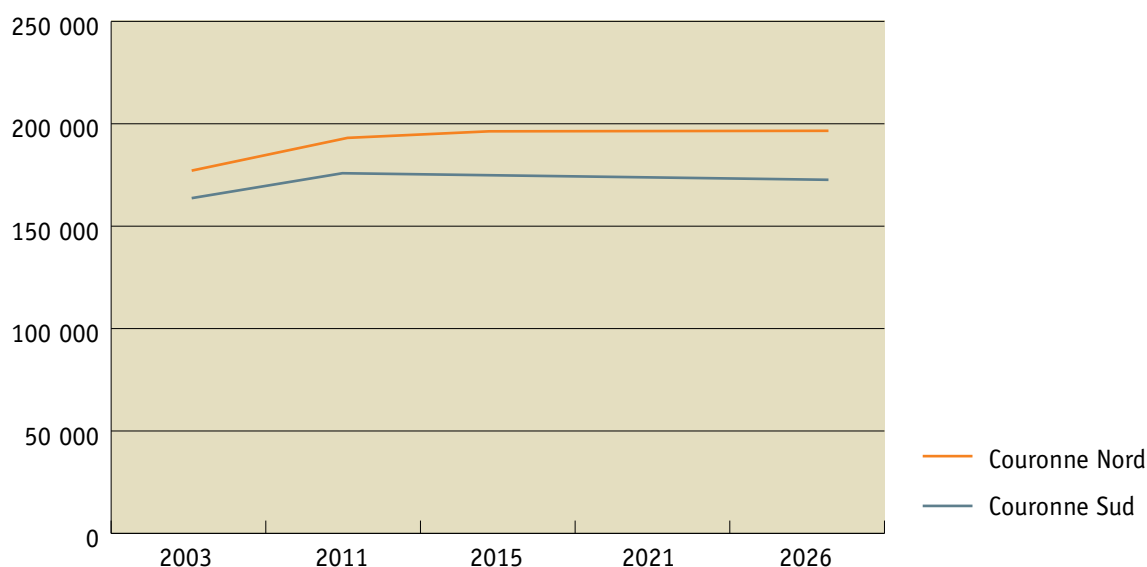
3. Les données de population utilisées proviennent de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) et correspondent à l'année 2003.

### c. Perspectives de croissance de la demande de déplacements

La croissance de la population, de la motorisation et de la demande en transport se traduit par une intensification de la pression exercée sur les diverses infrastructures de transport. Si la tendance se maintient, les pressions sur les services et les réseaux de transport devraient s'accroître dans les années à venir. En plus de devenir un enjeu d'efficacité sur le plan des infrastructures de transport, l'enjeu environnemental nécessite d'être considéré et pris en charge, compte tenu du fait que le transport était responsable, en 2003, de 37,5% des gaz à effet de serre<sup>6</sup>.

Selon une étude produite par le ministère des Transports du Québec (MTQ)<sup>7</sup>, la croissance de la demande devrait connaître un sommet en 2011 pour ensuite se stabiliser sur l'horizon 2026, en pointe du matin. Entre 2003 et 2011, le nombre de déplacements originaires des couronnes devrait passer de 471 000 à 488 000<sup>8</sup>. Pour la même période, les déplacements automobiles sont en hausse de 8 %, alors que, pour le transport collectif, cette hausse est de 8,4 %.

ÉVOLUTION DE LA DEMANDE EN DÉPLACEMENTS DANS LES COURONNES, AUTO, POINTE DU MATIN 2003-2026



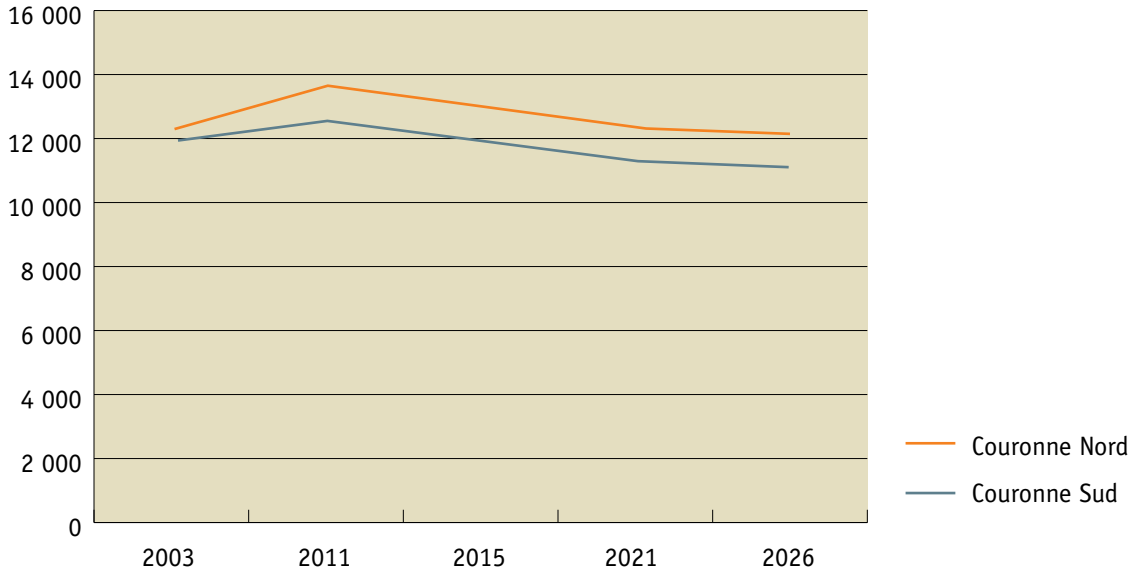
6. Gouvernement du Québec. *Politique québécoise sur le transport en commun*. Québec, 2006. p. 4.

7. Ministère des Transports du Québec. *Déplacements des personnes dans la grande région de Montréal. Scénario prévisionnel 2026 tendanciel*. Service de modélisation des systèmes de transport. Juillet 2007.

8. Ces données sont basées sur le découpage territorial tel que défini par la Communauté métropolitaine de Montréal.



**ÉVOLUTION DE LA DEMANDE EN DÉPLACEMENTS DANS LES COURONNES, TEC, POINTE DU MATIN 2003-2026**



Le territoire utilisé à des fins d'analyse correspond, sauf exceptions, à celui de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Selon le scénario prévisionnel tendanciel du MTQ, les déplacements tous modes, tous motifs en provenance des couronnes, entre 2003-2011, augmenteront plus rapidement en direction de l'agglomération de Longueuil et de Laval (11,3% chacun) qu'en direction de l'agglomération de Montréal (7,9%).

Ces modifications dans la répartition des déplacements ont un impact sur l'utilisation du transport en commun puisque les déplacements intracouronnes ainsi que les déplacements en direction de Longueuil et de Laval se font plus en automobile qu'en transport en commun que ceux à destination de l'agglomération de Montréal. Ainsi, il faut souligner qu'en 2003, les déplacements intracouronnes sont à 98,6% réalisés en automobile, alors que les déplacements à destination de l'agglomération de Montréal sont faits à 83,5% en automobile<sup>9</sup>. L'enjeu d'une augmentation de la part modale du transport en commun est donc particulièrement stratégique en couronnes dans un contexte où l'importance relative des déplacements produits et attirés par les couronnes est en croissance.

La croissance de l'achalandage du transport en commun constatée ces dernières années ainsi que les prévisions démographiques les plus récentes de l'ISQ devraient permettre au MTQ de produire de nouvelles projections de demande et d'évaluer comment les facteurs de mobilité et de choix modaux ont évolué, notamment à la lumière des améliorations de l'offre de transport en commun.

Il faut mentionner que les prévisions de demande en transport et des choix modaux ne sont certes pas irréversibles. Historiquement, l'accroissement de la mobilité a été soutenu par la démocratisation de l'automobile ainsi que par le maintien d'un prix de l'essence bas. Toutefois, des modifications de ces facteurs ainsi que certaines actions peuvent infléchir le choix du mode de déplacement sans pour autant restreindre la mobilité des individus. Ainsi, des choix en matière d'aménagement du territoire et des améliorations notables en qualité et en quantité de l'offre de transport collectif pourraient infléchir la situation et faciliter l'adoption de comportements de mobilité plus durables dans le Grand Montréal. Toujours dans la même optique, une gestion de la demande pourrait soutenir des modifications des comportements de mobilité des individus et ainsi tempérer la croissance de la demande en déplacements automobiles en influençant tant le besoin et le moment du déplacement que le choix modal.

9. Ministère des Transports du Québec. *Déplacements des personnes dans la grande région de Montréal. Scénario prévisionnel 2026 tendanciel*. Service de modélisation des systèmes de transport. Juillet 2007. Site Internet: [http://www.mtq.gouv.qc.ca/portail/page/portail/Contenus/francais/ministere/recherche\\_innovation/modelisation\\_systemes\\_transport/enquete\\_origine\\_destination/montreal/previsions](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portail/page/portail/Contenus/francais/ministere/recherche_innovation/modelisation_systemes_transport/enquete_origine_destination/montreal/previsions)  
Les parts modales sont calculées de la façon suivante: le nombre de déplacements effectués en automobile (conducteur et passager) est divisé par la somme des déplacements faits en automobile (conducteur et passager) et en transport en commun.

## Projets de transport collectif - Couronne Nord

COURONNE		CORRIDOR	PROMOTEUR	TITRE DU PROJET	PTI AMT	TYPE DE MESURE	DESSCRIPTIF
1	Nord	Deux-Montagnes/Laval/Montréal	AMT	Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements métropolitains – Corridor Montréal/Deux-Montagnes	B.12a	Infrastructures ferroviaires	L'AMT finalise présentement l'acquisition du corridor ferroviaire Deux-Montagnes et du tunnel Mont-Royal du CN (Projet d'acquisition combiné à l'achat du tronçon Vaudreuil-Rigaud du CFCP).
2	Nord	Deux-Montagnes/Laval/Montréal	AMT	Gare A-13	B.16	Gare	L'ajout d'une nouvelle gare et d'un stationnement incitatif, sur l'île de Montréal, à proximité de l'A-13, permettrait de répondre à l'accroissement de la capacité de la ligne Montréal/Deux-Montagnes.
3	Nord	Deux-Montagnes/Laval/Montréal	AMT	Gare Saint-Eustache	B.17	Gare	Dans le cadre des projets d'accroissement de la capacité de la ligne Montréal/Deux-Montagnes, en plus de la gare A-13, l'AMT compte aménager une gare au nord de l'A-640, près du boulevard Industriel, à Saint-Eustache.
4	Nord	Deux-Montagnes/Laval/Montréal	AMT	Étagement - Jonction de l'Est	B.18	Infrastructures ferroviaires	Dans le cadre de l'accroissement de la capacité de la ligne Montréal/Deux-Montagnes, l'étagement de la jonction de l'Est est essentiel pour augmenter le nombre de trains passagers tout en évitant les conflits de croisement à niveau avec les trains de marchandises du CN, circulant sur la subdivision Saint-Laurent.
5	Nord	Deux-Montagnes/Laval/Montréal	AMT	Doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds	B.19	Infrastructures ferroviaires	Le doublement de la voie entre les gares Roxboro-Pierrefonds et Bois-Franc est essentiel pour augmenter le nombre de trains sur cette ligne en évitant les conflits de rencontre des trains. Pour ce faire, il faut aménager une voie ferrée additionnelle sur 7,5 km (fondation, rail, signalisation ferroviaire, électrification).
6	Nord	Deux-Montagnes/Laval/Montréal	AMT	Site garage Saint-Eustache - Plateforme Delta View	B.25	Infrastructures ferroviaires	L'AMT inspecte quotidiennement ses voitures passagers et ses locomotives. L'une des tâches à réaliser est de vérifier l'état des roues et des sabots de frein. Le projet consiste à installer une plateforme Delta View au site du garage Saint-Eustache.
7	Nord	Deux-Montagnes/Laval/Montréal	CITL	Voie réservée autoroute 13		Voies réservées Axes à renforcer	Dans le but de prioriser les déplacements effectués par transport collectif/taxi/covoiturage.
8	Nord	Deux-Montagnes/Laval/Montréal	CITL	Desserte ferroviaire de l'aéroport Mirabel par l'antenne Deux-Montagnes		Infrastructures ferroviaires Train et gare	Nouvelle desserte ferroviaire vers l'aéroport de Mirabel sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes.
9	Nord	Blainville/Des Laurentides	AMT	Ligne orange-Station Montmorency-Agrandissement du stationnement actuel	A.3	Stationnement incitatif	Dans les jours qui ont suivi l'ouverture du métro, le stationnement incitatif de la station de métro Montmorency était victime de son succès. Un an après son ouverture, de 700 à 900 automobiles stationnent dans les rues ou sur les terrains vagues qui avoisinent la station, ce qui démontre le besoin d'agrandissement du stationnement.
10	Nord	Blainville/Des Laurentides	AMT	Gare Blainville - Agrandissement stationnement-Étude	B.36	Stationnement incitatif	Le stationnement de la gare Blainville est présentement utilisé à pleine capacité. L'AMT examinera la possibilité d'ajouter des places afin de répondre à la demande.
11	Nord	Blainville/Des Laurentides	AMT	Gare Sainte-Thérèse - Agrandissement stationnement-Étude	B.37	Stationnement incitatif	Le stationnement de la gare Sainte-Thérèse est présentement utilisé à pleine capacité. L'AMT examinera la possibilité d'ajouter des places afin de répondre à la demande.
12	Nord	Blainville/Des Laurentides	AMT	Gare Rosemère - Agrandissement stationnement-Étude	B.38	Stationnement incitatif	Le stationnement de la gare Rosemère est présentement utilisé à pleine capacité. L'AMT examinera la possibilité d'ajouter des places afin de répondre à la demande.
13	Nord	Blainville/Des Laurentides	AMT	Gare Rosemère - Amélioration accessibilité - Étude	B.39	Circulation	Depuis l'implantation du train de banlieue, le CIT Laurentides offre un rabattement à la gare Rosemère. En raison de son succès, cinq minibus circulent maintenant dans les rues autour de la gare, en plus de la ligne principale qui parcourt Grande-Côte. Le projet prévoit un réaménagement près de la gare pour accueillir plus d'autobus. Une sortie prioritaire aux autobus est aussi prévue afin que ceux-ci soient de retour à temps pour le train suivant.
14	Nord	Blainville/Des Laurentides	AMT	Connexion de ligne Blainville-Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal	B.41a	Infrastructures ferroviaires	Les travaux requis consistent à aménager une liaison ferroviaire en tunnel entre la gare Parc et le tunnel Mont-Royal, ce qui inclut la construction d'un tunnel d'environ 250 m reliant les voies de la ligne Montréal/Deux-Montagnes dans le tunnel Mont-Royal et d'une structure d'étagement sous les voies du CFCP.

### LÉGENDE

Projets d'infrastructure AMT - Soutenu  
 Projets d'infrastructure AMT - Ne sait pas

Projets d'infrastructure AMT - Non soutenu  
 Projets d'infrastructure AOT - MRC

Projets d'amélioration de l'offre de service  
 Projets d'infrastructure MTQ  
 Projets à long terme

LOCALISATION	MUNICIPALITÉ	UTILISATEUR 1	UTILISATEUR 2	INVESTISSEMENTS 2009-2010-2011	APPUI AOT
Corridor Deux-Montagnes/Laval/Montréal	-	AMT	-	47 419 000 \$	CITL
Autoroute 13	Montréal	AMT	STM	16 990 000 \$	CITL
Autoroute 640 -Boul. Industriel	Saint-Eustache	AMT	CIT Laurentides	11 050 000 \$	CITL
Arrondissement de Saint-Laurent	Montréal	AMT	-	17 850 000 \$	CITL
Arrondissements de Saint-Laurent et Pierrefonds-Roxboro	Montréal	AMT	-	31 710 000 \$	CITL
Site du garage Saint-Eustache	Saint-Eustache	AMT	-	850 000 \$	
Autoroute 13	Saint-Eustache	CIT Laurentides	-		CITL
Ligne Montréal/Deux-Montagnes	Mirabel, Saint-Eustache	CIT Laurentides	AMT		CITL
Boul. De la Concorde	Laval	AMT	-	20 000 000 \$	CITL
Boul. De la Seigneurie	Blainville	AMT	-	50 000 \$	
Rue Saint-Alphonse - Boul. Desjardins	Sainte-Thérèse	AMT	-	50 000 \$	
Chemin de la Grande-Côte	Rosemère	AMT	-	50 000 \$	
Chemin de la Grande-Côte	Rosemère	AMT	CIT Laurentides	100 000 \$	CITL
Arrondissements de Côte-des-Neiges- Notre-Dame-de-Grâce et Ville-Marie	Montréal	AMT	-	51 750 000 \$	CITL

## Projets de transport collectif - Couronne Nord

COURONNE	CORRIDOR	PROMOTEUR	TITRE DU PROJET	PTI AMT	TYPE DE MESURE	DESRIPTIF	
15	Nord	Blainville/ Des Laurentides	AMT	Infrastructures ferroviaires – Accroissement de la capacité- Ligne Montréal/Blainville – Saint-Jérôme	B.41b	Infrastructures ferroviaires	Le projet consiste à mettre en place un système de signalisation automatique à commande centralisée (CCC) entre la gare Parc et le site de garage Saint-Jérôme permettant de commander à distance les aiguillages motorisés. De plus, il est prévu de doubler la voie ferrée entre les gares Saint-Martin et Sainte-Rose (7 km) et d'aménager une nouvelle voie d'évitement à Blainville et à Sainte-Thérèse.
16	Nord	Blainville/ Des Laurentides	AMT	Gare Mirabel	B.42	Gare	Selon l'étude de marché réalisée, cette nouvelle gare pourrait attirer une clientèle potentielle de près de 400 usagers quotidiennement. Des démarches sont présentement en cours avec la collaboration de la Ville de Mirabel afin de trouver un site pour l'aménagement de cette gare, qui inclura un stationnement de 200 places, une boucle d'autobus, un quai et un éclairage.
17	Nord	Blainville/ Des Laurentides	AMT	Réfection des quais - Ligne Montréal/Blainville- Saint-Jérôme	B.44	Infrastructures ferroviaires	Le projet consiste en la réfection des quais des gares Parc, Bois-de-Boulogne, Rosemère et Sainte-Rose.
18	Nord	Blainville/ Des Laurentides	AMT	Desserte secteur - Train et Gare Boisbriand – Études d'opportunité et de faisabilité	B.67	Train Gare	Pour les résidents de Boisbriand, la gare la plus proche est celle de Sainte-Thérèse et son stationnement est occupé à pleine capacité. Un important développement des terrains de l'ancienne usine GM est en cours et offrira une opportunité de développement orienté vers le transport en commun (TOD). L'AMT désire, en collaboration avec les municipalités concernées, offrir un service de trains de banlieue avec une nouvelle gare à Boisbriand.
19	Nord	Blainville/ Des Laurentides	AMT	Corridor A-15 - Amélioration du transport collectif et du covoiturage	C.28	Mesures prioritaires	En tenant compte du récent prolongement de la ligne de trains de banlieue Montréal/Blainville et de l'ouverture de la station de métro Montmorency, l'AMT, en collaboration avec le MTQ, la STL et le CIT Laurentides, souhaite poursuivre les efforts de développement du transport collectif requis dans l'axe de l'autoroute 15.
20	Nord	Couronne Nord	CITL - AMT - MTQ	Voie réservée R-335/A-19	C.31	Voie réservée Axes à renforcer	Aménagement d'une voie réservée pour autobus dans l'axe de la route 335 et de l'autoroute 19 vers le métro Montmorency à Laval.
21	Nord	Blainville/ Des Laurentides	CITL	Stationnement incitatif Bois-des-Filion		Stationnement incitatif	Stationnement incitatif à Bois-des-Filion sur un terrain excédentaire du MTQ.
22	Nord	Blainville/ Des Laurentides	CITL	Stationnement incitatif A-13/ ch. Grande-Côte		Stationnement incitatif	Implantation d'un stationnement incitatif au carrefour de l'autoroute 13 et du chemin de la Grande-Côte sur un terrain excédentaire du MTQ.
23	Nord	Blainville/ Des Laurentides	CITL	Mesures prioritaires boul. Grande-Allée		Mesures prioritaires	Mesures prioritaires sur le boulevard Grande-Allée à Boisbriand.
24	Nord	Blainville/ Des Laurentides	CITL	Mesures prioritaires boul. Arthur-Sauvé		Mesures prioritaires	Mesures prioritaires sur le boulevard Arthur-Sauvé à Saint-Eustache.
25	Nord	Blainville/ Des Laurentides	CITL	Voie réservée R-117		Mesures prioritaires	Voie réservée sur la route 117.
26	Nord	Blainville/ Des Laurentides	CITL	Aménagement R-117		Circulation	Aménagement favorable aux piétons et aux usagers du transport collectif le long de la route 117.
27	Nord	Terrebonne/ Autoroute 25	AMT	Corridor A-25 - Étude d'amélioration des transports collectifs	C.5	Mesures prioritaires Stationnement incitatif	Cette étude a pour objectifs d'améliorer les conditions de circulation des autobus se rabattant à l'actuel terminus Terrebonne et d'évaluer de nouvelles mesures préférentielles vers le nord, dont des stationnements incitatifs additionnels au-delà du boul. des Seigneurs vers Mascouche. De plus, considérant que le prolongement de l'A-25 prévoit une voie réservée pour autobus, il y a lieu d'examiner les possibilités d'une desserte vers Montréal et un rabattement au terminus Radisson.
28	Nord	Terrebonne/ Autoroute 25	AMT	Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et Laval	C.6	Mesures prioritaires	Le développement de mesures préférentielles au transport en commun et d'un SLR s'inscrit dans le Plan de transport de la Ville de Montréal et constitue une priorité pour la STM et l'AMT. L'AMT poursuivra en 2009 l'étude d'avant-projet d'un nouveau concept de mesures préférentielles au transport collectif dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval ainsi que des analyses pour le développement d'un concept de SLR.

### LÉGENDE

Projets d'infrastructure AMT - Soutenu  
 Projets d'infrastructure AMT - Ne sait pas

Projets d'infrastructure AMT - Non soutenu  
 Projets d'infrastructure AOT - MRC

Projets d'amélioration de l'offre de service  
 Projets d'infrastructure MTQ  
 Projets à long terme

LOCALISATION	MUNICIPALITÉ	UTILISATEUR 1	UTILISATEUR 2	INVESTISSEMENTS 2009-2010-2011	APPUI AOT
Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme	Montréal, Laval, Rosemère, Sainte-Thérèse, Blainville, Saint-Jérôme	AMT	-	19 950 000 \$	CITL
Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme	Mirabel	AMT	CIT Laurentides	2 500 000 \$	CITL
Gare Rosemère	Rosemère	AMT	-	1 570 000 \$	CITL
Boisbriand	Boisbriand	AMT	-	100 000 \$	CITL
Autoroute 15	Couronne Nord, Laval et Montréal	AMT	CIT Laurentides STL	250 000 \$	CITL
Autoroute 19 - Route 336	Bois-des-Filion - Laval	CIT Laurentides	-		CITL
Autoroute 19 - Route 335	Bois-des-Filion Sainte-Anne-des-Plaines	CIT Laurentides	-		CITL
Chemin de la Grande-Côte	Boisbriand	CIT Laurentides	-		CITL
Grande-Allée	Boisbriand	CIT Laurentides	-		CITL
Arthur-Sauvé	Saint-Eustache	CIT Laurentides	-		CITL
Route 117	Blainville	CIT Laurentides	-		CITL
Route 117	Blainville	CIT Laurentides	-		CITL
Autoroute 25	Laval, Terrebonne et Mascouche	AMT	CRT Lanaudière	200 000 \$	CRTL
Pie-IX	Laval et Montréal	AMT	CRT Lanaudière STM	1 800 000 \$	CRTL MRC Les Moulins

## Projets de transport collectif - Couronne Nord

COURONNE	CORRIDOR	PROMOTEUR	TITRE DU PROJET	PTI AMT	TYPE DE MESURE	DESRIPTIF	
29	Nord	Terrebonne/ Autoroute 25	AMT	Agrandissement - stationnement terminus Terrebonne	C.7	Stationnement incitatif	Suite à la mise en service de la voie réservée de l'A-25, le stationnement du terminus Terrebonne est utilisé à pleine capacité. Ce projet vise en phase IV à ajouter 138 places et des abris vélos. Par la suite, en phase V, l'AMT, en collaboration avec la MRC Les Moulins, évaluera les besoins et la possibilité de doter le terminus Terrebonne d'un stationnement d'une capacité de 600 places situé à proximité.
30	Nord	Terrebonne/ Autoroute 25	CRTL	Stationnements incitatifs territoire de Terrebonne		Stationnement incitatif Axes à renforcer	La localisation de stationnements incitatifs pourrait permettre une meilleure desserte en transport collectif dans le secteur limitrophe aux territoires des MRC Les Moulins et Thérèse-De Blainville.
31	Nord	Terrebonne/ Autoroute 25	CRTL	Stationnements incitatifs Mascouche et La Plaine		Stationnement incitatif Axes à renforcer	Des stationnements incitatifs sur le territoire de la ville de Mascouche et dans le secteur La Plaine de la ville de Terrebonne pourraient être bénéfiques.
32	Nord	Terrebonne/ Autoroute 25	CRTL	Mesure préférentielle sur l'A-440 en direction du métro Montmorency		Mesures prioritaires	Mise en place d'une mesure préférentielle de type voie réservée sur l'A-440 à Laval en direction du métro Montmorency.
33	Nord	Terrebonne/ Autoroute 25	MRC Les Moulins	Places réservées aux covoitureurs terminus Terrebonne		Stationnement incitatif	Implantation de places réservées pour les covoitureurs au stationnement incitatif du terminus Terrebonne.
34	Nord	Terrebonne/ Autoroute 25	MRC Les Moulins	Stationnement incitatif Sainte-Anne-des-Plaines		Stationnement incitatif	Aménagement d'un stationnement incitatif dans l'axe de la route 335 et de l'autoroute 19 à Sainte-Anne-des-Plaines.
35	Nord	Terrebonne/ Autoroute 25	CRTL, MTQ (SOFIL - PAGATCP)	Boîtes de perception ITSMAX, Panneaux d'information à message variable, Abribus et supports à vélos		Équipement pour AOT	
36	Nord	Terrebonne/ Autoroute 25	CRTL	Remplacement du service de taxi-bus - Secteur Saint-Rock/ Saint-François - Terrebonne		Amélioration de l'offre Autobus	Remplacement du service de taxi-bus dans le secteur ST-Rock/Saint-François à Terrebonne par deux dessertes en TC; une en direction du stationnement incitatif de Terrebonne et une seconde en direction de Bois-des-Filiers avec correspondance pour la gare Sainte-Thérèse et le métro Cartier.
37	Nord	Rive-Nord Est/ Montréal	AMT	Train de l'Est	B.63	Train et gares	Ce projet consiste à offrir un service de trains de banlieue aux résidents de l'est de l'île de Montréal ainsi qu'aux résidents des municipalités de Repentigny, Charlemagne, Terrebonne et Mascouche.
38	Nord	Rive-Nord Est/ Montréal	AMT	Desserte secteur - Gare L'Assomption - Étude d'opportunité	B.65	Train et gare	Dans le cadre de la mise en service du Train de l'Est, et dans le but de réduire la congestion automobile dans l'axe de l'A-40, l'AMT examine, en collaboration avec les municipalités de L'Assomption et des environs, l'opportunité d'offrir une desserte de transport dans cette région.
39	Nord	Rive-Nord Est/ Montréal	AMT	Stationnements incitatifs Radisson - Étagement du stationnement- Étude	C.1	Stationnement incitatif	En plus d'examiner la possibilité d'ajouter environ 100 places en bordure du stationnement actuel (voir projet C.4), l'AMT étudiera la possibilité d'étager le stationnement actuel afin d'augmenter la capacité d'accueil et ainsi répondre à la demande.
40	Nord	Rive-Nord Est/ Montréal	AMT	Stationnements incitatifs Radisson - Agrandissement	C.4	Stationnement incitatif	Le stationnement incitatif Radisson, d'une capacité de 527 places, affiche régulièrement complet. L'AMT examine la possibilité d'ajouter environ 100 places en bordure du stationnement actuel, dans la mesure où les terrains seront rendus disponibles. Ce projet porterait le nombre de places à 627.
41	Nord	Rive-Nord Est/ Montréal	AMT	Stationnements incitatifs et terminus Sherbrooke Est - Secteur PAT	C.19	Terminus et stationnement incitatif	L'ensemble des services de transport collectif desservant la pointe est de l'île, soit le stationnement incitatif Sherbrooke Est, la future gare Pointe-aux-Trembles et un éventuel terminus d'autobus, pourraient être regroupés sur un site unique pour améliorer le service offert à la clientèle, dans le cadre de la mise en place de la ligne du Train de l'Est.
42	Nord	Rive-Nord Est/ Montréal	AMT	Rue Notre-Dame à Repentigny - Mesures préférentielles	C.20	Mesures prioritaires	Le projet consiste à mettre en place une voie réservée en rive par l'ajout d'une nouvelle voie en direction ouest sur la rue Notre-Dame, entre les rues Iberville et Notre-Dame-des-Champs.
43	Nord	Rive-Nord Est/ Montréal	AMT	Stationnements incitatifs Rive-Nord Est - Place Repentigny	C.21	Terminus et stationnement incitatif	Ce projet constitue une des deux têtes de ligne du service dans ce corridor de l'Est. Une étude de faisabilité a été réalisée quant à l'utilisation à des fins de stationnement incitatif et de terminus d'autobus un terrain actuellement occupé par le centre commercial Place Repentigny, ainsi que les mesures préférentielles requises.

### LÉGENDE

Projets d'infrastructure AMT - Soutenu  
Projets d'infrastructure AMT - Ne sait pas

Projets d'infrastructure AMT - Non soutenu  
Projets d'infrastructure AOT - MRC

Projets d'amélioration de l'offre de service  
Projets d'infrastructure MTQ  
Projets à long terme

LOCALISATION	MUNICIPALITÉ	UTILISATEUR 1	UTILISATEUR 2	INVESTISSEMENTS 2009-2010-2011	APPUI AOT
Chemin Côte-Terrebonne	Terrebonne	AMT	-	6 700 000 \$	CRTL
	Terrebonne	CRT Lanaudière	-		CRTL
	Terrebonne (La Plaine) Mascouche	CRT Lanaudière	-		CRTL
	Laval	CRT Lanaudière	-		CRTL
	Terrebonne	CRT Lanaudière	-		MRC Les Moulins
	Terrebonne	CRT Lanaudière	-		MRC Les Moulins
		CRT Lanaudière	-		CRTL
	Terrebonne (secteur Saint-Rock - Saint-François)	CRT Lanaudière	-		CRTL
Est de l'Île-de-Montréal et Rive-Nord Est	Montréal, Repentigny, Mascouche, Terrebonne (Lachenaie), Charlemagne	AMT	CRT Lanaudière	353 000 000 \$	CRTL
Boul. l'Ange-Gardien Nord	L'Assomption	AMT	CRT Lanaudière	100 000 \$	CRTL
Rue Sherbrooke Est	Montréal	AMT	-	200 000 \$	
Rue Sherbrooke Est	Montréal	AMT	-	600 000 \$	
Rue Sherbrooke - boul. Henri-Bourassa	Montréal	AMT	STM	2 700 000 \$	
Rue Notre-Dame	Repentigny	AMT	CRT Lanaudière	1 120 000 \$	CRTL
Rues Iberville et Notre-Dame	Repentigny	AMT	CRT Lanaudière	608 000 \$	CRTL

## Projets de transport collectif - Couronne Nord

COURONNE	CORRIDOR	PROMOTEUR	TITRE DU PROJET	PTI AMT	TYPE DE MESURE	DESSCRIPTIF	
44	Nord	Rive-Nord Est/ Montréal	AMT	Corridor dans l'axe sud-est de Montréal – Implantation d'une voie réservée en site propre	C.22	Mesures prioritaires	Dans le cadre du projet du Via-bus de l'Est, l'AMT a procédé à l'achat de l'emprise ferroviaire du CN et a déménagé les infrastructures ferroviaires dans la portion de l'emprise située entre l'avenue Georges-V et l'A-25, permettant éventuellement d'y implanter un service de transport collectif en site propre.
45	Nord	Rive-Nord Est/ Montréal	AMT	Mesures préférentielles A-40 – Secteurs L'Assomption et Est de l'île de Montréal – Étude	C.26	Mesures prioritaires	Afin d'augmenter l'efficacité des déplacements dans le corridor de l'A-40 et pour développer une offre de service de transport par autobus compétitive, l'AMT examine, en collaboration avec les municipalités de L'Assomption et des environs, la possibilité de déployer de nouvelles mesures préférentielles dans cet axe.
46	Nord	Rive-Nord Est/ Montréal	CRTL	Nouveau terminus et stationnement incitatif à l'est du territoire de Repentigny		Terminus et stationnement incitatif	Aménagement d'un nouveau terminus et d'un stationnement incitatif à l'est du territoire, près de la route 343 et de l'autoroute 40.
47	Nord	Rive-Nord Est/ Montréal	CRTL	Voie réservée rue Sherbrooke		Mesures prioritaires	Voie réservée sur la rue Sherbrooke jusqu'au métro Radisson.
48	Nord	Rive-Nord Est/ Montréal	CRTL	Évaluation des besoins et opportunité de relocalisation du terminus Repentigny		Terminus	Évaluation des besoins et des opportunités de relocalisation du terminus Repentigny.
49	Nord	Couronne Nord	CRTL	Lignes d'autobus vers les nouvelles gares du Train de l'Est		Autobus Axes à renforcer	Mise en place de nouveaux services par autobus vers les deux futures gares de train de banlieue.
50	Nord	Couronne Nord	MRC Thérèse-De Blainville	Projet de covoiturage à grande échelle		Transport collectif	
51	Nord	Couronne Nord	CITL	Amélioration circuit et réseau du CITL		Autobus Axes à renforcer	Amélioration de la desserte interne.
52	Nord	Couronne Nord	CITL	Équipement STI et GPS		Équipement pour AOT	Installation d'équipement STI et de GPS dans les véhicules du CITL.
53	Nord	Couronne Nord	MRC Les Moulins	Amélioration des déplacements axe est-ouest - Couronne Nord et ville de Mascouche		Axes à renforcer Amélioration de l'offre	Amélioration des déplacements est-ouest sur la couronne Nord afin de rejoindre les pôles d'emploi et d'éducation post-secondaire et desserte est-ouest sur le territoire de la ville de Mascouche pour desservir le nouveau centre communautaire et le secteur du Cours de l'Étang.

### LÉGENDE

Projets d'infrastructure AMT - Soutenu  
 Projets d'infrastructure AMT - Ne sait pas

Projets d'infrastructure AMT - Non soutenu  
 Projets d'infrastructure AOT - MRC

Projets d'amélioration de l'offre de service  
 Projets d'infrastructure MTQ  
 Projets à long terme



LOCALISATION	MUNICIPALITÉ	UTILISATEUR 1	UTILISATEUR 2	INVESTISSEMENTS 2009-2010-2011	APPUI AOT
53 <sup>e</sup> Avenue et av. Georges-V	Montréal	AMT	-	34 378 000 \$	
Autoroute 40	L'Assomption	AMT	CRT Lanaudière	150 000 \$	CRTL
Route 343 - Autoroute 40	Repentigny	CRT Lanaudière	-		CRTL
Rue Sherbrooke	Repentigny Montréal	CRT Lanaudière	-		CRTL
Terminus Repentigny	Repentigny	CRT Lanaudière	-		CRTL
	Terrebonne Mascouche	CRT Lanaudière	-		CRTL
Territoire MRC Thérèse-De Blainville	Couronne Nord	MRC Thérèse- De Blainville	-		CRTL
Territoire CITL	Couronne Nord	CIT Laurentides	-		CITL
Territoire CITL	-	CIT Laurentides	-		CITL
	Terrebonne Est et Ouest Mascouche	CRT Lanaudière	-		CRTL

## Projets de transport collectif - Couronne Sud

COURONNE		CORRIDOR	PROMOTEUR	TITRE DU PROJET	PTI AMT	TYPE DE MESURE	DESSCRIPTIF
1	Sud	Rive-Sud Vaudreuil-Soulanges/Montréal	AMT	Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements métropolitains – tronçon Vaudreuil-Rigaud	B.12a	Infrastructures ferroviaires	L'AMT finalise présentement l'acquisition du tronçon Vaudreuil-Rigaud du CFCP. (projet d'acquisition combiné à l'achat d'équipement sur le corridor Montréal-Deux-Montagnes).
2	Sud	Rive-Sud Vaudreuil-Soulanges/Montréal	AMT	Amélioration de la signalisation et des infrastructures Vaudreuil et Adirondack	B.13	Infrastructures ferroviaires	Compte tenu de la volonté d'augmenter l'offre de service sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud entre Lucien-L'Allier et Vaudreuil, des améliorations d'infrastructure doivent être apportées pour permettre aux trains empruntant ce tronçon d'atteindre la vitesse prévue et permise par la réglementation, et ainsi de pouvoir modifier et respecter les horaires.
3	Sud	Rive-Sud Vaudreuil-Soulanges/Montréal	AMT	Gare Saint-Lazare - Étude d'opportunité et de marché	B.26	Gare	L'AMT désire examiner, en collaboration avec la Ville de Saint-Lazare, l'opportunité d'offrir l'accès à une gare située entre celles de Vaudreuil et de Hudson. Des analyses des travaux d'infrastructures requis seront faites et une étude de marché sera réalisée afin d'établir l'achalandage potentiel.
4	Sud	Rive-Sud Vaudreuil-Soulanges/Montréal	AMT	Gare Vaudreuil - Aménagement permanent du stationnement	B.27	Stationnement incitatif	La gare régionale de Vaudreuil a été mise en service en 2003. Son stationnement temporaire a été agrandi à plusieurs reprises pour un total d'environ 600 places. Durant la prochaine année, la Ville de Vaudreuil-Dorion complètera son plan de réaménagement des infrastructures routières dans le secteur et, par la suite, l'AMT rendra l'ensemble de son projet d'aménagement permanent.
5	Sud	Rive-Sud Vaudreuil-Soulanges/Montréal	AMT	Allongement des quais – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud	B.31	Infrastructures ferroviaires	Les rames actuellement utilisées sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud comportent sept, huit ou dix voitures, pour une longueur de trains de 595, 680 ou 850 pieds. Or, les quais de plusieurs gares de cette ligne sont plus courts. Les travaux prévus constituent la phase III du projet lancé en 2003. Cette troisième phase consiste à allonger les quais des gares Pincoût-Terrasse-Vaudreuil, L'Île-Perrot et Cedar Park.
6	Sud	Rive-Sud Vaudreuil-Soulanges/Montréal	AMT	Tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud - réfection des infrastructures ferroviaires	B.32	Infrastructures ferroviaires	Les infrastructures ferroviaires dans le tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud sont en état de dégradation avancée, ce qui met en péril le service sur ce tronçon. Pour assurer le maintien à moyen terme du service dans ce tronçon, il est nécessaire de rénover l'infrastructure ferroviaire.
7	Sud	Rive-Sud Vaudreuil-Soulanges/Montréal	AMT	Infrastructures pour un service accru à Hudson	B.33	Infrastructures ferroviaires	L'AMT étudie la possibilité d'augmenter le service à Hudson en ajoutant deux départs le matin et deux retours le soir, avec des rames de train qui partent présentement du site de garage Vaudreuil.
8	Sud	Rive-Sud Vaudreuil-Soulanges/Montréal	AMT	Mesures préférentielles A-40 - Secteurs Vaudreuil/arrondissement Saint-Laurent-Étude	C.27	Mesures prioritaires	Dans le cadre du développement de nouveaux services de transport métropolitain par autobus dans l'axe de l'A-40, l'AMT souhaite étendre les mesures préférentielles actuellement déployées afin d'accroître la compétitivité des services de transport en commun dans l'axe.
9	Sud	Rive-Sud Vaudreuil-Soulanges/Montréal	CIT La Presqu'île	Mesure préférentielles et voies réservées A-20		Mesures prioritaires	Implantation de mesures préférentielles et de voies réservées sur l'autoroute 20.
10	Sud	Rive-Sud Vaudreuil-Soulanges/Montréal	CIT La Presqu'île	Ligne express A-20 - Métro Angrignon		Autobus	Ligne d'autobus express sur l'autoroute 20, en passant par L'Île-Perrot jusqu'à la station de métro Angrignon.
11	Sud	Rive-Sud Vaudreuil-Soulanges/Montréal	CIT La Presqu'île	Ligne express A-20 - Navette Dorval		Autobus	Ligne d'autobus express sur l'autoroute 20 en lien avec la future navette Dorval.
12	Sud	Rive-Sud Vaudreuil-Soulanges/Montréal	CIT La Presqu'île	Consolidation des deux gares à L'Île-Perrot		Gare	Projet de consolidation des deux gares de L'Île-Perrot en une gare plus importante et mieux aménagée près du boul. Don Quichotte.
13	Sud	Rive-Sud Vaudreuil-Soulanges/Montréal	CIT La Presqu'île	Stationnements incitatifs territoire MRC Vaudreuil-Soulanges		Stationnement incitatif	Aménagement de petits stationnements incitatifs sur le territoire avec rabattement en autobus vers les gares.

### LÉGENDE

Projets d'infrastructure AMT - Soutenu  
 Projets d'infrastructure AMT - Ne sait pas

Projets d'infrastructure AMT - Non soutenu  
 Projets d'infrastructure AOT - MRC

Projets d'amélioration de l'offre de service  
 Projets d'infrastructure MTQ  
 Projets à long terme

LOCALISATION	MUNICIPALITÉ	UTILISATEUR 1	UTILISATEUR 2	INVESTISSEMENTS 2009-2010-2011	APPUI AOT
Corridor Vaudreuil - Rigaud	-	AMT	-		
Ligne Montréal/Dorion-Rigaud	Rigaud, Hudson, Vaudreuil-Dorion, Montréal	AMT	-	41 000 000 \$	
Ligne Montréal/Dorion-Rigaud	Saint-Lazare	AMT	-	200 000 \$	
Ligne Montréal/Dorion-Rigaud	Vaudreuil-Dorion	AMT	-	3 000 000 \$	CIT La Presqu'île
Ligne Montréal/Dorion-Rigaud	Pincourt, Terrasse-Vaudreuil, L'Île-Perrot	AMT	-	5 100 000 \$	CIT La Presqu'île
Ligne Montréal/Dorion-Rigaud	Vaudreuil-Dorion, Hudson, Rigaud	AMT	-	2 600 000 \$	
Ligne Montréal/Dorion-Rigaud	Vaudreuil-Dorion, Hudson	AMT	-	3 350 000 \$	
Autoroute 40	Vaudreuil-Dorion, Montréal	AMT	CIT La Presqu'île	150 000 \$	CIT La Presqu'île
Autoroute 20	Vaudreuil-Dorion, Montréal	CIT La Presqu'île	AMT	-	CIT La Presqu'île
Autoroute 20	Vaudreuil-Dorion, L'Île-Perrot, Montréal	CIT La Presqu'île	-	-	CIT La Presqu'île
Autoroute 20	Vaudreuil-Dorion, L'Île-Perrot, Montréal	CIT La Presqu'île	-	-	CIT La Presqu'île
Boul. Don Quichotte	L'Île-Perrot	CIT La Presqu'île	AMT	-	CIT La Presqu'île
MRC Vaudreuil-Soulanges	MRC Vaudreuil-Soulanges	CIT La Presqu'île	AMT		CIT La Presqu'île

## Projets de transport collectif - Couronne Sud

COURONNE	CORRIDOR	PROMOTEUR	TITRE DU PROJET	PTI AMT	TYPE DE MESURE	DESSCRIPTIF	
14	Sud	Rive-Sud Vaudreuil-Soulanges/ Montréal	CIT La Presqu'île	Augmentation de la capacité sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud		Amélioration de l'offre	Augmentation de la capacité sans augmentation de la fréquence des trains sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud.
15	Sud	Rive-Sud Vaudreuil-Soulanges/ Montréal	MRC V.-S.	Desserte de transport collectif de Vaudreuil-Soulanges		Amélioration de l'offre Autobus	Plan de développement d'un projet pilote.
16	Sud	Rive-Sud Ouest/ Centre-ville	AMT	Augmentation de service - Ligne Montréal/Delton-Candiac service en pointe	B.55	Infrastructures ferroviaires	L'augmentation de service sur la ligne Montréal/Delton-Candiac implique l'ajout d'une rame supplémentaire. Afin que la rame additionnelle puisse être stationnée sur les voies de garage de Delton, une voie existante doit être prolongée; un aiguillage supplémentaire et une potence seront aussi requis. Par ailleurs, afin d'assurer le ravitaillement de la nouvelle rame, la construction d'un chemin d'accès sera nécessaire.
17	Sud	Rive-Sud Ouest/ Centre-ville	AMT	Amélioration des infrastructures ferroviaires	B.56	Amélioration de l'offre Infrastructures ferroviaires	Les projets d'acquisition de voitures à deux étages et de locomotives bimodes prévus au PTI permettront d'augmenter à court terme cette capacité en remplaçant des voitures à un étage par des voitures à deux étages de plus grande capacité et en ajoutant une rame additionnelle pour offrir un service plus fréquent.
18	Sud	Rive-Sud Ouest/ Centre-ville	AMT	Gare Delton - Réaménagement	B.57	Gare	Lors de la mise en service de la ligne, la gare Delton a été aménagée de façon temporaire. L'AMT désire maintenant revoir, en collaboration avec la Ville de Delton, l'emplacement de la gare en vue d'un aménagement permanent, une fois l'obtention du statut permanent de la ligne en 2009 approuvé par les municipalités desservies sur le territoire des CIT Le Richelain et Roussillon.
19	Sud	Rive-Sud Ouest/ Centre-ville	AMT	Gare Sainte-Catherine - Aménagement permanent	B.59	Gare	Lors de la mise en service de la ligne, la gare Sainte-Catherine a été aménagée de façon temporaire. Avec un achalandage quotidien moyen de 2 670 passagers sur cette ligne, l'AMT désire améliorer la qualité de ses installations afin de retenir sa clientèle et d'attirer une nouvelle clientèle. Une fois le statut permanent de la ligne en 2009 approuvé par les municipalités du territoire des CIT Le Richelain et Roussillon, l'aménagement permanent de la gare devrait s'amorcer.
20	Sud	Rive-Sud Ouest/ Centre-ville	AMT	Gare Saint-Constant - Agrandissement et aménagement permanent	B.60	Gare	Lors de la mise en service de la ligne, la gare Saint-Constant a été aménagée de façon temporaire. Avec le succès qu'a connu le service, l'AMT désire améliorer la qualité de ses installations afin à la fois de retenir sa clientèle et d'attirer une nouvelle clientèle. Une fois le statut permanent de la ligne en 2009 approuvé par les municipalités du territoire des CIT Le Richelain et Roussillon, l'aménagement permanent de la gare devrait s'amorcer en partenariat avec la Ville et le promoteur.
21	Sud	Rive-Sud Ouest/ Centre-ville	AMT	Site de garage Delton-Candiac - Aménagement permanent du site	B.61	Garage	Ce projet consiste à acquérir un terrain à Delton ou à Candiac et d'y aménager des voies de garage avec des postes d'alimentation en carburant et de branchement électrique pour la nuit. Le site doit également comporter un bâtiment pour les équipages de trains et des installations minimales pour l'inspection et le nettoyage du matériel roulant. De plus, ce projet est un enjeu pour l'entretien des équipements utilisés sur cette ligne. Dès juin 2010, le CFCP n'assurera plus l'entretien des locomotives. De ce fait, l'AMT doit être en possession de son propre site.
22	Sud	Rive-Sud Ouest/ Centre-ville	AMT	Gare Candiac - Aménagement permanent	B.62	Gare	La ligne mise en service en 2001 a été prolongée en 2005 avec l'ajout d'une gare temporaire à Candiac. Avec le succès qu'a connu le service, l'AMT désire améliorer la qualité de ses installations afin de retenir sa clientèle et d'attirer une nouvelle clientèle provenant du développement de type TOD en construction près de la gare. Une fois le statut permanent de la ligne en 2009 approuvé par les municipalités du territoire des CIT Le Richelain et Roussillon, une gare permanente devrait être aménagée.
23	Sud	Rive-Sud Ouest/ Centre-ville	AMT	Stationnement Georges-Gagné - Réaménagement	C.17	Stationnement incitatif	Le stationnement incitatif Georges-Gagné à Delton est aménagé temporairement le long du boulevard Georges-Gagné dans l'emprise de la route 132. Les autobus du CIT Roussillon desservent ce stationnement pour se diriger directement vers le centre-ville en empruntant l'axe de A-Bonaventure/A-10 par les A-15 et A-30. L'AMT prévoit l'aménagement permanent d'un nouveau stationnement d'environ 650 places. Ce nouveau stationnement incitatif sera intégré à l'échéancier de reconstruction de la route 132 piloté par le MTQ.

### LÉGENDE

Projets d'infrastructure AMT - Soutenu  
 Projets d'infrastructure AMT - Ne sait pas

Projets d'infrastructure AMT - Non soutenu  
 Projets d'infrastructure AOT - MRC

Projets d'amélioration de l'offre de service  
 Projets d'infrastructure MTQ  
 Projets à long terme

LOCALISATION	MUNICIPALITÉ	UTILISATEUR 1	UTILISATEUR 2	INVESTISSEMENTS 2009-2010-2011	APPUI AOT
Ligne Montréal/Dorion-Rigaud	Hudson, Vaudreuil-Dorion, L'Île-Perrot, Montréal	CIT La Presqu'île	AMT	-	CIT La Presqu'île
MRC Vaudreuil-Soulanges	MRC Vaudreuil-Soulanges	MRC Vaudreuil-Soulanges	-	60 000 \$	
Ligne Montréal/Delton-Candiac	Delton-Candiac	AMT	-	510 000 \$	CIT Roussillon
Ligne Montréal/Delton-Candiac	-	AMT	-	6 000 000 \$	CIT Roussillon
Chemin de la Gare	Delton	AMT	-	950 000 \$	CIT Roussillon
Chemin Sainte-Catherine	Sainte-Catherine	AMT	-	2 000 000 \$	CIT Roussillon
Rue Saint-Pierre	Saint-Constant	AMT	-	2 000 000 \$	CIT Roussillon
	Delton-Candiac	AMT	-	5 500 000 \$	CIT Roussillon
Rue de la Sorbonne	Candiac	AMT	-	2 000 000 \$	CIT Roussillon
Boul. Georges-Gagné	Delton	AMT	-	2 850 000 \$	CIT Roussillon

## Projets de transport collectif - Couronne Sud

COURONNE	CORRIDOR	PROMOTEUR	TITRE DU PROJET	PTI AMT	TYPE DE MESURE	DESSCRIPTIF	
24	Sud	Rive-Sud Ouest/ Centre-ville	AMT	Stationnement Mercier A-30/rue Beauchemin- Étude	C.30	Stationnement incitatif	Cette étude vise l'implantation d'un stationnement d'environ 250 places dans l'axe A-30/rue Beauchemin ainsi que l'aménagement de structures d'accueil pouvant desservir les CIT du Haut-Saint-Laurent et du Sud-Ouest. L'étude permettra de préciser le nombre de places requises ainsi que les budgets associés.
25	Sud	Rive-Sud Ouest/ Centre-ville	AMT	Stationnement Châteauguay - Agrandissement	C.33	Stationnement incitatif	Le stationnement incitatif Châteauguay affiche régulièrement complet. Les automobilistes ont improvisé des places de stationnement dans les rues et les aires commerciales environnantes. Le projet vise à ajouter 100 places de stationnement en partenariat avec la Ville de Châteauguay. Ce projet porterait le nombre de places à 450. Ce projet est actuellement étudié dans le cadre des mesures d'atténuation des travaux du pont Mercier.
26	Sud	Rive-Sud Ouest/ Centre-ville	CIT Roussillon	Terminus Châteauguay		Terminus	Aménagement d'un terminus au stationnement incitatif Châteauguay et développement d'un pôle commercial.
27	Sud	Rive-Sud Ouest/ Centre-ville	CIT Roussillon	Voie réservée boul. Taschereau		Mesures prioritaires Axe à renforcer	Pour améliorer le service, il faudrait une voie réservée sur le boulevard Taschereau.
28	Sud	Rive-Sud Ouest/ Centre-ville	CIT Roussillon	Voie réservée R-132		Mesures prioritaires Axe à renforcer	
29	Sud	Rive-Sud Ouest/ Centre-ville	CIT Haut- Saint- Laurent	Voie réservée R-138 - Châteauguay		Axe à renforcer	
30	Sud	Rive-Sud Ouest/ Centre-ville	MRC Roussillon	Développement de liens internes - MRC Roussillon		Amélioration de l'offre	La MRC Roussillon travaille sur le développement de liens de transport dans le territoire de la MRC.
31	Sud	Rive-Sud Ouest/ Centre-ville	CIT Haut- Saint- Laurent	Augmentation de service d'autobus - R-138/ Pont Mercier		Amélioration de l'offre	Augmentation de service d'autobus de la CIT HSL dans l'axe de la route R-138 et du pont Mercier. Selon l'échéancier des travaux devant être exécutés sur le pont Honoré-Mercier, les coûts sont estimés à près de 200 000 \$ par année.
32	Sud	Rive-Sud Ouest/ Centre-ville	AMT	Ligne Montréal/Delton-Candiac- bidirectionnel Projet à long terme			Rendre à long terme la ligne Montréal/Delton-Candiac bidirectionnelle. Il faudra voir pour cela au doublement de la voie ferrée actuelle.
33	Sud	Rive-Sud Ouest/ Centre-ville	AMT	Desserte secteur - Train Châteauguay- Beauharnois- Étude opportunité et faisabilité Projet à long terme	B.70	Train Gare	Les municipalités de Châteauguay et des environs constituent un important bassin de population. Dans l'effort continu de réduire la congestion automobile, notamment dans l'axe de la route 138 et du pont Mercier, l'AMT poursuivra ses études afin d'évaluer et de développer un projet visant à implanter un service de trains de banlieue dans la région de Châteauguay-Beauharnois.
34	Sud	Champlain/ Centre-ville	AMT	SLR - Axe A-10/Centre-ville Montréal	A.4	SLR	La voie réservée du pont Champlain a été implantée en 1978 comme mesure temporaire. Aujourd'hui, plus de 17 000 personnes sont transportées en autobus sur une voie réservée à contresens sur une autoroute, en pointe du matin et du soir, et ce, sur le pont le plus achalandé au Canada. L'étude d'avant-projet, réalisée par l'AMT et déposée en 2007, évaluait le coût d'implantation d'un SLR à 1 001,5 M\$ (2005).
35	Sud	Champlain/ Centre-ville	AMT	Gare intermodale Longueuil/ Saint-Hubert	B.48	Gare	Dans le cadre d'un plan de mise en valeur des abords du secteur aéroportuaire de Saint-Hubert, l'AMT, la Ville de Longueuil et le Réseau de transport de Longueuil (RTL) ont convenu d'aménager de façon permanente la gare Longueuil/Saint-Hubert de part et d'autre du chemin de Chambly. Ce nouveau pôle de développement économique aura une densité plus élevée et des fonctions mixtes, ainsi que des aménagements pour le transport collectif et les modes non motorisés, dans l'optique du TOD. Le projet comprend la nouvelle gare intermodale avec des quais chevauchant le viaduc actuel sur le chemin de Chambly, des places de stationnement incitatif, des aires d'attente et un dépose-minute.
36	Sud	Champlain/ Centre-ville	AMT	Gare Saint-Bruno - Aménagement permanent	B.49	Gare	Lors de la mise en place de la phase initiale du projet de cette ligne, un aménagement temporaire de la gare Saint-Bruno a été réalisé, avec un stationnement en gravier d'environ 350 places. Dans le cadre de l'amélioration progressive du service et en raison de l'accroissement de l'achalandage, ce stationnement a été agrandi à 550 places. L'AMT, en collaboration avec la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville, a évalué la possibilité de déplacer la gare. Après évaluation, l'option retenue est l'aménagement permanent de la gare sur le site actuel.

### LÉGENDE

Projets d'infrastructure AMT - Soutenu  
 Projets d'infrastructure AMT - Ne sait pas

Projets d'infrastructure AMT - Non soutenu  
 Projets d'infrastructure AOT - MRC

Projets d'amélioration de l'offre de service  
 Projets d'infrastructure MTQ  
 Projets à long terme

LOCALISATION	MUNICIPALITÉ	UTILISATEUR 1	UTILISATEUR 2	INVESTISSEMENTS 2009-2010-2011	APPUI AOT
Autoroute A30/rue Beauchemin	Mercier	AMT	CIT HSL, CITSO	75 000 \$	CIT Haut-Saint-Laurent
Boul. Saint-Jean-Baptiste	Châteauguay	AMT	-	400 000 \$	
Boul. Saint-Jean-Baptiste	Châteauguay	AMT	-		CIT Roussillon
Boul. Taschereau	Territoire CIT Roussillon	CIT Roussillon	-		CIT Roussillon
Route 132	MRC Roussillon	CIT Roussillon	-		CIT Roussillon Ville de Sainte-Julie
Route 138	Châteauguay	CIT Haut-Saint-Laurent	-		CIT Haut-Saint-Laurent
Territoire CIT Roussillon	MRC Roussillon	CIT Roussillon	-		
Route 138	Châteauguay	CIT Haut-Saint-Laurent	-		CIT Haut-Saint-Laurent
Ligne Montréal/Delson-Candiac	Montréal Delson Candiac	AMT CIT Roussillon	-	-	CIT Roussillon
Châteauguay-Beauharnois	Châteauguay-Beauharnois	AMT	-	100 000 \$	
Autoroute 10	Longueuil, Montréal	AMT	-	-	Ville de Sainte-Julie
Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire	Longueuil	AMT	RTL	6 315 000 \$	
Route 116 - Autoroute 30	Saint-Bruno-de-Montarville	AMT	-	6 350 000 \$	

## Projets de transport collectif - Couronne Sud

COURONNE	CORRIDOR	PROMOTEUR	TITRE DU PROJET	PTI AMT	TYPE DE MESURE	DESRIPTIF	
37	Sud	Champlain/ Centre-ville	AMT	Gare Saint-Basile-le-Grand Agrandissement et aménagement permanent	B.50	Gare	Compte tenu du succès de cette ligne et afin d'améliorer le service aux usagers à cette gare, qui accueille plus de 600 usagers le matin, il est prévu d'aménager un stationnement permanent de 450 places. Les travaux comprendront le drainage, les bordures, l'éclairage, le pavage et les caméras du stationnement ainsi que l'acquisition du terrain, actuellement en location.
38	Sud	Champlain/ Centre-ville	AMT	Gare McMasterville Agrandissement et aménagement permanent	B.51	Gare	Compte tenu du succès de cette ligne et afin d'améliorer le service aux usagers à cette gare qui accueille plus de 650 usagers le matin, le stationnement doit être aménagé de façon permanente, pour porter le total à environ 720 places. Les travaux comprendront le drainage, les bordures, l'éclairage, le pavage, les caméras du stationnement ainsi que l'amélioration de l'accessibilité pour les autobus.
39	Sud	Champlain/ Centre-ville	AMT	Gare Mont-Saint-Hilaire - Agrandissement et aménagement permanent	B.52	Gare	Compte tenu du succès de cette ligne et afin d'améliorer le service aux usagers à cette gare, qui accueille plus de 590 usagers le matin, le stationnement doit être aménagé de façon permanente. Les travaux comprendront le drainage, les bordures, l'éclairage, le pavage, les caméras et l'agrandissement du stationnement à 800 places, ainsi que l'aménagement de quais d'autobus dans le stationnement.
40	Sud	Champlain/ Centre-ville	AMT	Troisième ajout d'une voie ferrée entre le garage et la gare Mont-Saint-Hilaire	B.53	Infrastructures ferroviaires	Ce projet consiste à construire une nouvelle voie ferrée d'une longueur approximative de 1,6 km entre le site de garage Mont-Saint-Hilaire et la gare de Mont-Saint-Hilaire. Le projet inclura la signalisation ferroviaire ainsi que les protections pour le passage à niveau. Ces infrastructures ferroviaires sont requises afin de permettre l'ajout de service. Cette troisième voie permettra un changement de voie pour éviter les attentes lors des rencontres entre les trains de banlieue et les trains de marchandises.
41	Sud	Champlain/ Centre-ville	AMT	Troisième ajout d'une voie ferrée entre la gare Saint-Bruno et cour Southwark	B.54	Infrastructures ferroviaires	Ce projet consiste à construire une nouvelle voie ferrée d'une longueur approximative de 6 km entre la gare Saint-Bruno et la gare de triage Southwark à l'ouest de la gare Saint-Hubert. Cette troisième voie offrirait une plus grande capacité de circulation pour éviter les attentes lors des rencontres entre les trains de banlieue et les autres trains.
42	Sud	Champlain/ Centre-ville	AMT	Terminus Centre-ville - Développement d'un nouveau terminus	C.3	Terminus d'autobus	Le projet de l'AMT, actuellement en étude préliminaire, prévoit l'implantation d'un nouveau terminus au centre-ville de Montréal, qui serait complémentaire à l'actuel terminus de la rue De La Gauchetière. Le développement de ce projet tiendra compte des orientations gouvernementales à venir à la suite des analyses d'un avant-projet d'un SLR dans l'axe A-10, qui ont déjà été déposées par l'AMT.
43	Sud	Champlain/ Centre-ville	AMT	Voie réservée Axe Cousineau/Ch. Chambly - Saint-Hubert	C.10	Mesures prioritaires	Dans une première phase, une voie réservée pour autobus sera aménagée sur le boulevard Cousineau à Saint-Hubert, entre la rue Coderre et le chemin de Chambly. Le boulevard Cousineau sera élargi et une voie de circulation sera réservée au transport collectif par autobus. Ce tronçon bénéficiera aux autobus du RTL et du CIT Chambly-Richelieu-Carignan en direction du terminus Longueuil.
44	Sud	Champlain/ Centre-ville	AMT	Corridor métropolitain Bonaventure	C.14	Mesures prioritaires	Le projet inclut la construction d'un important boulevard urbain avec feux de circulation ainsi que la création d'un nouveau corridor métropolitain depuis la sortie du pont Clément sur l'autoroute Bonaventure jusqu'à la rue Dalhousie à l'ouest du pont ferroviaire du CN. Les services des 10 AOT en exploitation dans le corridor métropolitain actuel de l'AMT permettent le déplacement quotidien de 1 300 véhicules et de 19 000 clients entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal, soit un niveau d'achalandage comparable à celui de la ligne jaune du métro de Montréal.
45	Sud	Champlain/ Centre-ville	AMT	Terminus et stationnement Brossard/Panama	C.15	Terminus et stationnement incitatif	L'AMT a réalisé une étude de réaménagement du terminus et de son stationnement. L'optimisation du site en fonction du réaménagement de l'échangeur et des problématiques d'opération actuelles, tout en assurant une compatibilité avec le futur SLR, a fait consensus chez les partenaires impliqués (le MTQ, le RTL et la Ville de Brossard).

### LÉGENDE

Projets d'infrastructure AMT - Soutenu  
 Projets d'infrastructure AMT - Ne sait pas

Projets d'infrastructure AMT - Non soutenu  
 Projets d'infrastructure AOT - MRC

Projets d'amélioration de l'offre de service  
 Projets d'infrastructure MTQ  
 Projets à long terme



LOCALISATION	MUNICIPALITÉ	UTILISATEUR 1	UTILISATEUR 2	INVESTISSEMENTS 2009-2010-2011	APPUI AOT
Route 116-Rue de la Gare	Saint-Basile-le-Grand	AMT	-	2 800 000 \$	CITVR
Rue du Purvis Club	McMasterville	AMT	-	3 320 000 \$	CITVR
Avenue de la Gare	Mont-Saint-Hilaire	AMT	-	3 750 000 \$	CITVR
Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire	Mont-Saint-Hilaire	AMT	-	6 300 000 \$	CITVR
Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire	Mont-Saint-Hilaire	AMT	-	19 500 000 \$	CITVR
De La Gauchetière	Montréal	AMT	CIT CRC CIT Haut- Saint-Laurent CIT Le Richelain CIT Roussillon CITSO, CITVR, CITSV, Ville de Sainte-Julie	99 500 000 \$	CIT CRC CIT Roussillon
Boul. Cousineau	Longueuil	AMT	RTL et CIT CRC	3 075 000 \$	CIT CRC
Autoroute Bonaventure	Montréal	AMT	CIT CRC CIT Haut- Saint-Laurent CIT Le Richelain CIT Roussillon CITSO, CITVR, CITSV, Ville de Sainte-Julie	65 000 000 \$	CIT CRC CIT Haut- Saint-Laurent CIT Le Richelain CIT Roussillon CITSO, CITVR, CITSV, Ville de Sainte-Julie
Avenue Panama	Longueuil	AMT	RTL	8 200 000 \$	

## Projets de transport collectif - Couronne Sud

COURONNE	CORRIDOR	PROMOTEUR	TITRE DU PROJET	PTI AMT	TYPE DE MESURE	DESRIPTIF	
46	Sud	Champlain/ Centre-ville	AMT	Stationnement Chevrier - Agrandissement	C.16	Stationnement incitatif	Dans le but de poursuivre la croissance sur cet équipement métropolitain, l'AMT étudie la possibilité d'accroître la capacité d'accueil pour les automobiles d'environ 370 places. Cette hausse portera le nombre de places de stationnement à près de 2 500 et fera de ce stationnement incitatif le plus grand sur le territoire de l'AMT.
47	Sud	Champlain/ Centre-ville	AMT	Stationnement La Prairie - Agrandissement	C.18	Stationnement incitatif	Depuis son inauguration en 1997, ce stationnement affiche une croissance annuelle de plus de 20% de sa fréquentation. Un agrandissement en 2000 a porté la capacité d'accueil à 524 véhicules. Depuis, le stationnement incitatif est utilisé à plus de 80% de sa capacité. Le projet vise à examiner la possibilité d'ajouter 100 places sur un terrain adjacent, propriété du MTQ.
48	Sud	Champlain/ Centre-ville	AMT	Systèmes d'affichage dynamique et d'aide à l'exploitation aux terminus Centre-ville et Longueuil	D.12	Amélioration de l'offre Systèmes d'exploitation	Le projet consiste à moderniser l'outil de gestion et les équipements informatiques des systèmes d'exploitation déployés aux terminus et stationnements incitatifs, pour y intégrer les nouvelles technologies d'affichages dynamiques (ACL), de détection et de localisation de véhicules (GPS, RFID) et de l'information (service Internet).
49	Sud	Champlain/ Centre-ville	CIT CRC	Voie réservée emprise ferroviaire Chambly		Mesures prioritaires	Implantation d'une voie réservée dans l'emprise ferroviaire à Chambly jusqu'à l'autoroute 30 avec stationnement et mesure prioritaire sur l'autoroute 30 jusqu'à l'autoroute 10.
50	Sud	Champlain/ Centre-ville	CIT CRC	Mesures prioritaires A-30/A-10		Mesures prioritaires	Mettre en place des mesures prioritaires sur l'autoroute 30 jusqu'à l'autoroute 10
51	Sud	Champlain/ Centre-ville	CIT CRC	Agrandissement stationnement incitatif Chambly		Stationnement incitatif	Manque d'espace pour l'agrandissement du stationnement incitatif à Chambly
52	Sud	Champlain/ Centre-ville	CIT CRC	Stationnement incitatif A-10/A-35		Stationnement incitatif	Implantation d'un stationnement incitatif au carrefour des autoroutes 10 et 35 sur le site de l'ancien poste de péage. Le stationnement pourrait servir à la clientèle de Saint-Jean-sur-Richelieu.
53	Sud	Champlain/ Centre-ville	AMT	Desserte secteur - Train Montréal/Chambly- Étude opportunité et marché Projet à long terme	B.66	Train Gare	Au fil des années, l'A-10 et la route 112 sont de plus en plus congestionnées. Afin de contrer cette congestion, l'AMT désire examiner, en collaboration avec les municipalités concernées, l'opportunité d'offrir un service de trains de banlieue dans la région de Chambly.
54	Sud	Rive-Sud Centre/ Centre-ville	AMT	Site de garage Mont-Saint-Hilaire - Équipements permanents pour contrer les déversements accidentels	B.46	Infrastructures ferroviaires	Ce projet prévoit la construction de bassins de récupération des déversements sous et entre les voies ferrées, un séparateur et un récupérateur d'huile et de sédiments ainsi que des modifications au drainage.
55	Sud	Rive-Sud Centre/ Centre-ville	AMT	Amélioration de la circulation ferroviaire entre la Gare centrale et Mont-Saint-Hilaire - Étude	B.47	Infrastructures ferroviaires	Une étude de circulation ferroviaire entre la Gare centrale et Mont-Saint-Hilaire permettrait d'établir la capacité des infrastructures ferroviaires existantes et de proposer les améliorations nécessaires (voie ferrée, signalisation ferroviaire, structure), afin d'assurer la coexistence sécuritaire et fiable de l'ensemble des services actuels et futurs de trains de passagers et de marchandises.
56	Sud	Rive-Sud Centre/ Centre-ville	AMT	Terminus et stationnement Sainte-Julie	C.8	Terminus et stationnement incitatif	L'AMT propose de construire un terminus métropolitain sur un autre site, soit dans la bretelle de la sortie 102 de l'A-20. Ce terminus projeté de six quais et de 500 places de stationnement incitatif sera mitoyen avec le viaduc du boulevard Fer-à-Cheval, permettant ainsi le branchement avec l'actuelle piste cyclable.
57	Sud	Rive-Sud Centre/ Centre-ville	AMT	Voie réservée et mesures préférentielles A-20 - Rive-Sud	C.9	Mesures prioritaires	Le plan de déploiement des interventions de transport collectif dans le corridor de l'A-20, entre Sainte-Julie et le terminus Radisson, préparé par l'AMT en collaboration avec ses partenaires (2005), prévoit implanter à moyen terme une voie réservée sur l'accotement de l'A-20, en direction de Montréal, entre le poste de pesée (Boucherville) à proximité de l'A-30 et la voie réservée actuelle au niveau du boulevard de Mortagne.
58	Sud	Rive-Sud Centre/ Centre-ville	AMT	Stationnement de Mortagne	C.11	Stationnement incitatif	Aménagé en 1995 de façon temporaire à titre de mesure de mitigation lors de travaux majeurs sur le pont-tunnel Louis-H.-Lafontaine, le stationnement De Mortagne sera aménagé de manière permanente. Il servira à accommoder les automobilistes circulant sur l'A-20 vers Montréal.
59	Sud	Rive-Sud Centre/ Centre-ville	AMT	Stationnement incitatif CIT Sorel-Varennes	C.12	Stationnement incitatif	Ce projet vise à étudier le potentiel de développement de stationnements incitatifs sur le territoire du CIT Sorel-Varennes et à en commencer l'implantation pour améliorer l'accès au transport collectif pour les résidents de l'axe de la route 132, se déplaçant avec ce CIT vers le terminus Longueuil.

### LÉGENDE

Projets d'infrastructure AMT - Soutenu  
 Projets d'infrastructure AMT - Ne sait pas

Projets d'infrastructure AMT - Non soutenu  
 Projets d'infrastructure AOT - MRC

Projets d'amélioration de l'offre de service  
 Projets d'infrastructure MTQ  
 Projets à long terme

LOCALISATION	MUNICIPALITÉ	UTILISATEUR 1	UTILISATEUR 2	INVESTISSEMENTS 2009-2010-2011	APPUI AOT
Boul. Lapinière	Longueuil	AMT	RTL	1 500 000 \$	
Boul. Taschereau	La Prairie	AMT	-	350 000 \$	
Terminus Centre-ville	Montréal	AMT	-	650 000 \$	
Emprise ferroviaire - Autoroute 30	Chambly	CIT CRC	-		CIT CRC
Autoroute 30	Chambly Longueuil (Brossard)	CIT CRC	-		CIT CRC Ville de Sainte-Julie
Chemin Chambly	Chambly	CIT CRC	-		CIT CRC
Autoroutes 10/35	Chambly	CIT CRC	-		CIT CRC
Chambly	Longueuil, Chambly	AMT	-	100 000 \$	
Garage Mont-Saint-Hilaire	Mont-Saint-Hilaire	AMT	-	500 000 \$	
Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire	Mont-Saint-Hilaire, Saint-Bruno-de-Montarville, Longueuil, Montréal	AMT	-	400 000 \$	
Boul. Armand-Frappier	Sainte-Julie	AMT	Ville de Sainte-Julie	5 790 000 \$	Ville de Sainte-Julie
Autoroute 20	Boucherville, Longueuil, Sainte-Julie	AMT	Ville de Sainte-Julie	2 500 000 \$	Ville de Sainte-Julie
Rue Ampère	Boucherville	AMT	-	1 000 000 \$	
Route 132	Verchères, Varennes, Contrecoeur	AMT	CIT Sorel-Varennes	800 000 \$	CIT Sorel-Varennes

## Projets de transport collectif - Couronne Sud

COURONNE	CORRIDOR	PROMOTEUR	TITRE DU PROJET	PTI AMT	TYPE DE MESURE	DESSCRIPTIF	
60	Sud	Rive-Sud Centre/ Centre-ville	AMT	Voie réservée R-116 - Étude	C.25	Mesures prioritaires	La voie réservée concernerait les territoires de Saint-Basile-le-Grand et de Saint-Bruno-de-Montarville (deux sens) avec des feux prioritaires aux intersections (route 116/ Seigneurial à Saint-Bruno-de-Montarville, route 116/de Boucherville à Saint-Bruno-de-Montarville, route 116/Robert à Saint-Basile-le-Grand).
61	Sud	Rive-Sud Centre/ Centre-ville	AMT, MTQ	Voies réservées R-229	C.31	Mesures prioritaires	Le corridor sera utilisé uniquement en 2010 pour une desserte intra-couronne (lien entre la route 116 et l'autoroute Jean-Lesage A-20).
62	Sud	Rive-Sud Centre/ Centre-ville	AMT	Prolongement du métro - Ligne 4 jaune - Longueuil	A.2	Métro	La ligne 4 jaune compte présentement une seule station sur la couronne Sud : Longueuil-Université-de-Sherbrooke. Afin d'accroître l'accessibilité au réseau de métro, l'AMT étudiera la possibilité de prolonger davantage cette ligne sur le territoire de Longueuil (Roland-Therrien).
63	Sud	Rive-Sud Centre/ Centre-ville	Ville de Sainte-Julie	Ligne d'autobus Mont-Saint-Hilaire - Radisson		Autobus	Mise en place d'une ligne Saint-Hilaire - Radisson avec arrêt à Sainte-Julie et Boucherville.
64	Sud	Rive-Sud Centre/ Centre-ville	Ville de Sainte-Julie	Réaménagement ou MP sortie Roland-Therrien - R-132		Mesures prioritaires	Réaménagement ou mesures prioritaires : sortie Roland-Therrien - R-132 (service vers Longueuil)
65	Sud	Rive-Sud Centre/ Centre-ville	CITVR, MTQ	Feux prioritaires pour autobus R-116		Mesures prioritaires	Puisqu'il serait difficile en milieu urbain d'avoir recours à l'ajout d'une voie réservée, l'ajout de feux prioritaires serait souhaitable. Des travaux d'aménagement de la route 116 dans la municipalité de Mont-Saint-Hilaire doivent être mis de l'avant dès 2009, il serait donc intéressant d'y greffer ce projet.
66	Sud	Rive-Sud Centre/ Centre-ville	Villes et MTQ	Afficheurs dynamiques - stationnements incitatifs - R-116		Stationnement incitatif Affichage dynamique	Plusieurs stationnements incitatifs se sont improvisés le long de la route 116 faisant en sorte que des problématiques entre commerçants et utilisateurs du service de transport collectif ont eu lieu. Des emplacements dédiés au transport collectif faciliteraient l'accès au service et limiteraient les incon vénients subis par les commerçants.
67	Sud	Rive-Sud Centre/ Centre-ville	MTQ	Terminus Saint-Hyacinthe		Terminus	Actuellement le terminus de Saint-Hyacinthe se situe dans un dépanneur, qui n'a pas la fonction de terminus. Il est donc nécessaire de procéder au transfert du terminus. Nous vivons une problématique de capacité, trois quais pour près de 7 véhicules à la fois. Une première analyse de transfert du terminus est en cours et des pourparlers avec VIA/CN/MTQ ont eu lieu depuis un an. Idéalement, un emplacement offrant une multitude d'options transport serait l'objectif visé (terminus intermodal).
68	Sud	Rive-Sud Centre/ Centre-ville	AMT, MTQ, CITVR	Information aux usagers dans les véhicules (en cours de route), Information aux usagers à l'arrêt d'autobus/dans l'abribus, planificateur de route (calcul d'itinéraire), Information interactive à l'intention des clients, Wifi dans autobus, afficheur dynamique (terminus Saint-Hyacinthe)		Équipement pour clientèle, information, internet, affichage dynamique, GPS, compte-personnes, abribus	Le CIT de la Vallée du Richelieu a récemment fait l'acquisition de GPS et compte-personnes mis à bord des autobus de son réseau (mis en fonction dès le 1 <sup>er</sup> avril 2009). Le CITVR va aussi modifier l'ensemble des abribus de son territoire dès le printemps 2009 et y voit l'occasion d'y introduire des produits pour informer les usagers à l'arrêt d'autobus. Un site Internet est déjà disponible, cependant il n'y a pas actuellement de planificateur de route (calcul d'itinéraire) et information interactive à l'intention des clients. Avec l'ajout des GPS et compte-personnes, un ordinateur dans l'autobus transmet les informations au centre de service du CITVR. De plus, l'ajout d'un module pourrait rendre disponible du Wifi dans les autobus. Enfin, un nouveau terminus avec afficheur dynamique est prévu.
69	Sud	Rive-Sud Centre/ Centre-ville	AMT, MTQ, CITVR	SAE (système d'aide à l'exploitation) SIV(système d'information aux voyageurs)		Équipement pour l'AOT	Avec l'acquisition de GPS et compte-personnes mis à bord des autobus du réseau du CITVR qui sera mis en fonction dès le 1 <sup>er</sup> avril 2009, il est rendu nécessaire d'avoir recours à un SAE (système d'aide à l'exploitation) et de pouvoir enfin offrir un SIV (système d'information aux voyageurs) pour faciliter l'utilisation du service offert.
70	Sud	Rive-Sud Centre/ Centre-ville	Ville de Sainte-Julie	Taxibus Jeunesse		Autobus	Projet Taxibus Jeunesse (transport des adolescents à l'extérieur du territoire de Sainte-Julie pour activités loisirs)

### LÉGENDE

Projets d'infrastructure AMT - Soutenu  
 Projets d'infrastructure AMT - Ne sait pas

Projets d'infrastructure AMT - Non soutenu  
 Projets d'infrastructure AOT - MRC

Projets d'amélioration de l'offre de service  
 Projets d'infrastructure MTQ  
 Projets à long terme

LOCALISATION	MUNICIPALITÉ	UTILISATEUR 1	UTILISATEUR 2	INVESTISSEMENTS 2009-2010-2011	APPUI AOT
Route 116	Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Basile-le-Grand	AMT	-	150 000 \$	CITVR
Route 229	Sainte-Julie	CITVR, Ville de Sainte-Julie	-		CITVR
Boul. Roland-Therrien	Longueuil	STM	RTL		Ville de Sainte-Julie
Réseau OMIT	Couronne Sud	Ville de Sainte-Julie	-	-	Ville de Sainte-Julie
Réseau OMIT	Couronne Sud	Ville de Sainte-Julie	-	-	Ville de Sainte-Julie CIT Roussillon
Secteur Beloeil/Mont-Saint-Hilaire (9 feux) et secteur Saint-Hyacinthe (12 feux)	Beloeil, Mont-Saint- Hilaire, Saint-Hyacinthe	CITVR	-	2 835 000 \$	CITVR
Route 116	Saint-Hyacinthe, Beloeil, Saint-Basile-le-Grand	CITVR	-	1 750 000 \$	CITVR
Saint-Hyacinthe	Saint-Hyacinthe	CITVR	-	3 000 000 \$	CITVR
Réseau CITVR	Couronne Sud	CITVR	-	1 500 000 \$	CITVR
Réseau CITVR	Couronne Sud	CITVR	AMT	750 000 \$	CITVR
Réseau OMIT	Couronne Sud	Ville de Sainte-Julie	-	-	Ville de Sainte-Julie

## Générateurs de déplacements - MRC - Couronnes Nord et Sud

NU-MÉRO CARTE	COU-RONNE	MRC	SITE	CATÉGORIE	MUNICIPALITÉ	LOCALISATION	SUPERFICIE M <sup>2</sup>	NOMBRE D'ENTRÉES-PRISES	EMPLOIS	ÉLÈVES
1	Nord	Deux-Montagnes	Secteur industriel Côte-Caché	Industriel	Saint-Eustache	Rue Dubois - Ch. De la Côte-Caché	1 842			
2	Nord	Deux-Montagnes	Parc industriel de Saint-Eustache	Industriel	Saint-Eustache	Boul. Industriel	2 600 000	280	5 000	
3	Nord	Deux-Montagnes	Complexe Mathers	Commercial	Saint-Eustache	Boul. Terry-Fox	190 000			
4	Nord	Deux-Montagnes	Secteur commercial et manufacturier 25 <sup>e</sup> Avenue	Commercial	Saint-Eustache	25 <sup>e</sup> Avenue	210 000			
5	Nord	Deux-Montagnes	Secteur commercial A-640	Commercial	Saint-Eustache	Rue Dubois - Autoroute 640	348 000			
6	Nord	Deux-Montagnes	Secteur commercial boul. Arthur-Sauvé	Commercial	Saint-Eustache	Boul. Arthur-Sauvé	375 000			
7	Nord	Deux-Montagnes	Centre commercial Place Saint-Eustache	Commercial	Saint-Eustache	367, boulevard Arthur-Sauvé				
8	Nord	Deux-Montagnes	Centre commercial Les Promenades Deux-Montagnes	Commercial	Deux-Montagnes	Boul. des Promenades	118 000			
9	Nord	Deux-Montagnes	École secondaire des Patriotes	Institutionnel	Saint-Eustache	99, rue Grignon				
10	Nord	Deux-Montagnes	Centre hospitalier de Saint-Eustache	Institutionnel	Saint-Eustache	Boul. Arthur-Sauvé	453			
11	Nord	Deux-Montagnes	CLSC Jean-Olivier-Chénier	Institutionnel	Saint-Eustache	29, chemin Oka				
12	Nord	Deux-Montagnes	Polyvalente Deux-Montagnes et centre de formation prof. L'Émergence	Institutionnel	Saint-Eustache	500, chemin des Anciens				
13	Nord	Deux-Montagnes	Lake of Two-Mountains High School	Institutionnel	Deux-Montagnes	2105, Guy Street				
14	Nord	Deux-Montagnes	École secondaire Liberté-Jeunesse	Institutionnel	Sainte-Marthe-sur-le-Lac	2919, boulevard des Promenades				
15	Nord	Deux-Montagnes	École secondaire d'Oka	Institutionnel	Oka	1700, chemin d'Oka				1 300
16	Nord	Deux-Montagnes	Parc d'Oka	Institutionnel	Oka	Chemin d'Oka				
1	Nord	Mirabel	Parc industriel autoroutier - Saint-Janvier	Industriel	Mirabel (Saint-Janvier)	Autoroute 15	1 090 000			
2	Nord	Mirabel	Bombardier	Industriel	Mirabel	Autoroute 50			1 500	
3	Nord	Mirabel	Parc industriel - Zone aéroportuaire	Industriel	Mirabel	Autoroute 50	14 853 264			
4	Nord	Mirabel	Pratt & Whitney	Industriel	Mirabel	Autoroute 50				
5	Nord	Mirabel	Bell Helicopter	Industriel	Mirabel	12800, rue de l'Avenir			1 250	
6	Nord	Mirabel	Projet Lac Mirabel	Commercial	Mirabel	Montée Sainte-Marianne				
7	Nord	Mirabel	École secondaire Mirabel	Institutionnel	Mirabel (Saint-Janvier)	17777, rue du Val-d'Espoir				
8	Nord	Mirabel	Complexe du Val-d'Espoir	Institutionnel	Mirabel (Saint-Janvier)	17750, rue du Val-d'Espoir				
9	Nord	Mirabel	Académie des pompiers	Institutionnel	Mirabel (Sainte-Scholastique)	9401, Côte-des-Saints				
10	Nord	Mirabel	Centre de formation agricole de Mirabel	Institutionnel	Mirabel (Sainte-Scholastique)	9850, rue de Belle-Rivière				
11	Nord	Mirabel	Complexe Jean-Laurin	Institutionnel	Mirabel (Saint-Augustin)	8505, rue Saint-Jacques				

NUMÉRO CARTE	COURONNE	MRC	SITE	CATÉGORIE	MUNICIPALITÉ	LOCALISATION	SUPERFICIE M <sup>2</sup>	NOMBRE D'ENTREPRISES	EMPLOIS	ÉLÈVES
1	Nord	Thérèse-De Blainville	Parc industriel de Blainville Est	Industriel	Blainville	Boul. Industriel				
2	Nord	Thérèse-De Blainville	Parc industriel de Blainville Ouest	Industriel	Blainville	Boul. Michèle-Bohec				
3	Nord	Thérèse-De Blainville	Centre d'essai et de recherche PMG Technologies	Industriel	Blainville	Rue du Landais				
4	Nord	Thérèse-De Blainville	Parc industriel Sainte-Thérèse	Industriel	Sainte-Thérèse	Rue Sicard				
5	Nord	Thérèse-De Blainville	Usine Paccar du Canada Ltée	Industriel	Sainte-Thérèse	10, rue Sicard				
6	Nord	Thérèse-De Blainville	Parc industriel de Boisbriand #1	Industriel	Boisbriand	Boul. du Curé-Boivin - boul. des Entreprises				
7	Nord	Thérèse-De Blainville	Parc industriel de Boisbriand #3	Industriel	Boisbriand	Boul. Lionel-Bertrand				
8	Nord	Thérèse-De Blainville	Parc industriel de Boisbriand #4	Industriel	Boisbriand	Chemin de la Côte Sud				
9	Nord	Thérèse-De Blainville	Parc industriel de Boisbriand #5	Industriel	Boisbriand	Rue Ambroise-Lafortune - rue Doris Lussier				
10	Nord	Thérèse-De Blainville	Parc industriel de Boisbriand #6	Industriel	Boisbriand	Rue Marcel-Lacasse - rue Lavoisier				
11	Nord	Thérèse-De Blainville	Parc industriel de Boisbriand #7	Industriel	Boisbriand	Rue Lafayette - rue Alfred-Laliberté				
12	Nord	Thérèse-De Blainville	Parc industriel de Bois-des-Filion	Industriel	Bois-des-Filion	Boul. Industriel - rue De la Sablière		30	1 000	
13	Nord	Thérèse-De Blainville	Zone commerciale centre-ville de Blainville	Commercial	Blainville	Boul. du Curé-Label et De la Seigneurie				
14	Nord	Thérèse-De Blainville	Centre commercial Plaza Sainte-Thérèse	Commercial	Sainte-Thérèse	300, rue Sicard				
15	Nord	Thérèse-De Blainville	Faubourg Boisbriand	Commercial	Boisbriand	Autoroutes 15 et 640				
16	Nord	Thérèse-De Blainville	Centre commercial Place Rosemère	Commercial	Rosemère	Autoroute 640 - Boul. du Curé-Labelle				
17	Nord	Thérèse-De Blainville	Centre commercial Galerie des Mille-îles	Commercial	Rosemère	Boul. du Curé-Labelle				
18	Nord	Thérèse-De Blainville	Centre commercial Les 4 coins	Commercial	Rosemère	Boul. du Curé-Labelle				
19	Nord	Thérèse-De Blainville	Place Lorraine	Commercial	Lorraine	95, Boul. De Gaulle				
20	Nord	Thérèse-De Blainville	Zone commerciale centre-ville de Bois-des-Filion	Commercial	Bois-des-Filion	Ch. de la Grande-Côte - Montée Gagnon				
21	Nord	Thérèse-De Blainville	École secondaire Lucille-Teasdale	Institutionnel	Blainville	1275, Boulevard Céloron				
22	Nord	Thérèse-De Blainville	École secondaire Henri-Dunant	Institutionnel	Blainville	200, rue Marie-Chapleau				
23	Nord	Thérèse-De Blainville	École secondaire J.-J. Rousseau	Institutionnel	Boisbriand	287, chemin de la Grande-Côte				
24	Nord	Thérèse-De Blainville	Collège Rabbiniqne de Montréal	Institutionnel	Boisbriand	Rue Beth-Halevy				
25	Nord	Thérèse-De Blainville	Collège Lionel-Groulx	Institutionnel	Sainte-Thérèse	100, rue Duquet				

## Générateurs de déplacements - MRC - Couronnes Nord et Sud

NUMÉRO CARTE	COU-RONNE	MRC	SITE	CATÉGORIE	MUNICIPALITÉ	LOCALISATION	SUPERFICIE M <sup>2</sup>	NOMBRE D'ENTRE-PRISES	EMPLOIS	ÉLÈVES
26	Nord	Thérèse-De Blainville	Centre de formation des Nouvelles-Technologies	Institutionnel	Sainte-Thérèse	75, rue Duquet				
27	Nord	Thérèse-De Blainville	Centre de formation professionnelle de l'automobile	Institutionnel	Sainte-Thérèse	301, boul. du Domaine				
28	Nord	Thérèse-De Blainville	Polyvalente de Sainte-Thérèse	Institutionnel	Sainte-Thérèse	401, boul. du Domaine				
29	Nord	Thérèse-De Blainville	Institut d'ordinique du Québec	Institutionnel	Sainte-Thérèse	150, rue Duquet				
30	Nord	Thérèse-De Blainville	École secondaire Saint-Gabriel	Institutionnel	Sainte-Thérèse	8, rue Tassé				
31	Nord	Thérèse-De Blainville	CSSS Thérèse-De Blainville - siège social	Institutionnel	Sainte-Thérèse	55, rue Saint-Joseph				
32	Nord	Thérèse-De Blainville	CHSLD Drapeau-Deschambault	Institutionnel	Sainte-Thérèse	100, rue du Chanoine-Lionel-Groulx				
33	Nord	Thérèse-De Blainville	Académie Sainte-Thérèse - Campus Sainte-Thérèse	Institutionnel	Sainte-Thérèse	425, boul. Blainville Est				
34	Nord	Thérèse-De Blainville	Collège des Frères du Sacré-Cœur - Externat	Institutionnel	Rosemère	535, rue Lefrançois				
35	Nord	Thérèse-De Blainville	CHSLD Hubert-Maisonneuve	Institutionnel	Rosemère	365, chemin de la Grande-Côte				
36	Nord	Thérèse-De Blainville	Rosemere High School	Institutionnel	Rosemère	530, Rue Northcote				
37	Nord	Thérèse-De Blainville	École secondaire Hubert-Maisonneuve	Institutionnel	Rosemère	364, rue de l'Académie				
38	Nord	Thérèse-De Blainville	Académie Sainte-Thérèse - Campus Rosemère	Institutionnel	Rosemère	1, chemin des Écoliers				
39	Nord	Thérèse-De Blainville	École secondaire Rive-Nord	Institutionnel	Bois-des-Filion	400, rue Joseph-Paquette				
1	Nord	Les Moulins	Parc industriel de Terrebonne - secteur Ouest (Cité industrielle)	Industriel	Terrebonne	Rue Fernand-Poitras				
2	Nord	Les Moulins	Parc industriel de Terrebonne - secteur 640	Industriel	Terrebonne	Boul. des Entreprises - A-640				
3	Nord	Les Moulins	Parc industriel de La Plaine	Industriel	Terrebonne (La Plaine)	Au N-O du boul. Laurier et ch. Sainte-Claire				
4	Nord	Les Moulins	Parc industriel de Mascouche	Industriel	Mascouche	À l'Est de A-25				
5	Nord	Les Moulins	Aéroport et parc d'Affaires de Mascouche	Industriel - Commercial	Mascouche	Au N-E de A-640 et voie ferrée				
6	Nord	Les Moulins	Parc industriel de Lachenaie	Industriel	Terrebonne (Lachenaie)	Au S-E de A-25 et A-640				
7	Nord	Les Moulins	Parc industriel de Terrebonne	Industriel	Terrebonne	Secteur rue Léveillé				
8	Nord	Les Moulins	Galeries de Terrebonne et commerces environnants	Commercial	Terrebonne	Boul. Moody				
9	Nord	Les Moulins	Mégacentre Mascouche	Commercial	Mascouche	au N-O de A-25 et A-640				
10	Nord	Les Moulins	Mégacentre Lachenaie	Commercial	Terrebonne (Lachenaie)	à l'O de A-40 + terrains vacants au sud de A-640				
11	Nord	Les Moulins	Cégep régional de Lanaudière à Terrebonne + CFP+ Centre sportif	Institutionnel	Terrebonne	Au N-O boul. des Plateaux et A-640				
12	Nord	Les Moulins	École secondaire de L'Odysée	Institutionnel	Terrebonne (La Plaine)	2201, rue de la Jonquille				1 279



NUMÉRO CARTE	COURONNE	MRC	SITE	CATÉGORIE	MUNICIPALITÉ	LOCALISATION	SUPERFICIE M <sup>2</sup>	NOMBRE D'ENTREPRISES	EMPLOIS	ÉLÈVES
13	Nord	Les Moulins	École secondaire du Coteau	Institutionnel	Mascouche	2121, rue de l'Alizé				1 041
14	Nord	Les Moulins	École secondaire Le Prélude	Institutionnel	Mascouche	2995, avenue des Ancêtres				1 049
15	Nord	Les Moulins	École secondaire Armand-Corbeil	Institutionnel	Terrebonne	795, rue J.-F.-Kennedy				1 942
16	Nord	Les Moulins	Collège Saint-Sacrement	Institutionnel	Terrebonne	901, Rue Saint-Louis				1 400
17	Nord	Les Moulins	École secondaire Des Rives	Institutionnel	Terrebonne (Lachenaie)	400, montée Dumais				1 183
18	Nord	Les Moulins	Centre hospitalier Pierre-Le Gardeur	Institutionnel	Terrebonne (Lachenaie)	Au S-0 de A-640 et A-40				
1	Nord	L'Assomption	Parc industriel Le Gardeur	Industriel	Repentigny	Boul. Pierre-Le Gardeur	3 500 000			
2	Nord	L'Assomption	Pôle industriel et commercial autoroute A-40	Industriel - Commercial	Repentigny	Boul. Industriel	300 000			
3	Nord	L'Assomption	Pôle Électrolux	Industriel	L'Assomption	Boul. de l'Ange-Gardien	90 000			
4	Nord	L'Assomption	Parc industriel Chemin des Commissaires	Industriel	L'Assomption	Chemin des Commissaires	680 000			
5	Nord	L'Assomption	Pôle commercial RONA	Commercial	Charlemagne	Autoroutes 40 et 640	120 000			
6	Nord	L'Assomption	Place Repentigny	Commercial	Repentigny	Rue Notre-Dame	63 000			
7	Nord	L'Assomption	Les Galeries Rive Nord et commerces environnants	Commercial	Repentigny	Boul. Brien	450 000			
8	Nord	L'Assomption	Point-du-Jour	Commercial	L'Assomption	Boul. de l'Ange-Gardien Nord	56 000			
9	Nord	L'Assomption	Cente multivocationnel Claude-David	Institutionnel	Repentigny	Boul. Claude-David				
10	Nord	L'Assomption	CHSLD Des Deux-Rives	Institutionnel	Repentigny	250, boulevard Brien				
11	Nord	L'Assomption	École secondaire L'Horizon (Centre de l'Alizé)	Institutionnel	Repentigny (Le Gardeur)	239, boulevard J.-A.-Paré				1 270
12	Nord	L'Assomption	École secondaire Jean-Baptiste-Meilleur	Institutionnel	Repentigny	777, boulevard Iberville				1 942
13	Nord	L'Assomption	École secondaire Félix-Leclerc et pôle d'équipements sportifs	Institutionnel	Repentigny	250, boulevard Louis-Philippe-Picard				1 478
14	Nord	L'Assomption	École secondaire Paul-Arseneau	Institutionnel	L'Assomption	170, boulevard Hector-Papin				1 425
15	Nord	L'Assomption	Collège de L'Assomption et équipements culturels	Institutionnel	L'Assomption	270, boulevard de l'Ange-Gardien				
16	Nord	L'Assomption	Cégep régional de Lanaudière à L'Assomption	Institutionnel	L'Assomption	180, rue Dorval				
17	Nord	L'Assomption	Centre régional d'archives de Lanaudière	Institutionnel	L'Assomption	270, boulevard de l'Ange-Gardien				

## Générateurs de déplacements - MRC - Couronnes Nord et Sud

NUMÉRO CARTE	COU-RONNE	MRC	SITE	CATÉGORIE	MUNICIPALITÉ	LOCALISATION	SUPERFICIE M <sup>2</sup>	NOMBRE D'ENTRE-PRISES	EMPLOIS	ÉLÈVES
18	Nord	L'Assomption	École secondaire de l'Amitié	Institutionnel	L'Assomption	1600, boulevard de l'Ange-Gardien Nord				614
NUMÉRO CARTE	COU-RONNE	MRC	SITE	CATÉGORIE	MUNICIPALITÉ	LOCALISATION	SUPERFICIE M <sup>2</sup>	NOMBRE D'ENTRE-PRISES	EMPLOIS	ÉLÈVES
1	Sud	Lajimmerais	Parc industriel de Contrecœur	Industriel	Contrecœur	A-30/route 132/montée de la Pomme d'Or	338 151/ 1 622 056		N/D	
2	Sud	Lajimmerais	Zone industrielle de Contrecœur	Industriel	Contrecœur	A-30/route 132/montée de la Pomme d'Or/ montée Lapierre	2 006 000/ 2 510 000		N/D	
3	Sud	Lajimmerais	Zone industrielle de Verchères	Industriel	Verchères	Autoroute 30/ montée Calixa-Lavallée	213 000/ 300 000		N/D	
4	Sud	Lajimmerais	Parc chimique	Industriel	Varenes	Route 132	530 117/ 933 000		N/D	
5	Sud	Lajimmerais	Parc d'affaires/industriel Lionel-Boulet	Industriel	Varenes	Route 229 (boul. Lionel-Boulet)	530 117/ 933 000		N/D	
6	Sud	Lajimmerais	Parc scientifique	Industriel	Varenes	Intersection A-30/route 229 (boul. Lionel-Boulet)	1 925 600/ 2 900 500		N/D	
7	Sud	Lajimmerais	Zone industrielle de Saint-Amable	Industriel	Saint-Amable	Rue Rémi/Davis	122 000/ 145 000		N/D	
8	Sud	Lajimmerais	Zone industrielle Coulombe	Industriel	Sainte-Julie	Ch. Fer-à-Cheval/ rue Principale	259 221/ 279 000		N/D	
9	Sud	Lajimmerais	Parc industriel Pascal	Industriel	Sainte-Julie	Autoroute 20/rue Nobel	119 650/ 128 000		N/D	
10	Sud	Lajimmerais	Parc industriel Lavoisier	Industriel	Sainte-Julie	Sortie 102, autoroute 20	99 500/ 99 500		N/D	
11	Sud	Lajimmerais	Parc industriel Casavant	Industriel	Sainte-Julie	Autoroute 20/rue Nobel	303 071/ 314 800		N/D	
12	Sud	Lajimmerais	CFP des Patriotes	Institutionnel	Sainte-Julie/ Saint-Amable	Rue Bombardier/ autoroute A-20	N/A		N/A	
13	Sud	Lajimmerais	École secondaire du Grand-Coteau	Institutionnel	Sainte-Julie	2020, rue Borduas				650
14	Sud	Lajimmerais	École secondaire François-Williams	Institutionnel	Saint-Amable	950, Normandie				404
15	Sud	Lajimmerais	École secondaire le Carrefour	Institutionnel	Varenes	123, chemin du Petit-Bois				790
1	Sud	La Vallée-du-Richelieu	Zone industrielle	Industriel	Mont-Saint-Hilaire	A-20				
2	Sud	La Vallée-du-Richelieu	Zone industrielle	Industriel	Beloeil	A-20				
3	Sud	La Vallée-du-Richelieu	Zone industrielle	Industriel	Saint-Mathieu-de-Beloeil	Chemin Bernard Pilon, A-20				
4	Sud	La Vallée-du-Richelieu	Zone industrielle	Industriel	Chambly	Boul. Industriel				
5	Sud	La Vallée-du-Richelieu	Centre commercial Mail Montenach	Commercial	Beloeil	Route 116	40 000			
6	Sud	La Vallée-du-Richelieu	Secteur commercial	Commercial	Saint-Basile-le-Grand	Route 116				
7	Sud	La Vallée-du-Richelieu	Secteur commercial	Commercial	Chambly-Carignan	Route 112				
8	Sud	La Vallée-du-Richelieu	Camping Rouville	Commercial	Saint-Jean-Baptiste	Chemin Rouville				

NUMÉRO CARTE	COURONNE	MRC	SITE	CATÉGORIE	MUNICIPALITÉ	LOCALISATION	SUPERFICIE M <sup>2</sup>	NOMBRE D'ENTRÉES-PRISES	EMPLOIS	ÉLÈVES
9	Sud	La Vallée-du-Richelieu	Secteur du Fort Chambly	Institutionnel et Commercial	Chambly	Rue Bourgogne				
10	Sud	La Vallée-du-Richelieu	CLSC des Patriotes	Institutionnel	Beloeil	A-20 - 300, rue Serge-Pepin				
11	Sud	La Vallée-du-Richelieu	CLSC Patriotes - Centre l'Argile bleue	Institutionnel	Mont-Saint-Hilaire	480, boulevard Sir-Wilfrid-Laurier				
12	Sud	La Vallée-du-Richelieu	École secondaire Ozias-Leduc	Institutionnel	Mont-Saint-Hilaire	525, rue Jolliet				1 480
13	Sud	La Vallée-du-Richelieu	École secondaire Polybel	Institutionnel	Beloeil	725, rue de Lévis				1 716
14	Sud	La Vallée-du-Richelieu	École d'éducation internationale	Institutionnel	McMasterville	720, rue Morin				1 241
15	Sud	La Vallée-du-Richelieu	École secondaire de Chambly	Institutionnel	Chambly	535, boulevard Brassard				869
16	Sud	La Vallée-du-Richelieu	Réserve naturelle Gault	Institutionnel	Mont-Saint-Hilaire	Chemin des Moulins				
1	Sud	Roussillon	Parc industriel de La Prairie	Industriel	La Prairie	Boul. Taschereau/Chemin Saint-José	2 300 000	31	815	
2	Sud	Roussillon	Parc industriel Montcalm	Industriel	Candiac	Route 132/Boul. Montcalm N./Boul. Ibéria	1 190 000	22	1 802	
3	Sud	Roussillon	Parc industriel Champlain	Industriel	Candiac	Route 132/Chemin Saint-François-Xavier	670 000	11	223	
4	Sud	Roussillon	Parc industriel de Delson	Industriel	Delson	Ch. Saint-François-Xavier/Rue Industrielle/Rue Rodier	3 100 000	220	1 977	
5	Sud	Roussillon	Parc industriel de Sainte-Catherine	Industriel	Sainte-Catherine	Route 132/Boul. Saint-Laurent/Boul. Hébert	3 000 000	84	732	
6	Sud	Roussillon	Parc industriel de Châteauguay	Industriel	Châteauguay	Boul. Pierre-Boursier/Boul. Ford/Boul. Industriel	26 000	177	3 059	
7	Sud	Roussillon	Parc industriel de Saint-Isidore	Industriel	Saint-Isidore	Rue Boyer	260 000	17	250	
8	Sud	Roussillon	Place La Citière	Commercial	La Prairie	Chemin Saint-Jean - Boulevard Taschereau		409		
9	Sud	Roussillon	Marché des Jardiniers	Commercial	La Prairie	Chemin de Saint-Jean		-		
10	Sud	Roussillon	Secteur commercial Candiac	Commercial	Candiac	Chemin Saint-François-Xavier - Boul. Marie-Victorin		92		

## Générateurs de déplacements - MRC - Couronnes Nord et Sud

NU-MÉRO CARTE	COU-RONNE	MRC	SITE	CATÉGORIE	MUNICIPALITÉ	LOCALISATION	SUPERFICIE M <sup>2</sup>	NOMBRE D'ENTRE-PRISES	EMPLOIS	ÉLÈVES
11	Sud	Roussillon	Plaza Delson	Commercial	Delson	Route 132 - Boulevard Georges-Gagné		282		
12	Sud	Roussillon	Galeries Monchamp et commerces Route 132	Commercial	Saint-Constant	Route 132		347		
13	Sud	Roussillon	Secteur commercial et Centre régional Châteauguay	Commercial	Châteauguay	200, boulevard d'Anjou - boul. Saint-Jean-Baptiste		810		
14	Sud	Roussillon	École secondaire Saint-François-Xavier	Institutionnel	La Prairie	500, boulevard Taschereau				369
15	Sud	Roussillon	Collège Jean-de-la-Mennais	Institutionnel	La Prairie	870, chemin Saint-Jean				
16	Sud	Roussillon	École secondaire de la Magdeleine	Institutionnel	La Prairie	1100, boul. Taschereau				1 995
17	Sud	Roussillon	Centre professionnel Jacques-de-Ligny	Institutionnel	La Prairie	1250, boul. Taschereau				-
18	Sud	Roussillon	Champlain High School	Institutionnel	Candiac	148, boulevard Champlain				-
19	Sud	Roussillon	Collège Charles-Lemoine	Institutionnel	Sainte-Catherine	3507, boulevard Marie-Victorin				
20	Sud	Roussillon	H.S. Billings Regional High School	Institutionnel	Châteauguay	210, McLeod				988
21	Sud	Roussillon	H.S. Billings Career Centre	Institutionnel	Châteauguay	214, McLeod				-
22	Sud	Roussillon	Collège Héritage-de-Châteauguay	Institutionnel	Châteauguay	270, boulevard D'Youville				
23	Sud	Roussillon	École secondaire Louis-Philippe-Paré	Institutionnel	Châteauguay	235, boul. Brisebois				1 373
24	Sud	Roussillon	Centre hospitalier Anna-Laberge	Institutionnel	Châteauguay	200, boul. Brisebois				
25	Sud	Roussillon	CLSC Châteauguay	Institutionnel	Châteauguay	101, rue Lauzon				
26	Sud	Roussillon	CLSC Kateri	Institutionnel	Candiac	90, boulevard Marie-Victorin				
27	Nord	Roussillon	Carrefour Candiac	Commercial	Candiac	Autoroute 15 Autoroute 30	1 200 000			
28	Nord	Roussillon	Secteur commercial	Commercial	Candiac	Boul. Lehman - Montcalm Nord				
29	Nord	Roussillon	Faubourg Delson	Commercial	Delson	Route 132 - rue Jogues	20 000			
30	Nord	Roussillon	Secteur commercial	Commercial	Sainte-Catherine	Route 132				
31	Nord	Roussillon	Secteur commercial	Commercial	Mercier	Route 138				
1	Sud	Beauharnois-Salaberry	Rio Tinto Alcan	Industriel	Beauharnois	Rte 132/Zone industrielle			250	
2	Sud	Beauharnois-Salaberry	PPG Canada	Industriel	Beauharnois	Rte 132/Zone industrielle			105	
3	Sud	Beauharnois-Salaberry	Canexus Chemical	Industriel	Beauharnois	Rte 132/Zone industrielle			28	
4	Sud	Beauharnois-Salaberry	Hydro-Québec/Usine Beauharnois	Industriel	Beauharnois	Rte 132/Zone industrielle			290	
5	Sud	Beauharnois-Salaberry	École secondaire des Patriotes-de-Beauharnois et CFP des Moissons	Institutionnel	Beauharnois	250, rue Gagnon			100	
6	Sud	Beauharnois-Salaberry	CLSC Seigneurie-de-Beauharnois	Institutionnel	Beauharnois	142, rue Saint-Laurent			-	

NUMÉRO CARTE	COURONNE	MRC	SITE	CATÉGORIE	MUNICIPALITÉ	LOCALISATION	SUPERFICIE M <sup>2</sup>	NOMBRE D'ENTRÉES-PRISES	EMPLOIS	ÉLÈVES
1	Sud	Rouville	CLSC du Richelieu	Institutionnel	Richelieu	300, chemin de Marieville (à l'angle du chemin des Patriotes)	5 472		160	
1	Sud	Vaudreuil-Soulanges	Parc industriel N.D.-de-l'Île-Perrot	Industriel	L'Île-Perrot	Rue Antoine-Henault - Rue Huot	1 050 000			
2	Sud	Vaudreuil-Soulanges	Parc industriel Pincourt	Industriel et commercial	Pincourt	Autoroute 20	460 000			
3	Sud	Vaudreuil-Soulanges	Parc industriel Vaudreuil-Dorion	Industriel	Vaudreuil-Dorion	Autoroute 40	7 050 000			
4	Sud	Vaudreuil-Soulanges	Parc industriel Vaudreuil-Dorion	Industriel	Vaudreuil-Dorion	Route Harwood	1 000 000			
5	Sud	Vaudreuil-Soulanges	Parc industriel Vaudreuil-Dorion	Industriel	Vaudreuil-Dorion	Route 340	900 000			
6	Sud	Vaudreuil-Soulanges	Parc industriel Vaudreuil-sur-le-Lac	Industriel	Vaudreuil-sur-le-Lac	Autoroute 40	210 000			
7	Sud	Vaudreuil-Soulanges	Parc industriel Saint-Lazare	Industriel	Saint-Lazare	Route 340	520 000			
8	Sud	Vaudreuil-Soulanges	Parc industriel Les Cèdres	Industriel	Les Cèdres	Autoroute 20	1 200 000			
9	Sud	Vaudreuil-Soulanges	Parc industriel Les Cèdres (entreposage)	Industriel	Les Cèdres	Montée Chénier-Montée Sullivan	1 500 000			
10	Sud	Vaudreuil-Soulanges	Complexe intermodal Les Cèdres	Industriel	Les Cèdres	1, rue Sullivan	3 000 000			
11	Sud	Vaudreuil-Soulanges	Secteur commercial L'Île-Perrot	Commercial	L'Île-Perrot	Autoroute 20 - boul. Don-Quichotte - boul. Perrot				

## Générateurs de déplacements - MRC - Couronnes Nord et Sud

NU-MÉRO CARTE	COU-RONNE	MRC	SITE	CATÉGORIE	MUNICIPALITÉ	LOCALISATION	SUPERFICIE M <sup>2</sup>	NOMBRE D'ENTRE-PRISES	EMPLOIS	ÉLÈVES
12	Sud	Vaudreuil-Soulanges	Secteur commercial Pincourt	Commercial	Pincourt	Autoroute 20 - boul. Cardinal-Léger				
13	Sud	Vaudreuil-Soulanges	Secteur commercial Dorion	Commercial	Vaudreuil-Dorion	Autoroute 20 - boul. Harwood				
14	Sud	Vaudreuil-Soulanges	Secteur commercial Vaudreuil	Commercial	Vaudreuil-Dorion	Autoroute 40 - Av. Saint-Charles				
15	Sud	Vaudreuil-Soulanges	Secteur commercial Saint-Lazare	Commercial	Saint-Lazare	Ch. Sainte-Angélique				
16	Sud	Vaudreuil-Soulanges	Commerces autoroutiers Vaudreuil	Commercial	Vaudreuil-Dorion	Autoroute 540 - boul. Cité-des-Jeunes				
17	Sud	Vaudreuil-Soulanges	Commerces autoroutiers Hudson	Commercial	Vaudreuil-Dorion	Autoroute 40 - Route Harwood				
18	Sud	Vaudreuil-Soulanges	CLSC La Presqu'île - Point de service de Vaudreuil-Dorion	Institutionnel	Vaudreuil-Dorion	412, boul. Harwood				
19	Sud	Vaudreuil-Soulanges	CHSLD Centre d'accueil Laurent Bergevin	Institutionnel	L'Île-Perrot	200, boul. Perrot				
20	Sud	Vaudreuil-Soulanges	École secondaire du Campus (Pavillons Vaudreuil et Lionel-Groulx)	Institutionnel	Vaudreuil-Dorion	400, avenue Saint-Charles				
21	Sud	Vaudreuil-Soulanges	CEA des Belles-Rives	Institutionnel	Vaudreuil-Dorion	400, avenue Saint-Charles				
22	Sud	Vaudreuil-Soulanges	École secondaire d'enseignement technique Paul-Gérin-Lajoie	Institutionnel	Vaudreuil-Dorion	400, avenue Saint-Charles				
23	Sud	Vaudreuil-Soulanges	École secondaire du Chêne Bleu	Institutionnel	Pincourt	225, boul. Pincourt				
24	Sud	Vaudreuil-Soulanges	Vaudreuil Country High School	Institutionnel	Saint-Lazare	2800, rue du Bordelais				
25	Sud	Vaudreuil-Soulanges	Hudson High School	Institutionnel	Hudson	69, Côte-Saint-Charles				
1	île-de-Montréal	Montréal	Cégep Gérald-Godin	Institutionnel	Sainte-Geneviève	15615, boul. Gouin Ouest				1200
2	île-de-Montréal	Montréal	Cégep Saint-Laurent	Institutionnel	Arr. de Saint-Laurent	625, av. Sainte-Croix				
3	île-de-Montréal	Montréal	Cégep Bois-de-Boulogne	Institutionnel	Montréal	10555, avenue Bois-de-Boulogne				
4	île-de-Montréal	Montréal	Cégep André-Laurendeau	Institutionnel	Montréal	1111, rue Lapierre				
5	Sud	Longueuil	Cégep Édouard-Montpetit	Institutionnel	Longueuil	945, chemin de Chambly				
6	Sud	Longueuil	Centre de formation professionnelle Pierre-Dupuy	Institutionnel	Longueuil	1150, chemin du Tremblay				
7	Laval	Laval	Collège Montmorency	Institutionnel	Laval	475, boulevard de l'Avenir				
8	Sud	Longueuil	Promenades Saint-Bruno	Commercial	Saint-Bruno-de-Montarville	1, boulevard des Promenades		250		
9	Sud	Longueuil	Quartier 10-30	Commercial	Longueuil (Brossard)	Autoroutes 10 et 30				





Communauté métropolitaine  
de Montréal

Communauté métropolitaine de Montréal  
1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400  
Montréal (Québec) H3A 3L6  
T 514 350-2550 F 514 350-2599  
[www.cmm.qc.ca](http://www.cmm.qc.ca) | [info@cmm.qc.ca](mailto:info@cmm.qc.ca)

