

MÉMOIRE SUR LE PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT PROPOSÉ PAR L'AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

LONGUEUIL

Décembre 2020

TABLE DES MATIÈRES



| | |
|---|----|
| INTRODUCTION | 4 |
| COMMENTAIRES | 5 |
| 1. ÉVOLUTION DES BESOINS DES USAGERS | 6 |
| 1.1. MODES STRUCTURANTS ET DÉPLACEMENTS INTERNES | 7 |
| 1.2. ACHALANDAGE | 8 |
| 2. ENJEUX DE FINANCEMENT | 9 |
| 3. AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE | 10 |
| 3.1. DÉVELOPPEMENT DE STATIONNEMENTS INCITATIFS | 11 |
| CONCLUSION | 12 |
| SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS | 13 |

INTRODUCTION



Nous accueillons avec intérêt le Plan de développement stratégique de l’Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), qui propose une première vision intégrée de la mobilité et répond aux attentes gouvernementales et de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) en matière de mobilité durable.

Le Plan vient s’inscrire dans une volonté de miser sur des projets d’infrastructures importants pour l’ensemble de la CMM et présente les principaux projets majeurs en transport collectif pour la région métropolitaine, dont le projet de mobilité structurant pour la Rive-Sud, Lééo. Ce projet prioritaire pour Longueuil permettra de répondre aux besoins de mobilité des citoyens dans l’axe est-ouest de la Rive-Sud, tout en contribuant à réduire la congestion routière et les émissions de gaz à effet de serre.

Ainsi, il nous apparaît plus que nécessaire de prioriser les projets d’infrastructures qui auront des retombées importantes pour le développement de la région métropolitaine. Le Plan de relance de Longueuil, présenté

le 20 août dernier, propose notamment que sa relance économique s’appuie sur le déploiement de projets d’infrastructures d’envergure qui généreront de la valeur grâce aux retombées économiques qu’ils susciteront et à l’amélioration de la qualité de vie des citoyens. Soutenir la réalisation de projets structurants de transport collectif est donc essentiel pour faire face aux changements climatiques et contribuer à atteindre une mobilité plus durable.

Toutefois, bien que le Plan de l’ARTM rejoigne notre vision de développement, des préoccupations demeurent en ce qui a trait à l’évolution des besoins de nos usagers, au financement et à la réalisation des projets qui y sont inscrits, ainsi qu’à l’aménagement du territoire et aux rôles attendus des municipalités.

Considérant l’importance et la portée de ce Plan pour les années à venir, nous tenons à transmettre à l’ARTM nos commentaires et recommandations, afin de soutenir et de contribuer à la vision métropolitaine du développement du transport collectif.

COMMENTAIRES

1. ÉVOLUTION DES BESOINS DES USAGERS

Nous tenons à souligner que durant les travaux qui ont mené à la réalisation du Plan, l'ARTM a su bien saisir nos enjeux et y répondre, en intégrant à son Plan tous les projets de transport collectif à réaliser pour l'agglomération de Longueuil. Il s'agit là d'une première version du Plan stratégique de développement qui répond à nos attentes. Mais puisque celui-ci se veut aussi évolutif et adaptable, il nous apparaît opportun de rappeler les enjeux qui, à ce jour, nous préoccupent et demeurent.

1.1. MODES STRUCTURANTS ET DÉPLACEMENTS INTERNES

Dans les derniers mois, le transport collectif a connu quelques changements, entraînant des modifications aux besoins de nos usagers auxquels nous devons nous adapter pour y répondre.

Par exemple, avant la pandémie de la COVID-19, il était déjà possible d'observer une hausse des déplacements à l'intérieur du territoire de l'agglomération de Longueuil, ainsi qu'une hausse des déplacements en période hors pointe. Dans le contexte actuel, ces tendances tendent à se confirmer. Nous considérons donc que le Plan doit présenter une vision métropolitaine du développement du transport en commun, tout en considérant les besoins au sein même de la Rive-Sud.

À cet effet, les données d'achalandage du RTL permettent de démontrer que les déplacements internes sur le territoire de l'agglomération de Longueuil sont moins affectés que ceux à destination du centre-ville de Montréal, les usagers du transport collectif continuent de se déplacer d'est en ouest sur le territoire. Un tel usage du transport collectif rend nécessaire le développement d'un mode structurant sur la Rive-Sud, qui répondra aux besoins des usagers, tout en s'inscrivant dans une vision métropolitaine du développement du transport collectif pour l'ensemble du territoire de l'ARTM. Ce mode structurant permettra de faciliter les liens entre le REM et la station de métro Longueuil-Université-de-Sherbrooke, améliorant aussi les déplacements sur la Rive-Sud, tout en renforçant l'accès aux principaux générateurs de déplacements. En ce sens, nous croyons nécessaire de prioriser les projets déjà retenus par le gouvernement du Québec, comme l'étude d'un mode structurant de transport collectif dans les axes du boulevard

Taschereau et du prolongement de la ligne jaune de métro, tel qu'inscrit au Plan au point ACTION 1.2 : Renforcer et développer le réseau de transport collectif structurant, et ce, afin d'en assurer leur réalisation.

Nous considérons que le développement du transport collectif doit avant tout miser sur le développement et la consolidation d'axes structurants agrémentés par une offre locale, qui permettra de stimuler l'utilisation du transport collectif. Il demeure donc prioritaire de stabiliser ces axes structurants, tout en maintenant une vision élargie du développement sur l'ensemble du territoire.

1.2. ACHALANDAGE

Les nouvelles tendances observées soulèvent des interrogations quant au niveau d'achalandage pour les années à venir. L'instauration du télétravail au sein de plusieurs organisations et la diminution des déplacements de la Rive-Sud vers Montréal sont des facteurs qui ont contribué à la baisse de l'achalandage et qui seront possiblement maintenus par la suite. Les déplacements qui s'effectuent hors des heures de pointe viennent, quant à eux, modifier les périodes d'achalandage.

Il est donc souhaité que l'ARTM propose des mesures qui permettront de retrouver l'achalandage qui prévalait avant la pandémie, mais aussi d'atteindre la cible de croissance de 5 %, tel que proposé par le Plan stratégique de développement.

RECOMMANDATIONS

1. Ajuster le Plan pour que soient inclus les besoins de développement de l'offre de déplacements internes sur le territoire de l'agglomération de Longueuil, à titre de pôle stratégique pour la Rive-Sud, tels que les liens entre territoires, et ce, en cohérence avec une vision métropolitaine du développement du transport collectif.
2. Proposer des mesures qui permettront de retrouver l'achalandage qui prévalait avant la pandémie, notamment dans le choix de mesures à mettre en place et en tenant compte davantage de la modification des comportements et des besoins suite à la pandémie.

2. ENJEUX DE FINANCEMENT

Eu égard aux précédentes informations, la baisse de l'achalandage, dans le contexte pandémique actuel, s'est aussi reflétée sur les revenus tarifaires des villes en créant une pression budgétaire sur le financement du transport collectif. Le Plan vient s'ajouter à cette pression. Ainsi, il importe de retrouver le taux d'achalandage qui prévalait avant la pandémie, afin de stabiliser le financement du transport collectif et d'en assurer son développement.

Comme mentionné lors des consultations sur la refonte tarifaire, Longueuil a connu dans les dernières années une expansion de son réseau routier. L'étendue, la diversité et la complexité de ce réseau sont venues confirmer la nécessité d'intégrer la mobilité durable à la planification urbaine. En ce qui a trait à la mobilité durable, il est nécessaire de miser sur des modes et axes structurants qui permettront de bien desservir la population et qui deviendront d'importants générateurs de déplacements. Ainsi, le développement du transport collectif et la réalisation de projets structurants, tels que le REM et le projet de mobilité structurant pour la Rive-Sud, nécessiteront dans les prochaines années une augmentation significative du financement et donc, un plus grand besoin en diversification des sources de financement.

Enfin, bien que le développement du transport collectif soit perçu comme prioritaire, il n'en demeure pas moins que le maintien des actifs est aussi important. Le développement du transport collectif entrainera de nouvelles dépenses, d'où la nécessité de bien prioriser les projets à réaliser, tout en s'assurant de la capacité de financer le maintien des actifs, permettant ainsi de proposer une vision plus globale.

Nous considérons donc prioritaire que l'ARTM propose de nouvelles sources de financement qui permettront de financer les projets inscrits au Plan et ainsi, en assurer sa réalisation.

RECOMMANDATION

3. Augmenter significativement le financement du transport collectif et diversifier les sources de financement, et ce, afin de permettre le développement du transport collectif et la réalisation de projets structurants.

3. AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Enfin, concernant l'aménagement du territoire, il nous faut souligner le rôle des municipalités dans le développement du transport collectif. Puisque celui-ci doit s'intégrer adéquatement dans le milieu urbain, il faut s'assurer de consulter les municipalités, qui elles, sont responsables de la planification urbaine de leur territoire. De plus, celles-ci ont aussi un rôle de premier plan dans l'aménagement et la localisation des pôles d'échanges, en collaboration avec l'ARTM et la CMM, et ce, afin de bien concevoir ces pôles.

3.1. DÉVELOPPEMENT DE STATIONNEMENTS INCITATIFS

Les propositions de stationnements incitatifs présentées dans le Plan démontrent la nécessité d'une coordination entre l'ARTM et les municipalités. Par exemple, notre schéma d'aménagement mentionne que les stationnements dits incitatifs ne doivent pas être positionnés en milieu urbain. Ceux-ci doivent être localisés en périphérie, où les usagers n'ont pas accès à une offre de transport collectif sur leur territoire et sont donc captifs de leur voiture. Ainsi, les stationnements incitatifs ne devraient pas être aménagés dans des milieux denses ou déjà desservis en transport collectif.

En ce sens, le stationnement incitatif devrait se définir comme étant conçu et aménagé pour faciliter les échanges entre les différents modes de transport (actif, collectif ou automobile), afin d'assurer une desserte optimale du territoire métropolitain en transport collectif, et ce, tant au niveau métropolitain, régional que local. Le pôle d'échange devrait donc inclure, notamment, un terminus permettant des échanges entre les clientèles métropolitaines, régionales ou locales, assurant ainsi une desserte optimale du territoire, en y incluant le territoire local en transport collectif.

Ainsi, afin d'avoir une vision cohérente du développement du transport collectif, il nous apparaît nécessaire que les municipalités soient consultées.

RECOMMANDATION

4. Consulter les municipalités, responsables de la planification urbaine de leur territoire, afin que les projets proposés au Plan stratégique de développement s'intègrent adéquatement dans les milieux urbains.

CONCLUSION

En somme, il importe de maintenir les efforts de développement et les investissements en transport collectif. À cet effet, nous reconnaissons toute l'importance de miser sur la densification du territoire et le transport collectif, et ce, en respect des principes de développement durable. Il est donc souhaité d'être parties prenantes à l'amélioration du transport collectif sur l'ensemble du territoire métropolitain et d'accroître les modes de transport actif.

Aussi, considérant le dynamisme et la volonté de Longueuil de contribuer à la relance économique, nous considérons que ses projets inscrits au Plan devraient être réalisés prioritairement. Les besoins en transport collectif ne cessent de croître sur le territoire de l'agglomération, ce qui exige une réponse rapide et adaptée. De plus, nous reconnaissons l'importance du transport collectif comme vecteur de développement durable.

Enfin, puisqu'en 2050 le transport collectif devrait représenter plus de la moitié des déplacements sur le territoire de la CMM, il nous importe de travailler en concertation et en collaboration à son développement. Nous tenons donc à offrir notre collaboration à l'ARTM pour la réalisation du Plan stratégique de développement et souhaitons y contribuer, et ce, par notre expertise et notre intérêt à partager une vision commune et prometteuse du transport collectif.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

1. Ajuster le Plan pour que soient inclus les besoins de développement de l'offre de déplacements internes sur le territoire de l'agglomération de Longueuil, à titre de pôle stratégique pour la Rive-Sud, tels que les liens entre territoires, et ce, en cohérence avec une vision métropolitaine du développement du transport collectif.
2. Proposer des mesures qui permettront de retrouver l'achalandage qui prévalait avant la pandémie, notamment dans le choix de mesures à mettre en place et en tenant compte davantage de la modification des comportements et des besoins suite à la pandémie.
3. Augmenter significativement le financement du transport collectif et diversifier les sources de financement, et ce, afin de permettre le développement du transport collectif et la réalisation de projets structurants.
4. Consulter les municipalités, responsables de la planification urbaine de leur territoire, afin que les projets proposés au Plan stratégique de développement s'intègrent adéquatement dans les milieux urbains.

