

Plan stratégique 2003-2013 du Réseau de transport de Longueuil

Document principal



version finale

Mission du RTL

«Améliorer la qualité de vie des citoyens du territoire du Réseau en répondant adéquatement à leurs besoins évolutifs de déplacement par la promotion et l'exploitation, à juste prix, de différents moyens de transport collectif de qualité qui respectent l'environnement.»

Plan stratégique 2003-2013 du Réseau de transport de Longueuil

Direction planification et développement

Novembre 2004



1. Introduction	9
1.1. Portrait du RTL	9
1.1.1. Territoire desservi	9
1.1.2. Historique	10
1.1.3. Services offerts	13
1.1.4. Structure du réseau de transport	15
1.1.5. Évolution de l'achalandage	17
1.1.6. Évolution de l'offre de service	19
1.1.7. Développement des infrastructures	21
1.1.8. Terminus	22
1.1.9. Stationnements incitatifs	23
1.1.10. Voies réservées	24
1.1.11. Centres d'exploitation	25
1.1.12. Parc de véhicules	25
1.1.13. Systèmes embarqués	25
1.1.14. Structure organisationnelle	26
1.2. Mission, valeurs et philosophie de gestion	27
1.2.1. Mission et rôles du RTL	27
1.2.2. Valeurs et philosophie de gestion	29
1.3. Planification au RTL	30
1.3.1. Processus de planification	30
1.4. Plan stratégique de 1996	31
1.5. Plan stratégique de 2003-2013	34
1.5.1. Exigences de la Loi sur les sociétés de transport en commun	34
1.5.2. Position du RTL face aux exigences de la loi	34
1.5.3. Objectifs du plan stratégique	35
1.5.4. Démarche de réalisation	35
2. Analyse du contexte	37
2.1 Environnement du RTL	37
2.1.1. Environnement institutionnel	38
2.1.2. Environnement démographique	38
2.1.3. Environnement économique	41
2.1.4. Environnement de l'emploi	45
2.2 Cadre institutionnel	48
2.2.1. Cadre institutionnel actuel	48
2.2.2. La nécessité d'une révision	49
2.3 Cadre financier	50
2.3.1. État de la situation	50
2.3.2. Le transport collectif, surtout un investissement...	51
2.3.3. Impact de la loi sur les finances municipales	53
2.3.4. Impact de la création de l'Agence métropolitaine de transport	53
2.3.5. Impact des autres décisions gouvernementales	54
2.3.6. Évolution des tarifs du RTL	55
2.3.7. Évolution de la contribution municipale de la Ville de Longueuil	56
2.3.8. Le programme d'aide au transport en commun	57
2.3.9. La nécessité d'une révision	57
2.3.10. Un financement accru	58
2.3.11. Compensation du rabais dû à l'intégration tarifaire	61
2.3.12. Prise en charge des équipements métropolitains	61
2.3.13. Financement du déficit du métro	62
2.3.14. Financement du déficit des trains de banlieue	63
2.3.15. Soutien à l'exploitation	65
2.3.16. Amélioration du programme d'aide au transport en commun	65
2.3.17. Soutien des projets majeurs de développement	66

2.4 Cadre de planification des transports	67
2.4.1 Plan de gestion des déplacements de la région de Montréal	67
2.4.2 Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud	69
2.4.3 Plan de transport de la Montérégie	71
2.4.4 Plan stratégique de l'AMT	72
2.4.5 Plan de transport adapté pour les personnes handicapées	74
2.5 Cadre de planification du territoire	76
2.5.1 Cadre d'aménagement gouvernemental pour la région métropolitaine	76
2.5.2 Schéma d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)	79
2.5.3 Plan d'urbanisme de la Ville de Longueuil	81
3. Analyse des tendances	83
3.1 Sociodémographie	83
3.1.1 Évolution des ménages	83
3.1.2 Évolution de la population	86
3.1.3 Vieillessement de la population	89
3.1.4 Taille des ménages	92
3.1.5 Possession automobile	95
3.2 Demande en transport	98
3.2.1 Déplacements motorisés	99
3.2.2 Déplacements en transport en commun	102
3.3 Part modale du transport en commun	105
4. Problématiques et enjeux	109
4.1 Problématiques du réseau de transport	109
4.1.1 Fiabilité du service sur les liens interrives	109
4.1.2 Capacité du terminus Centre-ville	114
4.1.3 Capacité de la voie réservée du pont Champlain	114
4.1.4 Desserte interne du territoire	115
4.1.5 Ponctualité du service sur le réseau	116
4.1.6 Temps de déplacement des clients-usagers	116
4.1.7 Niveau de service en dehors des heures de pointe	118
4.1.8 Niveau de confort des clients-usagers	118
4.2 Problématiques du transport adapté	119
4.2.1 Besoins accrus de la clientèle du transport adapté	119
4.2.2 Fiabilité du service sur les liens interrives	120
4.2.3 Optimisation des parcours	120
4.2.4 Niveau de service offert à l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville	121
4.2.5 Impacts du nouveau cadre organisationnel et financier du MTQ	121
4.3 Forces et faiblesses	122
4.4 Points à améliorer	122
4.4.1 Services offerts	124
4.4.2 Planification et gestion	124
4.4.4 Infrastructures	125
4.4.5 Matériel roulant	127
4.5 Enjeux	127
4.5.1 Assurer un financement stable et suffisant	128
4.5.2 Maintien de la part modale du RTL	129
4.5.3 Améliorer la fiabilité de service sur les liens interrives	129
4.5.4 Adapter les services aux besoins d'une clientèle vieillissante	131
4.5.5 Arrimer la planification du territoire et des transports	132
4.5.6 Renouveler les effectifs	132

5. Vision	133
5.1 Vision générale	133
5.1.1 Vision du rôle du RTL en 2013	133
5.1.2 Vision du transport en commun en 2013	134
5.1.3 Conditions pour que la vision se concrétise	135
5.2 Vision du réseau de transport	135
5.3 Pôles de transport	136
5.4 Axes de transport	138
5.4.1 Réseau de transport local par autobus (RTLA)	139
5.4.2 Réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA)	139
5.5 Modes de transport et sites propres pour autobus	141
5.5.1 Modes de transport à grande capacité	142
5.5.2 Axes en site propre pour autobus	145
6. Projets de développement	155
6.1 Axes d'intervention	155
6.2 Projets de développement	155
6.3 Scénarios de développement	163
6.4 Niveau d'investissement à consentir	165
6.5 Coût des projets	166
7. Orientations et priorités d'action	169
7.1 Orientations	169
7.2 Priorités d'action	169
7.2.1 Priorités 2004-2008	169
7.2.2 Priorités 2009 à 2013	170
8. Bibliographie	173
9. Liste des sigles	179

Liste des tableaux

Tableau 1:	Historique du transport en commun sur la Rive-Sud de Montréal	12
Tableau 2:	Sommaire des normes de service	14
Tableau 3:	Sommaire de l'évolution de l'achalandage et de l'offre de service	19
Tableau 4:	Terminus utilisés par le RTL	22
Tableau 5:	Stationnements incitatifs utilisés par le RTL	23
Tableau 6:	Voies réservées utilisées par le RTL	24
Tableau 7:	Bilan des réalisations depuis 1996	32-33
Tableau 8:	Évolution de la population et des ménages entre 1987 et 2001	40
Tableau 9:	Évolution de la motorisation et de la part modale entre 1987 et 2001	40
Tableau 10:	Évolution des mises en chantier - RMR de Montréal, 1996 à 2003	43
Tableau 11:	Évolution de l'emploi- territoire CMM, 1996 à 2001	46
Tableau 12:	Évolution des déplacements à motif travail en pointe AM, 1987 à 2016	47
Tableau 13:	Sommaire des impacts financiers sur le RTL	54
Tableau 14:	Sommaire de l'évolution des tarifs au RTL	56
Tableau 15:	Sommaire de l'évolution de la contribution municipale	56
Tableau 16:	Utilisation du métro de Montréal	63
Tableau 17:	Déficits et contributions municipales aux trains de banlieue	64
Tableau 18:	Évolution du nombre de ménages 1987 à 2016	84
Tableau 19:	Évolution de la population 1987 à 2016	87
Tableau 20:	Évolution de l'âge moyen de la population 1987 à 2016	89
Tableau 21:	Évolution de la taille des ménages 1987 à 2016	92
Tableau 22:	Évolution de la possession automobile des ménages 1987 à 2016	96
Tableau 23:	Déplacements motorisés - lieu de résidence - pointe AM 1987 à 2016	99
Tableau 24:	Détail des déplacements motorisés à Longueuil, pointe AM 1987 à 2016	101
Tableau 25:	Déplacements TC - lieu de résidence - pointe AM 1987 à 2016	103
Tableau 26:	Détail des déplacements TC - pointe AM 1987 à 2016	104
Tableau 27:	Évolution de la part modale TC - lieu de résidence - pointe AM 1987 à 2016	105
Tableau 28:	Détails des parts modales TC - pointe AM 1987 à 2016	107
Tableau 29:	Points à améliorer	123
Tableau 30:	Achalandage en transport en commun sur les axes ceinturant l'île de Montréal	131
Tableau 31:	Projets de développement	157-159-161
Tableau 32:	Impacts des scénarios de développement (\$ courants 2003)	166
Tableau 33:	Impacts des projets (\$ courants 2003)	167

Liste des figures

Figure 1:	Évolution de l'achalandage sur le réseau du RTL	18
Figure 2:	Évolution des véhicules-kilomètres sur le réseau du RTL	20
Figure 3:	Organigramme du RTL	26
Figure 4:	Planification au RTL	30
Figure 5:	Démarche de réalisation du plan stratégique	36
Figure 6:	Contexte environnemental du RTL	37
Figure 7:	Évolution du produit intérieur brut - RMR de Montréal, 1992 à 2004	41
Figure 8:	Évolution de l'emploi - RMR de Montréal, 1992 à 2003	45
Figure 9:	Répartition des ménages 1987 à 2016	85
Figure 10:	Répartition de la population 1987 à 2016	88
Figure 11:	Pertes de temps sur les liens interrives	113
Figure 12:	Scénarios de développement	164

Liste des cartes

Carte 1:	Territoire du RTL	11
Carte 2:	Réseau de transport en commun du RTL	16
Carte 3:	Évolution de l'âge moyen de la population à Longueuil - 1987 à 2016	91
Carte 4:	Évolution de la taille des ménages à Longueuil - 1987 à 2016	94
Carte 5:	Évolution de la possession automobile à Longueuil - 1987 à 2016	97
Carte 6:	Évolution de la part modale TC à Longueuil - pointe AM 1987 à 2016	108
Carte 7:	Pôles de transport	147
Carte 8:	Réseau de transport local par autobus (RTLA)	149
Carte 9:	Réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA)	151
Carte 10:	Modes de transport et sites propres pour autobus	153

1.1. Portrait du RTL

1.1.1. Territoire desservi

Le Réseau de transport de Longueuil (RTL) dessert la « nouvelle » Ville de Longueuil créée le 1^{er} janvier 2002 à partir du regroupement de huit villes. Selon le décret 1296-2003 du 10 décembre 2003, la ville de Longueuil compte quelque 380 580 habitants, ce qui en fait la troisième ville la plus importante au Québec.

Le territoire de Longueuil couvre une superficie de 273,9 km² dont le tiers est occupé par des terres agricoles et les deux autres tiers sont en zone urbaine.

Ce territoire qui compte deux parcs nationaux et un parc régional, est bordé à l'ouest, par le fleuve Saint-Laurent face à l'île de Montréal (voir Carte 1).

Les autoroutes 10, 15, 20 et 30 ainsi que les routes 112, 116, 132 et 134 traversent ce territoire qui est relié à l'île de Montréal par quatre ponts (Champlain, Victoria, Jacques-Cartier et Louis-Hippolyte-LaFontaine) et par la ligne 4 (jaune) du métro qui donne un accès direct au réseau de transport en commun de Montréal. Un service de train de banlieue, exploité par l'Agence métropolitaine de transport (AMT), se destine aussi à Montréal.

Le territoire de la ville de Longueuil comporte un aéroport pouvant accueillir des avions long-courriers. Il est également traversé par plusieurs emprises ferroviaires qui segmentent son territoire à plusieurs endroits. La présence de ces dernières engendre certaines discontinuités au niveau de la trame routière, ce qui a un impact déterminant sur la configuration du réseau de transport en commun.

La ville de Longueuil est constituée de sept arrondissements, soit :

- Boucherville;
- Brossard;
- Greenfield Park;
- Saint-Bruno-de-Montarville;
- Saint-Hubert;
- Saint-Lambert – LeMoyne;
- Vieux-Longueuil.

Ces arrondissements portent respectivement le nom des anciennes municipalités dont ils sont issus. L'arrondissement Saint-Lambert – LeMoyne regroupe ces deux anciennes municipalités.

Longueuil est membre de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et fait partie de la région administrative de la Montérégie.

1.1.2. Historique

Le RTL a été créé le 1^{er} juillet 1974 sous le nom de Commission de transport de la Rive-Sud de Montréal (CTRSM). Il détiendra ce nom jusqu'au 31 décembre 1985.

Rappelons que la création de la CTRSM résultait du mouvement d'étatisation des diverses compagnies de transport, à savoir de l'expropriation des compagnies Chambly Transport en 1971 et de Métropolitain Sud en 1978.

La CTRSM comprenait alors :

- 168 employés;
- 112 véhicules;
- 21 lignes d'autobus.

La CTRSM desservait alors les sept municipalités composant la Rive-Sud proche (Boucherville, Brossard, Greenfield Park, LeMoyne, Longueuil, Saint-Hubert et Saint-Lambert). Toutefois, un secteur localisé à Longueuil, aux abords du terminus et de la station de métro, était desservi par la Société de transport de Montréal (STM) dénommée à l'époque, Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal (CTCUM).

À compter du 1^{er} janvier 1985 et jusqu'au 31 décembre 2001, la CTRSM est devenue la Société de transport de la Rive-sud de Montréal (STRSM) et du même souffle a pris en charge la totalité de la desserte de son territoire (Rive-Sud proche).

Le RTL est né le 31 décembre 2001 et son territoire correspond à celui de la «nouvelle» ville de Longueuil qui comporte, en plus des villes composant l'ancien territoire de la STRSM, celui de l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville.

Il est à souligner que, suite au regroupement municipal, le RTL a succédé aux droits et obligations de la municipalité de Saint-Bruno-de-Montarville en regard du contrat de transport en commun par autobus conclu initialement par cette municipalité. Conséquemment, les recettes provenant de l'utilisation des services par les clients-usagers, les revenus de subvention, la contribution municipale de même que les dépenses d'exploitation ont été intégrés au budget du RTL à compter du 1^{er} janvier 2002.

Le Tableau 1 présente un bref historique du transport en commun sur la Rive-Sud de Montréal.

Carte 1: Territoire du RTL

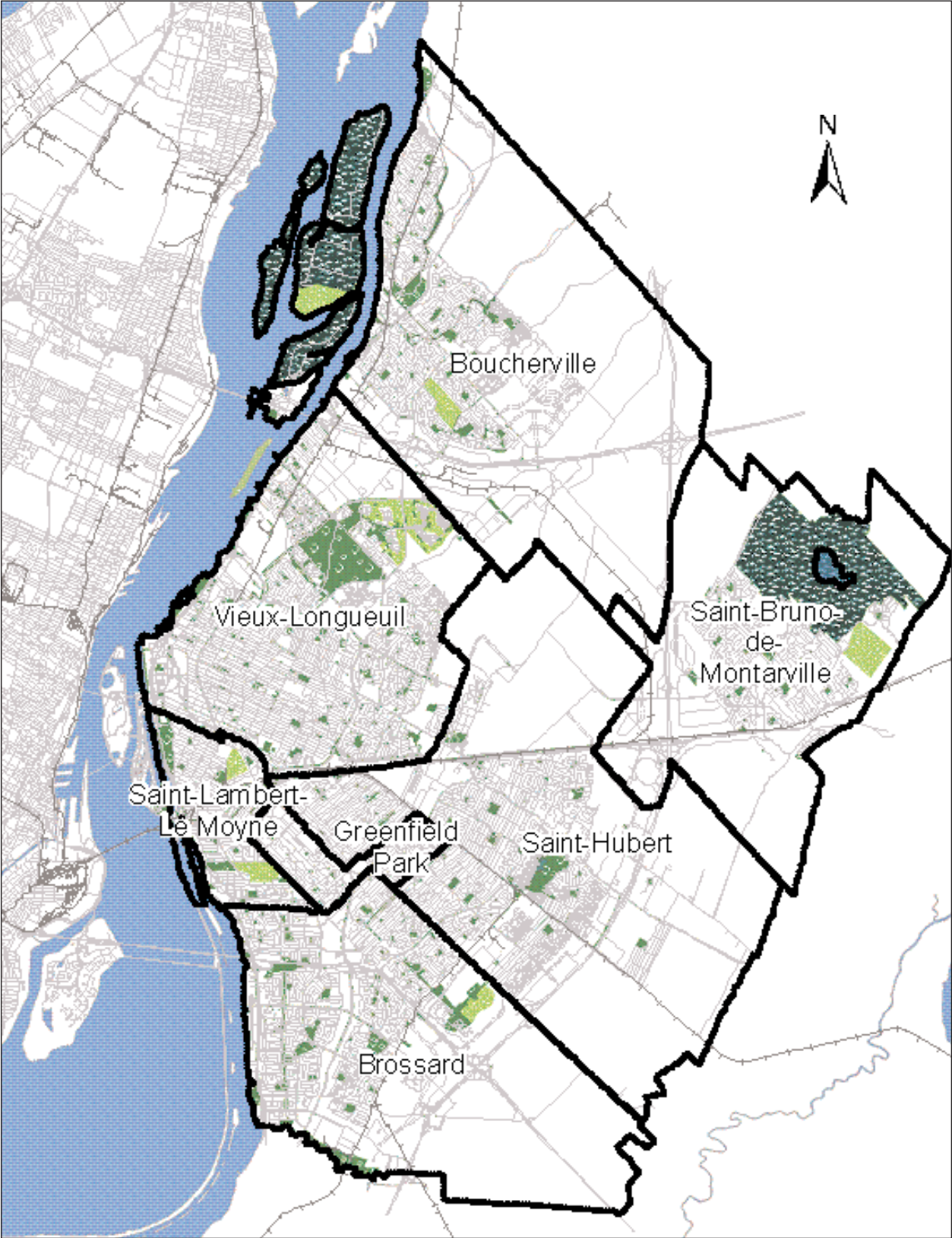


Tableau 1: Historique du transport en commun sur la Rive-Sud de Montréal

Année	Institutionnel	Opérations	Tarification	Terminus Stationnements incitatifs Voies réservées	Centres d'exploitation Siège social Flotte de véhicules	
70	1971	Loi créant la CTRSM				
	1974		Début des opérations de la CTRSM		Siège social à la station de métro Longueuil	
	1976	CTRM	Tarif réduit pour les plus de 65 ans		Rénovation du garage Grande-Allée à Saint-Hubert - 130 autobus	
	1977		Desserte de Boucherville		Acquisition d'autobus de type urbain Construction garage Satellite St-Hubert (150 autobus)	
	1978	COTREM Acquisition de Métropolitain sud	Desserte hors-territoire		Voie réservée pont Champlain Stationnement incitatif de 300 places à Saint-Hubert Voie réservée pont Champlain	Garage satellite à Saint-Hubert - 150 autobus Siège social au 1000 de Sérigny
80	1980		Début du transport adapté Grève et arrêt complet de service			
	1981		Carte locale mensuelle	Stationnement incitatif de 400 places à Brossard		
	1983	CIT	Début du transport scolaire	Carnets de billets		
	1984		Desserte hors-territoire			
	1985	Loi créant la STRSM	Début des opérations de la STRSM	Zones tarifaires (zone jaune Vieux-Longueuil, rouge "St-Hubert")	Terminus hors-rue au centre-ville	
	1986	STRSM	Retrait de la STCUM du Vieux-Longueuil Réaménagement du réseau via le pont Champlain		Terminus Brossard	
	1989		Grève des employés d'entretien			Siège social au 1150 Marie-Victorin Centre d'exploitation Longueuil (131) Acquisition des autobus articulés AG700
90	1990	Loi créant le CMTC	Carte régionale Intégration tarifaire	Agrandissement du stationnement incitatif Brossard à 800 places		
	1992		Réaménagement complet du réseau	Terminus Centre-ville au 1000 De la Gauchetière Voie réservée Taschereau		
	1994	Nouvelle politique d'admissibilité au transport adapté				
	1995	Loi créant l'AMT		Intermédiaire (18-21 ans)	Mesures préférentielles abords du terminus Longueuil Voie réservée Lafayette Voie réservée Taschereau local Voie réservée St-Charles Ouest	
	1996	AMT Plan stratégique STRSM-Phase 1		TRAM	Stationnement incitatif Mortagne Voie réservée A-20	
	1997	Plan stratégique AMT				Acquisition des premiers autobus à plancher bas (LFS)
	1998		Express Chevrier (AMT)	Elargissement de l'intégration tarifaire	Voie réservée Lapinière Stationnement incitatif Chevrier de 600 places Voie réservée Taschereau	
1999		Système de décompte automatique (29 bus) MADPREP		Voie réservée Riverside / St-Charles Ouest		
00	2000	Loi 170 créant la ville de Longueuil		Voie réservée centre de l'A-10 Voie réservée Taschereau A-10 Nouveau terminus Longueuil Agrandissement du stationnement Chevrier à 1974 places		
	2001	Loi créant le RTL	Nouvelles normes de service	Voie réservée pont Victoria		
	2002	Création de la ville de Longueuil et Révision plan stratégique AMT				Acquisition des autobus articulés AG300 Agrandissement du centre d'exploitation Longueuil (174 véhicules)
	2003		SPDF (38 bus et 25 contrôleurs de circulation)		Voie réservée de l'Inspecteur Voie réservée Duke Voie réservée Auguste Voie réservée électronique Chambly	Transfert d'autobus du centre de Saint-Hubert au centre d'exploitation Longueuil (173 véhicules à Saint-Hubert)

1.1.3. Services offerts

Le RTL offre à sa clientèle des services d'autobus et de taxis collectifs. Quatre types de service sont offerts selon les besoins de la clientèle:

- Service régulier;
- Service de transport adapté;
- Service de transport scolaire;
- Service sur une base contractuelle.

Le service régulier est offert à la population sur l'ensemble du territoire de la ville de Longueuil. Il est assuré en majorité par autobus mais également par des lignes de taxis collectifs.

La desserte en autobus est assurée en régie sur la totalité du territoire à l'exception de l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville où la desserte est assurée par un transporteur privé.

Les lignes de taxi collectif qui sont apparues sur le territoire dès 1985, complètent le réseau d'autobus dans des secteurs résidentiels en développement, dans certains secteurs industriels ou secteurs peu denses du territoire. Les lignes de taxi collectif fonctionnent avec des trajets et des horaires fixes. Tous les titres de transport sont acceptés.

Le service de transport adapté est offert à la clientèle ne pouvant utiliser le service régulier en raison de déficiences significatives et persistantes et avoir, sur le plan de la mobilité, des limitations justifiant l'utilisation d'un tel service de transport. Les clients doivent effectuer leur réservation 24 heures à l'avance. Le service offert, de type porte-à-porte s'effectue par minibus adaptés ou par taxis. Le service est assuré depuis 1980 par un transporteur privé. Le RTL gère le contrat de service et s'assure du respect des normes et de la qualité du service rendu aux clients-usagers.

Une partie du transport scolaire est assuré par le RTL sur le territoire de la ville de Longueuil. Ce service fait l'objet d'ententes conclues avec les commissions scolaires Marie-Victorin et Riverside.

Le RTL offre également des services sur une base contractuelle à des entreprises et des organismes qui lui en font la demande. Parmi ceux-ci, mentionnons la desserte du stationnement incitatif Chevrier (Express Chevrier - ligne 90) qui est assurée pour le compte de l'AMT depuis 1998.

Le RTL dispose de normes de service servant à établir la configuration du réseau ainsi que le niveau de service. Ces normes servent également à mesurer la performance du réseau et à contrôler la qualité du service offert. Le Tableau 2 présente un sommaire des normes de service en vigueur au RTL.

Tableau 2: Sommaire des normes de service

Type de Norme	Nom de la norme	Définition et valeurs
Base	Couverture du territoire	% de population ou d'emplois à moins de x mètres de marche des arrêts Pointe : 90 % population ou emplois à moins de 500 mètres Hors-pointe : 90 % population ou emplois à moins de 1000 mètres
	Espacement entre les arrêts	Distance séparant deux arrêts consécutifs le long d'un trajet. Minimum : 100 mètres entre deux arrêts sur un trajet Maximum : 4 arrêts / km sur un trajet
	Charge	Nombre de passagers à bord d'un autobus sur une courses au point de charge maximum Autobus conventionnels : 65 passagers par quart d'heure Autobus à plancher surbaissé (LFS) : 55 passagers par quart d'heure Autobus articulés : 90 passagers par quart d'heure
	Intervalle de service	Intervalle maximum entre le passage de deux véhicules successifs 30 minutes ou 60 minutes selon le jour, la période de la journée et le type de ligne
	Heures de service	Heure de début et de fin de service sur une ligne Semaine : Début plus tard : 6h / Fin plus tôt : 23h ou 25h selon le type de ligne Samedi : Début plus tard : 6h ou 7 h / Fin plus tôt : 23h ou 25h30 selon le type de ligne Dimanche : Début plus tard : 7h ou 8 h / Fin plus tôt : 23h ou 24h selon le type de ligne
Contrôle	Performance	Rapport entre l'achalandage (déplacements) et le niveau de service offert (véhicules-heures productifs). Mise sous observation : Pointe : 30 pass/véh-h Autres périodes : 20 pass/véh-h Recommandation d'ajout de service : Pointe : 45 pass/véh-h Autres périodes : 30 pass/véh-h Recommandation de réduction de service : Pointe : 15 pass/véh-h Autres périodes : 10 pass/véh-h
	Rentabilité	Rapport entre les recettes perçues des clients-usagers et les coûts d'opération productifs Mise sous observation : Pointe : 0,30 Autres périodes : 0,20 Recommandation d'ajout de service : Pointe : 0,45 Autres périodes : 0,30 Recommandation de réduction de service : Pointe : 0,15 Autres périodes : 0,10
Qualité	Ponctualité du service	Pourcentage de courses arrivant ou partant à l'heure prévue à un point de contrôle Arrivés : 85 % de courses à l'heure Départs : 95 % de courses à l'heure (à l'heure : entre 1 min. d'avance et 2 min. de retard)
	Retard maximum	Perte de temps maximum à un endroit sur le réseau dues à la circulation 2 minutes de perte de temps

1.1.4. Structure du réseau de transport

En 2003, le réseau de transport du RTL est constitué de 68 lignes d'autobus, de 11 lignes de taxi collectif, d'une ligne express (ligne 90) exploitée pour le compte de l'AMT et de 47 lignes de transport scolaire.

Le réseau est orienté vers deux pôles principaux de destination (voir Carte 2): le terminus Longueuil et le terminus Centre-ville (TCV) à Montréal. Des lignes se destinant vers les stations de métro Radisson et Papineau ainsi que des lignes internes viennent compléter ce réseau.

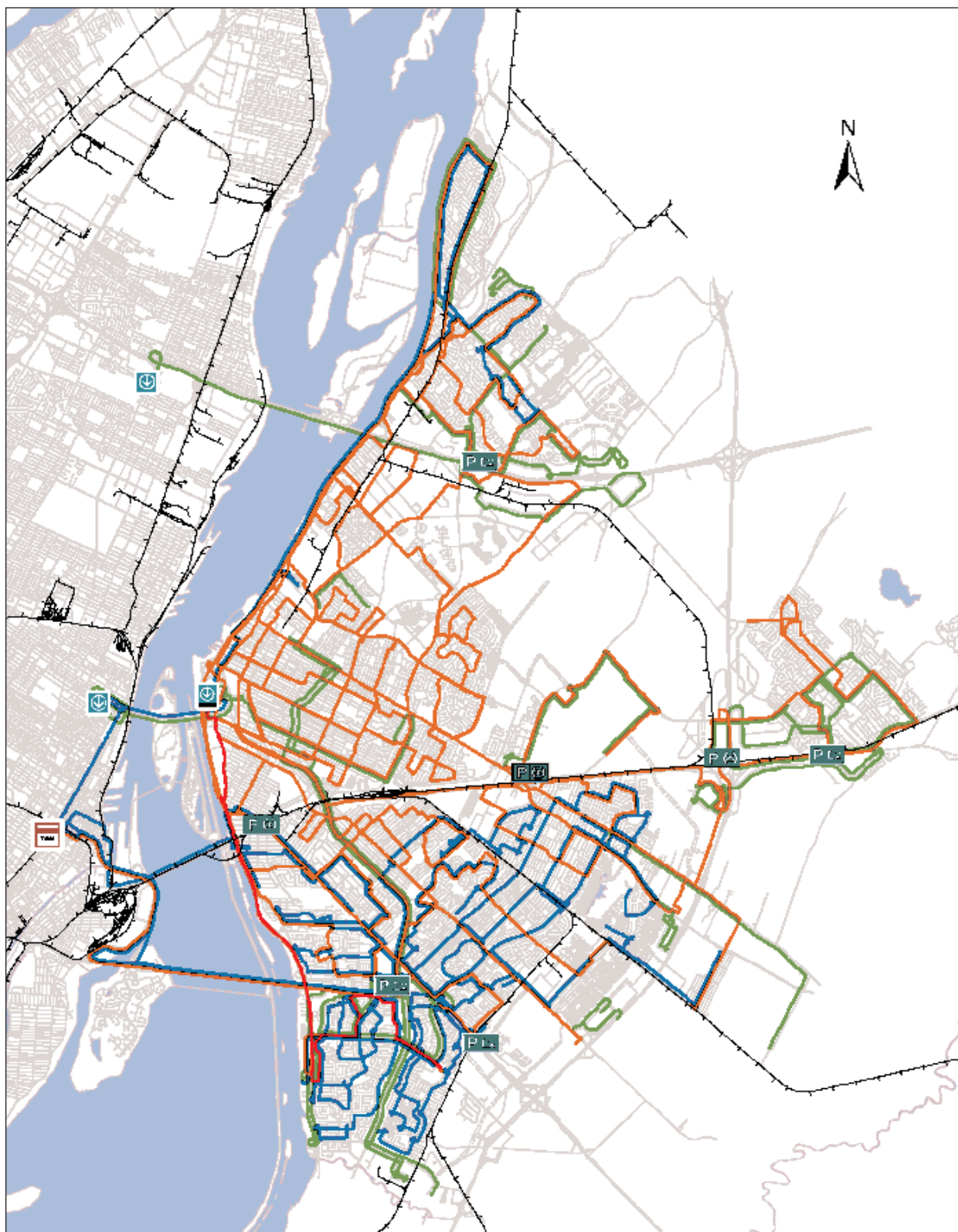
Le réseau se destinant au terminus Longueuil est constitué de 33 lignes et dessert principalement la partie nord de la ville de Longueuil (arrondissements du Vieux-Longueuil, de Boucherville et de Saint-Bruno-de-Montarville). Plusieurs de ces lignes desservent également la partie sud du territoire mais ont pour principale fonction de relier la partie sud à la partie nord du territoire. Le terminus Longueuil constitue donc le point de jonction entre ces deux parties du territoire.

Le réseau vers le TCV de Montréal est constitué de 24 lignes et dessert principalement la partie sud de la ville de Longueuil (arrondissements Brossard, Saint-Hubert, Greenfield Park et Saint-Lambert – LeMoynes). Ces lignes empruntent le pont Champlain en périodes de pointe.

Le réseau se dirigeant vers Montréal comprend également trois autres lignes d'autobus. Une de ces lignes se destine à la station de métro Radisson par le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, une autre se destine à la station de métro Papineau par le pont Jacques-Cartier et la troisième se destine au centre-ville de Montréal par le pont Victoria.

Le réseau interne est constitué de 8 lignes d'autobus, de 11 lignes de taxi collectif et de 47 lignes de transport scolaire. Ce réseau a pour fonction de desservir les pôles de déplacements situés sur le territoire du RTL.

Carte 2 : Réseau de transport en commun du RTL



DIRECTION DES LIGNES

- Destinations terminus Centre-ville et Panama
- Destination terminus Longueuil
- Autres destinations

1.1.5. Évolution de l'achalandage

En 2003, l'achalandage du RTL s'élevait à près de 30,4 millions de déplacements sur son réseau régulier (voir Figure 1) et à 257 400 déplacements pour son réseau de transport adapté.

Réseau du RTL

L'achalandage a évolué fortement sur le réseau d'autobus depuis la création de la CTRSM en 1974. Cette évolution s'explique par la croissance démographique mais également par l'offre de transport et les nombreux événements qui ont affecté la demande en transport. Au niveau de cette évolution, on distingue trois périodes :

- Développement du réseau de transport (1975 à 1988);
- Décroissance du transport en commun (1989 à 1994);
- Relance de l'achalandage (1995 à 2003).

Période 1975 à 1988

Cette période de croissance d'achalandage est marquée par un développement important et une croissance démographique soutenue du territoire juridique de la CTRSM. L'acquisition de la compagnie de transport Métropolitain Sud en 1978, la mise en place de la voie réservée sur le pont Champlain en 1978, et le retrait de la CTCUM du Vieux-Longueuil en 1986 ont permis d'accroître l'achalandage de façon importante. L'achalandage augmente de 6,3 à 33,6 millions de déplacements entre 1975 et 1988.

Période 1989 à 1994

Cette période a connu une décroissance de l'achalandage. Elle débute par une récession importante de l'économie et un conflit de travail qui durera près d'un an. Cette période est marquée par une stagnation du développement et une faible croissance démographique du territoire juridique de la STRSM.

En 1992, le gouvernement se retire du financement de l'exploitation du transport en commun laissant aux municipalités l'entière responsabilité du financement et des coûts d'exploitation du transport en commun. Les tarifs augmentent substantiellement entre 1991 et 1993 entraînant des pertes très importantes de l'achalandage. L'achalandage passe de 33,6 à 25,6 millions de déplacements entre 1989 et 1994.

La STRSM se réorganise et procède en 1992 à une restructuration complète de son réseau diminuant son offre de service de 15 % sur une base annuelle.

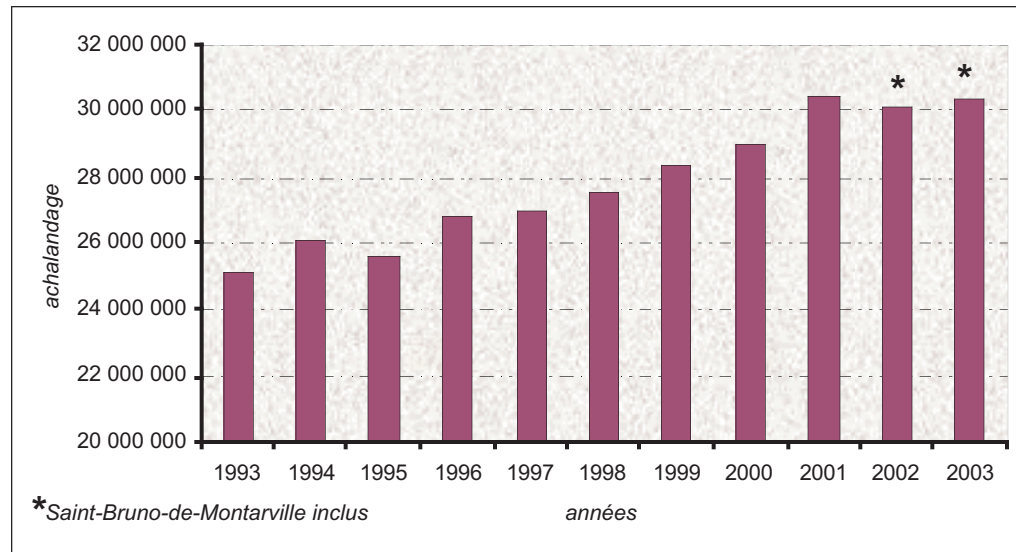
Période 1995 à 2003

Cette période de relance de l'achalandage est marquée par une croissance importante de l'économie et un redressement des finances publiques. Le développement reprend sur la Rive-Sud mais la démographie stagne en raison du vieillissement de la population. En 2002, le RTL est créé et le territoire juridique s'agrandit afin d'inclure le nouvel arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville.

Il est à noter que durant cette période, le fardeau financier du RTL s'est alourdi considérablement suite notamment au changement des règles de partage des recettes métropolitaines, de l'impact de certains autres manques à gagner ainsi qu'au versement de nombreuses contributions régionales imposées par la Loi sur l'AMT.

Malgré ce contexte difficile sur le plan financier, l'achalandage du RTL s'est accru de 25,6 à 30,4 millions de déplacements entre 1995 et 2003. Cette croissance remarquable s'explique en partie par les actions effectuées au niveau du transport en commun mais également par la bonne performance de l'économie.

Figure 1 : Évolution de l'achalandage sur le réseau du RTL



Transport adapté

Les besoins en déplacements ont connu une croissance fulgurante de 98 % au cours de la dernière décennie. En effet, l'achalandage en transport adapté est passé de 130 000 en 1993 à 257 400 en 2003.

Cette évolution s'explique, d'une part, par le vieillissement important de la population à Longueuil et d'autre part, par l'adoption de la nouvelle politique d'accessibilité au transport adapté.

1.1.6. Évolution de l'offre de service

En 2003, le RTL a fourni une prestation de service d'environ 18,4 millions de véhicules-kilomètres et de 830 100 véhicules-heures sur son réseau régulier (voir Figure 2) et d'environ, 1,7 million de véhicules-kilomètres et de 76 000 véhicules-heures sur son réseau de transport adapté.

Réseau du RTL

La restructuration du réseau du RTL en avril 1992 constitue l'élément qui a marqué le plus la gestion du réseau depuis les dix dernières années. Cette révision s'est traduite par une réduction de l'offre de service de plus de 15 % sur une base annuelle et a permis d'harmoniser celle-ci avec les normes de service définies en 1990.

À partir de 1993, le RTL s'est appliqué à gérer son réseau avec rigueur en ayant soin d'assurer, pour chaque secteur de son territoire, une adéquation entre l'offre de service et l'évolution des besoins en déplacements.

Pour la période s'échelonnant de 1993 à 2003 inclusivement, soit la période qui a suivi le réaménagement du réseau de 1992, l'offre de service a été accrue de 11 %.

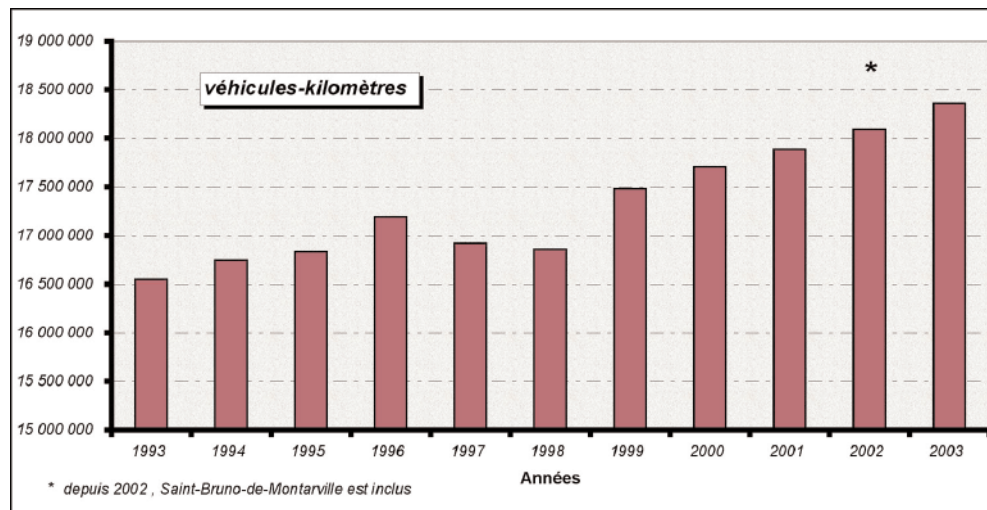
Ainsi, la gestion du réseau, telle qu'appliquée par le RTL, a donc permis de répondre à une croissance de l'achalandage de 21,2 % par un accroissement de l'offre de service ne totalisant que 11 % (voir Tableau 3).

Cependant, cette approche rigoureuse a eu pour effet d'éliminer entièrement les réserves de capacité. Conséquemment, toute croissance additionnelle de l'achalandage nécessite maintenant l'ajout de véhicules ainsi qu'une augmentation de l'offre de service.

Tableau 3 : Sommaire de l'évolution de l'achalandage et de l'offre de service

	Année										
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Achalandage (Millions depl.)	25.1	26.1	25.6	26.8	27.0	27.5	28.3	29.0	30.4	30.1	30.4
variation annuelle		4.0%	-1.8%	4.7%	0.6%	1.9%	3.1%	2.3%	4.9%	-1.0%	0.9%
variation p/r à 1993		4.0%	2.1%	7.0%	7.7%	9.7%	13.1%	15.7%	21.4%	20.1%	21.2%
Véhicules-km (Millions km)	16.5	16.7	16.8	17.2	16.9	16.9	17.5	17.7	17.9	18.1	18.4
variation annuelle		1.2%	0.6%	2.1%	-1.6%	-0.3%	3.7%	1.3%	1.0%	1.2%	1.5%
variation p/r à 1993		1.2%	1.8%	3.9%	2.2%	1.9%	5.7%	7.0%	8.1%	9.4%	11.0%
Nombre de véhicules pointe AM	258	261	262	265	264	266	273	280	282	280	285
variation annuelle		1.2%	0.4%	1.1%	-0.4%	0.8%	2.6%	2.6%	0.7%	-0.7%	1.8%
variation p/r à 1993		1.2%	1.6%	2.7%	2.3%	3.1%	5.8%	8.5%	9.3%	8.5%	10.5%

Figure 2 : Évolution des véhicules-kilomètres sur le réseau du RTL



Transport adapté

En période de pointe, le transport adapté est assuré par environ 16 minibus et 60 voitures taxis. L'offre de transport pour le transport adapté s'est accrue de façon importante sur le territoire du RTL. Entre 1993 et 2003, le nombre de véhicules-heures en minibus a augmenté de 83 % et le nombre de courses de taxis de 101 % sur le territoire juridique de la STRSM (Boucherville, Brossard, Greenfield Park, LeMoynes, Longueuil, Saint-Hubert et Saint-Lambert).

En 2003 sur le territoire juridique de la STRSM, les minibus ont été utilisés pendant près de 45 000 heures tandis que les taxis ont effectué environ 37 200 courses.

1.1.7. Développement des infrastructures

La gestion du réseau s'est accompagnée au cours de la dernière décennie, de la mise en place sur le territoire du RTL de voies réservées et autres mesures préférentielles ayant pour but d'accroître la fiabilité, l'efficacité, de même que l'efficience du service.

Depuis 1992, les voies réservées suivantes ont été mises en place:

- 1992: boulevard Taschereau (accès terminus Panama);
- 1995: boulevard Lafayette, rue Saint-Charles Ouest, bretelle Taschereau locale;
- 1996: autoroute 20;
- 1998: boulevard Lapinière, boulevard Taschereau;
- 1999: rue Riverside / Saint-Charles Ouest;
- 2000: centre et bretelle de l'autoroute 10, boulevard Taschereau;
- 2001: bretelle d'accès au pont Victoria;
- 2003: rue Auguste, rue Duke et bretelle De l'Inspecteur à Montréal.

Par ailleurs, un système de préemption de feux (SPDF) de circulation a été mis en place sur le chemin de Chambly en 2003. Le système de préemption des feux permet à 38 véhicules du parc d'autobus du RTL de prolonger la phase verte ou de déclencher un feu prioritaire pour autobus et ce, à 23 des intersections du chemin de Chambly.

Depuis 1992, deux nouveaux terminus à la fine pointe de la technologie et du confort ainsi qu'un stationnement incitatif d'envergure ont été aménagés pour le bénéfice de la clientèle du RTL :

- Le terminus Centre-ville (TCV) inauguré en 1992 et localisé dans l'édifice du 1000, rue De la Gauchetière Ouest;
- Le terminus Longueuil inauguré en 2000 et intégré à la station de métro Longueuil - Université-de-Sherbrooke;
- Le stationnement incitatif Chevrier inauguré en 1998 et localisé dans le secteur des C de l'arrondissement Brossard.

Ce stationnement dispose d'une capacité de 1974 voitures et est rattaché depuis décembre 2000 à la voie réservée en site propre localisée au centre de l'autoroute 10.

Finalement, le centre d'exploitation Longueuil a été agrandi en 2001-2002 de 13 450 m² portant sa capacité à 174 autobus. Ces travaux ont permis d'accroître non seulement la capacité mais également d'améliorer les facilités d'entretien.

Le centre d'exploitation Saint-Hubert a été également amélioré, ce qui a permis d'y localiser les ateliers pour l'entretien des immeubles, d'y centraliser les activités de la répartition des véhicules et de maintenir sa capacité à 173 autobus.

1.1.8. Terminus

Les lignes du réseau du RTL convergent vers trois terminus principaux (Longueuil, Centre-ville, Panama) (voir Tableau 4).

Le terminus Longueuil, situé à la place Charles-LeMoyne, est le point de transit le plus important du réseau avec près de 23 300 déplacements en pointe du matin. Le terminus intérieur est relié directement à la station de métro Longueuil - Université-de-Sherbrooke. La station de métro Longueuil - Université-de-Sherbrooke sur la ligne 4 (jaune) accueille en pointe du matin, environ 16 300 entrants, ce qui la place au 1er rang des stations les plus achalandées du métro de Montréal.

Le terminus Centre-ville, situé sous l'édifice du 1000, De la Gauchetière à Montréal, est le second point de transit avec près de 17 200 déplacements en pointe du matin. Le terminus est relié directement à la station de métro Bonaventure. De ces déplacements, environ 7 100 empruntent la ligne 2 (orange) de métro. Cette station de métro occupe le 3e rang parmi les stations les plus achalandées du métro de Montréal.

Le terminus Panama, situé aux abords du boulevard Taschereau et de l'autoroute 10, est le point de convergence et de rabattement des lignes d'autobus du RTL empruntant le pont Champlain. Il est le troisième point de transit avec près de 9 500 déplacements journaliers. La ligne express 45 dessert le stationnement incitatif situé à cet endroit et assure le lien entre Montréal et la Rive-Sud.

Le terminus Chevrier situé dans le secteur des C dans l'arrondissement de Brossard, est desservi seulement par l'express Chevrier (ligne 90) de l'AMT. Ce terminus en devenir sera éventuellement alimenté par des lignes du RTL qui desserviront les secteurs C et L de Brossard. Pour ce faire, le boulevard Chevrier devra être prolongé afin que le RTL puisse y amener des lignes provenant d'autres secteurs du territoire et la tarification de l'express Chevrier devra être revue afin d'assurer la cohérence entre la tarification locale et métropolitaine.

Tableau 4 : Terminus utilisés par le RTL

Terminus	Localisation	Nombre de quais	Aire d'attente (places)	Nombre de lignes d'autobus			
				AMT	RTL	STM	CIT
Terminus Longueuil	120, place Charles-LeMoyne Longueuil	41	35	0	35	0	19
Terminus Centre-ville	1000, rue De la Gauchetière Montréal	21	0	1	25	0	60
Terminus Panama	1895, rue Panama Brossard	18	17	0	14	0	18
Terminus Chevrier	4700, boulevard Lapinière Brossard	3	0	1	0	0	0

Source : AMT

1.1.9. Stationnements incitatifs

Le réseau du RTL est alimenté par cinq stationnements incitatifs situés stratégiquement sur le territoire (voir Tableau 5). Les principaux stationnements incitatifs sont les suivants : Chevrier (1974 places), Longueuil (1838 places de stationnement municipal payant), Panama (1164 places), De Mortagne (370 places) et Seigneurial (125 places). Par ailleurs, les lignes du RTL desservent les stationnements incitatifs situés aux gares de Saint-Bruno-de-Montarville (555 places) et de Saint-Lambert (320 places) situées sur son territoire.

En octobre 2003, le taux d'occupation des stationnements était de 73 %. Le stationnement Panama est utilisé à plus de 100 % suivi de celui de Longueuil (88 %), de Chevrier (54 %) et de Seigneurial (50 %). Le stationnement De Mortagne, construit lors des travaux de réfection du pont-tunnel Louis-Hippolyte La Fontaine en 1996, est peu utilisé en raison de la faiblesse du service, du manque de fiabilité occasionné par la congestion du pont-tunnel et à l'absence de mesures préférentielles vers le métro Radisson.

Il est à noter que le stationnement incitatif de Longueuil est le seul qui est payant en raison de son statut municipal. Tous les autres stationnements incitatifs sont gratuits.

Tableau 5 : Stationnements incitatifs utilisés par le RTL

Stationnements incitatifs	Localisation	Nombre de places longue durée		% utilisation
		totales	utilisées	
Longueuil	120, place Charles-LeMoyne, Longueuil	1838	1625	88%
Brossard - Panama	1895, rue Panama, Brossard	1164	1171	101%
Brossard - Chevrier	4700, boulevard Lapinière, Brossard	1974	1073	54%
De Mortagne	1200, rue Ampère, Boucherville	370	46	12%
Seigneurial	640, rue De la Rabastalière Ouest, Saint-Bruno	125	62	50%
Saint-Bruno (gare)	Gare de train, Saint-Bruno	555	412	74%
Saint-Lambert (train)	Gare de train, Saint-Lambert	320	244	76%
Total		6346	4633	73%

Source : Données provenant des relevés de plaques AMT, Octobre 2003

1.1.10. Voies réservées

Le réseau du RTL emprunte 31,3 km de voies réservées (voir Tableau 6) dont les plus importantes sont les suivantes : pont Champlain (22 lignes -250 passages en pointe du matin), centre de l'autoroute 10 (5 lignes -128 passages en pointe du matin), boulevard Taschereau (6 lignes -207 passages en pointe du matin), rues Saint-Charles / Riverside (15 lignes -166 passages en pointe du matin).

Tableau 6 : Voies réservées utilisées par le RTL

Voie réservée	Arrondissement	heures d'opération	Longueur (km)
Pont Champlain		5h30 à 9h30	5,7
		15h00 à 19h30	7,0
Centre de l'Autoroute 10	Brossard	24 heures	2,0
Duke (William) de l'inspecteur	Montréal	7h00 à 9h30	0,4
		15h30 à 18h30	0,1
Lapinière	Brossard	5h30 à 9h30	1,5
Taschereau (2 directions)	Brossard	24 heures	3,8
Taschereau - Autoroute 10	Brossard	6h30 à 9h30	0,4
Taschereau / Accès terminus Panama		6h15 à 9h00	0,3
		15h00 à 19h00	
Taschereau local	Vieux-Longueuil	6h00 à 9h30	0,5
Chemin de Chambly (système de préemption des feux)		6h30 à 9h30	6,2
		15h30 à 18h30	
Saint-Charles	Vieux-Longueuil	6h00 à 9h30	0,7
Saint-Charles Ouest / Riverside	Vieux-Longueuil	6h00 à 9h30	1,0
Autoroute 20	Boucherville	6h30 à 9h30	1,8
		15h30 à 18h30	
Total			31,3

Il est à noter que le RTL reçoit de l'AMT, une aide métropolitaine sur 9 de ces voies réservées. Cette aide s'établit à 0,50 \$ par déplacement effectué en pointe du matin et du soir sur ces voies réservées.

1.1.11. Centres d'exploitation

Le RTL possède deux centres d'exploitation : le centre d'exploitation Longueuil situé sur le boulevard Marie-Victorin dans l'arrondissement Vieux-Longueuil et le centre d'exploitation Saint-Hubert situé sur le boulevard Grande Allée dans l'arrondissement Saint-Hubert.

Le centre d'exploitation Longueuil a notamment pour vocation les interventions d'entretien majeures sur les véhicules et comporte un garage ayant une capacité totale de remisage de 174 autobus.

Le centre d'exploitation Saint-Hubert, qui comporte deux garages, a pour vocation les interventions d'entretien régulières à effectuer sur les véhicules et présente une capacité totale de remisage de 173 autobus.

Le centre administratif du RTL est localisé sur le même site que le centre d'exploitation Longueuil.

1.1.12. Parc de véhicules

À l'automne 2003, le parc de véhicules était constituée de 342 autobus dont 175 autobus à plancher surbaissé (Novabus LFS), 131 autobus conventionnels (Classic et New Look) et 36 autobus articulés (VanHool AG700 et AG300). L'âge moyen du parc d'autobus est actuellement de 8,2 ans.

Au total, 285 autobus sont en opération en pointe du matin, 283 autobus en période pointe du soir et 88 autobus le jour en dehors des heures de pointe .

1.1.13. Systèmes embarqués

En 1999, 29 autobus ont été équipés du système de décompte automatique des passagers (SDAP). Ce système permet de localiser à l'aide d'une antenne GPS, la position des véhicules et de dénombrer à l'aide de capteurs infrarouges, les montants et les descendants à chaque arrêt d'autobus. Les données sont stockées dans un ordinateur de bord et sont transférées automatiquement dans des ordinateurs situés dans les garages lors du passage des autobus aux baies de ravitaillement.

En avril 2003, des équipements de préemption de feux (ordinateur de bord, modem RF et antenne GPS) ont été installés à bord des 38 autobus desservant l'axe du chemin de Chambly.

En octobre 2003, le SDAP a été installé à bord de 41 autobus supplémentaires portant à 70 véhicules, le parc équipé de ce système. En 2004, toutes les données de comptages seront emmagasinées dans une base de données centrale et traitées par un système expert de traitement et d'analyse des décomptes (STAD). Ce système permettra d'analyser plus facilement les données recueillies et d'assurer une meilleure planification du réseau.

En 2005, tous les autobus du RTL seront dotés d'ordinateurs de bord et d'antenne GPS dans le cadre de l'implantation du nouveau système de vente et de perception. Les cartes à puce pourront alors être utilisées comme supports pour les titres de transport dans la région métropolitaine. La carte à puce remplacera les cartes mensuelles et les billets.

1.1.14. Structure organisationnelle

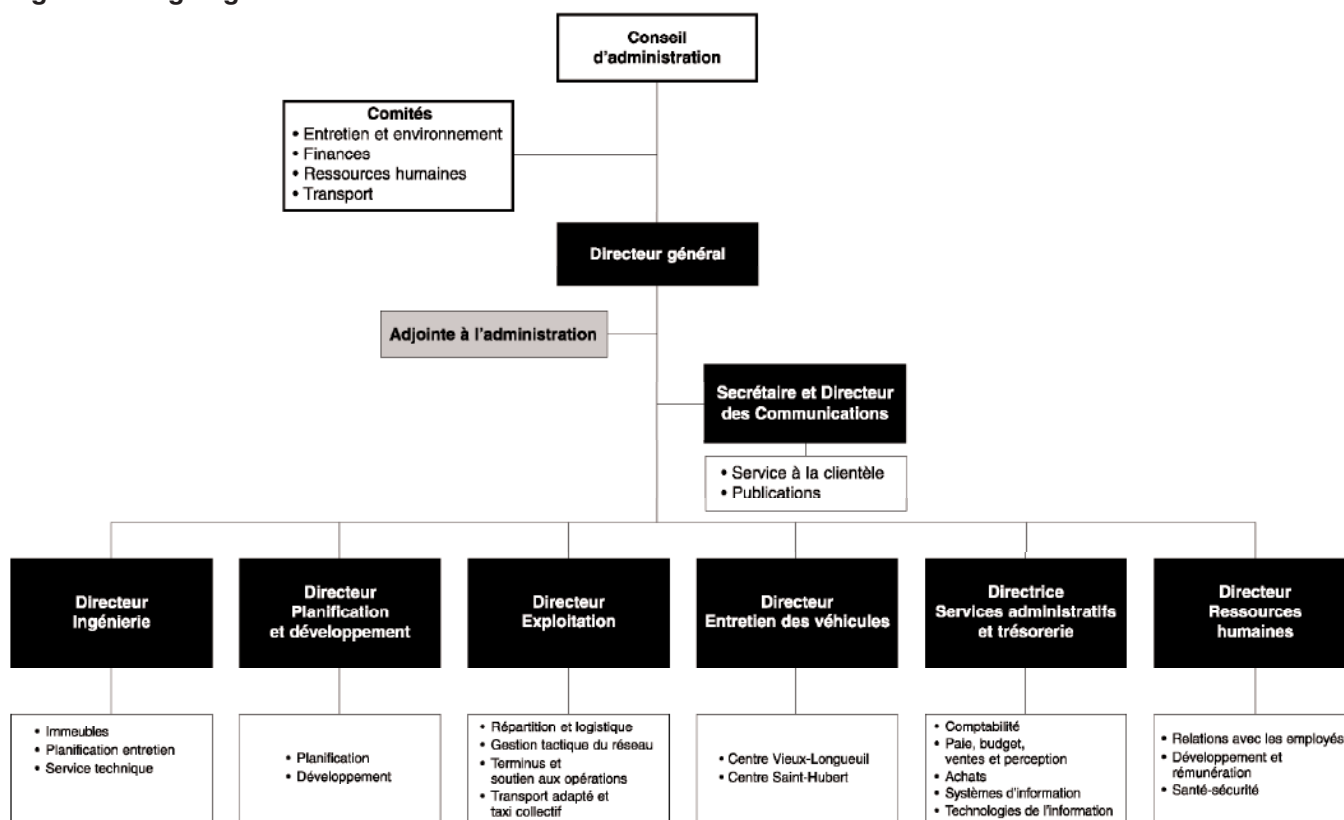
Le RTL est administré par un conseil d'administration constitué de 9 membres nommés par le conseil municipal de la Ville de Longueuil. Ce conseil d'administration est composé de 7 élus de la Ville de Longueuil, d'un représentant du transport régulier et d'un représentant du transport adapté. Il est dirigé par un président nommé également par le conseil municipal de la Ville de Longueuil.

Les membres du conseil d'administration participent à la gestion du RTL par le biais de quatre comités (Transport, Entretien et environnement, Finances, Ressources humaines). Ces comités constitués de 4 à 5 membres participent à l'analyse des dossiers et ont un pouvoir de recommandation dans chacun de leur domaine respectif.

Le RTL est constitué de sept directions (voir Figure 3) qui assurent le fonctionnement de l'entreprise (générale, exploitation, entretien de véhicules, planification et développement, ingénierie, ressources humaines, services administratifs et trésorerie). Le directeur général nommé pour un mandat de cinq ans dirige l'entreprise.

Au 31 décembre 2003, le RTL employait, sur une base régulière, 904 personnes dont 548 chauffeurs, 196 employés d'entretien, 89 cadres, 68 employés de bureau et 3 vendeurs de billets.

Figure 3 : Organigramme du RTL



1.2. Mission, valeurs et philosophie de gestion

En 1996, la STRSM s'est donné une mission, des valeurs et une philosophie de gestion.

En 2002, cette mission ainsi que les valeurs et philosophie ont été reconduites et entérinées par le conseil d'administration du RTL suite à la création de la nouvelle Ville de Longueuil.

1.2.1. Mission et rôles du RTL

La mission du RTL s'énonce ainsi:

«Améliorer la qualité de vie des citoyens du territoire du Réseau en répondant adéquatement à leurs besoins évolutifs de déplacement par la promotion et l'exploitation, à juste prix, de différents moyens de transport collectif de qualité qui respectent l'environnement».

Cet énoncé de mission s'accompagne d'un deuxième énoncé qui constitue «Les moyens de réalisation» et qui s'énonce ainsi :

«La Société réalise sa mission en favorisant un partenariat constructif, tant avec les municipalités membres qu'avec ses employés, dont elle reconnaît l'importance; de même qu'en maximisant l'utilisation rentable des ressources et des infrastructures.»

Par sa mission, le RTL agit non seulement à titre de transporteur auprès de la population de Longueuil mais également en tant qu'agent économique, social et environnemental.

Rôle d'agent économique

Le RTL joue un rôle économique non négligeable sur la Rive-Sud. Il contribue significativement au développement de l'économie de la Rive-Sud et de la région de Montréal en transportant la population vers les lieux de travail et d'étude de son territoire.

Dans le cadre de ses opérations, le RTL a versé en 2003, environ 60 M \$ en salaire et achète annuellement 27 M \$ de biens et services dont 72 % auprès de divers fournisseurs québécois. Le RTL se situe au neuvième rang en tant qu'employeur à Longueuil.

Rôle de transporteur

Le RTL a comme premier rôle d'exploiter, à juste prix, différents moyens de transport collectif pour les citoyens de la ville de Longueuil. Les moyens de transport collectif ne se limitent pas uniquement au mode autobus, mais également à d'autres modes tels que les minibus et le taxi collectif. Les statistiques mentionnées à la section précédente témoignent de l'importance du RTL dans son rôle de transporteur (30,4 millions de déplacements, 18,4 millions de kilomètres, 830 100 heures d'opération).

En pointe du matin, le RTL effectue près de 20 % des déplacements sur son territoire. Outre le RTL, la STM et l'AMT agissent également comme transporteurs sur le territoire de la ville de Longueuil. La STM exploite la ligne 4 (jaune) du métro, tandis que l'AMT exploite la ligne de train de banlieue Mont-Saint-Hilaire / Montréal ainsi que l'express Chevrier (ligne 90).

Avec le vieillissement de la population, le rôle traditionnel de transporteur du RTL est appelé à évoluer vers un rôle de gestionnaire des déplacements sur son territoire. Le RTL recherchera des moyens d'optimiser davantage l'usage des infrastructures routières existantes et d'accroître la mobilité de la population par de nouveaux moyens de transport collectif.

Rôle d'agent social

Le RTL joue un rôle social auprès des citoyens de Longueuil par l'amélioration de leur qualité de vie. Ce rôle se manifeste en premier lieu par sa fonction transport qui permet à environ 114 300 personnes de se déplacer quotidiennement et de réaliser leurs activités (travail, étude, loisirs, magasinage, autres). Il se révèle également par la fourniture de services en charte-partie demandés par des groupes particuliers.

Ce rôle social se répercute au niveau de la qualité de vie des citoyens notamment par la décongestion des axes routiers et la réduction des nuisances occasionnées par la circulation automobile.

Enfin, il se manifeste à divers niveaux comme partenaire privilégié de la Ville de Longueuil sur les plans de la sécurité publique (mesures d'urgence), de l'information (géomatique et carte réseau), de l'aménagement du territoire (plans et règlements d'urbanisme), de la voirie et de la circulation, et du support aux activités culturelles et sportives (services spéciaux).

Rôle d'agent environnemental

Le RTL joue un rôle important sur le plan environnemental sur la Rive-Sud en contribuant à la réduction des gaz à effet de serre. Sans le RTL, les rejets de gaz à effet de serre augmenteraient d'environ 77 300 tonnes métriques annuellement sur le territoire de la ville de Longueuil.

Par ailleurs, le RTL contribue à la protection de l'environnement par un bon entretien mécanique de ses véhicules, le contrôle de ses émissions, la gestion rigoureuse des carburants et des liquides, la récupération et l'achat de produits plus respectueux de l'environnement.

1.2.2. Valeurs et philosophie de gestion

Le RTL s'appuie sur un ensemble de valeurs pour réaliser sa mission. Ces valeurs sont diffusées dans l'ensemble de l'organisation et partagées par l'ensemble des employés.

Les valeurs sont les suivantes :

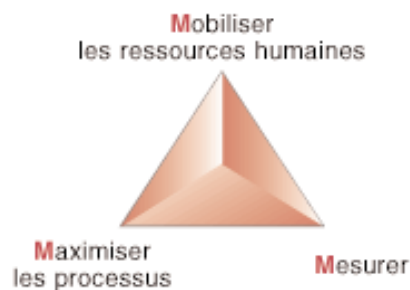
- Les ressources humaines, qui sont la force intelligente de l'entreprise;
- Le respect des individus;
- La rigueur, la persévérance et la créativité;
- Le travail d'équipe;
- Le respect de l'environnement.

À cette fin, le RTL entend être à l'écoute de ses clients et faire en sorte de les satisfaire de manière efficace, efficiente et à juste prix. L'approche client, mise de l'avant par le RTL, est fondée sur ces valeurs et sur trois clés de succès présentées sous la forme d'un triangle dont les trois pointes représentent les actions suivantes :

- Mobiliser les ressources humaines;
- Maximiser les processus;
- Mesurer.

Ces clés de succès sont essentielles à l'atteinte des objectifs du RTL et à la production des résultats à valeur ajoutée pour la clientèle.

Conséquemment, les valeurs et la philosophie de gestion du RTL permettent d'assurer une gestion efficace et efficiente des opérations tout en procurant un environnement de travail stimulant et intéressant pour les employés.



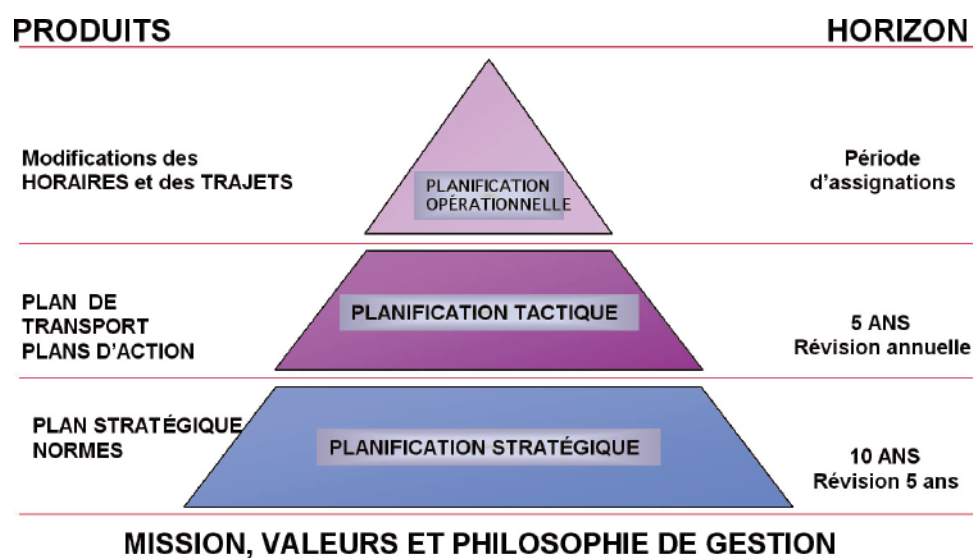
1.3. Planification au RTL

1.3.1. Processus de planification

Lors de l'élaboration de son plan stratégique de développement du réseau en 1996, le RTL s'est également doté d'un processus de planification (voir Figure 4) comprenant trois types de planification:

- **Planification stratégique** (horizon de 10 ans, révision aux 5 ans) : comprenant la réalisation d'un diagnostic de la situation et l'élaboration d'un plan de développement sur 10 ans;
- **Planification tactique** (horizon de 5 ans) : comprenant la réalisation d'un plan de transport sur 5 ans et sa concrétisation dans les plans d'action annuels de chacune des directions;
- **Planification opérationnelle** (horizon d'un an) : comprenant la réalisation des plans d'action ainsi que l'implantation des modifications de trajets et d'horaires sur le réseau à chacune des périodes d'assignation.

Figure 4 : Planification au RTL



La planification stratégique repose sur la mission, les valeurs et la philosophie de gestion du RTL. Elle identifie les tendances, les grands enjeux pour le RTL et propose une vision, une stratégie, des orientations et des projets de développement pour les dix prochaines années. La planification stratégique établit les priorités d'action pour le RTL et sert de base à l'élaboration des plans de transport. Elle se concrétise par le dépôt d'un document qui sera adopté par le conseil d'administration et actualisé à tous les cinq ans.

La planification tactique repose sur la planification stratégique. Elle précise et priorise les projets de développement qui seront mis en place au cours des cinq prochaines années. La planification tactique sert de base à l'établissement des plans d'action et des budgets annuels. Elle se concrétise par le dépôt d'un plan quinquennal de transport qui sera actualisé également à tous les cinq ans.

La planification opérationnelle repose sur la planification tactique. Elle constitue l'aboutissement du processus de planification. Elle se concrétise en termes d'implantation, à des modifications de trajets et de service à chacune des périodes d'assignation mais également en divers projets prévus dans les plans d'action annuels.

1.4. Plan stratégique de 1996

Le plan stratégique 1996-2006 est une initiative du RTL qui visait les objectifs suivants :

- identifier les besoins en déplacement de la population et proposer des orientations pour le développement du réseau;
- établir l'offre de transport nécessaire pour répondre aux besoins de la population à court, à moyen et à long termes;
- rechercher des actions concrètes pour relancer l'achalandage.

Les travaux du plan stratégique ont été réalisés en quatre phases :

- Phase 1 : diagnostic de la situation et propositions d'orientations de développement;
- Phase 2 : plan de développement du réseau à court et à moyen termes;
- Phase 3 : plan de relance de l'achalandage;
- Phase 4 : plan de développement du réseau à long terme.

La première phase s'est concrétisée par le dépôt d'un document élaboré comprenant un diagnostic très exhaustif de la situation. Ce diagnostic a permis au RTL de contribuer activement à l'élaboration du premier plan stratégique de l'AMT en 1997.

La venue de l'AMT a eu pour effet de transférer à cet organisme plusieurs projets qui étaient auparavant de la responsabilité du RTL; ces projets étant considérés métropolitains. Les ressources du RTL ont donc été utilisées dès 1996, pour l'élaboration de nombreux projets avec l'AMT. Il est à noter que la mise en place du cadre institutionnel et financier métropolitain ainsi que les études de modes de transport à grande capacité (système léger sur rail et métro) ont nécessité, sur le plan technique, une contribution très importante des effectifs du RTL.

La phase 2 du plan stratégique s'est concrétisée en grande partie suite à l'arrivée de l'AMT. En effet, le RTL a vu plusieurs de ses projets d'infrastructures se réaliser grâce au support de l'AMT (réaménagement du terminus Longueuil, implantation du stationnement incitatif Chevrier, de la voie réservée au centre de l'autoroute 10, de la voie réservée sur les rues Duke et De l'Inspecteur, etc.).

La phase 3 du plan stratégique s'est concrétisée en partie par une participation du RTL aux divers programmes de promotion du transport en commun mis de l'avant par l'AMT (programme-employeur, études de marketing direct, etc.). Ces programmes ont permis de fiabiliser la clientèle et de prospecter de nouveaux marchés.

La phase 4 du plan stratégique s'est également concrétisée en collaboration avec l'AMT. Le RTL a en effet participé activement en tant que comantataire des études de faisabilité et d'opportunité pour les projets de système léger sur rail (SLR) dans l'axe de l'autoroute 10 et de prolongement de la ligne 4 (jaune) de métro. Les études du SLR ont été poussées jusqu'au stade de plans et devis préliminaires ce qui permettrait d'aller en audiences publiques sur l'environnement puis en appel d'offres international pour la réalisation de ce projet.

Le Tableau 7 présente un bilan des réalisations par rapport aux orientations définies dans le plan stratégique de 1996.

Tableau 7 : Bilan des réalisations depuis 1996

	Orientations 1996	Réalisations 1996-2003
Aménagement du territoire	Impliquer la STRSM dans l'élaboration des schémas d'aménagement, des plans d'urbanisme et dans la configuration des réseaux routiers municipaux et des accès piétonniers.	- Projet Harmonie (arr. Boucherville); - Secteur C (arr. Brossard).
	Adopter un plan de développement à long terme, des infrastructures de transport.	- Plan stratégique, phase 1.
	Réserver des emprises pour l'implantation de stationnements incitatifs et des corridors en site propre.	- Boulevard Roland-Therrien-Moïse-Vincent : Réserve de terrain en vue de l'implantation d'un SLR.
Desserte du territoire et niveau de service	Réviser la desserte interne du territoire particulièrement vers les équipements publics et les parcs industriels.	- Taxi T-77; - Prolongement de la ligne 21.
	Réviser la desserte des principaux générateurs de déplacement (centre-ville de Montréal et territoire juridique).	- Cité du Multimédia à Montréal; - Promenades Saint-Bruno; - Place Touraine.
	Réviser le niveau de service en dehors des heures de pointe, le samedi et le dimanche.	- Service aux 60 minutes après 22h les jours de semaine, après 19h le samedi et le dimanche toute la journée et ce, sur plusieurs lignes.
Infrastructures de transport	Aménager des stationnements incitatifs aux abords des axes routiers principaux (la clientèle auto du territoire juridique et de la couronne Sud).	- Stationnement Chevrier; - Stationnement Mortagne.
	Aménager des mesures préférentielles aux abords de tous les ponts reliant la Rive-Sud à l'île de Montréal.	- Voie réservée A-20, direction MTL; - Voie réservée accès du pont Victoria (boul. Wilfrid-Laurier, au dessus de la route 132, entre Osborne et la voie venant de la route 132); - Voie réservée A-10 (au centre de l'A-10 dans les deux sens entre la sortie du stationnement incitatif Chevrier et le boulevard Taschereau).
	Aménager des voies réservées sur les routes et artères principales menant aux stationnements incitatifs et terminus principaux.	- Lapinière (entre Broadway et Alfred, en direction du boul. Taschereau); - Taschereau (dans les deux sens sur l'accotement du boulevard Taschereau entre Lawrence et Panama); - Riverside/St-Charles ouest (rues Riverside et St-Charles entre Sanford et Lafayette, en direction du boulevard LaFayette).
	Aménager des voies réservées sur les routes et artères principales menant aux stationnements incitatifs et terminus principaux.	- Accès Taschereau - A-10 (le long de l'entrée de l'A-10 vers Montréal entre le boulevard Taschereau, côté de la rue Mario et entrée de la voie réservée du pont Champlain); - De L'Inspecteur (entre Montfort et St-Jacques, à Montréal); - Duke (entre la sortie Wellington et William, à Montréal); - Voie réservée Auguste; - Voie réservée électronique chemin de Chambly et feux cigarettes à certaines intersections (entre St-Charles et Vauquelin).

Tableau 7 : Bilan des réalisations depuis 1996 (suite)

	Orientations 1996	Réalisations 1996-2003
Nouvelles clientèles	Explorer la possibilité de créer des services adaptés aux besoins des travailleurs vers les grandes entreprises.	- Navette temporaire (du bout de ligne bus 21 entre Westley/Grande-Allée à la Cie Certex située à Grande-Allée/J.-A.-Bombardier); - Ligne 21 (prolongement jusqu'à la compagnie Certex, un centre de travail adapté où travaillent soixante-dix personnes handicapées); - Amélioration du service Hôpital Charles-Lemoine.
	Explorer la possibilité de créer des services complémentaires avec les compagnies de taxi.	- Ligne T-21 (parc industriel de St-Hubert en pointe AM et PM); - Ligne T-77 (relie Isabelle/Illinois à la Place Jade, en pointe AM et PM et dessert les Centres Butters-Savoy et Horizon, qui emploient plusieurs personnes handicapées autonomes, de même que la compagnie Entourage); - Ligne T-91 (rue Adoncour en pointe AM et PM); - Ligne T-92 (desserte d'une partie de l'ancienne ligne T-89); - Ligne T-93 (boul. de Mortagne, secteur Harmonie, arr. Boucherville).
	Réaliser des campagnes de promotion du transport en commun auprès des clientèles cibles.	- Programme-employeur (employés du MTQ et autres); - Marketing direct de l'AMT(arr. Saint-Lambert).
Opportunités d'expansion	Explorer la possibilité de desservir les municipalités de la couronne Sud situées en périphérie.	- Étude effectuée pour la desserte par la STRSM des villes de Laprairie et Candiac; - Étude préliminaire en 2001 pour la desserte par la STRSM de la ville de Châteauguay.
	Explorer la possibilité d'assurer une part plus importante du transport scolaire sur le territoire.	-
Agence métropolitaine de transport	S'assurer que le plan de développement de l'AMT tienne compte des orientations et des projets proposés dans le plan stratégique de la STRSM.	- Projet d'implantation d'un SLR dans l'axe du pont Champlain; - Projet d'implantation d'un SLR sur la Rive-Sud en partant du stationnement incitatif Chevrier vers l'aéroport de St-Hubert; - Projet du prolongement de la ligne 4 du métro vers l'aéroport de St-Hubert; - Participation à l'élaboration du plan stratégique de l'AMT.
	Effectuer les démarches nécessaires pour que l'AMT participe au développement de la STRSM au point de vue transport et financier.	- Implantation de la voie réservée Duke (entre la sortie Wellington et William, à Montréal); - Étude d'implantation d'un terminus, arr. Boucherville; - Validation aide métropolitaine; - Enquête O/D partage des recettes.
	Effectuer les démarches nécessaires pour que l'AMT reconnaisse à la STRSM de nouveaux axes métropolitains.	- Voie réservée A-20, direction MTL; - Voie réservée Lapinière; - Voie réservée Taschereau; - Voie réservée Riverside / St-Charles Ouest; - Voie réservée centre de l'A-10; - Voie réservée Taschereau A-10; - Voie réservée accès du pont Victoria; - Voie réservée De l'Inspecteur; - Voie réservée Duke; - Voie réservée Auguste; - Voie réservée électronique Chambly; - Voie réservée des Irlandais.
Financement	Tarifification compétitive qui tient compte de la capacité de payer des clients-usagers.	- Carte locale : maintien du gel des tarifs durant cinq années consécutives et augmentation de 11,2% (1996-2003).
	Contributions municipales tenant compte de la capacité de payer des clients-contribuables.	- Contribution passant de 42,6 M\$ à 46,2 M\$ et augmentation de 8,5% (1996-2003).
	Programme d'aide au transport en commun du gouvernement du Québec.	- Financement pour l'achat de véhicules (50% MTQ); - Financement pour les infrastructures (75% MTQ).
	Fond de développement du réseau.	- Fonds d'immobilisation métropolitain pour le coût de projets d'immobilisation (25% AMT-75% MTQ ou autres partenaires).

1.5. Plan stratégique de 2003-2013

La production du présent plan stratégique répond aux exigences des articles 130 et 131 de la Loi sur les sociétés de transport en commun sanctionnée le 21 juin 2001 par l'Assemblée nationale du Québec.

Cette loi s'inscrit à la suite des autres lois gouvernementales créant la CMM ainsi que les nouvelles villes de Montréal et de Longueuil.

1.5.1. Exigences de la Loi sur les sociétés de transport en commun

L'article 130 de la Loi sur les sociétés de transport en commun prévoit que :

«Une société produit, au plus tard le 31 décembre 2003, un plan stratégique de développement du transport en commun sur son territoire précisant les objectifs qu'elle poursuit, les priorités qu'elle établit et les résultats attendus. Ce plan prévoit une perspective de développement du transport en commun, incluant les services adaptés aux besoins des personnes à mobilité réduite, sur une période de 10 ans pour tous les modes de transport en commun et tous les équipements et les infrastructures. Il est ajusté annuellement et révisé à tous les cinq ans.»

Par ailleurs, l'article 131 de cette loi prévoit que :

«Une société transmet au ministre, à la ville ou aux municipalités concernées et, le cas échéant, à la communauté métropolitaine dont le territoire comprend le sien, une copie de son plan stratégique de développement ainsi que de ses ajustements et révisions dans les 30 jours de leur production. Ce plan ne prend effet qu'après son approbation par la ville ou les municipalités concernées et, le cas échéant, par la communauté métropolitaine.»

La réalisation de plans stratégiques constitue dorénavant une obligation légale de la part de toutes les sociétés de transport.

1.5.2. Position du RTL face aux exigences de la loi

Le RTL est d'accord avec le principe et le contenu visés par l'article 130 de la Loi sur les sociétés de transport. Ce document répond à ces exigences et au contenu demandé en respectant l'échéance prescrite par la Loi. La démarche de planification, adoptée par le RTL en 1996, était avant-gardiste et a donc été adaptée afin de répondre aux exigences de la Loi.

Le RTL considère toutefois que le dépôt du plan stratégique en 2003 était prématuré compte tenu :

- de l'obtention en 2004 des résultats de l'enquête O-D régionale, réalisée en 2003;
- du dépôt du schéma d'aménagement et de développement de la Ville de Longueuil en 2004;
- du dépôt du schéma d'aménagement et de développement métropolitain en 2005.

Dans ce contexte, il y aurait avantage que les échéances soient ajustées de manière à ce qu'on puisse arrimer les démarches de planification de tous les organismes de la région (MTQ, CMM, AMT, villes et sociétés de transport) avec la disponibilité des données de recensement et des enquêtes O-D. Il y aurait lieu également d'arrimer tous ces exercices de planification dans une démarche d'ensemble permettant d'assurer un véritable arrimage entre la planification du territoire et la planification des transports.

1.5.3. Objectifs du plan stratégique

Le RTL s'est donné dans le cadre de l'élaboration du présent plan stratégique, des objectifs bien précis visant à répondre aux prescriptions de la Loi sur les sociétés de transport en commun, mais également à la démarche de planification que s'est donnée le RTL.

Le plan stratégique 2003-2013 du RTL vise les objectifs suivants :

- Identifier les enjeux et les tendances affectant le transport en commun;
- Poser un diagnostic de la situation;
- Proposer une vision, des stratégies et des orientations de développement;
- Proposer des scénarios et des projets de développement.

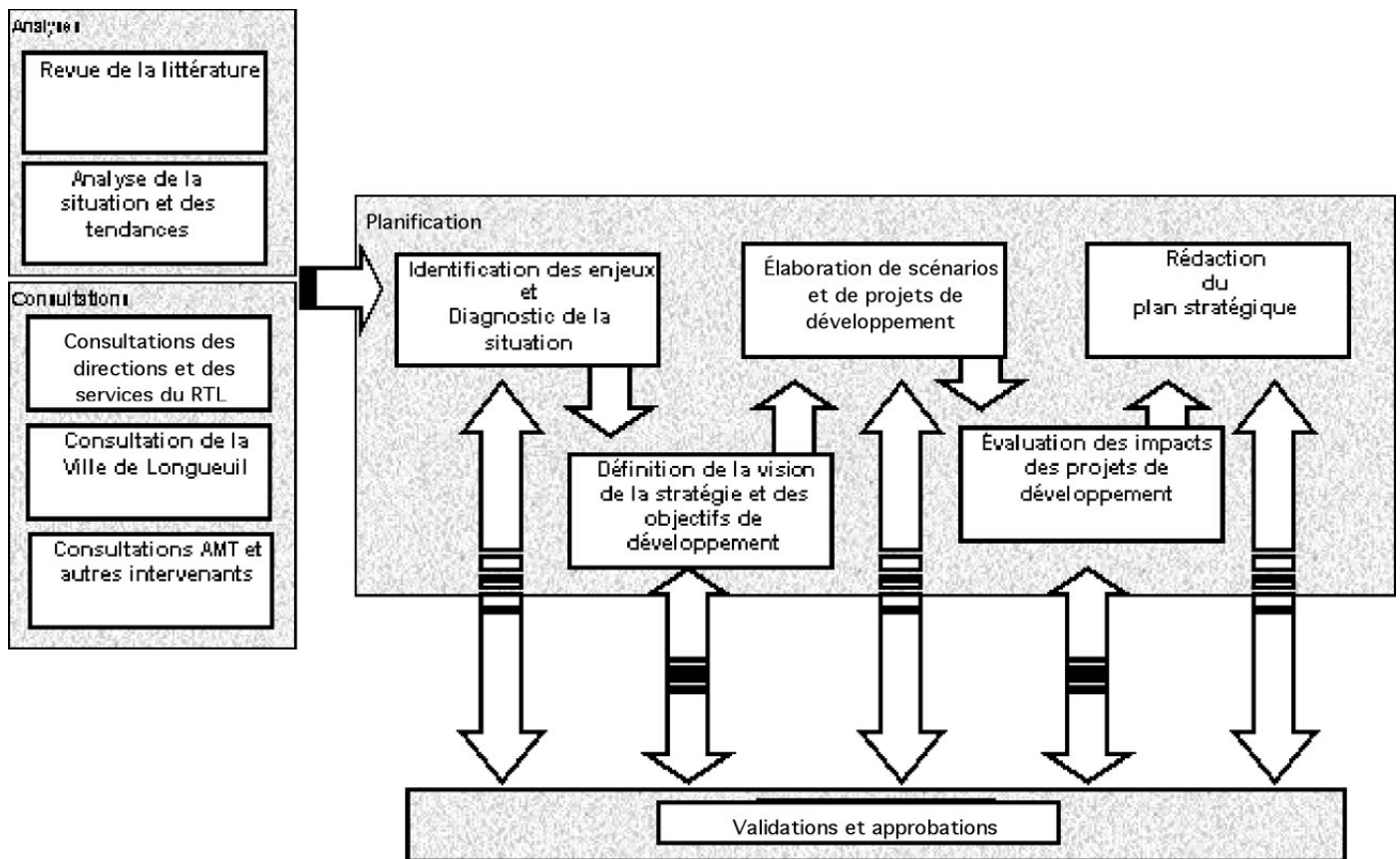
1.5.4. Démarche de réalisation

La réalisation d'un plan stratégique implique une recherche importante d'information, la consultation de nombreux intervenants et le traitement et l'analyse d'une masse importante de données. Pour mener à terme un tel exercice, il est donc essentiel de se doter d'une démarche systématique de réalisation et de ressources humaines très compétentes.

La réalisation du plan stratégique du RTL (voir Figure 5) comporte les étapes suivantes :

- Revue de la littérature;
- Analyse de la situation et des tendances;
- Consultation des directions et des services du RTL;
- Consultation de la Ville de Longueuil;
- Consultation des partenaires syndicaux;
- Identification des enjeux et diagnostic de la situation;
- Définition de la vision, de la stratégie et des objectifs de développement;
- Élaboration de scénarios et des projets de développement;
- Évaluation des impacts des projets de développement;
- Rédaction du plan stratégique;
- Validations et approbations.

Figure 5 : Démarche de réalisation du plan stratégique



Telle qu'illustrée à cette figure, la démarche de réalisation du RTL comporte quatre grands blocs d'activités complémentaires : analyses, consultations, planification, et approbations.

Le bloc « Analyses » comporte une revue exhaustive de la littérature ainsi que le traitement et l'analyse de données des recensements et d'enquêtes O-D. Le bloc « Consultations » comporte la réalisation d'un sondage et de multiples réunions avec les directions du RTL, plusieurs services de la Ville de Longueuil et autres intervenants (AMT, partenaires syndicaux).

Il est à souligner que des validations ont été effectuées auprès de la direction générale du RTL au terme de plusieurs étapes clés du processus de planification, afin de s'assurer de la pertinence du diagnostic, de la vision, des objectifs et des scénarios de développement.

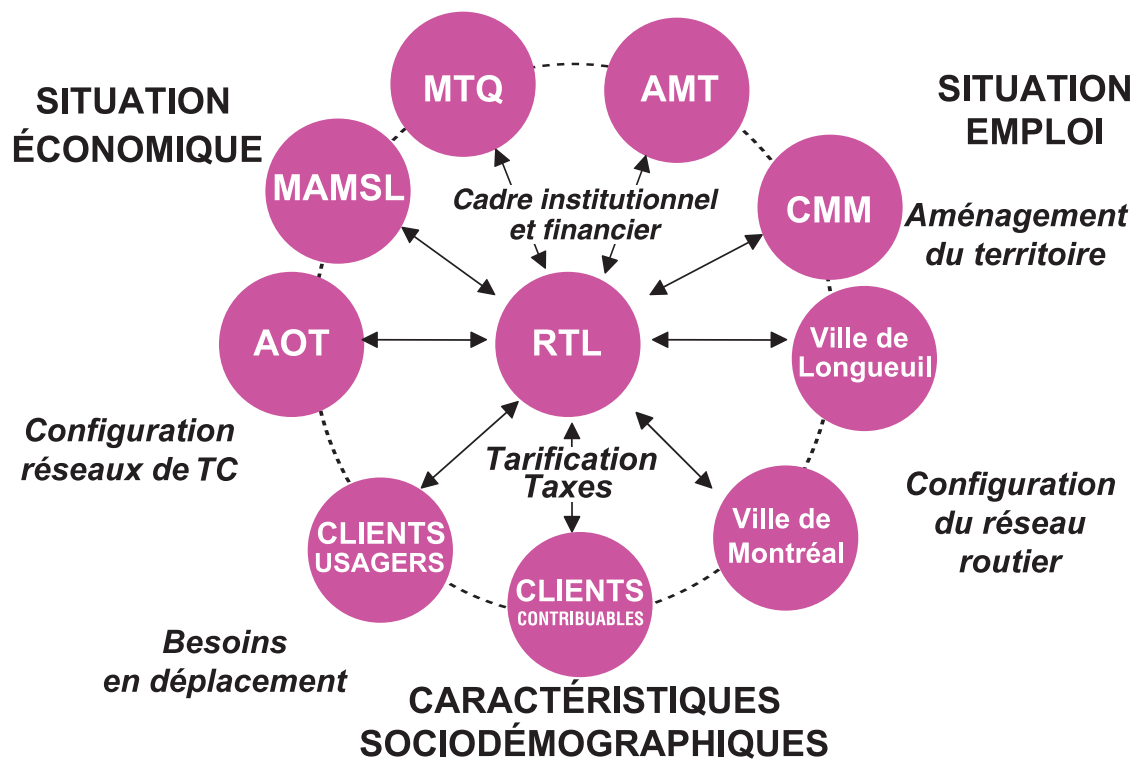
L'évaluation des impacts des projets de développement a été faite sommairement sur la base des informations disponibles et de grands paramètres de coûts. Le niveau de précision des estimations de coûts dépend de l'état d'avancement des projets. La marge d'erreur des estimations de coûts varie entre 20 % et 50 %.

2.1 Environnement du RTL

Le RTL évolue dans un environnement complexe (voir Figure 6) modelé par :

- Nombreux intervenants :
 - Niveau municipal (Villes de Longueuil et de Montréal);
 - Niveau régional (AMT, CMM, autres autorités organisatrices de transport – AOT);
 - Niveau gouvernemental (Ministère des transports du Québec – MTQ, Ministère des affaires municipales, du sport et des loisirs – MAMSL).
- Clients (clients-usagers, clients-contribuables);
- Milieu (territoire, réseau routier, réseaux de transport en commun).

Figure 6 : Contexte environnemental du RTL



Ces intervenants évoluent dans un cadre institutionnel et financier, un cadre de taxation et de tarification et un milieu affecté par les besoins en transport, la démographie, l'économie et l'emploi.

2.1.1. Environnement institutionnel

Depuis 1996, l'environnement institutionnel s'est transformé considérablement en raison des nombreuses réformes gouvernementales. Parmi celles-ci, soulignons la venue de l'AMT en 1996, de la CMM en 2001 et des nouvelles villes suite aux fusions municipales de 2002.

Malgré ses impacts financiers défavorables, le RTL considère que la venue de l'AMT a permis de stimuler davantage le développement du transport en commun dans la région métropolitaine. La loi constitutive de l'AMT a amené celle-ci à jouer deux rôles plus ou moins conflictuels soit : d'assurer un partage équitable des ressources financières entre les organismes publics de transport (OPT) et de développer un réseau de trains de banlieue et des dessertes métropolitaines par autobus. Cette situation a eu pour effet que beaucoup de ressources ont été consacrées, depuis 1996, au développement des trains de banlieue plutôt qu'aux réseaux locaux d'autobus.

Le RTL considère que la création de la CMM est une bonne initiative puisqu'elle devrait permettre un meilleur arrimage entre la planification du territoire et les transports dans la région métropolitaine. Il est toutefois essentiel que cette planification soit faite dans le cadre des valeurs et de la vision que la CMM est en train de se doter.

Le RTL a accueilli favorablement la création de la nouvelle Ville de Longueuil. La mise en commun des forces des anciennes municipalités constituant la nouvelle Ville de Longueuil est un atout pour la Rive-Sud et la grande région de Montréal.

À l'instar des dernières années, l'environnement institutionnel pourrait être appelé à se modifier au cours des prochaines années suite à la venue du nouveau gouvernement au Québec. Les défusions municipales constituent un enjeu important qui pourrait affecter le RTL.

Les priorités du nouveau gouvernement en matière de transport en commun et d'aménagement du territoire ne sont pas encore connues si bien qu'il est difficile de prévoir le contexte institutionnel qui prévaudra au cours des dix prochaines années.

2.1.2 Environnement démographique

Entre 1987 et 2001, la population de la ville de Longueuil a crû d'environ 7 % (voir Tableau 8). La population a augmenté dans les arrondissements de Boucherville, de Saint-Hubert et de Brossard, de 17,6 %, de 15,4 % et de 12,8 % respectivement. La population a augmenté légèrement dans les arrondissements de Saint-Bruno-de-Montarville (3,2 %), du Vieux-Longueuil (1,8 %) et de Saint-Lambert – LeMoyne (0,4 %). Seul l'arrondissement de Greenfield Park a vu sa population diminuer de 7,4 %.

Durant la même période, le nombre de ménages a augmenté de 21,9 % si bien que la taille des ménages est passé de 2,8 à 2,5 personnes.

Il est à noter que cette diminution de la taille des ménages est une des conséquences du vieillissement de la population. La structure des familles se trouve modifiée en raison principalement du départ des jeunes adultes du domicile familial. Les ménages sont constitués davantage de couples et de personnes vivant seules.

Les modifications à la structure des ménages ont eu des incidences directes sur la motorisation et l'usage des modes de transport (voir Tableau 9). Entre 1987 et 2001, le taux de possession automobile a augmenté de 3,6 % sur le territoire de la nouvelle ville de Longueuil. Le taux de possession automobile est passé de 1,27 à 1,31 auto par ménage.

Cet accroissement du taux de possession automobile a eu des conséquences importantes sur l'utilisation du transport en commun. Ainsi, la part modale du transport en commun est passée en pointe du matin de 23,6 % à 19,3 % entre 1987 et 2001. La diminution de la part modale en transport en commun a été particulièrement forte dans les arrondissements de Saint-Lambert – LeMoine, du Vieux-Longueuil et de Greenfield Park. Sur l'ensemble du territoire de la nouvelle ville de Longueuil, il s'agit d'une diminution totale de 18,2 % durant cette période.

Il est à noter que par souci de comparabilité et de cohérence, toutes les compilations de données ont été faites sur la base des enquêtes O-D de 1987 et de 1998 ainsi que des prévisions tendanciennes ajustées du ministère des Transports du Québec (MTQ).

Cette décision a pour conséquence que les données de population et de ménages ne correspondent pas exactement à celles du recensement de Statistique Canada pour l'année 2001. Ainsi, selon l'arrondissement considéré, l'écart par rapport aux données du recensement de Statistique Canada, varie entre -0,5 % et 0,9 % pour la population et entre -2,2 % et 2,5 %, pour les ménages. Pour l'ensemble de la ville de Longueuil, l'écart est de l'ordre de 0,02 % pour la population et de -0,04 % pour les ménages.

Tableau 8 : Évolution de la population et des ménages entre 1987 et 2001

Arrondissement	Population			Nombre de ménages			Taille des ménages		
	1 987	2 001	var.	1987	2001	var.	1 987	2 001	var.
Boucherville	31 114	36 583	17.6%	10 153	13 765	35.6%	3.06	2.66	-13.3%
Brossard	57 434	64 765	12.8%	18 213	23 601	29.6%	3.15	2.74	-13.0%
Greenfield Park	18 286	16 933	-7.4%	6 486	6 745	4.0%	2.82	2.51	-11.0%
Vieux-Longueuil	125 416	127 719	1.8%	48 508	55 742	14.9%	2.59	2.29	-11.4%
Saint-Bruno-de-Montarville	23 099	23 849	3.2%	7 500	8 893	18.6%	3.08	2.68	-12.9%
Saint-Hubert	66 203	76 381	15.4%	21 346	28 132	31.8%	3.10	2.72	-12.5%
Saint-Lambert - LeMoynes	25 661	25 765	0.4%	10 468	12 644	20.8%	2.45	2.04	-16.9%
Ville de Longueuil	347 212	371 994	7.1%	122 674	149 521	21.9%	2.83	2.49	-12.1%
Ile de Montréal	1 752 259	1 809 174	3.2%	738 737	812 243	10.0%	2.37	2.23	-6.1%
Laval	284 181	343 274	20.8%	99 290	134 972	35.9%	2.86	2.54	-11.1%
Couronne Sud	210 894	297 573	41.1%	69 264	108 414	56.5%	3.04	2.74	-9.9%
Couronne Nord	268 949	425 558	58.2%	89 575	152 891	70.7%	3.00	2.78	-7.3%
Couronne Ouest	46 330	70 502	52.2%	15 782	26 295	66.6%	2.94	2.68	-8.7%
Territoire OD 87	2 909 826	3 318 075	14.0%	1 135 322	1 384 336	21.9%	2.56	2.40	-6.5%

Sources : Enquêtes OD 1987 et 1998 et prévisions tendanciennes ajustées du MTQ 2001

Tableau 9 : Évolution de la motorisation et de la part modale entre 1987 et 2001

Arrondissement	Autos/ménage			Part modale TC en pointe AM		
	1987	2001	var.	1987	2001	var.
Boucherville	1.54	1.56	1.1%	13.9%	14.1%	1.1%
Brossard	1.39	1.45	3.7%	25.8%	25.9%	0.6%
Greenfield Park	1.17	1.27	8.7%	26.8%	20.1%	-25.0%
Vieux Longueuil	1.11	1.14	2.4%	28.1%	20.4%	-27.2%
Saint-Bruno-de-Montarville	1.55	1.63	5.0%	11.8%	9.2%	-21.7%
Saint-Hubert	1.36	1.40	3.6%	20.6%	18.5%	-10.6%
Saint-Lambert/LeMoynes	1.17	1.15	-1.1%	26.1%	17.3%	-33.7%
Ville de Longueuil	1.27	1.31	3.6%	23.6%	19.3%	-18.2%
Ile de Montréal	0.88	0.93	5.7%	38.4%	30.4%	-20.9%
Laval	1.40	1.42	1.0%	16.3%	12.5%	-23.5%
Couronne Sud	1.51	1.65	8.9%	6.5%	5.7%	-12.9%
Couronne Nord	1.48	1.63	10.3%	4.4%	5.0%	14.7%
Couronne Ouest	1.59	1.70	7.2%	3.9%	4.3%	12.7%
Territoire OD 87	1.06	1.16	9.8%	27.7%	20.4%	-26.3%

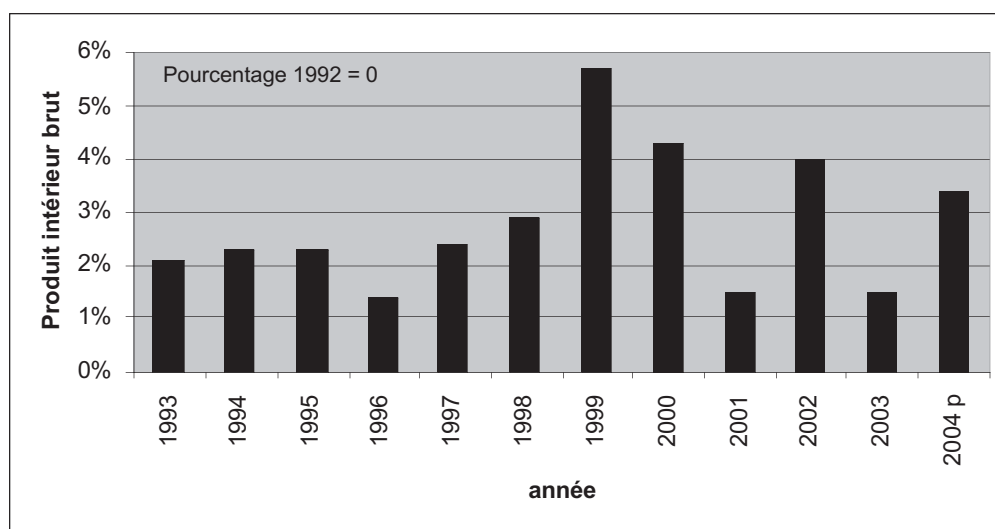
Sources : Enquêtes OD 1987 et 1998 et prévisions tendanciennes ajustées du MTQ 2001

2.1.3 Environnement économique

Croissance économique

La région montréalaise connaît, depuis 1987, une véritable renaissance économique (Ministère de l'Industrie et du Commerce, 2000). Tous les grands indicateurs économiques confirment que l'économie de Montréal est diversifiée et équilibrée. En effet, le produit intérieur brut (PIB) s'est accru de 4,6 % dans la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal entre 1987 et 1999. Cette hausse a culminé à la fin de 1999 (voir Figure 7). Selon le Conference Board of Canada, le PIB de Montréal a continué de s'accroître de 4 % en 2002, de 1,5 % en 2003 et devrait connaître une croissance de 3,2 % en 2004.

Figure 7 : Évolution du produit intérieur brut - RMR de Montréal, 1992 à 2004



Source : Ville de Montréal (pour les années 1992 à 2002) et CBC.CA News (pour les années 2003 et 2004)

Lorsque l'on compare la région métropolitaine de Montréal aux 26 autres agglomérations urbaines nord-américaines de plus de 2 millions d'habitants, la situation de Montréal est nettement moins enviable. En effet, la région métropolitaine de Montréal se classe au 19^e rang pour son PIB. En guise d'exemple, la région métropolitaine de Toronto se situe au 11^e rang.

C'est en terme de PIB par habitant que la situation de la région métropolitaine de Montréal est la moins reluisante puisqu'elle occupe le dernier rang. La région de Toronto se situe à la 23^e place. L'écart entre le PIB et le PIB par habitant démontre à quel point l'économie montréalaise sera fortement influencée par la décroissance démographique.

Dans le futur, la région montréalaise ne pourra maintenir sa place qu'en augmentant plus rapidement son PIB par habitant, ce qui pourrait s'avérer difficile compte tenu du vieillissement de la population (Communauté métropolitaine de Montréal, 2003). À moyen terme, le niveau de croissance de la région montréalaise pourrait être affecté par le niveau de productivité de sa main-d'œuvre.

La Communauté métropolitaine de Montréal a identifié deux facteurs pouvant affecter plus spécifiquement la performance future de l'économie montréalaise. L'étroitesse de son bassin de main-d'œuvre constitue le premier facteur. La pénurie de travailleurs qualifiés constitue l'un des principaux obstacles à la compétitivité des entreprises. Le déclin démographique du Québec, par rapport aux autres régions canadiennes et américaines, risque d'aggraver la situation puisque le vieillissement de la main-d'œuvre entraînera de plus en plus de mises à la retraite.

Le faible niveau d'éducation supérieure de la population constitue le second facteur. La RMR de Montréal comptait, en 2001, la population la moins scolarisée de l'ensemble des grandes agglomérations nord-américaines (Communauté métropolitaine de Montréal, 2003). Bien que la situation se soit considérablement améliorée depuis les années 60, il est impératif, pour maintenir sa productivité, que la région puisse conserver et accroître sa main-d'œuvre qualifiée.

Outre ces deux facteurs, la croissance économique qui prévaudra à l'avenir dans la région montréalaise n'est pas à l'abri d'événements nationaux ou internationaux pouvant la perturber (récessions économiques, politiques économiques et monétaires, bulles boursières, scandales financiers, attentats, etc.).

Enfin, le développement de l'économie montréalaise dépendra des politiques, du dynamisme et des actions qui seront déployées par les gouvernements, par la Communauté métropolitaine de Montréal et par les grandes villes de Montréal, de Longueuil et de Laval. Il est donc essentiel que les différents acteurs se concertent afin de mettre en œuvre des politiques d'ensemble efficaces et cohérentes.

Plus localement, l'économie de Longueuil dépendra de nombreux facteurs dont l'attrait de la ville envers les investisseurs et la compétitivité de ses entreprises.

Mises en chantier résidentielles

Depuis 1996, le redressement de l'emploi conjugué à la baisse des taux d'intérêt ont eu pour effet d'accroître sensiblement la demande en nouveaux logements dans la région.

Comme le montre le Tableau 10, les mises en chantier résidentielles se sont surtout localisées en 2003, surtout en Couronne Nord (29,7 %), sur l'île de Montréal (25,8 %) et en Couronne Sud (21,1 %). Les villes de Laval et de Longueuil suivent avec des parts de 13,2 % et de 10,2 % respectivement.

Il est à noter que les parts des mises en chantier résidentielles ont fortement fluctué à Montréal (croissance de 24,0 % à 32,9 %) et en Couronne Sud (décroissance de 19,6 % à 12,4 %) entre 1996 et 2001, mais se sont depuis stabilisées, autour de 26 % à Montréal et de 21 % en Couronne Sud.

Il est à noter que les transactions résidentielles ont diminué depuis le début de 2003. Le recul des ventes concerne surtout les maisons unifamiliales. Les copropriétés ont conservé davantage leur attrait, leur diminution n'étant que de 5 %.

Les ventes de copropriétés augmentent à Laval et à Longueuil. Les prix de vente augmentent toutefois un peu moins vite à Longueuil et dans les couronnes.

Tableau 10: Évolution des mises en chantier - RMR de Montréal, 1996 à 2003

	Mises en chantier - Part dans la RMR			
	1996	2001	2002	2003
Montréal	24.0%	32.9%	29.0%	25.8%
Longueuil	10.3%	9.3%	8.1%	10.2%
Laval	15.2%	15.2%	13.0%	13.2%
Couronne Nord	28.8%	27.0%	29.0%	29.7%
Couronne Sud	19.6%	12.4%	20.9%	21.1%
RMR de Montréal	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Source : Ville de Montréal et Communauté métropolitaine de Montréal

En 2003, la valeur des permis de construction à la Ville de Longueuil a atteint 537 millions de dollars représentant l'une des meilleures années dans ce domaine depuis 1987 (Ville de Longueuil, 2003).

Les principaux secteurs en développement sont situés dans les arrondissements de Boucherville, de Brossard, de Saint-Hubert et du Vieux-Longueuil. De nouveaux quartiers-concepts voient le jour et s'adressent à des clientèles spécifiques telles les personnes âgées, les retraités et les jeunes familles (Ville de Longueuil, 2004).

En 2003, 178 millions de dollars ont été investis en amélioration et en construction commerciale, industrielle et institutionnelle. Parmi les pôles s'étant le plus démarqués en 2003, notons le pôle Ikéa situé à la jonction des autoroutes 20 et 30 à Boucherville, les pôles de développement situés dans l'axe des autoroutes 10 et 30 à Brossard et le long du boulevard Taschereau (secteur Home Depot à Greenfield Park). Les prévisions tendent vers une performance équivalente en 2004 (Ville de Longueuil, 2004).

Développement économique Longueuil (DEL)

Créée en novembre 2002 par l'administration municipale de Longueuil, DEL a amorcé ses opérations en 2003. Son conseil d'administration est composé de 19 membres issus du milieu des affaires de même que des milieux de l'éducation, de l'administration publique et du monde politique.

La mise sur pied de cet organisme à but non lucratif vise à assurer la croissance et le positionnement de Longueuil tant sur le plan local qu'international, par le maintien, le développement et l'attraction d'entreprises et par la création d'emplois de qualité et ce, dans un environnement métropolitain (MAMM, 2003). Désormais, il incombe à DEL de mettre en valeur le potentiel commercial, industriel, agricole, touristique, institutionnel et résidentiel de l'ensemble du territoire de la ville de Longueuil.

Les trois divisions de DEL sont respectivement responsables du développement des affaires internationales, des filières stratégiques et du soutien aux entreprises, du développement du parc immobilier et localisation de sites. Les filières stratégiques actuelles reconnues par cet organisme sont le transport (aérospatial et terrestre), la transformation agroalimentaire et la logistique et distribution de biens à valeur ajoutée (DEL, 2003). Les filières stratégiques en émergence sont les nanotechnologies reliées aux nouveaux matériaux, l'industrie du cinéma et les technologies de l'information.

Les projets structurants identifiés dans le plan d'action de DEL visent à permettre la création d'un parc scientifique et technologique dans la zone aéroportuaire de Saint-Hubert, la mise en place d'une plate-forme logistique et de distribution agroalimentaire notamment sur les terrains contigus à l'autoroute 30, la revitalisation de la place Charles-LeMoine et la création d'un centre de foires et de congrès. DEL a également comme objectif de générer des retombées de l'ordre de 1,2 milliard de dollars d'ici l'an 2006 (DEL, 2003).

Le partenariat entre DEL et la Ville de Longueuil permettra l'adoption de plans d'ensemble et de normes d'aménagement pour chacun des espaces industriels de son territoire, offrant ainsi, un cadre de fonctionnement à cette corporation de développement économique. En collaboration avec la Ville de Longueuil et l'organisme municipal « Revitalisation commerciale Longueuil », DEL participera également à l'élaboration d'une stratégie de développement commercial.

À court terme, le partenariat entre DEL et le RTL permettra la mise sur pied d'un programme Allégo-Longueuil regroupant des entreprises et des institutions de son territoire. Rappelons que le programme Allégo est un programme employeur développé par l'AMT afin de promouvoir d'autres façons de se déplacer au travail que par l'auto-solo. Le parc industriel de Boucherville fait présentement l'objet d'un projet Allégo. L'ajustement de la desserte du parc industriel fait suite à une intervention d'un représentant de DEL dans le cadre de la négociation pour l'implantation de la compagnie MADVAC (180 emplois).

DEL demeure un organisme pouvant favoriser la prise en compte du volet transport en commun lors de l'implantation de nouveaux projets de développement sur le territoire de la ville de Longueuil. C'est pourquoi, le RTL souhaite établir des liens plus constants avec cet organisme municipal, afin d'échanger des informations sur les nouveaux projets de développement et d'évaluer leurs impacts sur la desserte en transport en commun.

2.1.4. Environnement de l'emploi

Évolution de l'emploi

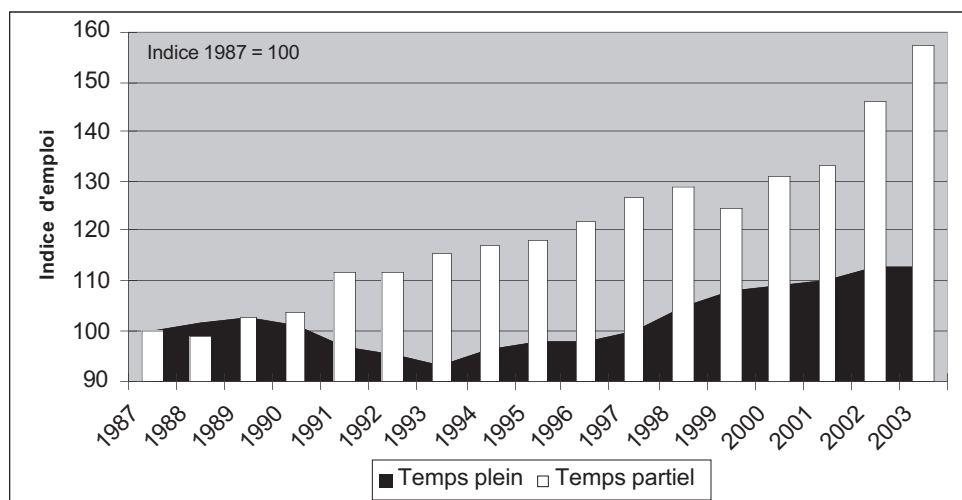
En terme d'emploi, la région de Montréal se classait ex æquo avec la région de Vancouver, soit au cinquième rang des 25 plus importantes régions métropolitaines des États-Unis et du Canada en 1999 (Ministère de l'Industrie et du Commerce, 2000).

Depuis les 10 dernières années, le taux d'emploi de Montréal (emplois par rapport à la population de 15 ans et plus) tend à se rapprocher du taux moyen des dix RMR canadiennes (Communauté métropolitaine de Montréal, 2003).

Le marché du travail de la région de Montréal a enregistré des gains spectaculaires au niveau des emplois. Il faut cependant noter que cette hausse surestime un peu la croissance réelle de l'économie. Une forte part de l'embauche s'explique par la création de nouveaux emplois à temps partiel (Emploi Québec, 2003).

Entre 2002 et 2003, les emplois à temps partiel se sont accrus de 8,3 % comparativement à aucun accroissement pour les emplois à temps plein (voir Figure 8). De plus, durant la période 1996-2001, la catégorie des travailleurs rémunérés comme employés, a perdu visiblement des points, au profit des travailleurs autonomes. Le rythme de création d'emploi devrait se situer autour de 2 % en 2004 comparativement à une moyenne de 3 % au cours des dernières années (Ville de Montréal, 2003).

Figure 8 : Évolution de l'emploi - RMR de Montréal, 1992 à 2003



Source : Emploi Québec

Le portrait du marché du travail au Québec, établi par l'Institut de la statistique du Québec en 2003, permet de dégager certaines caractéristiques de l'évolution de la main-d'œuvre québécoise. Depuis le recensement de 1996, la population féminine est de plus en plus présente sur le marché du travail. La population active des femmes croît 1,5 fois plus rapidement que la moyenne québécoise. Cette croissance a pour effet d'élargir la gamme d'activités des femmes et par conséquent de diversifier leurs lieux d'emplois.

Répartition des emplois

Dans le cadre de l'élaboration de son schéma d'aménagement, la Communauté urbaine de Montréal a dressé un portrait économique de la région métropolitaine. Parmi les principaux constats régionaux, notons que Montréal détient environ 70 % de l'ensemble des emplois de la région métropolitaine (voir Tableau 11). Longueuil représente le deuxième bassin d'emplois de la région avec près de 9 % des emplois totaux.

De 1996 à 2001, les emplois ont augmenté de 96 200 à Montréal, de 20 900 sur la Couronne Nord et de 15 900 emplois sur la Couronne Sud. La croissance du nombre d'emplois a été plus faible à Laval (14 800 emplois) et à Longueuil (11 100 emplois) durant cette même période.

Cette évolution montre que les couronnes Nord et Sud ainsi que Laval accroissent leurs poids économiques dans la CMM, au détriment de ceux de Montréal et de Longueuil. La décentralisation des emplois du centre de l'agglomération au profit des zones périphériques se poursuit. Cela a pour effet de renforcer les secteurs d'emplois dans ces zones par rapport aux zones plus centrales de la région métropolitaine (Communauté métropolitaine de Montréal, 2003).

Tableau 11 : Évolution de l'emploi- territoire CMM, 1996 à 2001

Territoire	Nombre d'emplois		Variation emploi		Part dans la CMM		emploi/population active	
	1996	2001	1996-2001		1996	2001	1996	2001
Montréal	1 016 755	1 112 885	96 130	9.5%	70.6%	69.6%	1,16	1,19
Longueuil	130 700	141 805	11 105	8.5%	9.1%	8.9%	0,66	0,70
Laval	103 690	118 440	14 750	14.2%	7.2%	7.4%	0,61	0,64
Couronne Nord	103 795	124 670	20 875	20.1%	7.2%	7.8%	0,47	0,50
Couronne Sud	85 170	101 090	15 920	18.7%	5.9%	6.3%	0,44	0,47
Territoire de la CMM	1 440 110	1 598 890	158 780	11.0%	100.0%	100.0%	0,87	0,90

Source : Communauté métropolitaine de Montréal

Déplacements à motif travail

La décentralisation des emplois dans la région de Montréal a une incidence non négligeable sur le nombre de déplacements à motif travail.

Le Tableau 12 montre, qu'entre 1987 et 2001, les déplacements à motif travail se sont accrus fortement en pointe du matin, vers Longueuil (18 700 dépl.), la Couronne Nord (18 600 dépl.), Laval (16 100 dépl.) et la Couronne Sud (9 400 dépl.). Par contre, ils ont diminué vers Montréal (79 300 dépl.).

La baisse du nombre de déplacements à motif travail à Montréal entre 1987 et 2001, s'explique par la récession économique de 1990 qui a entraîné beaucoup plus de pertes d'emplois à Montréal qu'en périphérie.

Selon les prévisions tendanciennes et ajustées du MTQ, l'accroissement des déplacements pour motif travail devrait être positif dans tous les territoires jusqu'en 2016 et ce même à Montréal (12 800 dépl.). La croissance est à peu près équivalente à Longueuil (16 900 dépl.), sur la Couronne Nord (14 700 dépl.), à Laval (14 600 dépl.) et sur la Couronne Sud (8 600 dépl.).

Tableau 12 : Évolution des déplacements à motif travail en pointe AM, 1987 à 2016

Arrondissement	Déplacements motifs travail -pointe AM			Écart		Variation	
	1987	2001	2016	2001-1987	2016-2001	2001/1987	2016/2001
Boucherville	6 331	12 287	16 793	5 956	4 505	94.1%	36.7%
Brossard	5 852	9 713	12 713	3 861	3 000	66.0%	30.9%
Greenfield Park	2 711	2 398	2 469	(312)	71	-11.5%	2.9%
Vieux-Longueuil	23 417	25 969	29 875	2 553	3 906	10.9%	15.0%
Saint-Bruno-de-Montarville	2 624	5 237	7 181	2 613	1 944	99.6%	37.1%
Saint-Hubert	8 123	11 967	15 250	3 844	3 283	47.3%	27.4%
Saint-Lambert - LeMoine	3 204	3 387	3 609	183	222	5.7%	6.5%
Ville de Longueuil	52 262	70 959	87 890	18 698	16 930	35.8%	23.9%
Ile de Montréal	631 746	552 442	565 269	(79 304)	12 827	-12.6%	2.3%
Laval	40 575	56 688	71 318	16 113	14 630	39.7%	25.8%
Couronne Sud	24 376	33 771	42 402	9 394	8 632	38.5%	25.6%
Couronne Nord	28 299	46 873	61 556	18 575	14 683	65.6%	31.3%
Couronne Ouest	3 663	6 569	8 572	2 906	2 003	79.3%	30.5%
Territoire OD 87	780 921	767 303	837 007	(13 618)	69 705	-1.7%	9.1%

Sources : Enquêtes OD 1987 et 1998 et prévisions tendanciennes ajustées MTQ 2001 et 2016

2.2 Cadre institutionnel

2.2.1 Cadre institutionnel actuel

Lors du dépôt du projet de loi qui devait donner naissance à l'AMT, le MTQ mentionnait, qu'au plus tard le 1er janvier 1999, le ministre devait évaluer l'application de cette loi et, à cette fin, consulter les autorités organisatrices de transport en commun et les municipalités, afin de conclure une entente visant à confier le contrôle de l'AMT à des décideurs régionaux. Au fil des années, cette disposition n'a pas été substantiellement modifiée.

Dans le cadre de la loi portant sur la réforme de l'organisation territoriale municipale (Projet de loi no 170), le gouvernement modifiait la composition du conseil de l'AMT (article 82). Le contrôle de cette dernière n'appartenait toujours pas aux décideurs régionaux puisque quatre des sept personnes composant le conseil sont désignées par le gouvernement. Les trois autres personnes proviennent du conseil de la nouvelle CMM sans aucune référence à un quelconque groupe d'appartenance. Cette disposition entrait en vigueur le 1er janvier 2001 mais elle a été rapidement modifiée.

Une disposition prévue à l'article 208 de la Loi sur les sociétés de transport en commun prévoyait que la composition du conseil de l'AMT pouvait être modifiée en établissant une région d'appartenance quant aux représentants des décideurs régionaux de la CMM. Cette loi est entrée en vigueur le 31 décembre 2001 et, dès le 13 février 2002, le gouvernement adoptait le décret (129-2002) modifiant à nouveau la composition du conseil de l'AMT.

Par ailleurs, le mandat de l'actuelle AMT pose un conflit d'intérêt organisationnel évident. L'AMT agit à titre d'exploitante du service de trains de banlieue et doit soutenir le développement du transport par les autres modes.

Cette situation implique notamment que l'AMT doit assurer un partage équitable des ressources financières entre les organismes publics de transport (OPT) et le développement du réseau de trains de banlieue et de desserte métropolitaine par autobus.

Cependant, depuis 1996, des ressources importantes ont été consacrées au développement des trains de banlieue au détriment des réseaux locaux d'autobus. De plus, les ressources financières nécessaires à l'exploitation des trains de banlieue n'ont pas été suffisantes pour supporter le développement accéléré de ce réseau.

Conséquemment, afin d'équilibrer son budget, l'AMT n'a eu d'autre choix, à compter de 2001, que de plafonner l'aide financière qu'elle verse aux AOT. Ainsi, l'année 2001 fut une année de désengagement de la part de l'AMT par rapport à ses engagements d'aide financière auprès des AOT de son territoire et, plus particulièrement, les sociétés de transport.

L'aide métropolitaine est plafonnée, l'aide aux tarifs réduits est également en recul; il y a une facturation, en partie, de l'utilisation des équipements métropolitains depuis le 1er janvier 2002.

La diète à laquelle on soumet les sociétés de transport ne semble toutefois pas s'appliquer à la desserte des trains de banlieue. Pourtant, on parle de transport en commun dans les deux cas mais les décisions prises par l'AMT dans ce dossier ne sont nécessairement pas celles des élus régionaux.

Bien que la création de l'AMT ait eu pour effet d'attirer l'attention sur les enjeux liés au transport en commun et de stimuler le développement des services de transport dans la région métropolitaine, celle-ci a également eu pour conséquence de placer cet organisme dans une situation de conflit organisationnel.

2.2.2 La nécessité d'une révision

La révision du rôle de l'AMT, suite à la venue de la CMM, devrait ramener un certain équilibre à ce point de vue.

Une prise en charge, par les élus régionaux, des responsabilités dévolues à l'AMT pourrait permettre l'émergence de consensus au plan financier.

Les élus régionaux seraient en mesure d'arbitrer davantage les enjeux liés au maintien du patrimoine et au développement régional. Le RTL considère cependant que la venue de l'AMT a permis de créer une synergie et de stimuler davantage le développement du transport en commun dans la région métropolitaine.

Lorsqu'il y a des choix à faire et surtout par ceux qui doivent assumer une grande partie de la facture, il faudrait laisser à la dynamique métropolitaine le soin d'arbitrer les enjeux. Cette dynamique métropolitaine ne peut valablement s'exercer que si le «contrôle» de l'AMT, terme employé dans la loi elle-même, revient majoritairement aux élus régionaux.

La Ville de Longueuil et le RTL sont d'avis qu'une prise en charge par les élus régionaux des responsabilités dévolues à l'AMT pourrait permettre l'émergence de certains consensus au plan financier. Cette éventualité réglerait également la situation de conflit d'intérêt organisationnel auquel fait face l'AMT au niveau du développement et de l'exploitation des trains de banlieue. En effet, les élus régionaux seraient en mesure d'arbitrer davantage les enjeux liés au maintien du patrimoine et au développement.

La Ville de Longueuil et le RTL ne s'opposent pas à la présence de ressources humaines de qualité et non élues au sein du conseil de l'AMT. De plus, il serait incorrect de ne pas apprécier et souligner les contributions financières du gouvernement du Québec au développement et au soutien du transport collectif sur le territoire de la CMM même si ces contributions s'avèrent insuffisantes dans le contexte actuel.

2.3 Cadre financier

La présente section dresse un historique du financement des activités du RTL depuis 1992. Cet historique confirme la nécessité de réviser le cadre financier et enfin, réitère l'appui du RTL à un financement accru et mieux équilibré du transport collectif.

2.3.1 État de la situation

Depuis 1992, le RTL est confronté à une situation contraignante au plan financier. Cette situation étant marquée notamment par :

- La décision du gouvernement en 1992 de mettre fin aux subventions à l'exploitation accordées aux sociétés de transport;
- La révision à la baisse de certaines dispositions du programme d'aide au transport en commun du gouvernement et l'impact de certaines autres décisions gouvernementales;
- Les impacts financiers résultant de la création en 1996 de l'AMT.

Malgré ces décisions gouvernementales, le RTL a été en mesure, au cours des dix dernières années, de faire face à ces changements et ainsi, de présenter une excellente performance tout en assurant en partie son développement.

Cette performance est le résultat d'initiatives et d'actions à valeur ajoutée telles que :

- L'élaboration et l'application d'une philosophie de gestion et de valeurs organisationnelles axées sur le client, sur la mobilisation du personnel et sur les résultats;
- Une révision soutenue des processus techniques et administratifs réalisée dans le cadre d'une démarche d'amélioration continue;
- Une gestion rigoureuse de l'offre de service en transport qui tient compte de l'évolution des besoins en déplacements.

Cependant, le réseau de transport en commun ne dispose plus de réserve de capacité et l'organisation administrative ayant été révisée plus d'une fois, le potentiel du RTL de faire face à de nouvelles contraintes financières, à même ses ressources actuelles, s'avère des plus problématiques.

En 2003, la contribution municipale versée au RTL atteint un niveau record de 47 % et elle est appelée à s'accroître davantage à l'intérieur du cadre financier actuel si rien n'est fait pour réduire la pression sur le champ foncier. Soulignons que cet accroissement est dû principalement aux transferts au RTL de responsabilités financières de nature métropolitaine.

2.3.2 Le transport collectif, surtout un investissement...

Au RTL, le transport collectif est d'abord considéré comme un investissement dans le passé et plus encore, pour le présent et pour l'avenir. Que l'on pense au protocole de Kyoto, à la prise en compte d'une approche de développement durable et aux enjeux sociaux et économiques tributaires des transports. Cet investissement concerne directement les citoyens de la ville de Longueuil qui est la troisième ville la plus peuplée du Québec.

Il existe depuis de nombreuses années, un consensus de la valeur ajoutée que représente le transport collectif. Tous les paliers gouvernementaux reconnaissent que les transports collectifs sont essentiels à l'offre de service en transport dans les grandes agglomérations et dans les corridors qui leur donnent accès, principalement en période de pointe. Ils reconnaissent également que le transport en commun constitue une alternative abordable à l'automobile.

Ainsi, a-t-on vu, au cours des dernières années, apparaître de nombreux plans stratégiques, plans de développement, politiques, cadres d'aménagement et autres documents d'analyse et de planification faisant état de l'apport du transport collectif en termes de retombées économiques et sociales positives et notamment, dans les possibilités qu'il offre quant à l'amélioration de la qualité de vie et de la qualité de l'environnement.

Au-delà du discours, l'atteinte des buts et objectifs visés par ces divers documents au niveau du transport collectif nécessite que l'environnement financier d'une AOT comme le RTL doit être bonifié afin de lui permettre d'accomplir pleinement sa mission. En effet, le manque de financement chronique rend hypothétique la capacité des organismes de transport à améliorer la qualité des services et à augmenter la satisfaction de la population.

Pourtant, il est de plus en plus reconnu que les investissements en transport génèrent de nombreuses retombées positives tant au plan économique, qu'aux plans social et environnemental.

En termes économiques, les avantages du transport en commun sont :

- L'accès plus rapide aux lieux d'emplois, favorisant la diminution des pertes de productivité et de qualité de vie des familles;
- La réduction de la congestion aux pôles de destination, diminuant les pertes de temps en livraison et autres échanges commerciaux;
- L'accroissement du va-et-vient dans les zones commerciales;
- L'augmentation potentielle de la valeur des propriétés (lorsque la commodité et la diversité des options en transport sont valorisées par la population);
- La concentration du développement urbain;
- La revitalisation de quartiers;
- L'utilisation plus productive du temps consacré aux déplacements domicile-travail ;
- La réduction des besoins de construction routière;
- L'augmentation des revenus familiaux disponibles à d'autres fins par l'abolition ou la diminution des frais associés à la possession et à l'utilisation d'une automobile.

En termes sociaux, les avantages du transport collectif sont :

- L'augmentation de la sécurité de certains secteurs urbains;
- La décongestion des zones résidentielles urbaines;
- La prise en compte de l'importance sociétale de permettre une certaine mobilité aux personnes à faible revenu et aux personnes à mobilité réduite et l'élargissement de l'offre en transport pour tous les clients-usagers permettant ainsi une meilleure équité sociale;
- La réduction des effets nocifs de la pollution sur la santé;
- L'augmentation de la capacité de réserve du réseau routier;
- La réduction des temps de déplacement pour l'ensemble des utilisateurs du réseau routier;
- La flexibilité dans la réponse aux changements de la demande sauf dans le cas des infrastructures lourdes de transport;
- La baisse de stress inhérente à la conduite automobile;
- La diminution des risques d'accidents;
- La meilleure prise en compte de conditions météorologiques difficiles;
- La meilleure accessibilité lors d'événements spéciaux.

En termes environnementaux, les avantages du transport collectif sont :

- La réduction des gaz à effet de serre et autres polluants atmosphériques découlant de l'utilisation massive de véhicules automobiles ;
- L'amélioration de l'efficacité énergétique ;
- L'appui important à la mise en œuvre de mesures visant l'atteinte des objectifs fixés dans le protocole de Kyoto.

Bien que ces éléments soient difficilement quantifiables et assimilables à une plus-value monétaire, les montants consacrés au développement et à l'exploitation du transport collectif doivent d'abord être considérés comme un investissement rentable selon les concepts de plus en plus valorisés de qualité de vie, de développement durable et de protection de l'environnement.

Il va de soi que ces éléments constituent des avantages indéniables pour tous les paliers de gouvernement et que, par conséquent, ils impliquent une participation étroite de chacun.

2.3.3 Impact de la loi sur les finances municipales

Le début de la décennie a été marqué, au niveau législatif, par l'adoption en 1991 de la « Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les finances municipales ».

Cette réforme, qui s'est appliquée en 1992, avait notamment pour impact de mettre fin aux subventions à l'exploitation accordées aux sociétés de transport.

Dans le but de compenser partiellement l'impact sur les sociétés de la fin des subventions à l'exploitation, le gouvernement a mis en place le « Fonds de contribution des automobilistes au transport en commun » (taxe sur les immatriculations) dont les produits furent versés aux sociétés de transport de 1992 à 1995 inclusivement.

Malgré cette mesure compensatoire, l'effet net de cette réforme sur la situation financière du RTL représentait un impact défavorable de 12,1 M \$ sur une base annuelle. Ce montant correspond à la perte de la subvention à l'exploitation de 17,2 M \$ moins la taxe sur l'immatriculation de 5,1 M \$.

2.3.4 Impact de la création de l'Agence métropolitaine de transport

La réforme du cadre institutionnel et financier du transport en commun de 1995 a conduit à la création de l'AMT le 1er janvier 1996.

Au plan financier, la création de l'AMT signifiait d'abord la fin des subventions versées respectivement :

- Au Conseil métropolitain de transport en commun (CMTC) ;
- À la STM pour compenser le déficit résiduel de ligne de train Deux-Montagnes / Montréal.

La création de l'AMT signifiait également :

- La fin du versement aux sociétés de transport de la région de Montréal des contributions au «Fonds de contribution des automobilistes au transport en commun», lesquelles seraient dorénavant remises à l'AMT;
- La mise en place de nouvelles règles de partage des recettes métropolitaines basées sur l'utilisation des réseaux;
- La mise en place graduelle d'une contribution des municipalités du territoire de l'AMT équivalant à 1 cent sur le 100 \$ d'évaluation afin d'alimenter le fonds de développement de l'AMT;
- La mise en place d'une contribution graduelle et exclusive du RTL visant à couvrir les coûts d'exploitation et d'immobilisation de la ligne 4 (jaune) de métro;
- La mise en place de l'aide métropolitaine versée aux AOT de la région de Montréal pour leur apport aux réseaux métropolitains;
- La mise en place d'une subvention d'équilibre pour une période de cinq ans ayant pour but d'atténuer pour les organismes concernés, notamment pour le RTL, les impacts financiers défavorables résultant de la création de l'AMT;
- La prise en charge, par l'AMT, des équipements métropolitains, mais avec possibilité d'en facturer l'utilisation; la facturation a débuté en 2002 à raison de 25 % des coûts;
- La mise en place de nouvelles règles de financement des trains de banlieue qui prévoient des contributions municipales équivalentes à 40 % des coûts d'exploitation et de gestion;
- La mise en place d'une taxe sur l'essence de 1,5 cent sur le litre perçue dans le territoire de l'AMT et dont les produits sont remis à l'AMT.

Le RTL a subi des impacts financiers défavorables et significatifs résultant de la création de l'AMT, lesquels ont totalisé 59,6 M \$ pour la période s'échelonnant de 1997 à 2003 inclusivement (voir Tableau 13).

Ces impacts sont graduels et représentent, pour 2003 seulement, un manque à gagner de 16,2 M \$.

2.3.5 Impact des autres décisions gouvernementales

En 1997, le gouvernement du Québec a aboli le remboursement partiel de la taxe de vente (TVQ). De plus, celle-ci a été augmentée de 1 % à compter du 1er janvier 1998.

L'effet combiné de ces deux décisions représente un impact financier défavorable de l'ordre de 1,2 M \$ par année pour le RTL.

De plus, la décision de 1997 de réduire de 60 % à 50 %, le pourcentage de subvention relié à l'achat d'autobus représente un impact défavorable moyen de l'ordre de 0,8 M \$ par année pour le RTL.

Pour la période s'échelonnant de 1997 à 2003 inclusivement, l'impact de ces décisions gouvernementales a totalisé 14,8 M \$. Ces contributions se sont ajoutées aux 59,6 M \$ résultant de la création de l'AMT, portant à 74,4 M \$ les impacts financiers totaux supportés par le RTL durant cette période (voir Tableau 13).

Tableau 13 : Sommaire des impacts financiers sur le RTL

Contributions (Millions \$)	Année							TOTAL
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	
AMT	1.7 \$	6.4 \$	7.9 \$	8.7 \$	9.7 \$	11.9 \$	13.3 \$	59.6 \$
Gouvernement	1.3 \$	2.7 \$	1.6 \$	1.8 \$	2.2 \$	2.2 \$	3.0 \$	14.8 \$
TOTAL	3.0 \$	9.1 \$	9.5 \$	10.5 \$	11.9 \$	14.1 \$	16.2 \$	74.4 \$

% dépenses totales	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
AMT	1.8%	7.2%	8.3%	9.5%	10.0%	12.5%	13.5%
Gouvernement	1.3%	3.0%	1.7%	2.0%	2.3%	2.3%	3.0%

2.3.6 Évolution des tarifs du RTL

L'année 1990 a été marquée par la disparition de deux zones tarifaires sur le territoire du RTL dont l'une correspondait à la partie du territoire qui était desservie par la STM avant 1986.

Cette mesure faisait suite à l'implantation, en 1990, d'une carte mensuelle régionale permettant à un client-usager de voyager à l'aide d'un titre unique, sur les réseaux des trois sociétés de transport de la région métropolitaine. L'intégration tarifaire a donc été une réalité bien avant la création de l'AMT.

En 1992, le RTL s'est vu contraint de hausser ses tarifs en moyenne de plus de 30 % afin d'être en mesure de faire face en partie aux impacts financiers défavorables de la réforme concernant les finances municipales adoptée par le gouvernement en 1991 (Réforme « Ryan »).

Après une augmentation de 2,8 % en 1993, le RTL a gelé ses tarifs locaux de 1994 à 1998 inclusivement.

En 1995, le RTL a implanté, en plus de ses titres réduits habituels, une carte mensuelle intermédiaire pour les étudiants âgés de 18 à 21 ans inclusivement; une première alors dans la région métropolitaine.

De 1999 à 2003, le RTL a adopté des hausses de tarifs correspondant à l'indice général des prix à la consommation.

Les cartes métropolitaines, dont les prix étaient fixés de 1991 à 1995 par le CMTC et depuis 1996 par l'AMT, ont été majorées de plus de 32 % en 1992 ; majorées de 4,3 % en 1993 ; gelées en 1994 et 1995 ; majorées de 1,4 % en 1996 ; et gelées en 1997 et 1998.

De 1999 à 2003, l'AMT a également adopté des hausses de tarifs correspondant à l'indice général des prix à la consommation et a créé, en 2000, une carte mensuelle intermédiaire pour les étudiants âgés de 18 à 21 ans.

Le Tableau 14 résume l'évolution des tarifs au RTL depuis 1992.

Tableau 14 : Sommaire de l'évolution des tarifs au RTL

Tarifs	Année											
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Carte métropolitaine												
tarif ordinaire	69.00 \$	72.00 \$	72.00 \$	72.00 \$	73.00 \$	73.00 \$	73.00 \$	74.00 \$	75.00 \$	77.50 \$	80.00 \$	81.50 \$
tarif intermédiaire									60.00 \$	62.00 \$	64.00 \$	65.00 \$
tarif réduit	38.00 \$	39.50 \$	39.50 \$	39.50 \$	40.00 \$	40.00 \$	40.00 \$	40.50 \$	42.00 \$	44.00 \$	46.50 \$	48.00 \$
Carte locale												
tarif ordinaire	53.00 \$	54.50 \$	54.50 \$	54.50 \$	54.50 \$	54.50 \$	54.50 \$	55.50 \$	56.25 \$	57.75 \$	59.50 \$	60.60 \$
tarif intermédiaire				40.00 \$	40.00 \$	40.00 \$	40.00 \$	40.50 \$	41.50 \$	42.50 \$	44.00 \$	45.00 \$
tarif réduit	28.00 \$	28.80 \$	28.80 \$	28.80 \$	28.80 \$	28.80 \$	28.80 \$	29.25 \$	30.00 \$	31.00 \$	32.25 \$	33.00 \$
Billet												
tarif ordinaire	1.75 \$	1.80 \$	1.80 \$	1.80 \$	1.80 \$	1.80 \$	1.80 \$	1.83 \$	1.89 \$	1.96 \$	2.02 \$	2.06 \$
tarif réduit	1.00 \$	1.02 \$	1.02 \$	1.02 \$	1.02 \$	1.02 \$	1.02 \$	1.04 \$	1.06 \$	1.08 \$	1.13 \$	1.17 \$
Espèce												
tarif ordinaire	2.50 \$	2.55 \$	2.55 \$	2.55 \$	2.55 \$	2.55 \$	2.55 \$	2.55 \$	2.60 \$	2.70 \$	2.80 \$	2.90 \$
tarif réduit	1.25 \$	1.30 \$	1.30 \$	1.30 \$	1.30 \$	1.30 \$	1.30 \$	1.30 \$	1.35 \$	1.40 \$	1.50 \$	1.60 \$
Hausse de tarifs												
Carte métropolitaine		4.3%	0.0%	0.0%	1.4%	0.0%	0.0%	1.4%	1.4%	3.3%	3.2%	1.9%
Carte locale		2.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.8%	1.4%	2.7%	3.0%	1.8%

2.3.7 Évolution de la contribution municipale de la Ville de Longueuil

De 1991 à 1992, la contribution municipale s'est accrue de 33,2 M \$ à 42,6 M \$ en raison des impacts financiers résultant de la réforme des finances municipales de 1991 (Réforme «Ryan»).

Par la suite, la contribution municipale a été maintenue au niveau de 1992 durant la période s'échelonnant de 1993 à 1997 inclusivement.

Cette décision de ne pas réduire la contribution municipale a notamment permis d'alimenter le fonds d'amortissement sans variation de la contribution municipale et ainsi d'éliminer entièrement la portion RTL du service de dette.

En 1998, la contribution municipale a été réduite de 5,8 M \$ et maintenue à 36,8 M \$ jusqu'en 2000 inclusivement. Cette contribution s'inscrivait dans le cadre de la contribution des municipalités reliée à la négociation du pacte fiscal (375 M \$) visant l'atteinte du déficit zéro et pour lequel le RTL a contribué.

En 2001, la contribution municipale a augmenté au montant de 40,9 M \$. En 2002, la contribution municipale a atteint 43 M \$ incluant le montant relié à la desserte de l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville.

En 2003, la contribution municipale a continué de progresser pour atteindre 44,2 M \$ incluant le montant relié à la desserte de l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville. Cette contribution représente maintenant 44 % des dépenses totales.

Le Tableau 15 résume l'évolution de la contribution municipale des municipalités constituant le territoire juridique de la STRSM jusqu'en 2002 et de la Ville de Longueuil depuis 2003.

Tableau 15 : Sommaire de l'évolution de la contribution municipale

Contributions (Millions \$)	Année										
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Contributions municipales	42,6 \$	42,6 \$	42,6 \$	42,6 \$	42,6 \$	36,8 \$	36,8 \$	36,8 \$	40,9 \$	43,0 \$	44,2 \$
Dépenses totales	101,7 \$	100,9 \$	98,4 \$	99,9 \$	97,6 \$	88,9 \$	95,1 \$	92,1 \$	97,1 \$	95,4 \$	99,5 \$
% des dépenses totales	41,9%	42,2%	43,3%	42,6%	43,6%	41,4%	38,7%	40,0%	42,1%	45,1%	44,4%

2.3.8 Le programme d'aide au transport en commun

Le programme d'aide au transport en commun, administré par le MTQ, a fait l'objet de plusieurs révisions au cours des deux dernières décennies.

Ces révisions se sont notamment traduites par des baisses significatives de la subvention reliée à l'achat d'autobus urbains.

Avant 1988, la subvention correspondait à 75 % des dépenses admissibles.

En 1988, elle fut réduite à 65 % et en 1989 à 60 %.

En 1997, elle a été réduite de nouveau à un niveau de 50 %.

Pour la période s'échelonnant de 1997 à 2003 inclusivement, la réduction de 1997 représente un impact défavorable d'environ 7 M \$ par année pour le RTL.

2.3.9 La nécessité d'une révision

Les hausses d'achalandage enregistrées au cours des dernières années dans la région de Montréal ainsi que le développement accéléré du réseau de trains de banlieue ont engendré un accroissement important des coûts d'exploitation.

Ces hausses de coûts se sont répercutées au niveau de l'ensemble des AOT et des municipalités de la région qui doivent ajuster leur niveau de service en fonction des hausses d'achalandage. De plus, la plupart des AOT doivent contribuer aux coûts d'exploitation des trains de banlieue, lesquels coûts sont en croissance.

Parallèlement, le rendement des sources de financement régionales (taxe sur les immatriculations et taxe de 1,5 cent sur le litre d'essence) a stagné dans le temps.

Cette situation a amené l'AMT à plafonner, depuis 2001, l'aide financière qu'elle verse aux AOT. De plus, l'AMT a commencé à facturer les AOT pour l'utilisation des équipements métropolitains.

Soulignons que ces nouvelles pressions financières s'ajoutent aux impacts que le RTL a subis depuis 1997 résultant de la création de l'AMT et des autres décisions gouvernementales qui ont atteint plus de 16 M \$ en 2003.

Mentionnons, à titre d'exemples, les contributions suivantes qui sollicitent le RTL au-delà des limites raisonnables et qui, en raison de leur nature même, devraient être assurées par des sources régionales :

- Financement du rabais tarifaire de l'intégration tarifaire (2,3 M \$ par année);
- Contribution au train de banlieue Mont-Saint-Hilaire / Montréal (700 000 \$ en 2002 et 2 M \$ par année à compter de 2003);
- Facturation des coûts d'exploitation des équipements métropolitains (900 000 \$ en 2002 et 1 M \$ 2003);
- Ligne 4 (jaune) du métro (1,8 M \$ par année), contribution exclusive du RTL (AOT en dehors de l'île de Montréal).

Ainsi, après avoir essayé les impacts financiers résultant de la décision du gouvernement en 1991 de mettre fin aux subventions à l'exploitation et ceux résultant de la création de l'AMT, après avoir pris des mesures exceptionnelles pour assumer d'autres décisions gouvernementales, telles que la réduction des subventions à l'achat d'autobus ainsi que le réaménagement des responsabilités et des mesures de financement dans les municipalités, le RTL ne pouvait déjà plus faire face à de nouvelles contraintes financières sans risquer de compromettre son développement ou les services qu'il offre à la population.

Rappelons à cet effet que, dès 1995, dans le cadre de sa participation à l'élaboration de la proposition régionale, et également en 1999, le RTL, conjointement avec ses partenaires, sensibilisaient les autorités à l'insuffisance du financement du transport en commun dans la région métropolitaine.

Cependant, il apparaît évident que cette mise en garde ne s'est pas avérée suffisante pour amener l'AMT à moduler son développement en fonction de sa capacité d'assumer les coûts d'exploitation résultant de la réalisation de ses projets ou, à tout le moins, après s'être assurée de disposer de nouvelles sources de financement.

Ainsi, avec les nouvelles charges supplémentaires imposées depuis 2001 et qui se poursuivent en 2002, et davantage en 2003, le RTL se retrouve dans une impasse financière que seule pourra solutionner une révision du cadre financier du transport en commun ayant pour effet de réduire la pression sur le champ foncier.

Dans le cadre financier actuel, ce sont les municipalités qui doivent faire les frais de l'insuffisance du financement du transport en commun. Si rien n'est fait, cette situation aura certainement pour effet de compromettre à terme les efforts de développement déployés au cours des dernières années.

2.3.10 Un financement accru

Les études, mémoires et les documents budgétaires ou stratégiques réalisés au cours des dernières années, tant par l'AMT que par les AOT, démontrent clairement que le rendement des sources régionales est insuffisant pour supporter adéquatement l'accroissement des coûts du transport collectif.

Dans ce contexte, le RTL rappelle qu'il n'est pas réaliste de compter davantage sur l'assiette foncière pour assurer le développement du transport collectif dans la région de Montréal. En effet, le champ foncier municipal constitue une source de financement très sollicitée depuis le retrait du gouvernement de plusieurs secteurs d'intervention.

À ce sujet, il est pertinent de souligner que préalablement à la réforme concernant les finances municipales adoptée en 1991 (Réforme « Ryan »), le financement du transport collectif dans la région de Montréal était assumé dans des proportions similaires par les clients-usagers, les municipalités et le gouvernement.

Avec cette réforme, le gouvernement a entrepris de se retirer du financement du transport collectif dans la région de Montréal malgré qu'il ait mis en place deux formules de contribution des automobilistes respectivement en 1992 et en 1996.

Pourtant, le gouvernement bénéficie significativement des avantages découlant d'un transport collectif performant dans la région métropolitaine tant au plan du développement économique, qu'au niveau des impacts positifs qu'il représente sur le réseau routier supérieur ainsi que sur l'environnement.

Au plan du développement économique, un transport collectif performant constitue un avantage concurrentiel appréciable pour une agglomération de la taille de la région de Montréal dont l'importance ne fait aucun doute pour la prospérité économique du Québec en entier.

De plus, en assurant un volume de déplacement élevé en période de pointe, notamment sur des liens interrives et vers le centre de l'agglomération, le transport collectif contribue à optimiser l'utilisation des infrastructures existantes et ainsi, éviter pour le gouvernement, des investissements considérables dans le réseau routier supérieur.

Au plan environnemental, le développement du transport collectif est reconnu par tous les intervenants comme étant un des principaux moyens à privilégier pour atteindre les objectifs en cette matière.

Lors du dépôt en juin 2001 du cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, le gouvernement a clairement identifié la préoccupation suivante :

«Une planification des équipements et des infrastructures publiques de transport visant la consolidation des zones urbaines existantes et des pôles économiques majeurs ainsi que la réduction des gaz à effet de serre»

En réponse à cette préoccupation, le gouvernement a formulé les orientations suivantes:

«En ce qui a trait au transport des personnes, une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et une réduction de l'utilisation de l'automobile;

«En ce qui a trait à la desserte des pôles économiques majeurs, un soutien à leur développement par une meilleure intégration des réseaux et systèmes de transport des personnes et des marchandises.»

De plus, le gouvernement a identifié comme enjeu:

«Développer le transport collectif de manière à en faire le mode privilégié de déplacement au centre et à destination du centre de la région métropolitaine;»

Parmi les mesures que le gouvernement a identifiées afin de proposer des solutions de remplacement aux déplacements auto-conducteurs, l'on retrouve notamment :

«...assurer une desserte adéquate des pôles économiques majeurs par les services de transport en commun. Adopter...des cibles d'augmentation de l'usage du transport collectif...Adopter des règles ou critères d'urbanisation afin d'accorder la priorité au redéveloppement urbain arrimé aux infrastructures métropolitaines de transport collectif,...»

Par le biais de son cadre d'aménagement, le gouvernement exprime clairement son intention de donner priorité au transport collectif en alternative à l'utilisation de l'automobile personnelle dans la région métropolitaine.

De plus, il reconnaît d'emblée l'importance stratégique du transport collectif au niveau du développement économique.

Dans ce contexte, il est nécessaire que le gouvernement adopte un cadre financier du transport en commun cohérent avec les objectifs visés par son cadre d'aménagement et qu'il mette à la disposition des AOT les ressources financières nécessaires.

Dans le cas contraire, il est clair que les AOT de la région de Montréal, et en particulier le RTL, ne seront pas en mesure d'atteindre les objectifs stratégiques du transport collectif ou d'assurer le financement des coûts d'exploitation résultant des projets de développement.

Par ailleurs, le RTL est d'avis qu'il est essentiel que le financement du transport en commun puisse être ajusté au fil des ans afin d'être cohérent avec l'évolution du mode d'organisation des services. Il permettra ainsi de refléter davantage le caractère métropolitain de certains services et évitera de créer des écarts injustifiés entre les contributions municipales d'une part, et le coût des services offerts localement d'autre part.

Tout en se rappelant que le recours à des hausses tarifaires importantes n'est pas souhaitable en raison des impacts dévastateurs sur l'achalandage et en se rappelant également qu'il est impérieux de mieux répartir les responsabilités locales et régionales au niveau du financement, le RTL est d'avis que le gouvernement doit prendre les dispositions nécessaires afin que les sources de financement dédiées au transport collectif, autres que le champ foncier municipal, soient ajustées à la hauteur des besoins et qu'elles assurent, dans l'avenir, un financement stable, prévisible et suffisant.

Dans cette perspective, le gouvernement doit considérer la possibilité de prélever, à la grandeur du territoire québécois, les sources de financement dédiées au transport collectif compte tenu notamment de l'apport de la région de Montréal à la prospérité économique du Québec.

2.3.11 Compensation du rabais dû à l'intégration tarifaire

L'intégration tarifaire existe depuis 1990 dans la région de Montréal. Au départ, celle-ci permettait à un client-usager à l'aide d'un titre régional unique d'utiliser les services des trois grandes AOT de la région, à savoir la STM, la STL et le RTL.

Reconnaissant d'emblée que l'intégration tarifaire constituait une mesure essentiellement régionale, le gouvernement a assuré, par une aide financière, le rabais tarifaire relié à celle-ci. Le rabais tarifaire constitue l'écart entre le coût du titre intégré et l'addition des tarifs locaux.

Ainsi, une subvention de l'ordre de 30 M \$ a été versée annuellement au CMTC de 1990 à 1995. Celle-ci permettait aux AOT de récupérer l'équivalent de leur tarification locale suite à l'application de formules résultant d'ententes entre les partenaires.

Cependant, lors de la création de l'AMT en 1996, le financement du rabais tarifaire a été transféré aux AOT. Dès l'application de cette décision, les trois grandes AOT de la région de Montréal ont réclamé de l'AMT qu'elle prenne les mesures nécessaires afin d'assurer le financement du rabais tarifaire.

En 1998, l'intégration tarifaire a été élargie aux AOT de la deuxième couronne sans ajustement des modalités de financement.

L'intégration tarifaire est probablement l'intervention régionale la mieux appréciée et la plus connue des clients-usagers. Dans ce contexte, il est incompréhensible qu'en six ans, aucune mesure ne fut prise pour assurer le financement du rabais tarifaire à l'aide des sources régionales dont le produit est versé à l'AMT.

Le financement du rabais tarifaire par les AOT représente, pour le RTL, un manque à gagner annuel de l'ordre de 2,3 M \$.

2.3.12 Prise en charge des équipements métropolitains

L'article 35 de la loi sur l'AMT prévoit que celle-ci peut répartir, entre les AOT, les coûts d'utilisation des infrastructures et des équipements métropolitains.

Cependant, selon l'information obtenue du MTQ en 1995, cette disposition de la loi sur l'AMT ne devait pas être utilisée, le rendement des sources régionales de financement étant réputé suffisant. Le document produit par le MTQ mentionnait même :

«L'objectif est de financer par des sources régionales les équipements de nature métropolitaine».

Pourtant, depuis le 1^{er} janvier 2002, l'AMT facture aux AOT 25 % des coûts d'exploitation des équipements métropolitains qu'elles utilisent.

Il va de soi que ce sont les difficultés financières de l'AMT reliées notamment à l'insuffisance du financement du transport en commun qui l'ont amenée à appliquer cette disposition de la loi qui se voulait, au départ, une mesure d'exception contraire aux objectifs poursuivis par le cadre financier.

Pour le RTL, la facturation des coûts d'exploitation des équipements métropolitains représente une dépense de 1 M \$ en 2003.

Le RTL est d'avis que le financement de l'intégration tarifaire ainsi que les coûts d'exploitation des équipements métropolitains doivent être assurés entièrement à même un fonds d'exploitation régional tel que recommandé par M. Louis Bernard, mandataire du gouvernement, dans son rapport rendu public en janvier 2003 portant sur la révision du cadre financier du transport en commun dans la région de Montréal. Les conclusions de ce rapport ont fortement influencé la position de la CMM en matière de financement du transport en commun.

2.3.13 Financement du déficit du métro

Le RTL souligne que le financement des coûts d'immobilisation et d'exploitation du métro pose actuellement deux problèmes d'équité.

Le premier problème, c'est que le RTL est la seule AOT localisée en dehors du territoire de la STM à participer par une contribution directe au financement des coûts d'exploitation du métro. Pourtant, l'utilisation en passagers-kilomètres du réseau du métro par des résidents du territoire de Longueuil (voir Tableau 16), ne représente qu'une proportion de 8,8 % sur les 20,4 % des non-résidents de Montréal qui utilisent le métro.

Le deuxième problème c'est que le RTL doit contribuer pour la totalité des coûts de la ligne 4 (jaune) de métro même si elle est utilisée en passagers-kilomètres par une proportion de 24,6 % des non-résidents dont 14,1 % proviennent du territoire de la STM.

C'est par une disposition de la loi sur l'AMT et à la suite de deux décrets gouvernementaux que le RTL est appelé à contribuer graduellement depuis 1997 aux coûts d'exploitation et d'immobilisation de la ligne 4 (jaune) de métro. Depuis 1999, la contribution a atteint son maximum et totalise 1,8 M \$ par année. Le deuxième décret est valide jusqu'en 2003 inclusivement au même montant.

Par ailleurs, dans le cadre financier actuel, le financement du métro est également assuré à même des sources régionales par l'aide métropolitaine versée par l'AMT. En effet, depuis 1996, l'AMT verse annuellement un peu plus de 40 M \$ calculés en fonction de l'achalandage du métro.

Dans ce contexte, le RTL privilégie que le déficit du métro soit assuré à même un fonds d'exploitation régional tel que recommandé par M. Louis Bernard, mandataire du gouvernement.

De plus, cette situation adresse directement l'enjeu de la régionalisation du métro. En effet, à partir du moment où l'ensemble des municipalités du territoire de l'AMT seraient appelées à contribuer directement ou indirectement au déficit du métro, la question du droit de regard relatif aux modalités d'exploitation s'adressera également.

Mentionnons que la disposition de la loi de l'AMT qui a amené le RTL à contribuer aux coûts d'exploitation et d'immobilisation de la ligne 4 (jaune) de métro lui confère également un droit de regard sur les modalités d'exploitation.

Une solution préférablement de nature institutionnelle devra toutefois être mise de l'avant afin de résoudre la question du droit de regard relatif aux modalités d'exploitation du métro.

Tableau 16 : Utilisation du métro de Montréal

Utilisation du réseau de métro

Territoire	Valeurs		%	
	Achalandage	Passager-km	Achalandage	Passager-km
Montréal	493 706	3 587 989	81.0%	79.6%
Longueuil-Université de Sherbrooke	56 139	394 557	9.2%	8.8%
Laval	29 897	286 940	4.9%	6.4%
Couronne Sud	14 801	110 613	2.4%	2.5%
Couronne Nord	13 260	116 812	2.2%	2.6%
Autres	1 742	11 388	0.3%	0.3%
Résidents de Montréal	493 706	3 587 989	81.0%	79.6%
Non-résidents de Montréal	115 839	920 310	19.0%	20.4%
Total	609 545	4 508 299	100.0%	100.0%

Source : Enquête OD 1998

Utilisation du réseau de la ligne 4 de métro

Territoire	Valeurs		%	
	Achalandage	Passager-km	Achalandage	Passager-km
Montréal	8 234	32 132	15.0%	14.1%
Longueuil-Université de Sherbrooke	41 081	171 458	74.7%	75.4%
Laval	514	2 066	0.9%	0.9%
Couronne Sud	4 837	20 250	8.8%	8.9%
Couronne Nord	139	484	0.3%	0.2%
Autres	220	922	0.4%	0.4%
Résidents de Montréal	8 234	32 132	15.0%	14.1%
Non-résidents de Longueuil	13 944	55 854	25.3%	24.6%
Total	55 025	227 312	100.0%	100.0%

Source : Enquête OD 1998

2.3.14 Financement du déficit des trains de banlieue

Lorsque l'on examine attentivement les impacts du développement du réseau de trains de banlieue (voir Tableau 17), il est intéressant de constater qu'entre 1996 et 2003, les coûts d'exploitation ont augmenté de 27,2 M \$ alors que les revenus ont augmenté de 20,1 M \$. Cela représente donc une augmentation du déficit d'exploitation de 7,1 M\$.

Durant la même période, les contributions municipales aux trains de banlieue ont augmenté de 10,7 M \$, alors que celles de l'AMT ont diminué de 3,7 M \$. Ce sont donc les municipalités qui ont dû absorber l'augmentation des déficits d'exploitation des trains de banlieue ainsi que la réduction de la contribution de l'AMT.

En résumé, les trains de banlieue requièrent de plus en plus de ressources financières en raison de leurs déficits d'exploitation très élevés. Les municipalités et les AOT sont contraintes par l'AMT à supporter le déficit des trains de banlieue et se trouvent de plus en plus pénalisées par cette situation.

Tableau 17 : Déficits et contributions municipales aux trains de banlieue

Bilan financier des trains de banlieue (en millions \$)	Année								
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003 *	2003-1996
Revenus nets	9.12 \$	10.95 \$	15.02 \$	17.62 \$	20.81 \$	22.98 \$	27.23 \$	29.25 \$	20.13 \$
Coûts d'exploitation	(42.84) \$	(43.36) \$	(46.99) \$	(50.96) \$	(54.34) \$	(60.30) \$	(66.50) \$	(70.01) \$	(27.17) \$
Déficit d'exploitation	(33.73) \$	(32.42) \$	(31.97) \$	(33.34) \$	(33.54) \$	(37.32) \$	(39.27) \$	(40.77) \$	(7.04) \$
% déficit/coût d'exploitation	79%	75%	68%	65%	62%	62%	59%	58%	26%
Contributions municipales	17.14 \$	17.01 \$	17.67 \$	19.44 \$	20.00 \$	21.56 \$	24.40 \$	27.87 \$	10.74 \$
Contributions - AMT	16.59 \$	15.41 \$	14.30 \$	13.90 \$	13.54 \$	15.81 \$	14.90 \$	12.90 \$	(3.69) \$
Contrib.mun. / coût d'exploitation	40%	39%	38%	38%	37%	36%	37%	40%	40%
Contrib. AMT / coût d'exploitation	39%	36%	30%	27%	25%	26%	22%	18%	-14%

Source : RTL, Cadre financier

*Source : AMT, PTI 2004-2005-2006 (prévisions 2003)

En conclusion, c'est principalement le gouvernement qui bénéficie du développement accéléré du réseau de trains de banlieue en lui évitant des dépenses de développement et d'entretien du réseau routier supérieur. Cette situation dans son ensemble justifie, presque à elle seule, le financement du déficit du réseau de trains de banlieue à même une source régionale.

Sur le plan de la répartition, la contribution municipale des trains de banlieue, calculée en fonction de 40 % des coûts d'exploitation ainsi qu'en fonction de l'offre de service (départs-stations) plutôt que de la consommation de service (passagers-kilomètres), pose un problème d'équité entre les municipalités.

En effet, le cadre actuel ne tient compte, en aucune manière, de l'achalandage ou des distances parcourues par les résidants d'une municipalité afin d'établir la contribution d'une AOT ou d'une municipalité.

À titre d'exemple, les résidants de la ville de Longueuil, qui représentent le même nombre de clients-usagers, parcourent en train une distance moyenne de beaucoup moindre que les clients-usagers provenant de la deuxième couronne. Pourtant, la contribution du RTL au déficit d'opération du train Mont-Saint-Hilaire / Montréal est égale à celle des municipalités de la deuxième couronne.

En conséquence, le financement des trains de banlieue doit être révisé en profondeur.

Dans cette perspective, le RTL privilégie que le déficit (au lieu de 40 % des coûts d'exploitation) des trains de banlieue soit entièrement assuré à même un fonds d'exploitation régional.

2.3.15 Soutien à l'exploitation

Le retrait du gouvernement du soutien financier à l'exploitation en 1992 a affecté défavorablement le RTL pour un montant de l'ordre de 12 M \$ par année.

Par ailleurs, les impacts sur le RTL résultant de la création de l'AMT et de certaines autres décisions gouvernementales ont atteint plus de 16,2 M \$ en 2003.

Depuis 2003, le RTL est privé annuellement d'un montant de l'ordre de 27 M \$ par année à la suite d'initiatives gouvernementales (réforme Ryan 12 M \$ plus AMT 15 M \$).

Par ailleurs, suite à ses difficultés financières, l'AMT s'est vue contrainte en 2001 d'amorcer une réduction de l'aide financière qu'elle accorde aux AOT.

Par exemple, en 2001, l'AMT a versé aux AOT un montant de l'ordre de 6,5 M \$ inférieur au montant qu'elle aurait dû leur verser tant au niveau de l'aide métropolitaine que de l'aide aux tarifs réduits et intermédiaires si l'aide n'avait pas été plafonnée en 2001.

Cette situation met une fois de plus en relief le fait que le rendement des sources de financement dédiées au transport collectif n'ait pas progressé au rythme de la hausse des coûts d'exploitation inhérente au développement des services et, plus particulièrement, au développement accéléré du réseau de trains de banlieue.

La Ville de Longueuil et le RTL demandent que les sources de financement dédiées au transport collectif soient ajustées au fil des ans, afin d'assurer un soutien financier à l'exploitation à la hauteur des besoins.

2.3.16 Amélioration du programme d'aide au transport en commun

Après avoir mis fin à sa participation aux dépenses d'exploitation en 1992, le gouvernement a maintenu son programme d'aide aux dépenses d'immobilisations. Ce programme, administré par le MTQ, a cependant fait l'objet de plusieurs révisions au cours des deux dernières décennies. Ces révisions qui se sont traduites par des baisses significatives de la subvention reliée à l'achat d'autobus urbains.

Le pourcentage de subvention, qui était de 75 % avant 1988, a été graduellement réduit jusqu'à 50 % en 1997. Il va de soi que ce changement a pénalisé fortement les neuf sociétés de transport du Québec.

Dans ce contexte, le RTL est d'avis que la présente révision du cadre financier ne doit pas avoir pour effet d'entraîner à nouveau une révision à la baisse des paramètres financiers du programme d'aide au transport en commun.

Pour le RTL, le programme d'aide au transport en commun constitue un outil stratégique de maintien du patrimoine et de développement des services.

Le gouvernement, qui reconnaît d'emblée les bénéfices du transport collectif au plan du développement économique et au niveau de la sauvegarde de l'environnement, devrait revoir à la hausse certains des paramètres financiers du programme d'aide au transport en commun et notamment sa participation à l'achat d'autobus urbains.

2.3.17 Soutien des projets majeurs de développement

Le RTL tient à souligner que les acquis obtenus grâce au développement de liens inter-rives de transport collectif d'importance entre Montréal et la Rive-Sud sont actuellement menacés par une congestion automobile en forte croissance.

Le maintien de ces acquis, voire l'amélioration du transport des personnes entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal, passe inévitablement par des interventions majeures et rend ainsi incontournables la réalisation des projets d'implantation d'un système léger sur rail (SLR) dans l'axe de l'autoroute 10 et le prolongement de la ligne 4 (jaune) du métro à Longueuil.

À l'inverse, l'absence d'intervention signifie à terme une désaffectation de la clientèle pour les services offerts et, par le fait même, une décroissance de leur utilisation.

La révision du cadre financier du transport en commun doit permettre de se donner les moyens qui permettront de réaliser les projets de développement visant l'implantation de modes lourds dans les corridors de déplacement qui actuellement le justifient.

2.4 Cadre de planification des transports

2.4.1 Plan de gestion des déplacements de la région de Montréal

Le plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal, préparé par le MTQ, a été déposé en avril 2000. Ce plan de transport gouvernemental propose une série de mesures et de projets qui visent à assurer une meilleure répartition des déplacements entre les différents modes de transport. Ce plan vise à soutenir l'activité économique québécoise et montréalaise et à atténuer les impacts négatifs générés par l'utilisation massive de l'automobile sur la consommation énergétique et sur l'environnement.

Les interventions du MTQ s'appuient sur des prémisses reposant sur des prévisions tendancielles à l'horizon 2016 à savoir :

- Deux millions de déplacements quotidiens supplémentaires, soit 25% de plus;
- Des périodes de pointe de plus en plus chargées et plus longues;
- Quatre fois plus de kilomètres de voies congestionnées sur le réseau routier de l'Île de Montréal;
- Une circulation qui va augmenter progressivement en dehors des heures de pointe;
- Une forte proportion des déplacements supplémentaires qui se feront en automobile;
- Une importance accrue du camionnage dans le transport des marchandises;
- Des échanges commerciaux en croissance qui impliqueront une augmentation du nombre de camions sur les réseaux de transport de l'agglomération de Montréal.

Si rien n'est fait, la situation prévue en 2016 aura des répercussions négatives sur la croissance économique ainsi que sur la qualité de vie de la population.

Les orientations et les objectifs retenus par le MTQ sont :

- Les orientations
 - Privilégier les interventions qui soutiennent la compétitivité de l'économie régionale et québécoise;
 - Privilégier les interventions qui favorisent la revitalisation et la consolidation du territoire au centre de l'agglomération et qui facilitent l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière d'aménagement et d'environnement;
 - Donner la priorité au renforcement et à la modernisation des réseaux de transport existants;
 - Assurer l'efficacité et l'équité du financement.
- Les objectifs
 - Diminuer le nombre de points de congestion;
 - Augmenter l'utilisation du transport en commun;
 - Accroître l'efficacité du transport des marchandises;
 - Gérer la demande plutôt que d'y réagir.

Les solutions à mettre en œuvre, complémentaires et indissociables les unes des autres, relèvent pour le ministère des Transports, de la gestion de la demande et de l'augmentation de l'offre sur les réseaux routiers et de transport en commun. Les interventions doivent être étalées dans le temps et les priorités sont établies en fonction du degré de réponse aux orientations et aux objectifs du plan de gestion des déplacements. Ainsi, les interventions doivent répondre aux besoins de l'activité économique. Elles doivent s'inscrire dans une volonté de consolider et de revitaliser le centre de l'agglomération, tout en favorisant la qualité de vie de la population. L'établissement des priorités doit aussi tenir compte de la capacité financière du gouvernement à assumer les coûts des interventions.

Pour la Rive-Sud, les principaux projets prévus par le MTQ sont le prolongement de la ligne 4 (jaune) du métro à Longueuil, l'aménagement de l'estacade située près du pont Champlain pour les autobus dans un premier temps et l'implantation, à moyen terme, d'un SLR qui fera l'objet d'une évaluation particulière car il n'apparaît pas dans les investissements prévus dans la stratégie d'intervention prioritaire du MTQ. Toutefois, le projet du SLR pourrait être devancé dans le cadre d'une entente de partenariat avec le gouvernement fédéral et le secteur privé.

Le ministère des Transports soutient la mise en place de la ligne de trains de banlieue Mont-Saint-Hilaire / Montréal ainsi que l'implantation de voies réservées sur le boulevard Taschereau et au centre de l'autoroute 10.

Les interventions prioritaires sur le réseau routier comprennent le prolongement de l'autoroute 30 pour améliorer le transit, l'addition d'une troisième voie sur l'autoroute 10 entre l'autoroute 30 et le boulevard Taschereau, et l'élargissement de l'autoroute 20 par l'ajout d'une troisième voie jusqu'à la sortie 102 à Sainte-Julie, en direction sud.

Le prolongement de l'autoroute 30, la mise en place du SLR dans l'axe de l'autoroute 10/Centre-ville de Montréal et le prolongement de la ligne 4 (jaune) du métro constituent les trois priorités de la Ville de Longueuil, telles que présentées par le maire de Longueuil, lors des audiences de la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud.

La vision du MTQ

Le plan de gestion des déplacements du ministère des Transports a été élaboré avant la création de la CMM et la fusion des municipalités. Il aurait été intéressant que les nouvelles entités aient participé à l'élaboration d'une vision commune pour la région de Montréal. La gestion de la demande, étant la solution retenue par le MTQ, exige des interventions concertées de tous les intervenants de la région pour obtenir du succès dans cette démarche. De plus, il faut que les réseaux de transport en commun puissent répondre à la nouvelle demande engendrée par le transfert modal qui s'opérera en fonction des contraintes imposées aux déplacements en automobile.

Les constats sont faits sur la base d'une projection de population dont l'année de référence est 1991 et sur la base de l'enquête origine-destination de 1993. Comme toutes les projections du MTQ sont effectuées sur un tendancier, il est probable que les constats réalisés sur ces bases risquent de différer quelque peu avec ceux qui seront faits à partir du dernier recensement de 2001 et de l'enquête origine-destination de 2003.

Les problématiques relevées par le MTQ concernant la desserte du transport en commun traduisent très bien la carence des investissements du gouvernement au niveau des réseaux du métro et d'autobus au cours des 10 dernières années. Durant cette période, le gouvernement n'a pu contrôler l'étalement urbain vers la deuxième couronne qui a eu pour effet d'engorger le réseau autoroutier développé au cours des années 70 et 80. Le résultat de cet étalement urbain se traduit par de la congestion sur tous les ponts qui s'accroît d'année en année avec comme conséquence, que les réseaux de surface en transport en commun sont pris dans cette congestion les rendant moins efficaces et par conséquent, moins attrayants pour l'automobiliste.

Le MTQ doit investir dans le transport en commun et ce, à brève échéance, car plus on retarde les investissements, plus ils seront importants, et plus il sera difficile pour la région de Montréal, de conserver son niveau de compétitivité avec les autres grandes villes du Canada et des États-Unis.

2.4.2 Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud

La Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud a été créée le 30 janvier 2001 par le gouvernement du Québec. Au mois de septembre 2001, le ministre des Transports demandait à la Commission de faire toute recommandation de nature à bonifier le plan de gestion des déplacements de Montréal.

Le mandat de la Commission consistait à déterminer l'opportunité d'établir un nouveau lien de transport entre Montréal et la Rive-Sud et, le cas échéant, d'identifier le ou les corridor(s) et les types de liens susceptibles d'améliorer la mobilité interrives des personnes et des marchandises. Les travaux de la Commission se sont terminés avec le dépôt de son rapport final au mois de février 2003.

En plus de recommandations touchant plusieurs des enjeux liés à la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, la Commission recommandait de prendre des actions immédiates pour assurer le développement économique à long terme de la grande région de Montréal, en tenant compte des enjeux environnementaux et de développement urbain.

Cette Commission reconnaît que le pont Champlain est au plan stratégique, un lien très important entre Montréal et la Rive-Sud. La Commission est convaincue que, pour tout scénario de demande supérieur au scénario tendanciel du MTQ, l'ajout de voies supplémentaires pour le transport en commun et le transport routier vers le centre-ville de Montréal est le seul moyen d'éviter l'étouffement de la circulation dans le corridor Champlain.

La Commission n'est pas convaincue de la pertinence d'aménager à court terme, un mode de transport lourd comme le SLR dans l'axe du pont Champlain. La Commission a également pris acte de l'intérêt que présente la construction d'un tunnel à deux niveaux entre les deux rives dans l'axe du pont Champlain. Cependant, un tel ouvrage d'art serait très onéreux autant au niveau de la construction que de l'entretien. La construction d'une estacade élargie serait, par contre, une alternative intéressante.

Tant les études commandées par la Commission que le plan de gestion des déplacements du ministère des Transports du Québec arrivent aux mêmes conclusions en ce qui a trait aux tendances démographiques et aux prévisions de déplacements d'ici 2021. Ce scénario de prévisions tendancielle prolonge les tendances lourdes observées entre 1987 et 1998. Une des raisons d'être d'un scénario tendanciel est d'identifier les problèmes qui sont susceptibles de survenir si les décideurs n'interviennent pas et laissent cette tendance continuer d'évoluer comme elle l'a fait au cours des dernières années.

La Ville de Longueuil et le RTL sont troublés par les prévisions selon lesquelles l'utilisation de l'automobile continuera à croître au détriment du transport en commun. La Ville de Longueuil considère, tout comme la Commission, que le scénario tendanciel sur lequel les projections s'appuient n'est pas le seul envisageable et qu'il existe d'autres visions et conclusions possibles. Les tendances récentes mises en lumière par la Commission (amélioration du solde migratoire, développement rapide de la nouvelle économie et des secteurs d'activité plus traditionnels, croissance de l'autonomie de la Rive-Sud en matière d'emplois, etc.) sont de nature à influencer le scénario tendanciel.

Ainsi, plusieurs moyens sont à la disposition des décideurs pour influencer les tendances des années à venir. Plusieurs de ces interventions apparaissent d'ailleurs dans le plan de gestion des déplacements du MTQ, dans le Cadre d'aménagement du gouvernement du Québec, dans les plans stratégiques de l'AMT et du RTL ainsi que dans le schéma d'aménagement révisé de la MRC de Champlain.

En réponse aux conclusions et solutions proposées par la Commission, la Ville de Longueuil a déposé un mémoire préparé conjointement avec le RTL visant à démontrer l'ampleur des problèmes de mobilité interrives et des effets sur son territoire. À titre de joueur-clé dans le développement et l'aménagement de la Rive-Sud et de la région métropolitaine, la Ville de Longueuil veut intervenir pour tenter d'amoindrir le scénario tendanciel du ministère des Transports qui ne répond aucunement à sa vision du développement sur la Rive-Sud.

Selon la Ville de Longueuil, il y a urgence d'agir. La voie réservée du pont Champlain qui se voulait au départ temporaire, demeure un lien fragile, de moins en moins efficace, et compromis à plus ou moins brève échéance, par des problèmes importants de fiabilité. Les retards sont fréquents sur le pont Champlain parce que les débits de circulation sont si importants que la capacité du pont ne répond plus à la demande. La moindre variation des conditions climatiques, un incident ou un accident entraînent des retards importants, qui varient de 15 à 45 minutes selon le cas, aux approches du pont. Ainsi, il n'est plus possible d'assurer une fiabilité à ce lien sur lequel les autobus doivent circuler dans les deux directions.

Les pistes de solutions qui doivent être privilégiées ont été clairement identifiées dans le mémoire conjoint de la Ville de Longueuil et du RTL. M. Jacques Olivier, maire de Longueuil, a présenté lors des audiences publiques les cinq priorités retenues par la Ville de Longueuil.

Ces priorités en matière de transport permettront à la fois d'améliorer la mobilité interrives et d'assurer son développement économique :

- Priorité 1 prolongement de l'autoroute 30;
- Priorité 2 implantation du SLR dans l'axe de l'autoroute 10/Pont Champlain;
- Priorité 3 prolongement de la ligne 4 (jaune) du métro;
- Priorité 4 implantation de la voie réservée sur l'autoroute 20;
- Priorité 5 pas de construction d'un nouveau pont.

2.4.3 Plan de transport de la Montérégie

Les directions territoriales de l'Est et de l'Ouest de la Montérégie ont présenté une proposition de plan de transport en décembre 2002 qui constitue une étape intermédiaire dans l'élaboration du plan de transport de la Montérégie.

Le plan de transport a retenu les six orientations suivantes :

- améliorer et développer les systèmes de transport en soutien au commerce extérieur;
- améliorer la mobilité des personnes et des marchandises entre la Montérégie et Montréal;
- assurer l'efficacité des déplacements régionaux;
- accroître la sécurité routière en collaboration avec les partenaires concernés;
- soutenir le développement du transport collectif intrarégional;
- renforcer les préoccupations environnementales le long des corridors routiers.

Ces orientations traduisent à l'échelle de la Montérégie celles du MTQ qui visent à assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et durable du Québec.

Le MTQ a revu à la baisse l'augmentation de la population de la Montérégie qui est passée d'une croissance de 11,4 % à seulement 3,6 % entre 1996 et 2016. Cette faible croissance se traduit selon le modèle prévisionnel du Ministère par un accroissement des déplacements internes et une diminution des déplacements interrives.

Dans ce contexte, les directions territoriales responsables de la Montérégie maintiennent leur soutien quant au développement de nouvelles mesures préférentielles autour du terminus Longueuil et dans l'axe de l'autoroute 20. Quant à l'implantation d'un SLR dans l'axe du pont Champlain et au prolongement de la ligne 4 (jaune) de métro, les directions participent à la réalisation des études requises, sans toutefois se prononcer sur la pertinence de ces infrastructures.

Au niveau du réseau routier, les deux directions territoriales du MTQ sont plus précises. Les projets de développement retenus sont le parachèvement de l'autoroute 30, l'élargissement de l'autoroute 20 entre Sainte-Julie et l'Île Charron et le réaménagement de l'échangeur Taschereau / autoroute 10 qui intègre des aménagements relatifs au transport en commun. De plus, il souligne que des efforts importants devront être consacrés au cours des prochaines années à la réfection des structures et des chaussées pour le maintien du patrimoine de la Montérégie.

2.4.4 Plan stratégique de l'AMT

En avril 2002, l'AMT produisait une version préliminaire de son plan stratégique intitulée «Une vision métropolitaine du transport collectif, Bilan 2002 et Perspectives 2007, Horizon 2012 ». Elle y faisait une analyse pertinente de la situation du transport en commun dans la région métropolitaine.

Depuis les dix dernières années, le nombre de déplacements en auto a fortement progressé dans la région de Montréal. Les déplacements en auto ont crû de 34 % entre 1987 et 1998 tandis que les déplacements en transport en commun ont diminué de 13 % pour la même période. Les principales causes relevées sont le vieillissement de la population, la diminution de la taille des ménages, la stagnation de la population sur l'île de Montréal, la forte croissance des villes de banlieue et une hausse de 24 % du parc automobile.

Toutefois, son diagnostic n'insiste pas suffisamment sur le fait que le cadre financier actuel ne permet plus d'assurer un financement suffisant de la hausse des coûts d'exploitation du transport en commun, résultant de la réalisation des projets de développement dont notamment, l'élargissement du réseau de trains de banlieue.

D'ailleurs, l'extension du réseau de trains a donné naissance à une recrudescence de l'étalement urbain par la création de TOD (Transit Oriented Development) autour des gares. Les villes centres sont en désaccord avec de telles pratiques qui favorisent l'étalement urbain. Dans ce contexte, les villes centres ne devraient pas contribuer au financement du déficit du train qui profite principalement aux municipalités de la deuxième couronne.

L'AMT passe sous silence l'impact de sa création sur certaines AOT de la région métropolitaine. À titre d'exemple, le RTL a subi des impacts financiers défavorables significatifs résultant de la création de l'AMT lesquels représentent un manque à gagner totalisant 59,6 M \$ pour la période s'échelonnant de 1997 à 2003 inclusivement.

Le diagnostic de l'AMT devrait souligner que ces impacts financiers négatifs ne peuvent que s'accroître dans l'avenir à l'intérieur du cadre financier actuel compromettant ainsi les perspectives de développement de transport collectif.

En effet, l'alourdissement du fardeau fiscal des municipalités qui en résultera leur permettra difficilement d'investir davantage dans le développement de leurs réseaux locaux respectifs. Il deviendra alors difficile voire impossible d'accroître la part de marché du transport en commun s'il n'y a pas de révision du cadre financier à court terme.

Le document de l'AMT aurait dû insister sur les conséquences que cette situation aura sur le développement économique, sur la fluidité de la circulation des personnes et des marchandises ainsi que sur l'environnement.

L'énoncé de vision de l'AMT concernant la contribution du transport collectif à la prospérité de la région de Montréal tout en permettant une meilleure qualité de vie individuelle et collective pourra se réaliser à la condition que les plans stratégiques de transport soient réalisés en interdépendance de ceux des schémas d'aménagement et des plans d'urbanisme des villes et des AOT.

Le contexte, en 2002, ne se prêtait vraiment pas à la réalisation d'un plan stratégique métropolitain puisque plusieurs organismes de développement de la région métropolitaine étaient en pleine mutation ou occupés à réaliser leur propre planification. La CMM s'est doté d'une vision en 2003; les sociétés de transport ont réalisé leur plan stratégique en 2003; les municipalités, les nouvelles comme les anciennes, devront se doter d'un plan d'urbanisme pour 2005. Il est évident que le prochain plan stratégique de l'AMT devra être ajusté en fonction de tous ces exercices de planification dans la région de Montréal.

Le plus grand défi auquel les AOT auront à faire face au cours des dix prochaines années est d'obtenir des ressources financières pour l'exploitation et les immobilisations, suffisantes, stables, équitables et prévisibles. L'AMT n'a pas développé ni insisté sur les conséquences qu'un financement insuffisant aurait sur le développement économique, sur la fluidité de la circulation des personnes et des marchandises ainsi que sur l'environnement.

L'objectif de croissance de l'achalandage fixé à 1,7 % par année semble réalisable à la condition que le financement soit disponible et qu'une concertation régionale se mette en place pour favoriser les déplacements en transport collectif. Toutefois, il faut être conscient que le métro nécessite des investissements importants afin de maintenir les acquis. Le renouvellement des voitures de métro est une nécessité. Le prolongement du métro à Laval demeure un investissement extrêmement coûteux qui risque de monopoliser les ressources financières du MTQ pour de nombreuses années. Cette situation nuira au développement et l'implantation de modes à grande capacité dans des axes de transport beaucoup plus achalandés et plus congestionnés de la région de Montréal.

Le plan d'intervention proposé par l'AMT semble timide par rapport à son objectif de croissance d'achalandage. Les nouvelles infrastructures proposées, qui se résument principalement à des voies réservées et des stationnements incitatifs, permettront difficilement de poursuivre la croissance obtenue au cours des 6 dernières années.

Dans cette perspective, le plan stratégique de l'AMT doit souligner que le maintien des acquis, voire l'amélioration du transport des personnes entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal, passe inévitablement par des interventions majeures visant la consolidation des axes de transport en commun desservant le corridor délimité par les ponts Champlain et Jacques-Cartier. Elles rendent ainsi incontournables la réalisation des projets de SLR dans l'axe de l'autoroute 10 et le prolongement de la ligne 4 (jaune) du métro.

D'ailleurs, ces investissements seraient plus profitables pour la Rive-Sud que ceux consentis au train, principalement ceux de la ligne Mont-Saint-Hilaire / Montréal. Cette ligne est limitée à cinq départs par période de pointe et elle ne pourra offrir plus de service à la clientèle se dirigeant au centre-ville de Montréal. La capacité de ce corridor est limitée par le transport des marchandises. Il faut souligner que les coûts d'exploitation par client-usager de cette ligne de train de banlieue sont dans les plus dispendieux de toutes les lignes de train en opération dans la région de Montréal. De plus, le train favorise de plus en plus l'étalement urbain, ce qui n'est pas souhaitable sur la Rive-Sud compte tenu de la proximité du centre-ville et du manque de capacité des ponts routiers en périodes de pointe.

Le financement des coûts de construction et d'exploitation des nouvelles infrastructures nécessite des sommes importantes que l'AMT et les sociétés de transport ne peuvent assumer dans les conditions budgétaires actuelles. Sans l'apport de nouvelles sources de financement, les nouveaux projets devront être décalés dans le temps et l'AMT devra plutôt consacrer des sommes importantes au maintien du patrimoine, plus spécifiquement au renouvellement des voitures du métro.

2.4.5 Plan de transport adapté pour les personnes handicapées

Selon la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées (L.R.Q., c. E-20), tout organisme public de transport a dû, dans l'année qui a suivi le 2 avril 1979, faire approuver par le ministre des Transports un plan de développement visant à assurer, dans un délai raisonnable, le transport en commun des personnes handicapées dans le territoire qu'il desservait. Le ministre des Transports, après avoir approuvé ce plan, s'assure depuis de son respect et de son exécution.

En février 1980, la CTRSM a déposé son plan de transport pour personnes handicapées. Ce document répondait aux attentes du gouvernement provincial en matière d'intégration sociale et professionnelle des personnes handicapées.

L'élaboration du plan de transport pour personnes handicapées de la CTRSM a nécessité la mise sur pied d'un comité de transport pour personnes handicapées et d'un comité d'admission, l'établissement de procédures d'administration et de contrôle, la définition des procédures d'admission, d'inscription, de réservation et d'annulation de réservations, l'estimation des coûts et revenus ainsi que les procédures définissant l'exécution du plan de transport.

Les orientations de développement définies par le plan de développement du ministère des Transports visent à obtenir un équilibre entre les besoins et les ressources disponibles, à définir les normes de sécurité et d'équipement et finalement à produire des statistiques d'opération et d'évaluation permettant un contrôle et un suivi de l'exploitation afin d'assurer une gestion saine des subventions du gouvernement et des municipalités.

Dès 1980, la CTRSM a proposé au MTQ de procéder à l'implantation d'un service de transport adapté d'une façon progressive. Au fil des ans, de nombreux réajustements ont été nécessaires afin de répondre aux nouveaux besoins de la clientèle et aux nouvelles disponibilités financières.

Compte tenu de ce plan de transport, la CTRSM, puis de nos jours le RTL, est tenue d'offrir un service de transport adapté selon les éléments suivants :

- De type porte à porte ;
- Destiné à toute personne handicapée résidant sur son territoire à l'exception de celle déjà desservie par les services disponibles tels que définis dans le plan de développement du ministère des Transports ;
- Desservant son territoire et celui de l'ancienne ville de Montréal ;
- Réservé prioritairement, selon la disponibilité des véhicules, pour les déplacements ayant pour but le travail et les soins médicaux. La capacité résiduelle pouvant être affectée à d'autres types de déplacements tels les études postsecondaires, les loisirs, le magasinage, etc. ;
- Opérant sept jours sur sept ;
- Disponible de jour et de soir ;
- Selon un tarif prédéfini mais ne pouvant être supérieur à celui exigé pour le transport en commun régulier ;
- Fonctionnant avec une combinaison de voitures standards (taxis) et de minibus.

De plus, certaines modifications ont été effectuées au parc de véhicules du transport en commun régulier afin de répondre aux normes imposées par le projet de règlement sur le transport des personnes handicapées. Ces modifications concernent l'installation, sur les autobus, d'un avis réservant la banquette du côté de la porte d'entrée aux personnes à mobilité réduite et de barres d'appui, facilitant l'embarquement et le débarquement.

Afin de mieux répondre aux besoins des clients-usagers du transport adapté vers les autres territoires, le RTL utilise également deux points de correspondance régionaux situés sur le territoire de la ville de Montréal. Ces points de correspondance sont situés au centre Lucie-Bruno, dans l'arrondissement Plateau Mont-Royal et au terminus Laval, dans l'arrondissement d'Achamps-Cartierville.

Depuis 1998, l'AMT rembourse les déplacements porte à porte en transport adapté lorsqu'ils sont effectués en dehors du périmètre desservi par chacune des AOT. Pour le RTL, la priorité demeure les déplacements vers son point de correspondance montréalais permettant l'intégration de son service de transport adapté avec ceux de la STM et la STL. Depuis le 2 septembre 2003, les clients du RTL peuvent se déplacer sur l'ensemble des municipalités du territoire de l'AMT. Les déplacements sont effectués de façon directe ou par point de correspondance.

2.5 Cadre de planification du territoire

2.5.1 Cadre d'aménagement gouvernemental pour la région métropolitaine

La solution la plus économique et la plus sûre afin d'éviter l'apparition de nouveaux coûts sociaux, économiques et environnementaux est la mise en valeur du cadre urbain existant et sa réutilisation continue. C'est dans cette optique que le cadre d'aménagement repose sur des concepts de renouveau urbain et de développement durable. Ces concepts correspondent tout à fait aux préoccupations que la Ville de Longueuil et le RTL veulent voir reconnaître et mis en application dans les différents plans de planification urbaine de la région métropolitaine.

Dès 1996, le Conseil des ministres retenait trois orientations générales d'aménagement pour l'agglomération de Montréal soit la consolidation de l'urbanisation, le renforcement des pôles économiques, ainsi que la conservation et l'utilisation optimale des infrastructures et des équipements existants. Le cadre d'aménagement va encore plus loin en misant sur la mixité et la réhabilitation des quartiers anciens et le développement international de la Région métropolitaine de recensement de Montréal. Le Conseil des ministres, mandataire du cadre d'aménagement, confirme aussi sa préférence pour le transport en commun. De par ces choix d'aménagement, le gouvernement vise à infléchir certaines tendances lourdes, comme une urbanisation mal contrôlée, l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre ou la sous utilisation des grandes infrastructures et des équipements existants. La Ville de Longueuil, par ses interventions en revitalisation urbaine, mise également sur la mixité et la réhabilitation de ses quartiers anciens. Le RTL est directement concerné par les diverses orientations d'aménagement prônées par le cadre d'aménagement.

La région métropolitaine de Montréal se compose de milieux de vie différents et de populations aux caractéristiques diverses. Le centre de l'agglomération se caractérise par la présence d'une forte proportion de ménages aux conditions socioéconomiques plus faibles que la moyenne, principalement de locataires et souvent formés d'une seule personne. La présence de personnes âgées y est plus élevée et le centre demeure le principal lieu d'accueil des immigrants internationaux. Quant aux couronnes, elles sont représentées dans de plus fortes proportions par des ménages familiaux, jeunes, propriétaires et possédant un revenu plus élevé.

Au cours des 20 années précédant le dépôt du cadre d'aménagement, la croissance démographique s'est traduite par un accroissement de la demande d'espace résidentiel en périphérie des zones centrales et par un déplacement de l'emploi du centre vers la périphérie. Cette hausse se caractérise par l'augmentation de la demande en équipements, en infrastructures et en services publics dans les zones périphériques.

La mobilité en provenance ou à destination d'espaces urbains périphériques de faible densité a eu pour conséquences d'augmenter la motorisation des déplacements, la distance moyenne parcourue, l'usage accru de l'automobile et du transport scolaire, l'augmentation de la pollution atmosphérique tout en favorisant le déclin du transport collectif et des déplacements non motorisés. Durant cette période, le centre de l'agglomération a vu ses espaces résidentiels et son cadre de vie se détériorer. Le déclin de l'attraction de certains quartiers centraux et anciens s'explique, entre autres, par des infrastructures publiques vétustes, un niveau de nuisance élevé attribuable à la circulation, une contamination des sols, des logements de mauvaise qualité et mal adaptés aux besoins des familles.

La motorisation croissante des dernières décennies est attribuable au vieillissement de la population, à la dispersion des lieux d'emplois et de résidences sur un territoire de plus en plus étalé ainsi qu'à l'accessibilité de plus en plus grande des femmes au marché du travail.

La dispersion des ménages, s'accompagnant d'un étalement des emplois et des services, est à présent telle que les déplacements entre les banlieues, plus difficiles à desservir par le transport collectif, sont ceux qui connaissent les plus fortes croissances. Le cadre d'aménagement reconnaît que les nombreux avantages qu'offre le transport en commun demeureront purement théoriques tant que la grande majorité des ménages opteront pour les secteurs résidentiels à l'écart des axes de transport en commun, plutôt qu'à la périphérie immédiate de ces infrastructures métropolitaines de transport collectif.

Dans un contexte où la compétition entre les grandes agglomérations du monde est de plus en plus vive, la prospérité de la région métropolitaine de Montréal est fortement tributaire de sa capacité à développer ses pôles économiques prioritaires et à cibler des créneaux capables de propulser son économie sur le plan international. Certains pôles économiques, compte tenu de leur envergure et des entreprises qui les composent, ont une capacité d'attraction d'activités et d'entreprises issues de la nouvelle économie ou d'autres types d'activités permettant à la métropole de se positionner internationalement. Par ailleurs, ces pôles ne sont pas tous structurés en fonction d'une desserte efficace par transport en commun. La desserte par automobile constitue le plus souvent le principal critère d'urbanisation des municipalités pour la planification et l'aménagement des pôles d'emplois et de services sur leur territoire. Il s'ensuit une augmentation de la congestion qui réduit leur accessibilité routière pour le transport des marchandises et pour l'emploi.

Sur le territoire de la ville de Longueuil, le cadre d'aménagement identifie trois pôles industriels de type métropolitain soit les pôles de Boucherville, de Longueuil et de Saint-Hubert. Le RTL reconnaît ces pôles comme faisant partie des générateurs métropolitains de déplacements et compte sur l'appui des instances métropolitaines, pour l'aider à répondre aux besoins en déplacements des travailleurs qui s'y déplacent.

La Communauté métropolitaine de Montréal est mandatée par le gouvernement pour encadrer le développement et l'aménagement afin que les interventions gouvernementales, notamment en matière de transport en commun, puissent consolider et même augmenter la part du transport en commun dans les déplacements de personnes.

La Ville de Longueuil et le RTL appuient la CMM dans sa recherche de solutions. Parmi les projets déjà annoncés dans le cadre d'aménagement, mentionnons :

- L'amélioration des voies réservées dans l'axe de l'autoroute 10 /pont Champlain;
- Le prolongement de la ligne 4 (jaune) à Longueuil;
- La mise en service complète de la ligne de train de banlieue Mont-Saint-Hilaire / Montréal;
- L'agrandissement des parcs de stationnements incitatifs existants;
- L'acquisition de nouveaux équipements de perception et l'aménagement de nouvelles voies réservées.

Au total, le cadre d'aménagement prévoit des investissements dans les projets d'infrastructures de transport en commun de l'ordre de 1,5 milliard \$ dont environ 20 % sur le territoire du RTL. Les projets réalisés depuis le dépôt du cadre d'aménagement sont :

- Mesures préférentielles à l'entrée du terminus Longueuil ;
- Mesures préférentielles aux abords du TCV ;
- Mesures préférentielles sur le réseau de transport métropolitain.

Les projets partiellement réalisés depuis le dépôt du cadre d'aménagement sont :

- Aménagement des voies réservées au centre de l'autoroute 10 ;
- Remplacement des équipements de vente et de perception ;
- Projet du SLR A10 (étude avant-projet préliminaire);
- Prolongement de la ligne 4 (jaune) de métro à Longueuil (étude de faisabilité);
- Service de train Mont-Saint-Hilaire / Montréal (4 départs sur 5);

Les projets qui n'ont pas été encore réalisés depuis le dépôt du cadre d'aménagement sont :

- Voie réservée pont Clément / autoroute Bonaventure ;
- Aménagement de l'estacade près du pont Champlain ;
- Terminus Panama, relocalisation à proximité du tunnel d'accès de l'A10 ;
- Stationnement incitatif Chevrier, voies d'accès permanentes;
- Système de gestion intelligent au stationnement Brossard-Panama ;
- Voie réservée route 116 - mesures préférentielles;
- Étude du prolongement de la voie réservée A-20 (étude).

Le cadre d'aménagement définit les attentes gouvernementales à l'égard de la Communauté métropolitaine de Montréal dans le cadre de l'élaboration de son schéma métropolitain d'aménagement et de développement. Les projets identifiés dans le cadre d'aménagement sont prioritaires afin de répondre aux enjeux et à la vision gouvernementale et permettre ainsi de modifier les tendances lourdes actuelles. C'est pourquoi, ils sont parties intégrantes des documents de planification de la Ville de Longueuil et du RTL.

2.5.2 Schéma d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

La première étape d'élaboration du schéma d'aménagement de la CMM consiste à énoncer, pour l'avenir, une vision stratégique du développement économique, social et environnemental. La CMM est à compléter cette vision stratégique. En juin 2003, la Ville de Longueuil a déposé un mémoire faisant état de ses commentaires sur un énoncé de vision. Pour ce faire, la Ville s'est associée à ses partenaires habituels, notamment le RTL. Ce mémoire avait pour objectif, non pas de remettre en question la vision elle-même mais plutôt d'identifier les priorités de la Ville parmi ces énoncés. Les éléments retenus dans le cadre de l'élaboration du plan stratégique du RTL concernent la fiscalité, le développement économique, l'aménagement du territoire et le transport des personnes. Bien que non officielle, la vision stratégique de la CMM qui fut présentée aux différents partenaires régionaux permet d'établir certaines priorités concernant le développement futur de son territoire.

La Ville de Longueuil appuie la CMM dans sa recherche d'un nouveau partenariat permettant à la région tout comme aux municipalités d'obtenir des moyens financiers additionnels pour soutenir son développement économique, ses choix d'aménagement du territoire et renforcer sa qualité de vie. Comme piste de solution, la Ville de Longueuil préconise l'évaluation de l'utilisation de la fiscalité d'agglomération afin de financer plus équitablement les services et équipements de portée métropolitaine sur le territoire de chacune des municipalités concernées.

La vision stratégique du développement économique, social et environnemental préconise une communauté dont l'économie compétitive est basée sur le talent, la tolérance et la technologie. Selon la Ville de Longueuil, l'économie régionale devra à l'avenir répondre à des défis majeurs. Il devient impératif d'améliorer la compétitivité sur le plan international afin d'améliorer le niveau et la qualité de vie des citoyens non seulement de la ville de Longueuil mais de l'ensemble de la communauté métropolitaine de Montréal.

Au niveau des objectifs définis par la vision stratégique, la Ville de Longueuil retient plus particulièrement ceux visant à favoriser l'innovation afin d'accroître la production, renforcer la collaboration entre les réseaux d'éducation postsecondaire et les entreprises, développer une stratégie misant sur le renforcement des créneaux stratégiques, coordonner davantage les acteurs du développement économique métropolitain et renforcer les liens avec l'ensemble des métropoles nord-américaines. Ainsi la Ville de Longueuil préconise sur son territoire, la mise en place d'un réseau favorisant l'innovation et la collaboration entre les entreprises et les maisons d'enseignement. Tout comme la CMM, la Ville de Longueuil compte renforcer les filières stratégiques de son territoire et favoriser le développement des filières en émergence. Afin de l'assister dans la recherche et l'implantation de solutions, le conseil municipal a créé DEL.

La vision stratégique vise à favoriser l'émergence d'une communauté attractive dont le cadre de vie exceptionnel est mis en valeur par un aménagement de qualité. Pour la Ville de Longueuil, l'objectif primordial concernant l'aménagement du territoire stipule qu'il sera nécessaire de rendre plus cohérente l'organisation spatiale et de consolider le tissu urbain de façon à optimiser les investissements publics. Cet objectif reconnaît l'importance de favoriser en premier lieu l'occupation des espaces disponibles à l'intérieur des ensembles urbains existants. La vision stratégique de la CMM reconnaît l'importance de concentrer la croissance métropolitaine future aux endroits stratégiques de son territoire.

Afin d'identifier le plus adéquatement possible les aires d'expansion dans le schéma d'aménagement, la Ville de Longueuil favorise la reconnaissance de pôles complémentaires au centre-ville de Montréal. Ces pôles complémentaires permettraient de rendre la structure économique régionale plus performante. Ainsi, de par leur importance, certains pôles situés sur le territoire de Longueuil devront être reconnus en tant que grands axes du développement économique métropolitain. Ces pôles sont la zone aéroportuaire de Saint-Hubert, les promenades St-Bruno, la place Charles-LeMoine, les corridors des autoroutes 30 et 20. La Ville de Longueuil reconnaît, tout comme la CMM, la relation étroite qui doit s'établir entre l'aménagement du territoire et le développement économique permettant ainsi aux différentes fonctions et activités de se côtoyer sans se heurter.

Les choix en matière de transport des personnes qui seront retenus lors de l'élaboration du schéma d'aménagement auront une incidence directe sur les activités du RTL. Ainsi, que ce soit au niveau de la CMM, de la Ville de Longueuil ou du RTL, tous s'entendent pour affirmer qu'il sera nécessaire de favoriser une utilisation accrue du transport collectif, d'améliorer la fonctionnalité des réseaux de transport individuel et d'optimiser l'utilisation du réseau stratégique de transport. Ces actions permettront de renforcer la position concurrentielle de la région montréalaise.

Suite au dépôt de la version préliminaire de la vision stratégique, la Ville de Longueuil a réitéré ses priorités en matière de transport, soit le prolongement de l'autoroute 30, l'implantation d'un SLR dans l'axe de l'autoroute 10 et le prolongement de la ligne 4 (jaune) du métro à Longueuil. Il est reconnu que les modes de transport lourds tels le SLR et le métro favorisent la densification du territoire tout en permettant la diminution des gaz à effet de serre. Les axes métropolitains de transport prônés par la Ville de Longueuil et le RTL permettront, en plus d'amener les gens au centre-ville de Montréal pour y travailler, de desservir les autres pôles économiques de la région tout en favorisant les échanges entre eux. La Ville de Longueuil adhère à l'approche intégrée du transport de la CMM en encourageant le transport collectif et en assurant le transport des marchandises par l'implantation d'un réseau métropolitain fluide et efficace.

La dynamique des déplacements dans la région montréalaise tend de plus en plus à transcender les frontières municipales. Le transport en commun permet dans la région métropolitaine de Montréal d'agir à la fois sur l'environnement économique, social et environnemental de la région. Il convient cependant de noter que la réalisation des objectifs de la CMM en matière de transport est fortement influencée par la capacité des organismes de transport, tels le RTL, à mettre en œuvre leurs propres plans et stratégies de développement, lesquels reposent pour l'instant sur des ressources fort limitées.

2.5.3 Plan d'urbanisme de la Ville de Longueuil

Plusieurs des valeurs contenues dans l'énoncé de vision stratégique de la CMM soutenaient déjà les plans d'urbanisme des villes composant le territoire de Longueuil avant les fusions municipales. C'est pourquoi, il est reconnu que des valeurs telles que le développement durable, la qualité de vie, la solidarité, la tolérance, l'innovation, le savoir et la démocratie participative feront partie du futur plan d'urbanisme de la Ville de Longueuil. À l'instar de la CMM, la Ville de Longueuil désire bâtir une ville compétitive, attractive, solidaire et responsable.

Le programme triennal des dépenses en immobilisations pour la période 2003-2005 nous donne certaines indications concernant les priorités d'aménagement de la Ville de Longueuil. À ce titre, notons la volonté de la Ville de consolider les acquis et de planifier l'avenir. Pour ce faire, on vise notamment à favoriser le développement du territoire, le maintien et l'amélioration des infrastructures et l'investissement dans la revitalisation.

Selon la Ville de Longueuil, la conjoncture actuelle est favorable au développement résidentiel, commercial et industriel. Les projets de développement comprennent le développement de nouveaux espaces verts. La Ville compte investir 119 M \$ soit 19 % de l'ensemble de son programme triennal de dépenses en immobilisations pour le développement du territoire. Au chapitre du maintien et de l'amélioration des infrastructures, la Ville compte investir 352 M \$. Cette enveloppe budgétaire accapare 56 % de l'ensemble des fonds dévolus à son programme triennal d'ici 2005. En terme d'investissement dans la revitalisation, il s'agit d'investissements de l'ordre de 23 M \$ pour la municipalité soit 4 % de l'ensemble de son programme triennal. À ce titre, la Ville de Longueuil participe aux divers programmes du gouvernement du Québec (Logement abordable, Accès-Logis et Renouveau urbain). Selon les modalités du programme Renouveau urbain, seuls certains secteurs des arrondissements de Brossard, de Greenfield Park, de Saint-Hubert, de Saint-Lambert – LeMoyne et du Vieux-Longueuil sont admissibles.

La prise de position de la Ville de Longueuil envers le transport en commun, lors de l'analyse de l'énoncé de vision 2025 de la CMM, sera reprise à un niveau plus local dans le plan d'urbanisme municipal. Le RTL ayant participé à la rédaction de ce mémoire, il va de soi que les recommandations que l'on y retrouve correspondent tout à fait à ses préoccupations.

Le document « Réussir ensemble », produit par la Direction aménagement et développement du territoire de la Ville, présente, en quelque sorte, l'état d'avancement de la réflexion de la Ville de Longueuil concernant le premier plan d'urbanisme de la ville unifiée. Ce document présente l'ensemble des affectations du sol, la zone agricole, les zones récréatives, la zone aéroportuaire de Saint-Hubert, les modes lourds de transport collectif et les secteurs admissibles au Programme de renouveau urbain.

Les modes lourds de transport collectif considérés sont le SLR, le métro et le train de banlieue. En terme de transport collectif, le plan d'urbanisme aura à se prononcer au niveau de la desserte interrives et interne. Le RTL a entrepris des démarches auprès de la Ville afin qu'on puisse y intégrer sa vision des réseaux de transport métropolitain et local par autobus. La prise en compte de ces réseaux dans le plan d'urbanisme municipal permettra d'en assurer la pérennité. De plus, les interrelations entre l'aménagement du territoire, le développement économique, la gestion de la circulation et la planification du transport en commun supposent un partenariat continu et efficace entre la Ville de Longueuil et le RTL afin de favoriser la mise en place d'un service de transport collectif le plus efficient possible.

En tant que partenaire privilégié de la Ville de Longueuil, le RTL collabore périodiquement sur certains dossiers de cette entité municipale. Mentionnons, à titre d'exemples, la rédaction conjointe d'un mémoire dans le cadre des audiences de la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud et à un mémoire portant sur l'énoncé de vision 2025 de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Sur le plan opérationnel, la Ville de Longueuil et le RTL collaborent à plusieurs niveaux : géobase de rues communes, échange de données, localisation des abribus, travaux de réfection de rues, signalisation, activités culturelles, etc. Le RTL et la Ville de Longueuil mettront sur pied, dès 2004, des comités techniques conjoints qui verront à renforcer les échanges et le suivi des projets de développement concernant l'aménagement du territoire et la circulation.

L'exemple le plus récent de partenariat entre la Ville de Longueuil et le RTL concerne l'édition 2003 des Journées de la culture. Une soixantaine d'activités gratuites étaient offertes dans 35 sites culturels à travers les sept arrondissements. Plusieurs centaines de personnes ont eu recours au service d'autobus spécial du RTL reliant tous les sites.

Dans un plan stratégique il est essentiel de connaître l'évolution et les tendances démographiques qui affectent la demande en transport. La mobilité des personnes est fortement influencée par des phénomènes tels que le vieillissement de la population, l'étalement urbain, la motorisation.

Ce chapitre présente l'évolution et les tendances prévues de quelques indicateurs relatifs à la sociodémographie et à la mobilité des personnes sur une période de 15 ans. Ces indicateurs ont été compilés à partir des données des enquêtes Origine-Destination de 1987 et de 1998 ainsi que des prévisions tendanciennes ajustées du MTQ entre 2001 et 2021. Les compilations ont été faites pour chacun des arrondissements de Longueuil et pour les grands territoires constituant l'enquête O-D 1987. Le territoire de 1987 a été utilisé comme base afin d'assurer la comparabilité entre les années pour les couronnes. La Couronne Ouest est constituée essentiellement de la MRC Vaudreuil-Soulanges.

Les prévisions tendanciennes du MTQ sont basées sur les données d'enquête OD 1998 et ajustées en fonction des données du recensement de 2001. Ces prévisions tiennent compte du vieillissement de la population et d'hypothèses sur l'évolution des statuts des individus, de la motorisation et de la localisation des emplois entre 1987 et 1998.

Il est à souligner que les prévisions du MTQ reflètent la situation qui prévaudrait si les tendances lourdes continuent de s'appliquer. Elles ne tiennent pas compte de projets de développement, de la mise en place de nouvelles infrastructures ou de modifications de l'offre de service qui pourraient être apportées aux réseaux de transport.

Les résultats de ces prévisions pourraient être fort différents pour Longueuil si on tenait compte par exemple, des projets de développement résidentiels, commerciaux et industriels sur le territoire. De plus, le rapport de force entre les municipalités de la région métropolitaine pourrait être grandement modifié à l'avenir. Ainsi, la fusion des anciennes municipalités constituant la nouvelle ville de Longueuil aura pour effet d'accroître son poids démographique et par conséquent, son poids politique dans la prise de décisions du développement de la région métropolitaine.

3.1 Sociodémographie

3.1.1 Évolution des ménages

Évolution 1987 à 2001

Entre 1987 et 2001 (voir Tableau 18), le nombre de ménages a augmenté de 21,9 % sur l'ensemble du territoire. Les croissances les plus fortes ont eu lieu en couronnes, particulièrement en Couronne Nord (70,7 %). La Ville de Longueuil a connu une croissance de 21,9 % se situant entre celle de Montréal (10,0 %) et de Laval (35,9 %).

Les arrondissements de Boucherville (35,6 %), de Saint-Hubert (31,8 %) et de Brossard (29,6 %) ont connu les plus fortes croissances. L'arrondissement du Vieux-Longueuil détient la plus grande part des ménages de la ville de Longueuil. Cet arrondissement est également celui qui, en valeur absolue, a connu la plus forte augmentation du nombre de ménages (7 200 ménages) dans l'ensemble de la ville de Longueuil.

Tendances 2001 à 2016

Entre 2001 et 2016, les prévisions tendanciennes du MTQ indiquent une croissance du nombre de ménages beaucoup plus faible qu'au cours des 15 dernières années en raison notamment du vieillissement de la population. Le nombre total de ménages augmentera de 8,9 % en 15 ans comparativement à 21,9 % au cours des 15 dernières années. Les croissances les plus fortes continueront d'être enregistrées dans les trois couronnes.

La ville de Longueuil connaîtra une croissance de 5,3 % qui sera inférieure à celle de Montréal (6,8 %) et de Laval (12,4 %). Les arrondissements de Boucherville et de Saint-Bruno-de-Montarville connaîtront entre 2001 et 2016, les plus fortes augmentations avec des croissances respectives de 15,2 % et de 11,5 %. Les arrondissements de Brossard, de Saint-Hubert et du Vieux-Longueuil enregistreront des croissances de seulement 4,4 %, 4,2 % et 3,7 % respectivement.

Tableau 18 : Évolution du nombre de ménages 1987 à 2016

Arrondissement	Nombre de ménages			Ecart		Variation	
	1987	2001	2016	2001-1987	2016-2001	2001/1987	2016/2001
Boucherville	10 153	13 765	15 859	3 612	2 093	35.6%	15.2%
Brossard	18 213	23 601	24 645	5 388	1 044	29.6%	4.4%
Greenfield Park	6 486	6 745	6 811	259	66	4.0%	1.0%
Vieux-Longueuil	48 508	55 742	57 804	7 234	2 063	14.9%	3.7%
Saint-Bruno-de-Montarville	7 500	8 893	9 915	1 393	1 022	18.6%	11.5%
Saint-Hubert	21 346	28 132	29 305	6 786	1 172	31.8%	4.2%
Saint-Lambert - LeMoine	10 468	12 644	13 056	2 176	412	20.8%	3.3%
Ville de Longueuil	122 674	149 521	157 394	26 848	7 873	21.9%	5.3%
Ile de Montréal	738 737	812 243	867 442	73 506	55 199	10.0%	6.8%
Laval	99 290	134 972	151 745	35 683	16 773	35.9%	12.4%
Couronne Sud	69 264	108 414	122 700	39 150	14 285	56.5%	13.2%
Couronne Nord	89 575	152 891	176 577	63 315	23 687	70.7%	15.5%
Couronne Ouest	15 782	26 295	32 296	10 512	6 001	66.6%	22.8%
Territoire OD 87	1 135 322	1 384 336	1 508 154	249 014	123 818	21.9%	8.9%

Sources : Enquêtes OD 1987 et 1998 et prévisions tendanciennes ajustées du MTQ 2001 et 2016

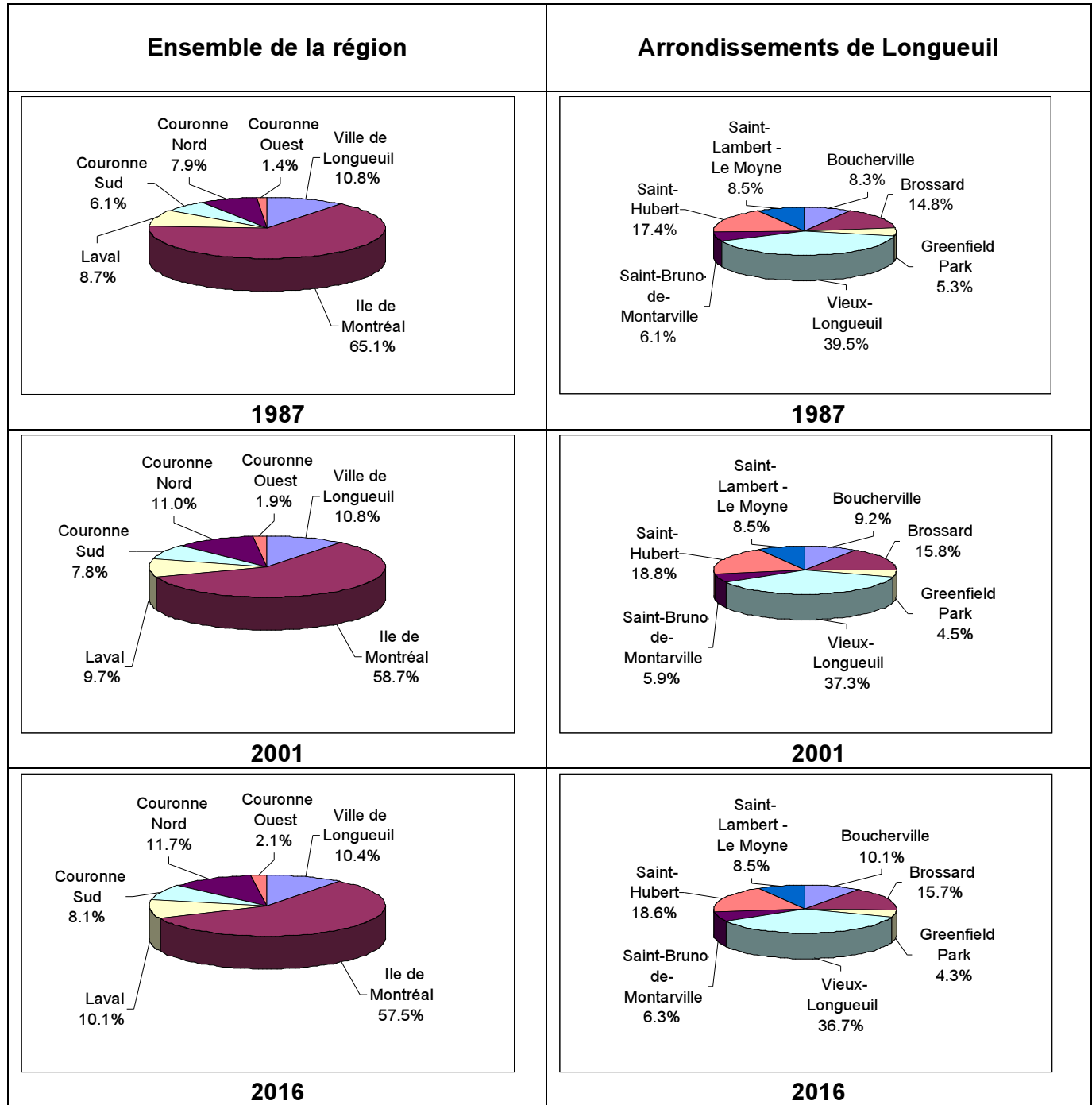
Répartition des ménages

Au niveau régional (voir Figure 9), l'évolution des ménages montre que le poids des couronnes continuera à augmenter mais à un rythme beaucoup moindre que dans le passé. Il y a lieu de s'attendre à un ralentissement de l'étalement urbain en raison du vieillissement de la population et de la disponibilité accrue de logis sur les territoires urbanisés.

Entre 1987 et 2001, la part des ménages a diminué de 6,4 % à Montréal (de 65,1 % à 58,7 %) au profit des couronnes et de Laval. La part de Longueuil s'est maintenue. Selon les prévisions tendanciennes du MTQ, la part des ménages continuera de s'accroître surtout à Laval et en couronnes.

À Longueuil, la part des ménages de l'arrondissement du Vieux-Longueuil a diminué de 2,2 % (de 39,5 % à 37,3 %) au profit des arrondissements de Saint-Hubert, de Brossard et de Boucherville. Au cours des 15 prochaines années, la part des ménages de l'arrondissement Boucherville devrait légèrement s'accroître au profit des autres arrondissements.

Figure 9 : Répartition des ménages 1987 à 2016



3.1.2 Évolution de la population

Évolution 1987 à 2001

Entre 1987 et 2001 (voir Tableau 19), la population a augmenté d'environ 14 % sur l'ensemble du territoire. Les croissances les plus fortes ont eu lieu en couronnes, particulièrement en Couronne Nord (58,2 %). La ville de Longueuil a connu une croissance de 7,1 % se situant entre celles de Montréal (3,2 %) et de Laval (20,8 %).

Les arrondissements de Boucherville (17,6 %), de Saint-Hubert (15,4 %) et de Brossard (12,8 %) ont connu les croissances les plus fortes. En valeur absolue, l'arrondissement Saint-Hubert est celui qui a connu la plus forte augmentation de population (10 200 habitants) dans la ville de Longueuil.

Tendances 2001 à 2016

Entre 2001 et 2016, les prévisions tendanciennes du MTQ indiquent une croissance de la population beaucoup plus faible qu'au cours des 15 dernières années en raison de la baisse de la natalité et de la migration. À l'échelle régionale, la population augmentera de 4,5 % en 15 ans comparativement à 14 % au cours des 15 dernières années. Les croissances les plus fortes continueront d'être enregistrées en couronnes. La ville de Longueuil connaîtra une baisse de population de 1,3 % comparativement à une hausse de 4,5% de la population à Montréal et de 6 % à Laval.

Selon les prévisions du MTQ, les arrondissements de Boucherville et de Saint-Bruno-de-Montarville connaîtront, entre 2001 et 2016, des croissances de population de 8,5 % et de 5,5 % respectivement. Par contre, les arrondissements de Saint-Hubert, de Greenfield Park, de Brossard et du Vieux-Longueuil enregistreront des baisses de population de 5,1 %, de 4,3 %, de 3,8 %, de 1,8 % respectivement. L'arrondissement Saint-Lambert – LeMoynes maintiendra sensiblement le même niveau de population.

Tableau 19 : Évolution de la population 1987 à 2016

Arrondissement	Population			Ecart		Variation	
	1987	2001	2016	2001-1987	2016-2001	2001/1987	2016/2001
Boucherville	31 114	36 583	39 707	5 469	3 124	17.6%	8.5%
Brossard	57 434	64 765	62 294	7 331	-2 471	12.8%	-3.8%
Greenfield Park	18 286	16 933	16 202	-1 354	-731	-7.4%	-4.3%
Vieux-Longueuil	125 416	127 719	125 385	2 303	-2 334	1.8%	-1.8%
Saint-Bruno-de-Montarville	23 099	23 849	25 162	750	1 313	3.2%	5.5%
Saint-Hubert	66 203	76 381	72 480	10 178	-3 901	15.4%	-5.1%
Saint-Lambert - LeMoyne	25 661	25 765	25 811	104	47	0.4%	0.2%
Ville de Longueuil	347 212	371 994	367 042	24 781	-4 952	7.1%	-1.3%
Ile de Montréal	1 752 259	1 809 174	1 891 066	56 915	81 892	3.2%	4.5%
Laval	284 181	343 274	363 751	59 092	20 477	20.8%	6.0%
Couronne Sud	210 894	297 573	311 622	86 679	14 049	41.1%	4.7%
Couronne Nord	268 949	425 558	451 332	156 609	25 774	58.2%	6.1%
Couronne Ouest	46 330	70 502	81 050	24 172	10 547	52.2%	15.0%
Territoire OD 87	2 909 826	3 318 075	3 465 862	408 249	147 787	14.0%	4.5%

Sources : Enquêtes OD 1987 et 1998 et prévisions tendanciennes ajustées du MTQ 2001 et 2016

Il est à noter que les prévisions tendanciennes du MTQ sont très pessimistes pour Longueuil comparativement aux autres territoires. Cette situation s'explique par le fait que la ville de Longueuil a subi un vieillissement très important de sa population au cours des dix dernières années et que cette tendance se trouve projetée pour les 15 prochaines années.

Il est à noter que l'ancienne ville de Montréal a connu une baisse de population similaire dans les années 1980, mais cet effet s'est résorbé au cours des années subséquentes avec le développement de nouveaux quartiers et la revitalisation de certains autres.

Depuis 2002, la situation est en train de changer à Longueuil. La construction domiciliaire a repris dans les arrondissements de Brossard, du Vieux-Longueuil et de Boucherville. Certains quartiers anciens sont en voie de revitalisation, ce qui devrait amener un certain renouvellement de la population.

La création de la nouvelle ville de Longueuil a amené un nouveau dynamisme ce qui devrait favoriser les développements domiciliaires, industriels et commerciaux et amener à tout le moins, le maintien du niveau de population actuel.

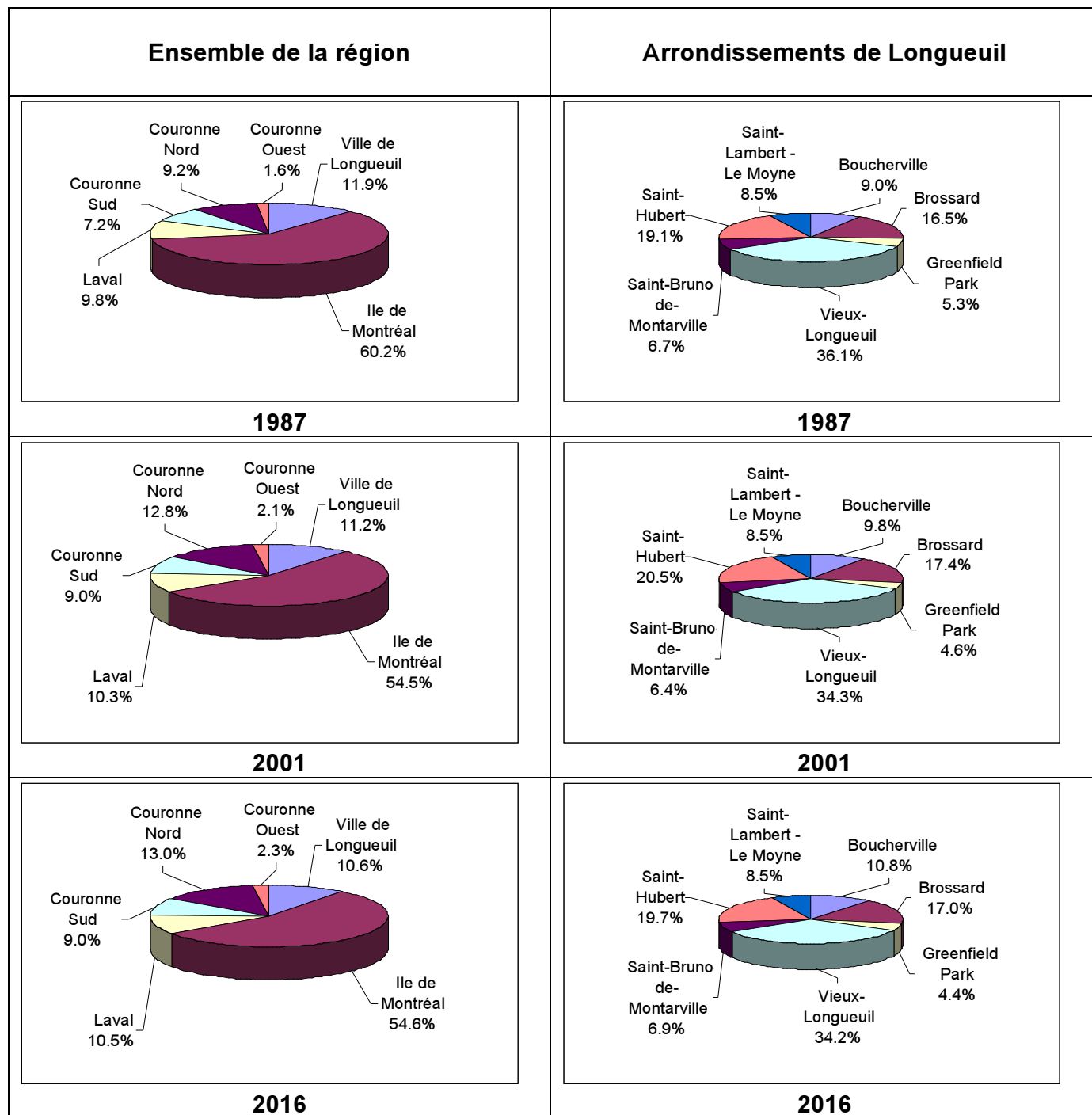
Répartition de la population

Au niveau régional (voir Figure 10), l'évolution de la population montre que le poids des couronnes continuera à augmenter mais à un rythme beaucoup moindre que dans le passé. L'étalement urbain diminuera en raison du vieillissement de la population et de la disponibilité de logis sur les territoires urbanisés.

Entre 1987 et 2001, le poids démographique de Montréal a diminué de 5,7 % (de 60,2 % à 54,5 %) et celui de Longueuil de 0,7 % (de 11,9 % à 11,2 %) au profit de Laval et des couronnes. Selon les prévisions tendanciennes du MTQ, le poids démographique de Longueuil devrait diminuer de 0,6 % au cours des 15 prochaines années au profit de tous les autres territoires.

Entre 1987 et 2001, les arrondissements du Vieux-Longueuil, de Greenfield Park et de Saint-Bruno-de-Montarville ont perdu de leur poids démographique au profit des arrondissements de Saint-Hubert et de Brossard. Au cours des 15 prochaines années, le poids démographique de l'arrondissement Boucherville devrait s'accroître au profit des autres arrondissements.

Figure 10 : Répartition de la population 1987 à 2016



3.1.3 Vieillesse de la population

Le vieillissement de la population est un phénomène démographique qui affecte tous les pays industrialisés depuis les années 1970. Le Québec, avec un des taux de natalité les plus bas dans le monde industrialisé, vieillit très rapidement. Les effets du vieillissement se font sentir fortement depuis plusieurs années dans plusieurs régions du Québec. La région de Montréal qui attire jusqu'à maintenant une forte partie de la migration a peu senti les effets du vieillissement comparativement aux autres régions du Québec. Cependant, les effets du vieillissement de la population seront plus importants au cours des 15 prochaines années dans la région de Montréal, en raison de la diminution de l'apport de population venant des autres régions du Québec.

Évolution 1987 à 2001

Comme le montre le Tableau 20, l'âge moyen de la population a augmenté de 5,3 % (de 35 à 36,8 ans) entre 1987 et 2001 sur l'ensemble du territoire. Le vieillissement a été très marqué à Longueuil (4,6 ans) ainsi qu'à Laval (3,9 ans) et moins important à Montréal (1,1 an), en raison notamment de la migration et du fort apport d'étudiants sur les campus universitaires.

À Longueuil, le vieillissement a été très marqué dans l'arrondissement de Brossard (6,8 ans) suivi de Saint-Lambert – LeMoynes (5,7 ans) et de Boucherville (5,6 ans). L'arrondissement Saint-Lambert – LeMoynes est le plus âgé de la ville de Longueuil avec un âge moyen de 43,2 ans. La très forte concentration de résidences pour personnes âgées dans cet arrondissement explique cette situation.

Tableau 20: Évolution de l'âge moyen de la population 1987 à 2016

Arrondissement	Âge moyen de la population			Écarts		Variation	
	1987	2001	2016	2001-1987	2016-2001	2001/1987	2016/2001
Boucherville	32.4	38.0	42.3	5.6	4.3	17.2%	11.4%
Brossard	30.2	37.0	41.8	6.8	4.8	22.6%	12.9%
Greenfield Park	34.3	37.0	39.7	2.7	2.6	7.9%	7.1%
Vieux-Longueuil	33.5	37.0	40.0	3.4	3.0	10.3%	8.1%
Saint-Bruno-de-Montarville	32.6	37.5	42.2	4.9	4.7	15.0%	12.6%
Saint-Hubert	29.9	34.7	39.2	4.7	4.5	15.8%	12.9%
Saint-Lambert - LeMoynes	37.5	43.2	47.4	5.7	4.2	15.2%	9.7%
Ville de Longueuil	32.5	37.1	41.0	4.6	4.0	14.2%	10.7%
Ile de Montréal	36.9	37.9	39.6	1.1	1.7	2.9%	4.4%
Laval	33.4	37.3	40.8	3.9	3.5	11.8%	9.4%
Couronne Sud	31.4	34.1	38.0	2.7	3.9	8.7%	11.3%
Couronne Nord	30.8	33.7	37.9	2.9	4.2	9.5%	12.4%
Couronne Ouest	31.4	35.0	38.9	3.7	3.9	11.7%	11.0%
Territoire OD 87	35.0	36.8	39.5	1.9	2.7	5.3%	7.3%

Sources : Enquêtes OD 1987 et 1998 et prévisions tendancielles et ajustées MTQ 2001 et 2016

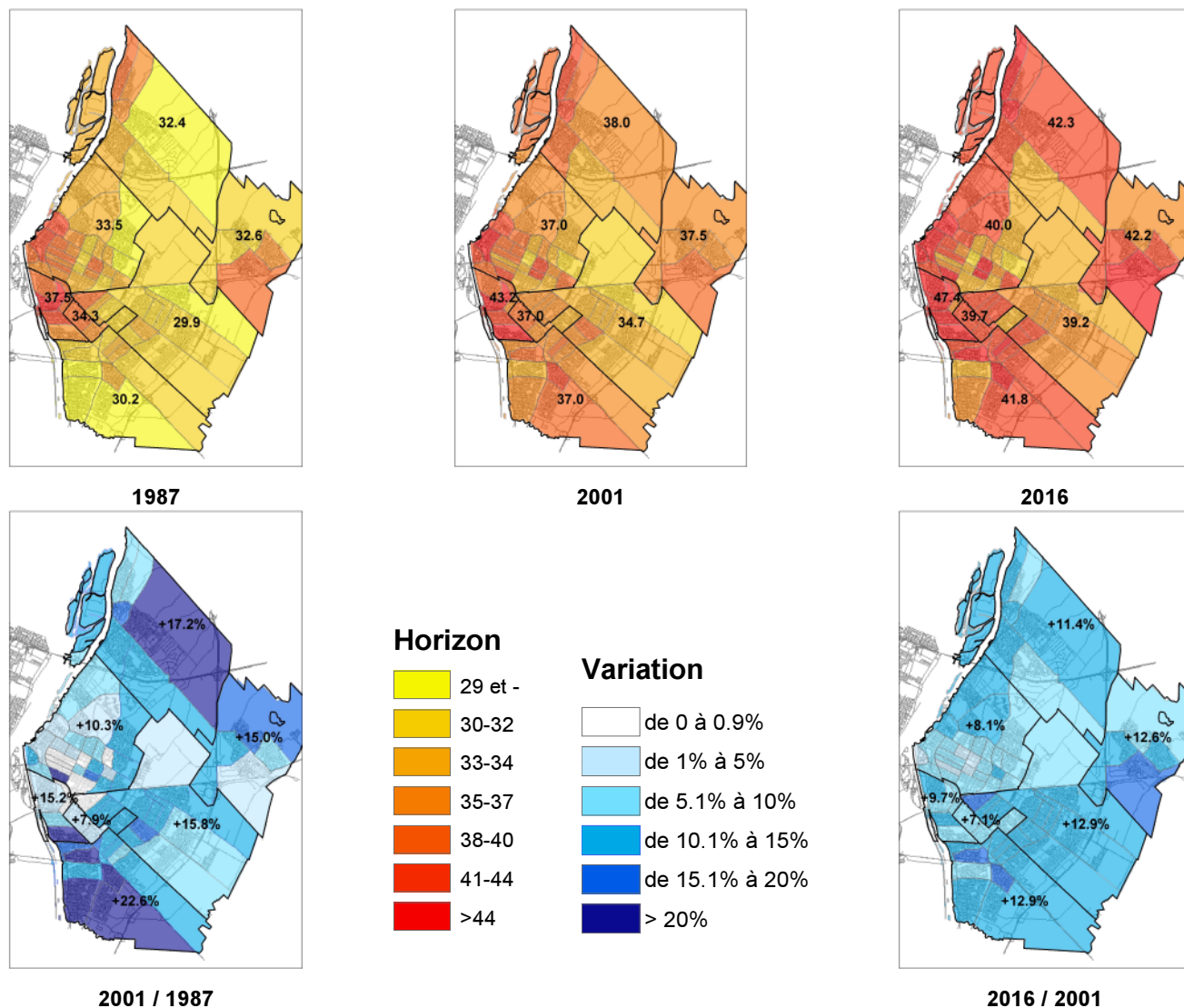
Tendances 2001 à 2016

Entre 2001 et 2016, les prévisions tendanciennes du MTQ indiquent un vieillissement plus important de la population en raison de la baisse de la natalité et de la migration. À l'échelle régionale, l'âge moyen de la population augmentera de 2,7 ans, comparativement à 1,9 an au cours des 15 dernières années. Le vieillissement sera important en couronnes (Couronne Nord 4,2 ans, Couronne Sud et Couronne Ouest 3,9 ans) en raison notamment de l'apport de retraités ayant des résidences secondaires dans ces territoires.

L'âge moyen des résidents de la ville de Longueuil augmentera de 4 ans comparativement à 3,5 ans pour Laval et 1,7 an pour Montréal. L'arrondissement Saint-Lambert –LeMoine demeurera le plus âgé de la ville de Longueuil (47,4 ans).

La Carte 3 montre l'évolution de l'âge moyen de la population dans chacun des secteurs de recensement de Longueuil.

Carte 3 : Évolution de l'âge moyen de la population à Longueuil - 1987 à 2016



Source : Enquête OD 1987 et 1998 et prévisions tendanciennes ajustées MTQ 2001 et 2016

3.1.4 Taille des ménages

Depuis 1970, les changements sociaux et le vieillissement de la population ont eu un impact important sur la structure familiale ainsi que sur la taille des ménages. Aujourd'hui, les ménages sont constitués davantage de couples et de personnes vivant seules. On retrouve également plus de familles avec un ou deux enfant(s) que de familles avec trois enfants et plus.

Le modèle familial a profondément évolué depuis 1970. Les familles monoparentales, les familles reconstituées sont beaucoup plus nombreuses. Le vieillissement de la population fait qu'on retrouve davantage de couples de retraités, de veufs et de personnes vivant seules.

Évolution 1987 à 2001

Comme le montre le Tableau 21, la taille des ménages a diminué de 6,5 % (de 2,56 à 2,40 personnes/ménage) entre 1987 et 2001, sur l'ensemble du territoire. La taille des ménages a diminué fortement à Longueuil (12,1 %, réduction de 2,83 à 2,49 personnes/ménage), ainsi qu'à Laval (11,1 %, réduction de 2,86 à 2,54 personnes/ménage). La diminution de la taille des ménages a été moins importante à Montréal (6,1 % réduction de 2,37 à 2,23 personnes/ménage).

À Longueuil, la taille des ménages a diminué de façon plus importante dans l'arrondissement Saint-Lambert – LeMoyne (16,9 %) que dans les autres arrondissements. En valeur absolue, c'est également dans cet arrondissement que l'on retrouve la taille de ménage la plus faible (2,04 personnes/ménage) de la ville de Longueuil.

Tableau 21: Évolution de la taille des ménages 1987 à 2016

Arrondissement	Personnes/ménage			Variation	
	1987	2001	2016	2001/1987	2016/2001
Boucherville	3.06	2.66	2.50	-13.3%	-5.8%
Brossard	3.15	2.74	2.53	-13.0%	-7.9%
Greenfield Park	2.82	2.51	2.38	-11.0%	-5.2%
Vieux-Longueuil	2.59	2.29	2.17	-11.4%	-5.3%
Saint-Bruno-de-Montarville	3.08	2.68	2.54	-12.9%	-5.4%
Saint-Hubert	3.10	2.72	2.47	-12.5%	-8.9%
Saint-Lambert - LeMoyne	2.45	2.04	1.98	-16.9%	-3.0%
Ville de Longueuil	2.83	2.49	2.33	-12.1%	-6.3%
Ile de Montréal	2.37	2.23	2.18	-6.1%	-2.1%
Laval	2.86	2.54	2.40	-11.1%	-5.7%
Couronne Sud	3.04	2.74	2.54	-9.9%	-7.5%
Couronne Nord	3.00	2.78	2.56	-7.3%	-8.2%
Couronne Ouest	2.94	2.68	2.51	-8.7%	-6.4%
Territoire OD 87	2.56	2.40	2.30	-6.5%	-4.1%

Sources : Enquêtes OD 1987 et 1998 et prévisions MTQ 2001 et 2016

Tendances 2001 à 2016

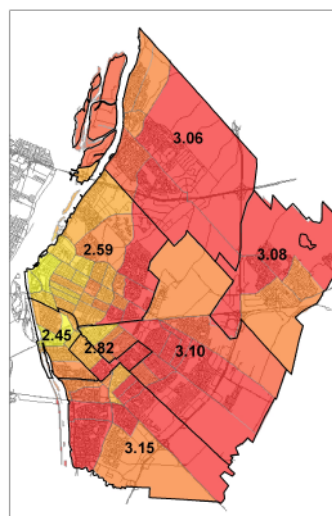
Entre 2001 et 2016, les prévisions tendanciennes du MTQ indiquent que la taille des ménages continuera à décroître mais à un rythme moins important que les 15 dernières années. À l'échelle régionale, la taille des ménages diminuera de 4,1 % (de 2,40 à 2,30 personnes/ménage) en 15 ans comparativement à 6,5 % (de 2,56 à 2,40 personnes/ménage) au cours des 15 dernières années. La diminution de taille des ménages sera plus importante en couronnes en raison notamment de la baisse de la natalité et de l'apport de retraités ayant des résidences secondaires dans ces territoires.

La taille des ménages de la ville de Longueuil diminuera de 6,3 % (de 2,49 à 2,33 personnes/ménage) comparativement à 2,1 % (de 2,23 à 2,18 personnes/ménage) pour Montréal et 5,7 % (de 2,54 à 2,40 personnes/ménage) à Laval.

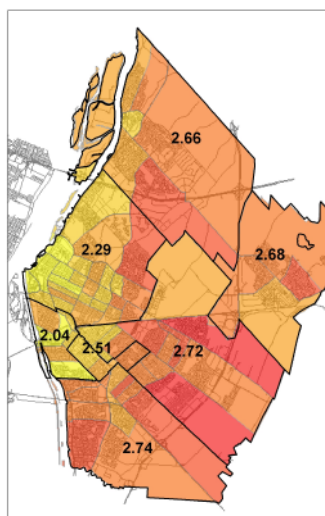
Selon les prévisions du MTQ, les arrondissements de Saint-Hubert et de Brossard subiront entre 2001 et 2016, les plus fortes réductions de taille des ménages. En valeur absolue, c'est dans l'arrondissement Saint-Lambert – LeMoyne que l'on retrouvera la taille de ménage la plus faible (1,98 personne/ménage).

La Carte 4 montre l'évolution de la taille des ménages dans chacun des secteurs de recensement de Longueuil.

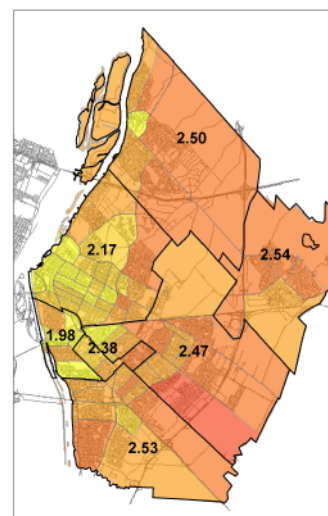
Carte 4: Évolution de la taille des ménages à Longueuil -1987 à 2016



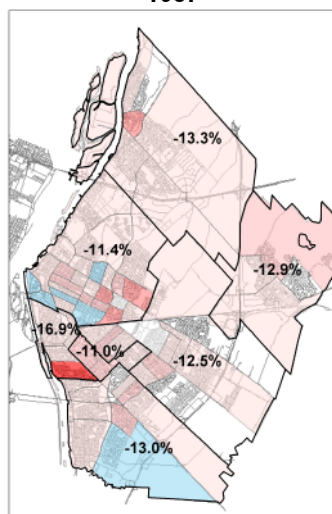
1987



2001

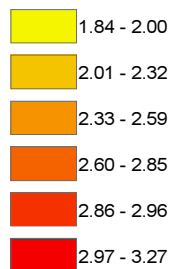


2016

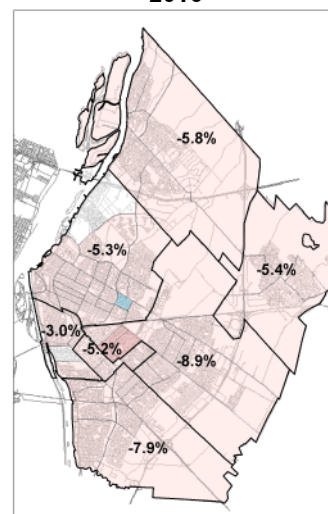
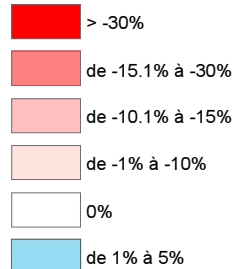


2001 / 1987

Horizon



Variation



2016 / 2001

Source : Enquête OD 1987 et 1998 et prévisions tendanciennes ajustées MTQ 2001 et 2016

3.1.5 Possession automobile

L'augmentation de la possession automobile est un phénomène qui touche la plupart des pays industrialisés. Les valeurs de statut et d'autonomie rattachées à la possession automobile sont profondément enracinées et entretenues en Amérique du Nord et au Québec. Les rabais et les modes de financement actuels sont très attrayants et favorisent l'acquisition d'une automobile.

Les prix d'acquisition moins élevés des maisons en périphérie des grands centres favorisent également la possession automobile. D'une part, les résidents de banlieue sont prêts à accepter de plus longs déplacements pour bénéficier d'un milieu de vie plus enchanteur. D'autre part, ces banlieues de faible densité sont plus ou moins bien desservies par le transport en commun.

Évolution 1987 à 2001

Comme le montre le Tableau 22, la possession automobile a augmenté de 10,4 % (1,06 à 1,17 auto/ménage) entre 1987 et 2001 sur l'ensemble du territoire. La possession automobile s'est accrue partout mais particulièrement dans les trois couronnes (Couronne Nord 11,4 %, Couronne Sud 10,2 %, Couronne Ouest 10,1 %). La possession automobile a augmenté de 4,4 % à Longueuil (1,27 à 1,32 auto/ménage), de 2,6 % à Laval (1,40 à 1,44 auto/ménage) et de 5,8 % à Montréal (0,88 à 0,93 auto/ménage).

On constate que la possession automobile augmente au fur et à mesure qu'on s'éloigne du centre-ville de Montréal. Elle se situe autour de 0,9 auto/ménage à Montréal, entre 1,3 et 1,5 auto/ménage à Longueuil et à Laval et entre 1,6 et 1,8 auto/ménage en couronnes.

À Longueuil, les arrondissements de Greenfield Park (10,3 %) et de Saint-Hubert (5,7 %) ont connu les plus fortes augmentations de possession automobile, suivis des arrondissements de Saint-Bruno-de-Montarville (4,2 %), de Brossard (4,1 %), et du Vieux-Longueuil (3,2 %). L'arrondissement de Saint-Lambert – LeMoyne est le seul à avoir enregistré une baisse de sa possession automobile (0,6 %).

À l'instar, de la région, la possession automobile à Longueuil augmente avec l'éloignement du centre-ville de Montréal. Elle se situe autour de 1,6 auto/ménage dans les arrondissements de Saint-Bruno-de-Montarville et de Boucherville, entre 1,4 et 1,5 auto/ménage dans les arrondissements de Brossard et de Saint-Hubert et entre 1,1 et 1,3 auto/ménage, dans les autres arrondissements de Longueuil.

Tableau 22 : Évolution de la possession automobile des ménages 1987 à 2016

Arrondissement	Autos/ménage			Variation	
	1987	2001	2016	2001/1987	2016/2001
Boucherville	1.54	1.58	1.53	2.3%	-2.8%
Brossard	1.39	1.45	1.43	4.1%	-1.8%
Greenfield Park	1.17	1.29	1.34	10.3%	4.2%
Vieux-Longueuil	1.11	1.15	1.20	3.2%	5.0%
Saint-Bruno-de-Montarville	1.55	1.62	1.56	4.2%	-4.0%
Saint-Hubert	1.36	1.43	1.43	5.7%	0.2%
Saint-Lambert - LeMoynes	1.17	1.16	1.17	-0.6%	0.6%
Ville de Longueuil	1.27	1.32	1.34	4.4%	1.3%
Ile de Montreal	0.88	0.93	0.96	5.8%	3.3%
Laval	1.40	1.44	1.46	2.6%	1.5%
Couronne Sud	1.51	1.67	1.67	10.2%	0.2%
Couronne Nord	1.48	1.65	1.66	11.4%	0.6%
Couronne Ouest	1.59	1.75	1.76	10.1%	0.8%
Territoire OD 87	1.06	1.17	1.19	10.4%	2.0%

Sources : Enquêtes OD 1987 et 1998 et prévisions tendanciennes ajustées du MTQ 2001 et 2016

Tendances 2001 à 2016

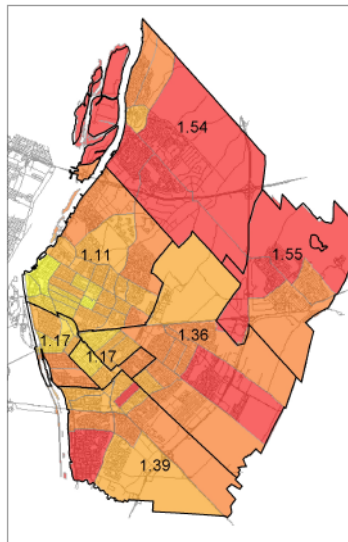
Entre 2001 et 2016, les prévisions tendanciennes du MTQ indiquent que la possession automobile augmentera légèrement mais d'une façon beaucoup plus faible que celle observée entre 1987 et 2001. Cette situation s'explique par le vieillissement de la population. Les ménages qui possèdent aujourd'hui plusieurs voitures vont possiblement n'en garder qu'une à l'âge de la retraite.

À l'échelle régionale, la possession automobile augmentera de 2 % (de 1,17 à 1,19 auto/ménage) entre 2001 et 2016 comparativement à une augmentation de 10,4 % (1,06 à 1,17 auto/ménage) au cours des 15 dernières années. Les plus faibles augmentations de la possession automobile se produiront en couronnes. La possession automobile pour la ville de Longueuil augmentera de 1,3 % (de 1,32 à 1,34 auto/ménage) comparativement à une augmentation de 1,5 % (de 1,44 à 1,46 auto/ménage) pour Laval et de 3,3 % (de 0,93 à 0,96 auto/ménage) à Montréal.

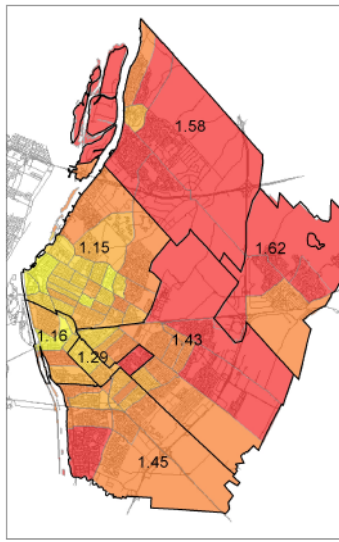
Selon les prévisions du MTQ, les arrondissements de Saint-Bruno-de-Montarville, de Boucherville et de Brossard subiront entre 2001 et 2016, les plus fortes réductions de possession automobile. En valeur absolue, c'est dans l'arrondissement de Saint-Lambert – LeMoynes qu'on retrouvera la possession automobile la plus faible (1,17 auto/ménage) de la ville de Longueuil. Les possessions automobiles les plus élevées se retrouveront dans les arrondissements de Saint-Bruno-de-Montarville (1,56 auto/ménage) et de Boucherville (1,53 auto/ménage).

La Carte 5 montre l'évolution de la possession automobile dans chacun des secteurs de recensement de Longueuil.

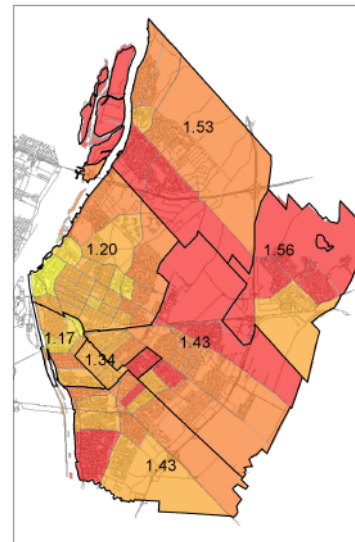
Carte 5 : Évolution de la possession automobile à Longueuil - 1987 à 2016



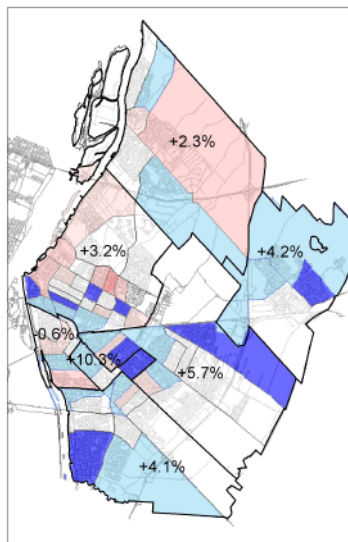
1987



2001



2016

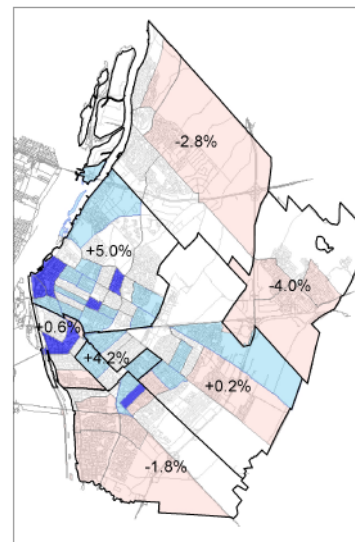
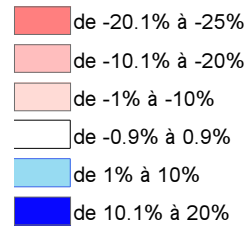


2001 / 1987

Horizon



Variation



2016 / 2001

Source : Enquête OD 1987 et 1998 et prévisions tendancielles ajustées MTQ 2001 et 2016

3.2 Demande en transport

Cette section présente l'évolution et les tendances prévues au niveau de la demande en transport motorisé et en transport en commun pour la pointe du matin (6h à 8h59).

Les déplacements motorisés sont constitués de tous les déplacements terrestres nécessitant un véhicule moteur (auto conducteur et passagers, métro, train, autobus, taxi, motocyclette, etc.). Ils excluent par conséquent les déplacements à pied et à vélo.

Les déplacements en transport en commun sont ceux effectués par les différentes AOT (AMT, STM, RTL, STL, CIT) avec des modes tels que le métro, les trains de banlieue, les autobus et les taxis collectifs. Ils excluent les déplacements effectués avec des autobus scolaires et les déplacements interrégionaux. Les déplacements bimodaux (conducteurs et passagers) sont inclus dans les déplacements en transport en commun.

Dans cette section, deux types de tableaux seront présentés.

- des tableaux globaux, montrant l'évolution de la demande en transport pour les résidents de chacun des territoires;
- des tableaux détaillés, montrant l'évolution des déplacements touchant la ville de Longueuil catégorisés selon trois types de déplacements.

Les trois types de déplacements sont :

- Internes à Longueuil : déplacements dont les origines et les destinations sont à l'intérieur de la ville de Longueuil. Il s'agit de déplacements locaux pouvant être internes aux arrondissements ou entre les arrondissements;
- Entrants à Longueuil : déplacements dont les origines sont situées à l'extérieur de la ville de Longueuil et les destinations sont dans Longueuil. Il s'agit de déplacements en provenance surtout de Montréal;
- Sortants de Longueuil : déplacements dont les origines sont dans Longueuil et les destinations sont situées à l'extérieur de la Ville de Longueuil. Il s'agit de déplacements se dirigeant surtout vers Montréal.

Il est à noter que ces trois types de déplacements sont mutuellement exclusifs. Les totaux de ces trois types de déplacements seront donc toujours supérieurs à ceux des tableaux détaillés, à cause des déplacements faits par les non-résidents de Longueuil.

3.2.1 Déplacements motorisés

Évolution 1987 à 2001

Comme le montre le Tableau 23, le nombre de déplacements motorisés a augmenté de 4,5 % (62 500 dépl.) entre 1987 et 2001 sur l'ensemble du territoire. Les déplacements motorisés se sont accrus très fortement dans les trois couronnes (Couronne Nord 69 900 dépl., Couronne Sud 35 500 dépl., Couronne Ouest 12 600 dépl.) et dans une moindre mesure à Laval (9 600 dépl.), en raison de l'accroissement de la population et de la possession automobile dans ces territoires. Ils ont, par contre, diminué à Montréal (56 500) et à Longueuil (8 400 dépl.).

À Longueuil, les déplacements motorisés ont augmenté dans l'arrondissement de Saint-Hubert (3 400 dépl.). Ils ont diminué dans presque tous les autres arrondissements particulièrement dans les arrondissements du Vieux-Longueuil (6 200 dépl.), de Brossard (3 500 dépl.) et de Greenfield Park (2 100 dépl.).

Tableau 23 : Déplacements motorisés - lieu de résidence - pointe AM 1987 à 2016

Arrondissement	Déplacements motorisés en pointe AM			Ecart		Variation	
	1987	2001	2016	2001-1987	2016-2001	2001/1987	2016/2001
Boucherville	17 153	17 852	18 070	699	217	4.1%	1.2%
Brossard	33 789	30 269	26 860	(3 520)	(3 409)	-10.4%	-11.3%
Greenfield Park	9 571	7 445	6 982	(2 126)	(464)	-22.2%	-6.2%
Vieux-Longueuil	61 965	55 784	54 337	(6 181)	(1 447)	-10.0%	-2.6%
Saint-Bruno-de-Montarville	12 487	12 307	12 218	(180)	(89)	-1.4%	-0.7%
Saint-Hubert	34 393	37 824	33 653	3 430	(4 171)	10.0%	-11.0%
Saint-Lambert - LeMoynes	12 090	11 574	10 752	(516)	(822)	-4.3%	-7.1%
Ville de Longueuil	181 449	173 056	162 872	(8 393)	(10 184)	-4.6%	-5.9%
Ile de Montréal	798 319	741 799	774 632	(56 519)	32 833	-7.1%	4.4%
Laval	149 445	158 995	166 459	9 551	7 464	6.4%	4.7%
Couronne Sud	109 150	144 625	147 924	35 474	3 300	32.5%	2.3%
Couronne Nord	134 292	204 120	211 442	69 828	7 322	52.0%	3.6%
Couronne Ouest	24 825	37 379	42 333	12 554	4 954	50.6%	13.3%
territoire OD 87	1 397 480	1 459 974	1 505 663	62 494	45 689	4.5%	3.1%

Sources : Enquêtes OD 1987 et 1998 et prévisions tendanciennes ajustées MTQ 2001 et 2016

Tendances 2001 à 2016

Entre 2001 et 2016, les prévisions tendanciennes du MTQ indiquent que les déplacements motorisés continueront à augmenter (3,1 %) mais à un rythme moins soutenu qu'entre 1987 et 2001 (4,5 %). La croissance se poursuivra dans les trois couronnes (Couronne Nord 7 300 dépl., Couronne Ouest 5 000 dépl., Couronne Sud 3 300 dépl.) et à Laval (7 500 dépl.). Contrairement aux 15 dernières années, Montréal connaîtra une croissance des déplacements motorisés de 32 800 déplacements. (4,4 %). Cette situation serait due à un retour de la population et un accroissement de la possession automobile sur l'île.

Entre 2001 et 2016, la ville de Longueuil, avec une diminution d'achalandage de l'ordre de 10 200 déplacements, demeurera le seul territoire où les déplacements motorisés continueront à décroître. Selon les prévisions tendanciennes du MTQ, presque tous les arrondissements connaîtront des décroissances. Les baisses les plus importantes seront enregistrées dans les arrondissements de Saint-Hubert (4 200 dépl.) et de Brossard (3 400 dépl.).

Détails 1987 à 2001

Le Tableau 24 montre que les déplacements motorisés sur le territoire se sont accrus de 8,7 % sur le territoire de la Ville de Longueuil, malgré qu'on ait observé une baisse des déplacements motorisés de 4,6 % pour les résidants entre 1987 et 2001 (voir Tableau 23). Cette situation s'explique par la venue de non-résidants. Les déplacements entrants se sont accrus durant cette période de 44,5 %. Les déplacements internes ont augmenté de 20,3 % alors que les déplacements sortants ont diminué de 16,7 % à cause du vieillissement de la population de la ville de Longueuil.

Entre 1987 et 2001, la part des déplacements sortants a diminué de 41,8 % à 32,1 %, alors que celles des déplacements entrants et internes, sont passées de 15,8 % à 21,1 % et de 42,3 % à 46,9 % durant la même période.

Il est à noter que les parcs industriels de Longueuil se sont beaucoup développés au cours des 15 dernières années, attirant ainsi beaucoup de déplacements en provenance de la Couronne Sud et de Montréal. La ville est devenue un pôle d'emplois régional et une ville centre pour la Montérégie.

L'évolution des déplacements est assez caractéristique d'une ville centre de première couronne. Les résidants de la ville qui s'étaient jadis établis dans cette ville pour travailler et étudier au centre de l'agglomération, vieillissent et se déplacent moins vers cette destination. Par ailleurs, de plus en plus de personnes viennent y travailler et étudier, mais ces personnes préfèrent habiter en périphérie en raison du prix d'acquisition moins élevé des maisons.

Tableau 24 : Détail des déplacements motorisés à Longueuil, pointe AM 1987 à 2016

	Arrondissement	Déplacements motorisés en pointe AM			Ecart		Variation	
		1987	2001	2016	2001-1987	2016-2001	2001/1987	2016/2001
Internes	Boucherville	7 570	9 930	10 759	2 360	829	31.2%	8.3%
	Brossard	13 818	15 442	14 480	1 625	(963)	11.8%	-6.2%
	Greenfield Park	4 360	4 576	4 467	216	(110)	4.9%	-2.4%
	Vieux-Longueuil	30 128	33 576	34 005	3 448	429	11.4%	1.3%
	Saint-Bruno-de-Montarville	5 316	6 541	6 832	1 226	290	23.1%	4.4%
	Saint-Hubert	16 725	23 698	21 951	6 972	(1 747)	41.7%	-7.4%
	Saint-Lambert - LeMoynes	4 792	5 767	5 564	975	(203)	20.3%	-3.5%
	Total internes	82 710	99 531	98 056	16 821	(1 475)	20.3%	-1.5%
% internes	42.3%	46.9%	46.0%					
Entrants	Boucherville	4 403	8 215	11 133	3 812	2 918	86.6%	35.5%
	Brossard	3 731	5 667	7 282	1 935	1 615	51.9%	28.5%
	Greenfield Park	1 398	1 609	1 818	211	208	15.1%	12.9%
	Vieux-Longueuil	12 152	16 327	19 190	4 175	2 863	34.4%	17.5%
	Saint-Bruno-de-Montarville	2 543	4 810	5 959	2 267	1 149	89.1%	23.9%
	Saint-Hubert	3 938	5 656	7 105	1 718	1 449	43.6%	25.6%
	Saint-Lambert - LeMoynes	2 806	2 475	2 734	(331)	260	-11.8%	10.5%
	Total entrants	30 972	44 759	55 221	13 787	10 463	44.5%	23.4%
% entrants	15.8%	21.1%	25.9%					
Sortants	Boucherville	8 138	7 419	6 915	(719)	(505)	-8.8%	-6.8%
	Brossard	17 484	14 619	12 382	(2 865)	(2 237)	-16.4%	-15.3%
	Greenfield Park	4 286	2 705	2 380	(1 581)	(325)	-36.9%	-12.0%
	Vieux-Longueuil	26 282	21 192	19 129	(5 089)	(2 063)	-19.4%	-9.7%
	Saint-Bruno-de-Montarville	5 567	4 958	4 673	(609)	(285)	-10.9%	-5.7%
	Saint-Hubert	14 001	12 279	9 940	(1 722)	(2 340)	-12.3%	-19.1%
	Saint-Lambert - LeMoynes	5 995	4 893	4 386	(1 103)	(506)	-18.4%	-10.4%
	Total sortants	81 753	68 065	59 804	(13 688)	(8 261)	-16.7%	-12.1%
% sortants	41.8%	32.1%	28.1%					
Total	Boucherville	20 111	25 564	28 806	5 453	3 242	27.1%	12.7%
	Brossard	35 033	35 728	34 143	696	(1 585)	2.0%	-4.4%
	Greenfield Park	10 045	8 890	8 664	(1 155)	(226)	-11.5%	-2.5%
	Vieux-Longueuil	68 561	71 095	72 324	2 534	1 228	3.7%	1.7%
	Saint-Bruno-de-Montarville	13 426	16 309	17 464	2 883	1 155	21.5%	7.1%
	Saint-Hubert	34 665	41 633	38 995	6 968	(2 638)	20.1%	-6.3%
	Saint-Lambert - LeMoynes	13 594	13 134	12 685	(459)	(450)	-3.4%	-3.4%
	Total	195 435	212 354	213 081	16 920	727	8.7%	0.3%

Sources : Enquêtes OD 1987 et 1998 et prévisions tendanciennes ajustées MTQ 2001 et 2016

Détails 2001 à 2016

Entre 2001 et 2016, les prévisions tendanciennes du MTQ indiquent une stabilisation des déplacements motorisés (+0,3 %) à cause du vieillissement généralisé de la population dans la région de Montréal. La croissance des déplacements provenant des non-résidents viendra compenser la décroissance de déplacements des résidents. Les déplacements entrants croîtront de 23,4 % comparativement à 44,5 % entre 1987 et 2001. Les déplacements sortants vont décroître de 12,1 % mais à un rythme moindre qu'entre 1987 et 2001 (16,7 %). Les déplacements internes décroîtront légèrement (1,5 %) alors qu'ils étaient en augmentation de 20,3 % au cours des 15 années précédentes.

Entre 2001 et 2016, la part des déplacements sortants diminuera de 32,1 % à 28,1 % , alors que celle des déplacements entrants, augmentera de 21,1 % à 25,9 %. La part des déplacements internes se stabilisera autour de 46 %.

3.2.2 Déplacements en transport en commun

Évolution 1987 à 2001

Comme le montre le Tableau 25, le nombre de déplacements en transport en commun a diminué de 23 % (89 100 dépl.) entre 1987 et 2001 sur l'ensemble du territoire. Les déplacements en transport en commun ont décliné fortement à Montréal (81 300 dépl.), à Longueuil (9 400 dépl.) et à Laval (4 500 dépl.). Seules les couronnes ont connu une croissance de leurs déplacements (Couronne Nord 4 300 dépl., Couronne Sud 1 100 dépl., Couronne Ouest 700 dépl.) en raison principalement de l'accroissement de la population et du développement des trains de banlieue.

À Longueuil, les déplacements en transport en commun ont diminué dans presque tous les arrondissements. Les baisses les plus fortes ont été enregistrées dans les arrondissements du Vieux-Longueuil (6 000 dépl.), de Saint-Lambert – LeMoynes (1 200 dépl.) et de Greenfield Park (1 100 dépl.). Il est à noter que la croissance dans l'arrondissement Boucherville n'est pas significative.

Tendances 2001 à 2016

Entre 2001 et 2016, les prévisions tendanciennes du MTQ indiquent que les déplacements motorisés continueront à décroître (3,2 %) mais à un rythme beaucoup moins important qu'entre 1987 et 2001 (23,0 %). Les déplacements en transport en commun continueront à décroître surtout à Longueuil (5 800 dépl.) mais également à Montréal (1 800 dépl.) et à Laval (1 400 dépl.). De légères baisses sont également attendues en Couronne Sud et en Couronne Nord. Il est à noter que la décroissance des déplacements en transport en commun à Montréal (0,8 %) sera beaucoup moins marquée que celle observée entre 1987 et 2001 (26,5 %).

Selon les prévisions tendanciennes du MTQ, tous les arrondissements de Longueuil subiront une décroissance des déplacements en transport en commun. Les baisses les plus importantes se produiront dans les arrondissements du Vieux-Longueuil (1 700 dépl.), de Saint-Hubert (1 700 dépl.) et de Brossard (1 600 dépl.).

Tableau 25 : Déplacements TC - lieu de résidence - pointe AM 1987 à 2016

Arrondissement	Déplacements TC+bimodaux en pointe AM			Ecart		Variation	
	1987	2001	2016	2001-1987	2016-2001	2001/1987	2016/2001
Boucherville	2 385	2 509	2 258	124	(251)	5.2%	-10.0%
Brossard	8 707	7 845	6 292	(862)	(1 552)	-9.9%	-19.8%
Greenfield Park	2 567	1 498	1 235	(1 070)	(263)	-41.7%	-17.5%
Vieux-Longueuil	17 403	11 403	9 730	(6 000)	(1 673)	-34.5%	-14.7%
Saint-Bruno-de-Montarville	1 469	1 134	986	(335)	(148)	-22.8%	-13.0%
Saint-Hubert	7 101	6 985	5 307	(116)	(1 677)	-1.6%	-24.0%
Saint-Lambert - LeMoyne	3 161	2 005	1 729	(1 156)	(276)	-36.6%	-13.7%
Ville de Longueuil	42 793	33 377	27 537	(9 416)	(5 840)	-22.0%	-17.5%
Ile de Montréal	306 518	225 233	223 419	(81 285)	(1 814)	-26.5%	-0.8%
Laval	24 361	19 826	18 453	(4 536)	(1 373)	-18.6%	-6.9%
Couronne Sud	7 100	8 199	7 637	1 099	(561)	15.5%	-6.8%
Couronne Nord	5 843	10 186	9 945	4 343	(241)	74.3%	-2.4%
Couronne Ouest	956	1 622	1 781	666	158	69.6%	9.8%
Territoire OD 87	387 572	298 443	288 771	(89 129)	(9 672)	-23.0%	-3.2%

Sources : Enquêtes OD 1987 et 1998 et prévisions tendanciennes ajustées MTQ 2001 et 2016

Détails 1987 à 2001

Le Tableau 26 montre une baisse des déplacements en transport en commun de 18,4 % entre 1987 et 2001. Cette baisse est inférieure à celle observée pour les résidents de Longueuil (voir Tableau 25) à cause des non-résidents qui viennent sur le territoire de Longueuil. Les déplacements entrants ont en effet augmenté de 4,4 %, alors que les déplacements sortants et internes ont décliné de 20,6 % et de 19 % respectivement.

Entre 1987 et 2001, la part des déplacements sortants a diminué de 67,1 % à 65,3 %, au profit des déplacements entrants (7,2 % à 9,2 %). La part des déplacements internes s'est maintenue autour de 25,5 %.

Détails 2001 à 2016

Entre 2001 et 2016, les prévisions tendanciennes du MTQ indiquent une baisse de 15 % des déplacements en transport en commun à cause du vieillissement généralisé de la population dans la région de Montréal. Cette baisse est un peu moins forte que celle enregistrée au cours des 15 années précédentes (18,4 %). Les déplacements entrants vont croître de 6,4 % comparativement à une croissance de 4,4 % entre 1987 et 2001. Les déplacements sortants et internes décroîtront 18,2 % et de 14,6 % mais à un rythme moindre qu'entre 1987 et 2001.

Entre 2001 et 2016, la part des déplacements sortants diminuera de 65,3 % à 62,8 %, alors que celle des déplacements entrants augmentera de 9,2 % à 11,5 %. La part des déplacements internes se maintiendra autour de 25,6 %.

Tableau 26 : Détail des déplacements TC - pointe AM 1987 à 2016

	Arrondissement	Déplacements TC+bimodaux en pointe AM			Écarts		Variation	
		1987	2001	2016	2001-1987	2016-2001	2001/1987	2016/2001
Internes	Boucherville	445	528	557	82	29	18.5%	5.6%
	Brossard	1 877	1 775	1 408	(102)	(367)	-5.4%	-20.7%
	Greenfield Park	715	355	312	(361)	n.s.	n.s.	n.s.
	Vieux-Longueuil	5 698	3 726	3 324	(1 971)	(402)	-34.6%	-10.8%
	Saint-Bruno-de-Montarville	116	208	192	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
	Saint-Hubert	1 890	2 216	1 742	326	(474)	17.3%	-21.4%
	Saint-Lambert - LeMoyne	733	488	406	(244)	(82)	-33.4%	-16.8%
	Total internes	11 474	9 297	7 942	(2 177)	(1 355)	-19.0%	-14.6%
% internes	25.7%	25.5%	25.6%					
Entrants	Boucherville	109	240	259	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
	Brossard	169	372	452	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
	Greenfield Park	197	60	52	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
	Vieux-Longueuil	1 569	1 970	2 011	401	41	25.6%	2.1%
	Saint-Bruno-de-Montarville	40	0	0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
	Saint-Hubert	151	318	372	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
	Saint-Lambert - LeMoyne	981	397	426	(584)	n.s.	n.s.	n.s.
	Total entrants	3 215	3 356	3 572	141	215	4.4%	6.4%
% entrants	7.2%	9.2%	11.5%					
Sortants	Boucherville	1 865	2 000	1 718	135	(282)	7.2%	-14.1%
	Brossard	6 643	5 989	4 850	(653)	(1 140)	-9.8%	-19.0%
	Greenfield Park	1 840	1 189	971	(652)	(218)	-35.4%	-18.3%
	Vieux-Longueuil	11 078	7 605	6 407	(3 473)	(1 198)	-31.4%	-15.8%
	Saint-Bruno-de-Montarville	1 256	867	753	(390)	(114)	-31.0%	-13.2%
	Saint-Hubert	5 004	4 681	3 479	(323)	(1 202)	-6.5%	-25.7%
	Saint-Lambert - LeMoyne	2 320	1 482	1 292	(838)	(190)	-36.1%	-12.8%
	Total sortants	30 008	23 813	19 469	(6 194)	(4 344)	-20.6%	-18.2%
% sortants	67.1%	65.3%	62.8%					
Total	Boucherville	2 419	2 767	2 534	348	(233)	14.4%	-8.4%
	Brossard	8 689	8 136	6 710	(553)	(1 426)	-6.4%	-17.5%
	Greenfield Park	2 753	1 603	1 335	(1 150)	(268)	-41.8%	-16.7%
	Vieux-Longueuil	18 345	13 302	11 742	(5 043)	(1 559)	-27.5%	-11.7%
	Saint-Bruno-de-Montarville	1 412	1 075	945	(337)	(130)	-23.9%	-12.1%
	Saint-Hubert	7 045	7 215	5 593	170	(1 623)	2.4%	-22.5%
	Saint-Lambert - LeMoyne	4 034	2 367	2 124	(1 666)	(243)	-41.3%	-10.3%
	Total	44 697	36 466	30 983	(8 231)	(5 483)	-18.4%	-15.0%

Sources : Enquêtes OD 1987 et 1998 et prévisions tendanciennes ajustées MTQ 2001 et 2016

n.s. = non significatif

3.3 Part modale du transport en commun

Évolution 1987 à 2001

Comme le montre le Tableau 27, les parts modales en pointe du matin du transport en commun diminuent au fur et à mesure de l'éloignement par rapport au centre-ville de Montréal. En 2001, elles se situaient autour de 30 % à Montréal, de 19 % à Longueuil, de 13 % à Laval et entre 4 et 6 % en couronnes. Cette distribution est fortement corrélée à la possession automobile et à l'offre de transport en commun.

Entre 1987 et 2001, la part modale du transport en commun a diminué de 26,3 % sur l'ensemble du territoire. La part modale a décliné principalement à Laval (23,5 %), à Montréal (20,9 %), à Longueuil (18,2 %) et dans une moindre mesure en Couronne Sud (12,9 %). Seules les couronnes Nord et Ouest ont connu une croissance de leur part modale (Couronne Nord 14,7 %, Couronne Ouest 12,7 %) en raison de la croissance de la population et du développement des trains de banlieue.

À Longueuil, les parts modales ont diminué dans presque tous les arrondissements. Les baisses les plus fortes ont été enregistrées dans les arrondissements de Saint-Lambert – LeMoyne (33,7 %), du Vieux-Longueuil (27,2 %), de Greenfield Park (25,0 %) et de Saint-Bruno-de-Montarville (21,7 %). La part modale de l'arrondissement de Saint-Hubert a diminué de 10,6 %, alors que celles des arrondissements de Brossard et de Boucherville, ont légèrement augmenté de 0,6 % et de 1,1 % respectivement.

Tableau 27 : Évolution de la part modale TC - lieu de résidence - pointe AM 1987 à 2016

Arrondissement	1987	2001	2016	Variation	
				2001/1987	2016/2001
Boucherville	13.9%	14.1%	12.5%	1.1%	-11.1%
Brossard	25.8%	25.9%	23.4%	0.6%	-9.6%
Greenfield Park	26.8%	20.1%	17.7%	-25.0%	-12.1%
Vieux-Longueuil	28.1%	20.4%	17.9%	-27.2%	-12.4%
Saint-Bruno-de-Montarville	11.8%	9.2%	8.1%	-21.7%	-12.4%
Saint-Hubert	20.6%	18.5%	15.8%	-10.6%	-14.6%
Saint-Lambert - LeMoyne	26.1%	17.3%	16.1%	-33.7%	-7.2%
Ville de Longueuil	23.6%	19.3%	16.9%	-18.2%	-12.3%
Ile de Montréal	38.4%	30.4%	28.8%	-20.9%	-5.0%
Laval	16.3%	12.5%	11.1%	-23.5%	-11.1%
Couronne Sud	6.5%	5.7%	5.2%	-12.9%	-8.9%
Couronne Nord	4.4%	5.0%	4.7%	14.7%	-5.7%
Couronne Ouest	3.9%	4.3%	4.2%	12.7%	-3.1%
Territoire OD 87	27.7%	20.4%	19.2%	-26.3%	-6.2%

Sources : Enquêtes OD 1987 et 1998 et prévisions tendanciennes ajustées MTQ 2001 et 2016

Tendances 2001 à 2016

Entre 2001 et 2016, les prévisions tendanciennes du MTQ indiquent que les parts modales en transport en commun continueront de décroître (6,2 %) mais à un rythme beaucoup moins important qu'entre 1987 et 2001 (26,3 %). Les parts modales continueront de décroître surtout à Longueuil (12,3 %) et à Laval (11,1 %), mais également en Couronne Sud (8,9 %) et à Montréal (5 %). Contrairement aux 15 dernières années, la Couronne Nord et la Couronne Ouest subiront des baisses de leur part modale de 5,7 % et de 3,1 % respectivement.

Selon les prévisions tendanciennes du MTQ, tous les arrondissements de Longueuil subiront une décroissance de leurs parts modales. L'arrondissement de Saint-Hubert subira une baisse un peu plus forte de sa part modale (14,6 %) que les autres arrondissements.

En 2016, les parts modales devraient se situer autour de 29 % à Montréal, de 17 % à Longueuil, de 11 % à Laval et entre 4 et 5 % en couronnes.

Détails 1987 à 2001

Comme le montre le Tableau 28, la part modale du transport en commun en 2001 était de 35 % pour les déplacements sortants, de 9,3 % pour les déplacements internes et de 7,5 % pour les déplacements entrants.

Entre 1987 et 2001, la part modale en transport en commun a décliné davantage pour les déplacements internes (4,5 %) que pour les déplacements entrants (2,9 %) et sortants (1,7 %). Il est à noter que la décroissance de la part modale pour les déplacements sortants est cependant beaucoup plus dommageable pour le RTL car les flots de déplacements sont plus importants. Par ailleurs, la décroissance plus marquée de la part modale interne fait ressortir que ce segment de déplacement échappe davantage au RTL. Des efforts devront être faits afin d'améliorer la desserte interrives et interne du territoire.

Au niveau des sortants, les parts modales les plus élevées ont été enregistrées en 2001 dans les arrondissements de Greenfield Park (44,0 %), de Brossard (41,0 %) et de Saint-Hubert (38,1 %). Les parts modales les plus faibles, se sont retrouvées dans les arrondissements de Saint-Bruno-de-Montarville (17,5 %) et de Boucherville (27 %).

Au niveau des déplacements internes, les arrondissements de Brossard et du Vieux-Longueuil présentaient en 2001 les parts modales les plus élevées avec respectivement 11,5 % et 11,1 % des déplacements motorisés. Au niveau des déplacements entrants, les arrondissements de Saint-Lambert – LeMoyne (16,0 %) et du Vieux-Longueuil (12,1 %) enregistraient les parts modales les plus élevées, en raison de la présence des cégeps Édouard-Montpetit, Champlain et de nombreuses institutions scolaires privées.

Détails 2001 à 2016

Entre 2001 et 2016, les prévisions tendanciennes du MTQ indiquent une baisse de la part modale en transport en commun de 2,4 % pour les déplacements sortants, de 1,2 % pour les déplacements internes et de 1 % pour les déplacements entrants. Cette baisse est moins forte que celle enregistrée au cours des 15 années précédentes, pour les déplacements internes et entrants, mais plus élevée pour les déplacements sortants.

En 2016, les parts modales en transport en commun seront de l'ordre de 33 % pour les déplacements sortants, de 8 % pour les déplacements internes et de 7 % pour les déplacements entrants.

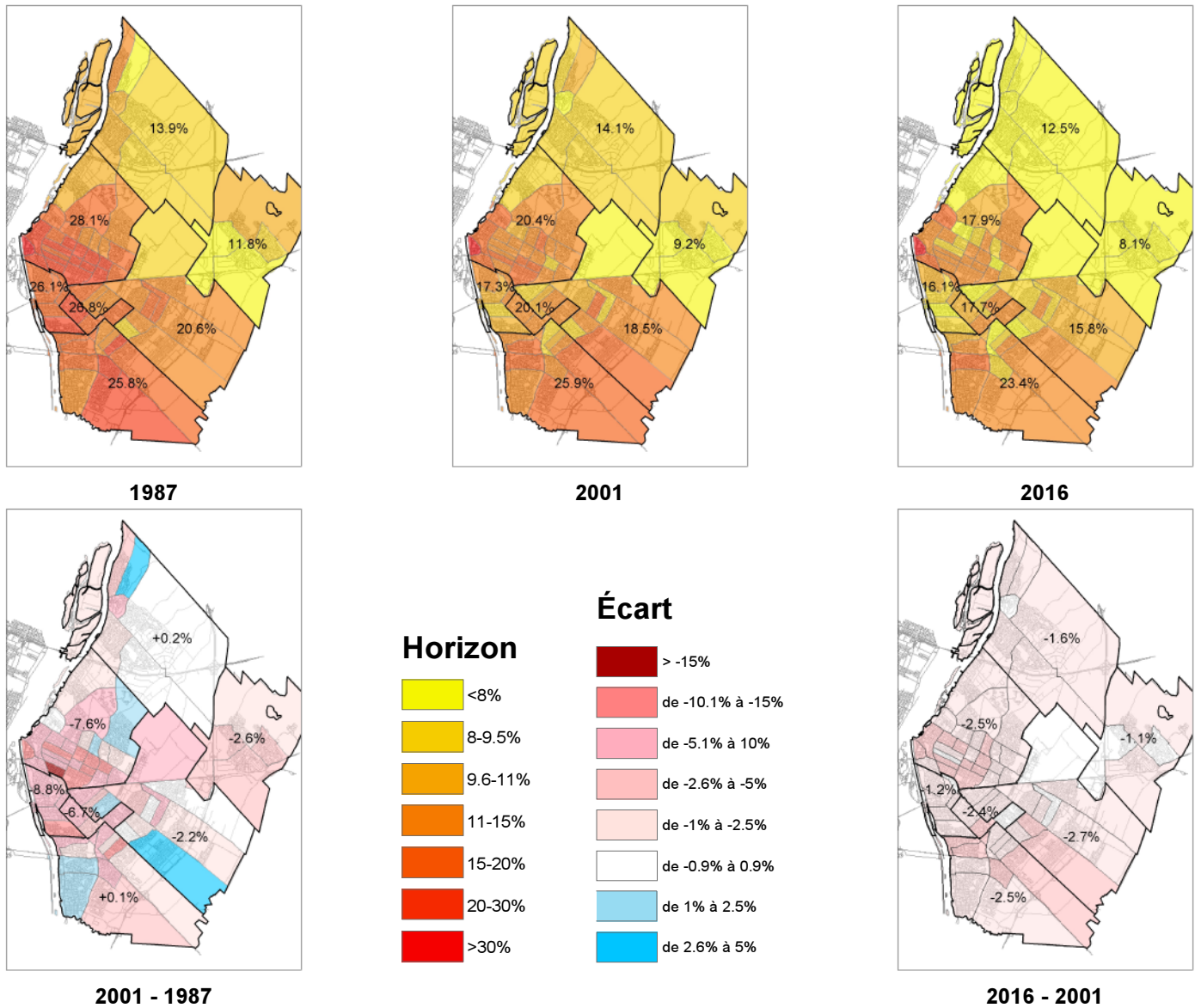
Tableau 28: Détails des parts modales TC - pointe AM 1987 à 2016

	Arrondissement	Déplacements TC+bimodaux en pointe AM			Ecart	
		1987	2001	2016	2001-1987	2016-2001
Internes	Boucherville	5.9%	5.3%	5.2%	-0.6%	-0.1%
	Brossard	13.6%	11.5%	9.7%	-2.1%	-1.8%
	Greenfield Park	16.4%	7.7%	7.0%	-8.7%	-0.8%
	Vieux-Longueuil	18.9%	11.1%	9.8%	-7.8%	-1.3%
	Saint-Bruno-de-Montarville	2.2%	3.2%	2.8%	1.0%	-0.4%
	Saint-Hubert	11.3%	9.4%	7.9%	-1.9%	-1.4%
	Saint-Lambert - LeMoyne	15.3%	8.5%	7.3%	-6.8%	-1.2%
	Total internes	13.9%	9.3%	8.1%	-4.5%	-1.2%
Entrants	Boucherville	2.5%	2.9%	2.3%	0.5%	-0.6%
	Brossard	4.5%	6.6%	6.2%	2.0%	-0.3%
	Greenfield Park	14.1%	3.7%	2.9%	-10.4%	-0.9%
	Vieux-Longueuil	12.9%	12.1%	10.5%	-0.8%	-1.6%
	Saint-Bruno-de-Montarville	1.6%	0.0%	0.0%	-1.6%	0.0%
	Saint-Hubert	3.8%	5.6%	5.2%	1.8%	-0.4%
	Saint-Lambert - LeMoyne	34.9%	16.0%	15.6%	-18.9%	-0.5%
	Total entrants	10.4%	7.5%	6.5%	-2.9%	-1.0%
Sortants	Boucherville	22.9%	27.0%	24.8%	4.0%	-2.1%
	Brossard	38.0%	41.0%	39.2%	3.0%	-1.8%
	Greenfield Park	42.9%	44.0%	40.8%	1.0%	-3.2%
	Vieux-Longueuil	42.2%	35.9%	33.5%	-6.3%	-2.4%
	Saint-Bruno-de-Montarville	22.6%	17.5%	16.1%	-5.1%	-1.4%
	Saint-Hubert	35.7%	38.1%	35.0%	2.4%	-3.1%
	Saint-Lambert - LeMoyne	38.7%	30.3%	29.5%	-8.4%	-0.8%
	Total sortants	36.7%	35.0%	32.6%	-1.7%	-2.4%
Total	Boucherville	11.5%	9.9%	7.9%	-1.6%	-2.0%
	Brossard	24.3%	21.7%	18.3%	-2.6%	-3.4%
	Greenfield Park	25.4%	17.4%	14.8%	-8.1%	-2.6%
	Vieux-Longueuil	24.5%	15.9%	13.5%	-8.5%	-2.5%
	Saint-Bruno-de-Montarville	10.2%	6.6%	5.4%	-3.6%	-1.2%
	Saint-Hubert	19.9%	16.6%	13.4%	-3.3%	-3.2%
	Saint-Lambert - LeMoyne	22.5%	15.0%	13.4%	-7.5%	-1.6%
	Total	21.2%	15.6%	12.9%	-5.6%	-2.7%

Sources : Enquêtes OD 1987 et 1998 et prévisions tendancielles ajustées MTQ 2001 et 2016

n.s. = non significatif

Carte 6 : Évolution de la part modale TC à Longueuil - pointe AM 1987 à 2016



Source : Enquête OD 1987 et 1998 et prévisions tendancielle ajustées MTQ 2001 et 2016

Les analyses et les consultations ont permis d'identifier des problématiques et de cerner les principaux enjeux touchant le RTL. Ces exercices ont permis au RTL de poser un diagnostic de la situation et d'élaborer une vision et un plan de développement.

Les analyses ont porté principalement sur :

- L'évolution du contexte du RTL;
- L'évolution du marché du transport en commun;
- Les tendances sociodémographiques;
- Les problématiques de transport.

Les consultations ont porté sur:

- Les forces et les faiblesses du RTL;
- Les problématiques au RTL;
- Les enjeux;
- Les projets de développement.

Les consultations viennent compléter les analyses et prioriser les points à améliorer et les enjeux les uns par rapport aux autres.

4.1 Problématiques du réseau de transport

Les analyses effectuées jusqu'à maintenant ont permis d'identifier plusieurs problématiques relatives au réseau de transport. Ces problématiques concernent :

- La fiabilité du service sur les liens interrives;
- La capacité du TCV et de la voie réservée du pont Champlain;
- La desserte interne du territoire;
- La ponctualité de service sur le réseau;
- Le temps de déplacement des clients-usagers;
- Le niveau de service en dehors des heures de pointe;
- Le niveau de confort des clients-usagers.

4.1.1 Fiabilité du service sur les liens interrives

La fiabilité du service est problématique sur toutes les lignes empruntant les ponts menant à Montréal (Champlain, Louis-H.Lafontaine, Victoria, Jacques-Cartier, ligne 4 (jaune) de métro) et circulant aux abords du terminus Longueuil. La problématique de fiabilité de service dans l'axe du pont Champlain a été abondamment documentée dans le cadre des études portant sur l'implantation du SLR ainsi que d'une voie réservée autobus sur l'estacade.

Axe du pont Champlain

La fiabilité du service est très problématique dans l'axe du pont Champlain car les accès sont continuellement congestionnés durant les périodes de pointe, autant du côté de la Rive-Sud que de Montréal. Les principaux points de congestion (voir Figure 11) sont situés aux endroits suivants :

- En pointe du matin :
 - Aux abords du terminus Panama et du stationnement incitatif Chevrier;
 - Au centre-ville de Montréal, sur l'autoroute Bonaventure ainsi qu'à l'entrée du terminus Centre-ville sur la rue Mansfield.
- En pointe du soir :
 - Au centre-ville de Montréal, à l'entrée et à la sortie du terminus ainsi que sur les rues Mansfield, Saint-Jacques et Saint-Antoine;
 - Sur l'autoroute Bonaventure en amont entre le pont Victoria et le pont Clément menant à l'île-des-Sœurs;
 - Sur la Rive-Sud direction Montréal, en amont du pont Champlain (retour des autobus).

À noter que la situation est particulièrement critique en pointe du soir car les autobus ont de la difficulté à revenir à Montréal.

Les problématiques de fiabilité du service dans l'axe du pont Champlain s'expliquent par:

- La discontinuité des voies réservées depuis le stationnement incitatif Chevrier jusqu'au TCV;
- La précarité de la voie réservée du pont Champlain face aux conditions météorologiques et aux incidents de la circulation.

Il est à noter que l'ouverture de la voie réservée du pont Champlain est vitale. Sans celle-ci, le service d'autobus est extrêmement perturbé et les retards subis par les clients-usagers sont énormes. Or, la voie réservée peut être fermée pour diverses raisons dont les principales sont liées aux pannes, aux accidents et aux conditions météorologiques. Depuis 1998, on a dénombré 264 fermetures complètes de la voie réservée soit environ 29 fermetures par année. Ces fermetures ont une durée moyenne de 24 à 53 minutes et une durée maximum de 135 à 190 minutes selon les années.

Ces fermetures ont des conséquences non seulement sur les opérations mais également sur la clientèle, car les conditions de circulation sont souvent très détériorées lorsque la voie réservée est fermée. L'incidence des fermetures dépasse de beaucoup leur durée réelle car les clients-usagers sont pris dans la circulation.

Dans l'axe du pont Champlain, le manque de fiabilité engendre des pertes de clientèle pour le transport en commun. Les baisses d'achalandage subies au cours des dernières années, ne sont pas étrangères au fait que l'on tarde à apporter une solution permanente à ce problème.

Avec un achalandage en pointe de l'ordre de 16 000 déplacements et l'ampleur des problématiques, il est urgent d'apporter une solution définitive au problème de fiabilité du service dans l'axe du pont Champlain.

Axe du pont-tunnel Louis-H.-Lafontaine

La fiabilité du service est très problématique dans l'axe du pont-tunnel Louis-H.-Lafontaine car les accès sont continuellement congestionnés durant les périodes de pointe, autant du côté de la Rive-Sud que de Montréal. En pointe du matin, les files d'attente sur l'autoroute 20 dépassent le boulevard De Montarville et atteignent fréquemment l'autoroute 30. En pointe du soir, les files d'attente s'allongent jusqu'à l'échangeur Anjou.

Les mesures préférentielles analysées jusqu'à présent nécessitent l'élimination d'une voie de circulation automobile de part et d'autre du fleuve. La demande en transport en commun à elle seule ne le justifie pas, mais il y aurait possibilité de réserver une voie aux autobus et aux véhicules à taux d'occupation élevé ou une voie aux autobus et au transport de marchandises. Actuellement, seule la ligne 61 assure un service entre l'arrondissement Boucherville et le terminus Radisson.

Il est à noter que cet axe pourrait être intéressant pour le transport en commun puisqu'il mène directement à la station de métro Radisson et à l'est de Montréal. L'AMT, le RTL et plusieurs CIT de la Rive-Sud seraient prêts à y développer des services à la condition que les accès soient fluides pour le transport en commun.

Axe du pont Victoria

La fiabilité du service n'est pas très bonne dans l'axe du pont Victoria car les accès sont continuellement congestionnés durant les périodes de pointe, autant du côté de la Rive-Sud que de Montréal. En pointe du matin, les files d'attente sur le boulevard Wilfrid-Laurier rejoignent le boulevard Queen et atteignent parfois l'avenue Victoria. En pointe PM, les files d'attente s'allongent sur la rue Bridge jusqu'à la rue Wellington.

La ligne 55 est la seule ligne d'autobus à emprunter ce pont vers le terminus Centre-ville. Elle dessert les arrondissements de Saint-Lambert – LeMoyne et de Greenfield Park ainsi que la gare de train Saint-Lambert. Le service d'autobus est complémentaire à celui du train de banlieue Mont-Saint-Hilaire / Montréal et remplace celui-ci en cas de panne.

La capacité portante des voies routières du pont Victoria limite le nombre de passagers à bord des autobus à 38 personnes, soit le nombre de places assises dans les autobus à plancher surbaissé. En raison de la limitation de poids imposée à ce pont, les autobus articulés ne peuvent y circuler.

La voie réservée sur le boulevard Wilfrid-Laurier permet aux autobus d'accéder plus facilement au pont Victoria en pointe du matin. En pointe du soir, l'aménagement d'une voie d'accès et des mesures préférentielles sont prévus du côté de Montréal afin de faciliter l'accès des autobus au pont Victoria. Des démarches ont été entreprises auprès de l'AMT et de la Ville de Montréal, mais des difficultés techniques retardent la mise en place de ces nouvelles mesures préférentielles.

Axe du pont Jacques-Cartier

La fiabilité du service n'est pas très bonne dans l'axe du pont Jacques-Cartier car les accès sont continuellement congestionnés durant les périodes de pointe, autant du côté de la Rive-Sud que de Montréal. En pointe du matin, toutes les artères menant au pont sont congestionnées (voir Figure 11). On retrouve des files d'attente sur les boulevards Taschereau, Lafayette ainsi que sur les rues Sainte-Hélène, Saint-Laurent, Joliette et Saint-Charles.

En pointe du soir, les files d'attente sont importantes sur les rues De Lorimier, Sainte-Catherine et Papineau du côté de Montréal.

La ligne d'autobus 170 emprunte ce pont vers la station de métro Papineau. Les lignes 86 et 87 empruntent cet axe en direction du terminus Centre-ville. Il est à noter qu'un service complémentaire empruntant les mêmes accès du côté de Montréal est mis en opération lors de pannes de la ligne 4 (jaune) de métro.

Il y aurait lieu de mettre en place des mesures préférentielles un peu partout autour du pont Jacques-Cartier autant du côté de la Rive-Sud que du côté de Montréal, afin de faciliter la circulation des autobus.

Axe de la ligne 4 (jaune) de métro

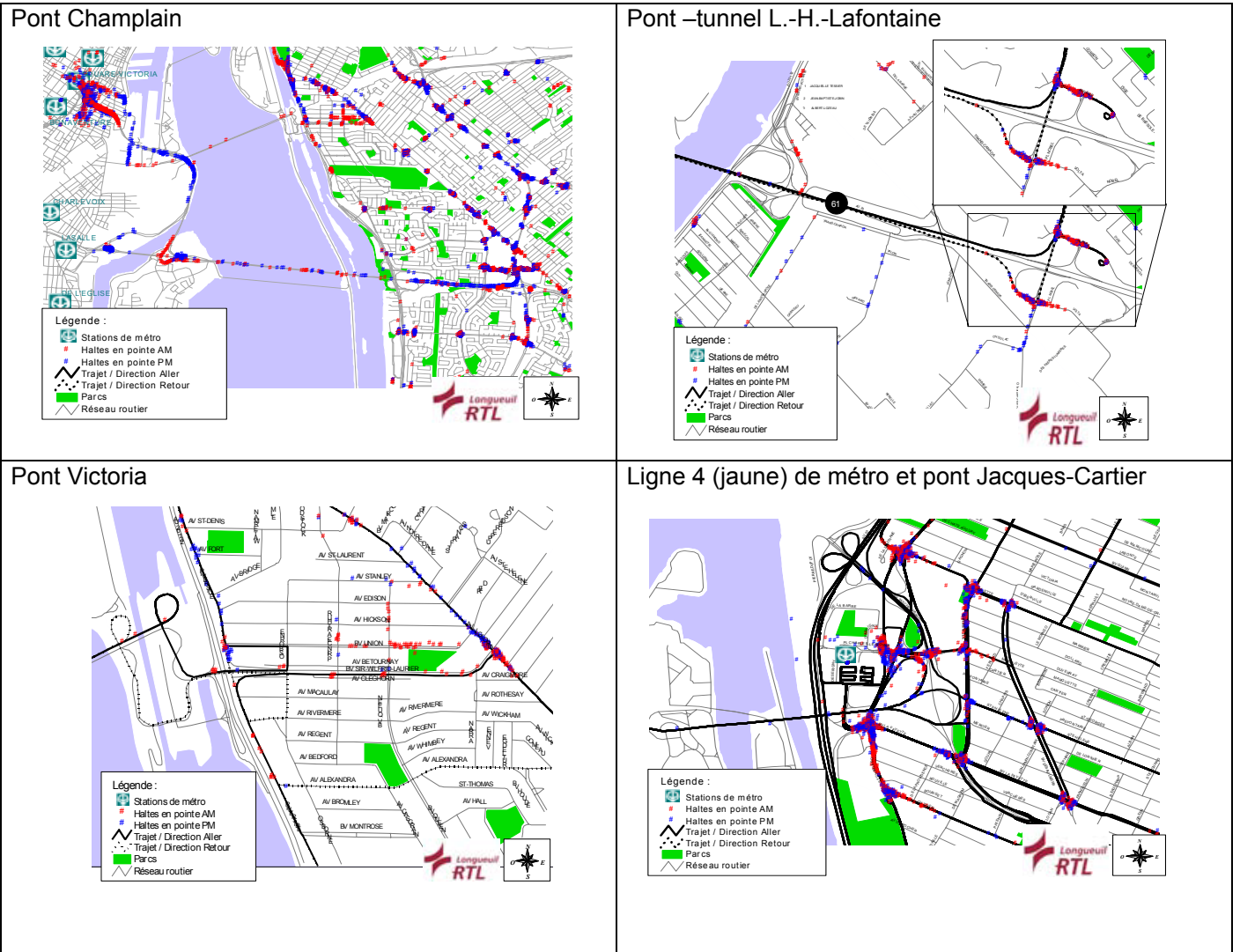
La fiabilité dans l'axe de la ligne 4 (jaune) du métro est problématique en pointe en raison de la congestion aux abords du terminus Longueuil (voir Figure 11). Cette congestion est causée par le pont Jacques-Cartier mais également par la présence de « kiss-and-ride » et de « park-and-ride » autour de la station de métro et des nombreux générateurs de déplacements de la place Charles-LeMoine.

La ligne 4 (jaune) de métro transporte environ 19 200 clients-usagers en pointe du matin vers Montréal. Au total, 54 lignes d'autobus se rabattent au terminus Longueuil.

Malgré les mesures préférentielles mises en place en 1994 et le réaménagement des accès au nouveau terminus en 2000, les autobus sont retardés aux intersections parce que les emprises sont insuffisantes pour prolonger les voies réservées au-delà des intersections localisées à proximité du terminus.

Les files d'attente s'allongent d'année en année et il faudra ajuster les voies réservées afin que les autobus puissent continuer à accéder au terminus Longueuil.

Figure 11 : Pertes de temps sur les liens interrives



4.1.2 Capacité du terminus Centre-ville

Le terminus Centre-ville a atteint sa capacité en pointe du soir. L'occupation des quais est à son maximum et il reste très peu de places pour ajouter des départs sans contraindre l'offre de service et le développement du transport en commun dans l'axe. Plusieurs quartiers sont présentement en développement sur la Rive-Sud et il sera très difficile d'amener au centre-ville de Montréal de nouvelles lignes.

Les aires d'attente et de circulation des passagers sont occupées à leur maximum et il est difficile d'y circuler entre 16h et 17h. La situation devient très difficile lorsque les autobus sont retardés à cause de la circulation. Les files d'attente des clients-usagers s'entremêlent et s'allongent très rapidement. Les îlots Nord et Sud sont les plus encombrés en raison de l'étroitesse des aires d'attente et des corridors qui y mènent.

La circulation des autobus aux abords et à l'intérieur du terminus est difficile. Les autobus ont de la difficulté à entrer dans le terminus par la rue Mansfield à cause de manœuvres de recul sur les quais Sud et Nord. Les autobus ont également de la difficulté à sortir sur la rue De la Cathédrale en raison du feu de circulation à l'intersection Saint-Antoine/De la cathédrale. La situation est encore plus critique lors d'événements culturels ou sportifs au Centre Bell.

Avec des arrivées à toutes les 31 secondes en pointe du matin et à toutes les 29 secondes en pointe du soir, la capacité du terminus est presque atteinte. Les files d'attente d'autobus s'accumulent fréquemment à l'intérieur du terminus à la porte de sortie. La situation est particulièrement difficile lorsqu'il y a des événements au Centre Bell ou à la place Bonaventure.

Pour éviter que le terminus congestionne, les autobus venant de la Rive-Sud attendent à l'ancien poste de péage situé sur l'île-des-Sœurs, dans la bretelle de la rue De l'Inspecteur et un peu partout dans les rues avoisinant le terminus (Mansfield, Saint-Jacques, De la Cathédrale). Cette situation impose des coûts d'opération supplémentaires au RTL et pénalise les clients-usagers qui empruntent les services d'autobus en leur imposant des délais supplémentaires.

4.1.3 Capacité de la voie réservée du pont Champlain

La capacité de la voie réservée du pont Champlain est presque atteinte. Les autobus circulent avec un intervalle moyen d'environ 20 secondes durant l'heure de pointe maximum. Cela représente un espacement moyen d'environ 180 mètres entre les autobus. Rappelons que la distance de sécurité de 100 mètres devant être maintenue en tout temps entre les véhicules correspondant au minimum requis pour un freinage d'urgence.

La capacité d'accueil de la voie réservée du pont Champlain est estimée à 9 000 passagers durant l'heure de pointe maximale, ce qui équivaut à environ 22 000 passagers durant la période de pointe.

4.1.4 Desserte interne du territoire

En 1992, le RTL a complètement restructuré son réseau afin d'améliorer son efficacité et son efficience. Cette restructuration s'appuyait sur les six orientations suivantes :

- Assurer une structure spatiale du réseau en fonction des origines et des destinations des déplacements ;
- Assurer une structure temporelle du réseau en fonction de la variation du volume des déplacements ;
- Assurer l'adéquation entre la demande et l'offre en transport ;
- Redresser les trajets pour assurer un service sur les grands axes ;
- Ajuster les trajets et normaliser le service ;
- Identifier les problèmes de circulation et les infrastructures nécessaires.

La restructuration du réseau en 1992 a amené un renforcement du réseau vers Montréal. Le réseau est bien adapté pour les déplacements interrives mais manque de souplesse pour les déplacements internes.

Entre 1993 et 1998, les déplacements internes en transport en commun ont diminué de 7,7 % (1,6 % par année) alors que les déplacements motorisés se sont accrus de 2,6 % (0,5 % par année) durant la même période. Selon les prévisions tendanciennes du MTQ, les déplacements internes sur le réseau RTL, continueront à décliner à un rythme de 1 % par année entre 1998 et 2016. Les déplacements motorisés se stabiliseront en raison du vieillissement de la population.

Il est à noter que les déplacements internes sont effectués beaucoup plus en automobile plutôt qu'en transport en commun pour les raisons suivantes :

- Les contraintes de circulation sur la Rive-Sud sont moins contraignantes que sur les ponts qui traversent le fleuve en pointe ;
- Le stationnement est beaucoup plus abondant et moins coûteux sur la Rive-Sud qu'au centre-ville de Montréal ;
- L'automobile est un mode plus pratique pour les longues chaînes de déplacements comprenant plusieurs déplacements courts pour des motifs loisirs, magasinage et autres ;
- Le réseau de transport en commun du RTL est fortement orienté vers Montréal (60 lignes d'autobus sur un total de 68); ce qui oblige les clients-usagers à correspondre au terminus Longueuil ou sur le réseau pour se déplacer sur la Rive-Sud.

Rappelons que les déplacements internes en transport en commun représentent environ 25 % des déplacements en pointe du matin. Environ 30 % des déplacements internes se font avec une correspondance. Les correspondances se font en très grande partie sur le réseau (55 %) ainsi qu'au terminus Longueuil (41%).

Ces constats sont appuyés par les différents sondages sur la satisfaction de la clientèle effectués en 1992 et en 1996. Les clients-usagers sont en effet beaucoup moins satisfaits de la desserte interne que de la desserte interrives.

Le transport en commun ne va chercher qu'une faible part du marché des déplacements internes. Pour faire face à cette situation, il faudra améliorer la desserte des générateurs de déplacements sur la Rive-Sud tels que les hôpitaux, les centres commerciaux, les écoles et les parcs industriels. Il faudra également offrir des services mieux adaptés pour une population vieillissante et améliorer le niveau de service en hors-pointe, en soirée, le samedi et le dimanche.

4.1.5 Ponctualité du service sur le réseau

Les relevés effectués entre 2001 et 2003, montrent que la ponctualité du service est relativement bonne sur le territoire de Longueuil (82 % des courses à l'heure, 8 % des courses en avance et 10 % des courses en retard). Par contre, elle est beaucoup moins bonne sur les lignes empruntant les ponts.

En 2003, les temps de parcours et de battement ont été allongés sur les lignes dans l'axe du pont Champlain afin d'assurer une meilleure ponctualité de service sur ces lignes. Ces ajustements, principalement dus aux problèmes d'accès au terminus Centre-ville, ont nécessité l'ajout de véhicules et engendré des coûts supplémentaires importants. Il est à noter que ces investissements auraient été plus avantageux pour les clients-usagers s'ils avaient servi à bonifier le niveau du service.

Un diagnostic complet de la situation doit être fait sur le réseau du RTL sur la base des données provenant du SDAP. Ce diagnostic sera fait à l'aide du système de traitement et d'analyse des décomptes (STAD) qui est en cours de développement. Suite à ce bilan, des ajustements seront proposés autant au niveau des horaires qu'au niveau des voies réservées, des mesures préférentielles, de la voirie et des mesures de gestion de la circulation.

Au cours des prochaines années, il y aura lieu de déployer des technologies et d'améliorer les processus de suivi et de rétroaction sur le réseau et les clients-usagers. Sur le plan des technologies, le RTL examinera la possibilité :

- d'étendre les systèmes embarqués sur l'ensemble du parc de véhicules (GPS, ordinateurs de bord, système de préemption des feux et SDAP);
- d'implanter un système de suivi en temps réel des autobus;
- d'implanter un système d'information téléphonique et d'affichage des heures de passage aux arrêts.

4.1.6 Temps de déplacement des clients-usagers

Des simulations d'achalandage, réalisées à partir des données d'enquête OD de 1998, montrent que le temps moyen de déplacement en pointe du matin des clients-usagers du transport en commun à Longueuil sont de l'ordre de 45 minutes. Ce temps moyen de déplacement est constitué d'un temps de trajet dans les véhicules (autobus et/ou métro) de 26 minutes, d'un temps d'attente et/ou de correspondance de 11 minutes et d'un temps de marche à l'origine et à la destination de 8 minutes.

L'analyse de ces temps de déplacements montre que les temps de déplacements interrives sont en général plus longs que les temps internes. En pointe du matin, les temps de déplacements interrives varient entre 47 et 59 minutes de déplacements interrives comparativement à 36 minutes pour les déplacements internes. Cette situation s'ex-

plique d'une part par la composition de la clientèle en transport en commun mais également par l'emplacement de leur lieu de destination. Les lieux d'emplois et d'étude à Montréal sont en général plus éloignés que ceux sur la Rive-Sud.

Les écarts sont toutefois moins importants lorsqu'on considère uniquement les temps de trajet des clients-usagers à bord des autobus du RTL. En pointe du matin, ils sont de l'ordre de 23 minutes pour les déplacements interrives comparativement à 16 minutes pour les déplacements internes. Dans ce cas, les temps de marche à l'origine et à la destination, les temps d'attente et de correspondance et les temps de parcours sur les autres réseaux ne sont pas considérés.

Bien qu'on ne dispose pas de tous les temps équivalents en automobile, les analyses montrent que les temps de déplacement interne en transport en commun sont d'environ 12 % supérieurs à ceux en automobile. Le transport en commun est désavantagé du fait qu'il suit un trajet et un horaire fixe et doit s'arrêter à des arrêts pour embarquer des clients-usagers.

En pointe, la situation est différente pour les déplacements vers Montréal. Les temps de déplacements vers le centre-ville et le centre de l'île de Montréal sont plus courts en transport en commun qu'en auto, en raison de la présence de voies réservées, de mesures préférentielles et du métro qui permettent d'éviter la congestion.

Les temps de déplacements en transport en commun devront être améliorés afin d'être plus compétitifs à l'automobile. Ces améliorations peuvent être obtenues avec l'aménagement de sites propres pour autobus, de voies réservées mais aussi par des réaménagements des réseaux qui favorisent la fluidité des déplacements.

En 2001, le RTL a proposé dans le cadre de son plan de transport triennal, un réaménagement complet du réseau de l'arrondissement Boucherville visant à remplacer les lignes en boucle par des lignes directes et express vers le terminus Longueuil. L'analyse avait démontré que 96 % des clients-usagers sortants de l'arrondissement perdaient environ 10 minutes à l'intérieur des divers quartiers de l'arrondissement.

Ce réaménagement de réseau est nécessaire non seulement pour réduire les temps de déplacements des clients-usagers mais également pour que le réseau puisse évoluer avec les développements prévus.

En 2003, un constat similaire a été fait pour le réseau l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville. Le réaménagement de ce réseau devra faire l'objet d'une analyse.

Outre ces réaménagements, le RTL examinera la possibilité d'introduire des dessertes express vers divers pôles internes du territoire.

4.1.7 Niveau de service en dehors des heures de pointe

En 1992, la structure temporelle du réseau a été revue de manière à assurer une gradation du niveau de service depuis le service offert le dimanche jusqu'au service offert en période de pointe. Cette gradation a permis un déploiement efficace et efficient des ressources, tout en facilitant la compréhension et l'utilisation du réseau par les clients-usagers.

Afin de réaliser des économies rendues nécessaires suite au retrait du gouvernement du Québec du financement des sociétés de transport en commun, le niveau de service a été réduit sur le réseau du RTL en hors-pointe, le samedi et le dimanche. Cette réduction de service, combinée aux hausses de tarifs, s'est traduite par une perte d'achalandage de l'ordre de 4 %.

L'insatisfaction des clients-usagers envers le niveau de service en hors-pointe, le samedi et le dimanche a clairement ressorti lors des sondages sur la satisfaction des clients-usagers en 1992 et en 1996. Le Service à la clientèle continue de recevoir des demandes en ce sens.

La norme de service de 60 minutes en soirée, le samedi et le dimanche est minimale et ne répond pas vraiment aux besoins des clients-usagers sur certains axes importants. Pour améliorer la satisfaction des clients-usagers, il faudrait accroître le niveau de service et donner un service aux 30 minutes à certaines périodes de la journée.

Au cours des prochaines années, il y aura lieu d'examiner la possibilité de bonifier le niveau de service en dehors des heures de pointe, en soirée, le samedi et le dimanche.

4.1.8 Niveau de confort des clients-usagers

Bien que des mesures préférentielles aient permis d'améliorer la fiabilité du service il n'en demeure pas moins que depuis 1992, les contraintes financières ont été telles que le RTL n'a pu améliorer le niveau de confort des clients-usagers. La gestion serrée du réseau a permis tout au plus d'ajuster le service et les temps de parcours sur les lignes les plus problématiques.

Avec le temps, les charges en pointe ont progressivement augmenté sur les lignes ne laissant plus aucune marge de capacité. Le réseau actuel ne peut plus absorber d'achalandage supplémentaire sans injecter de nouveaux véhicules.

Il est indéniable que le niveau de confort à bord des autobus est moindre que celui à bord d'une voiture. Les clients-usagers du transport en commun doivent attendre, voyager debout et correspondre. Ils doivent supporter la présence d'autres passagers, les accélérations/décélérations répétées ainsi qu'une température et une ventilation qui ne sont pas toujours adéquates.

L'autobus offre toutefois de nombreux avantages par rapport à l'automobile. Ces avantages concernent l'élimination du stress de la conduite, la possibilité d'utiliser son temps à d'autres fins, l'élimination des pertes de temps en recherche de stationnement et un coût de transport moins élevé.

Le choix du mode par les clients-usagers dépend de tous ces paramètres. Pour attirer de la clientèle, il faudra améliorer le niveau de confort à bord des autobus afin de minimiser les irritants et de maximiser les avantages. Il faudra également promouvoir davantage les services auprès de la population.

Dans ce contexte, il y aura lieu de revoir les normes de service afin d'offrir un niveau de confort répondant davantage aux besoins exprimés par les clients-usagers. Les clients-usagers sont de moins en moins captifs et exigent davantage de confort.

Outre les normes de charge, il y aura lieu également de revoir l'ergonomie des autobus afin d'améliorer le niveau de confort des clients-usagers et d'accroître la capacité des véhicules.

4.2 Problématiques du transport adapté

Les analyses effectuées jusqu'à maintenant ont permis d'identifier plusieurs problématiques relatives au transport adapté. Ces problématiques concernent :

- Besoins accrus de la clientèle du transport adapté;
- Fiabilité du service sur les liens interrives;
- Optimisation des parcours;
- Niveau de service offert à l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville;
- Impacts du nouveau cadre organisationnel et financier du transport adapté.

4.2.1 Besoins accrus de la clientèle du transport adapté

La clientèle fréquentant le transport adapté est non seulement à la hausse mais nécessite également de plus en plus d'équipements spécialisés. On dénombre en effet une augmentation de personnes en fauteuil roulant sur le réseau. La proportion des personnes en fauteuil roulant s'est accrue de 20 % à 23 % entre 1993 et 2003 sur le territoire de l'ancienne STRSM.

Ainsi, en 1993, la STRSM a assuré environ 26 100 déplacements de personnes en fauteuil roulant. En 2003, sur le même territoire, le nombre de déplacements augmentait à environ 58 300 déplacements soit une augmentation de 124 %. Le phénomène s'amplifiera au cours des dix prochaines années avec le vieillissement de la population et le maintien à domicile.

Ce phénomène oblige le RTL à recourir davantage aux minibus plutôt qu'aux voitures taxis pour desservir sa clientèle occasionnant ainsi des coûts supplémentaires.

Par ailleurs, les temps d'embarquement et de débarquement pour les personnes en fauteuil roulant sont beaucoup plus longs que pour le reste de la clientèle engendrant ainsi, un allongement des temps de parcours et des temps d'attente pour la clientèle créant ainsi une diminution de la performance du service de transport adapté.

Le nouveau cadre organisationnel et financier du MTQ prévoit la mise en place d'un guichet unique pour le transport adapté au cours des prochaines années. Ce changement entraînera un transfert important de clientèle vers le service de transport adapté. Cette clientèle constituée de personnes ayant des handicaps temporaires pourrait provenir d'organismes tels que la Commission de la Santé et de la Sécurité au Travail du Québec (CSST), la Société de l'Assurance automobile du Québec (SAAQ), le réseau de la santé, etc.

Tous ces éléments réunis feront en sorte que l'organisation du transport adapté se complexifiera. Les ressources humaines, matérielles et financières devront être ajustées en conséquence, sinon il sera impossible de faire face à cette croissance de la demande.

4.2.2 Fiabilité du service sur les liens interrives

L'intégration des services de transport adapté dans la région fait en sorte que la demande pour les déplacements vers Montréal s'est accrue depuis quelques années. Elle représente maintenant environ 10 % de l'achalandage total.

Pour se rendre à Montréal, les véhicules empruntent les différents ponts de la Rive-Sud et sont fréquemment coincés dans la congestion autant à l'aller qu'au retour. En pointe, les véhicules ne peuvent souvent pas revenir sur la Rive-Sud occasionnant ainsi une perte importante de productivité. La clientèle se trouve pénalisée quant à elle, par des temps de déplacements et des délais d'attente plus importants.

La fiabilité du service sur les liens interrives constitue pour le transport adapté un véritable problème. Il est à souligner que la situation est particulièrement critique dans l'axe du pont Champlain et du pont-tunnel Louis-H.-Lafontaine.

Il est à noter que les véhicules de transport adapté du RTL n'empruntent pas la voie réservée du pont Champlain pour des raisons de sécurité pour la clientèle. Rappelons que les passages sur la voie réservée du pont Champlain sont environ aux 20 secondes durant l'heure maximum de pointe. Il pourrait être problématique d'y introduire d'autres véhicules sans que ceux-ci ne viennent en perturber le fonctionnement et en réduire la capacité.

Il y aura lieu de rechercher diverses solutions pouvant permettre d'améliorer les conditions de circulation pour les véhicules de transport adapté qui se rendent à Montréal.

4.2.3 Optimisation des parcours

Les parcours de transport adapté sont confectionnés actuellement de façon manuelle par des employés du sous-traitant du RTL. La confection de ces parcours repose essentiellement sur l'expertise des employés du sous-traitant.

Bien que la majorité des déplacements du transport adapté soient réguliers, il demeure nécessaire d'optimiser quotidiennement les parcours en y intégrant tous les déplacements occasionnels.

C'est dans ce contexte que le RTL a décidé en 2003 de se doter d'un nouveau système de gestion du transport adapté lui permettant notamment d'optimiser les parcours des véhicules. La mise en opération de ce système, au début de 2005, devrait amener une réduction des temps de déplacements et d'attente pour les clients-usagers tout en procurant des économies d'opération.

4.2.4 Niveau de service offert à l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville

Le service de transport adapté dans l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville est beaucoup plus restreint que celui offert par le RTL dans les autres arrondissements de la ville de Longueuil. Les clients-usagers de cet arrondissement peuvent se déplacer seulement entre 7h30 et 12h et entre 13h et 17h30 durant les jours de semaine. Il n'y a aucun service offert en soirée ainsi que le samedi et le dimanche.

Le service est limité la plupart du temps à l'intérieur de l'arrondissement, sauf les mardis où il est offert vers certains arrondissements de la ville de Longueuil, et les jeudis où il est offert vers Montréal.

Au total, seulement 45 heures de service par semaine sont offertes actuellement aux clients-usagers de l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville comparativement à 120 heures de service pour les clients-usagers des autres arrondissements de la ville de Longueuil.

Suite à la création de la nouvelle Ville de Longueuil, il y a lieu de normaliser et d'intégrer les services afin d'assurer l'équité envers tous les citoyens.

4.2.5 Impacts du nouveau cadre organisationnel et financier du MTQ

L'adoption du nouveau cadre financier par le gouvernement du Québec ne favorise pas le développement des services de transport adapté. La contribution gouvernementale, qui s'élevait à 75 % des coûts, a été réduite à un niveau se situant entre 65 % et 75% depuis 2002. Cette diminution engendrera une hausse des contributions financières des clients-usagers et des municipalités dans un contexte où la demande est en forte croissance.

Ce cadre financier est très contraignant pour le RTL puisqu'il ne tient pas compte de plusieurs facteurs qui auront une forte incidence sur les coûts des services dans le futur. De plus, il est basé, à toute fin utile, sur un budget de référence déterminé selon une enveloppe budgétaire fermée et un coût moyen d'opération. Le nouveau cadre financier ne reconnaît pas notamment:

- Les conséquences de l'alourdissement de la clientèle du transport adapté (personnes en fauteuil roulant);
- Le maintien de la qualité des services;
- Les augmentations de coûts lors des renouvellements de contrats de service;
- Les augmentations des coûts par décret des taximètres;
- Les coûts liés à la normalisation et l'intégration des services dans les nouvelles villes fusionnées lorsqu'il y a un service de transport adapté existant.

De plus, le cadre financier stipule que les premiers 2 % d'augmentation d'achalandage de la première année sont à la charge des organismes de transport adapté. Il est évident que le RTL pourra difficilement développer les services de transport adapté sur son territoire dans un contexte financier aussi restrictif.

4.3 Forces et faiblesses

Les consultations menées auprès des intervenants ont permis de faire ressortir les forces et les faiblesses du RTL.

Le RTL dispose de forces reconnues sur lesquelles il peut capitaliser. Parmi celles-ci, signalons :

- La structure de son réseau;
- La qualité de ses infrastructures et de son matériel roulant;
- La compétence de son personnel;
- La rigueur administrative et budgétaire;
- La capacité de son personnel de se mobiliser et de réaliser des projets majeurs.

Ces forces sont en général reconnues par l'ensemble des intervenants de la région de Montréal.

Les principales faiblesses sont les suivantes :

- Le financement insuffisant;
- La fiabilité du service sur les liens interrives;
- La desserte interne de son territoire;
- Le niveau de service en dehors des heures de pointe.

4.4 Points à améliorer

Les consultations menées auprès des intervenants ont permis de faire ressortir les points à améliorer pour le RTL (voir Tableau 29). Ces points à améliorer couvrent l'ensemble des activités de l'entreprise et traduisent les éléments qui devraient être améliorés dans l'entreprise. Il est à souligner que la mention d'un point à améliorer, lors des consultations, ne signifie pas qu'il y a pour autant un problème ou un mauvais fonctionnement dans l'entreprise.

Les points à améliorer ont été classés par ordre d'importance en fonction de leur rang attribué par les intervenants et de la fréquence des réponses obtenues. Cette section complète les problématiques présentées dans les sections précédentes et priorise les actions qui devront être posées au cours des dix prochaines années.

Tableau 29 : Points à améliorer

Points à améliorer		Importance (mode)
SERVICES OFFERTS	Réseau d'autobus et de taxis collectifs	
	Fiabilité du service sur les liens interrives	1
	Ponctualité du service sur le réseau	1
	Desserte interne du territoire	1
	Temps de déplacements des usagers	2
	Confort des usagers	3
	Fréquence de service	3
	Transport adapté	
	Alourdissement de la clientèle	1
	Fiabilité du service sur les liens interrives	1
PLANIFICATION ET GESTION	Planification et gestion des opérations	
	Connaissance des besoins de la clientèle	1
	Planification de l'entretien des véhicules	2
	Planification du service	3
	Suivi des opérations	3
	Systèmes et nouvelles technologies	
	Suivi des autobus sur le réseau	1
	Ventes et perception	1
	Information aux usagers	2
	Communications externes	
Information aux arrêts	1	
Information dans les autobus	2	
Information dans les terminus	3	
INFRASTRUCTURES	Centres d'exploitation	
	Disposition des autobus dans les garages	1
	Facilités d'entretien au centre Saint-Hubert	1
	Espaces de stationnement	2
	Aires de circulation	2
	Terminus	
	Accès aux terminus	1
	Aires d'attente pour les autobus	2
	Aires d'attente pour les passagers	2
	Confort	2
	Sécurité	3
	Stationnements incitatifs	
	Sécurité	1
	Aménagements	2
	Systèmes de communication et d'affichage	3
Voies réservées		
Sécurité	1	
Heures d'opération	2	
Arrêts et abribus		
Information à l'arrêt (horaire, tracés, etc.)	1	
Aménagement des zones d'arrêt	2	
MATÉRIEL ROULANT	Flotte d'autobus	
	Capacité de charge des autobus LFS	1
	Composition de la flotte (articulés vs LFS)	1
	Ergonomie des autobus LFS	2
	Émissions de polluants	3

4.4.1. Services offerts

Réseaux d'autobus et de taxis collectifs

Selon les intervenants consultés, les points les plus importants à améliorer sont dans l'ordre :

- La fiabilité du service sur les liens interrives;
- La ponctualité du service sur le réseau;
- La desserte interne du territoire.

Les temps de déplacements viennent au 2e rang suivis du confort des clients-usagers et des fréquences de service en dehors des heures de pointe.

Il est à noter que la fiabilité du service sur les liens interrives concernait particulièrement l'axe du pont Champlain.

Les points soulevés lors des consultations viennent, d'une certaine façon, corroborer les problématiques analysées dans les sections précédentes.

Transport adapté

Au niveau du transport adapté, l'alourdissement de la clientèle et la fiabilité du service pour les déplacements interrives se situent au 1^{er} rang des points à améliorer suivis de l'optimisation des parcours et de l'intégration des services offerts dans l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville.

4.4.2 Planification et gestion

Planification et gestion des opérations

Sur le plan de la planification et de la gestion, il y aurait lieu prioritairement d'améliorer la connaissance des besoins de la clientèle. À cet effet, il faudrait réaliser systématiquement des enquêtes, des sondages et des groupes de discussion.

En second lieu, il faudrait améliorer la planification de l'entretien des véhicules, la planification des services offerts et le suivi des opérations sur le réseau .

Systèmes et nouvelles technologies

Au niveau des systèmes et des technologies, les points les plus importants à améliorer sont :

- Le suivi des autobus sur le réseau;
- Le système de vente et de perception des titres de transport;
- Les systèmes d'information aux clients-usagers.

Des démarches sont déjà entamées afin d'implanter plusieurs de ces systèmes. Il reste toutefois beaucoup de travail à accomplir pour que ceux-ci soient fonctionnels.

Soulignons que l'installation récente d'équipements de comptage automatique de passagers et l'installation du nouveau système de perception à bord des autobus permettront d'obtenir des données extrêmement pertinentes pour l'exploitation et la planification des réseaux.

Communications externes

Au niveau des communications externes, il y aura lieu d'améliorer en premier lieu, l'information aux clients-usagers suivie de l'information à bord des autobus et de l'information aux terminus.

Il est à noter que les consultations sur les communications externes ont porté surtout sur les publications du RTL à savoir les informations diffusées aux clients-usagers, dépliants-horaires, cartes réseau, etc.

4.4.4 Infrastructures

Centres d'exploitation

Au niveau des centres d'exploitation, il y aurait lieu d'améliorer dans un premier temps :

- La disposition des autobus dans les garages afin de faciliter le classement de ceux-ci par type de véhicules et par type d'équipement à bord;
- Les facilités d'entretien au centre Saint-Hubert.

Les espaces de stationnement et les aires de circulation devraient être également améliorés surtout au centre Saint-Hubert.

Il est à noter que les installations du centre d'exploitation Saint-Hubert auront atteint 40 ans en 2004. La configuration des garages limite considérablement la capacité et la circulation des autobus. Les opérations d'entretien demeurent difficiles en raison des espaces disponibles. De plus, la localisation de ce garage en zone résidentielle fait périodiquement l'objet de plaintes.

Le centre d'exploitation Longueuil, construit en 1989 et agrandi en 2002, est plus moderne et plus fonctionnel. Il répond bien aux besoins actuels.

Terminus

Au niveau des terminus, il y aurait lieu d'améliorer en tout premier lieu les accès autobus.

Les aires d'attente et de circulation des clients-usagers et des autobus viennent au 2^e rang suivies du confort et de la sécurité.

Il est à souligner que les problématiques d'accès ont été soulevées pour tous les terminus. Le terminus Centre-ville est le plus critique suivi de très près par le terminus Panama et le terminus Longueuil.

Les aires d'attente et de circulation pour les clients-usagers et les autobus sont critiques surtout au terminus Centre-ville.

Le confort demeure à être amélioré au terminus Panama (vents et température en hiver) et au terminus Longueuil (température et ventilation en été). La sécurité doit être améliorée surtout aux terminus Panama et Longueuil.

Stationnements incitatifs

Au niveau des stationnements incitatifs, il y aura lieu d'améliorer en premier lieu la sécurité (surveillance, éclairage, etc.) puis les aménagements (protection contre les intempéries, trottoirs, etc.) et les systèmes de communication et d'affichage.

En général, les stationnements incitatifs sont relativement sécuritaires pour les clients-usagers. Les vols de voitures et le vandalisme constituent les principaux problèmes sur le plan de la sécurité.

Les systèmes de communication et d'affichage pourraient être améliorés dans tous les stationnements incitatifs. Il y aurait lieu d'afficher les heures de départ ainsi que la capacité résiduelle en places de stationnement.

Voies réservées

Les principaux points à améliorer se retrouvent au niveau de la fiabilité et des heures d'opération.

En général, les voies réservées sont relativement sécuritaires. La voie réservée à contresens sur le pont Champlain est moins fiable que les autres voies réservées à cause des divers événements qui la rendent inopérante.

L'aménagement de la voie réservée sur le boulevard Taschereau devra être complété afin de minimiser les conflits avec les automobiles qui entrent et qui sortent des commerces. Il y aurait lieu d'accélérer le déploiement du Programme de mise en valeur du boulevard Taschereau, qui valorise la réduction du nombre d'entrées charretières le long du boulevard.

Le respect des voies réservées et la surveillance policière demeurent à être améliorés sur l'ensemble des voies réservées. De plus, il y aurait lieu d'allonger les heures d'opération de certaines voies réservées en raison de l'étalement des périodes de pointe.

Arrêts et abribus

L'information aux arrêts (trajets et horaires) ainsi que l'aménagement des zones d'arrêts (abribus et mobilier urbain) constituent des points à améliorer.

Actuellement, il n'y a aucune information sur les trajets et les heures de passage aux arrêts. Seuls les terminus disposent de cette information. Afin d'améliorer la situation, il y aurait lieu de déployer sur le réseau des dispositifs d'information sur les heures prévues et réelles de passage des autobus. L'information pourrait apparaître en premier lieu dans les abribus et par la suite à tous les arrêts d'autobus.

Par ailleurs, il y aurait lieu d'améliorer l'aménagement des zones d'arrêts et du mobilier urbain en collaboration avec la Ville de Longueuil et l'AMT. Ainsi, les arrêts d'autobus pourraient offrir plus de confort pour les clients-usagers.

4.4.5 Matériel roulant

Les points les plus importants à améliorer sont :

- La capacité de charge des autobus à plancher surbaissé;
- L'ergonomie des autobus à plancher surbaissé;
- L'importance relative des autobus articulés dans le parc de véhicules;
- Les émissions de polluants.

La diminution de la capacité de charge moindre des autobus à plancher surbaissé est problématique et a une incidence directe sur les coûts d'opération du RTL. Les autobus à plancher surbaissé disposent de 15 % de moins de capacité que les autobus conventionnels. Le remplacement graduel du parc d'autobus par ce type de véhicule oblige le RTL à ajouter des véhicules sur la route.

L'ergonomie des autobus à plancher surbaissé pourrait être améliorée afin d'assurer un plus grand confort, favoriser la circulation des clients-usagers dans le véhicule et accroître leur capacité.

L'utilisation d'autobus articulés sur plus de lignes pourrait engendrer des économies de coûts d'opération supplémentaires pour le RTL. Toutefois, une étude de rentabilité devra être réalisée afin de justifier leur utilisation.

Les émissions de polluants pourraient être réduites par un contrôle plus rigoureux des gaz d'échappement, l'optimisation des moteurs, l'utilisation de carburants alternatifs et/ou l'installation de groupes motopropulseurs hybrides sur les autobus.

4.5 Enjeux

Les consultations ont fait ressortir les grands enjeux touchant le RTL. Ces enjeux sont dans l'ordre :

- Le manque de financement du RTL;
- Le maintien de la part modale du RTL;
- L'amélioration de la fiabilité du service sur les liens interrives;
- L'adaptation des services aux besoins d'une clientèle vieillissante;
- L'arrimage entre la planification du territoire et du réseau de transport;
- Le renouvellement des effectifs.

Ces enjeux représentent autant de défis à relever pour le RTL. Ils recourent les défis énoncés au niveau régional par l'AMT dans son plan stratégique de 2002 (financement, transport, aménagement et mobilisation des ressources).

4.5.1 Assurer un financement stable et suffisant

Le manque de financement du transport en commun constitue le plus grand enjeu auquel le RTL doit faire face présentement.

Depuis 1992, le RTL a rationalisé considérablement ses opérations. Les ressources humaines, financières et matérielles ont été optimisées au maximum. Ces efforts ont fait en sorte que le RTL a connu, entre 1993 et 2003, un accroissement de son achalandage de 21,2 % correspondant à un accroissement de son offre de service totalisant seulement 11 %.

Les coûts par déplacement sont passés de 4 \$ en 1993 à 3 \$ en 2002 (diminution de 25 %) et ce, malgré les augmentations du coût des ressources (salaires, carburant, pièces, taxes, etc.).

Les projets de l'AMT ainsi que les décisions gouvernementales ont amené de nombreuses charges financières métropolitaines que le RTL ne devrait pas absorber (intégration tarifaire, contribution à la ligne 4 (jaune) de métro, contribution au train de banlieue Mont-Saint-Hilaire / Montréal, contribution aux équipements métropolitains, réduction de la contribution gouvernementale à l'achat des autobus, abolition du remboursement de la TVQ, etc.).

En 2003, le manque à gagner du RTL, dû à ces charges, est de l'ordre de 16 M \$ par année. Dans le cadre financier actuel, ce sont les municipalités qui doivent faire les frais de l'insuffisance du financement du transport en commun. La contribution municipale au transport en commun a été augmentée au cours des années de 41,9 % en 1993 à 44,4 % en 2003 soit de 1,6 M \$.

La révision du cadre financier, promise depuis 2001, n'a toujours pas été réalisée et dans ce contexte, le RTL n'a eu d'autre choix que d'augmenter de 9,8 % ses tarifs locaux en 2004. Cette augmentation tarifaire aura probablement des conséquences à la baisse sur l'achalandage en 2004.

Le manque de financement compromet non seulement les efforts déployés au cours des dernières années mais également la capacité du RTL à remplir convenablement sa mission.

Il est impératif que le gouvernement du Québec mette en place un cadre financier qui permette un financement stable et suffisant du RTL. Ce cadre financier doit lui permettre non seulement de survivre mais de développer ses services.

Rappelons que le RTL a un rôle essentiel à jouer sur les plans économique, social et environnemental. Sans investissement additionnel, le transport en commun est voué à un déclin certain.

Enfin, la mise en œuvre du plan stratégique dépend du niveau de financement que le gouvernement et la Ville de Longueuil voudront bien consentir au transport en commun.

4.5.2 Maintien de la part modale du RTL

Les tendances lourdes considérées dans les prévisions du MTQ sont très défavorables pour le transport en commun sur le territoire de la ville de Longueuil.

Sur le plan démographique, le MTQ prévoit un vieillissement accéléré de la population de Longueuil conduisant à une baisse de population d'environ 5 000 personnes (1,3 %) entre 2001 et 2016.

L'âge moyen de la population passera de 37 ans en 2001 à 41 ans en 2016. Le vieillissement de la population s'accompagnera d'une stagnation de la motorisation autour de 1,3 auto par ménage.

En pointe du matin, les déplacements en transport en commun diminueront de 22 % (1,3 % /an) entre 2001 et 2016. La part modale du transport à Longueuil passera de 19,3 % en 2001 à 16,9 % en 2016.

Il est à noter que le RTL considère que la prévision tendancielle du MTQ est quelque peu pessimiste pour Longueuil. Cette prévision ne tient pas compte de facteurs tels que le développement de nouveaux quartiers et de nouveaux pôles d'emplois, des bonifications qui pourraient être apportées aux modes ou à l'offre de service, de l'extension probable de l'âge de la retraite en raison du manque de main-d'œuvre. La prévision du MTQ représente les tendances passées continuant à s'appliquer dans le cas où il n'y aurait aucune action pour les contrer.

Les développements se sont accentués depuis la création de la nouvelle ville de Longueuil en 2002 engendrant une demande plus forte en transport. Par ailleurs, la Ville entend revitaliser plusieurs quartiers anciens et axes commerciaux qui ont perdu de leur dynamisme au fil des ans. Les projets de DEL amèneront un nouveau dynamisme économique à Longueuil.

Il n'en demeure pas moins que dans un contexte aussi défavorable sur le plan financier, le RTL devra faire des efforts pour maintenir sa part modale et encore plus pour maintenir son achalandage jusqu'à l'horizon 2016. Cela représente un enjeu majeur pour le RTL.

4.5.3 Améliorer la fiabilité de service sur les liens interrives

Les problématiques de circulation dans l'axe du pont Champlain sont telles qu'il est urgent d'agir. La fiabilité et la ponctualité du service sont des paramètres de service extrêmement importants dans le choix de mode des clients-usagers. La situation ne peut continuer à se détériorer sans que celle-ci n'ait d'impact majeur sur l'achalandage.

Les pertes d'achalandage dans l'axe du pont Champlain peuvent être attribuées en grande partie aux problèmes de congestion et au manque de capacité du terminus Centre-ville, qui tardent d'être résolus.

Par rapport aux autres axes de transport en commun ceinturant l'île de Montréal (voir Tableau 30) l'axe du pont Champlain se situe au 2^e rang (16 700 déplacements) juste après la ligne 4 (jaune) de métro (19 200 déplacements). L'axe du pont Viau qui constitue le premier axe de pénétration de la Rive-Nord se situe quant à lui au 3^e rang (6 300 déplacements) suivi du train de banlieue Deux-Montagnes / Montréal (4 700 déplacements) et du train Blainville / Montréal (3 900 déplacements).

Il est inconcevable qu'on demeure dans cet axe avec une voie réservée alors qu'on implante des modes lourds dans des axes moins achalandés. Après le prolongement du métro à Laval, l'axe du pont Champlain, qui a pourtant un achalandage bien supérieur à ce prolongement, demeurera parmi les cinq axes les plus importants, le seul en voie réservée.

La mise en place dans l'axe de l'autoroute 10 / pont Champlain, de solutions telles qu'une voie réservée bidirectionnelle en site propre sur toute sa longueur ou l'implantation d'un SLR, s'impose non seulement pour améliorer la fiabilité et la ponctualité du service mais également, pour résoudre les problèmes de capacité du terminus Centre-ville, pour accroître l'usage du transport en commun sur la Rive-Sud et pour réduire les gaz à effet de serre.

Outre l'axe du pont Champlain, le RTL doit également améliorer la fiabilité du service sur les axes Louis-H. Lafontaine, Jacques-Cartier et Victoria.

L'amélioration de la fiabilité du service demeure, pour le RTL un enjeu majeur auquel il faudra faire face.

Tableau 30 : Achalandage en transport en commun sur les axes ceinturant l'île de Montréal

Rang	lien	Axe	Infrastructure	Direction		Deux directions
				Montréal	Autre	
1	Rive-Sud	Ligne 4 de métro	métro	16 800	2 400	19 200
2	Rive-Sud	Pont Champlain	voie réservée	16 400	300	16 700
3	Rive-Nord	Pont Viau	voie réservée	5 200	1 100	6 300
4	Rive-Nord	Train Deux-Montagnes *	train	4 700		4 700
5	Rive-Nord	Train Blainville *	train	3 900	100	4 000
6	Rive-Nord	Pont Pie IX		3 600	300	3 900
7	Rive-Nord	Pont Lachapelle	voie réservée	2 200	100	2 300
8	Rive-Sud	Pont Mercier	voie réservée	1 600		1 600
9	Est	Pont LeGardeur		900	100	1 000
10	Rive-Sud	Train Saint-Hilaire *	train	800		800
11	Rive-Nord	Pont Papineau-Leblanc		800		800
12	Ouest	Train Rigaud *	train	700		700
13	Rive-Sud	Pont Jacques-Cartier		500		500
14	Rive-Sud	Train Delson *	train	300		300
15	Rive-Sud	Pont-Tunnel-L-H-Lafontaine		200	100	300
Total Rive-Sud				36 600	2 800	39 400
Total Rive-Nord				20 400	1 600	22 000

Sources : enquête OD 1998 + comptages AMT 2001

* : Ne tient pas compte des déplacements internes

* : Tout comme l'achalandage sur les ponts ceinturant l'île, l'achalandage sur les trains ne concerne que les déplacements qui entrent ou sortent de l'île de Montréal.

4.5.4 Adapter les services aux besoins d'une clientèle vieillissante

Le vieillissement de la population est un phénomène auquel le RTL devra s'ajuster. Les services, les infrastructures et les véhicules devront être nécessairement adaptés à cette nouvelle réalité.

Les déplacements de ces personnes risquent de se faire davantage sur le territoire ainsi que vers des destinations et à des heures qui ne sont actuellement pas très bien desservies. Cela impliquera d'accroître la desserte interne du territoire vers des générateurs de déplacements tels que les hôpitaux, les centres commerciaux et les parcs industriels et améliorer la fréquence du service en dehors des heures de pointe.

Il y aura lieu d'examiner la possibilité d'introduire des modes de transport plus légers et plus flexibles que l'autobus. Les normes de service devront être revues afin d'assurer davantage de confort pour les clients-usagers. L'ergonomie des autobus devra être également améliorée.

Le transport adapté sera davantage sollicité et prendra plus d'importance. Une population plus âgée engendrera un alourdissement de la clientèle allant en s'accroissant.

L'adaptation des services aux besoins d'une clientèle vieillissante constitue un enjeu majeur pour le RTL qui nécessitera inévitablement des investissements.

4.5.5 Arrimer la planification du territoire et des transports

Le développement du transport en commun à Longueuil repose sur une meilleure planification et une adaptation de l'aménagement du territoire. Il est essentiel que la planification du territoire et la planification du transport soient bien arrimées afin que le transport en commun devienne une véritable alternative à l'automobile.

La desserte en transport en commun devrait être considérée dès la conception des quartiers et intégrée à chacune des étapes de planification et d'implantation des projets de développement. La localisation des habitations et des lieux d'emplois, de la densité d'occupation du sol, l'aménagement des quartiers, des réseaux artériel et local et des passages piétonniers sont autant d'éléments qui influencent l'usage du transport collectif.

Par ailleurs, dans un contexte de développement durable, la voirie et la signalisation devraient favoriser davantage la circulation des autobus plutôt que la circulation automobile. Des voies réservées, des mesures préférentielles et des mesures de gestion de la circulation devraient être considérées dans tous les projets de réaménagement de la voirie. La signalisation a une incidence directe sur la vitesse commerciale des autobus et les coûts d'opération. Il est essentiel qu'elle soit la moins contraignante possible pour le transport en commun.

Au niveau de la planification générale, il est essentiel d'assurer la cohérence entre les schémas d'aménagement, les plans d'urbanisme et les plans de transport autant au niveau métropolitain qu'au niveau local.

Le RTL se propose de travailler en étroite collaboration avec la Ville de Longueuil et les autres intervenants majeurs (CMM, AMT, MTQ, autres AOT) afin d'assurer un développement plus harmonieux du territoire et des transports et, par conséquent, freiner l'étalement urbain en deuxième couronne.

La planification intégrée du territoire et des transports représente un défi autant pour le RTL que pour la Ville de Longueuil et les autres intervenants régionaux.

4.5.6 Renouveler les effectifs

Le vieillissement de la population a une incidence non seulement sur les clients-usagers mais également sur les effectifs du RTL. Au cours des dix prochaines années, le RTL devra renouveler une partie importante de ses effectifs dans un contexte de rareté de la main-d'œuvre spécialisée. Le manque de main-d'œuvre se fait déjà sentir dans certains domaines.

Il faudra élaborer des stratégies de maintien des effectifs, de recrutement et de formation qui puissent assurer le renouvellement des effectifs et le transfert du savoir-faire. Le RTL ne peut fonctionner efficacement s'il ne peut pas compter sur une main-d'œuvre responsable, compétente, consciencieuse et motivée.

Le renouvellement des effectifs constitue un enjeu majeur auquel le RTL devra faire face.

5.1 Vision générale

Le diagnostic obtenu des analyses et les consultations ont mené le RTL à se doter d'une vision du transport en commun locale et métropolitaine.

Le RTL se reconnaît entièrement au niveau des valeurs énoncées dans la vision stratégique de développement de la CMM de 2025 axée sur le développement durable et visant à «bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable»:

Le RTL se reconnaît également dans la vision de l'AMT visant à offrir à la population «des services de transport ajustés aux besoins des clients, efficaces, intégrés, attrayants, économiques, équitables et accessibles». Elle appuie la mise en place d'un «réseau métropolitain de transport évolutif, moderne, multimodal favorisant l'utilisation du transport en commun, pour soutenir et stimuler le développement de la région métropolitaine de Montréal». Le RTL soutient toutefois que la mise en place d'un tel réseau ne doit pas se faire au détriment des réseaux locaux de transport en commun.

À cet effet, il est essentiel que les infrastructures et les services de transport en commun locaux et métropolitains soient financés adéquatement à partir de sources de financement adéquates, prévisibles, stables et durables.

5.1.1 Vision du rôle du RTL en 2013

En 2013, le RTL entend jouer davantage son rôle de transporteur ainsi que d'agent social, économique et environnemental prévus dans sa mission et ce, en étroite collaboration avec la Ville de Longueuil. Le Réseau désire ainsi contribuer davantage au dynamisme et au développement de la ville de Longueuil et de la région de Montréal en participant activement aux grands projets ainsi qu'aux dossiers locaux et métropolitains.

En raison du vieillissement de la population, le rôle de transporteur du RTL est appelé à évoluer vers un rôle de « gestionnaire de la mobilité » sur son territoire. Pour répondre aux besoins évolutifs d'une population vieillissante, le RTL devra nécessairement améliorer la qualité et le confort de ses services et mettre en place de nouveaux services et modes de transport mieux adaptés à cette clientèle.

En tant que gestionnaire de la mobilité, le RTL s'impliquera davantage au niveau de la planification et de l'aménagement du territoire, du réseau de voirie et de la circulation en partenariat avec la Ville de Longueuil. Cette implication vise à favoriser l'usage du transport en commun par une planification à moyen et à long termes plus intégrée des quartiers et de la voirie sur l'ensemble du territoire.

En tant que gestionnaire de la mobilité, le RTL s'impliquera davantage au niveau de la protection de l'environnement en optimisant l'usage et l'entretien de ses véhicules, en recherchant des carburants alternatifs ainsi que des véhicules moins polluants et plus performants. Cette implication vise à diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

5.1.2 Vision du transport en commun en 2013

Vision métropolitaine 2013

La vision du transport en commun métropolitain du RTL, en 2013, s'appuie sur:

- Un financement adéquat, prévisible, stable et durable des infrastructures et des services de transport en commun autant aux niveaux métropolitain que local supportés par le gouvernement, par l'ensemble des municipalités constituant la CMM et plus particulièrement par la Ville de Longueuil;
- Un partage équitable des sources de financement métropolitaines entre les AOT sur la base d'un cadre financier agréé par le gouvernement et les municipalités constituant la CMM;
- Un système de transport métropolitain performant axé prioritairement sur l'implantation de SLR, le développement du métro et l'implantation de sites propres pour autobus dans les territoires urbanisés;
- Un réseau de voies réservées métropolitaines et locales complémentaires sur tous les axes de transport en commun maximisant la circulation des autobus;
- Un développement urbain encadré par le schéma d'aménagement de la CMM favorisant prioritairement la consolidation et le développement des territoires urbanisés (Montréal, Longueuil, Laval) plutôt que l'étalement urbain en deuxième couronne;
- Une part de marché du transport en commun en croissance tributaire de la mise en place d'une offre de transport en commun accrue et compétitive à l'automobile, de moyens incitatifs au transport en commun et au covoiturage, de stratégies de stationnement et de péage mises en application à l'échelle métropolitaine.

Vision locale 2013

La vision du RTL en 2013, en rapport avec le transport en commun sur le territoire de la Ville de Longueuil, est constituée des éléments suivants :

La vision du transport en commun locale du RTL comporte, en 2013, les éléments suivants :

- L'aménagement d'une gare permanente et intermodale à Saint-Hubert;
- La mise en place, dans l'axe de l'autoroute 10 / pont Champlain, de solutions appropriées tel les que l'aménagement d'une desserte en site propre sur toute sa longueur; la solution privilégiée étant ultimement l'implantation d'un système léger sur rails;
- L'étude et l'aménagement d'un site propre pour autobus interne à Longueuil dans l'axe Brossard-Boucherville;
- L'étude et l'aménagement de sites propres pour autobus dans les futurs prolongements de la ligne 4 (jaune) de métro et du SLR A10 vers la zone aéroportuaire de Saint-Hubert;
- Un réseau de voies réservées et de mesures préférentielles sur tous les axes de transport en commun du RTLA (réseau de transport local par autobus);
- Un développement urbain encadré par le plan d'urbanisme de la Ville de Longueuil favorisant prioritairement la consolidation et le développement des pôles et des axes de transport, la densification du territoire autour de ces axes et la desserte du transport en commun;

-
- Une part de marché du transport en commun en croissance par la mise en place d'une offre de transport en commun accrue et compétitive à l'automobile, l'amélioration notamment de la fiabilité et de la ponctualité du service, l'amélioration de l'ergonomie et du confort des autobus et l'adaptation des services et des modes de transport à une clientèle vieillissante.

5.1.3 Conditions pour que la vision se concrétise

Compte tenu du contexte actuel, la vision du RTL pourrait être considérée d'optimiste voire même d'irréalisable. Le RTL envisage l'avenir de façon optimiste malgré les difficultés actuelles sur le plan financier et les pronostics négatifs reliés au vieillissement de la population.

La région de Montréal et les grandes villes qui la constituent ont de nombreux atouts pour réussir. Le niveau de concertation et de collaboration entre les intervenants de la région n'a jamais été aussi élevé. La planification du territoire et des transports est faite de manière de plus en plus intégrée autant aux niveaux régional que local.

Tous ces éléments favorables permettent d'envisager que plusieurs solutions aux problématiques et aux enjeux actuels (financement du transport en commun, maintien du patrimoine, développement des infrastructures de transport, adaptation des services à une clientèle vieillissante, problèmes environnementaux) auront été mises de l'avant d'ici 2013.

Il est à noter que plusieurs éléments de la vision du RTL ne peuvent se concrétiser sans l'apport de ressources humaines, financières et matérielles. Outre le soutien financier des gouvernements et des municipalités, il faudra pour que la vision du RTL se réalise par le biais d'une certaine convergence des visions au sein de la région, une bonne planification d'ensemble ainsi que l'implication de tous les intervenants autant au niveau local que métropolitain.

5.2 Vision du réseau de transport

La vision du RTL se concrétisera sur le réseau de transport en termes de pôles de transport à desservir, d'axes de transport à privilégier, de sites propres pour autobus et de modes de transport à mettre en place.

Le RTL travaille depuis plusieurs années à développer une vision à long terme de son réseau de transport. Certains éléments de cette vision ont été présentés dans le cadre des études sur le SLR dans l'axe du pont Champlain, des études sur le prolongement de la ligne 4 (jaune) du métro et des travaux de la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud.

Dans le cadre de l'élaboration de son plan stratégique, le RTL et la Ville de Longueuil ont collaboré afin d'établir une vision commune du réseau de transport en commun qui s'inscrit dans un cadre plus large d'aménagement du territoire et du développement durable.

Cette vision oriente le RTL au niveau du développement à long terme de son réseau et de ses services. La Ville de Longueuil en tiendra compte dans le cadre de l'élaboration de son plan d'urbanisme et ses divers projets de développement du territoire et du réseau de voirie.

L'élaboration de cette vision s'est faite en cinq étapes :

- Revue des grandes orientations de la Ville de Longueuil;
- Établissement de critères;
- Définition et caractérisation des pôles de transport;
- Définition et caractérisation des axes majeurs de transport;
- Définition des sites propres pour autobus et des modes de transport à grande capacité.

5.3 Pôles de transport

Les pôles de transport correspondent à des zones du territoire vers lesquelles convergent les déplacements. Ces pôles regroupent des générateurs de déplacements de types commercial, industriel, récréatif, institutionnel et de bureau.

La Carte 7 illustre les principaux pôles de transport existants et projetés sur le territoire de la ville de Longueuil. La connaissance de ces pôles de transport est primordiale afin de développer une desserte interne qui puisse satisfaire les besoins en déplacement et créer des axes de transport performants.

Pour des fins de planification du territoire et de transport, les pôles de transport ont été classés en deux grandes catégories :

- Pôles de transport locaux : zones de destination vers lesquelles convergent surtout des déplacements en provenance de la ville de Longueuil;
- Pôles de transport régionaux : zones de destination vers lesquelles convergent des déplacements provenant d'un peu partout dans la région de Montréal.

Cette catégorisation a été faite à partir des données de l'enquête Origine-Destination 1998 (déplacements tous modes et tous motifs, en pointe du matin, à destination de chacun des pôles).

Deux critères ont été utilisés pour qualifier la nature locale ou régionale des pôles de transport :

- Densité de déplacement (dépl./km²) : qui considère l'importance relative d'un pôle par rapport à un autre;
- Proportion des déplacements provenant de l'extérieur de Longueuil : qui considère la provenance des déplacements.

Les seuils utilisés pour chacun de ces critères ont été fixés à 500 dépl./km² pour la densité et à 40 % pour la provenance. Pour être qualifié de régional, un pôle de transport doit avoir des valeurs supérieures à un de ces deux critères.

Ces seuils correspondent approximativement au 3e quartile de chacune des distributions des valeurs pour chacun des critères. Ainsi, un peu plus de 25 % des pôles de transport ont des valeurs plus élevées que ces seuils.

Les pôles de transport projetés ont été qualifiés en fonction de la nature des pôles limitrophes (s'il s'agit d'une extension d'un pôle existant) et des orientations de développement fournies par la Ville de Longueuil.

Au total, 18 grands pôles de transport régionaux ont été identifiés dans la ville de Longueuil :

Pôles industriels :

- Zone aéroportuaire de Saint-Hubert;
- Parcs industriels du Vieux- Longueuil et de Boucherville;
- Parcs industriels (Litchefield et Pilon) de Saint-Hubert;
- Parc industriel de Brossard;
- Sites de la Pratt & Withney;

Pôles commerciaux :

- Promenades St-Bruno;
- Mail Champlain;
- Rue Saint-Charles Ouest (Vieux-Longueuil);

Pôles institutionnels et bureaux :

- Cégep Édouard-Montpetit, incluant l'École secondaire Jacques-Rousseau;
- Place Charles-LeMoyne et Pointe de la voie maritime;
- Centre régional de Longueuil (palais de justice et école professionnelle Pierre-Dupuy);
- Hôpital Charles-LeMoyne;
- École secondaire Antoine-Brossard et aréna Michel-Normandin;
- Collège Champlain;
- École secondaire de Mortagne;
- École secondaire Mont-Saint-Bruno;
- École secondaire Gérard-Filion;
- Centennial High School.

Outre ces pôles de transport, il y a lieu d'ajouter au niveau récréatif, les parcs nationaux des îles-de-Boucherville et du Mont Saint-Bruno.

Il est à noter que la qualification de certains pôles de transport pourrait changer au fil des ans en fonction des projets de développement. Certains parcs industriels locaux pourraient devenir régionaux et inversement selon les entreprises qui s'y établissent ou qui les quittent.

5.4 Axes de transport

Les axes de transport correspondent à des tronçons majeurs du réseau de transport en commun. Ces tronçons majeurs du réseau de transport en commun sont situés sur des autoroutes, des routes, des artères et des collectrices s'harmonisant avec les réseaux artériels de la Ville de Longueuil et de la CMM. Ces axes permettent de transporter des clients-usagers vers les pôles de destination et supportent un flot notable d'autobus.

Dans le cadre de l'élaboration de sa vision, le RTL s'est défini un réseau d'axes de transport en commun structurants appelé RTLA (Réseau de transport local par autobus). Ce réseau est constitué d'axes de transport en commun existants et projetés que le RTL entend prioriser (voir Carte 8).

Au niveau du développement, le RTLA vise à :

- favoriser le développement de ces axes dans le cadre des orientations et des projets énoncés dans le cadre du plan stratégique du RTL et de l'AMT;
- servir d'ossature à la mise en place de sites propres pour autobus et de modes à grande capacité;
- développer les niveaux de service sur ces axes.

Au niveau de l'exploitation, le RTLA vise à :

- assurer la fluidité de la circulation et la fiabilité du service sur ces axes;
- favoriser la desserte interne et interrives vers les divers pôles de transport.

Sur le plan de la desserte interne et de la fiabilité du service, le RTLA cible les axes de transport les plus importants. En 2013, la fluidité de la circulation et la fiabilité du service devraient être assurées en tout temps sur tous les axes du RTLA. Il y aura donc lieu d'implanter des voies en site propre pour autobus, des mesures préférentielles et des systèmes permettant d'atteindre cet objectif.

Sur le plan institutionnel, le RTLA permet au RTL de consolider et de coordonner ses interventions et d'obtenir le support de ses partenaires (Ville de Longueuil, AMT, MTQ). Ces axes de transport du RTMA (Réseau de transport métropolitain par autobus) proposé par l'AMT en 2002 pour le versement de l'aide métropolitaine, sont tous inclus dans le RTLA.

De plus, la prise en compte du RTLA dans le plan d'urbanisme de la ville de Longueuil permettra d'assurer la cohérence de son développement, de définir les politiques d'intervention en matière d'implantation d'équipements ou d'infrastructures et de coordonner les interventions et les investissements requis.

5.4.1 Réseau de transport local par autobus (RTLA)

Trois critères ont été utilisés pour identifier les axes du RTLA :

- L'axe doit desservir un ou plusieurs pôle(s) de transport (local ou régional);
- L'axe doit appartenir au réseau artériel de la CMM ou de la Ville de Longueuil;
- L'axe doit supporter un flot d'autobus en pointe du matin supérieur ou égal à 4 autobus/heure sur 1 km et plus.

Ces trois critères considèrent à la fois les pôles de transport, l'importance des infrastructures empruntées et l'ampleur de la circulation d'autobus. Ces critères s'inspirent de ceux utilisés par la CMM pour définir le réseau artériel métropolitain.

Les horaires du RTL constituent la source de données pour établir les flots d'autobus moyens en pointe du matin, sur chacun des tronçons du réseau d'autobus. Le flot moyen le plus élevé dans chacune des directions a été considéré pour chacun des axes.

Même si le flot d'autobus s'étale sur une portion de l'axe, celui-ci est inclus dans sa totalité dans le RTLA afin d'assurer une continuité sur l'ensemble du réseau et de considérer les extensions potentielles vers les pôles de transport projetés.

Des axes projetés ont été ajoutés au RTLA en fonction des deux premiers critères. Les flots d'autobus ne sont pas connus, sauf s'ils ont été simulés dans le cadre d'études de transport telles que le SLR ou le prolongement de la ligne 4 (jaune) de métro.

Comme le montre la Carte 8, le RTLA comporte des axes pouvant être classifiés en trois grandes catégories :

- Axes interrives : pont Champlain, pont Victoria, pont Jacques-Cartier, pont-tunnel L.H.Lafontaine;
- Axes routiers supérieurs : autoroutes 10, 20, 30 et routes 112, 116, 132, 134;
- Axes municipaux : grandes artères telles que Taschereau, Chambly-Cousineau, Gaétan-Boucher-Milan, Roland-Therrien, etc.

5.4.2 Réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA)

Dans le cadre de l'élaboration de son plan stratégique en 2002, l'AMT a amorcé une réflexion sur l'actualisation du réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA).

Cette réflexion visait à :

- mieux arrimer l'approche et les critères qui orientent le développement et le déploiement des équipements métropolitains;
- maintenir l'équilibre financier rattaché au mécanisme d'octroi de l'aide métropolitaine.

Avec la création de l'AMT en 1996, le gouvernement du Québec a confié à cette dernière certaines compétences en matière de transport métropolitain par autobus. À cette fin, l'AMT s'appuie sur un réseau de transport métropolitain par autobus établi par le gouvernement du Québec et modifié par plusieurs décrets.

La nouvelle définition du RTMA proposée par l'AMT repose sur des axes de transport situés dans des corridors métropolitains de déplacement et sur lesquels des services de transport métropolitain par autobus sont offerts.

Les corridors métropolitains sont identifiés par l'AMT dans son plan stratégique. Ces corridors orientent les interventions de l'AMT en matière de développement du transport métropolitain. Au total, 13 grands corridors ont été identifiés dont 4 touchent le territoire du RTL (3 vers le centre, 1 interne).

Les axes de transport du RTMA sont des axes routiers passant dans chacun des corridors qui touchent les équipements de transport métropolitains (stations de métro, gares, terminus, stationnements incitatifs). Ils sont définis à partir de critères tels que l'inclusion dans le corridor, les besoins en liaison entre les territoires de desserte, la desserte des pôles de destination, les opportunités de prolongement de l'offre de services de modes lourds et les priorités d'aménagement édictées par la CMM.

Les services de transport métropolitain par autobus sont constitués de lignes d'autobus qui répondent à divers critères de reconnaissance tels la distance empruntée sur l'axe de transport métropolitain, la desserte des arrêts métropolitains et les territoires desservis.

Le RTLA et le RTMA ne visent pas tout à fait les mêmes objectifs mais se complètent à plusieurs points de vue. Les deux réseaux ont certaines similarités du fait qu'ils définissent tous les deux un réseau d'axes majeurs de transport (axes locaux, axes métropolitains) et visent des objectifs communs en matière de développement. Par contre, ils diffèrent quant à leur application, aux objectifs visés en matière d'exploitation, aux bases sur lesquelles ils s'appuient, à la méthodologie et aux critères utilisés pour les définir.

Le Réseau de transport local par autobus (RTLA) a permis d'identifier des axes qu'il y aurait lieu d'ajouter ou de prolonger dans le RTMA (voir Carte 9).

5.5 Modes de transport et sites propres pour autobus

La vision du réseau de transport du RTL intègre l'implantation des modes de transport à grande capacité et des sites propres pour autobus. Ces modes de transport et sites propres pour autobus sont avant tout, des axes du RTLA sur lesquels circulent des flots importants de déplacements.

Le développement de ces modes et de ces sites propres pour autobus repose sur une vision à long terme du développement de la ville de Longueuil qui s'articule autour de la zone aéroportuaire de Saint-Hubert.

Rappelons que la zone aéroportuaire de Saint-Hubert est un pôle de développement majeur pour la ville de Longueuil. La proximité de l'aéroport par rapport au centre-ville de Montréal, la présence de l'Agence spatiale canadienne, de l'École nationale d'aérotechnique et d'industries aéronautiques d'envergure telles que Pratt & Whitney et Bombardier, en font un pôle à très fort potentiel de développement économique pour Longueuil et la région.

DEL a pour mission de développer et mettre en valeur ce secteur. Le RTL s'intègre à cette vision du développement de la ville de Longueuil en orientant le développement de son réseau en direction de ce pôle.

La vision ultime du réseau de transport en commun comprendrait la desserte de la zone aéroportuaire de Saint-Hubert par des modes lourds que sont le SLR dans la partie sud du territoire, le métro dans la partie nord et le train de banlieue (voir Carte 10).

À moyen terme, les extensions du réseau du SLR et du métro seraient assurées par des sites propres pour autobus :

- Dans la partie sud (SLR): dans les emprises des boulevards Grande-Allée et Moïse-Vincent;
- Dans la partie nord (métro): dans les emprises du boulevard Roland-Therrien.

Pour la desserte interne du territoire de la ville de Longueuil, le RTL propose de développer un site propre pour autobus dans l'axe Taschereau-Jacques-Cartier. Ce site propre central vise à favoriser la circulation des autobus dans la partie urbanisée du territoire, favoriser la desserte interne et permettre d'atteindre rapidement plusieurs pôles majeurs de transport. Cet axe serait emprunté en tout ou en partie par les lignes du RTL.

Il est à noter que tous les sites propres proposés favoriseront l'implantation de service express qui permettra à la clientèle en autobus de se déplacer plus rapidement sur le territoire de la ville de Longueuil.

5.5.1 Modes de transport à grande capacité

Sur le plan des modes de transport à grande capacité, la vision du réseau de transport en commun prévoit d'ici 2013:

- **Dans l'axe de l'autoroute 10 / pont Champlain** : la mise en place de solutions appropriées telles que l'aménagement d'une desserte en site propre sur toute la longueur de l'axe, la solution privilégiée étant ultimement l'implantation d'un système léger sur rail;
- **Dans l'axe de la ligne 4 (jaune) de métro** : l'étude et l'aménagement d'un axe en site propre pour autobus dans le futur prolongement de la ligne 4 (jaune) de métro;
- **Dans l'axe du train de banlieue Saint-Hilaire** : l'aménagement d'une gare permanente et intermodale à Saint-Hubert.

Au-delà de cet horizon, la vision prévoit :

- L'implantation de la solution SLR dans l'axe de l'autoroute 10 / pont Champlain;
- Le prolongement de la ligne 4 (jaune) de métro jusqu'au boulevard Roland-Therrien.

SLR dans l'axe du pont Champlain

Sans revenir sur les problématiques décrites à la section 4, la voie réservée du pont Champlain qui se voulait au départ temporaire, demeure un lien fragile, de moins en moins efficace, et compromis à brève échéance par des problèmes importants de fiabilité et de capacité.

Le SLR est une technologie moderne qui peut transporter 20 000 personnes par heure et par direction, soit la capacité équivalente à trois ponts Champlain. Le système qui fait présentement l'objet d'une étude d'avant-projet par l'AMT, transporterait les clients-usagers, de la station Chevrier au centre-ville de Montréal, en 14 minutes et avec un intervalle de 2,5 minutes en pointe. Présentement, le même trajet s'effectue en 24 minutes en pointe du matin et 23 minutes en pointe du soir.

Le tracé comprendrait initialement 5 stations qui desserviraient Longueuil, l'île-des-Sœurs et Montréal.

Le SLR permettrait d'attirer à l'horizon 2016, 6 700 déplacements supplémentaires en pointe du matin, dont 4 600 déplacements provenant de l'automobile. L'achalandage global en transport en commun dans l'axe (autoroute 10, pont Champlain, autoroute Bonaventure), passerait de 20 700 à 27 600 déplacements en période de pointe du matin.

Des solutions alternatives, telles que les autobus en voie réservée sur l'estacade, sont en cours d'évaluation. Ces alternatives n'apportent qu'une solution vraiment partielle aux nombreux problèmes dans l'axe du pont Champlain.

Le RTL et la Ville de Longueuil privilégient la mise en place d'un mode à grande capacité comme le SLR dans cet axe car il règle l'ensemble des problématiques et apporte de nombreux bénéfices sur le plan du développement du territoire, de la circulation, de l'environnement et ce, dans une perspective de développement durable.

Il s'agit de la première priorité en termes de développement du transport en commun pour le RTL et la Ville de Longueuil.

Prolongement de la ligne 4 (jaune) de métro

Sans revenir sur les problématiques décrites à la section 4, le prolongement de la ligne 4 (jaune) de métro dans Longueuil permettrait d'améliorer la desserte de Longueuil en ajoutant 4 stations localisées à l'extérieur de la zone d'influence du pont Jacques-Cartier. De plus, il favoriserait le développement harmonieux des secteurs urbanisés en conformité avec le schéma de développement dans l'axe du pôle économique régional des arrondissements Vieux-Longueuil, Boucherville et Saint-Hubert.

Le nouveau tronçon permettrait d'attirer à l'horizon 2016, environ 3 900 déplacements en pointe du matin dont 2 000 provenant de l'automobile. L'achalandage global de la ligne 4 (jaune) passerait de 18 100 à 22 000 déplacements en période de pointe du matin.

Il s'agit de la seconde priorité en termes de développement du transport en commun pour le RTL et la Ville de Longueuil.

Train de banlieue Mont-Saint-Hilaire / Montréal

Bien qu'il traverse le centre de la ville de Longueuil, le nombre de départs sur le train de banlieue est limité par le transport des marchandises qui monopolise une part importante de l'utilisation de la voie ferrée. Le transport des personnes par train aura par conséquent, une croissance limitée au cours des prochaines années sur cette voie. La fréquence actuelle de 4 départs en pointe représente pratiquement un maximum. Il sera toutefois possible d'ajouter éventuellement un cinquième départ sur la ligne entre 8h30 et 9h lorsque la demande le justifiera.

Le RTL optimisera davantage la desserte du territoire localisé autour des diverses gares en fonction des besoins de la clientèle et de l'offre de service du train de banlieue. La Ville de Longueuil et le RTL désirent maximiser la performance de cette infrastructure de transport compte tenu qu'ils doivent assumer une partie importante des coûts d'exploitation.

Il est à noter que toutes les lignes d'autobus desservant l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville vers le centre-ville de Montréal ont été rabattues sur le train de banlieue en 2002. De plus, les horaires des lignes 6-106 et 55 passant à proximité de la gare de train Saint-Lambert ont été ajustés en fonction des départs du train.

Gare de train intermodale de Saint-Hubert

La zone aéroportuaire de Saint-Hubert constitue un pôle de développement économique prioritaire pour la ville de Longueuil. Dotée de vastes terrains industriels disponibles et d'infrastructures aéroportuaires bordées d'une voie ferrée la reliant au centre-ville de Montréal, celle-ci présente un immense potentiel de développement.

Le RTL et la Ville de Longueuil considèrent que les premiers investissements à consacrer aux gares sur le territoire de Longueuil, devraient d'abord être investis dans un projet susceptible de stimuler le développement économique. De plus, il faudrait que ceux-ci soient compatibles avec une vision soutenue par les autorités de Longueuil, à savoir l'aménagement d'une gare permanente et intermodale dans la zone aéroportuaire de Saint-Hubert.

Plus particulièrement, cette vision s'articule autour des éléments suivants :

- implantation d'installations attrayantes pour la clientèle dont la localisation doit être optimisée afin de répondre adéquatement à la desserte de ce secteur privilégié ainsi qu'aux besoins de la clientèle des quartiers environnants;
- implantation d'un stationnement incitatif accessible et de capacité suffisante;
- optimisation de la desserte d'autobus en fonction des besoins en déplacement de la clientèle et de l'offre de service du train de banlieue;
- mise en place d'axes de transport en site propre desservant la zone aéroportuaire qui permettraient de favoriser les déplacements internes sur le territoire du RTL et faciliter ainsi l'accès des clients-usagers à la gare de Saint-Hubert;
- transfert sur ce site de la gare de Via Rail pour ses arrêts sur la Rive-Sud;
- lien assuré entre le centre-ville de Montréal et la zone aéroportuaire par le train de banlieue, par les trains de Via Rail ainsi que par un service express d'autobus dans l'axe de Roland-Therrien via une voie réservée en site propre;
- retour éventuel de vols commerciaux facilités par la proximité du centre-ville de Montréal ainsi que par l'évolution de l'industrie aéronautique qui privilégie l'exploitation d'avions régionaux.

Avec la création de la nouvelle Ville de Longueuil, le projet de développement du site aéroportuaire est devenu une priorité pour la ville. Dans ce contexte, la gare de Saint-Hubert constitue une infrastructure importante dans la mise en valeur du site aéroportuaire ainsi que dans le développement de la zone industrielle environnante. De plus, les aménagements requis sont réalisables dans un horizon à court terme.

L'aménagement d'une gare permanente et intermodale dans la zone aéroportuaire de Saint-Hubert constitue le moyen privilégié par la Ville de Longueuil afin que son territoire bénéficie également, à l'instar des municipalités de la deuxième couronne, du développement économique généré par l'implantation du train de banlieue Saint-Hilaire.

En conséquence, le RTL et la Ville de Longueuil considèrent que l'aménagement d'une gare permanente et intermodale dans la zone aéroportuaire de Saint-Hubert doit être réalisé en priorité.

5.5.2 Axes en site propre pour autobus

La vision du réseau de transport en commun prévoit le développement de trois axes en site propre pour autobus :

- Site propre partie sud;
- Site propre partie nord;
- Site propre interne.

Ces axes en site propre pour autobus visent à transporter les clients-usagers vers l'axe du pont Champlain, vers l'axe de la ligne 4 (jaune) de métro et entre les secteurs sud et nord du territoire. Ils visent à améliorer les temps de déplacements des clients-usagers, à améliorer la desserte interne et la fiabilité du service.

Ces axes en site propre pour autobus sont des voies réservées exclusives pour autobus qui sont isolées complètement de la circulation automobile. Ces axes en site propre doivent faire l'objet d'études d'opportunité et de faisabilité approfondies. Leurs localisations et les axes empruntés pourraient changer suite aux résultats de ces études.

Site propre pour autobus - partie sud

Dans la partie sud du territoire, le site propre pour autobus serait aménagé par tronçon, dans les emprises des boulevards Chevrier, Grande-Allée et Moïse-Vincent. Il relierait, au fur et à mesure de son développement, la station terminale du SLR-Chevrier aux quartiers résidentiels de Brossard et de Saint-Hubert, au pôle des Promenades St-Bruno et éventuellement à la zone aéroportuaire de Saint-Hubert.

Il est à noter qu'un viaduc devrait alors être construit au-dessus de la route 116 pour rejoindre la zone aéroportuaire. Ultimement, ce site propre pour autobus serait remplacé par une extension du SLR A-10, dans la zone tampon située entre les zones résidentielle et industrielle longeant l'autoroute 30.

Le développement étant particulièrement intense dans cette partie du territoire, il est essentiel de débiter l'étude d'opportunité et de faisabilité prochainement afin d'identifier les bandes de terrains à réserver à cette fin.

Site propre pour autobus - partie nord

Dans la partie nord du territoire, le site propre pour autobus serait aménagé par tronçon, dans les emprises de la route 132 et du boulevard Roland-Therrien. Il relierait, au fur et à mesure de son développement, la station terminale de la ligne 4 (jaune) de métro (Longueuil ou Roland-Therrien) au centre régional du Vieux-Longueuil et éventuellement à la zone aéroportuaire de Saint-Hubert.

Ultimement, ce site propre pour autobus serait remplacé par la ligne 4 (jaune) de métro passant dans les emprises du boulevard Roland-Therrien jusqu'à la zone aéroportuaire.

À l'instar du côté sud, il est essentiel de débiter l'étude d'opportunité et de faisabilité prochainement afin d'identifier les terrains à réserver pour des stations de métro ou de SLR et des stationnements incitatifs.

Le développement étant particulièrement intense dans cette partie du territoire, il est essentiel de débiter l'étude d'opportunité et de faisabilité prochainement afin d'identifier les bandes de terrains à réserver à cette fin.

Site propre pour autobus interne

Le site propre pour autobus interne au territoire de Longueuil pourrait être aménagé dans les emprises des boulevards Taschereau et Jacques-Cartier. Il s'agit d'axes internes reliant plusieurs pôles de transport d'importance.

Le lien entre ces deux artères n'est pas évident pour l'instant et ce, tant que l'échangeur route 116 / Edna-Maricourt ne sera pas construit. La portion du boulevard Taschereau aux abords du terminus Panama et de l'autoroute 10 présente également de multiples contraintes. Des alternatives de tracés devront être également évaluées le long de l'axe.

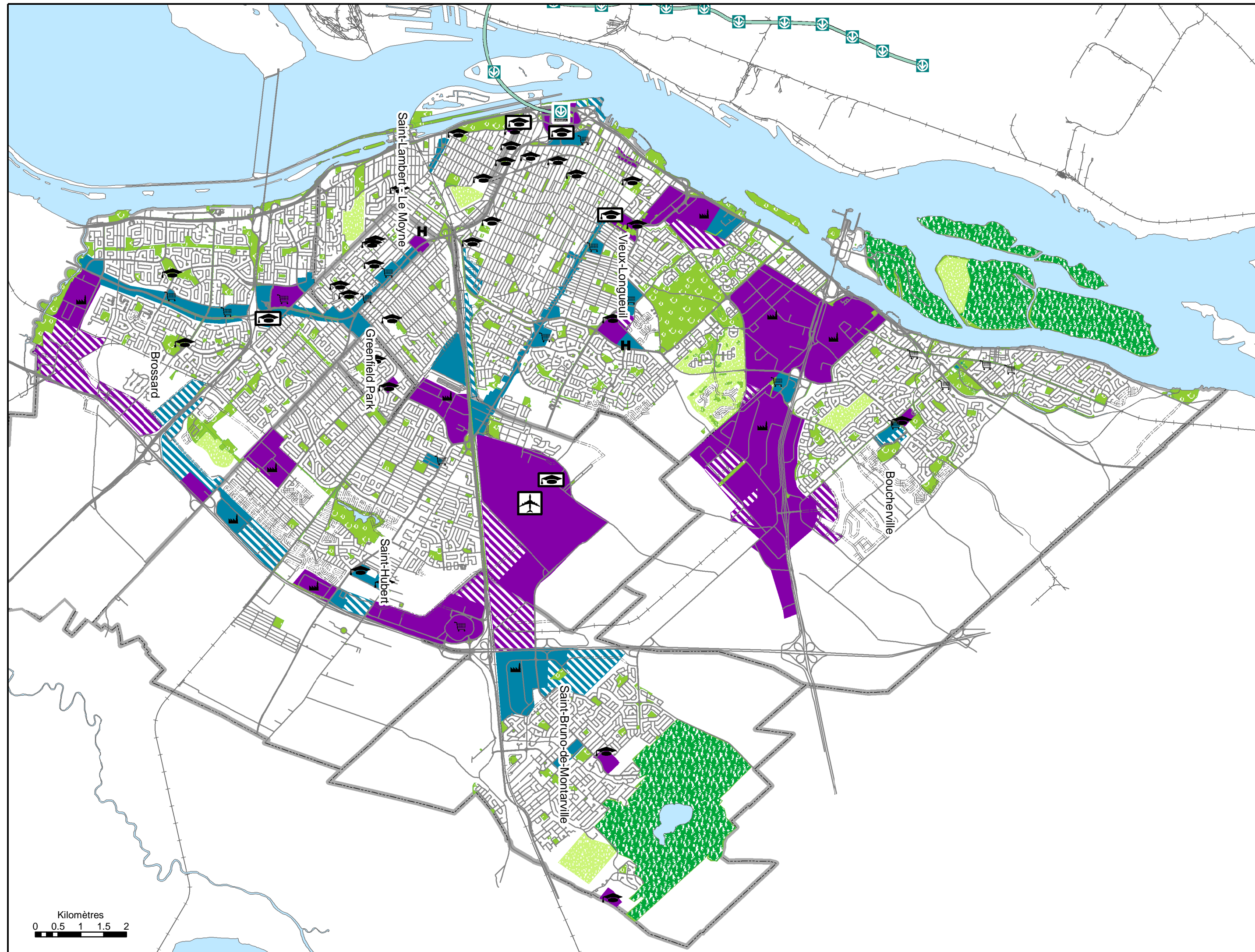
Le site propre pour autobus pourrait s'intégrer dans le cadre de projets de revitalisation des axes commerciaux. Ultimement, le site propre pour autobus pourrait être remplacé par un tramway de type urbain.

PLAN STRATÉGIQUE 2003 - 2013

Pôles de transport existants et projetés

Légende

-  Pôle local existant
-  Pôle local projeté
-  Pôle régional existant
-  Pôle régional projeté
-  Parc national
-  Parc municipal
-  Terrain de golf
-  Commerce
-  Industrie
-  Hôpital
-  École secondaire
-  Université ou collège
-  Aéroport



CARTE 7

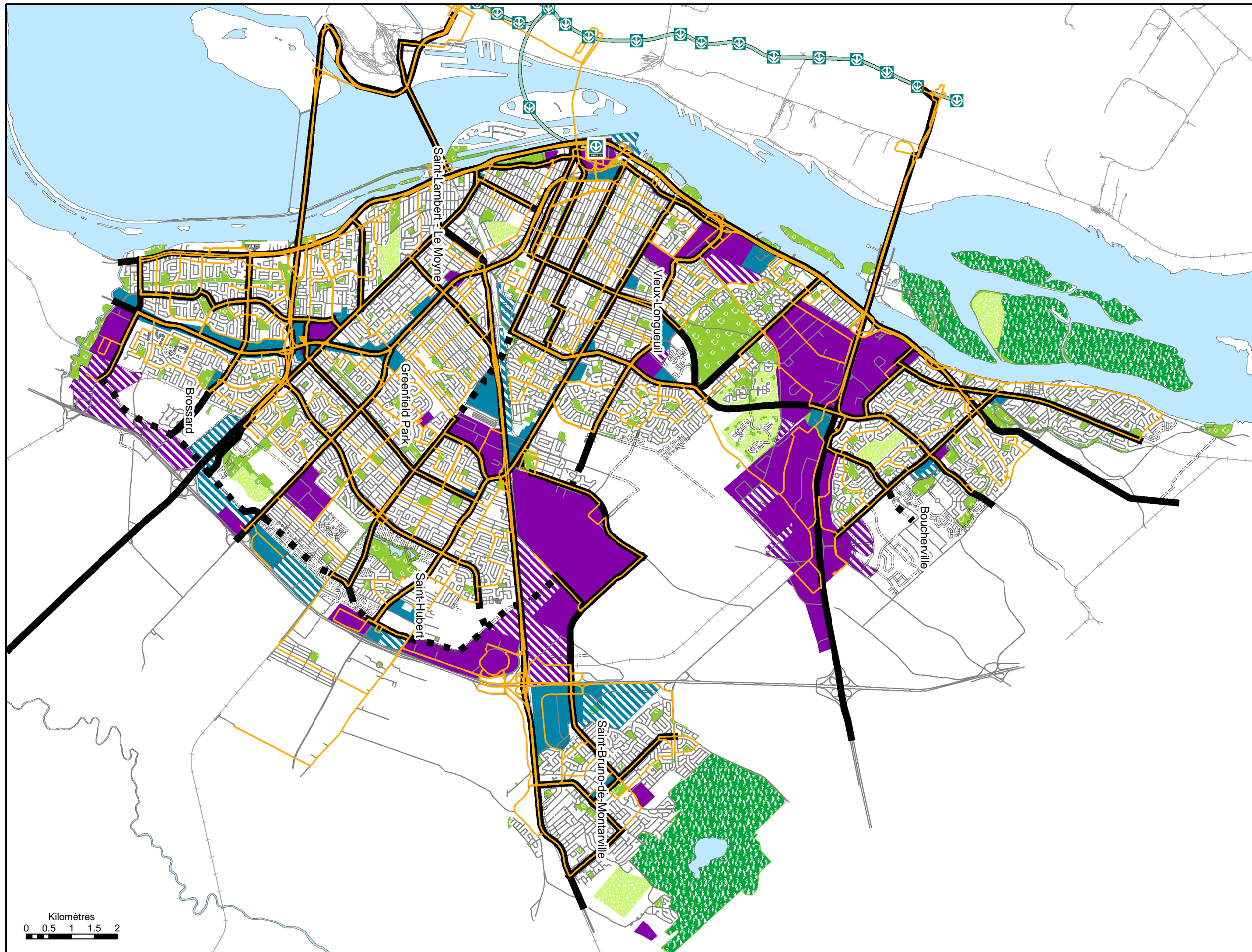


PLAN STRATÉGIQUE 2003 - 2013

RTLA existant et projeté

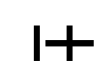
Légende

- Réseau RTL
- RTLA existant
- ■ ■ RTLA projeté






Kilomètres
0 0.5 1 1.5 2

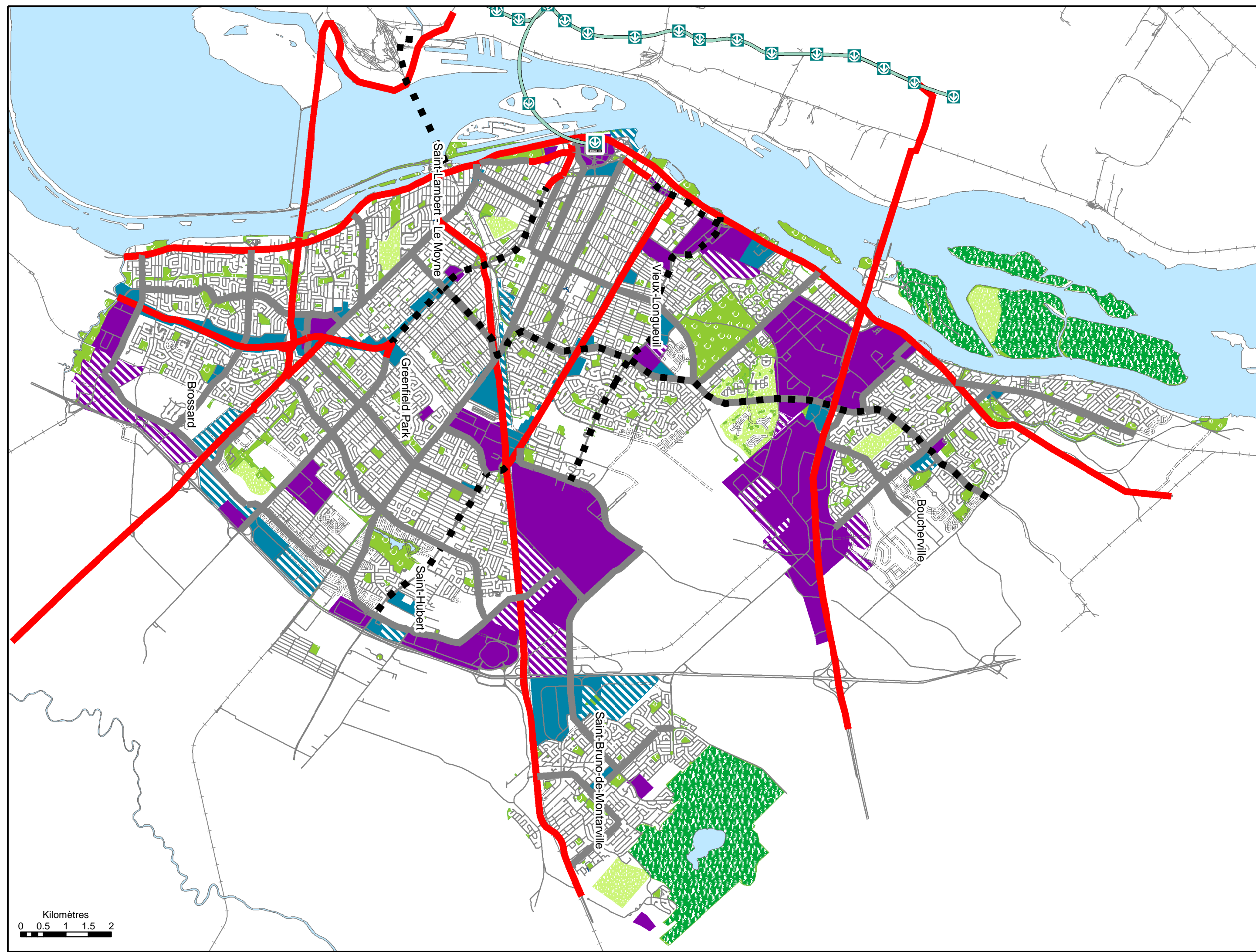
CARTE 8



PLAN STRATÉGIQUE 2003 - 2013 RTMA

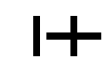
Légende

-  RTMA (AMT)
-  RTLA (RTL)
-  RTMA (Prolongements proposés du RTL)



Kilomètres
0 0.5 1 1.5 2

CARTE 9



PLAN STRATÉGIQUE 2003 - 2013

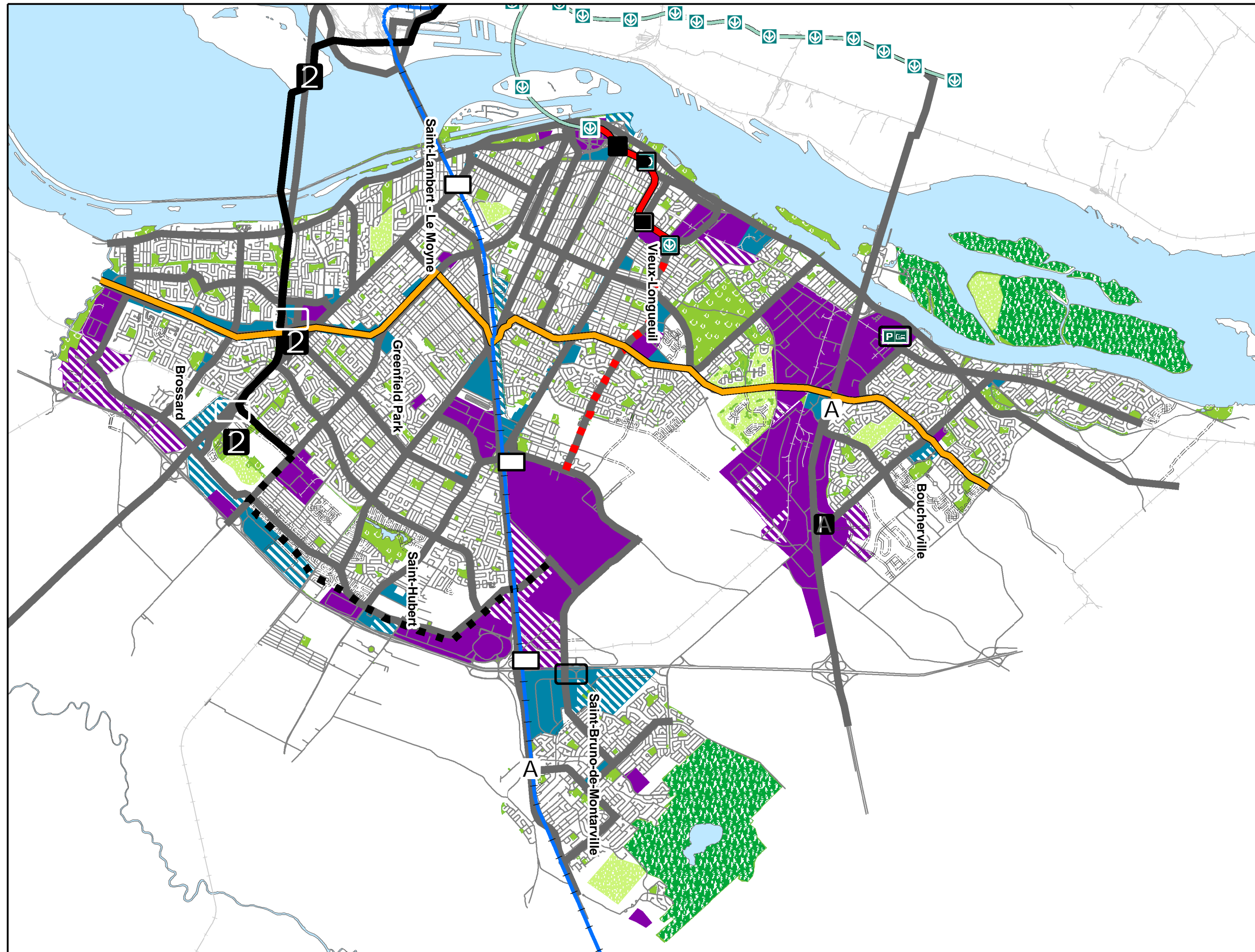
Modes lourds et sites propres

Légende

- A Stationnement existant
- A** Stationnement projeté
- Terminus existant
- Terminus proposé
- B** Gare et stationnement existants

Sites propres

- SLR
- Ligne 4 de métro
- Interne
- RTLA



CARTE 10



6.1 Axes d'intervention

La mission, les enjeux et la vision décrits aux sections précédentes amènent le RTL à intervenir à plusieurs niveaux. Les axes d'intervention sont les suivants :

- Modes à grande capacité et sites propres pour autobus;
- Réseau d'autobus et taxis collectifs;
- Transport adapté;
- Planification des transports et la gestion des opérations;
- Promotion du transport en commun et le service à la clientèle;
- Systèmes et nouvelles technologies;
- Tarification;
- Terminus et stationnements incitatifs;
- Mesures préférentielles;
- Parc d'autobus;
- Centres d'exploitation;
- Aménagement du territoire;
- Voirie et signalisation;
- Ressources humaines;
- Financement du transport en commun;
- Protection de l'environnement.

Ces 16 axes d'intervention sont importants et doivent être considérés dans le cadre de l'élaboration du plan stratégique.

Le RTL privilégie dans son plan stratégique, une approche globale et équilibrée prévoyant des projets de développement pour chacun des axes d'intervention. Des actions devront donc être posées au cours des dix prochaines années au niveau de chacun de ces axes, afin d'assurer un développement harmonieux du transport en commun et d'offrir les services avec un maximum d'efficacité et d'efficience.

6.2 Projets de développement

Au total, 56 projets de développement ont été identifiés suite aux analyses et aux consultations menées auprès de divers intervenants. Ces projets de développement ont été décrits dans des fiches techniques (voir document annexe) et regroupés dans un tableau synthèse (voir Tableau 31).

Le tableau synthèse fournit quelques indications sommaires sur chacun des projets (échéances, réalisations, contributions, coûts) alors que les fiches techniques procurent plus de détails (objectifs, description, réalisations, bénéfices, inconvénients, échancier, coût, projets associés).

Il est à noter que tous ces projets de développement ont été élaborés dans l'hypothèse où il n'y a aucune contrainte de ressources matérielle, humaine et/ou financière. Ils illustrent toutefois les actions que le RTL devrait poser idéalement à tous les niveaux pour développer le transport en commun et améliorer son efficacité et son efficience.

Ces projets sont à différents niveaux de réalisation : 5 projets sont en cours de réalisation (F1, F2, F3, F4, G1), 5 projets sont rendus au stade d'avant-projet (A1, B1, H2, L1, M1) et 7 projets sont à l'étape de l'étude d'opportunité et de faisabilité (A2, B3, C1, F6, H1, J1, O1). Les 39 autres projets doivent faire l'objet d'études préliminaires.

Une priorisation des projets a été faite au sein de chacun des axes d'intervention (numéro de projet) en fonction de l'importance relative de ceux-ci et d'une logique d'implantation.

Du point de vue pratique, la réalisation de tous ces projets dans un horizon de 10 ans est impossible. Elle dépasse largement la capacité de réalisation du RTL et de ses partenaires sur le plan des ressources humaines et financières.

On peut espérer que, dans un horizon de 10 ans, les projets en cours ainsi que ceux ayant franchi le stade d'avant-projet seront implantés. Ces projets nécessiteront des investissements de l'ordre de 700 M \$, soit 70 M \$ par an pour les dix prochaines années. On peut espérer également que plusieurs des projets au stade d'opportunité et de faisabilité ainsi que d'autres projets non étudiés figurant dans la liste mais facilement implantables, soient réalisés ou sur le point de l'être.

Le niveau de réalisation de ces projets prévus dans ce plan stratégique dépendra des disponibilités des ressources humaines et financières qui seront consenties.

Tableau 31 : Synthèse des projets

Axe d' intervention / nom du projet	No projet	Échéances		Réalizations	Gouv. fed.	Partenaires			Études	Coûts estimés		
		Études	Implantation			MTQ	AMT	Ville Longueuil		Implantation	Exploitation	
Modes à grande capacité et sites propres												
Implantation d' un site propre / SLR dans l' axe du pont Champlai	A1	2005-2007	2006-2013	Étude d' opportunité et de faisabilité 1999 Étude de justification et d' impact 2003	X	X	X	X	-	Site : 277 M\$ SLR : 640 M\$	SLR : 16 M\$/an	
Implantation d' un site propre / prolongement de la ligne 4 de métro	A2	2006-2009	2008-2013	Étude d' opportunité et de faisabilité 2001		X	X	X	14 M\$ (MTQ+AMT)	Métro : 637.8 M\$	Métro : 11,5 M\$/an	
Étude d' un site propre interne reliant les arrondissements Brossard à Boucherville	A3	2005-2008	2009-2010			X	X	X	Interne RTL+ 0.5 M\$ (MTQ+AMT)	n.d.	n.d.	
Étude d' un site propre reliant la station terminale du SLR A1 jusqu' à l' aéroport de Saint-Hubert	A4	2007-2009	2009-2014			X	X	X	Interne RTL+ 0.5 M\$ (MTQ+AMT)	n.d.	n.d.	
Étude d' un site propre reliant la station terminale de la ligne 4 de métro jusqu' à l' aéroport de Saint-Hubert	A5	2007-2010	2010-2013			X	X	X	Interne RTL+ 0.5 M\$ (MTQ+AMT)	n.d.	n.d.	
Réseau d' autobus et de taxis collectif												
Réaménagement du réseau à Boucherville	B1	2004-2005	2005-2006	Étude d' opportunité et de faisabilité 2001 Plans et devis terminus et stationnement :2003			X	X	Interne RTL	Terminus : voir H1	0,7 M\$/an (RTL)	
Amélioration de la desserte des parcs industriels Vieux-Longueuil Boucherville	B2	2004-2005	2005-2006					X	Interne RTL + 10K\$ (RTL)	n.d.	0,5 M\$/an (RTL)	
Réaménagement du réseau à Saint-Brunc	B3	2004-2005	2006-2007				X	X	Interne RTL	Terminus : voir H1	0,4 M\$/an (RTL)	
Amélioration de la desserte des pôles institutionnels, commerciaux industriels (hôpitaux, cégeps, centres commerciaux, parcs industriels)	B4	2005-2010	2006-2011					X	Interne RTL	Projets pilotes: 0,2 M\$ (RTL)	n.d.	
Desserte de nouveaux secteurs en développement (Boucherville, Brossard, Saint-Hubert, Vieux-Longueuil)	B5	2004-2013	2005-2014					X	Interne RTL	n.d.	0,3 M\$/an (RTL)	
Bonification des fréquences de service hors-pointe, samedi et dimanche	B6	2005-2006	2006-2008						Interne RTL	n.d.	0,4 M\$/an (RTL)	
Voie réservée A 20 - Desserte des stationnements incitatifs Montarville et Mortagne vers le métro Radisson	B7	2005-2006	2006-2007				X	X	Interne RTL + AMT	n.d.	0,5 M\$/an (AMT+ RTL+autres AOT)	
Optimisation de la desserte sur le train de banlieue Saint-Hilaire	B8	2005-2006	2006-2007				X		Interne RTL + AMT	n.d.	n.d.	
Optimisation des services de taxi collectifs	B9	2006	2007-2008						Interne RTL	Projets pilotes : 0,1 M\$ (RTL)	n.d.	
Optimisation du transport scolaire	B10	2006	2007-2008						Interne RTL	n.d.	n.d.	
Transport adapté												
Intégration du transport adapté de Saint-Bruno	C1	-	2005-2006	Étude d' opportunité et de faisabilité 2003		X			Interne RTL	-	0.1 M\$ (MTQ+RTL)	
Bonification des services de transport adapté	C2	2005-2006	2006-2008			X			Interne RTL	-	n.d.	
Planification des transports et gestion des opérations												
Systématisation accrue de la démarche de planification	D1	2004	2005				X		Interne RTL	-	-	
Réalisation d' enquêtes et de sondages	D2	2004-2005	2005-2011				X		Interne RTL	0.8 M\$ (RTL)	-	

Tableau 31 : Synthèse des projets (suite)

Axe d' intervention / nom du projet	No projet	Échéances		Réalizations	Gouv. fed.	Partenaires			Études	Coûts estimés		
		Études	Implantation			MTQ	AMT	Ville Longueuil		Implantation	Exploitation	
Promotion du transport en commun et service à la clientèle												
Club de clients-usagers sur Internet	E1	2005	2005-2006						-	30 K\$ (RTL)	n.d.	
Marketing direct auprès des citoyens et des entreprises	E2	2005	2006-2007	Projet expérimental de marketing direct de l' AMT sur la Rive-sud 2003			X	X	Interne RTL + Ville	30 K\$ (AMT+RTL)	n.d.	
Trousse d'accueil pour les nouveaux résidants et les étudiants	E3	2005	2006				X	X	Interne RTL + Ville	25 K\$ (AMT+RTL)	50 K\$ / an (AMT+RTL)	
Bonification des communications externes et de la promotion des services	E4	2006	2007-2013				X	X	30 K\$ (AMT+RTL)	-	n.d.	
Systèmes et nouvelles technologies												
Déploiement du système Respect des horaires (GPS)	F1	2004	2004-2005	Installation des équipements sur 70 autobus 2003					-	0.9 M\$ (RTL)	20 K\$/ an (RTL)	
Implantation du système de traitement et d' analyse des décomptes STAD	F2	2004	2005-2007	Appel d' offres et analyse fonctionnelle du système 2003	X	X			Interne RTL	0.4 M\$ (Gfed + MTQ + RTL)	45 K\$/ an (RTL)	
Implantation du système de ventes et de perception	F3	-	2004-2005	Appel d' offres 2002 Analyse de soumissions en 2003			X		-	7 M\$ (RTL)	n.d.	
Implantation du système de gestion du transport adapté Accès	F4	-	2004-2005	Appel d' offres 2003	X	X			-	1 M\$ (Gfed + MTQ + RTL)	n.d.	
Implantation du système d' information des heures de passage aux arrêts Chronobus	F5	2005	2005-2007				X		-	150 K\$ (AMT)	n.d.	
Implantation de l' anneau technologique	F6	-	2004	Acceptation de principe et propositions 2003				X	-	0.2 M\$ (RTL)	4 K\$ (RTL)	
Développement d' un système de suivi en temps réel des autobus	F7	2006-2007	2007-2009			X	X		50 K\$ (AMT+RTL)	Projet pilote : 50 K\$ (AMT+RTL)	n.d.	
Tarifification												
Révision du système tarifaire suite à l' introduction de la carte à puce	G1	2005-2006	2007	Étude de l' AMT en cours			X		Interne RTL + AMT	-	n.d.	
Développement de nouveaux produits tarifaires	G2	2005-2006	2007				X		Interne RTL + AMT	-	n.d.	
Terminus et stationnements incitatifs												
Implantation des terminus Boucherville et Saint-Bruno	H1	2002-2005	2005-2006	Étude conceptuelle 2002, étude détaillée et plans et devis 2003 du terminus Boucherville		X	X	X	Interne RTL + 80 K\$ (MTQ + AMT)	4,0 M\$ (MTQ + AMT)	n.d.	
Réaménagement des terminus Panama et Chevrier	H2	2004-2006	2006-2009	Étude conceptuelle des terminus Panama et Chevrier 2003 (avant-projet SLR A10)		X	X	X	Interne RTL + 0,2 M\$ (MTQ + AMT)	13 M\$ (MTQ + AMT)	n.d.	
Réaménagement des stationnements De Montagne et De Montarville	H3	2008-2009	2010			X	X	X	Interne RTL + MTQ + AMT	n.d.	n.d.	
Aménagement d' un terminus annexe au Centre-ville de Montréal	H4	2005-2006	2007			X	X		0.6 M\$ (MTQ + AMT)	3.0 M\$ (MTQ + AMT)	n.d.	
Aménagement d' un gare de train intermodale permanente à Saint-Hubert	H5	2005-2006	2007			X	X	X	1.5 M\$ (MTQ + AMT)	5.5 M\$ (MTQ + AMT)	n.d.	
Mesures préférentielles												
Extension du système de préemption des feux sur le RTLA	I1	2004-2012	2006-2013	Mise en place du système sur le Chemin Chambly 2003, étude d' impact en cours		X	X	X	0.1 M\$ (AMT + RTL)	0,7 M\$ (MTQ + AMT + RTL)	n.d.	
Extension du réseau de voies réservées et de mesures préférentielles sur le RTLA	I2	2006-2012	2007-2013			X	X	X	Interne RTL + AMT	n.d.	n.d.	

Tableau 31 : Synthèse des projets (suite)

Axe d' intervention / nom du projet	No projet	Échéances		Réalizations	Gouv. fed.	Partenaires			Études	Coûts estimés		
		Études	Implantation			MTQ	AMT	Ville Longueuil		Implantation	Exploitation	
Flotte d' autobus												
Renouvellement et redéploiement de la flotte d' autobus articulés	J1	2005-2010	2005-2010	Étude de redéploiement des autobus 2002 Redéploiement des autobus amorcé en 2003		X		X	-	7 M\$ (MTQ + RTL)	n.d.	
Amélioration de l' économie des autobus LFS	J2	2006	2007-2008			X			Interne RTL + MTQ	n.d.	n.d.	
Étude et essais de nouveaux types de véhicules	J3	2007	2008-2009			X			Interne RTL + MTQ	Projets pilotes : 0,3 M\$ (MTQ + RTL)	n.d.	
Centre d' exploitation												
Relocalisation du centre d' exploitation Saint-Hubert	K1	2006-2008	2008-2011			X	X	X	Interne RTL + 6 M\$ (MTQ + RTL)	34 M\$ (MTQ + RTL)	n.d.	
Aménagement du territoire												
Création d' un comité technique d' aménagement Ville-RTL	L1	-	2004	Présentation du projet à la Ville de Longueuil				X	-	-	10 K\$/an (RTL)	
Développement d' urquide et normes d' aménagement des quartiers	L2	2005-2006	2007					X	10 K\$ (RTL + Ville)	25 K\$ (RTL + Ville)	n.d.	
Démarche de suivi des projets de développement	L3	-	2004-2005					X	Interne RTL + Ville	-	-	
Programme de revitalisation des zones d' arrêts et du mobilier urbain	L4	2004-2011	2006-2013			X	X	X	Interne RTL + 0,2 M\$ (MTQ + AMT)	0,5 M\$ (AMT + RTL + Ville)	-	
Voirie et signalisation												
Création d' un comité technique de circulation Ville-RTL	M1	-	2005	Présentation du projet à la Ville de Longueuil				X	-	-	10 K\$/an (RTL)	
Développement d' urquide et normes de signalisation	M2	2006-2007	2008			X		X	10 K\$ (RTL + Ville)	25 K\$ (RTL + Ville)	n.d.	
Démarche de suivi de la signalisation	M3	-	2005-2006					X	Interne RTL + Ville	-	-	
Ressources humaines												
Stratégie de maintien et de renouvellement des effectifs	N1	2004-2005	2006						Interne RTL	n.d.	n.d.	
Programmes d' accès à l' égalité d' emploi et à l' équité salariale	N2	2004-2006	2004-2007						Interne RTL	n.d.	n.d.	
Financement du transport en commun												
Implantation d' un nouveau cadre financier	O1	2004-2005	2005		X	X	X	X	Interne RTL	-	-	
Recherche de financement pour les études, les projets et les modifications de service	O2	2005	2006		X	X	X	X	Interne RTL	-	50 K\$/an (RTL)	
Protection de l' environnemen												
Stratégie pour la réduction de la consommation énergétique et des émissions de polluants	P1	2005-2006	2006		X	X	X		Interne RTL + 20 K\$ (MTQ + AMT)	n.d.	n.d.	
Expérimentation de modes de propulsion alternatifs	P2	2006-2007	2008-2010		X	X	X		Interne RTL + 0,4 M\$ (MTQ + AMT)	0,2 M\$ (MTQ + AMT)	1,5 M\$/an (RTL)	

6.3 Scénarios de développement

L'ensemble des projets de développement décrits à la section précédente peuvent nécessiter des investissements très importants. Il est donc essentiel d'établir une stratégie de développement qui tienne compte à la fois de l'ampleur des bénéfices de ces projets sur les clients-usagers et de la capacité de payer des clients-contribuables.

À cette fin, il est essentiel d'examiner divers scénarios de développement visant divers niveaux de part modale pour le transport en commun à l'horizon 2013, afin d'apprécier l'effort à consentir pour atteindre ces objectifs en termes de déplacements en transport en commun. Sept scénarios de développement ont donc été définis à l'horizon 2013 (voir Figure 12) :

- Scénario de base : scénario tendanciel du MTQ;
- Scénario A_2003 : maintien de l'achalandage au niveau de 2003;
- Scénario PM_2003 : maintien de la part modale au niveau de 2003;
- Scénario PM_1998 : accroissement de la part modale au niveau de 1998;
- Scénario PM_1993 : accroissement de la part modale au niveau de 1993;
- Scénario PM_1987 : accroissement de la part modale au niveau de 1987;
- Scénario PM_Kyoto : accroissement de la part modale pour atteindre les objectifs du protocole de Kyoto.

Il est à noter que les parts modales de chacun des scénarios ont été transposées en termes d'achalandage annuel pour le RTL afin de faciliter l'interprétation des résultats.

Rappelons que la part modale en transport en commun représente la proportion de déplacements effectués par rapport à l'ensemble des déplacements motorisés (excluant les déplacements à pied et à vélo). Dans le cas des scénarios de développement, la part modale a été calculée à chacun des horizons, pour la pointe du matin (6h à 8h59) et pour l'ensemble des résidents de la ville de Longueuil (7 arrondissements). Les modes de transport en commun considérés sont le métro, le train et les autobus des diverses AOT (STM, RTL, STL, CIT).

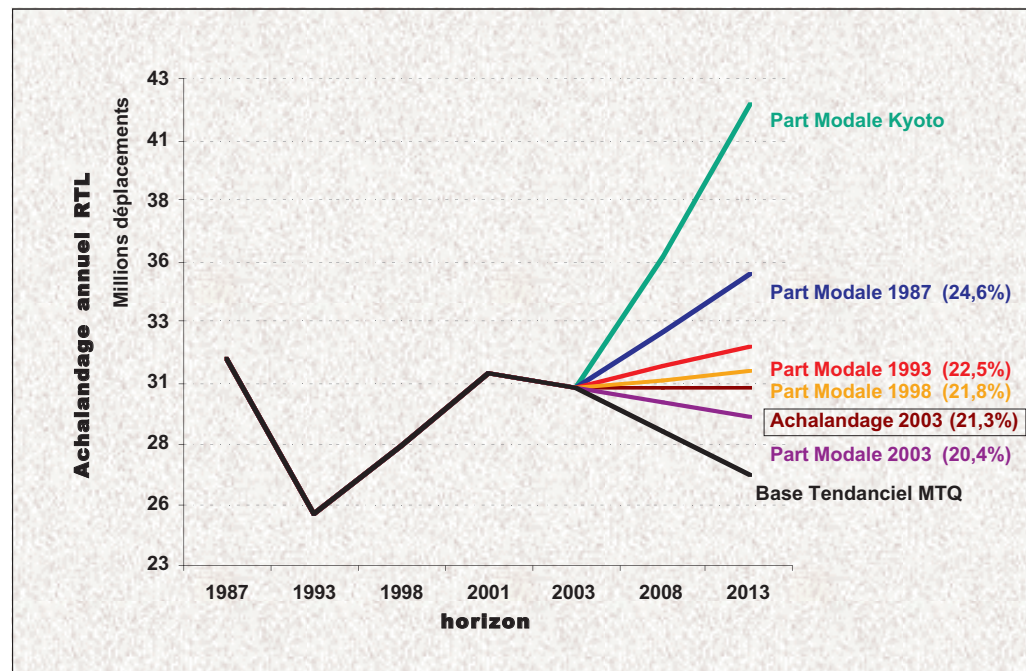
Le scénario de base s'appuie sur les prévisions tendanciennes et ajustées des déplacements du MTQ 2001 à 2021. Il représente le portrait de la situation si les tendances observées se poursuivent sur le plan de la démographie, de l'activité et de la motorisation des personnes et de la localisation des emplois. L'achalandage annuel correspondrait alors à 27 M de déplacements pour le RTL.

Le scénario de base ne tient pas compte de facteurs tels que le développement de nouveaux quartiers, la revitalisation d'anciens quartiers, l'introduction de nouveaux modes de transport, de modifications de l'offre de service ou de la tarification, de cycles économiques ou d'événements divers. Ce scénario indique donc le minimum d'une fourchette d'achalandage dans le cas où rien n'est fait pour améliorer la situation.

Le scénario PM_Kyoto représente le portrait de la situation dans le cas où on arriverait, grâce à des interventions majeures sur le transport en commun, à réduire à l'horizon 2013, les émissions de gaz à effet de serre de 6 % par rapport à celles de 1990 pour l'ensemble des résidents de la ville de Longueuil. Ce scénario indique le maximum d'une fourchette d'achalandage montrant l'effort qu'il faudrait consentir pour respecter les exigences du protocole de Kyoto. L'achalandage serait de 42 M de déplacements par année.

Ce scénario ne peut être atteint réalistement par des actions sur le transport en commun seulement mais fournit une borne supérieure très intéressante pour interpréter les autres scénarios mitoyens.

Figure 12 : Scénarios de développement



Le scénario de base représenterait une réduction d'achalandage annuel de 30,3 à 26,7 M de déplacements pour le RTL entre 2003 et 2013 (3,6 M de déplacements, 1,2 % / année). La part modale passerait de 21,3 % à 18,8 %.

Le maintien de la part modale de 2003 (PM_2003) entraînerait une diminution d'achalandage de 1,3 M de déplacements (0,4 % / année) entre 2003 et 2013, à cause notamment de la baisse des déplacements motorisés engendrée par le vieillissement de la population. La part modale demeurerait constante à 20,4 %.

Les scénarios prévoyant une hausse de la part modale aux niveaux de 1998 (PM_1998 :31,0 M) ou de 1993 (PM_1993 :32,0 M) assureraient le maintien d'un niveau d'achalandage similaire à l'actuel (A_2003 : 30,3 M). La part modale en 2013 varierait alors entre 21,3 % et 22,5 %.

L'accroissement de la part modale au niveau de 1987 (PM_1987) engendrerait une croissance significative d'achalandage de 4,6 M de déplacements (1,4 % / année) entre 2003 et 2013. La part modale augmenterait à 24,6 %.

L'accroissement de la part modale au niveau des objectifs du protocole de Kyoto (PM_Kyoto) impliquerait une croissance d'achalandage de 11,6 M de déplacements (3,3 % / année) entre 2003 et 2013. La part modale croîtrait de 21,3 % à 29,5 %.

Il est à noter qu'une telle part modale ne pourrait être obtenue par le mode autobus.

Selon les évaluations des transferts modaux, la mise en opération d'un mode lourd tel que le SLR, permettrait d'atteindre une part modale se situant entre 24,6 % (PM_1987) et 29,5 % (PM_Kyoto). La nouvelle clientèle engendrée à l'horizon 2013, sur le territoire de la Ville de Longueuil suite à l'implantation du SLR dans l'axe de l'autoroute 10 serait de l'ordre de 3,2 M de déplacements sur une base annuelle.

6.4 Niveau d'investissement à consentir

Sur le plan financier, les scénarios de développement impliquent tous un certain niveau d'investissement. Le maintien d'un achalandage constant nécessitera d'accroître le budget du RTL et d'investir dans l'achat d'autobus afin d'offrir des services plus confortables et mieux adaptés à la population vieillissante. Les budgets et les investissements pourraient être d'autant plus grands que les objectifs en termes de parts modales sont élevés.

Le Tableau 32 présente pour chacun des scénarios de développement, une évaluation du budget annuel du RTL et des investissements supplémentaires à consentir au budget pour l'achat d'autobus et l'aménagement d'espaces de garages. Les montants présentés sont en dollars courants de 2003, c'est-à-dire qu'ils font référence à des dollars mesurés en 2003 selon des prix qui prévalent cette même année pour chacun des éléments pris en compte (MTQ, 2004). Il est à noter que les montants budgétés ne comprennent pas les coûts des projets de développement.

En considérant qu'un budget de 111 M \$ puisse être suffisant pour maintenir l'achalandage actuel jusqu'en 2013 (A_2003), il faudrait que celui-ci augmente à 114 M \$ pour atteindre la part modale de 1998 (PM_1998), qu'il augmente à 118 M \$ pour atteindre la part modale de 1993 (PM_1993) et à 128 M \$ pour atteindre la part modale de 1987 (PM_1987). Le budget de 111 M \$ correspond aux dépenses budgétées de 2004 (107,2 M \$) ajustées pour tenir compte des impacts de la composition du parc à l'horizon 2013.

Il est à noter qu'aucune valeur n'a été indiquée pour une part modale supérieure à celle de 1987 car elle est pratiquement inaccessible avec le mode autobus. Pour dépasser ce niveau, il faudra investir au niveau des modes lourds tels que le SLR et le métro.

Tableau 32: Impacts des scénarios de développement (\$ courants 2003)

Scénario	Description	Part modale TC	Achalandage RTL (M dépl.)	Nombre bus	Budget RTL (M \$)	Investissements bus+garages (M \$)
Base	scénario tendanciel du MTQ	18,8%	27	320	103	0
PM_2003	maintien de la part modale au niveau de 2003	20,4%	29	344	109	3
A_2003	maintien de l'achalandage au niveau de 2003	21,3%	30	360	111	14
PM_1998	accroissement de la part modale au niveau de 1998	21,8%	31	367	114	19
PM_1993	accroissement de la part modale au niveau de 1993	22,5%	32	379	118	27
PM_1987	accroissement de la part modale au niveau de 1987	24,6%	35	415	128	53
PM_Kyoto	accroissement de la part modale pour atteindre les objectifs du protocole de Kyoto.	29,5%	42	s.o	s.o	s.o

s.o : sans objet

6.5 Coût des projets

Tous les coûts ont été évalués pour les projets de développement en cours et les projets ayant atteint l'étape d'avant-projet. Les autres projets comportent des évaluations pour la réalisation des études seulement. Les coûts de ces projets seront connus lorsque leurs études d'opportunité et de faisabilité seront complétées.

Trois types de coûts ont été évalués :

- Coût des études : cueillette et traitements de données, contrats d'honoraires professionnels externes, plans et devis, etc. ;
- Coût d'investissement : construction, achat de matériel, d'équipements ou de véhicules, frais d'implantation et de gestion externe, etc. ;
- Coût d'opération annuel (RTL seulement) : opération et entretien des autobus, opération et entretien des équipements, fournitures et services annuels, etc.

Les coûts des études réalisées par le personnel du RTL ne sont pas comptabilisés. Ces coûts seront absorbés à même les budgets annuels. Tous les coûts sont évalués en dollars courants 2003 avec une marge d'erreur variable selon les projets.

Il est certain que les projets ne peuvent être réalisés sans la participation financière des gouvernements, de l'AMT, des municipalités et des sociétés de transport. Pour le moment, les intervenants ainsi que leurs contributions aux différents projets demeurent à être établis et négociés. Il est entendu que ces éléments seront précisés dans les travaux qui suivront le dépôt de ce plan stratégique et l'élaboration du plan de transport 2004-2008.

Le Tableau 33 présente une synthèse des coûts des projets selon leur niveau d'avancement. Les coûts détaillés de chacun des projets figurent au Tableau 31 ainsi que dans les fiches du document Annexe.

Tableau 33 : Impacts des projets (\$ courants 2003)

Tous les projets

Niveau d'avancement des projets	nombre projets	numéros de projets	Coût		
			Études	Investissements	Opération annuel
En cours de réalisation	5	F1, F2, F3, F4, G1	-	9,2 M\$	-
Etude d'avant-projet	6	A1, B1, H1, H2, L1, M1	0,2 M\$	657 M\$	16,7 M\$
Etude d'opportunité et de faisabilité	6	A2, B3, C1, F6, J1, O1	14,0 M\$	645 M\$	12,0 M\$
A étudier	39		10,5 M\$	à évaluer	à évaluer
Total	56		24,7 M\$	1311 M\$	28,7 M\$

Projets excluant modes lourds

Niveau d'avancement des projets	nombre projets	numéros de projets	Coût		
			Études	Investissements	Opération annuel
En cours de réalisation	5	F1, F2, F3, F4, G1	-	9,2 M\$	-
Etude d'avant-projet	5	B1, H1, H2, L1, M1	0,2 M\$	17,0 M\$	0,7 M\$
Etude d'opportunité et de faisabilité	5	B3, C1, F6, J1, O1	-	7,1 M\$	0,6 M\$
A étudier	39		10,5 M\$	à évaluer	à évaluer
Total	54		10,7 M\$	33,3 M\$	1,3 M\$

Les 5 projets de développement en cours de réalisation nécessitent des investissements de l'ordre de 9,2 M \$.

Les 6 projets de développement à l'étape d'avant-projet impliquent des déboursés de 0,2 M \$ pour les études, de 657 M \$ pour les investissements et de 16,7 M \$ pour les coûts d'opération annuels. La grande partie des déboursés concernent le SLR dans l'axe de l'autoroute 10. Les évaluations de coûts n'étant pas encore définitives, il se pourrait que les coûts d'investissement ainsi que les coûts d'opération annuels grimpent pour ce projet.

Les 6 projets de développement à l'étape d'opportunité et de faisabilité impliquent des déboursés de 14 M \$ pour les études, de 645 M \$ pour les investissements et de 12 M \$ pour les coûts d'opération annuels. La grande partie des déboursés concerne le prolongement de la ligne 4 (jaune) de métro à Longueuil. Les évaluations de coûts n'ayant pas été faites au niveau des plans et devis, il se pourrait que les coûts d'investissement ainsi que les coûts d'opération annuels grimpent pour ce projet.

Les 39 projets de développement qui demeurent à étudier nécessitent de déboursés de 10,5 M \$ pour les études. Les études n'étant pas réalisées, il est impossible de chiffrer les montants requis en termes d'investissement et de coûts d'opération annuels.

Les impacts des projets de développement du SLR A-10 et du prolongement de la ligne 4 (jaune) de métro à Longueuil représentent à eux seuls, 14 M \$ en études, 1278 M \$ en investissement et 27,5 M \$ en coûts opération annuels.

En enlevant ces deux projets de modes à grande capacité (SLR A-10 et métro), les impacts des projets de développement touchant spécifiquement le RTL se limitent pour l'instant à 10,7 M \$ en études, à 33,3 M \$ en investissement et à 1,3 M \$ en coûts d'opération annuels.

Des investissements supplémentaires seront requis pour la réalisation des projets à étudier. Ces investissements seront évalués lorsque ces projets atteindront le seuil des études d'opportunité et de faisabilité et précisés au niveau des études d'avant-projet.

Les divers éléments présentés dans ce document amènent à proposer des orientations et des priorités d'action pour les dix prochaines années.

7.1 Orientations

Le plan stratégique se veut proactif face aux problématiques et aux enjeux identifiés. Il propose des projets de développement qui visent à améliorer la part de marché du transport en commun sur la Rive-Sud ainsi que l'efficacité et l'efficience du RTL.

Les projets de développement adressent non seulement les problématiques mais également la résolution des grands enjeux de ce plan stratégique :

1. Le manque de financement du RTL;
2. L'amélioration de la fiabilité de service sur les liens interrives;
3. Le maintien de la part modale du RTL;
4. L'adaptation des services aux besoins d'une clientèle vieillissante;
5. L'arrimage entre la planification du territoire et des transports;
6. Le renouvellement des effectifs.

Les priorités d'action sont établies en fonction de l'acuité des problématiques à résoudre et des enjeux. Celles-ci seront nécessairement modulées en fonction de l'ampleur des fonds qui y seront consacrés.

7.2 Priorités d'action

7.2.1 Priorités 2004-2008

Pour les cinq premières années du plan stratégique, le RTL prévoit s'attaquer aux problématiques et projets suivants :

- Rechercher un financement stable et suffisant :
 - Implanter un nouveau cadre financier (projet O1);
 - Réviser le système tarifaire (projet G1);
 - Rechercher du financement pour les projets et les études (projets O2).
- Améliorer la fiabilité du service sur les liens interrives :
 - Poursuivre l'implantation de la desserte en site propre dans l'axe de l'autoroute 10 / pont Champlain et aménager les terminus Panama, Chevrier et Centre-ville annexe (projets A1, H2, H4);
 - Réaliser des études pour le développement de sites propres pour autobus (projets A3, A4, A5).
- Améliorer les systèmes pour le processus de gestion :
 - Systématiser la démarche de planification (projets D1, D2);
 - Implanter les systèmes de gestion (projets F1, F2, F6);
 - Implanter le système de ventes et de perception (projet F3);
 - Implanter le système de gestion du transport adapté Accès (projet F4);
 - Promouvoir le transport en commun (projets E1, E2, E3).

- Améliorer la ponctualité du service sur le réseau :
 - Planter des mesures préférentielles (projets I1, I2);
 - Développer des systèmes d'information aux clients-usagers (projet F5).
- Améliorer le réseau de transport :
 - Restructurer les réseaux des arrondissements de Boucherville et de Saint-Bruno-de-Montarville (projets B1, B3);
 - Améliorer la desserte interne (projets B2, B4);
 - Optimiser les services vers le train de banlieue Saint-Hilaire (projets B8,H5).
- Développer une synergie entre le RTL et la Ville de Longueuil :
 - Planter les comités techniques sur l'aménagement et la circulation (projets L1, L3, M1, M3).
- Assurer le renouvellement des effectifs :
 - Mettre en place la stratégie de maintien et de renouvellement des effectifs (projets N1, N2).
- Améliorer l'environnement :
 - Revitaliser les zones d'arrêts et le mobilier urbain (projet L4).

Il est à noter que plusieurs de ces projets figurent dans les plans d'action de 2004 et quelques-uns de ceux-ci sont déjà en cours de réalisation.

En 2004, le RTL préparera un plan quinquennal de transport qui précisera les projets de réaménagement du réseau qui seront mis en œuvre durant cette période. Le niveau de réalisation des projets et les échéances dépendront des ressources humaines, matérielles et financières qui seront consenties à chaque année.

7.2.2 Priorités 2009 à 2013

Pour les cinq dernières années du plan stratégique, le RTL prévoit poursuivre ses efforts sur les projets suivants :

- Améliorer la fiabilité de service sur les liens interrives :
 - Poursuivre l'implantation de la desserte en site propre et poser les actions visant à planter un SLR dans l'axe de l'autoroute 10 / pont Champlain (projet A1);
 - Planter une desserte en site propre pour autobus dans le futur prolongement de la ligne 4 (jaune) de métro (projet A2);
 - Développer l'axe de l'autoroute 20 (projets B7, H3);
 - Planter des sites propres pour autobus (projets A3, A4, A5).
- Adapter ses services aux besoins d'une clientèle vieillissante :
 - Améliorer la desserte des générateurs (projets B4);
 - Développer les services de transport adapté (projets C1, C2).
- Poursuivre l'amélioration du réseau de transport :
 - Développer les services dans de nouveaux secteurs (projet B5);
 - Bonifier les fréquences de service (projet B6);
 - Optimiser les services (projets B9, B10).

-
- Poursuivre l'amélioration des systèmes et des processus de gestion :
 - Développer les systèmes de suivi des autobus (projet F7);
 - Promouvoir le transport en commun (projets E2, E3, E4);
 - Développer de nouveaux produits tarifaires (projets G2);
 - Améliorer le parc de véhicules et les infrastructures :
 - Implanter un nouveau centre d'exploitation (projet K1);
 - Améliorer l'ergonomie et le rendement des autobus (projets J1, J2, J3).
 - Arrimer la planification du territoire et des transports :
 - Développer les guides et les normes (projets L2, M2);
 - Assurer un suivi continu des projets d'aménagement (projets L3, M3).
 - Améliorer l'environnement :
 - Revitaliser les zones d'arrêts et le mobilier urbain (projets L4);
 - Implanter les stratégies de protection de l'environnement (projets P1, P2).

En 2008, le RTL procèdera à la révision du plan stratégique et revalidera la pertinence de mettre en œuvre ces projets de développement en fonction du contexte et des réalisations 2004 et 2008. La révision du plan stratégique sera suivie en 2009 par une mise à jour du plan quinquennal de transport.

Agence Métropolitaine de transport et Société de transport de la Rive-Sud de Montréal
« Étude d'opportunité et de faisabilité d'un système léger sur rail – Axe Roland-Therrien
– Étude transport », AMT et STRSM, février 2000, 72 pages.

Agence Métropolitaine de transport et Société de transport de la Rive-Sud de Montréal
« Étude d'opportunité et de faisabilité d'un système léger sur rail – Axe de l'autoroute 10
– Étude transport », AMT et STRSM, décembre 1999, 73 pages.

Agence Métropolitaine de transport, « Analyse avantages-coûts, analyse financière et
retombées économiques Axe A-10 », AMT, janvier 2000, 67 pages et annexes.

Agence Métropolitaine de transport, « Implantation d'un système léger sur rail (SLR)
dans l'axe de l'autoroute 10 / Centre-ville (Montréal) – Volet justification », AMT, avril
2003, 175 pages et annexes.

Agence Métropolitaine de transport, « Implantation d'un système léger sur rail (SLR)
dans l'axe de l'autoroute 10 / Centre-ville (Montréal) – Volet justification », AMT, octobre
2002, 91 pages et annexes.

Agence Métropolitaine de transport, « Implantation d'un système léger sur rail (SLR)
dans l'axe de l'autoroute 10 / Centre-ville (Montréal) – Développement des plans et
devis préliminaires », AMT, avril 2003, 75 pages et annexes.

Agence Métropolitaine de transport, STCUM, STRSM, STL, association des conseils
inter-municipaux de transport, MTQ, MAMM, « Enquête origine-destination 1998, Faits
saillants : un portrait de la mobilité dans la grande région de Montréal », Document tech-
nique, décembre 1999, 22 pages.

Agence Métropolitaine de transport, « Plan stratégique de développement du transport
métropolitain », AMT, novembre 1997, 115 pages.

Agence Métropolitaine de transport, « Projet de marketing direct des transports collectifs
sur la Rive-Sud de Montréal », AMT, mai 2003, 280 pages et annexes.

Agence Métropolitaine de transport, « Révision du plan stratégique de développement
du transport métropolitain », AMT, octobre 2002, 143 pages.

Agence Métropolitaine de transport, « Budget d'exploitation 2004, PTI 2004-2005-2006,
Programme triennal d'immobilisations », AMT, décembre 2003, 83 pages.

Agence métropolitaine de transport, « Site Internet Transport adapté »:
<http://www.amt.qc.ca/tc/ta/index.asp>

Assemblée Nationale du Québec, « Projet de loi no. 24 : Loi sur les sociétés de trans-
port en commun », Éditeur officiel du Québec, juin 2001, 60 pages.

Assemblée Nationale du Québec, « Projet de loi no. 170 : Loi portant réforme de l'organisation territoriale municipale des régions métropolitaines de Montréal, de Québec et de l'Outaouais », Éditeur officiel du Québec, 2000, 324 pages.

Assemblée Nationale du Québec, « Loi no. E-20.1 : Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées », Éditeur officiel du Québec, novembre 2003, 31 pages.

Assemblée Nationale du Québec, « Projet de loi 102, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives », Document explicatif - 17 juillet 1995, page 8.

Association canadienne du transport urbain, « Profil de l'industrie du transport en commun », Exposés 4 analytique, avril 2003, 4 pages.

Association canadienne du transport urbain, « Les arguments économiques à l'appui du transport collectif au Canada », Exposés 5 analytique, mai 2003, 4 pages.

CBC.CA News, « Western cities to lead growth in Canada this year : Conference Board », 18 janvier 2004, 2 pages.

Cnw Telbec, « Communiqué, La Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud rend public son rapport final », Montréal, le 27 février 2003, 1 page.

Commission de transport de la Rive-Sud de Montréal (CTRSM), «Étude préliminaire – Transport pour personnes handicapées », Service d'Études et d'Analyses techniques, décembre 1979, 66 pages.

Commission de transport de la Rive-Sud de Montréal (CTRSM), «Plan de transport – Transport pour personnes handicapées », Service d'Études et d'Analyses techniques, février 1980, 37 pages et annexes.

Communauté métropolitaine de Montréal, « Note d'allocation de M. Jacques Olivier (Site Internet) », 2003, 1 page.

Communauté métropolitaine de Montréal, « Réseau artériel métropolitain (RAM) – Définition et critères d'artères métropolitaines », Service de l'aménagement du territoire métropolitain, CMM, août 2003, 12 pages.

Communauté métropolitaine de Montréal, « Cap sur le monde : Bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable, Tome 1 – Diagnostic et défis Plan stratégique de développement du réseau », CMM, Chap. 3, 2003, 118 pages.

Communauté métropolitaine de Montréal, « L'économie métropolitaine », Volume 1, Numéro 1, 2e trimestre 2003, 12 pages.

Communauté métropolitaine de Montréal, « Le cahier métropolitain », CMM, Volume 1, 2003, 32pages.

Communauté métropolitaine de Montréal, « Vision 2025. Notes d'allocation de M. Jacques Olivier (CMM– Site Internet) », 2003, 8 pages.

Développement économique Longueuil, « Mission de développement économique Longueuil (Ville de Longueuil– Site Internet) », 2 pages.

Développement économique Longueuil, « Plan d'action :Horizon 2008, Laforce d'action », DEL, 2003, 18 pages.

Emploi Québec, « Bulletin régional sur le marché du travail, Île de Montréal, Bilan annuel 2003 », Vol. 23, no 5, 2003, 35 pages.

Gouvernement du Québec, « Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud – Mieux se déplacer entre Montréal et la Rive-Sud », janvier 2003,197 pages.

Institut de la statistique du Québec, « Dossier thématique », L'Écostat, septembre 2003, 16 pages.

Ministère de l'Industrie et du Commerce, « Bilan économique 1999 du Montréal métropolitain, Quelques grands indicateurs », MUNICIPALITÉ, octobre-novembre 2000, pp. 9-11.

Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, « Cadre d'aménagement gouvernemental pour la région métropolitaine », Sous-ministériat aux politiques et à la concertation métropolitaine, MAMM, juin 2001, 152 pages et documents cartographiques.

Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, « Agir pour la métropole (Communiqué – Site Internet) », mars 2003, 1 page.

Ministère des Transports du Québec et Agence Métropolitaine de transport, « Étude de transport collectif – Secteur Nord-Est de la Couronne Sud », MTQ et AMT, mars 2002, 135 pages et annexes.

Ministère des Transports du Québec et Agence Métropolitaine de transport, « Étude de transport collectif – Secteur Nord-Est de la Couronne Sud », MTQ et AMT, juin 2001, 149 pages et annexes.

Ministère des Transports du Québec, « Plan de gestion des déplacements – région métropolitaine de Montréal », 2^e trimestre 2000, 81 pages et documents cartographiques.

Ministère des Transports du Québec, « Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004 », avril 2001, 50 pages.

Ministère des Transports du Québec, « Rajustement des projections démographiques du MTQ en fonction des chiffres du recensement de 2001, Commentaires sur les chiffres du recensement, Note méthodologique et résultats », juin 2002, 20 pages.

Ministère des Transports du Québec, « Vers un plan de transport de la Montérégie – Proposition de plan de transport », décembre 2002, 118 pages.

Ministère des Transports du Québec, « Bulletin économique du transport », Numéro 30, mars 2004, 30 pages.

MRC Champlain, « Schéma d'aménagement révisé », 1998, 226 pages, annexes et documents cartographiques.

Organisation de coopération et de développement économiques, « Examens territoriaux de l'OCDE Montréal, Canada », OCDE, 2004, 193 pages

Réseau de transport de la Capitale, « Le transport collectif à Québec, Document de réflexion sur les orientations stratégiques 2003-2013 », RTC, septembre 2003, 56 pages.

Réseau de transport de Longueuil, « Site Internet Transport adapté » : http://www.strsm.qc.ca/pages/se_servi.htm,

Réseau de transport de Longueuil, Société de transport de Laval et Société de transport de Montréal, « Mémoire préparé dans le cadre de la consultation publique de la Communauté métropolitaine de Montréal sur l'énoncé de Vision 2025 », RTL, STL et STM, juillet 2003, 17 pages.

Réseau de transport de Longueuil, Société de transport de Montréal, « Concepts et modes d'exploitation, scénario autobus estacade – note technique », Note technique (version préliminaire) déposée à l'AMT, octobre 2003, 45 pages.

Réseau de transport de Longueuil, « Voies réservées », RTL, mars 2002, non paginé.

Société de transport de la communauté métropolitaine de Montréal et Société de transport de la Rive-Sud de Montréal « Étude de faisabilité du prolongement du métro – Ligne 5 à Anjou et ligne 4 à Longueuil – Étude de transport », STCUM et STRSM, septembre 2001, 59 pages et annexes.

STCUM, STL, STRSM, « Réviser le cadre institutionnel et financier du transport en commun dans la région montréalaise », juin 1999.

STCUM, STL, STRSM, « Une vision d'action commune, Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, Région métropolitaine de Montréal 2001–2021 », juin 2001.

Société de transport de la Rive-Sud de Montréal, « Projet d'élargissement et de construction de boulevards dans les nouveaux secteurs de la ville de Brossard », Mémoire de la STRSM, déposé au bureau d'audiences publiques sur l'environnement, juin 1999, 7 pages.

Société de transport de la Rive-Sud de Montréal, « Plan stratégique de développement du réseau », phase 1 : État de la situation et proposition d'orientations pour le transport en commun sur la Rive-Sud de Montréal, STRSM, octobre 1996, 220 pages et annexes.

Société de transport de la Rive-Sud de Montréal, « Cahier des normes de service de la STRSM », Révision 2000, STRSM, juillet 2000, 40 pages.

Société de transport de Montréal et Réseau de transport de Longueuil « Système léger sur rail (SLR) Autoroute 10 – Rapport d'étape volet 1 – Études préparatoires », STM et RTL, mai 2002, 155 pages.

Société de transport de Montréal et Réseau de transport de Longueuil « Système léger sur rail (SLR) Autoroute 10 – Rapport d'étape volet 2 – Analyse comparative des scénarios », STM et RTL, avril 2003, 137 pages.

Société de transport de Montréal, « Plan d'affaires STM 2004-2008, Démarche d'élaboration », STM, septembre 2003, 11 pages.

Table des préfets et maires du Grand Montréal, « Vers un plan de transport pour La région métropolitaine », Proposition régionale, - octobre 1995.

The Conference Board of Canada, « Communiqués 03-25C et 03-46D », mai et septembre 2003, 4 pages.

Ville de Longueuil, « Ici Longueuil », Vol 3, Numéro 1, février 2004, 12 pages.

Ville de Longueuil, « Journées de la culture concertées à Longueuil Une première réussie ! (Communiqué – Site Internet) », novembre 2003, 1 page.

Ville de Longueuil, « Mémoire de la Ville de Longueuil présenté à la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud », Direction de l'aménagement et du développement du territoire en collaboration avec le Réseau de transport de Longueuil, avril 2002, 50 pages.

Ville de Longueuil, « Mémoire de la Ville de Longueuil sur le document d'énoncé de vision 2025 de la Communauté métropolitaine de Montréal – Cap sur le monde : bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable », Direction de l'aménagement et du développement du territoire, juin 2003, 9 pages.

Ville de Longueuil, « Programme triennal des dépenses en immobilisations (PTI) 2003-2004-2005 (Publication – Site Internet) », décembre 2002, 29 pages.

Ville de Longueuil, « Réussir Longueuil ensemble (Publication Site – Internet) », Direction de l'aménagement et du développement du territoire, avril 2003, 28 pages.

Ville de Longueuil, Développement économique Longueuil « Mission de développement économique Longueuil (Site Internet) », 2003, 2 pages.

Ville de Montréal, « Budget 2003, Cahier d'information complémentaire, La situation économique », 2003, 46 pages.

Liste des sigles 9

A_2003	Achalandage au niveau de 2003
AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CMTC	Conseil métropolitain de transport en commun
CSST	Commission de la Santé et de la Sécurité au Travail du Québec
CTCUM	Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal
CTRM	Conseil des transports de Montréal
COTREM	Conseil des transports de la région de Montréal
CTRSM	Commission de transport de la Rive-Sud de Montréal
DEL	Développement économique Longueuil
GPS	Global Positioning System (système de positionnement par satellites)
LFS	Low floor system (autobus à plancher surbaissé)
MAMM	Ministère des affaires municipales et de la Métropole
MAMSL	Ministère des affaires municipales, du sport et des loisirs
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des transports du Québec
OPT	Organisme public de transport
PM_2003	Part modale au niveau de 2003
PM_1998	Part modale au niveau de 1998
PM_1993	Part modale au niveau de 1993
PM_1987	Part modale au niveau de 1987
PM_Kyoto	Part modale pour atteindre les objectifs du protocole de Kyoto
PAM	Pointe du matin
PPM	Pointe du soir
RMR	Région métropolitaine de recensement
RMRM	Région métropolitaine de recensement de Montréal
RTL	Réseau de transport de Longueuil
RTLA	Réseau de transport local par autobus
RTMA	Réseau de transport métropolitain par autobus
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
SDAP	Système de décompte automatique des passagers
SLR	Système léger sur rail
SPDF	Système de préemption de feux
STAD	Système de traitement et d'analyse des décomptes
STCUM	Société de transport de la communauté urbaine de Montréal
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
STRSM	Société de transport de la Rive-sud de Montréal
TC	Transport en commun
TCV	Terminus Centre-ville
TVQ	Taxe de vente du Québec
TRAM	Trains, autobus, métro (carte mensuelle métropolitaine)