

Plan stratégique 2003-2013 du Réseau de transport de Longueuil

Annexes



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

ANNEXE Fiches de projets

Direction planification et développement

Novembre 2004



Implantation d'un site propre / SLR dans l'axe autoroute 10 / pont Champlain

Projet : A1

Axe d'intervention : Modes à grande capacité et sites propres

Horizon d'implantation : 2006-2013

Objectifs du projet :

Accroître l'offre et la part modale du transport en commun sur cet axe;
Réduire les temps de déplacement des clients-usagers;
Améliorer la fiabilité et la ponctualité du service ;
Améliorer le confort des clients-usagers;
Attirer de nouveaux clients-usagers;
Réduire les émissions des gaz à effet de serre ;
Réduire le nombre d'autos sur le pont Champlain en période de pointe.

Description du projet :

Le projet consiste à implanter graduellement un site propre pour autobus dans l'axe de l'autoroute 10 / pont Champlain sur toute sa longueur. Ce site propre comporte l'aménagement de voies réservées bi-directionnelles sur l'estacade, sur l'autoroute Bonaventure ainsi qu'au centre-ville de Montréal jusqu'au terminus Centre-ville. La solution ultime est le SLR comportant 5 stations (Chevrier, Panama, île-des-Sœurs, Multimédia, Centre-ville) reliant le stationnement incitatif Chevrier et la gare centrale.
Dans le cas du SLR, les lignes du RTL desservant la partie sud de Longueuil sont rabattues aux stations Chevrier et Panama. Le service est bonifié sur les lignes du RTL afin de compenser en partie l'impact de la correspondance.

Réalisations à date :

Études d'opportunité et de faisabilité complétées en 1999;
Études de justification et d'avant-projet complétées en 2004;
Mandats complémentaires projet autobus via estacade et étude économique en 2004.

Bénéfices du projet :

Gain de temps de déplacements: Site propre : environ 3 min. / SLR : environ 10 min.
Fréquence de service : Site propre : 8 min. / SLR : 2,5 minutes en pointe;
Fiabilité et ponctualité de service et confort pour les clients-usagers : Site propre : amélioré / SLR : maximale
Augmentation d'achalandage en pointe AM 2016 : Site propre : 3 300 dépl. / SLR : 10 500 dépl. ;
Ratio avantages-coûts (1999) : SLR : 1,07
Développement économique dans ce corridor dans le cas du SLR.

Inconvénients du projet :

Site propre : fiabilité de service non assurée en tout temps (conditions climatiques), capacité d'accueil du TCV limitée, pérennité limitée de la solution (fréquence de service)
SLR : Mise en correspondance des clients-usagers des autobus mais compensée par la fréquence de service

Échéancier : (Site propre Chevrier - TCV)

| | |
|----------------------------------|------------|
| Fin des études d'avant-projet | 2005 |
| Décision : | 2006 |
| Plans et devis et appel d'offres | 2006-2007 |
| Construction : | 2007-2010 |
| Mise en service : | 2010 -2013 |

Coût du projet : Construction : Site propre : 277 M\$ / SLR : 640 M\$ Exploitation : SLR / 16 M\$ /an
Sources : étude opportunité et faisabilité SLR A10 – 1999 / étude d'un scénario autobus via l'estacade – rapport d'étape - 2004

Projets associés : A4, H2, H4



Implantation d'un site propre / prolongement de la ligne 4 de métro à Longueuil

Projet : A2

Axe d'intervention : Modes à grande capacité et sites propres

Horizon d'implantation : 2008-2013

Objectifs du projet :

Accroître l'offre et la part modale du transport en commun sur cet axe;
Réduire les temps de déplacement des clients-usagers;
Améliorer la fiabilité et la ponctualité du service ;
Améliorer le confort des clients-usagers;
Attirer des nouveaux clients-usagers;
Réduire les émissions des gaz à effet de serre ;
Améliorer l'accès au métro;
Améliorer la fluidité des déplacements sur les ponts reliant la Rive-Sud à Montréal.

Description du projet :

Le projet consiste à réaliser les études et à implanter un site propre pour autobus dans l'axe du prolongement de la ligne 4 de métro. Ce site propre comporte l'aménagement de voies réservées bi-directionnelles et de mesures préférentielles dans le corridor menant du terminus Longueuil jusqu'au pôle du cégep Édouard-Montpetit. À long terme, ce site propre serait remplacé par le prolongement de la ligne 4 de métro avec 4 stations additionnelles (Joliette, Saint-Jean, Chambly, Roland-Therrien) à Longueuil.

Dans le cas d'un prolongement du métro, les lignes d'autobus du RTL desservant les arrondissements du Vieux-Longueuil et de Boucherville seront rabattues aux nouvelles stations de métro.

Réalisations à date :

Étude d'opportunité et de faisabilité complétée en 2001.

Bénéfices du projet :

Gain de temps de déplacements : Site propre : à évaluer / Prolongement de métro : environ 4 minutes
Fréquence de service : Site propre : à évaluer / Prolongement de métro : 4 minutes en pointe;
Fiabilité de service et ponctualité de service : Site propre : à évaluer / Prolongement de métro : maximale
Augmentation d'achalandage : Site propre : à évaluer / Prolongement de métro : 2 000 déplacements par jour.

Inconvénients du projet :

Site propre : à évaluer
Prolongement du métro : Mise en correspondance de certains usagers

Échéancier : (aménagement du site propre)

Étude de faisabilité : 2006
Étude d'avant-projet : 2007
Plans et devis et appel d'offres : 2008-2009
Mise en service : 2009-2013

Coût du projet : Études : Site propre : 0,5 M\$ / Prolongement de métro : 14 M\$
Implantation : Site / propre : à évaluer / Prolongement du métro : 637,8 M\$
Exploitation : Prolongement métro : 11,5 M\$ /an
Source : étude opportunité et faisabilité ligne 4 et 5 de métro - 2001

Projets associés : A5



Étude d'un site propre interne reliant les arrondissements Brossard à Boucherville

Projet : A3

Axe d'intervention : Modes à grande capacité et sites propres

Horizon d'implantation : 2009-2010

Objectifs du projet :

Améliorer la desserte du territoire;
Réduire les temps de déplacement des usagers ;
Améliorer la fiabilité et la ponctualité du service;
Attirer des nouveaux clients-usagers;
Créer un lien Nord-Sud efficient au centre de la ville de Longueuil.

Description du projet :

Le projet consiste à réaliser une étude d'opportunité et de faisabilité d'un axe interne en site propre traversant la ville de Longueuil depuis l'arrondissement de Brossard jusqu'à celui de Boucherville.

Ce site propre pourrait être aménagé dans les emprises des boulevards Taschereau, Édouard, Jacques-Cartier et De Mortagne. Pour être optimal, le site propre devrait comprendre un lien autobus entre les boulevards Édouard et Jacques-Cartier qui pourrait être aménagé dans le cadre de la construction de l'échangeur de la route 116 /Edna-Maricourt.

Plusieurs lignes du RTL pourraient emprunter en tout et en partie ce site propre afin de transporter rapidement les clients-usagers vers des pôles internes du territoire (parc industriel Brossard, Mail Champlain, hôpital Charles-LeMoynes, pôle régional de Longueuil, parc industriel Longueuil/Boucherville, Boucherville).

Réalisations à date :

Aucune étude.

Bénéfices du projet :

Amélioration de la desserte interne du territoire et des générateurs de déplacements;
Gain de temps de déplacements pour les clients-usagers;
Fiabilité de service et ponctualité de service accrues;
Favoriser le développement économique.

Inconvénients du projet :

Ils seront identifiés lors de l'étude d'opportunité et de faisabilité.

Échéancier :

Étude d'opportunité et de faisabilité : 2005

Si l'étude est concluante :

Étude d'avant-projet : 2006

Réservation des emprises : 2007-2008

Plans et devis et appel d'offres (par tronçon) : 2008

Aménagement du site propre (par tronçon) : 2009-2010

Coût du projet : Études : 0,5 M\$ (Opportunité et faisabilité, avant-projet)

Projets associés :



Étude d'un site propre reliant la station terminale du SLR A.10 jusqu'à l'aéroport de Saint-Hubert

Projet : A4

Axe d'intervention : Modes à grande capacité et sites propres

Horizon d'implantation : 2009-2014

Objectifs du projet :

Améliorer la desserte du territoire;
Réduire les temps de déplacement des clients-usagers ;
Améliorer la fiabilité et la ponctualité du service;
Attirer des nouveaux clients-usagers;
Relier le centre-ville de Montréal à l'aéroport de Saint-Hubert.

Description du projet :

Le projet consiste à réaliser une étude d'opportunité et de faisabilité d'un axe en site propre reliant la station Chevrier du SLR A.10 jusqu'à l'aéroport de Saint-Hubert.

Deux scénarios seront analysés soit : un site propre qui pourrait être aménagé dans les emprises des boulevards Lepage et Moïse-Vincent ou un site propre en bordure de la zone industrielle adjacente à l'autoroute 30.

Le site propre dans l'emprise du boulevard Moïse-Vincent serait éventuellement prolongé jusqu'à la zone aéroportuaire de Saint-Hubert (route de l'aéroport) suite à la construction d'un viaduc au-dessus de la route 116.

Le deuxième scénario consiste à emprunter une bande de terrains en bordure du boulevard Grande-Allée et des parcs industriels de Saint-Hubert longeant l'autoroute 30, franchir la route 116 dans l'emprise du futur boulevard Moïse-Vincent et rejoindre l'aéroport de Saint-Hubert.

Des lignes d'autobus du RTL pourraient emprunter temporairement le site retenu afin de transporter rapidement les clients-usagers des arrondissements de Saint-Bruno, Saint-Hubert et de Brossard vers la station Chevrier du SLR de l'axe A10 / Centre-ville (Montréal).

Réalisations à date :

Aucune étude

Bénéfices du projet :

Amélioration de la desserte du territoire et des générateurs de déplacements;
Gain de temps de déplacements pour les clients-usagers ;
Fiabilité de service et ponctualité de service accrues;
Développement économique accru.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

Étude d'opportunité et de faisabilité : 2007

Si l'étude est concluante :

Étude d'avant-projet : 2008

Réservation des emprises : 2008

Plans et devis et appel d'offres (par tronçon) : 2008-2009

Aménagement du site propre (par tronçon) : 2009-2014

Coût du projet : Études : 0,5 M\$ (Opportunité et faisabilité, avant-projet).

Projets associés : A1



Étude d'un site propre reliant la Station terminale de la ligne 4 de métro jusqu'à l'aéroport de Saint-Hubert

Projet : A5

Axe d'intervention : Modes à grande capacité et sites propres

Horizon d'implantation : 2010-2013

Objectifs du projet :

Améliorer la desserte du territoire;
Réduire les temps de déplacement des clients-usagers ;
Améliorer la fiabilité et la ponctualité du service;
Attirer des nouveaux clients-usagers;
Créer un lien rapide entre le métro et l'aéroport de Saint-Hubert.

Description du projet :

Le projet consiste à réaliser une étude d'opportunité et de faisabilité d'un axe en site propre reliant la station terminale de la ligne 4 de métro (Longueuil et/ou Roland-Therrien) jusqu'à l'aéroport de Saint-Hubert.

Ce site propre pourrait être aménagé dans un premier temps dans les emprises des boulevards Bord-de-l'eau et Roland-Therrien. Le site propre dans l'emprise du boulevard Roland-Therrien serait éventuellement prolongé jusqu'à la zone aéroportuaire de Saint-Hubert (chemin de la Savane) à travers l'ancienne base militaire de Saint-Hubert.

Des lignes du RTL pourraient emprunter ce site propre afin de transporter rapidement les clients-usagers des arrondissements de Saint-Bruno, Boucherville et du Vieux-Longueuil vers la ligne 4 de métro.

Des terrains en bordure du boulevard Roland-Therrien seraient également réservés afin de permettre l'aménagement éventuel de stations de métro, de quais d'autobus et de stationnements incitatifs.

Réalisations à date :

Étude du prolongement de la ligne 4 du métro jusqu'au boulevard Roland-Therrien, AMT 2001.

Bénéfices du projet :

Amélioration de la desserte du territoire et des générateurs de déplacements;
Gain de temps de déplacements pour les clients-usagers ;
Fiabilité de service et ponctualité de service accrues;
Développement économique favorisé.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

Étude d'opportunité et de faisabilité : 2007

Si l'étude est concluante :

Étude d'avant-projet : 2008

Réservation des emprises : 2008-2009

Plans et devis et appel d'offres (par tronçon) : 2009-2010

Aménagement du site propre (par tronçon) : 2010-2013

Coût du projet : Études : 0,5 M\$ (Opportunité et faisabilité, avant-projet).

Projets associés : A2



Réaménagement du réseau à Boucherville

Projet : B1

Axe d'intervention : Réseaux d'autobus et de taxis collectifs

Horizon d'implantation : 2005-2006

Objectifs du projet :

Réduire les temps de déplacement des clients-usagers;
Améliorer la desserte du territoire;
Accroître la fréquence du service;
Améliorer l'efficacité et l'efficience des opérations;
Attirer de nouveaux clients-usagers;
Desservir les derniers secteurs développés.

Description du projet :

Le projet consiste à :

- Remplacer en pointe, les lignes en boucles (lignes 81, 82, 83, 84, 85) par des lignes directes vers le terminus Longueuil;
- Rabattre en hors-pointe et fins de semaine, ces lignes sur une ligne express à fréquence élevée assurant la navette, entre le nouveau terminus et stationnement incitatif de Boucherville (De la Barre/Marie-Victorin) et le terminus Longueuil;
- Remplacer le service local offert par les lignes 81 et 82 sur le boulevard Marie-Victorin à Longueuil par une ligne en correspondance partant du nouveau terminus de Boucherville;
- Remplacer la ligne 61 par une ligne navette vers le métro Radisson en correspondance avec les lignes reliées au nouveau terminus de Boucherville (De la Barre/Marie-Victorin).

Réalisations à date :

Étude d'avant-projet en 2001;
Plans et devis du nouveau terminus et du stationnement incitatif Boucherville en 2003-2004.

Bénéfices du projet :

Meilleure desserte de l'arrondissement;
Lignes directes et express vers le terminus Longueuil;
Fréquence de service plus élevée en hors-pointe, samedi et dimanche;
Gain de temps pour les clients-usagers, en pointe;
Stationnement incitatif relié aux stations de métro Longueuil et Radisson.

Inconvénients du projet :

Correspondance supplémentaire en hors-pointe, samedi et dimanche.

Échéancier :

Études : interne RTL (mise en opération) : 2004
Construction du terminus et du stationnement incitatif : 2005
Réaménagement du réseau : 2006

Coût du projet : Études : interne RTL (mise en opération)
Implantation : voir fiche H1 (terminus et stationnement incitatif)
Exploitation : 0,7 M\$ /an

Projets associés : H1



Amélioration de la desserte des parcs industriels Vieux-Longueuil - Boucherville

Projet : B2

Axe d'intervention : Réseaux d'autobus et de taxis collectifs

Horizon d'implantation : 2005-2006

Objectifs du projet :

Réduire les temps de déplacement des clients-usagers;
Améliorer la desserte des parcs industriels de part et d'autre de l'autoroute 20 ;
Ajuster les horaires en fonction des travailleurs;
Attirer de nouveaux clients-usagers.

Description du projet :

Le projet consiste à étudier l'opportunité de :

- Desservir le nouveau pôle commercial De Montarville :
 - par une ligne express partant du terminus Longueuil et passant à travers le parc industriel du Vieux-Longueuil;
 - par une ligne en correspondance du nouveau terminus Boucherville ((De la Barre/Marie-Victorin) et circulant sur les boulevards Industriel, De Mortagne et De Montarville;
- Desservir le boulevard Jacques-Cartier par la ligne 123 jusqu'au pôle commercial De Mortagne et l'arrondissement de Boucherville;
- Revoir la desserte interne des parcs industriels du Vieux-Longueuil et de Boucherville, des deux côtés de l'autoroute 20 par une combinaison de lignes d'autobus et/ou de taxis collectifs adaptés aux horaires des entreprises qui se rabattraient soit aux pôles De Montarville, De Mortagne ou au nouveau terminus Boucherville.

Réalisations à date :

Bénéfices du projet :

Meilleure desserte des deux parcs industriels ;
Lignes plus directes vers le terminus Longueuil ;
Fréquence de service améliorée en hors-pointe, samedi et dimanche ;
Gain de temps pour les usagers en pointe.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

Étude d'opportunité et de faisabilité :2004

Si l'étude est concluante :

Étude d'avant-projet : 2005

Réaménagement du réseau : 2005-2006

Coût du projet : Études : 10 K\$ (sondage entreprises) + interne RTL (opportunité et faisabilité, avant-projet)
Exploitation : 0,5 M\$ /an

Projets associés : H1



Réaménagement du réseau à Saint-Bruno

Projet : B3

Axe d'intervention : Réseaux d'autobus et de taxis collectifs

Horizon d'implantation : 2006-2007

Objectifs du projet :

Réduire les temps de déplacement des clients-usagers;
Améliorer la desserte de l'arrondissement ;
Accroître la fréquence du service;
Améliorer l'efficacité et l'efficience des opérations;
Attirer de nouveaux clients-usagers.

Description du projet :

Le projet consiste à étudier l'opportunité de :

- Remplacer en pointe, les lignes en boucles par des lignes directes et à fréquence de service améliorée vers le terminus Longueuil, tout en maintenant le lien avec le train;
- Rabattre en hors-pointe et fins de semaine, ces lignes sur une ligne express à fréquence élevée assurant la navette, entre un nouveau terminus (situé aux abords des boulevards Clairevue/Marie-Victorin) ,les Promenades Saint-Bruno, la gare de train et le terminus Longueuil.

Réalisations à date :

Bénéfices du projet :

Meilleure desserte du territoire;
Lignes directes vers le terminus Longueuil;
Fréquence de service plus élevée en hors-pointe, samedi et dimanche;
Gain de temps pour les usagers en pointe.

Inconvénients du projet :

Correspondance supplémentaire en hors-pointe, samedi et dimanche.

Échéancier :

Étude d'opportunité et de faisabilité : 2004

Si l'étude est concluante :

Étude d'avant-projet : 2005

Plans et devis et appel d'offres terminus: 2005

Construction d'un terminus et d'un stationnement incitatif : 2006

Réaménagement du réseau : 2007

Coût du projet : Études : internes RTL (opportunité et faisabilité, avant-projet)
Implantation : voir fiche H1 (terminus et stationnement incitatif)
Exploitation : 0,4 M\$ /an

Projets associés : H1



Amélioration de la desserte des pôles institutionnels, commerciaux et industriels

Projet : B4

Axe d'intervention : Réseaux d'autobus et de taxis collectifs

Horizon d'implantation : 2006-2011

Objectifs du projet :

Améliorer la desserte du territoire;
Adapter les services aux besoins d'une clientèle vieillissante;
Attirer de nouveaux clients-usagers.

Description du projet :

Le projet consiste en un ensemble d'études d'opportunité sectorielles visant à améliorer la desserte des grands générateurs de déplacements tels que:

- Les hôpitaux (Pierre-Boucher et Charles-LeMoyne);
- Les cégeps (Édouard-Montpetit et Champlain);
- Les facultés et annexes universitaires et les centres de recherche et de formation (Université de Sherbrooke, Institut de génie des matériaux, Agence spatiale canadienne)
- Les grands centres commerciaux (Promenades Saint-Bruno, Mail Champlain);
- La zone aéroportuaire de Saint-Hubert;
- Les parcs industriels (Boucherville, Brossard, Vieux-Longueuil, Saint-Hubert, Saint-Bruno).

Ces nouvelles dessertes pourraient prendre la forme d'un ensemble de service ad hoc (autobus en chartes-parties, taxis collectifs) venant compléter le réseau d'autobus conventionnel. Les heures, les niveaux de service et la tarification pourraient être flexibles et mieux adaptés aux besoins de la population vieillissante.

Ces services seraient implantés sur une base expérimentale au début et généralisés par la suite.

Pour minimiser les temps de parcours, ces services emprunteraient les axes en sites propres (fiches A3 à A5) et les diverses mesures préférentielles prévues sur le RTLA (fiches I).

Réalisations à date :

Bénéfices du projet :

Meilleure desserte interne du territoire;
Services mieux adaptés aux besoins de la population;
Gains d'achalandage.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

Études d'opportunité, faisabilité et avant-projet sectorielles : 2005-2010

Lorsqu'une des études sectorielles est concluante :
Réaménagement du réseau : année suivant l'étude d'avant-projet

Coût du projet : Études : internes RTL (opportunité et faisabilité, avant-projet)
Implantation : Projets pilotes : 0,2 M\$

Projets associés : B2

Projet : B5

Axe d'intervention : Réseaux d'autobus et de taxis collectifs**Horizon d'implantation :** 2005-2014**Objectifs du projet :**

Améliorer la desserte du territoire;
Attirer de nouveaux clients-usagers;
Maintenir ou accroître la part modale du transport en commun.

Description du projet :

Le projet consiste en un ensemble d'études d'opportunité sectorielles visant à desservir de nouveaux secteurs résidentiels et commerciaux tels que:

- Les secteurs résidentiels C et L à Brossard et les secteurs résidentiels à Saint-Hubert prévus de part et d'autres du boulevard Moïse-Vincent;
- Les secteurs Harmonie et du Boisé à Boucherville situés au nord du boulevard De Montarville;
- Les secteurs Parcours du Cerf à Longueuil situés de part et d'autres du boulevard Jacques-Cartier;
- Le secteur sud de l'arrondissement Saint-Bruno-de Montarville;
- Autres secteurs résidentiels de moindre importance.

Des plans de desserte à moyen et long terme de chacun de ces secteurs seront élaborés conjointement avec la Ville de Longueuil, afin d'assurer un développement cohérent du territoire, du réseau routier et du réseau d'autobus.

Dans plusieurs cas, les nouvelles dessertes sont assurées au départ par des taxis collectifs puis substituées par des autobus lorsque les normes minimales de performance et de rentabilité sont atteintes.

Les lignes d'autobus desservant les secteurs avoisinants seront reconfigurés au besoin afin d'optimiser les ressources et permettre aux usagers de se déplacer sur le territoire.

Réalisations à date :**Bénéfices du projet :**

Offre de service pour les nouveaux résidents;
Gains d'achalandage.

Inconvénients du projet :**Échéancier :**

Études d'opportunité, de faisabilité et d'avant-projet sectorielles : 2004-2013

Lorsque une des études sectorielles est concluante :
Réaménagements du réseau : année suivant l'étude d'avant projet

Coût du projet : Études : internes RTL (opportunité et faisabilité, avant-projet)
Exploitation : 0,3 M\$ /an

Projets associés : B1, B2, B3



Bonification des fréquences de service hors-pointe, samedi et dimanche

Projet : B6

Axe d'intervention : Réseaux d'autobus et de taxis collectifs

Horizon d'implantation : 2006-2008

Objectifs du projet :

Réduire les temps d'attente des clients-usagers;
Faciliter les correspondances;
Adapter les services aux besoins d'une clientèle vieillissante;
Attirer de nouveaux clients-usagers.

Description du projet :

Le projet consiste en une étude d'opportunité visant à améliorer le niveau de service en dehors des heures de pointe, le samedi et le dimanche. Les niveaux de service pourraient être relevés sur :

- Les lignes navettes partant de la Rive-Sud et se rendant aux terminus Centre-ville, Longueuil et Radisson;
- Les lignes desservant les pôles de destination et les grands axes du RTLA (Taschereau, Chambly, Gaétan-Boucher...);
- Autres lignes offrant un gain potentiel d'achalandage.

Les niveaux de service seraient améliorés sur la base de la norme d'intervalle tout en s'assurant que les normes de performance et de rentabilité soient respectées.

Les niveaux de service sur les lignes d'autobus de quartier seront ajustés au besoin afin d'optimiser les ressources et permettre les correspondances sur les grands axes du RTLA.

Réalisations à date :

Bénéfices du projet :

Gain de temps pour les clients-usagers;
Gains d'achalandage.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

Étude d'opportunité, de faisabilité et d'avant-projet : 2005 à 2006

Si l'étude est concluante :

Mise en service : 2006 à 2008

Coût du projet : Études : internes RTL (opportunité et faisabilité, avant-projet)
Exploitation : 0,4 M\$ /an

Projets associés : B1 à B5



Réseau de transport
de Longueuil

Desserte des stationnements incitatifs Montarville et De Mortagne vers le métro Radisson (Voie réservée A - 20)

Projet : B7

Axe d'intervention : Réseaux d'autobus et de taxis collectifs

Horizon d'implantation : 2006-2007

Objectifs du projet :

Réduire les temps de déplacement des clients-usagers;
Améliorer le confort des clients-usagers;
Optimiser les ressources du RTL.

Description du projet :

Le projet consiste à réaliser conjointement avec l'AMT une étude d'opportunité sur la création d'une ligne métropolitaine dans l'axe de l'autoroute 20 /pont-tunnel L.H.Lafontaine desservant les stationnement incitatifs De Montarville et De Mortagne jusqu'au métro Radisson. Cette ligne pourrait s'intégrer à la desserte du stationnement incitatif de Saint-Julie.

L'analyse permettra :

- De démontrer l'intérêt de créer une telle ligne et le potentiel de chacun des stationnements incitatifs;
- D'identifier les mesures préférentielles à mettre en place à Montréal et sur la Rive-Sud afin de minimiser les temps de parcours et d'assurer la fiabilité et la régularité du service sur cette ligne.

Réalisations à date :

Bénéfices du projet :

Gain de temps pour le usagers;
Économie de coût d'opération pour le RTL (ligne 61).

Inconvénients du projet :

Échéancier :

Étude d'opportunité, faisabilité et avant-projet : 2005-2006

Si l'étude est concluante :

Mise en service : 2006-2007

Coût du projet : Études : internes RTL+AMT(opportunité et faisabilité, avant-projet)
Exploitation : 0,5 M\$ /an

Projets associés : B1, H3



Optimisation de la desserte sur le train de banlieue Saint-Hilaire

Projet : B8

Axe d'intervention : Réseaux d'autobus et de taxis collectifs

Horizon d'implantation : 2006-2007

Objectifs du projet :

Maximiser l'utilisation du train de banlieue Saint-Hilaire;
Réduire les temps de déplacement des clients-usagers;
Améliorer le confort des clients-usagers;
Optimiser les ressources du RTL;
Favoriser le développement en zone urbaine.

Description du projet :

Le projet consiste à réaliser des études d'optimisation de la desserte en autobus vers les gares de Saint-Lambert, de Saint-Hubert et de Saint-Bruno. Les études d'optimisation de la desserte en autobus devront tenir compte de la localisation et des aménagements prévus pour la nouvelle gare intermodale de Saint-Hubert (projet H5).

Ces études permettront d'identifier l'intérêt pour le client-usager de rabattre certaines lignes du RTL passant à proximité de ces gares. Ces départs seront rabattus sur le train dans la mesure où il y a une plus-value autant pour le client-usager (réduction du temps de déplacement, confort accru) que pour l'AMT et le RTL (économie de coût d'opération).

Réalisations à date :

Bénéfices du projet :

Gain de temps pour le client-usagers;
Économie de coût d'opération pour le RTL.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

Études d'optimisation de la desserte des gares : 2005-2006
Mise en service : 2006-2007

Coût du projet : Études : internes RTL+AMT (opportunité+faisabilité, avant-projet)

Projets associés : B1, H5



Optimisation des services de taxi collectif

Projet : B9

Axe d'intervention : Réseaux d'autobus et de taxis collectifs

Horizon d'implantation : 2007-2008

Objectifs du projet :

Adapter les services aux besoins d'une clientèle vieillissante;
Optimiser les ressources du RTL;
Attirer des nouveaux clients-usagers.

Description du projet :

Le projet consiste en une étude visant à explorer d'autres modes d'exploitation des taxis collectifs et de minibus mieux adaptés aux secteurs à faible densité et à une clientèle vieillissante. Ces modes d'exploitation pourraient aller d'un service sur appel à un service avec trajet et horaire fixes.

Les politiques d'implantation, de tarification et de financement des taxis collectifs pourraient être revues afin de faciliter le déploiement des taxis collectifs dans des secteurs en développement ou dans le cadre de programmes employeurs.

Réalisations à date :

Bénéfices du projet :

Meilleure desserte interne du territoire;
Services mieux adaptés à la population;
Gains d'achalandage.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

Étude d'opportunité et de faisabilité : 2006

Si l'étude est concluante :

Mise en service : 2007 à 2008

Coût du projet : Études : internes RTL (opportunité et faisabilité, avant-projet)
Implantation : Projets pilotes : 0,1 M\$

Projets associés : B3



Optimisation du transport scolaire

Projet : B10

Axe d'intervention : Réseaux d'autobus et de taxis collectifs

Horizon d'implantation : 2007-2008

Objectifs du projet :

Optimiser les ressources du RTL;
Attirer de nouveaux clients-usagers.

Description du projet :

Le projet consiste en une étude visant à rentabiliser davantage les opérations du RTL en maximisant le nombre de déplacements faits par la clientèle scolaire sur le réseau.

L'étude permettra, entre autres, d'identifier le bassin maximum d'étudiants pouvant être transportés en fonction du niveau de flexibilité des heures d'ouverture et de fermeture des écoles, des dessertes spéciales à assurer et des véhicules et des chauffeurs disponibles au RTL .

Réalisations à date :

Bénéfices du projet :

Gains d'achalandage;
Fidélisation de la clientèle;
Optimisation des ressources du RTL.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

Étude d'opportunité et de faisabilité : 2006

Si l'étude est concluante :

Mise en service : 2007 à 2008

Coût du projet : Études : internes RTL (opportunité et faisabilité, avant-projet)

Projets associés :



Intégration du transport adapté de Saint-Bruno

Projet : C1

Axe d'intervention : Transport adapté

Horizon d'implantation : 2005-2006

Objectifs du projet :

Normaliser le service de transport adapté sur l'ensemble du territoire de la ville de Longueuil.

Description du projet :

Le projet consiste à intégrer le transport adapté offert dans l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville à celui des autres arrondissements de la ville de Longueuil.

Les usagers du transport adapté bénéficieront d'une plage d'heures de service élargie en semaine ainsi que d'un service en soirée, le samedi et le dimanche.

Au total, 119,5 heures de service seront offertes durant la semaine au lieu de 45 heures actuellement.

Le service élargi sera mis en opération au plus tôt en 2005 en lien avec les nouvelles règles budgétaires du MTQ et conditionnel à la prise en charge par le CIT de la Vallée-du Richelieu de la desserte de Saint-Basile-le-Grand.

Réalisations à date :

Étude d'opportunité et de faisabilité en 2003

Bénéfices du projet :

Heures de service élargies ;
Service en soirée, le samedi et le dimanche.

Inconvénients du projet :

Échéancier : Mise en service : 2005

Coût du projet : Exploitation : 0,1 M\$ /an

Le coût du service correspond à l'ajout d'heures de service en fonction des besoins et des nouvelles règles de subvention du MTQ qui seront édictées pour 2005.

Projets associés :



Bonification des services de transport adapté

Projet : C2

Axe d'intervention : Transport adapté

Horizon d'implantation : 2006-2008

Objectifs du projet :

Réduire les temps d'attente des clients-usagers;
Réduire les temps de déplacement des clients-usagers;
Améliorer le niveau de service des clients-usagers.

Description du projet :

Le projet consiste à réaliser une étude des besoins et d'opportunité visant à bonifier l'ensemble des services de transport adapté sur le territoire de la ville de Longueuil.

L'étude consistera à :

- Identifier les besoins en déplacement actuels et futurs des clients-usagers du transport adapté;
- Poser un diagnostic de la situation quant à l'accessibilité, à la desserte, au niveau et à la qualité du service offert, aux contraintes d'exploitation, aux types de véhicules utilisés et à la tarification des services;
- Proposer des améliorations s'il y a lieu.

L'étude pourra conduire, le cas échéant, à l'élaboration d'un cahier de normes de service spécifiques au transport adapté ainsi qu'à la recherche d'un financement pour ces services.

Réalisations à date :

Bénéfices du projet :

Accessibilité, desserte, temps de parcours et niveau de service améliorés.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

Étude des besoins et d'opportunité : 2005-2006
Révision des normes de service : 2006
Recherche de financement : 2006
Mise en opération : 2006-2008

Coût du projet : Études : internes RTL (opportunité)

Projets associés :



Systematisation accrue de la démarche de planification au RTL

Projet : D1

Axe d'intervention :

Planification des transports et gestion des opérations

Horizon d'implantation : 2005-2013

Objectifs du projet :

Améliorer la connaissance des besoins des clients-usagers;
Améliorer la planification du service;
Améliorer l'efficacité et l'efficience des opérations.

Description du projet :

Le projet consiste à systématiser la démarche de planification au RTL par l'organisation et la mise en oeuvre de ressources assurant la :

- Réalisation périodique de cueillette de données (enquêtes OD à bord, sondages);
- Révision périodique des outils et des données de planification;
- Actualisation systématique du plan stratégique aux 5 ans (2003, 2008);
- Préparation de plans quinquennaux de transport (2004-2008, 2009-2013);
- Révision des normes et procédures d'application aux 5 ans (2004, 2008);
- Préparation des plans d'action et des budgets annuels;
- Mise à jour du plan de gestion de la flotte;
- Implantation des modifications de service sur le réseau.

La démarche prévoirait également la participation du RTL aux enquêtes OD régionales ainsi que la promotion d'une démarche de planification régionale plus cohérente tant au niveau du territoire, du réseau routier que des réseaux de transport en commun.

Une étude d'opportunité et de faisabilité viendra préciser les éléments de cette démarche intégrée de planification.

Réalisations à date :**Bénéfices du projet :**

Planification des services mieux adaptés aux besoins de la clientèle;
Cohésion accrue des trois paliers de planification : stratégique, tactique, opérationnel.

Inconvénients du projet :**Échéancier :**

| | |
|---|--|
| Étude d'opportunité et de faisabilité : | 2004 |
| Mise en œuvre de la démarche : | 2005 |
| Actualisation du plan stratégique : | 2007 pour la période 2008-2018 2012 pour la période 2013-2023 |
| Préparation de plans de transport : | 2004 pour la période 2004-2008 2009 pour la période 2009-2013 |

Coût du projet : Études : internes RTL

Projets associés : D2

Réalisation d'enquêtes et de sondages

Projet : D2

Axe d'intervention :

Planification des transports et gestion des opérations

Horizon d'implantation : 2005-2011

Objectifs du projet :

Améliorer la connaissance des besoins des clients-usagers;
Améliorer la planification du service;
Améliorer l'efficacité et l'efficience des opérations.

Description du projet :

Le projet consiste à réaliser, sur une base périodique, des enquêtes et des sondages visant à avoir une meilleure connaissance des besoins des clients-usagers, de l'évolution du marché des déplacements et de la satisfaction des clients-usagers envers les services offerts.

Les principales cueillettes de données à réaliser sur une base périodique sont :

- Enquêtes OD à bord des autobus aux 5 ans : 2005, 2010 (dernière en 1999);
- Enquêtes OD régionales aux 5 ans : 2008 (dernière en 2003);
- Sondages et groupes de discussions aux 5 ans : 2005, 2010;
- Sondages sur la satisfaction des usagers aux 2 ans : à partir de 2004 (dernier en 1996).

Les termes de ce projet seront précisés dans le cadre de l'étude d'opportunité et de faisabilité décrite dans la fiche D1.

Il est à noter que les sondages et les groupes de discussion permettront notamment à comprendre davantage les perceptions et les attentes des usagers envers le RTL et identifier les services à mettre en place pour les satisfaire. Ils serviront également à comprendre les besoins des automobilistes et à identifier les conditions qui les inciteraient à changer de mode.

Les enquêtes OD à bord fournissent des informations sur les itinéraires de transport en commun à un niveau de résolution beaucoup plus fin que les enquêtes OD régionales et permettent ainsi d'évaluer précisément les impacts des divers projets de développement.

Réalisations à date :**Bénéfices du projet :**

Connaissance accrue des besoins et des comportement des clients-usagers;
Suivi du niveau de satisfaction des clients-usagers envers les services offerts par le RTL;
Meilleure adaptation des services aux besoins de la clientèle.

Inconvénients du projet :**Échéancier :**

Planification des activités et des ressources : 2004
Mise en œuvre de la démarche : 2005
Réalisation d'enquêtes OD à bord : 2005, 2011
Participation aux enquêtes OD régionales : 2008
Réalisation de groupes de discussions : 2005, 2011

Coût du projet : Implantation : Enquêtes OD à bord : 250 K\$, Enquêtes OD régionales : 40 K\$ (part RTL)
Groupes discussion : 50 K\$, Sondages satisfaction : 50 K\$ par cycle de 5 ans

Projets associés : D1



Club de clients-usagers sur Internet

Projet : E1

Axe d'intervention :

Promotion du transport en commun et service à la clientèle

Horizon d'implantation : 2005-2006

Objectifs du projet :

Améliorer l'information aux clients-usagers ;
Promouvoir les services offerts;
Fidéliser la clientèle;
Attirer de nouveaux clients-usagers;
Améliorer la connaissance des besoins des clients-usagers.

Description du projet :

Le projet consiste à implanter sur Internet un club de clients-usagers qui permettrait de créer un contact privilégié avec ce segment de la clientèle. Les clients-usagers utilisant ce service pourraient avoir accès aux privilèges suivants :

- Réception par courriel des dépliants d'horaires et autres publications du RTL;
- Réception par courriel des avis et des communiqués du RTL;
- Abonnement aux titres de transport du RTL;
- Participation à des concours et aux promotions du RTL.

Les privilèges pourraient être personnalisés en fonction des services et des lignes d'autobus utilisées par les clients-usagers.

Le RTL pourrait recruter et sonder au besoin ces clients-usagers sur l'utilisation de leur titre de transport, leur satisfaction des services, des problématiques vécues à bord des autobus ou de nouveaux services prévus.

Des clients-usagers volontaires pourraient également être recrutés afin de tester des applications sur Internet (ex. horaires interactifs, calculateur de trajets) avant que celles-ci ne soient mises en ligne sur le Web.

Réalisations à date :**Bénéfices du projet :**

Contact plus étroit avec la clientèle;
Diffusion immédiate des informations aux clients-usagers;
Meilleure connaissance des besoins des clients-usagers actuels et potentiels;
Diminution des appels au service à la clientèle.

Inconvénients du projet :**Échéancier :**

Étude d'opportunité et de faisabilité : 2005
Mise en place du club clients-usagers : 2005-2006

Coût du projet : Implantation : 30 K\$ (logiciel et bases de données)

Projets associés : E2, E4



Marketing direct auprès des citoyens et des entreprises

Projet : E2

Axe d'intervention :

Promotion du transport en commun et service à la clientèle

Horizon d'implantation : 2006-2007

Objectifs du projet :

Promouvoir les services offerts;
Attirer de nouveaux clients-usagers;
Fidéliser la clientèle;
Améliorer l'information aux clients-usagers .

Description du projet :

Le projet consiste à réaliser systématiquement des campagnes de marketing direct auprès des citoyens et des entreprises afin de les informer et de promouvoir les services de transport en commun.

Les dirigeants des entreprises situées dans les parcs industriels de la ville de Longueuil pourraient être rencontrés par le biais de la Chambre de Commerce et d'industrie de la Rive-Sud afin de leur donner de l'information et examiner les moyens qui permettraient d'accroître l'usage des transports collectifs dans leur entreprise. À ce titre, chacun des parcs industriels pourrait faire l'objet d'une rencontre à tour de rôle.

Un programme Allégo-Longueuil regroupant des entreprises et des institutions de son territoire, pourrait être mis sur pied afin d'accroître l'usage des transports collectifs. Ce programme, élaboré par l'AMT, est déjà en place sur les territoires de la STM et de la STL. Sur le territoire du RTL, l'hôpital Charles-LeMoyne fait partie des partenaires de ce programme. Le parc industriel de Boucherville fait présentement l'objet d'un projet Allégo.

Réalisations à date :

Projet expérimental de marketing direct de l'AMT sur les lignes 13 et 37 en 2003;
Démarrage d'un programme Allégo à l'hôpital Charles-LeMoyne .

Bénéfices du projet :

Contact plus étroit avec la clientèle;
Gains d'achalandage;
Meilleure connaissance des besoins de la clientèle.

Inconvénients du projet :**Échéancier :**

Début des rencontres avec les représentants des employeurs : 2005
Étude d'opportunité et de faisabilité (citoyens): 2005
Élaboration du programme Allégo-Longueuil (entreprises) : 2005
Projet pilote de marketing direct : 2006
Début du programme de marketing direct auprès des citoyens : 2007

Coût du projet :

Implantation : 30 K\$/an (coût unitaire de 0,05\$ frais de production des dépliants + traitement des données)

Projets associés : E1, E3



Trousse d'accueil pour les nouveaux résidents et les étudiants

Projet : E3

Axe d'intervention :

Promotion du transport en commun et service à la clientèle

Horizon d'implantation : 2006

Objectifs du projet :

Promouvoir les services offerts;
Attirer de nouveaux clients-usagers;
Fidéliser la clientèle;
Améliorer l'information aux clients-usagers .

Description du projet :

Le projet consiste à remettre systématiquement aux nouveaux résidents ainsi qu'aux étudiants entrant au secondaire, une trousse d'accueil comprenant de l'information sur le RTL et son réseau, les dépliants horaires des lignes desservant le quartier ou l'école secondaire ainsi que deux billets de courtoisie les invitant à utiliser le service d'autobus.

Pour les nouveaux résidents, les documents du marketing direct (voir fiche E2) pourraient également être inclus dans la trousse d'accueil.

La Ville de Longueuil ainsi que les commissions scolaires pourraient s'associer et participer activement à la distribution de ces trousse d'accueil.

Réalisations à date :**Bénéfices du projet :**

Amélioration de l'information auprès des nouveaux résidents;
Gains d'achalandage.

Inconvénients du projet :**Échéancier :**

| | |
|---|------|
| Étude d'opportunité et de faisabilité : | 2005 |
| Conception des trousse d'accueil : | 2005 |
| Projet pilote de distribution de trousse d'accueil : | 2006 |
| Début du programme de distribution auprès des nouveaux résidents : | 2007 |
| Début du programme de distribution auprès des étudiants du secondaire : | 2007 |

Coût du projet :

Implantation : 25 K\$ (projet pilote)
Exploitation : 50 K\$/an (coût unitaire de 1,5\$ frais de production des trousse+coûts d'envoi et de retour des réponses des questionnaires de marketing direct)

Projets associés : E2



Bonification des communications externes et de la promotion des services

Projet : E4

Axe d'intervention :

Promotion du transport en commun et service à la clientèle

Horizon d'implantation : 2007-2013

Objectifs du projet :

Promouvoir les services offerts;
Améliorer l'information aux clients-usagers;
Attirer de nouveaux usagers;
Fidéliser la clientèle.

Description du projet :

Le projet consiste à réaliser une étude des besoins et d'opportunité visant à bonifier l'ensemble des activités de communication externe et de promotion des services offerts par le RTL. Le RTL se doit d'accroître la promotion de ses services s'il désire maintenir sa part modale dans un contexte d'un vieillissement important de la population de son territoire.

L'étude consistera à :

- Identifier les besoins actuels et futurs au niveau de la communication externe et de la promotion des services;
- Poser un diagnostic de la situation quant à l'affichage à bord des autobus, l'information aux arrêts, dans les abribus et aux terminus, l'information et la publicité dans les médias, la mise en marché de nouveaux services, les campagnes de promotion, l'utilisation des nouvelles technologies, etc.;
- Proposer des améliorations, s'il y a lieu.

L'étude pourra conduire, le cas échéant, à l'élaboration d'un plan de développement des activités d'information à la clientèle et de promotion des services.

Réalisations à date :**Bénéfices du projet :**

Amélioration de l'information aux clients-usagers;
Gains d'achalandage;
Fidélisation de la clientèle.

Inconvénients du projet :**Échéancier :**

Étude des besoins et d'opportunité : 2006
Mise en place des recommandations : 2007-2013

Coût du projet : Études d'opportunité: 30 K\$ («Focus group» ou sondages téléphoniques portant sur le mobilier urbain, la visibilité des informations, etc. par tranches d'âges de la clientèle existante)

Projets associés : L4

Projet : F1

Axe d'intervention :

Systemes et nouvelles technologies

Horizon d'implantation : 2004-2005

Objectifs du projet :

Améliorer la connaissance des besoins des clients-usagers;
Améliorer la planification du service;
Améliorer la livraison du service;
Améliorer la fiabilité et la ponctualité du service;
Améliorer l'efficacité et l'efficience des opérations.

Description du projet :

Le projet consiste à poursuivre le déploiement des équipements du système automatique de décompte de passagers (SDAP) sur les autobus. Le système SDAP sert non seulement à recueillir des données pour le suivi de l'achalandage et les ajustements de service, mais également à assurer un suivi des temps de parcours et de la ponctualité du service sur le réseau.

Actuellement, 29 autobus sont équipés d'ordinateurs de bord, d'antenne GPS et de capteurs pour le décompte des passagers. Le nombre de véhicules équipés du système sera porté à 70 autobus en 2003.

Au cours de l'année 2004, des ordinateurs de bord et des antennes GPS seront installés sur le reste de la flotte (260 bus) afin de repérer les lieux d'embarquement des passagers du système de vente et de perception et d'assurer un suivi complet de la ponctualité du service sur la totalité du réseau.

Réalisations à date :

Total de 70 autobus équipés du système de décompte de passagers à la fin de 2003 ;
Implantation de Busstop2 en 2003.

Bénéfices du projet :

Connaissance des caractéristiques du réseau (achalandage, temps de parcours, arrêts, haltes);
Niveaux de service mieux ajustés aux besoins de la clientèle;
Ponctualité de service accrue;
Efficacité et efficience accrue des opérations;
Bonification de l'image corporative du RTL.

Inconvénients du projet :**Échéancier :**

Extension des ordinateurs de bord et de GPS à l'ensemble de la flotte : 2004-2005

Coût du projet :

Implantation : 0,9 M\$ pour les équipements embarqués
Exploitation : 20 K\$ /an pour l'entretien du système

Projets associés : F2, F3



Implantation du système de traitement et d'analyse des décomptes (STAD)

Projet : F2

Axe d'intervention :

Systèmes et nouvelles technologies

Horizon d'implantation : 2005-2007

Objectifs du projet :

Améliorer la connaissance de l'utilisation du réseau par les clients-usagers;
Améliorer la planification du service;
Améliorer la livraison du service;
Améliorer la fiabilité et la ponctualité du service;
Améliorer l'efficacité et l'efficience des opérations.

Description du projet :

Le projet consiste à implanter un système de traitement et d'analyse des données (STAD). Le STAD fournira, à partir de 2004, les données de base requises par la Direction planification et développement du RTL pour le suivi de l'achalandage, de la fiabilité et de la ponctualité du service, de la performance du réseau, de l'aménagement et de la planification à court et moyen terme du réseau. Ces données proviennent des autobus équipés du système SDAP et des données obtenues par Busstop2.

Ce système comprend :

- La création d'une base de données unifiée (BDU) intégrant les données de comptages (Busstop2), de géomatique (GéoTC), d'horaire des chauffeurs (Hastus), de répartition des autobus (SAR), de contexte et dans une seconde phase, de vente et de perception;
- La mise en place de modules de mise à jour, de requêtes et de gestion du système permettant de traiter et d'analyser les données.

La première phase de développement est actuellement en cours et comprend la création de la BDU et des modules ci-haut mentionnés.

La seconde phase prévoit :

- L'ajout dans la BDU de données de ventes et de perception;
- Le raffinement de la base de données de contexte;
- Le développement de modules d'imputation de données d'achalandage;
- Le développement de programmes experts de diagnostic et d'ajustements de service;
- L'automatisation des représentations cartographiques de résultats;
- La mise en place d'outils de diffusion de données dans l'entreprise.

Réalisations à date :

Appel d'offres (phase 1), architecture du système et développement de requêtes de base en 2003.

Bénéfices du projet :

Facilité et flexibilité pour l'analyse des données (production de rapports détaillés);
Niveaux de service mieux ajustés aux besoins de la clientèle;
Temps de parcours correspondant aux réalités du réseau;
Ponctualité de service accrue;
Efficacité et efficience accrues des opérations.

Inconvénients du projet :**Échéancier :**

Fin du déploiement de la phase 1 du STAD : 2004
Préparation devis technique et appel d'offres pour la phase 2 : 2005
Déploiement de la phase 2 du STAD : 2005-2007

Coût du projet : Implantation : 125 K\$ (phase 1) + 250 K\$ (phase 2)
Exploitation : 45 K\$

Projets associés : F1, F3



Implantation du système de ventes et de perception

Projet : F3

| | |
|---|---|
| Axe d'intervention : Systèmes et nouvelles technologies | Horizon d'implantation : 2004-2005 |
|---|---|

Objectifs du projet :
Récupérer le manque à gagner associé à la fraude et à la falsification des titres;
Améliorer l'efficacité et l'efficience des opérations de vente et de perception;
Développer de nouveaux produits tarifaires.

Description du projet :
Le projet consiste à implanter un système uniformisé de vente et de perception des titres utilisant la carte à puce comme support pour les titres de transport dans la région métropolitaine.

Ce projet réalisé conjointement avec l'AMT, la STM, la STL, le RTC, le RTL et certains CIT, permettra d'assurer une gestion efficace et efficiente des ventes et de la perception des titres à l'échelle de la région, de réduire la fraude, de partager plus efficacement les recettes, de faciliter le contrôle de la perception par le chauffeur et d'introduire éventuellement de nouveaux titres ou règles tarifaires.

Le système fournira des statistiques sur les ventes, l'utilisation des titres sur le réseau (par le lien avec le GPS, voir projet F1) et les recettes en provenance des clients-usagers.

La carte à puce remplacera les cartes mensuelles actuelles ainsi que les tickets.

Réalisations à date :
Appel d'offres en 2002;
Ouverture et analyse des soumissions en 2003;
Adjudication du contrat juillet 2003.

Bénéfices du projet :
Réduction de la fraude et de la falsification des titres;
Support unique pour les titres de transport;
Mode et processus de perception plus uniformes dans la région de Montréal;
Facilitation du contrôle par le chauffeur.

Inconvénients du projet :
Adaptation de la part de la clientèle.

Échéancier :
Mise en place du système au RTL : 2004-2005
Projet pilote : 2005
Implantation : 2005

Coût du projet : Implantation : 7 M\$
Exploitation : à préciser

Projets associés : F1



Implantation du système de gestion de transport adapté Accès

Projet : F4

| | |
|---|---|
| Axe d'intervention : Systèmes et nouvelles technologies | Horizon d'implantation : 2004-2005 |
|---|---|

Objectifs du projet :
Réduire les temps d'attente des clients-usagers;
Réduire les temps de déplacement des clients-usagers;
Améliorer la livraison du service;
Améliorer l'efficacité et l'efficience des opérations.

Description du projet :
Le projet consiste à implanter un système de confection des routes et de gestion du transport adapté.

Ce système, implanté conjointement avec la STL, permettra de faciliter les réservations téléphoniques, d'automatiser la confection et d'optimiser les routes de transport adapté ainsi que de réduire les temps de déplacement des clients-usagers.

Réalisations à date :
Appel d'offres en 2003, obtention d'une subvention gouvernementale, embauche d'un chargé de projet.

Bénéfices du projet :
Réduction des temps d'attente au téléphone;
Confirmation des heures d'embarquement au moment de la réservation;
Réduction des temps de déplacement;
Constance et équité au niveau de la confection des routes;
Suivi amélioré des opérations.

Inconvénients du projet :

Échéancier :
Signature du contrat avec GIRO et implantation du système : 2004
Mise en opération du système : 2004
Rodage du système : 2005

Coût du projet : Implantation : 1 M\$
Exploitation : à préciser

Projets associés : C2



Implantation du système d'information des heures de passage aux arrêts d'autobus «Chronobus»

Projet : F5

Axe d'intervention :

Systèmes et nouvelles technologies

Horizon d'implantation : 2005-2007

Objectifs du projet :

Améliorer l'information aux clients-usagers;
Réduire le temps d'attente des clients-usagers.

Description du projet :

Le projet consiste à implanter un système téléphonique d'information des heures de passage aux arrêts d'autobus (chronobus).

Ce système comprend :

- L'installation d'un calculateur des heures de passage aux arrêts similaire à celui se retrouvant dans le système MADPREP;
- L'installation d'un système RVI permettant aux clients-usagers d'obtenir les heures des prochains passages des autobus à un arrêt;
- Le déploiement de numéros uniques sur tous les panneaux d'arrêts.

Ce projet fait suite à l'implantation du calculateur de trajets et d'horaires MADPREP au Service à la clientèle et sur le site Internet. Il s'intègre dans le cadre d'un projet plus global de l'AMT prévoyant le développement des outils d'information à la clientèle et d'harmonisation des panneaux d'arrêts à l'échelle métropolitaine.

Un système de gestion des arrêts devra être mis en place parallèlement de manière à assurer la cohérence entre les arrêts sur le terrain et les données dans le système. Des équipements tels que PC de poche avec GPS intégré permettront aux employés chargés de la pose des arrêts d'assigner les numéros d'arrêts et de recueillir toutes les informations requises pour leur mise à jour dans le système géomatique du RTL.

Réalisations à date :**Bénéfices du projet :**

Nouveau médium d'information pour les clients-usagers;
Réduction du temps d'attente des clients-usagers;
Réduction du nombre d'appels relatifs aux horaires au Service à la clientèle;
Bonification de l'image corporative du RTL.

Inconvénients du projet :**Échéancier :**

| | |
|--|-----------|
| Devis technique et appel d'offres : | 2005 |
| Mise en place du système de gestion des arrêts : | 2005 |
| Mise en place du système Chronobus : | 2005-2006 |
| Rodage des systèmes : | 2006-2007 |

Coût du projet : Implantation : 150 K \$
Exploitation : à préciser

Projets associés :



Implantation de l'anneau technologique

Projet : F6

Axe d'intervention :

Systemes et nouvelles technologies

Horizon d'implantation : 2004

Objectifs du projet :

Améliorer l'efficacité et l'efficience des opérations.

Description du projet :

Le projet consiste à se prévaloir de l'infrastructure mise en place par la Ville de Longueuil, soit un anneau technologique qui permet de relier en termes de communications les sites d'exploitation du RTL par réseau de fibres optiques.

Cet anneau technologique permettra aux utilisateurs de la téléphonie et des systèmes d'information de bénéficier de la performance de la nouvelle infrastructure intersites à 1 000 Mbps.

Les données entre les différents sites du RTL (centres d'exploitation Longueuil et Saint-Hubert, terminus Longueuil) pourront circuler beaucoup plus rapidement. La mise en place d'une telle infrastructure facilitera les échanges de données et la mise en place d'un système Intranet.

Cette infrastructure pourrait éventuellement permettre le développement et l'intégration d'applications informatiques communes (ex. géomatique) avec la Ville de Longueuil procurant ainsi des économies d'échelle.

Réalisations à date :

Acceptation du principe avec la Ville de Longueuil et appel d'offres public;
Adjudication et réalisation à venir.

Bénéfices du projet :

Échanges d'informations plus performants entre les sites;
Productivité améliorée;
Économie annuelle sur les liens de communication actuels (TI) (\cong 40 K\$).

Inconvénients du projet :**Échéancier :**

Mise en place de l'anneau technologique : 2004 (mars)

Coût du projet : Implantation : 200 K\$, Exploitation : 4 K\$/an

Projets associés :



Développement d'un système de suivi en temps réel des autobus

Projet : F7

Axe d'intervention :

Systemes et nouvelles technologies

Horizon d'implantation : 2007-2009

Objectifs du projet :

Améliorer l'efficacité et l'efficience des opérations;
Améliorer la livraison du service;
S'assurer que le service planifié est bien livré;
Améliorer la fiabilité et la ponctualité du service;
Réduire les temps d'attente des clients-usagers;
Améliorer l'information aux clients-usagers.

Description du projet :

Le projet consiste à réaliser une étude d'opportunité relative au développement d'un système de suivi en temps réel des autobus. Ce système permettrait de connaître en tout temps la position des autobus sur le réseau et de réagir promptement aux événements pouvant survenir sur le réseau.

Le déploiement d'ordinateurs de bord et d'antennes GPS sur la totalité de la flotte dans le cadre du projet de Vente et de perception (voir projet F3) facilite l'implantation de ce type de projet.

Ce système ouvrirait la porte également à des systèmes d'affichage des heures de passages réels aux arrêts et aux abribus. L'étude d'opportunité et de faisabilité permettra d'identifier les bénéfices d'un tel système et d'identifier les technologies à mettre en place pour en assurer son fonctionnement.

Réalisations à date :**Bénéfices du projet :**

Amélioration de la fiabilité et de la ponctualité sur le réseau;
Amélioration de la qualité des interventions sur le réseau;
Réduction des coûts d'opération.

Inconvénients du projet :**Échéancier :**

Étude d'opportunité et de faisabilité : 2006

Si l'étude est concluante :

Étude d'avant-projet : 2006-2007

Développement du système : 2007-2008

Mise en place du système : 2009

Coût du projet : Études : interne RTL (étude opportunité et faisabilité) + 50 K\$ (étude avant-projet)
Implantation : prototype 50 K\$

Projets associés : F1, F2, F3, F5



Révision du système tarifaire suite à l'introduction de la carte à puce

Projet : G1

Axe d'intervention : Tarification

Horizon d'implantation : 2007

Objectifs du projet :

Améliorer la performance et la cohérence du système tarifaire;
Accroître la flexibilité tarifaire;
Accroître les recettes provenant des clients-usagers.

Description du projet :

Le projet consiste à revoir le système tarifaire suite à l'introduction de la carte à puce et des nouveaux équipements de vente et de perception. Le système tarifaire sera revu autant au niveau local que métropolitain.

Cette révision devrait permettre de corriger les lacunes du système de tarification actuel (ex. incohérence de certaines zones, niveau de tarification des trains et des express métropolitains) et de générer des recettes additionnelles pour les AOT. Des scénarios de tarification à la fois zonale et modale seront étudiés.

Au niveau local, le RTL fera une étude de la performance des titres locaux, des rabais consentis, des élasticités tarifaires et examinera divers scénarios de tarification comprenant ou non l'introduction de nouveaux titres. Cette étude débouchera sur une stratégie tarifaire pour le RTL.

Au niveau métropolitain, le RTL participera activement aux études du comité tarifaire métropolitain de l'AMT et s'assurera que ses intérêts soient considérés dans le nouveau système tarifaire métropolitain.

Réalisations à date :

Étude de l'AMT en cours

Bénéfices du projet :

Meilleure cohérence du système tarifaire autant au niveau local que métropolitain;
Flexibilité tarifaire pour les clients-usagers;
Augmentation des recettes pour le RTL.

Inconvénients du projet :

Risques de pertes de revenus si les rabais tarifaires consentis sont trop importants.

Échéancier :

Étude du système tarifaire métropolitain : 2005

Étude du système tarifaire local : 2006

Mise en place du nouveau système tarifaire : 2007

Coût du projet : Études : Internes RTL + AMT

Projets associés : F3, G2

Projet : G2

Axe d'intervention : Tarification

Horizon d'implantation : 2007

Objectifs du projet :

Accroître la flexibilité tarifaire;
Attirer de nouveaux clients-usagers;
Accroître les recettes provenant des clients-usagers.

Description du projet :

Ce projet consiste à étudier l'opportunité de créer de nouveaux produits tarifaires. La création de ces nouveaux produits tarifaires viseraient en premier lieu à accroître les recettes provenant des clients-usagers tout en améliorant la cohérence du système tarifaire par rapport aux coûts des services rendus et à la capacité de payer des clients-usagers. Les nouveaux produits tarifaires seront examinés également dans l'optique de la fidélisation de la clientèle et de la stimulation de la demande en transport.

Bien que le nouveau système de vente et de perception le permette, le développement de nouveaux produits tarifaires ne devra pas amener une trop grande complexification du système tarifaire. Une compatibilité devra également être assurée entre les produits tarifaires locaux et métropolitains.

Au niveau local, l'étude des nouveaux produits tarifaires suivra celle portant sur la révision du système tarifaire (voir fiche G1). L'étude comprendra une analyse et une évaluation des produits tarifaires en application ailleurs dans le monde et pouvant potentiellement être implantés au RTL.

Au niveau métropolitain, le RTL participera activement aux études du comité tarifaire métropolitain de l'AMT et s'assurera que ses intérêts soient considérés dans la mise en place de nouveaux produits tarifaires métropolitains.

Réalisations à date :

Bénéfices du projet :

Flexibilité tarifaire pour les clients-usagers;
Augmentation des recettes pour le RTL.

Inconvénients du projet :

Risque de perte de revenus si les rabais tarifaires consentis sont trop importants.

Échéancier :

Étude de produits tarifaires métropolitains : 2005-2006
Étude de produits tarifaires locaux : 2006

Mise en place du nouveau système tarifaire : 2007

Coût du projet : : Études : internes RTL+ AMT

Projets associés : F3, G1



Implantation des terminus Boucherville et Saint-Bruno

Projet : H1

Axe d'intervention : Terminus et stationnements incitatifs

Horizon d'implantation :
2005 et 2006

Objectifs du projet :

Supporter le développement du réseau du RTL dans les arrondissements de Boucherville et de Saint-Bruno;
Revoir la desserte de ces arrondissements;
Attirer une nouvelle clientèle;
Permettre un réaménagement du réseau (réduction des temps de déplacement);
Améliorer la desserte en période hors-pointe.

Description du projet :

Le projet consiste à aménager des terminus à la sortie des arrondissements de Boucherville (Marie-Victorin/ De La Barre) et de Saint-Bruno-de-Montarville (Clairevue / Marie-Victorin) afin de permettre aux clients-usagers de correspondre en hors-pointe, le samedi et le dimanche sur les lignes navettes express à fréquence élevée. Les emplacements de ces terminus ont été prévus à des endroits facilement accessibles et près d'un accès routier fluide.

Ces aménagements sont essentiels afin de permettre un réaménagement complet de la desserte autobus qui permettra d'améliorer considérablement les temps de déplacement des clients-usagers en périodes de pointe. La mise en correspondance des clients-usagers en hors-pointe, le samedi et le dimanche vise une meilleure desserte des arrondissements et une utilisation rationnelle des ressources. Les correspondances avec les navettes seront synchronisées afin de minimiser les pertes de temps pour les clients-usagers. Sans ces terminus, l'implantation des projets B1 et B3 est compromise.

Les terminus devront être aménagés de manière à faciliter les correspondances avec les navettes et les lignes d'autobus. Les aménagements devront assurer un niveau de confort acceptable pour les clients-usagers. Un stationnement incitatif ainsi qu'une aire de kiss and ride doivent être également aménagés afin de favoriser les transferts modaux.

Réalisations à date :

Étude conceptuelle du terminus Boucherville en 2002;
Étude détaillée et plans et devis du terminus Boucherville en 2003.

Bénéfices du projet :

Aménagements confortables pour les usagers;
Rationalisation des opérations;
Gains d'achalandage dus aux transferts modaux.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

Terminus Boucherville :
Construction du terminus et du stationnement incitatif : 2005
Mise en service : 2006

Terminus Saint-Bruno :
Études conceptuelles et détaillées : 2004
Plans et devis : 2005
Construction du terminus et du stationnement incitatif : 2006
Mise en service : 2007

Coût du projet : Terminus Boucherville : Études : 40 K\$, Infrastructures : 2 M\$
Terminus Saint-Bruno : Études : 40 K\$, Infrastructures : 2 M\$

Projets associés : B1, B3



Réaménagement des terminus Panama et Chevrier

Projet : H2

Axe d'intervention : Terminus et stationnements incitatifs

Horizon d'implantation :
2007 et 2009

Objectifs du projet :

Permettre la mise en place du SLR A10;
Supporter le développement du réseau du RTL dans les nouveaux secteurs de Brossard et de Saint-Hubert;
Favoriser la correspondance des clients-usagers;
Attirer une nouvelle clientèle.

Description du projet :

Pour le terminus Panama, le projet consiste à relocaliser le terminus près du tunnel d'accès menant à la future station SLR, à réaménager l'aire de kiss and ride et le stationnement incitatif et à améliorer les accès autos et autobus via les boulevards Taschereau et Panama (voir fiche A1). Le nouveau terminus devra tenir compte d'une phase intermédiaire d'opération autobus ayant accès à la voie réservée au centre de l'A.10 et être entièrement réaménagé en 2006, lorsque les travaux de l'échangeur A10/Taschereau seront complétés.

Pour le terminus Chevrier, le projet consiste à réaménager le terrain de manière à insérer la station du SLR, à aménager un terminus pour les lignes du RTL et des CIT et à accroître le nombre de places de stationnement incitatif afin de favoriser le transfert modal sur le SLR (voir fiche A1). L'aménagement doit tenir compte de l'implantation du centre d'entretien pour le SLR à côté du poste de Hydro-Québec et d'un éventuel prolongement du SLR sur la Rive-Sud dans le corridor des boulevards Chevrier, Grande-Allée et Moïse-Vincent (voir fiche A4). Le nouveau terminus devra être entièrement réaménagé en 2008, lorsque le SLR sera mis en opération.

Des quais d'autobus devront être aménagés en 2006 au terminus Chevrier afin de permettre le rabattement de lignes dans le cadre du réaménagement de la desserte des secteurs résidentiels C et L à Brossard et des secteurs résidentiels à Saint-Hubert prévus de part et d'autres du boulevard Moïse-Vincent (voir fiche B5)

Réalisations à date :

Étude conceptuelle des terminus Panama et Chevrier en 2003 (études d'avant-projet SLR A10).
Étude d'un scénario autobus via l'estacade en 2004

Bénéfices du projet :

Aménagements confortables pour les clients-usagers;
Rationalisation des opérations;
Gains d'achalandage dus aux transfert modaux.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

Terminus Panama :
Étude détaillée et plans et devis : 2004-2005
Construction du terminus et du stationnement incitatif : 2006-2007
Mise en service : 2007

Terminus Chevrier :
Étude détaillée et plans et devis : 2005-2006
Aménagement temporaire de quais pour le RTL : 2007
Construction du terminus et modification du stationnement incitatif : 2008-2009
Mise en service : 2009

Coût du projet : Terminus Panama : Études : 85 K\$ et implantation : 6 M\$
Terminus Chevrier : Études : 85 K\$ et implantation : 7 M\$

Projets associés : A1, A3, A4, B5



Réaménagement des stationnements De Mortagne et De Montarville

Projet : H3

Axe d'intervention : Terminus et stationnements incitatifs

Horizon d'implantation : 2010

Objectifs du projet :

Supporter la mise en place d'une desserte des parcs incitatifs longeant l'A.20 vers le terminus Radisson;
Améliorer le confort et le service aux clients-usagers;
Attirer des nouveaux clients-usagers.

Description du projet :

Ce projet s'inscrit dans le cadre de l'implantation d'une ligne d'autobus métropolitaine reliant les villes de Longueuil et de Sainte-Julie à la station de métro Radisson via l'autoroute 20. Il consiste à réaménager les stationnements incitatifs De Mortagne et De Montarville de manière à améliorer le confort et à favoriser le transfert modal des clients-usagers sur la ligne métropolitaine A.20 (voir fiche B7).

Le réaménagement de ces stationnements devra tenir compte du projet d'amélioration de la desserte des parcs industriels Vieux-Longueuil / Boucherville (voir fiche B2) qui pourrait impliquer le rabattement de certaines lignes d'autobus et de taxis collectifs à ces stationnements incitatifs.

Réalisations à date :

Bénéfices du projet :

Aménagements confortables pour les clients-usagers;
Gains d'achalandage.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

| | |
|---|-----------|
| Étude détaillée et plans et devis : | 2008-2009 |
| Réaménagement des stationnements incitatifs : | 2010 |
| Mise en service : | 2011 |

Coût du projet : Équipement métropolitain sous la juridiction de l'AMT. Participation du RTL aux études d'opportunité et de faisabilité ainsi qu'aux plans et devis.

Projets associés : A3, B2, B7



Aménagement d'un terminus annexe au Centre-ville de Montréal

Projet : H4

Axe d'intervention : Terminus et stationnements incitatifs

Horizon d'implantation : 2007

Objectifs du projet :

Accroître la capacité du terminus (nombre de quais, aire d'attente pour les usagers)
Faciliter les opérations (aires d'attente et de circulation des autobus);
Améliorer le confort et le service aux clients-usagers.

Description du projet :

Actuellement, le terminus Centre-ville a atteint sa capacité maximum en pointe du soir autant au niveau des quais que des accès pour les autobus que des aires de circulation et d'attente pour les autobus et les clients-usagers. Cela complique considérablement les opérations et nuit au développement du transport en commun sur la Rive-Sud.

Ces problématiques ont fait l'objet d'une analyse approfondie dans le cadre de l'étude d'une voie réservée en site propre passant sur l'estacade et l'autoroute Bonaventure. Il est donc impératif de trouver une solution permettant d'accroître la capacité du terminus Centre-ville.

Dans l'attente de l'implantation d'un SLR dans l'axe A10-Pont Champlain, il faut envisager la possibilité d'aménager temporairement une annexe à proximité du terminus Centre-ville actuel. Le site doit être situé le plus près possible du terminus actuel afin d'éviter d'accroître les coûts d'exploitation des sociétés de transport et d'allonger inutilement les temps de parcours des clients-usagers. À l'instar du terminus actuel, il est indispensable que cette annexe soit reliée le plus directement possible à la station de métro Bonaventure.

Réalisations à date :

Étude d'un scénario autobus via l'estacade et des problématiques de capacité du TCV en 2004

Bénéfices du projet :

Amélioration de la performance du réseau d'autobus;
Résolution à moyen terme du problème de capacité du terminus Centre-Ville;
Soutien à l'utilisation du transport en commun dans l'axe de l'autoroute 10 / pont Champlain.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

| | |
|--|-----------|
| Étude détaillée et plans et devis : | 2005-2006 |
| Construction de l'annexe au terminus : | 2006-2007 |
| Mise en service : | 2007 |

Coût du projet : Études et plans et devis : 0,6 M\$, Implantation : 3,0 M\$
Équipement métropolitain sous la juridiction de l'AMT. Participation du RTL aux études ainsi qu'aux plans et devis.

Projets associés : A1



Aménagement d'une gare de train intermodale permanente à Saint-Hubert

Projet : H5

Axe d'intervention : Terminus et stationnements incitatifs

Horizon d'implantation : 2007

Objectifs du projet :

Maximiser l'utilisation du train de banlieue Saint-Hilaire;
Accroître l'intégration des réseaux d'autobus et de train;
Attirer des nouveaux clients-usagers;
Favoriser le développement économique de la zone aéroportuaire de Saint-Hubert.

Description du projet :

La zone aéroportuaire de Saint-Hubert constitue un pôle économique de développement 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.

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.

Le projet consiste à aménager une gare permanente et intermodale dans la zone aéroportuaire de Saint-Hubert incluant toutes les infrastructures requises pour sa desserte en autobus (accès, quais, aires d'attente pour les autobus) et en automobile (accès, stationnements, aire de kiss-and-ride).

Réalisations à date :

Aménagement temporaire de la gare de train de Saint-Hubert en 2003

Bénéfices du projet :

Intégration accrue des réseaux d'autobus et de train;
Amélioration de la desserte de Longueuil dans l'axe du train de banlieue Saint-Hilaire;
Gain d'achalandage pour le train de banlieue.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

| | |
|---------------------------------------|-----------|
| Étude détaillée et plans et devis : | 2005-2006 |
| Construction de la gare intermodale : | 2006-2007 |
| Mise en service : | 2007 |

Coût du projet : Études et plans et devis : 1,5 M\$, Implantation : 5,5 M\$
Équipement métropolitain sous la juridiction de l'AMT.
Participation du RTL aux études ainsi qu'aux plans et devis.

Projets associés : B5, B8



Extension du système de préemption des feux sur le RTLA

Projet : I1

Axe d'intervention : Mesures préférentielles

Horizon d'implantation : 2006-2013

Objectifs du projet :

Accroître l'achalandage;
Améliorer la fiabilité et la ponctualité du service;
Réduire les temps d'attente des clients-usagers;
Améliorer l'efficacité et l'efficience des opérations;
Renforcer le transport en commun sur les axes de transport.

Description du projet :

Le projet consiste dans un premier temps à analyser les résultats obtenus par le système de préemption des feux présentement en place sur le chemin de Chambly et à réaliser une étude permettant d'évaluer la faisabilité et l'opportunité de déployer ce système sur d'autres artères du RTLA.

L'étude d'impact visera à :

- Poser un diagnostic et évaluer l'ensemble des bénéfices du système actuel;
- Proposer des améliorations au système, s'il y a lieu.

L'étude de faisabilité et d'opportunité permettra de :

- Identifier des artères du RTLA pouvant bénéficier de la mise en place d'un tel système;
- Proposer un plan de déploiement du système.

Les mesures de préemption des feux compléteront les sites propres (voir fiches A3, A4, A5) ainsi que les mesures préférentielles actuelles et futures qui seront déployées sur les axes du RTLA (voir fiche I2).

Réalisations à date :

Installation d'équipements à bord des autobus en 2002-2003;
Mise en place du système sur le chemin de Chambly en 2003;
Mise en place d'une version préliminaire du logiciel d'analyse en 2003;
Étude d'impact en cours.

Bénéfices du projet :

Amélioration de la fiabilité et de la ponctualité sur le réseau;
Amélioration des temps de déplacement des clients-usagers;
Réduction des coûts d'opération.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

Fin du développement du logiciel d'analyse : 2004
Étude d'impact du système actuel : 2004
Étude d'opportunité et de faisabilité : 2005

Si les études sont concluantes :

Études détaillées (par artère) : 2005-2012
Mise en place du système (par artère) : 2006-2013

Coût du projet : Études : 0,1 M\$ /an
Implantation : 0,7 M
Subvention possible du projet

Projets associés : A3, A4, A5, F1, I2



Extension du réseau de voies réservées et de mesures préférentielles sur le RTLA

Projet : I2

Axe d'intervention : Mesures préférentielles

Horizon d'implantation : 2007-2013

Objectifs du projet :

Réduire les temps de déplacement des clients-usagers;
Améliorer la fiabilité et la ponctualité du service;
Améliorer l'efficacité et l'efficience des opérations;
Renforcer le transport en commun sur les axes de transport.

Description du projet :

Le projet consiste à réaliser une étude de faisabilité et d'opportunité visant à mettre en place de nouvelles voies réservées et mesures préférentielles aux abords des terminus et stationnements incitatifs ainsi que sur des artères du RTLA.

L'étude de faisabilité et d'opportunité visera à :

- Mesurer les problèmes de circulation autour de tous les terminus et les stationnements incitatifs ainsi que sur les axes du RTLA;
- Poser un diagnostic et proposer des solutions;
- Proposer un plan de déploiement de mesures préférentielles.

Cette étude sera suivie par des études plus approfondies et le déploiement des mesures préférentielles sur les axes du RTLA.

Ces mesures préférentielles complèteront les sites propres (voir fiches A3, A4, A5) ainsi que les extensions éventuelles du système de préemption des feux (voir fiche I1).

Réalisations à date :

Bénéfices du projet :

Amélioration de la fiabilité et de la ponctualité sur le réseau;
Amélioration des temps de déplacement des clients-usagers;
Réduction des coûts d'opération.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

Étude d'opportunité et de faisabilité : 2006

Si l'étude est concluante :

Études détaillées (par terminus et artère) : 2006-2012

Mise en place du système (par artère) : 2007-2013

Coût du projet : Études : Internes RTL+AMT. (opportunité et faisabilité)

Projets associés : A3, A4, A5, I1



Renouvellement et redéploiement de la flotte d'autobus articulés

Projet : J1

Axe d'intervention : Flotte d'autobus

Horizon d'implantation : 2005-2010

Objectifs du projet :

Réaliser des économies de coût d'opération;
Améliorer l'efficacité et l'efficience des opérations;
Améliorer la fiabilité et la ponctualité du service;
Réduire les émissions de polluant.

Description du projet :

Le projet consiste dans un premier temps à renouveler et à redéployer la flotte des autobus articulés sur les lignes les plus achalandées. Il prévoit également l'opportunité d'affecter ce type de véhicules aux navettes et autres lignes qui présentent un potentiel.

Le nombre de véhicules à acquérir dépend de la date de mise en opération du SLR dans l'axe A10. Plusieurs scénarios de déploiement des autobus articulés ont été considérés lors de cette étude en 2002. Un scénario de 34 autobus articulés est considéré jusqu'au moment de la décision de la construction du SLR. Le potentiel d'utilisation des autobus articulés est actuellement évalué à 42 autobus (avec réserve : 50 autobus).

Le redéploiement des autobus articulés dépend du niveau de renouvellement de la flotte d'autobus AG700 acquis en 1989.

Il est à noter que les besoins en véhicules et le déploiement des autobus articulés sont revus à tous les ans.

Réalisations à date :

Étude de redéploiement des autobus articulés sur le réseau du RTL en 2002;
Redéploiement des autobus articulés amorcé en 2003.

Bénéfices du projet :

Économie des coûts d'opération;
Utilisation plus optimale des autobus;
Réduction des émissions de polluant par la réduction du nombre de véhicules requis.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

Renouvellement des véhicules et redéploiement des autobus articulés sur le réseau : 2005-2010
Actualisation des besoins et du plan de déploiement : En continu

Coût du projet : Implantation : 6,9 M\$ (conditionnel à K1)

Projets associés : A1, B1, K1

Amélioration de l'ergonomie des autobus LFS

Projet : J2

Axe d'intervention : Flotte d'autobus

Horizon d'implantation : 2007-2008

Objectifs du projet :

Améliorer le confort des clients-usagers;
Accroître la capacité des autobus.

Description du projet :

Le projet consiste à réaliser une étude d'opportunité et de faisabilité visant à améliorer l'ergonomie générale et la capacité des autobus à plancher surbaissé (LFS). Il est à noter qu'à compter de 2007, les autobus à plancher surbaissé auront presque entièrement remplacé les autobus conventionnels.

L'étude d'opportunité et de faisabilité visera à :

- Évaluer le niveau de confort des clients-usagers (sièges, barres d'appuis, ventilation, bruit, vibrations, etc.);
- Évaluer la quantité optimale de sièges;
- Évaluer la facilité de circulation dans l'allée centrale (rampe versus escalier);
- Évaluer divers aménagements de sièges à l'intérieur du véhicule;
- Proposer des améliorations s'il y a lieu.

Cette étude pourra être suivie, le cas échéant, d'un prototypage de véhicules comportant divers aménagements et de tests auprès de la clientèle. Il est à noter que le projet «Dévelobus» prévoit éventuellement l'application de normes définies par la STM, en partenariat avec Nova Bus. Ces normes seraient appliquées à l'ensemble des acheteurs d'autobus LFS, y compris le RTL.

Réalisations à date :

Évaluation du niveau de confort du chauffeur (poste de conduite, siège, volant, équipements embarqués, etc.).

Bénéfices du projet :

Confort accru pour les clients-usagers;
Augmentation de la capacité des autobus;
Économie de coût d'opération.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

Étude d'opportunité et de faisabilité : 2006

Si l'étude est concluante :

- Prototypage de véhicules : 2007-2008
- Amélioration de l'aménagement : 2008-2013

Coût du projet : Études : internes RTL et MTQ (opportunité et faisabilité).

Projets associés : J3

Projet : J3

Axe d'intervention : Flotte d'autobus

Horizon d'implantation : 2008-2009

Objectifs du projet :

Réduire les coûts d'opération des autobus;
Améliorer l'efficacité et l'efficience des opérations;
Améliorer le confort des clients-usagers.

Description du projet :

Le projet consiste à évaluer l'opportunité d'introduire de nouveaux types de véhicules dans la flotte (minibus, trolleybus, autobus double-articulés) mieux adaptés à divers types de dessertes et de services offerts (axes lourds, parcs industriels, quartiers résidentiels à faible densité). Cette étude vient compléter en quelque sorte les études sur les sites propres (voir fiches A3, A4, A5) et l'amélioration de la desserte des pôles institutionnels, commerciaux et industriels (voir fiche B4).

L'étude d'opportunité et de faisabilité consistera à :

- Identifier les problématiques des autobus actuels;
- Inventorier les véhicules de diverses capacités et performances disponibles sur le marché;
- Identifier les endroits où ces véhicules pourraient être déployés;
- Évaluer les bénéfices, les coûts et les impacts de leur déploiement.

Cette étude pourra être suivie, le cas échéant, de projets pilotes comprenant l'essai routier de ces nouveaux types de véhicules et les tests auprès de la clientèle.

Ces tests pourraient permettre d'expérimenter non seulement de nouveaux véhicules mais également diverses caractéristiques des véhicules (traction, guidage, carburants alternatifs, etc.).

Réalisations à date :

Bénéfices du projet :

Économie de coût d'opération;
Utilisation plus optimale des autobus;
Confort accru pour les clients-usagers.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

Étude d'opportunité et de faisabilité : 2007

Si l'étude est concluante :

- Essais de véhicules : 2008-2009
- Déploiement de nouveaux véhicules : 2009-2013

Coût du projet : Étude : Interne RTL (opportunité et faisabilité)
Implantation : 250 K\$ pour projet pilote avec 1 autobus double-articulé
75 K\$ pour projet pilote avec 1 minibus

Projets associés : A3, A4, A5, B4, J2

Projet : K1

Axe d'intervention : Centre d'exploitation

Horizon d'implantation : 2008-2011

Objectifs du projet :

Améliorer l'efficacité et l'efficience des opérations et de l'entretien;
Réduire les coûts d'entretien et d'opération des véhicules;
Éliminer les nuisances pour les riverains du centre d'exploitation Saint-Hubert.

Description du projet :

Le projet consiste à évaluer l'opportunité de relocaliser le centre d'exploitation Saint-Hubert. Le centre d'exploitation actuel comporte deux garages situés maintenant en plein quartier résidentiel. Environ 25 % des installations auront atteint 40 ans en 2004. Le reste des installations date de 1976 et 1978. La configuration des garages limite considérablement la capacité et la circulation des autobus. De plus, les opérations d'entretien demeurent difficiles en raison des espaces disponibles. Des améliorations ont été apportées aux installations en 2002 mais celles-ci ont une durée de vie relativement limitée.

L'implantation du SLR (voir fiche A1) et son centre d'entretien dans le secteur des C de Brossard constitue une opportunité pour relocaliser le centre d'exploitation Saint-Hubert sur un site plus propice et mieux adapté aux besoins futurs du RTL.

L'étude d'opportunité et de faisabilité consistera à :

- Poser un diagnostic sur les installations actuelles;
- Préciser les besoins en termes de capacité, d'exploitation et d'entretien;
- Identifier et évaluer différents sites potentiels;
- Évaluer les bénéfices, les coûts et les impacts de la relocalisation du centre d'exploitation.

Cette étude sera une occasion d'identifier des pistes d'optimisation des activités d'entretien dans les deux centres d'exploitation (Longueuil et Saint-Hubert).

Réalisations à date :

Étude d'implantation d'un SLR dans l'axe autoroute 10 / pont Champlain tenant compte de cette option.

Bénéfices du projet :

Amélioration de l'efficacité et de l'efficience des opérations;
Réduction des coûts d'entretien et d'opération des véhicules;
Élimination des nuisances pour les citoyens.

Inconvénients du projet :

Nécessité de trouver un site d'implantation pouvant minimiser le kilométrage improductif.

Échéancier :

Étude d'opportunité et de faisabilité : 2006

Si l'étude est concluante :

- Étude d'avant-projet : 2007-2008
- Plans et devis : 2008
- Construction du nouveau centre : 2008-2011
- Mise en service : 2011-2013

Coût du projet : Étude : interne RTL (opportunité et faisabilité réalisée)+ Plans et devis 6 M \$
Implantation : 34 M \$

Projets associés : A1, J1



Création d'un comité technique d'aménagement Ville de Longueuil-RTL

Projet : L1

Axe d'intervention : Aménagement du territoire

Horizon d'implantation : 2004

Objectifs du projet :

- Établir un lien de communication permanent entre le RTL, la Direction aménagement et développement du territoire et les arrondissements de la ville de Longueuil en matière de planification et de gestion du territoire;
- Discuter et résoudre les problématiques d'aménagement du territoire et de desserte du transport en commun;
- Élaborer des politiques, des orientations et des normes d'aménagement favorisant l'utilisation du transport en commun;
- Assurer un suivi conjoint des projets de développement résidentiel, commercial, industriel et institutionnel ainsi que leur desserte en transport en commun.

Description du projet :

Le projet consiste à former, dès 2004, un comité technique d'aménagement du territoire formé d'un représentant de la Direction planification et développement du RTL, d'un représentant de la Direction aménagement et développement du territoire et au besoin d'un représentant des arrondissements de la ville de Longueuil, d'un représentant de la Direction infrastructures et d'un représentant de Développement économique Longueuil (DEL).

Les premiers mandats du comité pourraient être de :

- Revoir chacun des projets de développement ainsi que leur desserte en transport en commun et de proposer des améliorations en termes d'aménagement physique du quartier, de trame routière, de passage piétonnier et de piste cyclable;
- Élaborer un guide et des normes d'aménagement et d'accessibilité des quartiers pour le transport en commun à l'intention des divers intervenants en matière de développement urbain;
- Réaliser un bilan des informations disponibles et d'étudier l'opportunité de mettre en place un système de planification et de gestion des projets de développement. Proposer, le cas échéant, un plan d'action conjoint pour l'implantation d'un système de géomatique portant sur la planification et la gestion des projets de développement;
- Discuter des orientations de développement de la Ville en matière d'aménagement du territoire dans le cadre de l'élaboration du schéma d'aménagement de la CMM et du plan d'urbanisme de la Ville de Longueuil. Assurer la compatibilité entre les orientations retenues dans le plan stratégique de transport en commun du RTL et les orientations préconisées en matière d'aménagement du territoire.

Réalisations à date :

Présentation du projet à la Direction aménagement et développement du territoire de la Ville de Longueuil

Bénéfices du projet :

- Arrimage entre la planification du territoire et du transport en commun;
- Partenariat et lien de communication permanent entre le RTL et la Ville de Longueuil;
- Meilleure desserte et accessibilité au transport en commun;
- Développement urbain durable.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

Mise en place du comité technique : 2004
Début des travaux : 2004

Coût du projet : Exploitation : 10 K\$ / an

Projets associés : L2, L3, L4



Développement d'un guide et de normes d'aménagement des quartiers

Projet : L2

Axe d'intervention : Aménagement du territoire

Horizon d'implantation : 2007

Objectifs du projet :

Améliorer la desserte du territoire;
Réduire les distances de marche des clients-usagers;
Réduire les temps de déplacement des clients-usagers;
Améliorer l'efficacité et l'efficience des opérations;
Améliorer la sécurité des piétons et des clients-usagers.

Description du projet :

Le projet consiste à élaborer un guide et des normes d'aménagement des quartiers destinés aux urbanistes, aux ingénieurs et aux promoteurs immobiliers, ainsi qu'aux divers intervenants du milieu municipal.

Élaboré par le comité technique d'aménagement du territoire Ville de Longueuil – RTL, le guide indiquera les meilleures pratiques à adopter afin de favoriser l'accessibilité ainsi qu'une desserte optimale en transport en commun des quartiers de la ville. Le guide sera assorti de procédures et d'exemples d'aménagements à proscrire et à encourager. Les principaux aspects couverts par le guide seront les suivants :

- Configuration générale des quartiers;
- Aménagement des artères et des collectrices;
- Aménagement des passages et des traverses piétonnières;
- Aménagement des baies de refuge pour autobus;
- Aménagement de voies réservées pour autobus;
- Aménagement des pistes cyclables ;
- Aménagement aux arrêts d'autobus (avec et sans abribus).

L'élaboration d'un tel guide impliquera une revue de la littérature et la consultation d'experts en aménagement et de promoteurs immobiliers.

Les normes d'aménagement seront proposées par la Direction aménagement et développement du territoire, en collaboration avec la Direction infrastructures et les arrondissements de la ville de Longueuil. Le guide et les normes seront soumis pour approbation au conseil d'administration du RTL et au conseil de la Ville de Longueuil.

Réalisations à date :

Bénéfices du projet :

Amélioration de l'accessibilité et des temps de parcours pour les clients-usagers;
Amélioration de la qualité de vie des résidents;
Économies de coûts d'opération pour le RTL.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

Conception du guide : 2005-2006
Approbation du guide : 2006
Élaboration de normes: 2006-2007
Approbation des normes : 2007
Mise en vigueur : 2007

Coût du projet : Études : 10 K\$ (Recherche et confection du guide RTL, Ville de Longueuil)
Implantation : 25 K\$ (Publication du guide)

Projets associés : L1

Projet : L3

Axe d'intervention : Aménagement du territoire

Horizon d'implantation : 2004-2005

Objectifs du projet :

Améliorer la desserte du territoire;
Réduire les distances de marche des clients-usagers;
Réduire les temps de déplacement des clients-usagers;
Améliorer l'efficacité et l'efficience des opérations.

Description du projet :

Le projet consiste à implanter une démarche de suivi des projets de développement allant depuis l'élaboration du premier concept d'aménagement jusqu'à la réalisation du projet. Dans le cadre de cette démarche, le RTL serait invité à analyser et à commenter les projets de développement sur le plan de l'accessibilité et de la desserte en transport collectif. Au besoin, des améliorations seraient proposées par le RTL. Les éléments suivants seraient analysés et commentés par le RTL :

- Concept général d'aménagement;
- Phases de développement du projet;
- Configuration du réseau artériel et collecteur;
- Configuration du réseau routier local;
- Localisation des passages et des traverses piétonnières;
- Localisation des baies de refuge et des arrêts d'autobus.

Par ailleurs, le RTL pourrait élaborer un scénario évolutif de desserte du transport en commun en tenant compte du concept et des phases d'aménagement d'un projet. Ce scénario pourrait être raffiné au fur et à mesure que le projet est mis en place. Les promoteurs immobiliers respecteraient davantage les orientations du RTL et de la Ville de Longueuil.

Des projections de déplacements pourraient être systématiquement faites par le RTL sur la base des superficies prévues et des projections de logis et d'emplois établies par la Ville de Longueuil. Il serait ainsi plus facile d'anticiper les besoins en transport, de planifier le développement du réseau et de prévoir les investissements.

Une revue systématique de tous les projets de développement serait entreprise dès 2004 dans le cadre des travaux du comité technique d'aménagement (voir fiche L1). Le réseau artériel et collecteur de la ville pourrait également être mis à jour en y incorporant les axes prévus dans les nouveaux développements.

Une telle démarche sera l'occasion de réaliser un bilan des informations disponibles et d'étudier l'opportunité de mettre en place un système pour la planification et la gestion des projets de développement sur la base du guide et des normes d'aménagement des quartiers (voir fiche L2).

Réalisations à date :

Bénéfices du projet :

Amélioration de la desserte du territoire;
Développement urbain durable;
Économie de coût d'opération pour le RTL.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

Début du processus : 2004

Coût du projet : Études : Internes RTL+Ville de Longueuil

Projets associés : L1



Programme de revitalisation des zones d'arrêts et du mobilier urbain

Projet : L4

Axe d'intervention : Aménagement du territoire

Horizon d'implantation : 2006-2013

Objectifs du projet :

Revitaliser les axes urbains;
Améliorer le confort des clients-usagers.

Description du projet :

Le projet consiste à améliorer l'aménagement des zones d'arrêts ainsi que le mobilier urbain dans le cadre de projets de revitalisation d'axes urbains. Ce projet serait réalisé conjointement avec l'AMT et la Ville de Longueuil.

Sur le plan des infrastructures, on pourrait préconiser par exemple :

- La mise en place d'équipement d'information aux clients-usagers;
- La mise en place de voies réservées et/ou de mesures préférentielles;
- Une voirie assurant la sécurité des piétons et des clients-usagers du transport en commun en attente;
- Un mobilier urbain assurant le confort des passagers en attente (abribus, bancs);
- Des arrêts d'autobus chauffés intégrés à des bâtiments;
- Des aménagements permettant une meilleure intégration urbaine.

Le service de transport en commun, l'information aux clients-usagers, la gestion de la circulation pourraient également être améliorés sur ces axes.

Une étude d'opportunité et de faisabilité pourrait être entreprise dans le cadre du comité d'aménagement afin d'identifier les axes potentiels et les tronçons à revitaliser en priorité. Les axes majeurs du RTLA pourraient être revitalisés à tour de rôle dans le cadre notamment du programme de revitalisation commerciale de la ville de Longueuil. Le chemin de Chambly pourrait constituer un axe de choix pour débiter un tel programme.

L'étude d'opportunité serait suivie par la réalisation d'études d'avant-projet et des plans et devis pour chacun des axes retenus.

Réalisations à date :

Bénéfices du projet :

Amélioration de la desserte du territoire;
Amélioration du confort et de la sécurité pour les clients-usagers;
Amélioration de l'information aux arrêts pour les clients-usagers;
Amélioration de la qualité de vie pour les citoyens.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

- Études d'avant-projet (par axe) : 2005-2010
- Plans et devis (par axe) : 2006-2011
- Travaux de revitalisation (par axe) : 2006-2013

Coût du projet : Études : 200 K\$ (MTQ, AMT en collaboration avec RTL et Ville de Longueuil)
Implantation : 4.5 M\$

Projets associés : L1, A3, A4, A5, E4



Projet : M1

Création d'un comité technique de circulation Ville de Longueuil-RTL

Axe d'intervention : Voirie et signalisation

Horizon d'implantation : 2005

Objectifs du projet :

- Établir un lien de communication permanent entre le RTL, la Direction infrastructures et les arrondissements de la ville de Longueuil au niveau de la voirie et de la signalisation;
- Discuter et résoudre les problématiques d'aménagement de la voirie, de signalisation et de circulation touchant le transport en commun;
- Élaborer des politiques, des orientations et des normes d'aménagement de la voirie et de la signalisation favorisant la desserte du transport en commun;
- Assurer un suivi conjoint des projets de construction, d'aménagement de la voirie (voies de circulation, pistes cyclables et aires d'arrêts d'autobus) ainsi que des projets d'implantation des mesures préférentielles pour autobus;
- Assurer un suivi conjoint de la signalisation (feux de circulation, arrêts obligatoires, limites de vitesse) et du stationnement sur le réseau routier emprunté par les autobus du RTL.

Description du projet :

Le projet consiste à former, en 2005, un comité technique, voirie et signalisation, formé d'un représentant de la Direction planification et développement du RTL, d'un représentant de la Direction infrastructures et au besoin d'un représentant des arrondissements de la ville de Longueuil, d'un représentant de la Direction aménagement et développement du territoire et d'un représentant de Développement économique Longueuil (DEL).

Les premiers mandats du comité pourraient être de :

- Revoir l'aménagement de la voirie et de la signalisation sur tous les axes desservis par le transport en commun et de proposer des améliorations. Ces améliorations pourraient concerner l'aménagement physique de la voirie, des aires d'arrêts, des pistes cyclables, les limites de vitesse, la pertinence des arrêts obligatoires, la synchronisation des feux de circulation et le respect de la signalisation;
- Élaborer un guide et des normes d'aménagement et de signalisation (limites de vitesses, feux de circulation, arrêts obligatoires ...) favorisant la desserte en transport en commun;
- Réaliser un bilan des informations disponibles et étudier l'opportunité de mettre en place un système pour la gestion de la voirie, de la circulation et de la signalisation. Proposer, le cas échéant, un plan d'action conjoint pour implanter un système de géomatique portant sur la gestion des données de voirie, de circulation et de signalisation;
- Discuter des orientations de développement de la Ville en matière d'aménagement de la voirie et de la signalisation dans le cadre de l'élaboration du plan général de circulation de la Ville de Longueuil et de s'assurer que ces orientations de développement sont compatibles avec les orientations contenues dans le plan stratégique de transport en commun du RTL.

Réalisations à date :

Présentation du projet à la Direction infrastructures de la Ville de Longueuil.

Bénéfices du projet :

- Partage de la voirie et implantation d'une signalisation favorisant la circulation des véhicules de transport en commun;
- Partenariat et lien de communication permanent entre le RTL et la Ville de Longueuil ;
- Rapidité, fiabilité et ponctualité de service accrues pour les clients-usagers du transport en commun;
- Efficience et réduction de coûts d'opération pour le RTL.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

Mise en place du comité technique : 2005
Début des travaux : 2005

Coût du projet : Exploitation : 10 K\$/ an

Projets associés : M2, M3



Développement d'un guide d'application des normes de signalisation sur les axes de transport en commun

Projet : M2

Axe d'intervention : Voirie et signalisation

Horizon d'implantation : 2008

Objectifs du projet :

Réduire les temps de déplacement des clients-usagers;
Améliorer la fiabilité et la ponctualité du service;
Améliorer l'efficacité et l'efficience des opérations;
Améliorer la sécurité.

Description du projet :

Le projet consiste à élaborer un guide d'application des normes de signalisation sur les axes de transport en commun destiné aux divers intervenants en matière de circulation. Ce guide complète celui portant sur l'aménagement du territoire.

Élaboré par le comité technique de circulation Ville de Longueuil – RTL, le guide indiquera les meilleures pratiques à adopter afin d'améliorer la sécurité et de faciliter la circulation des autobus. Le guide sera assorti de procédures et d'exemples de pratiques à proscrire et à encourager. Les principaux aspects couverts par le guide seront les suivants :

- Établissement de limites de vitesse;
- Implantation des arrêts obligatoires;
- Implantation de feux de circulation;
- Signalisation et marquage des voies réservées;
- Signalisation des aires d'arrêts pour les autobus;
- Contrôle de la circulation;
- Surveillance policière.

L'élaboration d'un tel guide impliquera une revue de la littérature et la consultation d'experts en circulation et des corps policiers.

Les critères d'application des normes de signalisation seront proposés par la Direction infrastructures afin de s'assurer de la mise en pratique du guide. Les normes devront obligatoirement respecter celles prescrites dans le Précis de signalisation du Québec. Le guide d'application des normes de signalisation sera soumis pour approbation au conseil d'administration du RTL et au conseil de la Ville de Longueuil.

Réalisations à date :

Bénéfices du projet :

Amélioration des temps de parcours pour les clients-usagers;
Amélioration de la qualité de vie pour les citoyens;
Économies de coûts d'opération pour le RTL;
Amélioration de la sécurité.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

Conception du guide: 2006-2007
Approbation du guide : 2007
Élaboration de normes: 2007-2008
Approbation des normes : 2008
Mise en vigueur : 2008

Coût du projet : Études : 10 K\$ (Recherche et confection du guide RTL, Ville de Longueuil)
Implantation : 25 K\$ (Publication du guide)

Projets associés : M1

Démarche de suivi de la signalisation

Projet : M3

Axe d'intervention : Voirie et signalisation

Horizon d'implantation : 2005-2006

Objectifs du projet :

Réduire les temps de déplacement des clients-usagers;
Améliorer la fiabilité et la ponctualité du service;
Améliorer l'efficacité et l'efficience des opérations;
Améliorer la sécurité.

Description du projet :

Le projet consiste à implanter une démarche de suivi de la signalisation. Dans le cadre de cette démarche, le RTL serait invité à analyser et à commenter la signalisation sur les axes de transport collectif. Des améliorations seraient proposées au besoin par le RTL.

Les éléments suivants seraient analysés et commentés par le RTL :

- Géométrie des voies de circulation;
- Limites de vitesse;
- Localisation des arrêts obligatoires;
- Synchronisation et phasage des feux de circulation;
- Signalisation des aires d'arrêts pour les autobus;
- Signalisation et marquage des voies réservées;
- Signalisation des travaux de voirie;
- Stationnement sur rue.

Par ailleurs, le RTL pourrait collaborer activement à l'élaboration des plans de circulation dans les nouveaux quartiers et préciser les trajets, les débits d'autobus, les emplacements probables des arrêts obligatoires et d'autobus ainsi que les mesures préférentielles à mettre en place.

Une revue systématique de la signalisation sur les axes du RTLA serait entreprise dès 2005 dans le cadre des travaux du comité technique de circulation (voir fiche M1).

Une telle démarche sera l'occasion de réaliser un bilan des informations disponibles et d'étudier l'opportunité de mettre en place un système pour la gestion de la voirie, de la circulation et de la signalisation sur la base du guide d'application des normes de signalisation sur les axes de transport en commun (voir fiche M2).

Réalisations à date :

Bénéfices du projet :

Amélioration des temps de parcours pour les clients-usagers;
Amélioration de la sécurité et de la qualité de vie des citoyens ;
Réduction des coûts d'opération pour le RTL;
Réduction des gaz à effet de serre;
Amélioration de la sécurité.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

Début du processus : 2005

Coût du projet : Études : Internes RTL+Ville de Longueuil

Projets associés : M1, M2



Stratégie de maintien et de renouvellement des effectifs

Projet : N1

Axe d'intervention : Ressources humaines

Horizon d'implantation : 2006

Objectifs du projet :

Maintenir les effectifs en place;
Assurer le renouvellement du personnel;
Assurer le transfert de l'expertise et du savoir-faire;
Accroître le sentiment d'appartenance.

Description du projet :

Le vieillissement des effectifs et la rareté de la main-d'œuvre dans plusieurs domaines représentent un défi pour le RTL.

Ce projet vise à :

- Analyser la situation et les tendances en matière d'emploi, de rémunération et des conditions de travail dans les entreprises de transport comparables;
- Anticiper les besoins en termes d'effectifs pour les 10 prochaines années;
- Poser un diagnostic de la situation au RTL;
- Développer une stratégie afin de maintenir nos effectifs en place, assurer le renouvellement du personnel ainsi que le transfert du savoir-faire et de l'expertise;
- Élaborer des plans d'action.

La stratégie peut s'adresser à plusieurs facettes des ressources humaines telles que la rémunération, les charges de travail, les conditions de travail, les relations de travail, la formation et la mobilisation du personnel.

Réalisations à date :

Bénéfices du projet :

Connaissance des besoins et des tendances
Maintien d'un niveau suffisant d'effectifs pour la charge de travail à accomplir
Maintien / accroissement de la productivité
Développement du savoir-faire et de l'expertise
Réduction de l'absentéisme

Inconvénients du projet :

Échéancier :

Analyse du contexte, des besoins et diagnostic : 2004-2005
Développement de la stratégie : 2006
Mise en oeuvre de la stratégie : 2006-2013

Coût du projet : Études : Internes RTL

Projets associés : N2



Programmes d'accès à l'égalité d'emploi et à l'équité salariale

Projet : N2

Axe d'intervention : Ressources humaines

Horizon d'implantation : 2004, 2006

Objectifs du projet :

Répondre aux exigences de la Loi sur l'accès à l'égalité d'emploi;
Répondre aux exigences de la Loi sur l'équité salariale;
Corriger la situation pour les personnes qui pourraient être victimes de discrimination.

Description du projet :

Le programme d'accès à l'égalité d'emploi consiste à :

- Dénombrer le nombre de personnes faisant partie des groupes visés par la Loi;
- Rédiger un rapport d'analyse à la commission;
- Élaborer un programme d'accès à l'emploi s'il y a sous-représentation d'un groupe;
- Mettre en place le programme sur une période de trois ans.

Le programme d'équité salariale consiste à :

- Corriger les écarts salariaux dus à la discrimination systémique, fondée sur le sexe à l'égard des personnes qui occupent des emplois dans des catégories d'emploi à prédominance féminine;
- Déterminer s'il y a des écarts et, s'il y a lieu, verser les ajustements dans un délai de 5 ans.

Réalisations :

Programme d'accès à l'égalité d'emploi : décompte des postes existants au RTL, et leurs exigences d'accès.
Programme d'équité salariale : Poursuite des travaux d'évaluation des emplois des postes syndiqués de bureau par le comité d'équité salariale

Bénéfices du projet :

Programme d'équité salariale :

- Équité des salaires entre les postes féminins et masculins.

Programme d'accès à l'égalité d'emploi :

Amélioration de la représentativité en emploi des groupes visés par la Loi

Inconvénients du projet :

Programme d'accès à l'égalité d'emploi :

- Tâches lourdes, nécessitant des ressources additionnelles, programme sans impacts immédiats sur l'efficacité et l'efficience de l'entreprise;
- Alourdissement possible du processus d'embauche;
- Augmentation possible des délais de recrutement.

Programme d'accès à l'équité salariale :

- Tâches lourdes, nécessitant des ressources additionnelles, programme sans impacts immédiats sur l'efficacité et l'efficience de l'entreprise;
- Augmentation possible de la masse salariale.

Échéancier :

Programme d'accès à l'égalité d'emploi :

- Analyse et diagnostic de la situation: 2004-2005
- Élaboration d'un programme d'accès à l'égalité (si requis) : 2005-2006
- Mise en œuvre du programme : 2005-2007

Programme d'équité salariale :

- Évaluation des emplois, estimation des écarts salariaux, versement des ajustements : 2004

Coût du projet : Programme d'accès à l'égalité d'emploi : Internes RTL (études)
Programme d'équité salariale : Internes RTL (coûts salariaux potentiels)

Projets associés : N1



Implantation d'un nouveau cadre financier

Projet : O1

Axe d'intervention : Financement du transport en commun

Horizon d'implantation : 2005

Objectifs du projet :

Assurer un financement adéquat du RTL.

Description du projet :

La situation financière de tous les organismes de transport est très précaire. Plusieurs organismes sont en crise financière. Les contributions municipales au transport en commun sont très élevées. Il n'est plus possible de maintenir les services et encore moins, de développer les réseaux avec le financement actuel.

La révision du cadre financier proposé en 2002 au gouvernement permettait d'absorber les charges de nature métropolitaine allégeant les AOT de ce fardeau financier. Ce nouveau cadre financier redonnait aux AOT une marge de manœuvre leur permettant de réinvestir dans leur réseau lourdement affecté par 10 ans de compressions.

Le projet consiste à élaborer et entreprendre, avec l'AMT, la CMM, les AOT et les municipalités de la région métropolitaine, une démarche visant à convaincre le gouvernement actuel, d'adopter le nouveau cadre financier pour le transport en commun dans la région de Montréal.

Le maintien des services actuels ainsi que la réalisation des projets proposés dans ce plan stratégique sont tributaires de l'adoption du nouveau cadre financier.

Réalisations à date :

Rédaction et dépôt de deux rapports de recommandation.

Bénéfices du projet :

Support financier adéquat de la part des automobilistes et des gouvernements supérieurs.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

Élaboration de la démarche : 2004-2005

Application de la démarche : 2005-2013

Coût du projet : Démarches réalisées par la direction du RTL en collaboration avec la Ville de Longueuil, l'AMT et les autres AOT.

Projets associés : O2



Recherche de financement pour les études, les projets et les modifications de service

Projet : O2

Axe d'intervention : Financement du transport en commun

Horizon d'implantation : 2006

Objectifs du projet :

Rechercher du financement pour la mise en place des projets et des modifications de service.

Description du projet :

Le projet consiste à réaliser un inventaire des sources de financement et des partenaires financiers pour les études, les projets de développement et les modifications de service.

Cet inventaire comprendrait :

- Recherche et étude systématique de toutes les sources de financement et des programmes gouvernementaux et municipaux disponibles;
- Recherche systématique de partenaires financiers pour toutes les études et projets de développement proposés dans le cadre du plan stratégique.

Au terme de cet inventaire, il y aurait lieu d'affecter une personne veillant à assurer un suivi des sources et programmes de financement, préparer les demandes de subvention, rechercher des partenaires financiers et assister les services chargés de réaliser les projets.

Sur le plan budgétaire, il y aurait lieu de prévoir à chaque année une enveloppe budgétaire permettant de développer le réseau, de réaliser des projets pilotes pour de nouvelles dessertes et d'implanter des prototypes de véhicules. Il y aurait lieu d'examiner à nouveau l'opportunité de créer un fonds de développement RTL pour des études et des projets de développement touchant le réseau local d'autobus.

Réalisations à date :

Bénéfices du projet :

Obtention des retombées monétaires suite à la réalisation des projets de développement

Inconvénients du projet :

Échéancier :

| | |
|--|-----------|
| Inventaire des sources de financement et des partenaires : | 2005 |
| Octroi d'un budget de développement : | 2006 |
| Mise en œuvre du processus : | 2006-2013 |

Coût du projet : Exploitation : 50 K\$ / an

Projets associés : O1



Stratégie pour la réduction de la consommation énergétique et des émissions de polluants

Projet : P1

Axe d'intervention : Protection de l'environnement

Horizon d'implantation : 2006

Objectifs du projet :

Réduire la consommation d'énergie;
Réaliser des économies de coûts;
Réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Description du projet :

Le projet consiste à élaborer une stratégie globale pour la réduction de la consommation énergétique et des émissions de polluants.

Ce projet vise à :

- Analyser la consommation d'énergie et dresser un bilan énergétique complet du RTL (flotte, centres d'exploitation, siège social, terminus, etc.);
- Analyser les émissions de polluants rejetés dans l'atmosphère par les divers types de véhicules;
- Identifier des pistes d'économie d'énergie;
- Identifier des pistes de réduction des émissions polluantes;
- Poser un diagnostic de la situation au RTL;
- Développer une stratégie afin de réduire la consommation d'énergie et les émissions de polluants;
- Élaborer des plans d'action.

Ce projet pourrait permettre l'implantation de certains projets pilotes. Un projet de réduction de la force des moteurs actuels pourrait être mis en place (la puissance des moteurs étant trop élevée pour les besoins et les vitesses actuels). De même il pourrait s'agir d'un projet pilote d'utilisation de moteurs de moindre force.

Réalisations à date :

Bénéfices du projet :

Réduction des gaz à effet de serre;
Économies de coût pour le RTL;
Amélioration de la qualité de vie pour les citoyens;
Environnement plus sain.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

| | |
|---|-----------|
| Analyse de la situation et diagnostic : | 2005-2006 |
| Développement de la stratégie : | 2006 |
| Mise en oeuvre de la stratégie : | 2006-2013 |

Coût du projet : Études : 20 K\$

Projets associés : J3, P2



Expérimentation de modes de propulsion alternatifs

Projet : P2

Axe d'intervention : Protection de l'environnement

Horizon d'implantation : 2008-2010

Objectifs du projet :

Réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Description du projet :

Le projet consiste à établir un partenariat avec les paliers gouvernementaux pour la promotion de l'utilisation de modes de propulsion alternatifs dont le type serait à identifier.

Ce projet vise à :

- Effectuer du lobbying auprès des différents paliers gouvernementaux afin qu'ils subventionnent l'utilisation de modes de propulsion alternatifs pour les autobus urbains mieux adaptés aux besoins des véhicules en opération actuellement;
- Participer aux projets de recherche et à l'expérimentation.

Réalisations à date :

Bénéfices du projet :

Réduction des gaz à effet de serre;
Économie de coût pour le RTL;
Amélioration de la qualité de vie pour les citoyens;
Développement économique.

Inconvénients du projet :

Échéancier :

Étude d'opportunité et de faisabilité : 2006 - 2007

Démarches auprès des gouvernements : 2006 - 2007

Si l'étude est concluante :

- Utilisation de modes de propulsion alternatifs sur des véhicules prototypes : 2008-2010
- Généralisation de l'utilisation sur l'ensemble de la flotte : 2011-2013

Coût du projet : Études : Internes RTL+ Projet pilote 0,4 M\$
Implantation : 0,2 M\$
Exploitation : 1,5 M\$/an.

Projets associés : J3, P1