



POUR UNE AGGLOMÉRATION
MOBILE ET DURABLE

CE DOCUMENT A ÉTÉ PRÉPARÉ PAR :

La Ville de Longueuil, Direction de l'aménagement durable du territoire

AINSI QUE PAR LES MEMBRES DU COMITÉ TECHNIQUE :

Agence métropolitaine de transport (AMT)
Association des usagers du transport adapté de Longueuil (AUTAL)
Corporation de développement communautaire (CDC) de Longueuil
Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)
Conférence régionale des élus (CRÉ) de l'agglomération de Longueuil
Développement Aéroport Saint-Hubert de Longueuil (DASH-L)
Développement économique Longueuil (DEL)
Ministère des Transports du Québec (MTQ)
Nature-Action Québec
Réseau de transport de Longueuil (RTL)
Ville de Brossard
Ville de Boucherville
Ville de Saint-Bruno-de-Montarville
Ville de Saint-Lambert
Voyagez futé

EN COLLABORATION AVEC :

Gérald Bolduc, urbaniste-conseil

AECOM, Consultants Inc.

AECOM

ET AVEC L'AIDE FINANCIÈRE DE :

L'Agence métropolitaine de transport (AMT)
La Conférence régionale des élus (CRÉ) de l'agglomération de Longueuil
Développement économique Longueuil (DEL)

Adopté le 19 septembre 2013



Planifions ensemble le transport de demain



En réalisant et adoptant son premier Plan de mobilité et de transport (PMT), l'Agglomération de Longueuil a conçu un outil stratégique qui lui permettra de se doter d'une vision commune et durable, nécessaire à une planification adéquate du transport et de la mobilité.

Le PMT nous aidera à répondre, d'ici 2035, aux besoins sociaux, environnementaux et économiques de notre collectivité. Adapté à la réalité de l'agglomération de Longueuil, ce plan nous permettra d'améliorer l'accès aux biens, aux services et aux emplois. Il assurera aussi la mobilité de la population, privilégiera des modes de transport durables et proposera un maillage plus efficace entre l'aménagement du territoire et les transports.

Le bien-être des citoyens, la santé publique, la sécurité de même que la qualité de l'environnement seront améliorés. En plus de réduire la congestion du réseau routier, le PMT positionnera l'agglomération avantageusement en matière de mobilité et de transport au niveau métropolitain.

Le PMT est le fruit d'une démarche de concertation à laquelle ont participé les Villes de l'agglomération de Longueuil, le Réseau de transport de Longueuil, la Communauté métropolitaine de Montréal, la Conférence régionale des élus de l'agglomération de Longueuil, l'Agence métropolitaine de transport, le ministère des Transports du Québec, DEL, de nombreux partenaires, organismes et citoyens. Au nom de tous mes collègues maires, merci infiniment !



Caroline St-Hilaire

Mairesse de Longueuil et présidente de l'Agglomération de Longueuil

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|----|
| LISTE DES ACRONYMES ET TERMES | 6 |
| DÉMARCHE | 7 |
| FAITS SAILLANTS DU PORTRAIT ET DU DIAGNOSTIC | 10 |
| VISION DU PLAN DE MOBILITÉ ET DE TRANSPORT | 21 |
| ENJEUX ET GRANDES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES | 22 |
| POSITION DE LONGUEUIL SUR LA GOUVERNANCE ET LE FINANCEMENT | 24 |
| RÉSEAU STRUCTURANT DU PLAN DE MOBILITÉ ET DE TRANSPORT ET PROJETS PHARES | 27 |
| PLAN D'INTERVENTION ET DE MISE EN ŒUVRE | 33 |

ANNEXE

FICHES DÉTAILLÉES DU PLAN D'INTERVENTION ET DE MISE EN ŒUVRE

| | |
|---|----|
| A. Améliorer l'offre et la qualité des réseaux de transports collectif et actif | 42 |
| B. Optimiser le réseau routier et la gestion du stationnement | 62 |
| C. Assurer la sécurité des déplacements et la qualité de vie de la population | 73 |
| D. Développer le territoire en cohérence avec les objectifs de mobilité durable | 80 |
| E. Promouvoir les modes de transport durables | 87 |

LISTE DES FIGURES

| | |
|--|----|
| FIGURE 1 : DIAGRAMME DÉCOULANT DE LA PYRAMIDE DE CONFORMITÉ EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET EN MOBILITÉ | 9 |
| FIGURE 2 : PART MODALE DES DÉPLACEMENTS PROVENANT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL, 2008 | 12 |
| FIGURE 3 : MODE DE GOUVERNANCE PROPOSÉ | 25 |

LISTE DES CARTES

| | |
|--|----|
| CARTE 1 : VILLES DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL | 10 |
| CARTE 2 : HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER ACTUEL | 13 |
| CARTE 3 : RÉSEAU ET ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT COLLECTIF | 15 |
| CARTE 4 : CONGESTION ROUTIÈRE | 17 |
| CARTE 5 : LE RÉSEAU STRUCTURANT DE LA MOBILITÉ ET DU TRANSPORT EN 2035 | 28 |

LISTE DES TABLEAUX

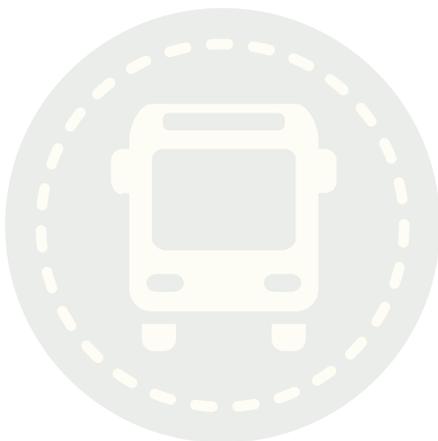
| | |
|---|----|
| TABLEAU 1 : PRINCIPAUX PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENT RÉGIONAUX | 11 |
| TABLEAU 2 : PLAN D'INTERVENTION ET DE MISE EN ŒUVRE | 35 |

LISTE DES ACRONYMES ET TERMES

| | |
|-----------|---|
| AMSL | Aéroport Montréal / Saint-Hubert / Longueuil |
| AMT | Agence métropolitaine de transport |
| AOT | Autorité organisatrice de transport |
| CCIRS | Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud |
| CIT | Conseil intermunicipal de transport |
| CLD | Centre local de développement |
| CMM | Communauté métropolitaine de Montréal |
| CN | Canadien national |
| DASH-L | Développement Aéroport Saint-Hubert de Longueuil |
| DEL | Développement économique Longueuil |
| LONGUEUIL | Lorsqu'utilisé seul, la Ville de Longueuil exerçant ses compétences d'agglomération |
| MAMROT | Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire |
| MPA | Mesures préférentielles pour autobus |
| MTQ | Ministère des Transports du Québec |
| PJCCI | Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporés |
| PMT | Plan de mobilité et de transport |
| PMA | Plan de mobilité active |
| PMAD | Plan métropolitain d'aménagement et de développement |
| RTL | Réseau de transport de Longueuil |
| SAAQ | Société de l'assurance automobile du Québec |
| SAD | Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil |
| SLR | Système léger sur rail |
| SRB | Service rapide par bus |
| STM | Société de transport de Montréal |
| SQ | Sûreté du Québec |
| TC | Transport collectif |
| TCV | Terminus Centre-ville |
| TOD | <i>Transit-oriented-development</i> : milieu de vie axé sur le transport collectif |
| VILLES | Les villes qui composent l'agglomération de Longueuil |

DÉMARCHE

Une approche concertée entre les instances décisionnelles et les acteurs du développement, les organismes du milieu et la population



Le conseil d'agglomération de Longueuil a confié à la Direction de l'aménagement durable du territoire le mandat de réaliser et d'encadrer les activités requises en vue de l'élaboration d'un Plan de mobilité et de transport (PMT). Un comité technique formé de plusieurs partenaires œuvrant directement ou indirectement en mobilité sur le territoire a participé de près à toutes les étapes de réalisation de ce document. La Commission de l'environnement et de l'aménagement ainsi que la Table des maires de l'agglomération ont entériné l'ensemble de la démarche. Une consultation publique sur le projet de PMT a également eu lieu en novembre 2012.

Le PMT démontre que l'aménagement du territoire est une composante primordiale de la planification de la mobilité et qu'il est possible de miser sur une nouvelle vision durable de l'aménagement du territoire et du transport. Longueuil désire adopter un PMT adapté à ses besoins et à sa réalité. Pour ce faire, le PMT doit reposer sur une vision de la mobilité et du transport élaborée en collaboration avec ses partenaires dans un cadre de bonne gouvernance et de développement durable. Aussi et surtout, ce plan doit être permanent. Un suivi sera donc requis après son adoption.

QU'EST-CE QU'UN PMT?

On peut définir un PMT comme un outil de planification territoriale stratégique voulant assurer, autant que possible, les besoins en mobilité de la population et en transport des marchandises. La particularité d'un tel document renvoie surtout à la vision transversale que procure cet outil par son arrimage avec l'aménagement du territoire ainsi qu'à sa prise en compte des aspects environnementaux, sociaux et économiques (attractivité et vitalité économiques) tout au long du processus de planification. Plusieurs grandes villes du Québec¹ ont adopté cette démarche de planification.

Cette nouvelle façon de faire est imposée par la dimension du développement durable, cette dernière intégrant aussi les objectifs de bien-être et de traitement équitable de la population. Le PMT est appelé à intégrer cette dimension, d'où sa présence prépondérante tout au long du document. **À cet effet, les modes de transports collectif et actif constituent des éléments-clés.**

Mentionnons qu'un PMT n'est pas une obligation légale. Néanmoins, son élaboration et ses moyens de mise en œuvre sont l'occasion de formuler une approche concertée des instances décisionnelles, des acteurs du développement, des organismes du milieu et de la population.

¹ Notamment Montréal, Québec, Sherbrooke, Laval et Gatineau

LES ÉTAPES DE RÉALISATION DU PMT

ÉTAPE 1 – Vision et orientations : définit la vision du PMT, établit les grandes orientations et amène des pistes de réflexion quant aux interventions possibles sur le territoire de l'agglomération de Longueuil.

ÉTAPE 2 – Portrait et diagnostic : établit le portrait et le diagnostic des principaux éléments liés à la mobilité et au transport et identifie les principaux enjeux.

ÉTAPE 3 – Projet de PMT : correspond au corpus du PMT en tant que tel et définit les orientations stratégiques, leurs axes d'intervention et les objectifs et actions qui en découlent.

ÉTAPE 4 : Après consultation publique sur le projet de PMT et les recommandations faites par la Commission de l'environnement et de l'aménagement et par la Table des maires, **proposition d'une version définitive du PMT et son adoption par le conseil d'agglomération.**



LES OUTILS DE PLANIFICATION

Respectant le principe de la pyramide de conformité, la démarche du PMT tient compte du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et de la vision stratégique du schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Longueuil, présentement en cours de révision. De plus, cette démarche s'imbrique dans la démarche du plan stratégique du Réseau de transport de Longueuil (RTL), également en cours de révision. L'approche globale de ce plan stratégique consiste pour Longueuil à rassembler et à rechercher un consensus avec les villes de l'agglomération tout en interagissant avec ses citoyens. Les orientations du plan stratégique rejoignent celles du PMT, dont celle liée à la planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports dans une perspective durable.

À l'échelle locale, le PMT proposera notamment la réalisation par les villes de plans de mobilité active (PMA). Ces derniers permettront notamment de mieux planifier le développement et la connectivité des réseaux cyclables et piétonniers ainsi que l'aménagement des infrastructures qui y sont dédiées, en lien avec une vision commune de la mobilité et du transport. Certaines villes ont déjà adopté de tels plans et d'autres s'apprêtent à le faire. Les villes pourront adopter également des plans locaux de déplacement, tous modes confondus, ou des politiques plus sectorielles à l'échelle locale telles que, par exemple, une politique de stationnement.

Finalement, dans le cadre de la consultation publique sur une nouvelle politique québécoise de mobilité durable, Longueuil et le RTL ont déposé un mémoire conjoint qui reprend les préoccupations du PMT et du plan stratégique du RTL et où l'accent est surtout mis sur la nécessité d'une nouvelle gouvernance et d'un nouveau cadre financier en matière de transport collectif ².

² Pour une politique responsable, cohérente et efficace, présenté dans le cadre de la consultation publique sur la politique québécoise de mobilité durable, juillet 2013.

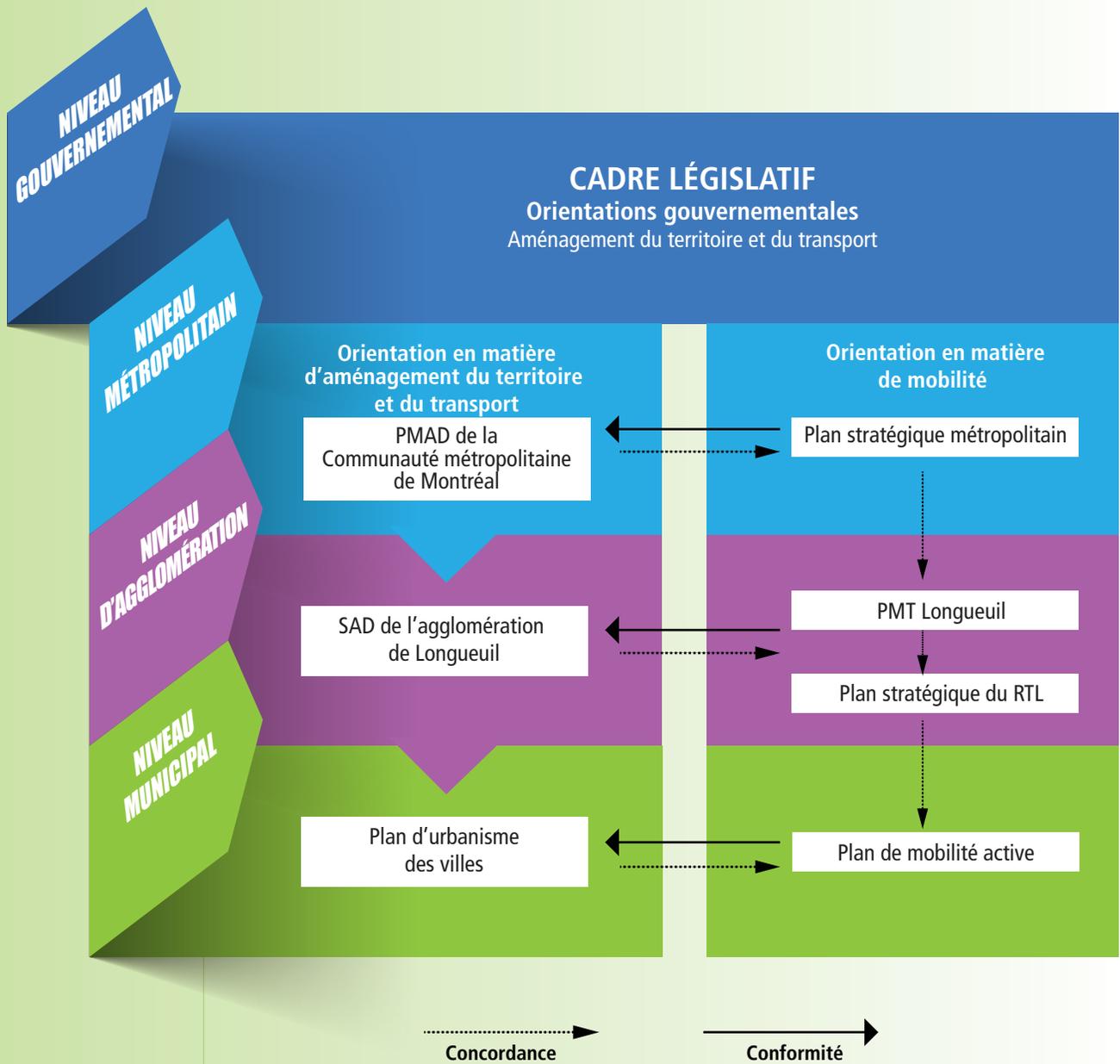


FIGURE 1 | DIAGRAMME DÉCOULANT DE LA PYRAMIDE DE CONFORMITÉ EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET EN MOBILITÉ

FAITS SAILLANTS DU PORTRAIT ET DU DIAGNOSTIC

*Comprendre
notre mobilité
afin d'en
améliorer ses
composantes*

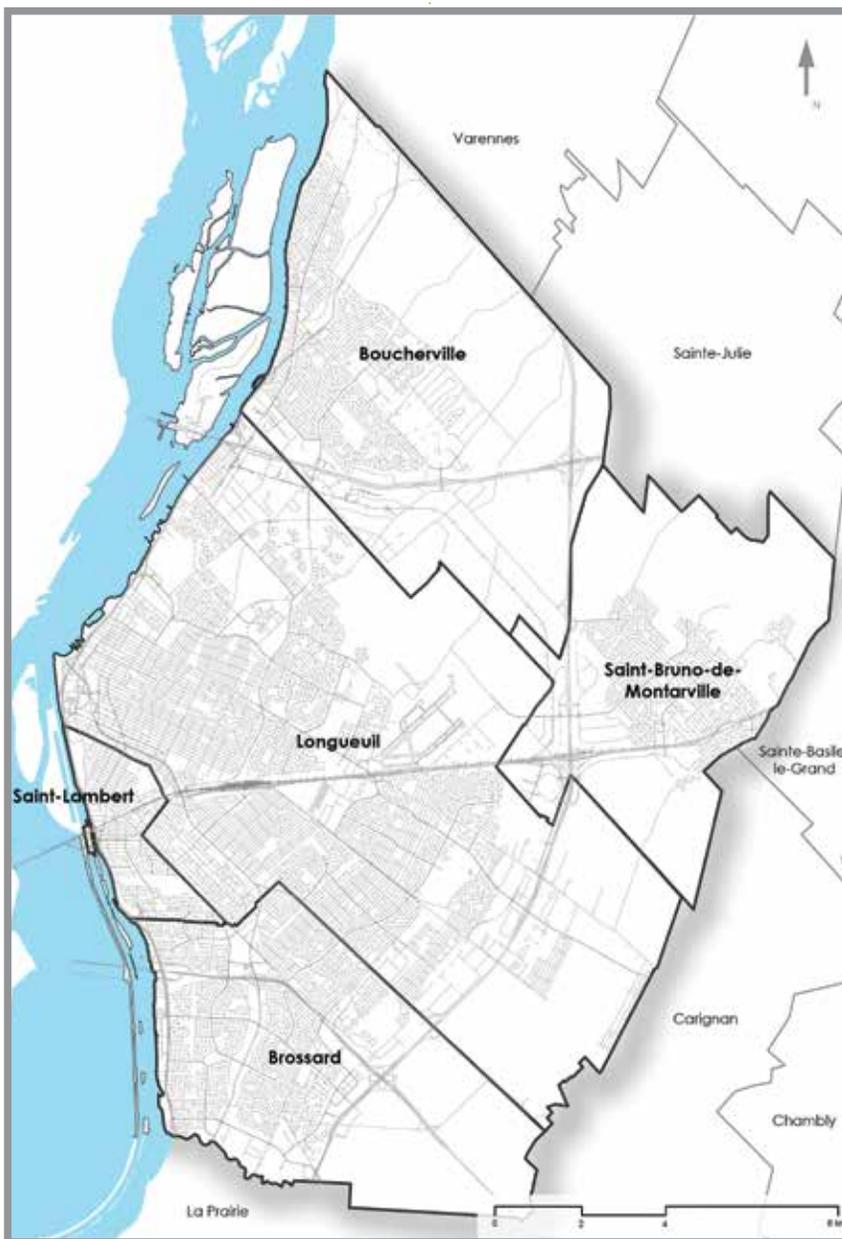
L'étape 2 du PMT a tracé un portrait et un diagnostic détaillés du transport et de la mobilité sur le territoire de l'agglomération. Rappelons que cet exercice, en plus de faciliter la compréhension de la mobilité et du transport sur notre territoire, a permis d'en dégager les principaux enjeux.

Voici donc les faits saillants du portrait et du diagnostic du territoire de l'agglomération de Longueuil.

TERRITOIRE, POPULATION ET PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENT

L'agglomération de Longueuil compte environ 406 000 personnes et constitue une plaque tournante d'activités et d'échanges au sein de la CMM. Les cinq villes (Boucherville, Brossard, Longueuil, Saint-Bruno-de-Montarville et Saint-Lambert) forment un territoire dont près de 60% est urbanisé.

Selon la CMM, le territoire de l'agglomération de Longueuil verra sa population et le nombre de ménages croître, entre 2011 et 2031, respectivement de 8 % et 16 %. À ce rythme, il est à prévoir que la pression exercée sur les infrastructures de mobilité et de transport s'accroîtra et causera un casse-tête pour les autorités gouvernementales, mais aussi pour l'industrie du camionnage, les automobilistes et les usagers des transports collectif et actif.



CARTE 1 VILLES DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

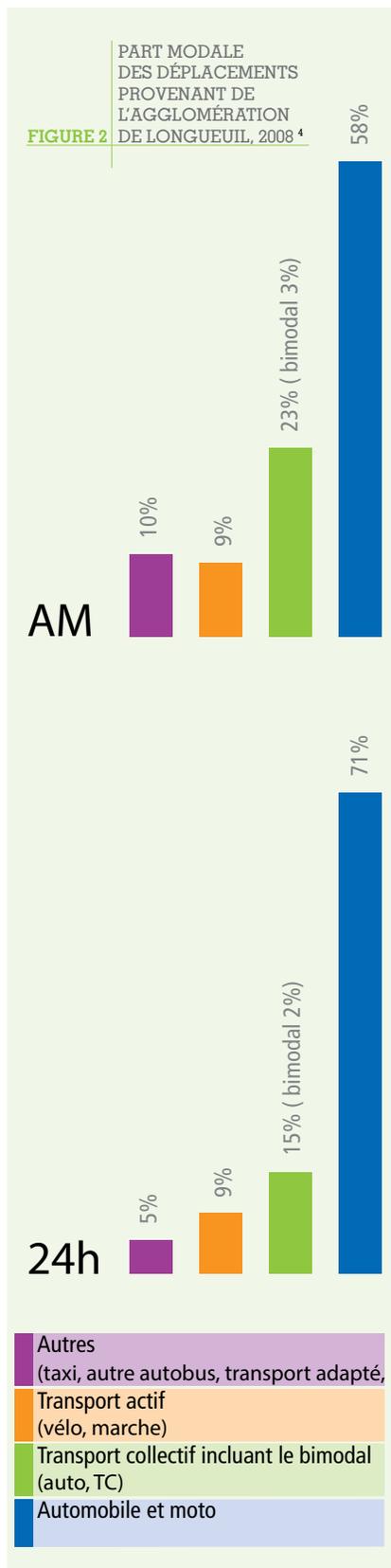
En soutien au développement économique, le territoire de Longueuil présente un ensemble complémentaire de réseaux de transport de personnes et de marchandises. De plus, sa position stratégique en fait un carrefour majeur d'infrastructures routière, ferroviaire et aérienne. Le territoire est une plaque tournante pour les activités économiques, offrant de nombreux emplois occupés par près de la moitié de ses résidents. Actuellement, l'agglomération regroupe 3 des 19 principaux pôles d'emploi de la CMM : les pôles Longueuil-Boucherville, la place Charles-LeMoine et l'hôpital Charles-LeMoine. À ceux-ci s'ajoutent une multitude d'autres pôles qui génèrent des déplacements importants sur l'ensemble du territoire. Certains pôles industriels, commerciaux, récréatifs, institutionnels ou administratifs ont un rayonnement régional et suprarégional.

TABEAU 1 PRINCIPAUX PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENT RÉGIONAUX ³

| Type de pôle | Ville | Pôles générateurs |
|--|----------------------------|---|
| Pôles industriels | Longueuil | Pôle central (zone aéroportuaire) |
| | Boucherville et Longueuil | Pôle Longueuil-Boucherville |
| | Longueuil | Parcs industriels Litchfield, Pilon, de Saint-Hubert et Gérard-Leclerc |
| | Brossard | Parc industriel de Brossard |
| | Longueuil | Parc industriel 1 (parc industriel de Longueuil) |
| | Saint-Bruno-de-Montarville | Parc d'affaires Gérard-Filion |
| Pôles commerciaux | Saint-Bruno-de-Montarville | Promenades Saint-Bruno |
| | Brossard | Quartier DIX30 |
| | Longueuil | Rue Saint-Charles Ouest, Place Longueuil et chemin de Chambly |
| | Brossard | Mail Champlain |
| | Boucherville | Carrefour de la Rive-Sud (pôle IKEA) |
| Pôles institutionnels et administratifs | Longueuil | Pôle du cégep Édouard-Montpetit, incluant l'école secondaire Jacques-Rousseau |
| | Longueuil | Place Charles-LeMoine |
| | Longueuil | Centre régional, incluant le palais de justice, l'hôpital Pierre-Boucher et l'école de formation professionnelle Pierre-Dupuy |
| | Longueuil | Hôpital Charles-LeMoine |
| | Brossard | École secondaire Antoine-Brossard et aréna Michel-Normandin |
| | Saint-Lambert | Cégep Champlain et école secondaire CDSL |
| | Boucherville | École secondaire de Mortagne |
| | Saint-Bruno-de-Montarville | École secondaire Mont-Bruno |
| | Longueuil | École secondaire Gérard-Filion |
| | Longueuil | École Centennial |
| | Longueuil | École secondaire André-Laurendeau |
| | Longueuil | École secondaire régionale Heritage |
| Pôles récréatifs | Boucherville | Parc national des Îles-de-Boucherville |
| | Saint-Bruno-de-Montarville | Parc national du Mont-Saint-Bruno |
| | Longueuil | Parcs Michel-Chartrand et de la Cité |

³ Source : Ville de Longueuil, Direction de l'aménagement durable du territoire

FIGURE 2 PART MODALE DES DÉPLACEMENTS PROVENANT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL, 2008 ⁴



MOBILITÉ ET POPULARITÉ DES MODES DE TRANSPORT DURABLES

Les déplacements internes représentent plus de la moitié de tous les déplacements quotidiens réalisés depuis et vers le territoire de l'agglomération de Longueuil. Toutefois, la part modale en transport collectif de ces déplacements n'est que de 7 %, alors qu'elle est, respectivement, de 42 % et de 32 % pour les déplacements vers et depuis l'île de Montréal. Ces chiffres démontrent qu'il existe moins de contraintes à l'utilisation de la voiture pour se déplacer dans l'agglomération ou se diriger vers l'île de Montréal. En effet, la grande disponibilité de stationnements, souvent gratuits, combinée à la flexibilité de l'automobile comparativement aux trajets et horaires fixes du transport collectif rendent difficile un changement de comportement.

Le transport collectif se montre toutefois plus performant et populaire aux heures de pointe.

En pointe du matin (AM), les déplacements provenant du territoire de l'agglomération, effectués en grande partie par les résidents, sont réalisés en majorité en automobile (58 %). Toutefois, une part relativement élevée est réalisée en transport collectif, incluant les utilisateurs des stationnements incitatifs (23 %). Le vélo et la marche, quant à eux, sont des modes aussi populaires aux heures de pointe que tout au long de la journée (9 %).

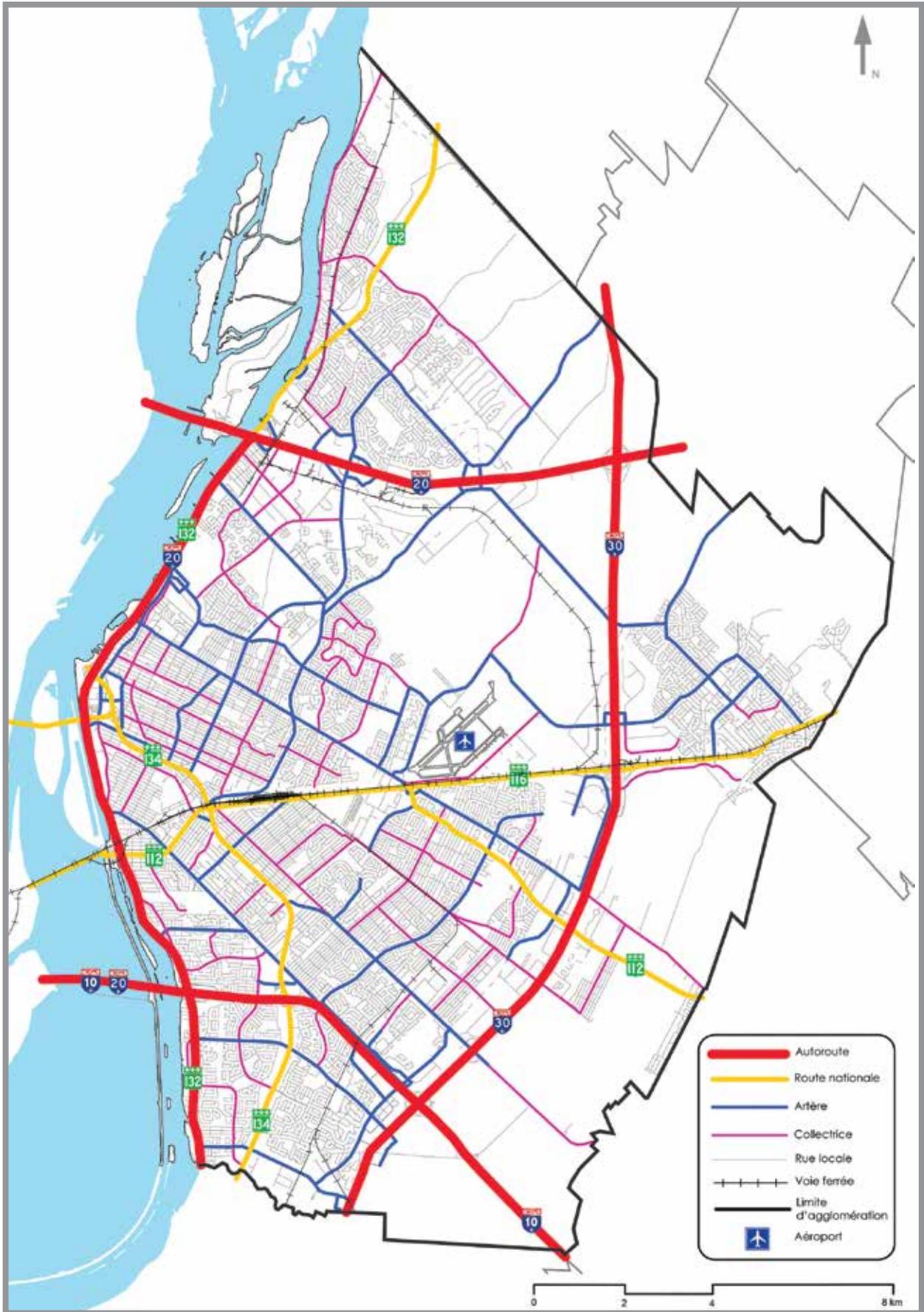
Globalement, la popularité des modes de transport durables reste à développer. Le nombre d'incitatifs en place demeure actuellement assez limité et ceux-ci font peu de concurrence à la voiture. On note néanmoins que des initiatives à l'échelle de l'agglomération procurent de bons résultats, tels que plusieurs établissements communautaires de transport individuel ⁵, principalement vers les établissements médicaux, ou de covoiturage vers les parcs industriels ⁶.



⁴ Source : AMT 2008

⁵ Par exemple SAMI, les centres d'action bénévole, le Baladeur René et l'Envol

⁶ Entente CCIRS, CLD, DEL et le Réseau de covoiturage



CARTE 2 HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER ACTUEL

RÉSEAU ROUTIER ET RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF

Le réseau routier s'articule autour de trois autoroutes ⁷ (A-10, A-20 et A-30) et de quatre routes régionales (R-112, R-116, R-132 et R-134) qui permettent de circuler sur le territoire, ainsi que de trois ponts et d'un pont-tunnel qui offrent des liens avec Montréal. Deux lignes ferroviaires du Canadien national (CN) donnent accès au corridor Halifax-Montréal-Toronto-Chicago-Vancouver. L'Aéroport Montréal / Saint-Hubert / Longueuil (AMSL) favorise également les déplacements des personnes et le développement économique de l'agglomération.

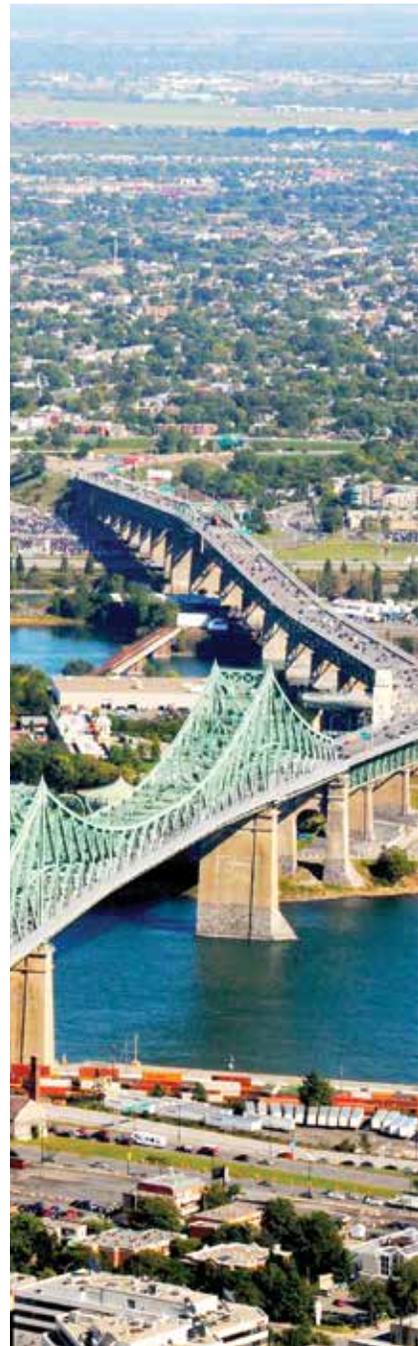
Un important système de transport collectif dessert l'agglomération. Le Réseau de transport de Longueuil (RTL) gère un réseau d'autobus parmi les plus développés au Québec, assurant annuellement près de 34 millions ⁸ de déplacements. Le territoire compte aussi trois stations de trains de banlieue gérées par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et une station de métro, cette dernière étant l'une des plus achalandées du réseau de la Société de transport de Montréal (STM).

À l'échelle de la région métropolitaine, les réseaux de transport collectif souffrent toutefois d'un manque de coordination entre les différentes autorités organisatrices de

transport (AOT) et d'un sous-financement chronique de la part des gouvernements supérieurs. Le manque d'intégration tarifaire et la multiplication des titres de transport amènent parfois la confusion chez les usagers et des coûts élevés pour l'utilisation des services.

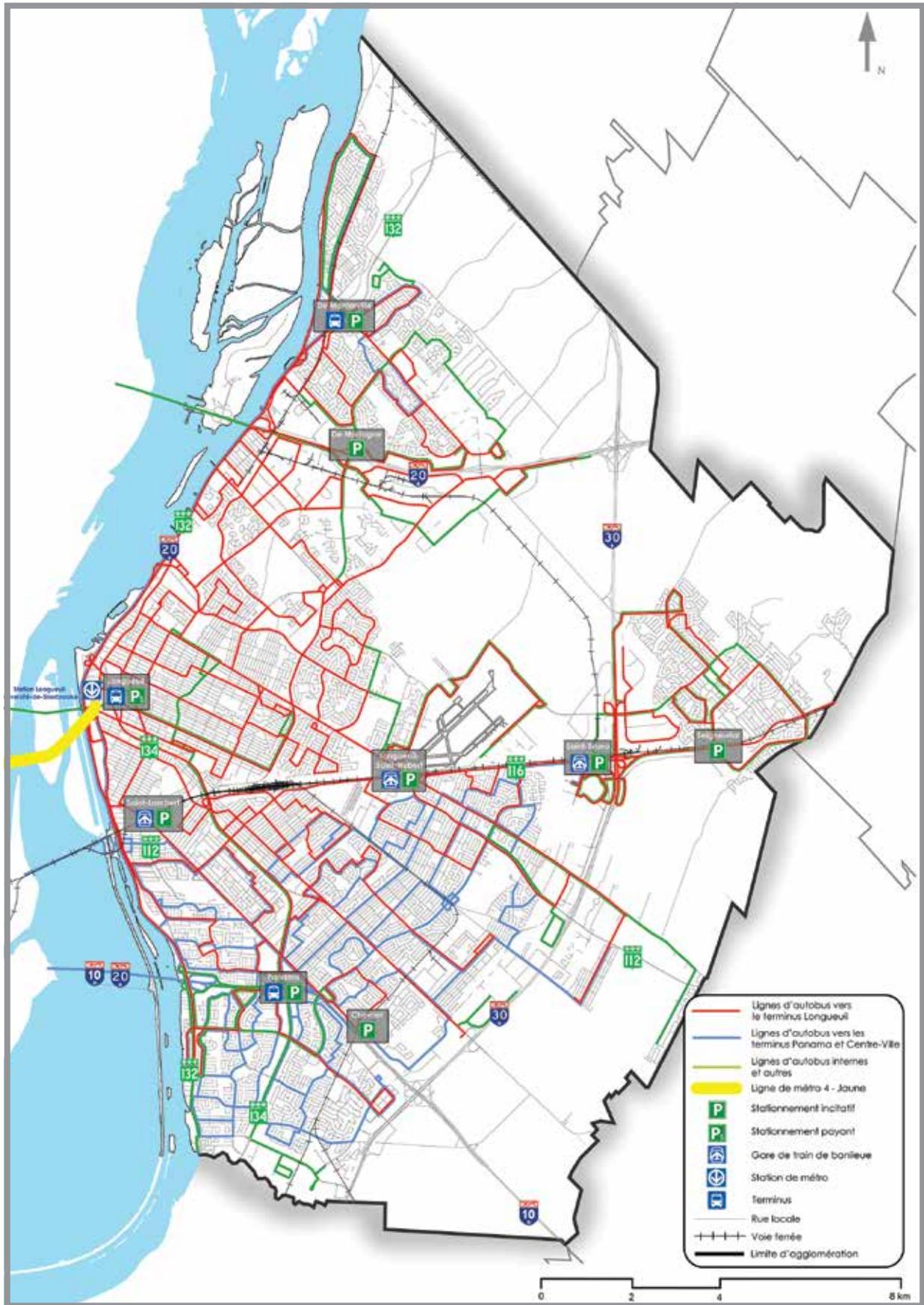
Le réseau routier et celui du transport collectif du RTL comportent des lacunes qui nuisent à leur bon fonctionnement. En effet, le réseau routier présente des discontinuités qui compliquent la desserte vers les différents pôles économiques. Deux problèmes majeurs peuvent être évoqués : le manque d'échangeurs à des points stratégiques et la présence de la route 116, qui constitue une barrière à l'intérieur du territoire, scindant celui-ci en deux.

On note aussi que l'offre de service du RTL s'avère importante pour les liaisons interrives, mais plus faible pour les déplacements internes. La traversée des barrières physiques (autoroutes, voies ferrées, etc.) peut aussi s'avérer difficile pour les piétons et les cyclistes. En fait, plusieurs secteurs de l'agglomération sont principalement conçus pour la voiture, difficilement accessibles en transport collectif et peu attractifs pour le vélo et la marche.



⁷ L'autoroute A-15 est exclue, car elle suit l'axe de la route 132 et de l'autoroute 20

⁸ Source: RTL, 2012



CARTE 3 RÉSEAU ET ÉQUIPEMENT DE TRANSPORT COLLECTIF⁹

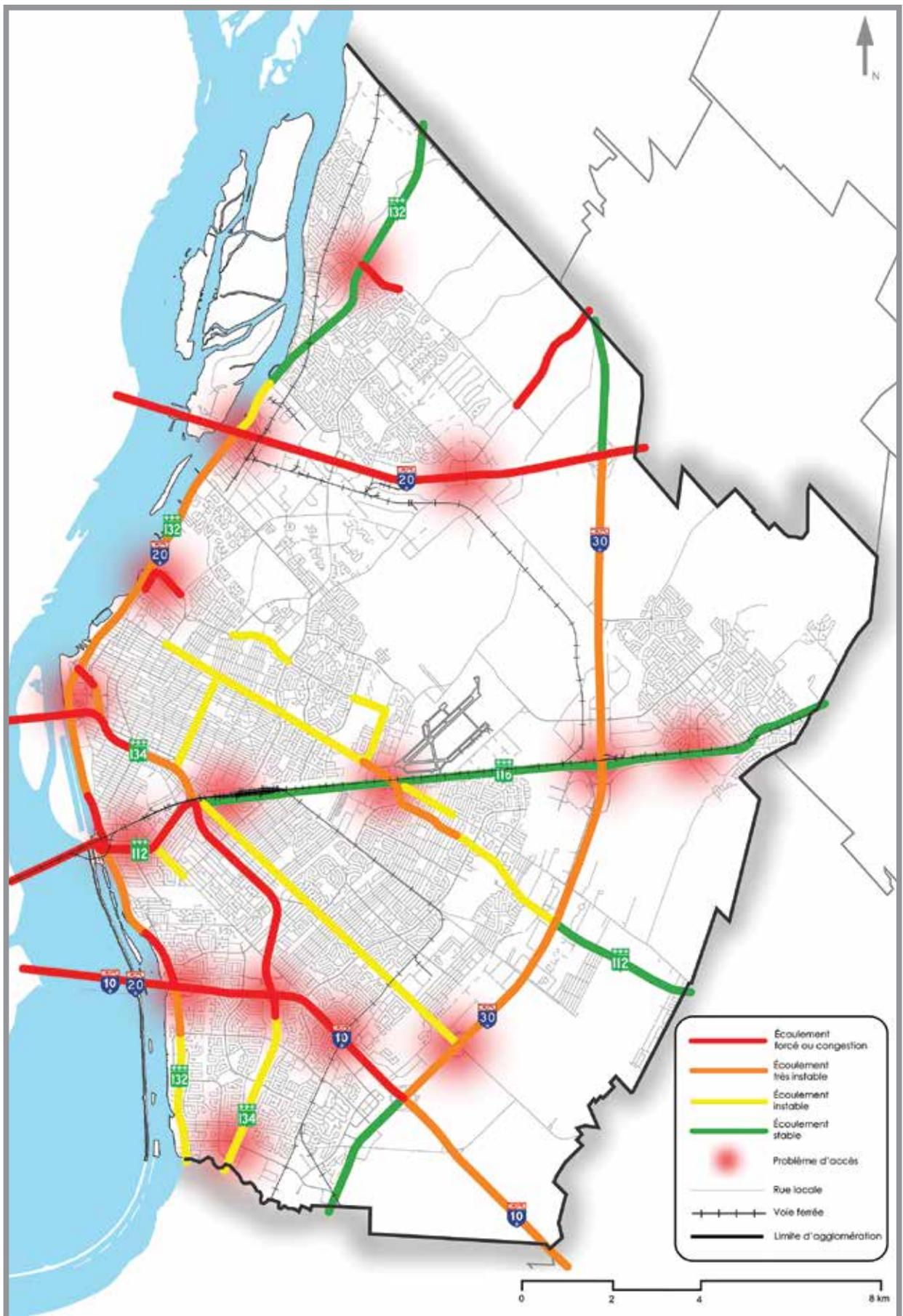
⁹ Source : Cartographie : RTL
 Traitement : AECOM



CONGESTION ROUTIÈRE

La congestion routière grandissante et récurrente à différents points du réseau a un impact majeur sur l'environnement et l'économie de l'agglomération, engendrant des pertes économiques importantes quant aux déplacements des personnes mais aussi des marchandises. Le camionnage qui transite par l'agglomération de Longueuil représente près de la moitié de celui du territoire de la CMM. En l'absence de mesures préférentielles, la congestion quotidienne nuit, entre autres, à l'efficacité du transport collectif tout en produisant plus de gaz à effet de serre.

Les liaisons interrives, bien que nombreuses, souffrent également de la congestion routière. L'atteinte, depuis déjà plusieurs années, de la capacité maximale du service d'autobus dans l'axe A-10/ pont Champlain/centre-ville aux heures de pointe a démontré qu'il était urgent de réaliser un mode de déplacement de plus grande capacité sur le nouveau pont qui remplacera l'actuel pont Champlain.



CARTE 4 CONGESTION ROUTIÈRE ¹⁰

¹⁰ Source : RTL: 2009



RÉSEAUX DE TRANSPORT ACTIF ET AUTRES SOLUTIONS DE RECHANGE AU VOITURAGE EN SOLO

Le territoire de l'agglomération comporte plus de 350 km de voies cyclables, dont la Route verte et la Riveraine. Cependant, les différentes villes possèdent des réseaux cyclables qui sont parfois discontinus et dont la signalisation insuffisante complexifie les déplacements. Ils sont souvent peu développés et souffrent d'un manque d'interconnexions avec les grands équipements de transport collectif. Certains pôles d'emploi, pôles commerciaux et institutionnels et parcs périurbains restent aussi difficilement accessibles.

L'aménagement des quartiers et, conséquemment, les trames de rues ne permettent pas toujours les trajets directs d'un quartier à l'autre ou l'atteinte efficace de l'arrêt d'autobus. De plus, l'absence de trottoirs dans certains quartiers et le long de certaines artères diminue l'attractivité de la marche pour les déplacements

quotidiens et pour les parcours vers les points d'accès au transport collectif. Pour les déplacements plus longs, huit passerelles et quatre passages souterrains, dont certains accessibles aux cyclistes, permettent aux piétons de traverser les grandes barrières physiques que constituent certaines infrastructures de transport. Néanmoins, ces traverses sont encore peu nombreuses et sont parfois difficiles d'accès.

Les réseaux piétonniers et cyclables ainsi que les trajets vers le transport collectif sont souvent peu adaptés pour les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées. Le manque de mobilier urbain nuit au confort des déplacements. De plus, certains secteurs comportent de très grandes surfaces asphaltées. Les hausses importantes de température de ces îlots de chaleur nuisent à l'attractivité des déplacements actifs. On note aussi un manque flagrant de végétation sur certains grands axes de transport et plusieurs rues locales.

Il existe plusieurs solutions de rechange au voiturage en solo sur le territoire, notamment le vélo en libre-service, l'autopartage et le covoiturage. Implanté sur le territoire de la ville de Longueuil depuis 2012, le système BIXI est accessible par six stations offrant environ 70 vélos en libre-service. Le service d'autopartage *Communauto* est quant à lui réparti sur 12 stations sur le territoire de l'agglomération. Enfin, plusieurs organismes et entreprises se partagent des services de covoiturage.



SÉCURITÉ, NUISANCES ET FONCTIONNALITÉ DES RÉSEAUX

Comme dans la plupart des villes, les intersections sont les lieux où le plus grand nombre d'accidents est recensé. Il s'y croise une diversité d'usagers, dont certains sont plus vulnérables. Souvent, l'aménagement des intersections n'est pas optimal pour favoriser une traversée sécuritaire et agréable des piétons et des cyclistes dans un contexte de cohabitation avec un nombre toujours plus élevé de véhicules. Malgré la signalisation en place, encore trop d'excès de vitesse sont constatés sur l'ensemble du réseau routier. La sécurité des trajets domicile-école chez les jeunes est aussi compromise par la forte présence des automobilistes, et ce, malgré les mesures mises en place.

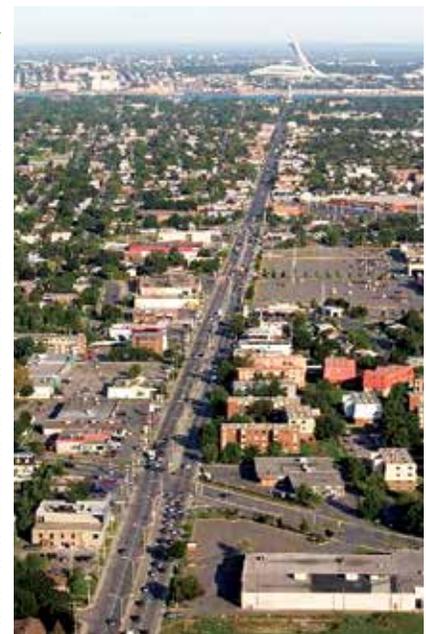
La proximité des transports routier, ferroviaire et aérien implique également des nuisances pour la population. La constante augmentation de la circulation joue un rôle quant au nombre d'accidents de la route. La congestion engendre aussi une circulation de transit dans les quartiers résidentiels. Les stationnements incitatifs, quoique bénéfiques à l'utilisation du transport collectif, engendrent également un achalandage qui perturbe la circulation et crée des débordements dans les rues résidentielles avoisinantes.



Un important réseau ferroviaire traverse le territoire de l'agglomération. Les voies ferrées près des zones résidentielles causent du bruit, des vibrations, de la poussière et peuvent être la source d'accidents très importants. Afin d'éviter au maximum les impacts dangereux du transport des marchandises sur la population, il importe de veiller encore plus à ce que les fonctions urbaines incompatibles avec ce type de transport soient implantées à des distances sécuritaires. La sécurité civile de Longueuil déposera ses recommandations sur les actions à prendre pour améliorer la sécurité dans les transports de marchandises par train et assurer la sécurité de la population.

L'augmentation du trafic aérien, quant à lui, cause des nuisances sonores qui compromettent la tranquillité des quartiers avoisinants.

Cette proximité des transports routier, ferroviaire et aérien amène également à relever le défi de



la fonctionnalité des réseaux de transport, principalement de type collectif, tout en assurant la plus grande sécurité possible. Comme ailleurs, les réseaux ferroviaires et routiers ont structuré le développement des villes de l'agglomération à proximité desquels les fonctions urbaines se sont implantées. Aujourd'hui, la proximité des points d'accès au transport collectif est indispensable à la création de milieux de vie axés sur le transport collectif, dont notamment les *Transit-oriented-development* (TOD).



AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET TRANSPORT

Sur le territoire de l'agglomération de Longueuil, le tissu urbain est structuré et plutôt continu, mais la densité résidentielle y est très inégale. Les formes d'occupation peu denses et l'étalement urbain augmentent le risque d'une pénurie d'espaces à développer d'ici 2035, impliquent un danger pour la préservation des milieux naturels et augmentent les distances de déplacement. Les grandes surfaces commerciales qui ont émergé le long des axes autoroutiers ont aussi entraîné la disparition des commerces de proximité. Les distances de marche importantes entre les lieux de destination, les commerces éloignés les uns des autres et l'abondance de places de stationnement à destination sont des éléments qui renforcent la dépendance à l'automobile.



Encore trop souvent, l'absence d'études d'impact et de plans de gestion des déplacements lors de projets de construction nuit au développement harmonieux du territoire et, surtout, à la circulation fluide des modes de transport routier. Aussi, bien que l'agglomération dispose d'un réseau de transport collectif de proximité desservant l'ensemble du territoire, les secteurs éloignés ou peu denses souffrent de la faible fréquence de ce service.

La coordination entre la planification du développement urbain, du transport collectif et de la mobilité active est parfois déficiente, ce qui nuit à l'arrimage des différents réseaux. Ainsi, les infrastructures en place sur le territoire peinent à soutenir une mobilité durable. Le partage de la chaussée se fait encore trop souvent en faveur de l'automobile. À une échelle plus fine, les abords des équipements de transport collectif ne sont pas toujours aménagés de façon à faciliter l'accès aux cyclistes, aux piétons et aux personnes à mobilité réduite.



VISION DU PLAN DE MOBILITÉ ET DE TRANSPORT

Une vision qui s'inscrit dans les principes de bonne gouvernance à travers les différents enjeux et orientations en matière de mobilité et de transport

Afin de réaliser le PMT, une vision d'ensemble a été élaborée. Celle-ci sert de base au PMT et conditionne les autres étapes du plan. Elle a fait consensus auprès de la population, tel que l'ont démontré les résultats de la consultation tenue en novembre 2012 auprès du public, mais aussi auprès des acteurs et intervenants issus de divers milieux qui ont participé à l'élaboration du présent document. Cette vision se présente ainsi :

« D'ici 2035, répondre aux besoins sociaux, environnementaux et économiques de la collectivité en améliorant l'accès aux biens et aux services et en assurant la mobilité de la population, en privilégiant des modes de transport durables et fiables, en aménageant de façon intégrée et innovatrice le territoire, tout en améliorant la santé publique, la qualité de vie, l'environnement, l'espace public, la sécurité et le positionnement métropolitain de l'agglomération de Longueuil, et ce, de façon concertée, cohérente et optimale par la mobilisation et la sensibilisation des partenaires et de la population. »



ENJEUX ET GRANDES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

Des enjeux et orientations propres à un territoire stratégique au sein de la région métropolitaine et axés sur la mobilité durable

Déoulant de la vision du PMT, en lien avec la vision du schéma d'aménagement et de développement et du plan stratégique du RTL ainsi qu'en fonction des problèmes étayés, plusieurs enjeux se dégagent en matière de mobilité et de transport.

Rappelons que le PMT favorise les transports collectif et actif plutôt que le voiturage en solo ainsi que l'amélioration de la fluidité de la circulation, principalement à l'intérieur du territoire de l'agglomération mais aussi sur les liens interrives. L'ajout, et non le remplacement, d'un nouveau pont ou tunnel avec l'île de Montréal n'est pas souhaitable, conformément à la position de Longueuil dans le cadre de la commission Nicolet¹¹ et comme il est inscrit au SAD actuel¹².

De plus, en matière de transport des marchandises, le PMT fait le pari que les actions découlant de la vision et des orientations amèneront nécessairement une meilleure optimisation des réseaux de transport en général. Bien qu'un portrait général ait été tracé à l'étape 2 du PMT, et sans restreindre l'importance du transport des marchandises, le présent document met l'accent sur le transport des personnes. La dynamique du transport des marchandises quant à son déploiement sur le réseau d'agglomération est difficile à documenter compte tenu du peu de données disponibles¹³. Néanmoins, le présent document tient compte de cette composante du transport et de son impact sur les réseaux locaux de voies de circulation.



¹¹ Mémoire conjoint Ville de Longueuil et RTL, 2002

¹² SAD, règlement CA-2006-9, page 3.37

¹³ Un comité interrégional pour le transport des marchandises œuvre depuis quelques années à la compréhension de ce secteur pour l'ensemble de la région métropolitaine. Un organisme du nom de Grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal, *CargoM*, a été créé en 2012 par ce comité avec le concours de la CRÉ de Montréal. La mission de CargoM est de «rassembler tous les acteurs de la logistique et du transport de marchandises du Grand Montréal, dont les activités favorisent la plaque tournante de Montréal, autour d'objectifs communs et d'actions concertées, en vue d'en accroître la cohésion, la compétitivité, la croissance et le rayonnement.»



PRINCIPAUX ENJEUX (RÉSULTATS VISÉS)

- Une offre accrue du service de transport collectif répondant aux besoins de mobilité interne et interrives.
- L'optimisation de la hiérarchie, du maillage et de la fonctionnalité du réseau routier.
- Une planification adéquate du réseau routier supérieur incluant les modes lourds de transport collectif.
- Une diminution de la congestion routière.
- Un financement public accru des gouvernements supérieurs en matière de transport collectif.
- L'optimisation du transport des marchandises et la fluidité du camionnage.
- L'amélioration de la qualité des réseaux piétonnier et cyclable.
- Une coordination efficace de l'offre de service des AOT sur le territoire.
- Une diminution des nuisances générées par la proximité des infrastructures de transport.
- Une offre de transport collectif adaptée aux besoins de la population et en lien avec l'arrimage transport-aménagement du territoire.
- L'arrimage entre le transport actif et le transport collectif et une amélioration de l'intermodalité entre les différentes solutions de rechange au voiturage en solo.
- Un partage adéquat de la voirie et des infrastructures de transport entre les modes automobile, actif et collectif.
- Une population sensibilisée à de meilleurs choix dans leurs déplacements.
- Un aménagement et un développement durables des stationnements incitatifs.

C'est à partir de ces principaux enjeux que le PMT a établi les grandes orientations stratégiques en matière de mobilité et de transport pour l'agglomération de Longueuil.

CINQ GRANDES ORIENTATIONS

La croissance de Longueuil entraînera inévitablement une expansion du réseau artériel principalement basée sur l'amélioration de la desserte en transport collectif et la formation

de nouveaux pôles à plus forte densité. L'étendue, la diversité et la complexité du réseau de transport sur le territoire de l'agglomération confirment la nécessité d'intégrer la mobilité à la planification urbaine.

Finalement, rappelons que ces orientations doivent s'inscrire dans une nouvelle gouvernance assortie d'un financement adéquat, tel que mentionné à la section suivante. Les acteurs et décideurs en matière de mobilité durable doivent pouvoir agir sur l'ensemble des orientations retenues afin d'assurer la réussite du PMT.

ORIENTATION
A

**Améliorer l'offre et la qualité
des réseaux de transports collectif et actif**

ORIENTATION
B

**Optimiser le réseau routier
et la gestion du stationnement**

ORIENTATION
C

**Assurer la sécurité des déplacements
et la qualité de vie de la population**

ORIENTATION
D

**Développer le territoire en cohérence
avec les objectifs de mobilité durable**

ORIENTATION
E

Promouvoir les modes de transport durables

POSITION DE LONGUEUIL SUR LA GOUVERNANCE ET LE FINANCEMENT

Un nouveau mode de gouvernance et des ressources financières accrues et récurrentes afin de prendre les décisions optimales pour les citoyens en matière de mobilité et de transport durables

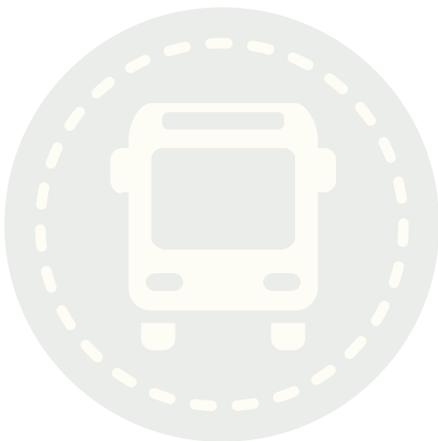
Dans le cadre de la mise en place de la nouvelle politique québécoise sur la mobilité durable, Longueuil et le RTL ont présenté en juillet 2013 un mémoire conjoint dans lequel sont étayés les thèmes et orientations en matière de mobilité durable des personnes. Longueuil reconnaît l'importance d'atteindre les objectifs suivants :

- mieux intégrer la planification des transports et de l'aménagement du territoire;
- mettre de l'avant des stratégies de gestion de la demande en transport pour réduire les problèmes de congestion routière;
- développer le transport collectif sur tout le territoire de l'agglomération et pour toutes les clientèles;
- favoriser une électrification accrue des systèmes de transport collectif en vue de diminuer la pollution et les émissions de gaz à effet de serre.

Toutefois, tous reconnaissent que le mode de gouvernance actuel nécessite des ajustements importants dans la région

métropolitaine en matière de planification et de gestion du TC. De plus, dans l'optique d'une offre de service optimale et efficiente en TC pour les usagers à des coûts concurrentiels et équitables, l'arrimage entre les AOT et les CIT sur le territoire de la région métropolitaine demeure difficile, considérant notamment le nombre important de ces intervenants ainsi que leurs différents mandats et responsabilités.

Longueuil et le RTL ont donc proposé au gouvernement du Québec un cadre de gouvernance et de financement fondé sur les principes de responsabilité, d'efficacité, de cohérence et de subsidiarité. Ce dernier principe, qui veut que les décisions soient prises par le palier d'autorité politique le plus près du citoyen, est très important. Il vise à assurer que l'action prise au niveau supérieur soit justifiée quant aux possibilités offertes par le palier local. La subsidiarité contribue également à responsabiliser les décideurs.



En lien avec la pyramide de conformité présentée précédemment dans la démarche, il est essentiel que le gouvernement du Québec établisse une politique de mobilité durable qui permette d’optimiser la mobilité des citoyens et des utilisateurs des réseaux de transport en général. Pour ce faire, hormis le financement adéquat requis, un nouveau partage des pouvoirs et compétences devrait être défini.

Un mandat clair devrait être confirmé par le législateur afin de préciser les pouvoirs et responsabilités des intervenants, selon le modèle existant pour l’aménagement du territoire et auquel serait intégrée la fonction de transport. La chaîne de décision pourrait par exemple être la suivante :

- le gouvernement québécois établit la politique cadre et les orientations en matière d’aménagement du territoire et des transports en y intégrant le financement associé;
- le palier métropolitain réalise la planification stratégique de l’aménagement du territoire et des transports de nature métropolitaine, voit au développement et à l’exploitation des modes lourds comme le métro, le système léger sur rail (SLR) et les trains de banlieue et assure la répartition des recettes et des subventions entre les différents exploitants, le tout en conformité avec les orientations du gouvernement du Québec;
- le palier d’agglomération est chargé de la planification stratégique de l’aménagement du territoire et des transports pour le territoire de l’agglomération,

en conformité avec les orientations gouvernementales et métropolitaines. Ce palier veille aussi à la gestion et à l’exploitation de l’ensemble des modes autobus et des autres solutions de rechange à l’automobile, incluant les services rapides par bus (SRB), l’ensemble des équipements sur son territoire, à l’exception de ceux relatifs aux modes lourds.

La figure 3 illustre le mode de gouvernance proposé :

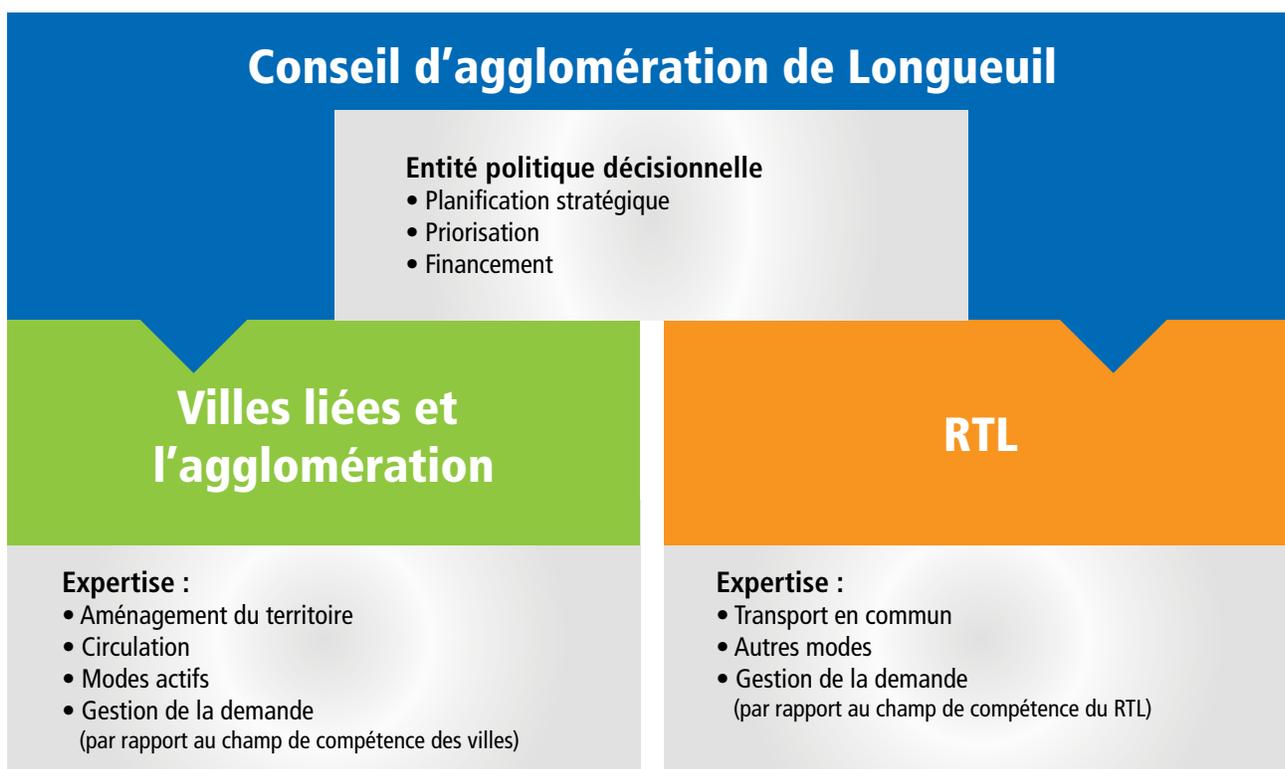


FIGURE 3 | MODE DE GOUVERNANCE PROPOSÉ



Au terme de l'exercice de la nouvelle gouvernance proposée, l'entité politique décisionnelle de l'agglomération aura retenu son plan stratégique intégré à l'aménagement du territoire, au transport et au financement. Une entente cadre quinquennale, ou plan quinquennal, pourrait être conclue entre les parties, soit l'agglomération, les villes de l'agglomération et l'AOT pour établir :

- les objectifs et les cibles à atteindre;
- les projets d'aménagement physique, les mesures préférentielles, les services de transport à mettre en place;
- les ressources humaines et financières allouées et leurs modes de financement;
- les mécanismes de reddition de compte.

Quant au financement, rappelons qu'il est primordial qu'un nouveau cadre financier soit établi. Ce dernier doit être bonifié afin de répondre aux ambitions gouvernementales. Un financement à la hausse, responsable et équitable, dédié et récurrent est donc nécessaire, sans exclure de nouvelles sources de revenus. Le maintien des actifs ainsi que la réalisation de l'ensemble des projets du PMT et du PMAD en dépendent.



RÉSEAU STRUCTURANT DE MOBILITÉ ET DE TRANSPORT ET PROJETS PHARES

Une situation géographique et un positionnement stratégiques favorisant le choix d'actions prioritaires en matière de projets de mobilité et de transport durables

La qualité de vie, la sécurité, l'environnement, l'économie et la promotion des modes de mobilité et de transport durables demeurent au cœur des préoccupations du PMT. La vision du PMT prévoit que les modes de transport collectif et actif occuperont une place plus importante et structureront l'occupation optimale du territoire à l'horizon 2035. Les déplacements en TC et en transport actif se feront plus facilement, tant ceux à l'intérieur de l'agglomération qu'inter-rives, notamment grâce à l'implantation d'un SLR sur le nouveau pont Champlain, au prolongement de la ligne 4 du métro, à l'implantation de SRB et à l'interconnexion optimale des liens cyclables et piétonniers.

STRATÉGIE GLOBALE DES TRANSPORTS COLLECTIF ET ACTIF

Longueuil et le RTL ont défini conjointement une stratégie globale encadrant le développement du transport collectif, notamment dans le but de jeter les bases d'un réseau de mobilité et de transport durables autour duquel le réseau de transport actif vient se greffer. Cette stratégie sert donc de guide dans la mise en place des grandes orientations stratégiques et du concept d'organisation spatiale de la mobilité et du transport.

De plus, la stratégie globale prévoit que Longueuil et le RTL s'associent pour placer l'intérêt général ainsi que les besoins des citoyens et utilisateurs des transports collectif et actif au cœur de leurs actions en matière de mobilité pour intervenir de façon intégrée sur les objets suivants :

- l'aménagement : favoriser une mobilité urbaine tout en tenant compte de la prédominance actuelle de l'automobile;
- la mobilité : répondre aux besoins des personnes qui doivent se déplacer en développant des solutions intégrant divers modes de transport accessibles, rapides et conviviaux;
- l'innovation-partenariat-promotion : développer et implanter des solutions novatrices misant sur le partenariat;
- le financement : prévoir un financement adéquat afin d'assurer la pérennité et le développement d'une offre qui réponde aux besoins des citoyens et usagers.



Photo : AMT



CARTE 5 RÉSEAU STRUCTURANT DE LA MOBILITÉ ET DU TRANSPORT EN 2035

LE RÉSEAU STRUCTURANT

Conformément à cette stratégie globale, le réseau structurant des transports collectif et actif de l'agglomération de Longueuil s'articule autour des points d'accès et des grands corridors de déplacement de la région métropolitaine (voir carte 5). Il comprend :

1. **les axes primaires de TC**, qui relient l'agglomération à Montréal et à la couronne Sud;
2. **les axes secondaires de TC** à l'intérieur de l'agglomération, qui alimentent les axes primaires;
3. **les axes cyclables**, qui correspondent aux tronçons cyclables structurants des villes, qui viennent alimenter les points d'accès des deux axes de TC et qui offrent des liens efficaces entre les villes de l'agglomération, la couronne Sud et Montréal.

Les axes primaires et secondaires ont été définis selon des principes de cohérence, d'efficacité et de performance en matière d'organisation des réseaux de transport. Ce réseau a été établi sur la base d'analyses des flots de déplacement de la population sur les principaux axes de transport desservant l'agglomération de Longueuil. Il est à noter que le réseau structurant est en concordance avec le PMAD et le plan stratégique de développement du transport collectif de l'AMT (Vision 2020).

Le choix des axes primaires et secondaires repose sur les critères suivants :

- le niveau d'achalandage;
- les grands pôles générateurs de déplacement;
- les liens avec plusieurs secteurs de l'agglomération;
- les points de congestion chronique;
- la présence de barrières physiques ou anthropiques à traverser;
- la largeur de l'emprise de la voie de circulation.

Les axes cyclables ont été sélectionnés selon leur capacité à offrir des liens efficaces entre les villes et vers les points d'accès au TC.

Tous les axes structurants de transport collectif devront faire l'objet d'études afin de déterminer les tronçons sur lesquels il est possible d'aménager des voies réservées ainsi que des mesures de préemption des feux de circulation. L'implantation des voies réservées s'effectuera progressivement en collaboration avec tous les intervenants. Le plan stratégique du RTL précisera la séquence des études et les types d'aménagements à mettre en œuvre quant à la nature des services qui desserviront le réseau structurant de mobilité et de transport.

LES AXES DE TRANSPORT COLLECTIF

1. LES AXES PRIMAIRES

Ceux-ci structurent spatialement le territoire par leur influence stratégique et leurs débits de circulation importants, actuels ou projetés. Il faut voir aussi ces axes comme des couloirs relativement larges. Ils conditionnent fortement la planification du territoire ainsi que l'aménagement des points d'accès au transport collectif. Ils intègrent des modes à capacité lourde tels qu'un métro, un SLR ou un train de banlieue dans les corridors intervilles les plus achalandés.

Les axes primaires sont les suivants :

- A-10/ nouveau pont sur le Saint-Laurent
- A-20/pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine
- A-30 (entre les autoroutes A-10 et A-20)
- Boulevard Cousineau (route 112)
- Boulevard Taschereau (route 134)
- Ligne 4 (jaune) du métro
- Route 116
- Route 132
- Ligne du train de banlieue Montréal/Mont-Saint-Hilaire



2. LES AXES SECONDAIRES

Ces axes structurent aussi le territoire mais en favorisant la mobilité interne en transport collectif par bus, avec des liaisons plus directes entre les pôles de l'agglomération et avec une vitesse commerciale importante.

Les principaux axes secondaires sont :

- Boulevard Clairevue/chemin de la Savane
- Boulevards Gaétan-Boucher/Milan
- Grande Allée
- Boulevards Jacques-Cartier/de Mortagne
- Boulevards Moïse-Vincent/du Quartier/Matte
- Boulevards Roland-Therrien/Vauquelin
- Boulevard de Rome
- Boulevards Maricourt/Julien-Lord (projetés)

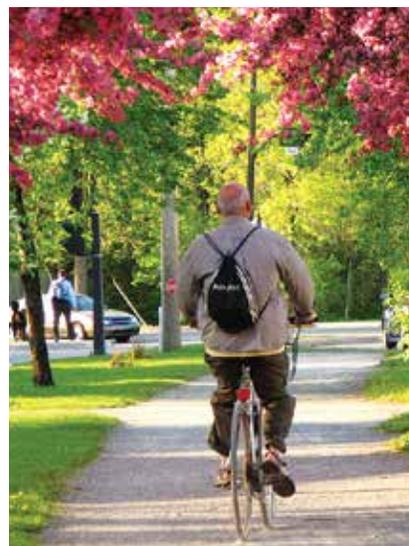
Le réseau structurant pourra être desservi par des services rapides par bus à arrêts limités permettant aux usagers de se déplacer rapidement d'un point à l'autre de l'agglomération. Ces services seront complétés par des bus à haute fréquence circulant sur d'autres artères majeures. La nature de ces services sera définie au plan stratégique du RTL.



3. LES AXES CYCLABLES

Dans le réseau structurant de mobilité et de transport de l'agglomération de Longueuil, le transport actif prend une place de choix. À cet égard, il importe de s'assurer que les axes du réseau cyclable convergent vers les points d'accès au TC, pour notamment favoriser l'implantation de quartiers TOD et l'interconnexion des modes de transport.

Rappelons que ce réseau n'a toutefois pas de hiérarchie et qu'aux fins du PMT, l'important est de favoriser l'interconnexion des voies cyclables entre les villes et aux points d'accès. Il appartiendra à chacune des villes de développer un réseau local plus vaste à l'échelle de leur territoire et d'en définir la hiérarchie. Toutefois, le réseau cyclable structurant d'agglomération devra offrir un niveau de sécurité et de confort supérieur afin de soutenir un achalandage important.



LES POINTS D'ACCÈS AU TRANSPORT COLLECTIF

Les points d'accès au réseau de transport collectif correspondent aux grands équipements de transports collectif et actif (terminus et points d'échanges intermodaux) vers lesquels converge le réseau structurant. On y retrouve notamment des aires de débarquement, des stationnements pour vélos et, pour la plupart, des stationnements incitatifs pour automobiles. Ces points d'accès sont malheureusement souvent congestionnés. Il est donc nécessaire de mettre en place certaines mesures préférentielles afin d'assurer la fluidité des déplacements pour tous les modes. Les principaux points d'accès dans

l'agglomération sont les suivants :

- le terminus Longueuil;
- le terminus Panama;
- le terminus de Montarville/route 132;
- la gare de train de banlieue de Saint-Lambert;
- la gare de train de banlieue de Longueuil/Saint-Hubert;
- la gare de train de banlieue de Saint-Bruno-de-Montarville;
- le stationnement incitatif Chevrier;
- le stationnement incitatif de Mortagne;
- le stationnement incitatif Seigneurial;
- le point d'échange Du Quartier/A-10 (projeté)
- le point d'échange de Montarville/A-20 (projeté).



LES PROJETS PHARES

À la lumière des enjeux de la mobilité et du transport sur le territoire, des grandes orientations du PMT et de ses objectifs liés à l'attractivité, à la compétitivité, à la sécurité routière et à la qualité de vie de sa population, Longueuil demeure réaliste et consciente que sa démarche doit s'insérer dans un contexte de gouvernance et de financement public adéquats. Néanmoins, elle souhaite annoncer les projets phares qu'elle compte faire progresser pour le bénéfice de l'ensemble de la population.



Ces projets définis par Longueuil sont les suivants :

- ✓ construction du nouveau pont Champlain (nouveau pont sur le Saint-Laurent) et implantation d'un SLR dans l'axe A-10/centre-ville de Montréal;
- ✓ prolongation de la ligne 4 du métro sur le territoire de la ville de Longueuil;
- ✓ consolidation et amélioration du service de train de banlieue;
- ✓ intégration urbaine optimale des équipements de transport collectif (par exemple : terminus d'autobus, stationnement incitatif, station de métro, etc.), notamment en minimisant les contraintes et nuisances susceptibles d'être générées;
- ✓ implantation de SRB sur les grands corridors de déplacement internes, notamment sur l'axe Taschereau;
- ✓ interconnexion des réseaux cyclables et piétonniers sur le territoire de l'agglomération;
- ✓ amélioration de la fonctionnalité du réseau routier supérieur de l'agglomération, dont l'ajout d'une troisième voie sur l'autoroute 30 entre les autoroutes 10 et 20.

De plus, afin d'assurer dès maintenant sa vision 2035 de mobilité durable, Longueuil entend :

- 1) confirmer une structure administrative dont la mission sera d'émettre des recommandations au conseil d'agglomération en matière de mobilité, de transport et d'aménagement du territoire;
- 2) adopter un plan cadre visant à définir :
 - des objectifs et des cibles à atteindre en matière de mobilité;
 - des projets en transport en fonction des cibles et objectifs définis, leur financement ainsi que des mécanismes de reddition de compte;
- 3) appuyer le gouvernement du Québec et ses instances dans sa réflexion sur de nouvelles sources de financement;
- 4) appuyer l'AMT afin de définir une nouvelle grille tarifaire intégrée, efficiente et équitable pour la Rive-Sud;
- 5) encourager les villes de l'agglomération à réaliser et adopter un plan de mobilité active;
- 6) inclure au SAD des mesures encourageant les villes de l'agglomération à prioriser une optimisation du territoire le long de son réseau structurant de transport collectif.

PLAN D'INTERVENTION ET DE MISE EN ŒUVRE

Le plan d'intervention et de mise en œuvre est synthétisé au tableau 2. Chacune des actions y est présentée et décrite de façon détaillée sous forme de fiches présentées en annexe. Naturellement, plusieurs interventions sont déjà réalisées, que ce soit par les villes de l'agglomération, le MTQ ou l'AMT. D'autres actions sont aussi en cours. En voici quelques exemples :

- ✓ adoption d'un PMA pour les villes de Longueuil et de Saint-Lambert. Des PMA sont en cours d'élaboration dans les autres villes de l'agglomération;
- ✓ établissement d'un service Express d'autobus sur le boulevard Roland-Therrien en 2013 et 2014, incluant l'implantation d'une voie réservée et des mesures de préemption des feux de circulation;
- ✓ travaux sur le réseau routier/autoroutier supérieur dans le secteur de la place Charles-Le Moyne avec le MTQ afin de séparer les circulations locale et de transit;
- ✓ élaboration du plan stratégique du RTL en concordance avec le PMT.

Les actions du plan d'intervention sont présentées selon les éléments suivants :

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

En lien avec la vision du PMT de Longueuil et à la lumière des résultats du portrait et diagnostic, les cinq orientations stratégiques définissent les priorités d'actions du PMT. Formulées sous forme de buts à portée générale, elles indiquent la tendance souhaitée dans la mise en œuvre du PMT.

AXES D'INTERVENTION

Des orientations stratégiques découlent les axes d'intervention sur lesquels le PMT souhaite intervenir. Ces axes d'intervention ciblent les éléments sur lesquels agir afin de répondre à chaque orientation stratégique.

OBJECTIFS

Les objectifs du PMT sont structurés par axes d'intervention qui permettent de préciser la nature des changements attendus et de fixer les résultats souhaités. C'est de ces objectifs que découleront les actions à entreprendre afin de corriger, dans la mesure du possible, les problématiques identifiées.



ACTIONS

Chaque action proposée vise à répondre à une ou plusieurs problématiques de transport et de mobilité et vise l'atteinte des objectifs fixés. Elles correspondent à la mise en application de solutions qui imposent des changements précis. Il s'agit de projets, de politiques, de programmes, de mesures ou de tout autre moyen permettant de répondre aux objectifs fixés par Longueuil.

Dans la fiche détaillée en annexe, le contexte de l'intervention précise la situation globale liée à l'action et aux problèmes de déplacement qui s'y rapportent. La description de l'intervention définit plus précisément la nature et la portée de l'action. Elle décrit ses caractéristiques et son contenu.

INTERVENANTS

L'identification des intervenants indique le ou les organismes responsables de l'intervention et les principaux partenaires touchés. Dans les fiches détaillées, la rubrique permet de cibler le rôle de Longueuil comme porteuse du projet ou comme partenaire. On note aussi parfois la présence du gouvernement du Québec et du MTQ. La différence entre les deux entités réfère à la portée et à l'envergure de l'intervention. Le gouvernement du Québec est interpellé pour des interventions majeures de planification et de financement (ex : choix du SLR), tandis que le MTQ joue plutôt le rôle d'opérateur du réseau supérieur.

ÉCHÉANCIER

L'horizon de réalisation évalue l'échéance à laquelle l'intervention sera mise en œuvre. Trois catégories sont utilisées pour l'évaluation de l'horizon de mise en œuvre des interventions, soit à court terme (2020), à moyen terme (2025) et à long terme (2035 et plus). Par ailleurs, comme certaines interventions font davantage référence à des façons de faire plutôt qu'à un projet conceptuel avec une date de fin, il est parfois indiqué qu'il s'agit d'un processus en continu à entreprendre dès aujourd'hui.

AMÉLIORER L'OFFRE ET LA QUALITÉ DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIF ET ACTIF

| OBJECTIFS | ACTIONS | INTERVENANTS | ÉCHÉANCIER |
|---|--|---|------------|
| AXE D'INTERVENTION 1 : LE TRANSPORT COLLECTIF | | | |
| Accroître l'offre de transport collectif sur les principaux corridors de déplacements interrives et interrégionaux | Construire le nouveau pont sur le Saint-Laurent et implanter le SLR annoncé dans l'axe A-10/centre-ville de Montréal | Gouvernement du Québec, AMT Longueuil, Brossard, RTL | M |
| | Prolonger la ligne 4 du métro sur le territoire de la ville de Longueuil | Gouvernement du Québec, MTQ, AMT Longueuil, villes, RTL, STM | L |
| | Consolider et améliorer le service de train de banlieue sur la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire | AMT, CN Longueuil, villes | M-L |
| Développer l'offre de desserte interne en transport collectif | Implanter des SRB sur les grands corridors de déplacement, dont l'axe Taschereau | AMT, RTL, MTQ Longueuil, villes | C-M |
| | Implanter des mesures préférentielles pour autobus sur certains axes stratégiques | Longueuil, villes, AMT, RTL | En continu |
| | Bonifier l'offre de transport collectif dans des secteurs particuliers ou à certaines heures | RTL, Longueuil, villes | En continu |
| Améliorer l'intermodalité aux nœuds de correspondance de l'agglomération : station de métro, terminus d'autobus, gares de train de banlieue, stationnements incitatifs à titre d'équipements accessoires | Coordonner les services offerts par les différents organismes de transport | RTL, AOT, AMT, STM, Longueuil, villes | En continu |
| | Améliorer l'information aux usagers du transport collectif : implanter un système d'information aux voyageurs, développer l'information en temps réel, horaires aux arrêts, etc. | AMT, RTL, autres AOT, Longueuil, villes | En continu |
| Améliorer l'accessibilité au réseau de transport collectif | S'assurer que les aménagements répondent aux critères d'accessibilité universelle, notamment aux points d'accès au transport collectif | AMT, RTL, Longueuil, villes | En continu |
| | Réviser le système tarifaire du réseau de transport collectif afin de mettre en place une tarification basée sur la distance de déplacement | AMT, RTL, autres AOT, Longueuil, villes | C |
| | Continuer la diversification des titres de transport collectif du RTL afin de répondre aux besoins variés et spontanés de la population | RTL, Longueuil, villes | En continu |

TABLEAU 2 | PLAN D'INTERVENTION ET DE MISE EN ŒUVRE

AMÉLIORER L'OFFRE ET LA QUALITÉ DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIF ET ACTIF

| OBJECTIFS | ACTIONS | INTERVENANTS | ÉCHÉANCIER |
|--|--|---|------------|
| AXE D'INTERVENTION 2 : LE TRANSPORT ACTIF | | | |
| Développer, compléter et améliorer les réseaux cyclables et piétonniers sur le territoire | Arrimer les différents plans de mobilité active élaborés au sein de l'agglomération et adopter une vision collective de mobilité active | Villes, Longueuil | C |
| | Assurer des liens piétonniers et cyclables continus, notamment vers les générateurs de déplacement | Villes, Longueuil | En continu |
| Renforcer l'interconnexion des réseaux de transports actif et collectif | Évaluer le développement du système de vélos en libre-service (BIXI) sur le territoire de l'agglomération | Villes, Longueuil | En continu |
| | Prévoir des itinéraires d'accès conviviaux pour les modes actifs vers les nœuds intermodaux | Villes, Longueuil, RTL, AMT | En continu |
| | Implanter un réseau de stations pour vélos aux abords des générateurs de déplacement et accroître le nombre de stationnements pour vélos | Villes, Longueuil, AMT, RTL | C |
| AXE D'INTERVENTION 3 : SOLUTIONS DE RECHANGE AU VOITURAGE EN SOLO | | | |
| Développer l'usage collectif de l'automobile | Favoriser le covoiturage à l'échelle de l'agglomération | AMT, RTL, villes, Longueuil | En continu |
| | Bonifier l'implantation du réseau d'autopartage sur le territoire | Entreprises d'autopartage, entreprises, RTL, villes, Longueuil | En continu |
| Coordonner les modes de transport collectif aux autres modes de transport durables | Accorder une plus grande place aux taxis privés en les invitant à être partie prenante des solutions de rechange au voiturage en solo | Villes, Longueuil, taxis, RTL, gouvernement du Québec | En continu |
| | Développer un « cocktail transport » par la création de partenariats | RTL, autres AOT, AMT, BIXI, taxis, entreprises d'autopartage, villes, Longueuil | En continu |

C= court terme (2020)

M= moyen terme (2025)

L= long terme (2035+)

En continu

OPTIMISER LE RÉSEAU ROUTIER ET LA GESTION DU STATIONNEMENT

| OBJECTIFS | ACTIONS | INTERVENANTS | ÉCHÉANCIER |
|---|---|---|------------|
| AXE D'INTERVENTION 1 : LE RÉSEAU ROUTIER | | | |
| Améliorer la fluidité du réseau routier artériel et autoroutier existant afin d'éviter les débordements sur le réseau local | Instaurer un système de gestion dynamique des feux de circulation pour lutter contre la congestion sur les grands axes | Villes, Longueuil, MTQ, RTL, AMT | M |
| | Prévoir une gestion efficace de la circulation dans le cadre des chantiers routiers et autoroutiers | Villes, Longueuil, MTQ, RTL, AMT | En continu |
| | Intégrer des projets de transport collectif lors de travaux visant l'amélioration de la fonctionnalité des réseaux supérieur et artériel | MTQ, villes, Longueuil, RTL, AMT | En continu |
| Comblent les discontinuités du réseau routier | Réviser la hiérarchie du réseau routier à l'échelle de l'agglomération en lien avec l'identification du réseau artériel métropolitain (RAM) | Longueuil, villes, CMM, MTQ, RTL, AMT | C |
| | Compléter le maillage des principaux liens routiers : Moïse-Vincent, Maricourt, viaduc du Quartier, Montarville/A-20, etc. | Longueuil, villes, MTQ, RTL, gouvernement du Québec | En continu |
| Assurer un partage adéquat de la voirie et des infrastructures de transport entre les modes de transports automobile, actif et collectif | Revoir le partage de la chaussée en faveur des transports collectif et actif lors de la construction d'un nouvel axe ou de réfection majeure de rues | Longueuil, villes, MTQ, RTL, AMT | En continu |
| | Réviser l'aménagement des axes routiers faisant partie du réseau structurant du transport collectif | RTL, villes, Longueuil, MTQ, AMT | C |
| Améliorer la gestion des déplacements des camions | Coordonner de façon continue les différents plans de camionnage des villes et définir les conditions d'accès de livraison en milieu urbain | Villes, Longueuil, MTQ | C |
| AXE D'INTERVENTION 2 : LE STATIONNEMENT | | | |
| Adopter une stratégie concertée de la gestion du stationnement | Réviser, en collaboration avec l'AMT, l'offre, la localisation et les modalités de gestion des stationnements incitatifs ainsi que leur intégration aux milieux dans lesquels ils s'insèrent | Villes, Longueuil, AMT, RTL, autres AOT | M-L |
| | Réviser la gestion du stationnement hors rue et sur rue, privé et public, dans les principaux corridors de déplacement et modifier les réglementations d'urbanisme afin d'imposer des seuils maximums pour favoriser le transport collectif | Villes, Longueuil, RTL, AMT | C |
| Optimiser l'information aux usagers | Évaluer l'opportunité d'implanter un système de jalonnement dynamique dans les secteurs d'affluence pour limiter la recherche d'une place de stationnement | Villes, Longueuil, AMT | C |

C= court terme (2020)

M= moyen terme (2025)

L= long terme (2035+)

En continu

ASSURER LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET LA QUALITÉ DE VIE DE LA POPULATION

| OBJECTIFS | ACTIONS | INTERVENANTS | ÉCHÉANCIER |
|---|--|--|-----------------|
| AXE D'INTERVENTION 1 : SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS | | | |
| Améliorer la sécurité des transports | Sécuriser les intersections et les secteurs accidentogènes de l'agglomération : mise aux normes des feux de circulation, réaménagement géométrique aux intersections, etc. | Villes, Longueuil | En continu |
| | Planter des mesures d'apaisement de la circulation | Villes, Longueuil | En continu |
| | Créer des aménagements sécuritaires à proximité des établissements et lieux publics | Villes, Longueuil | En continu |
| Inciter les usagers de la route à adopter des comportements de déplacement plus sécuritaires | Poursuivre les campagnes de sensibilisation au respect du code de la sécurité routière | Villes, Longueuil, SQ, SAAQ, MTQ | En continu |
| AXE D'INTERVENTION 2 : QUIÉTUDE DES QUARTIERS AUX ABORDS DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT | | | |
| Diminuer les nuisances générées par la proximité des infrastructures de transport | Prévoir des mesures d'atténuation efficaces pour les constructions résidentielles situées à proximité des grands axes de transport : écrans acoustiques, réglementation sur l'insonorisation des bâtiments, etc. | Villes, Longueuil, MTQ, CN, Transport Canada, gouvernements du Canada et du Québec | C et En continu |
| | Encadrer les activités de l'aéroport (AMSL) | Longueuil, DASH-L, villes | En continu |
| Intégrer les équipements de transport aux milieux de vie | Assurer la meilleure intégration urbaine possible des équipements de transport : terminus d'autobus, stationnements incitatifs, stations de métro, etc. | Villes, Longueuil, RTL, AMT | En continu |

C= court terme (2020)

M= moyen terme (2025)

L= long terme (2035+)

En continu

DÉVELOPPER LE TERRITOIRE EN COHÉRENCE AVEC LES OBJECTIFS DE MOBILITÉ DURABLE

| OBJECTIFS | ACTIONS | INTERVENANTS | ÉCHÉANCIER |
|--|---|---|------------|
| AXE D'INTERVENTION 1 : INTÉGRATION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DU TRANSPORT | | | |
| Orienter le développement du territoire en fonction des grands axes structurants de transports collectif et actif | Utiliser l'approche de comités d'axe lors de l'implantation de projets majeurs en transport | Gouvernement du Québec, MTQ, MAMROT, AMT, CMM, Longueuil, villes, RTL | En continu |
| Créer des aménagements incitant au transport actif et au développement du transport collectif | Optimiser l'occupation de l'espace urbain en priorisant une densification et une mixité d'usages à proximité des axes de transport structurants, des grands corridors de déplacement et des points d'accès au TC | Villes, Longueuil, CMM, RTL | En continu |
| | Localiser les fonctions urbaines génératrices de déplacements dans les corridors et nœuds de transports collectif et actif | Villes, Longueuil, CMM, RTL | En continu |
| | Favoriser le développement d'une grille de rues hiérarchisée avec des liens permettant une desserte efficace par transports collectif et actif | Villes, Longueuil, RTL, AMT | En continu |
| Encadrer l'impact des nouveaux développements sur les réseaux de transport | Contrôler le développement des éléments structurants de l'agglomération (grands équipements, aéroport, secteurs industriels, commerciaux et résidentiels) pour minimiser leurs impacts sur les milieux de vie tout en soutenant le potentiel économique qui en découle, par exemple en demandant : <ul style="list-style-type: none"> le dépôt de plans de gestion des déplacements lors de projets de développement d'une certaine envergure; un nombre minimal de places de stationnement pour vélos dans les nouveaux ensembles immobiliers. | Villes, Longueuil, RTL, CMM, AMT | C |
| Adapter les quartiers existants à la vision de mobilité durable de l'agglomération | Évaluer l'adaptabilité des quartiers existants afin de favoriser les modes de transport durable | Villes, Longueuil, RTL | En continu |
| AXE D'INTERVENTION 2 : RÉDUCTION DES IMPACTS DU TRANSPORT SUR L'ENVIRONNEMENT | | | |
| Diminuer l'impact des infrastructures de transport (voirie et stationnement) | Adopter une gestion plus durable des infrastructures de mobilité et de transport, notamment par l'aménagement de voies de circulation automobile plus réduites en largeur lorsqu'il est possible de le faire, la plantation plus importante de végétaux en bordure des voies, etc. | Villes, Longueuil, gouvernement du Québec, MTQ, RTL, AMT | En continu |

C= court terme (2020)

M= moyen terme (2025)

L= long terme (2035+)

En continu

PROMOUVOIR LES MODES DE TRANSPORT DURABLES

| OBJECTIFS | ACTIONS | INTERVENANTS | ÉCHÉANCIER |
|-----------|---------|--------------|------------|
|-----------|---------|--------------|------------|

AXE D'INTERVENTION 1 : VALORISATION DES MODES DE TRANSPORT DURABLES

| | | | |
|---|--|---|------------|
| Sensibiliser davantage les citoyens à l'adoption d'habitudes de transport plus durables | Développer et implanter une démarche de promotion des modes de transport durables | AMT, MTQ, gouvernement du Québec, RTL, villes, Longueuil | En continu |
| | Développer des partenariats avec des organismes favorisant le transport actif et autres solutions de rechange à l'automobile | AMT, RTL, gouvernement du Québec, entreprises de vélos en libre-service, entreprises d'autopartage et de covoiturage, entreprises de taxi, villes, Longueuil | En continu |
| Améliorer la promotion des solutions de rechange auprès des entreprises et établissements scolaires du territoire | Encourager les établissements scolaires à adhérer aux programmes de promotion des modes de transport actif | Villes, Longueuil, gouvernement du Québec, commissions scolaires et écoles, Vélo-Québec, Société canadienne du cancer ou autres organismes qui font la promotion du transport actif | C |
| | Encourager les employeurs à promouvoir les modes de transport durables auprès de leurs employés | Villes, Longueuil, gouvernement du Québec, centres de gestion des déplacements, entreprises publiques et privées, RTL, AMT | En continu |

AXE D'INTERVENTION 2 : PROMOTION DES ÉNERGIES NON POLLUANTES

| | | | |
|---|---|---|------------|
| Soutenir et privilégier les énergies non polluantes afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le transport | Soutenir l'électrification du transport des personnes | Longueuil, villes, gouvernement du Québec, Hydro-Québec, AMT, RTL | En continu |
|---|---|---|------------|

C= court terme (2020)

M= moyen terme (2025)

L= long terme (2035+)

En continu

Fiches détaillées du plan d'intervention et de mise en œuvre

Veillez noter que dans ces fiches :

- « Longueuil », employé seul, désigne la Ville de Longueuil exerçant ses compétences d'agglomération
- « villes » désigne les villes qui composent l'agglomération de Longueuil

LE TRANSPORT COLLECTIF

Accroître l'offre de transport collectif sur les principaux corridors de déplacement interrives et interrégionaux

Construire le nouveau pont sur le Saint-Laurent et implanter le SLR annoncé dans l'axe A-10/centre-ville de Montréal

Contexte de l'intervention

Emprunté par neuf AOT lors des jours ouvrables, soit plus de 60 lignes d'autobus, le corridor A-10/centre-ville de Montréal constitue un corridor majeur pour le transport collectif entre l'île de Montréal et la Rive-Sud. Les stationnements incitatifs Panama et Chevrier, localisés à l'extrémité du corridor sur la Rive-Sud, affichaient en 2011 un taux d'occupation de 100 %, confirmant ainsi l'attrait du corridor de l'A-10 pour les utilisateurs du transport collectif. La voie réservée du pont Champlain accueille plus de 20 000 déplacements en périodes de pointe, ce qui est comparable à la ligne 4 du métro. Depuis 1990, le nombre d'autobus empruntant le Pont Champlain a plus que doublé (plus de 460 en pointe du matin en direction de Montréal en 2011), témoignant ainsi de l'expansion du service de transport collectif dans l'axe du corridor A-10/centre-ville.

Cependant, le système actuel de transport collectif dans ce corridor est limité par un certain nombre de contraintes :

- le service d'autobus dans l'axe du pont Champlain a atteint sa capacité maximale aux heures de pointe du matin et de l'après-midi;
- le système est une source constante de préoccupation en ce qui a trait à la sécurité et à la fiabilité du service;
- la capacité d'accueil du Terminus Centre-ville est limitée et son accessibilité est restreinte;
- les autobus sont aux prises avec les contraintes de circulation aux abords du Terminus Centre-ville (circulation dense, débit de piétons important, etc.).

Description de l'intervention

Face à la difficulté du système actuel d'assurer une desserte plus importante, notamment celle envisagée dans les années à venir, le besoin d'implanter un mode lourd de transport collectif dans le corridor A-10/centre-ville a été confirmé récemment dans le cadre d'une étude réalisée pour le compte de l'AMT. Le 19 avril 2013, le gouvernement du Québec annonçait sa volonté d'implanter un système de type SLR sur le nouveau pont sur le Saint-Laurent. Ce choix s'inscrit dans une vision d'avenir des transports au XXI^e siècle et donne suite au chantier de l'électrification des transports lancé par la première ministre du Québec.

Longueuil a participé aux travaux d'étude du Bureau des partenaires créé en 2011 par le MTQ visant la définition d'une solution de desserte rapide pour l'axe A-10 dans le cadre du projet de construction d'un nouveau pont sur le Saint-Laurent, en remplacement du pont Champlain.

Intervenants

Organismes responsables : gouvernement du Québec, MTQ et AMT
Partenaires : Longueuil, Brossard, RTL

Actions à entreprendre par Longueuil

- Poursuivre la participation active aux diverses études à venir (les études d'avant-projet doivent débuter en 2013).
- Être partie prenante des différents comités participant aux activités d'étude et de planification du projet.

Horizon de réalisation

Moyen terme

LE TRANSPORT COLLECTIF

1 Accroître l'offre de transport collectif sur les principaux corridors de déplacement interrives et interrégionaux

Prolonger la ligne 4 du métro sur le territoire de la ville de Longueuil

Contexte de l'intervention

La station de métro Longueuil–Université-de-Sherbrooke, mise en service en 1967, figure aujourd'hui au 4^e rang des stations du métro de Montréal pour son achalandage. Elle attire plus de 7,8 millions de personnes chaque année.

La présence de la station de métro et d'un terminus régional intermodal sur le site a eu des effets structurants sur le secteur de la place Charles-LeMoine. Celui-ci peut être considéré comme un des premiers TOD au Québec. Il regroupe des fonctions commerciales, résidentielles et institutionnelles, en plus d'être un lieu intermodal majeur.

Consciente des bénéfices apportés par le métro en termes de densification urbaine et de vitalité économique, Longueuil souhaite prolonger le réseau de métro sur son territoire et ainsi accroître l'utilisation du transport collectif, le métro étant un mode de transport performant et une solution incomparable en matière de déplacement.

En 2009, le maire de Longueuil signait avec ceux de Laval et Montréal un protocole d'entente demandant au gouvernement du Québec de « retenir le prolongement des lignes du réseau métropolitain de métro comme la priorité incontournable en matière de stratégie de mobilité durable et comme moteur indéniable de relance économique à court et à long termes ». Le gouvernement du Québec a créé un Bureau de projet sous la responsabilité du MTQ et de l'AMT, afin de compléter les études de prolongement des lignes de métro, notamment celui vers Longueuil, et ainsi de vérifier leur faisabilité.¹

Description de l'intervention

Aujourd'hui, la Ville de Longueuil et le RTL participent activement aux travaux des divers comités mis en place par le Bureau de projet de l'AMT. D'ailleurs, ceux-ci ont proposé en 2010 un tracé reliant la station Longueuil–Université-de-Sherbrooke à six sites éventuels, dont le centre commercial Place Longueuil, le cœur du Vieux-Longueuil, le cégep Édouard-Montpetit ainsi que les secteurs en développement dans l'axe du boulevard Roland-Therrien jusqu'au boulevard Jacques-Cartier. L'AMT travaille actuellement à une priorisation du prolongement des lignes de métro (phase 3A), quelle annoncera au cours de 2013.

| | |
|---|--|
| Intervenants | Organismes responsables : gouvernement du Québec, MTQ, AMT Partenaires : Longueuil, Ville de Longueuil, STM, RTL |
| Actions à entreprendre par Longueuil | <ul style="list-style-type: none"> ■ Participer activement aux études en cours afin de démontrer la nécessité de ce projet. ■ Collaborer aux travaux des divers comités mis en place par le bureau de projet de l'AMT. ■ De concert avec le RTL, revoir l'organisation du réseau de transport collectif par autobus de façon à optimiser l'offre globale et notamment le rabattement aux stations de métro. ■ Prévoir l'arrimage des développements immobilier et économique |
| Horizon de réalisation | Long terme |

¹ RTL, *Prolongement du métro* : <http://www.rtl-longueuil.qc.ca/fr-CA/actualites/grands-projets/prolongement-du-metro>

LE TRANSPORT COLLECTIF

1 Accroître l'offre de transport collectif sur les principaux corridors de déplacement interrives et interrégionaux

Consolider et améliorer le service de train de banlieue Montréal/Mont-Saint-Hilaire

Contexte de l'intervention

Afin d'augmenter son offre de service, l'AMT s'est donné pour objectif d'acquérir ou de construire des emprises ferroviaires de façon à se doter d'un réseau de trains plus autonome axé sur le transport des personnes. Une telle autonomie permettrait également à l'AMT d'étendre son offre de service en dehors des heures de pointe et dans le sens inverse de la pointe et d'augmenter ainsi l'attractivité du train pour sa clientèle².

Toutefois, cette avenue est difficilement envisageable dans le cas de la ligne de train de banlieue Montréal/Mont-Saint-Hilaire. En effet, cette ligne emprunte un important corridor du Canadien national (CN), principalement dédié au transport des marchandises. Ainsi, malgré la demande croissante de la clientèle et le potentiel de développement de celle-ci, la capacité de l'AMT à augmenter la fréquence des départs de la ligne est très limitée.

Description de l'intervention

Afin d'accroître sa capacité d'accueil et la qualité des infrastructures de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire, l'AMT procède graduellement à l'aménagement permanent des gares et des stationnements de cette ligne. Dans l'agglomération de Longueuil, les gares de Saint-Lambert, Longueuil/Saint-Hubert et Saint-Bruno sont touchées par le projet.

L'AMT souhaite également augmenter le nombre de trains de banlieue sur la ligne. À cette fin, elle prévoit construire une voie d'évitement devant la gare Mont-Saint-Hilaire en plus d'ajouter des voies de liaison de façon à améliorer le passage des trains³.

Intervenants

Organismes responsables : AMT, CN
Partenaires : Longueuil, villes

Actions à entreprendre par Longueuil

- Encourager les travaux ferroviaires de l'AMT et du CN en vue d'augmenter la capacité de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire.
- Aider l'AMT et le CN dans leurs projets en assurant un suivi et en participant de manière active aux diverses études, le cas échéant.

Horizon de réalisation

Moyen et long termes

² Plan stratégique de développement du transport collectif de l'AMT

³ Programme triennal d'immobilisations 2012/2013/2014 (PTI)

LE TRANSPORT COLLECTIF

Accroître l'offre de transport collectif sur les principaux corridors de déplacement interrives et interrégionaux

Implanter des SRB sur les grands corridors de déplacement, dont l'axe Taschereau

Contexte de l'intervention

Le RTL s'est donné comme mission d'« 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 dans une perspective de développement durable »⁴. Dans cette optique, Longueuil et le RTL souhaitent développer un réseau de type « services rapides par bus » (SRB).

Description de l'intervention

Le développement d'un réseau de SRB nécessite l'identification préalable des principaux axes de transport collectif pour les services d'autobus. De concert avec le RTL, Longueuil doit définir les besoins et les interventions requises pour chaque axe. La nature de ces interventions dépend de la demande en déplacement, du type de service offert ainsi que de l'environnement urbain desservi. Mentionnons qu'un SRB peut aussi consister en un service d'autobus conventionnel mais à fréquence plus élevée, avec ou sans voie réservée.

L'implantation de services de transport rapides et performants implique une démarche concertée des différents acteurs concernés, notamment afin d'assurer un arrimage optimal entre l'aménagement du territoire et l'offre de transport.

Les axes privilégiés pour implanter ce type de service sont ceux illustrés à la carte 5 du réseau structurant du présent document. Le boulevard Taschereau fait consensus depuis longtemps quant à la pertinence d'un mode de transport rapide sur cet axe névralgique, tel que le SAD le préconise.

Des études viendront confirmer le potentiel des autres axes à accueillir un SRB et établir la priorisation dans le cadre de son implantation. Le plan stratégique du RTL pourra identifier ces axes ainsi que le mode ou le type de service le plus adéquat pour chacun.

| | |
|---|--|
| Intervenants | Organismes responsables : Longueuil, RTL et AMT Partenaires : villes, MTQ |
| Actions à entreprendre par Longueuil | <ul style="list-style-type: none"> ■ Travailler de concert avec le RTL dans l'identification et la priorisation des axes SRB à implanter. ■ Assurer à l'échelle de l'agglomération de Longueuil une coordination en matière de planification des transports et de l'aménagement du territoire pour la mise en valeur des axes SRB. |
| Horizon de réalisation | Court et moyen termes |

⁴ Site électronique du RTL (<http://www.rtl-longueuil.qc.ca/fr-CA/rtl/profil-du-rtl/mission-et-valeurs>)

LE TRANSPORT COLLECTIF

Développer l'offre de desserte interne en transport collectif

Implanter des mesures préférentielles pour autobus sur certains axes stratégiques

Contexte de l'intervention

Sur certains axes de l'agglomération de Longueuil, la vitesse commerciale, la fiabilité et la régularité des temps de parcours des services d'autobus sont améliorées par des mesures préférentielles pour autobus (MPA), soit des voies réservées ou des systèmes de priorité aux feux de circulation. Ces MPA seront mises en place afin de faciliter le passage des autobus à certains points de congestion et ont pour objectif de faire en sorte que le transport collectif constitue une solution de rechange efficace au voiturage en solo.

En 2012, le réseau de MPA sur le territoire de l'agglomération de Longueuil comptait 29 voies réservées pour autobus pour un total de 32,8 km ainsi que 20 feux prioritaires à certaines intersections.

Description de l'intervention

Outre l'implantation de SRB sur les principaux axes du réseau de transport collectif du RTL, Longueuil entend poursuivre l'implantation de mesures préférentielles (voies réservées, feux prioritaires, etc.) sur d'autres axes stratégiques du réseau routier de son territoire de façon à offrir des services de transport collectif par autobus concurrentiels, c'est-à-dire rapides, fiables et réguliers.

Intervenants

Organismes responsables : AMT, RTL, villes
Partenaire : Longueuil

Actions à entreprendre par Longueuil

- De concert avec le RTL, amener les villes à identifier les axes sur lesquels des mesures préférentielles pourront être installées.

Horizon de réalisation

Processus en continu

LE TRANSPORT COLLECTIF

2 Développer l'offre de desserte interne en transport collectif

Bonifier l'offre de transport collectif dans des secteurs particuliers ou à certaines heures

Contexte de l'intervention

Si le réseau du RTL est très performant pour les déplacements interrives en périodes de pointe, la desserte des déplacements internes en transport collectif souffre d'un manque de liens intra-agglomération performants, notamment en dehors des périodes de fort achalandage. La plupart des lignes du RTL sont orientées vers les terminus de Longueuil (partie est du territoire du RTL), Panama et Centre-ville (partie ouest du territoire du RTL), ce qui exige souvent une correspondance à l'un des terminus situés sur le territoire de l'agglomération lors de déplacements internes. La route 116 et la voie ferrée constituent une barrière physique réelle sur le territoire de Longueuil, ce qui n'aide en rien à atténuer cette situation.

Par ailleurs, la desserte du transport collectif dans les secteurs isolés ou enclavés par les infrastructures de transport routier, ferroviaire ou aéroportuaire est particulièrement difficile.

Description de l'intervention

Les déplacements internes en transport collectif ne correspondent qu'à une faible part du marché. Pour inverser cette tendance, le RTL planifie d'importants projets d'amélioration de ses services d'autobus, notamment vers les générateurs de déplacement de l'agglomération tels que les hôpitaux, les centres commerciaux, les écoles et les parcs industriels. Le RTL modifie au fur et à mesure l'offre de service dans certains secteurs dans le but de mieux répondre aux besoins de la clientèle.

La desserte interne du territoire est notamment visée dans le cadre des projets de SRB, dont l'implantation est projetée de façon graduelle, d'abord à l'aide de mesures préférentielles légères pour ensuite faire appel à des aménagements plus importants.

Dans le cadre de l'élaboration de son nouveau plan stratégique, le RTL a réalisé une étude de marché exhaustive auprès de la population du territoire. Ses résultats permettront de guider la recherche de solutions à mettre en œuvre.

| | |
|---|---|
| Intervenants | Organisme responsable : RTL Partenaires : Longueuil, villes |
| Actions à entreprendre par Longueuil | <ul style="list-style-type: none"> ■ Collaborer de façon étroite avec le RTL pour l'amener à poursuivre sa politique d'amélioration des services afin de tenir compte des besoins des différentes clientèles. ■ Établir les besoins du RTL afin de réviser au besoin l'aménagement des axes routiers et d'assurer un partage adéquat de la voirie au profit du transport collectif. |
| Horizon de réalisation | Processus en continu |

LE TRANSPORT COLLECTIF

Améliorer l'intermodalité aux nœuds de correspondance de l'agglomération

Coordonner les services offerts par les différents organismes de transport

Contexte de l'intervention

L'utilisation de plusieurs services de transport collectif exploités par différents organismes de transport, tels l'AMT, le RTL, les CIT et la STM, génère souvent des distances de correspondance et des temps d'attente importants. Cet effet de rupture dans la chaîne de déplacement est perçu très négativement par les usagers.

Cette situation est particulièrement vraie pour les usagers en provenance de l'extérieur de l'agglomération et qui peinent parfois à rejoindre les principaux pôles de destination de l'agglomération. Le PMT souhaite optimiser la desserte des pôles de destination de l'agglomération, notamment en améliorant l'intermodalité aux nœuds de transport collectif.

Description de l'intervention

L'intervention vise à coordonner l'offre de service entre les organismes de transport de la région métropolitaine et, minimalement, entre les CIT, le RTL et l'AMT, de façon à diminuer les temps d'attente, les distances de déplacement entre les différents services de transport collectif en liaison avec le territoire ainsi que le coût à déboursier pour obtenir plusieurs titres.

Intervenants

Organismes responsables : AMT, AOT de la Montérégie (RTL, CIT, etc.)
Partenaires : Longueuil, villes

Actions à entreprendre par Longueuil

- Mettre sur pied un comité rassemblant les AOT de la Rive-Sud afin de coordonner les services de transport collectif sur l'ensemble du territoire de l'agglomération et de la couronne Sud.
- Assurer un arrimage entre les AOT au niveau des services offerts à la clientèle (horaires aux principaux points de correspondance) et à la tarification.

Horizon de réalisation

Processus en continu

LE TRANSPORT COLLECTIF

Améliorer l'intermodalité aux nœuds de correspondance de l'agglomération

Améliorer l'information aux usagers du transport collectif

Contexte de l'intervention

Dans contexte actuel où la multimodalité⁵ et l'intermodalité⁶ sont en plein développement, l'information constitue un enjeu central dans la qualité des déplacements. Cette information est nécessaire en amont du déplacement de façon à faire connaître l'offre de transport disponible, de même qu'elle est essentielle au cours du déplacement pour optimiser celui-ci (informer la clientèle de l'état du réseau, faciliter les correspondances, etc.).

Description de l'intervention

L'intervention vise à développer les outils d'information aux voyageurs diffusée par différent modes de communication (cellulaire, internet, affichage, radio, etc.). Elle comprend :

- **une information multimodale**, qui vise à promouvoir l'offre de transport collectif disponible et à conseiller les usagers sur les modes de transport les plus adaptés à leurs déplacements (information sur les horaires et les plans de ligne aux points d'arrêt, dans les véhicules, sur internet);
- **une information en temps réel** (temps d'attente, ralentissement ou interruption de service, etc.), qui vise à améliorer la qualité globale du service;
- **une information accessible à tous**, qui permet de répondre aux besoins particuliers de la population et notamment des personnes ayant des limitations fonctionnelles .

| | |
|---|--|
| Intervenants | Organismes responsables : RTL, AMT, RTL et autres AOT Partenaires : Longueuil, villes |
| Actions à entreprendre par Longueuil | <ul style="list-style-type: none"> ■ Accompagner le RTL dans sa politique d'information aux voyageurs (installation de GPS dans les autobus, diffusion des temps d'attente aux arrêts, etc.). ■ Mettre en place de nouvelles technologies d'information aux voyageurs, par exemple un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV). ■ Encourager la création d'un guichet unique à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal permettant l'intégration de l'information pour l'ensemble des AOT. |
| Horizon de réalisation | Processus en continu |

⁵ Disponibilité de plusieurs modes pour réaliser un déplacement

⁶ Utilisation de plusieurs modes de transport pour réaliser un déplacement

LE TRANSPORT COLLECTIF

4 Améliorer l'accessibilité au réseau de transport collectif

S'assurer que les aménagements répondent aux critères d'accessibilité universelle, notamment aux points d'accès au transport collectif

Contexte de l'intervention

L'accessibilité universelle favorise l'accès de l'ensemble de la population, incluant les personnes ayant des limitations fonctionnelles, aux bâtiments et infrastructures, aux lieux publics, aux droits et responsabilités et à l'information. L'accessibilité universelle aux infrastructures de transport comprend une conception géométrique adaptée ainsi qu'un entretien favorable à l'utilisateur. Le Code de construction du Québec établit des exigences minimales visant à offrir l'accessibilité universelle à tous les nouveaux bâtiments, principalement pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant.

En vertu de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale*, le RTL a entrepris en 2010 l'élaboration d'un plan de développement de l'accessibilité universelle. Ce plan vise à assurer le transport collectif des personnes handicapées sur son territoire dans un délai raisonnable. Par ce plan, le RTL vise à offrir un accès similaire à son réseau. Il souhaite donc augmenter la fonctionnalité et la convivialité du service pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles ou une mobilité réduite.

Description de l'intervention

La présente intervention vise l'optimisation et la facilité des déplacements actifs vers tous les lieux publics, en tout temps et pour n'importe quelle clientèle. Le PMT souhaite rendre accessibles les aménagements de son territoire afin de permettre des déplacements sécuritaires pour tous. L'intervention vise à améliorer l'aménagement des véhicules du transport collectif régulier, mais touche aussi les infrastructures (abribus, arrêts d'autobus, trottoirs et intersections, signalisation, affichage et outils de communication, etc.).

Le PMT souhaite donc voir modifier les normes d'aménagement dans le but d'orienter le développement vers de meilleures conditions d'accessibilité et aussi revoir les aménagements actuels, le cas échéant.

Par ailleurs, pour favoriser les déplacements en conditions hivernales, il vise la promotion des bonnes habitudes de déneigement des villes de l'agglomération afin de permettre l'accès aux infrastructures, notamment aux trottoirs et aux débarcadères.

Intervenants

Organismes responsables : AMT, RTL et villes
Partenaire : Longueuil

Actions à entreprendre par Longueuil

- Encourager les villes et le RTL à élaborer un plan d'accessibilité universelle.
- Accompagner les villes dans la révision des normes d'aménagement et encourager la mise aux normes des aménagements existants.
- Accompagner le RTL dans sa démarche visant à développer l'accessibilité universelle sur son réseau.

Horizon de réalisation

Processus en continu

LE TRANSPORT COLLECTIF

4 Améliorer l'accessibilité au réseau de transport collectif

Réviser le système tarifaire du réseau de transport collectif afin de mettre en place une tarification basée sur la distance de déplacement

Contexte de l'intervention

La multiplication des titres de transport entre les différentes AOT complique parfois l'utilisation des différents réseaux de transport. Cette situation, notamment l'application d'une tarification multiple dans le cadre d'un même déplacement, peut décourager l'utilisation du transport collectif. Face à ce problème, l'AMT a créé un comité tarifaire métropolitain afin de simplifier les catégories de titres de transport à l'échelle métropolitaine, en harmonisant les pratiques tarifaires et en simplifiant la tarification pour la clientèle. À titre d'information, il existe actuellement environ 700 titres de transport collectif sur le territoire de l'AMT.

Description de l'intervention

Longueuil soutient l'AMT dans son exercice de révision de la tarification métropolitaine. Dans son plan stratégique de développement du transport collectif, l'AMT prévoit ainsi simplifier la tarification pour la clientèle, harmoniser les pratiques tarifaires à l'échelle métropolitaine, développer des services et programmes de fidélisation et proposer une tarification intégrée, simplifiée et accessible.

Le PMT souhaite par ailleurs que soit uniformisée la tarification sur l'ensemble de son territoire. Actuellement, les résidents de Saint-Bruno-de-Montarville sont assujettis à une tarification TRAM 5 alors qu'une tarification TRAM 3 s'applique au reste du territoire de l'agglomération.

De plus, pour favoriser le déplacement en transport collectif des usagers hors de l'agglomération vers les zones d'emploi et de commerce de l'agglomération, Longueuil recommande une tarification basée sur la distance en fonction du nombre de zones traversées plutôt qu'une tarification déterminée selon la distance à partir du centre-ville de Montréal.

Par ailleurs, pour encourager l'utilisation du transport collectif sur son territoire, le PMT souhaite également promouvoir la création de partenariats entre les différents organismes de transport (RTL, entreprises de vélos en libre-service, entreprises d'autopartage et de covoiturage, etc.) et ainsi favoriser la mise en place d'un système tarifaire intégré et multimodal.

Enfin, des programmes tarifaires pour les familles et les étudiants, par exemple, inciteraient davantage les jeunes à utiliser les transports collectifs et favoriseraient les habitudes de vie plus saines et durables.

Intervenants

Organismes responsables : AMT, RTL, CIT et autres AOT
Partenaires : Longueuil, villes

Actions à entreprendre par Longueuil

- Soutenir l'AMT dans son exercice de simplification du système tarifaire à l'échelle métropolitaine.
- Promouvoir auprès de l'AMT une approche tarifaire basée sur la distance des déplacements et non plus par rapport à la distance d'éloignement du centre-ville de Montréal.
- Démontrer à l'AMT l'importance d'uniformiser la tarification à l'échelle de l'agglomération (adopter pour Saint-Bruno-de-Montarville la tarification applicable aux autres villes de l'agglomération).
- Encourager les organismes de transport à développer des partenariats du point de vue tarifaire et proposer des rabais à la clientèle de modes de transport multiples.
- Inviter le RTL à élaborer des programmes tarifaires axés sur les familles et les étudiants pour inciter les jeunes à l'utilisation des modes de transport collectif.

Horizon de réalisation

Court terme

LE TRANSPORT COLLECTIF

4 Améliorer l'accessibilité au réseau de transport collectif

Continuer la diversification des titres de transport collectif du RTL afin de répondre aux besoins variés et spontanés de la population

Contexte de l'intervention

La diversification des titres de transport par le RTL avec, notamment, l'avènement du titre «24 heures» en 2013, confirme l'intérêt du RTL à étudier, adapter et mettre en place ses titres de transport en fonction de ses usagers.

Description de l'intervention

Dans le but de favoriser un système tarifaire accessible, équitable et adapté à sa clientèle variée, le RTL est encouragé à poursuivre sa réflexion au niveau de ses titres de transport en fonction de la population et des orientations de son plan stratégique.

Intervenants

Organisme responsable : RTL
Partenaires : Longueuil, villes

Action à entreprendre par Longueuil

- Inviter le RTL à élaborer des programmes tarifaires axés sur les besoins exprimés par les différents types de clientèle de son réseau.

Horizon de réalisation

En continu

LE TRANSPORT ACTIF

Développer, compléter et améliorer le réseau cyclable et piétonnier sur le territoire de l'agglomération

Arrimer les différents plans de mobilité active élaborés au sein de l'agglomération et adopter une vision collective de mobilité active

Contexte de l'intervention

La santé publique est une préoccupation majeure du PMT. En réponse au lien étroit qui existe entre l'utilisation des modes actifs (les déplacements à pied et à vélo) et le bien-être collectif et individuel, le PMT souhaite miser sur la mobilité active afin de favoriser la santé publique.

Le développement des transports actifs est une composante importante de la planification intégrée de l'aménagement et du transport.

Voulant susciter l'intérêt des citoyens pour le transport actif, le PMT se donne pour mission de rendre agréables et efficaces les déplacements actifs sur son territoire. Le PMT se donne aussi les moyens de contribuer au choix quotidien du transport actif, au même titre qu'elle encourage les transports collectifs

Description de l'intervention

La mobilité active vise essentiellement la marche et l'utilisation du vélo, mais inclut également tous les modes de transport non motorisés et les aides à la mobilité comme les fauteuils roulants ou les quadriporteurs. Avant de mettre en place des mesures favorisant l'utilisation des transports actifs, les villes doivent d'abord se doter d'une vision commune de mobilité active afin d'harmoniser l'ensemble des interventions qui seront adoptées à l'échelle de l'agglomération.

| | |
|---|---|
| Intervenants | Organisme responsable : villes Partenaire : Longueuil |
| Actions à entreprendre par Longueuil | <ul style="list-style-type: none"> ■ Encourager les villes à élaborer et à adopter des plans de mobilité active. ■ Veiller à l'arrimage des différents plans de mobilité active élaborés par les villes. ■ Créer une table de concertation réunissant les décideurs locaux de chaque municipalité. ■ Définir des actions précises à mettre en place à l'échelle de l'agglomération. |
| Horizon de réalisation | Court terme |

LE TRANSPORT ACTIF

Développer, compléter et améliorer le réseau cyclable et piétonnier sur le territoire de l'agglomération

Assurer des liens piétonniers et cyclables continus, notamment vers les générateurs de déplacement

Contexte de l'intervention

Les grands pôles de destination de l'agglomération de Longueuil ne sont pas toujours bien desservis par les réseaux de transport actif. Par exemple, l'accès à pied ou à vélo au pôle de la place Charles-LeMoynes est souvent jugé difficile par les citoyens. De plus, les parcs industriels et les zones commerciales accusent souvent un manque de liens directs ou conviviaux pour les déplacements actifs. La présence de barrières physiques sur le territoire de l'agglomération associées à des infrastructures majeures de transport (autoroutes 20 et 30, route 116, boulevard Taschereau, corridors ferroviaires, etc.) entraîne des discontinuités dans les liens cyclables et piétonniers comme dans les liens routiers.

Au chapitre des lacunes observables sur les réseaux cyclables et piétonniers, notons par exemple :

- un manque de liens cyclables sur plusieurs boulevards et rues;
- un manque de passages piétonniers dans certains secteurs, ce qui augmente les distances de marche pour les résidents;
- une grille de rue irrégulière limitant la circulation de transit dans les secteurs résidentiels, mais se traduisant par des distances de déplacement plus importantes, ce qui incite peu aux déplacements à pied et à vélo.

Description de l'intervention

L'intervention vise avant tout à améliorer le maillage des réseaux cyclables et piétonniers sur le territoire de l'agglomération, notamment vers les principaux pôles de déplacement (emploi, commerces, étude, etc.) et les grands pôles récréotouristiques (parc de l'île-Charron, parcs nationaux des Îles-de-Boucherville et du Mont-Saint-Bruno). En plus de développer une meilleure connexion cyclable entre les villes de l'agglomération, une meilleure connexion du réseau cyclable métropolitain et de la Route verte doit être développée afin de favoriser les déplacements à des fins utilitaires. Enfin, davantage de passerelles, tunnels, traverses à niveau ou passages piétonniers doivent être implantés pour permettre de franchir les principales barrières physiques du territoire. La bonification du réseau cyclable doit être complétée par une amélioration de la signalisation cyclable, par exemple l'affichage des plans des pistes et bandes cyclables à des endroits stratégiques du réseau.

Intervenants

Organisme responsable : villes
Partenaire : Longueuil

Actions à entreprendre par Longueuil

- Réaliser de façon concertée un plan directeur du réseau cyclable et du réseau piétonnier à l'échelle de l'agglomération.
- Définir un réseau structurant et hiérarchisé qui favorise les déplacements actifs à des fins utilitaires.
- Identifier les liens cyclables manquants vers les principaux pôles de déplacement afin d'encourager les déplacements utilitaires à vélo.

Horizon de réalisation

Processus en continu

LE TRANSPORT ACTIF

6 Renforcer l'interconnexion des réseaux de transports actif et collectif

Évaluer le développement du système de vélos en libre-service (BIXI) sur le territoire de l'agglomération

Contexte de l'intervention

La Ville de Longueuil offre depuis l'été 2012 un système de vélos en libre-service sur une partie de son territoire. Un total de 70 vélos BIXI sont disponibles à 6 stations (station de métro Longueuil–Université-de-Sherbrooke, Place Longueuil, parc Saint-Charles, parc St. Mark, centre culturel Jacques-Ferron et cégep Édouard-Montpetit).

Pour la première saison de BIXI à Longueuil, plus de 1 800 transactions (départs et arrivées) ont été enregistrées au mois d'août 2012.

En appuyant le développement du système BIXI sur l'ensemble de son territoire, Longueuil démontre une fois de plus sa volonté de miser sur l'émergence de modes de déplacement plus durables, tout en développant de nouvelles solutions de déplacement pour sa population.

Description de l'intervention

L'intervention vise à étendre le projet de vélos en libre-service sur le territoire de l'agglomération en ajoutant de nouvelles stations.

| | |
|---|--|
| Intervenants | Organisme responsable : villes Partenaire : Longueuil |
| Actions à entreprendre par Longueuil | <ul style="list-style-type: none"> ■ Évaluer l'opportunité d'étendre le système de vélos en libre-service sur le territoire de la ville de Longueuil et des autres villes de l'agglomération. ■ S'assurer de développer un réseau cyclable continu vers les principaux pôles de déplacements afin de garantir la pérennité du système de vélos en libre-service. ■ Encourager les partenariats entre la Société de vélos en libre-service BIXI et le RTL. |
| Horizon de réalisation | Processus en continu |

Améliorer l'offre et la qualité des réseaux de transports collectif et actif

LE TRANSPORT ACTIF

OBJECTIF

6 Renforcer l'interconnexion des réseaux de transports actif et collectif

Prévoir des itinéraires d'accès conviviaux pour les modes actifs vers les nœuds intermodaux

Contexte de l'intervention

Le PMA de la Ville de Longueuil fait état d'interfaces déficientes entre les réseaux de transports actif et collectif. Il est en effet difficile d'accéder en transport actif à certains points importants du transport collectif, ce qui constitue un frein à l'utilisation de la marche et du vélo. À titre d'exemple, la localisation éloignée de la gare de train de banlieue de Longueuil–Saint-Hubert par rapport aux secteurs résidentiels incite les résidents à s'y rendre en voiture. L'accessibilité à pied ou à vélo à la station de métro Longueuil–Université-de-Sherbrooke, située dans le secteur de la place Charles-LeMoine, manque encore de convivialité.

Bien que des supports à vélos soient disponibles dans la majorité des nœuds de transport collectif, leur nombre est jugé insuffisant au regard de l'intérêt grandissant que suscite maintenant ce mode de transport.

Par ailleurs, l'AMT n'accepte pas les vélos à bord de ses trains de banlieue aux heures de pointe et les autobus du RTL ne sont pas munis de supports à vélos, ce qui ne facilite pas l'intermodalité des transports actif et collectif.

Description de l'intervention

La circulation des piétons doit être planifiée de façon à minimiser les distances de déplacement requises pour atteindre les nœuds de transport collectif. L'intervention vise à améliorer la connectivité des réseaux de transport actif et collectif. Ainsi, depuis les secteurs résidentiels, des liens optimisés vers les axes de transport collectif doivent être favorisés, tout en privilégiant un cadre agréable et sécuritaire pour les piétons et les cyclistes. Aux abords des principaux nœuds de transport collectif (station de métro, terminus d'autobus, gares de train de banlieue et même en prévision de futures stations ou gares de SLR et stations de métro), un réseau piétonnier et cyclable doit acheminer les usagers vers les arrêts de transport collectif afin d'assurer la meilleure intermodalité possible des déplacements.

Intervenants

Organisme responsable : villes
Partenaires : Longueuil, RTL, AMT

Actions à entreprendre par Longueuil

- Porter une attention particulière aux nœuds intermodaux dans le plan directeur des réseaux cyclables et piétonniers à l'échelle de l'agglomération.
- Engager des discussions auprès du RTL pour installer des supports à vélos à l'avant des autobus.
- Amener l'AMT à revoir l'aménagement des trains de banlieue pour donner davantage de place aux vélos et reconsidérer leur présence à bords des trains en période de pointe.
- Effectuer un suivi des plans d'intervention en matière d'accessibilité universelle.

Horizon de réalisation

Processus en continu

LE TRANSPORT ACTIF

Renforcer l'interconnexion des réseaux de transports actif et collectif

Implanter un réseau de stations pour vélos aux abords des générateurs de déplacement et accroître le nombre de stationnements pour vélos

Contexte de l'intervention

De façon générale, un manque de supports à vélos est observé à proximité des commerces, des pôles d'emploi et de services, mais aussi aux abords des pôles de transport collectif. Par ailleurs, peu de commodités sont offertes aux cyclistes aux principaux pôles de déplacement. De plus, la sécurité dans les aires de stationnement de vélos est souvent déficiente, des vols de vélos y étant régulièrement rapportés.

Description de l'intervention

L'implantation d'un réseau de stations pour vélos vise à offrir aux cyclistes un espace de stationnement intérieur sécurisé de grande capacité, pouvant même parfois être accompagné d'un certain nombre de services d'appoint tels que des douches, des toilettes, des pompes à vélos publiques, etc.

Plusieurs stations pour vélos pourraient être implantées aux abords des principaux pôles de destination et notamment aux principaux nœuds du transport collectif.

Aux abords des pôles d'emploi, commerciaux et de services moins importants, le PMT souhaite minimalement augmenter le nombre de supports à vélos.

| | |
|---|--|
| Intervenants | Organismes responsables : villes, RTL, AMT Partenaire : Longueuil |
| Actions à entreprendre par Longueuil | <ul style="list-style-type: none"> ■ Définir précisément le concept souhaité de stations pour vélos sur le territoire de l'agglomération. ■ Accompagner les villes dans l'identification des pôles où des stations pour vélos pourraient être implantées. ■ Mettre en place un projet pilote. ■ Accompagner les villes dans l'élaboration de normes de stationnement, de façon à exiger un minimum de supports à vélo aux abords des commerces et des services à l'échelle de l'agglomération. ■ Entreprendre une démarche auprès des employeurs pour que des stationnements pour vélos soient disponibles pour les employés. |
| Horizon de réalisation | Court terme |

SOLUTIONS DE RECHANGE AU VOITURAGE EN SOLO

Développer l'usage collectif de l'automobile

Favoriser le covoiturage à l'échelle de l'agglomération

Contexte de l'intervention

Le covoiturage permet à plusieurs personnes de partager le même véhicule pour parcourir un trajet commun, de manière occasionnelle ou régulière. Les avantages qu'il procure sont à la fois individuels et collectifs puisque le covoiturage diminue le nombre de voitures sur les routes, réduisant la congestion routière et la pollution. Le PMT encourage donc fortement la pratique du covoiturage sur son territoire.

Dans la région de Montréal, plusieurs organismes, tels Amigo Express et Allo-Stop, offrent des services pour faciliter le covoiturage. L'AMT met aussi à la disposition des employeurs et des travailleurs de la région métropolitaine de Montréal un logiciel de covoiturage accessible gratuitement.

Sur le territoire de la Rive-Sud, le CLD de Longueuil, la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud (CCIRS), DEL et le Réseau de covoiturage se sont associés afin d'offrir un service de covoiturage, notamment pour les trajets domicile-travail.

En 2012, l'entreprise Netlift a lancé une nouvelle plateforme multimodale qui vise à jumeler des déplacements en automobile et en transport collectif.

Malgré la disponibilité de nombreux outils de jumelage pour le covoiturage, les mesures et aménagements (stationnements incitatifs, places réservées à destination, voies réservées, etc.) qui accompagnent souvent la pratique du covoiturage sont presque inexistantes.

Description de l'intervention

Le PMT soutient la mise en place de mesures visant à inciter la pratique du covoiturage. De ce fait, l'intervention vise à prévoir aux principaux pôles générateurs de déplacement des aménagements consacrés au covoiturage et à promouvoir les programmes existants auprès des employeurs et de la population.

Intervenants

Organismes responsables : AMT, Longueuil, villes
Partenaire : RTL

Actions à entreprendre par Longueuil

- En partenariat avec le RTL et l'AMT, vérifier si le covoiturage peut être permis sur certaines voies réservées.
- Offrir des places de stationnement réservées au covoiturage, notamment dans les stationnements incitatifs.
- Développer des partenariats avec les propriétaires de stationnements pour favoriser le covoiturage.
- Promouvoir les programmes existants auprès de la population.
- Inciter les employeurs de l'agglomération à adhérer à un programme de covoiturage et à prévoir les aménagements nécessaires, le cas échéant.
- Encourager l'implantation d'un outil généralisé de gestion du covoiturage.

Horizon de réalisation

Processus en continu

SOLUTIONS DE RECHANGE AU VOITURAGE EN SOLO

Développer l'usage collectif de l'automobile

Bonifier l'implantation du réseau d'autopartage sur le territoire

Contexte de l'intervention

L'autopartage constitue une solution de rechange économique à l'achat d'un véhicule, en plus de favoriser une utilisation moindre de l'espace urbain, notamment au chapitre du stationnement. Cependant, il s'agit d'un service encore peu connu de la population. Un service d'autopartage est offert depuis 2009 dans l'agglomération de Longueuil. On retrouve actuellement 12 stations d'autopartage *Communauto* sur le territoire, 9 dans la ville de Longueuil, 2 à Saint-Lambert et 1 à Saint-Bruno-de-Montarville.

Description de l'intervention

Compte tenu des bénéfices collectifs apportés par l'autopartage, le PMT bonifie l'implantation du réseau sur son territoire pour favoriser une plus grande utilisation de ce mode de transport par la population.

Pour ce faire, le PMT vise :

- à augmenter le nombre de stationnements d'autopartage dans l'agglomération;
- à réserver à l'autopartage des places de stationnement hors rue et sur rue;
- à favoriser l'utilisation des véhicules d'autopartage dans le cadre des activités professionnelles des employés municipaux et à encourager les employeurs de l'agglomération à proposer ce service à leurs employés.

| | |
|---|---|
| Intervenants | Organismes responsables : entreprises d'autopartage, villes, entreprises Partenaires : Longueuil, RTL |
| Actions à entreprendre par Longueuil | <ul style="list-style-type: none"> ■ Favoriser les partenariats entre le RTL et les entreprises d'autopartage. ■ Promouvoir les avantages de l'autopartage auprès de la population. ■ Inciter les villes à s'abonner à l'autopartage pour en faire profiter leurs employés. ■ Préparer un plan de communication à l'intention des entreprises pour que les travailleurs du secteur privé adhèrent eux aussi aux services d'autopartage. |
| Horizon de réalisation | Processus en continu |

SOLUTIONS DE RECHANGE AU VOITURAGE EN SOLO

7 Développer l'usage collectif de l'automobile

Accorder une plus grande place aux taxis privés en les invitant à être partie prenante des solutions de rechange au voiturage en solo

Contexte de l'intervention

Différentes entreprises de taxi privées offrent leurs services sur le territoire de l'agglomération et possèdent des aires d'attente près des lieux achalandés tels que la station de métro Longueuil–Université-de-Sherbrooke ainsi qu'aux pôles de services publics et commerciaux. Les compagnies de taxi offrent principalement un service de transport 24 h pour des parcours de courte, moyenne et longue distance.

Le PMT reconnaît que le taxi peut constituer une solution de rechange au voiturage en solo et occuper une place importante dans l'intermodalité des modes de transport collectif. Il réduit la dépendance à l'automobile personnelle tout en étant un mode de transport flexible. Il constitue de fait un usage collectif de l'automobile.

Description de l'intervention

Longueuil souhaite intégrer davantage le taxi aux solutions de rechange au voiturage en solo. Pour ce faire, elle encourage l'industrie du taxi à démontrer sa complémentarité comme mode de transport durable.

Par ailleurs, Longueuil invite l'industrie du taxi à développer la qualité de ses services aux usagers (utilisation d'un système de positionnement GPS dans les taxis, paiement par carte de crédit, etc.), à développer le « taxi-accessible » pour les personnes à mobilité réduite et à s'adapter à la demande des usagers du transport collectif et actif (taxis munis de supports à vélos, par exemple). Longueuil soutient également la mise en service de « taxis verts », c'est-à-dire des taxis à faible consommation énergétique.

Intervenants

Organismes responsables : villes, Longueuil, entreprises de taxi
Partenaires : RTL et gouvernement du Québec

Actions à entreprendre par Longueuil

- Implanter des mesures incitatives favorisant l'augmentation de taxis munis de supports à vélos.
- Mettre sur pied une démarche promotionnelle pour inciter les entreprises de taxi à se doter de véhicules écoénergétiques.
- Encourager une amélioration de la formation offerte aux chauffeurs de taxi (service pour la clientèle à mobilité réduite, sécurité des déplacements, conduite écologique, etc.).
- Suivre de près le développement du taxi-partage qui fait peu à peu son entrée à Montréal.

Horizon de réalisation

Processus en continu

SOLUTIONS DE RECHANGE AU VOITURAGE EN SOLO

Coordonner les modes de transport collectif aux autres modes de transport durable

Développer un « cocktail transport » par la création de partenariats

Contexte de l'intervention

Les besoins en mobilité des personnes se sont diversifiés autant au chapitre des liaisons que de l'amplitude horaire, nécessitant une meilleure adaptation du transport collectif.

Dans une perspective de mobilité durable, le « cocktail transport » vise à répondre aux besoins de mobilité des personnes, en assurant des déplacements les plus rapides et efficaces possible, et ce, en utilisant le ou les modes de transport les plus appropriés.

Description de l'intervention

Le concept de « cocktail transport » fait référence au choix qui est offert à la population de combiner, de façon réfléchie, plusieurs modes de transport (marche, vélo, auto, taxi, autobus, métro, covoiturage, autopartage, etc.). Le « cocktail transport » constitue une solution durable, économique et performante puisqu'il offre la possibilité de choisir le mode de transport durable le mieux adapté au type de déplacement effectué.

Le RTL, quant à lui, compte jouer un rôle de premier plan dans cette intervention. En effet, il renforcera les liens avec tous les partenaires du milieu et mettra en place un comité de gestion des déplacements qui aura pour mandat d'évaluer les propositions de partenariat et les solutions proposées pour offrir une offre globale de mobilité comme solution de rechange au voiturage en solo.

| | |
|---|--|
| Intervenants | <p>Organismes responsables : intervenants en transport (RTL, autres AOT, AMT, BIXI, entreprises de taxi et d'autopartage)</p> <p>Partenaires : villes, Longueuil</p> |
| Actions à entreprendre par Longueuil | <ul style="list-style-type: none"> Encourager les différents intervenants en transport à conclure des ententes de partenariat et de promotion conjointe (ententes de services, réductions tarifaires, offre de déplacement multimodal, etc.). |
| Horizon de réalisation | Processus en continu |

LE RÉSEAU ROUTIER

Améliorer la fluidité du réseau routier artériel et autoroutier existant afin d'éviter les débordements sur le réseau local

Instaurer un système de gestion dynamique des feux de circulation pour lutter contre la congestion sur les grands axes

Contexte de l'intervention

Aux heures de pointe, les réseaux routiers artériel et supérieur sont généralement fortement sollicités, voire utilisés à leur pleine capacité, occasionnant de la congestion routière qui se traduit souvent par des débordements sur le réseau routier municipal de nature plus locale. Le PMT souhaite améliorer la fluidité de la circulation sur son réseau artériel afin de diminuer les débordements sur le réseau de rues locales.

Description de l'intervention

La gestion dynamique de la circulation consiste à améliorer les conditions de déplacement sur le réseau routier. À l'aide d'un tel système, il est possible d'adapter la capacité des intersections aux débits véhiculaires grâce à des systèmes de détection aux approches des intersections. La durée du feu vert peut être ajustée en période de pointe lorsqu'un axe est davantage sollicité par rapport à un autre.

Ainsi, ce système permet d'uniformiser les vitesses de circulation, de réduire les temps de parcours, de limiter le nombre d'arrêts aux intersections, de réduire le risque d'accident, d'améliorer la régularité du transport collectif, d'optimiser la fluidité sur les grands axes routiers. On peut ainsi réduire les débordements de véhicules sur le réseau local et diminuer la consommation énergétique des véhicules.

Intervenants

Organismes responsable : villes
Partenaires : Longueuil, RTL, AMT, MTQ

Actions à entreprendre par Longueuil

- Mettre en place une équipe de travail qui accompagnera les villes dans la gestion dynamique des feux sur le territoire de l'agglomération de Longueuil.
- Identifier les principaux axes du réseau artériel pouvant être touchés par l'intervention.
- Répertoire les tâches et activités et les répartir entre Longueuil et les villes.

Horizon de réalisation

Moyen terme

LE RÉSEAU ROUTIER

Améliorer la fluidité du réseau routier artériel et autoroutier existant afin d'éviter les débordements sur le réseau local

Prévoir une gestion efficace de la circulation dans le cadre des chantiers routiers et autoroutiers

Contexte de l'intervention

Les travaux routiers visent le maintien des infrastructures ou encore l'amélioration des conditions de circulation, mais souvent, ils sont source de nuisance pour tous les usagers (autos, camions, cyclistes, piétons, transport collectif, etc.). Leur multiplication accroît la congestion et a donc des conséquences néfastes et multiples :

- sur l'économie (heures perdues, baisse de rentabilité des entreprises, etc.);
- sur la santé des personnes (stress accru, fatigue, etc.);
- sur la qualité de vie (débordements de circulation dans les secteurs résidentiels, nuisances sonores, pollution, etc.);
- sur la sécurité des personnes, notamment les piétons et les cyclistes.

Un comité sur la mobilité des personnes et des biens (*Mobilité Montréal*) a été créé en 2011 afin de contrer les effets des chantiers routiers sur la circulation dans la région métropolitaine de Montréal. Ce comité regroupe des représentants de nombreux partenaires (MTQ, villes, AOT, PJCCI, etc.). Ce comité a mis en place de nouvelles mesures visant à assurer une coordination rigoureuse des travaux et permettant de limiter les répercussions des travaux sur la fluidité de la circulation et sur les déplacements des usagers. À l'instar de Montréal, le PMT développe pour Longueuil un processus similaire en vue de réduire les impacts des travaux routiers sur son territoire.

Description de l'intervention

L'intervention vise à mieux planifier les travaux à réaliser sur le réseau routier de l'agglomération de façon à minimiser leurs impacts sur les usagers.

Dans un premier temps, il est nécessaire de répertorier l'ensemble des travaux qui doivent être réalisés, ce qui permettra par la suite de coordonner efficacement les chantiers routiers les uns par rapport aux autres. Il sera alors plus facile, par exemple, de repérer les travaux qui ne devraient pas se faire simultanément, ou encore ceux prévus au même endroit et qui pourraient profiter de la même fermeture de rue. Par ailleurs, une gestion réfléchie des travaux et l'élaboration d'un concept de maintien de la circulation permettra de concevoir des itinéraires de détour appropriés et bien signalisés de façon à réduire la circulation de transit dans les secteurs résidentiels.

Afin d'appuyer efficacement la coordination des travaux, la diffusion d'informations rigoureuses est primordiale dans le processus de gestion des impacts des travaux routiers. La diffusion d'informations touchant les itinéraires à privilégier lors de travaux routiers vise à améliorer les conditions générales de déplacement en anticipant autant que possible les problèmes de congestion routière. Cela permet par exemple aux usagers de modifier leur parcours en cas d'incidents ou de travaux routiers sur leur itinéraire.

| | |
|---|--|
| Intervenants | Organismes responsable : Longueuil, villes Partenaires : MTQ, RTL, AMT |
| Actions à entreprendre par Longueuil | <ul style="list-style-type: none"> ■ Créer une entité responsable de la gestion des impacts au sein de l'agglomération. ■ Concevoir un outil de centralisation des travaux à venir des partenaires (villes, services publics, MTQ, etc.). ■ Accompagner les villes dans l'implantation de mesures d'atténuation efficaces lors des entraves de rue (identification de chemins de détours pour autos et camions, maintien d'un certain nombre de voies de circulation, période de restriction des entraves de voies, etc.). ■ Accompagner les villes dans l'élaboration d'outils d'information à l'usager sur le réseau routier (panneaux à message variable, caméras de surveillance, diffusion par les médias, etc.). |
| Horizon de réalisation | Processus en continu |

LE RÉSEAU ROUTIER

Améliorer la fluidité du réseau routier artériel et autoroutier existant afin d'éviter les débordements sur le réseau local

Intégrer des projets de transport collectif lors de travaux visant l'amélioration de la fonctionnalité des réseaux supérieur et artériel

Contexte de l'intervention

À l'instar de ce qui est observé à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal, le réseau autoroutier qui dessert l'agglomération de Longueuil est fortement sollicité, notamment aux périodes de pointe. De fortes congestions y sont régulièrement observées, ce qui se traduit en pertes de temps importantes. Les coûts annuels attribuables à la congestion étaient évalués à 1,4 G\$ en 2003. Dix ans plus tard, les coûts de la congestion ont sans aucun doute fortement augmenté, comme en témoigne l'étalement constant observé au chapitre de la durée des périodes de pointe sur le réseau autoroutier.

Des projets d'amélioration des infrastructures autoroutières sur le territoire de l'agglomération ont été considérés par le MTQ et certains de ces projets ont déjà fait l'objet d'études. Souvent, l'effet des améliorations apportées aux infrastructures routières sont d'une durée relativement limitée, l'augmentation de la capacité routière ayant habituellement comme impact de stimuler la demande de déplacements véhiculaires.

Pour cette raison, il apparaît souhaitable que les améliorations aux infrastructures autoroutières soient davantage envisagées dans la perspective d'accorder une plus grande priorité aux transports collectifs.

Description de l'intervention

Une voie de circulation réservée au transport collectif (autobus, taxis, covoiturage, etc.) permet parfois de desservir autant d'usagers que les voies de circulation générales adjacentes. La voie du pont Champlain réservée aux autobus constitue un parfait exemple de cette situation, desservant plus de 20 000 usagers aux périodes de pointe, soit l'équivalent des usagers utilisant les trois voies de circulation dans la même direction.

Des améliorations ont été étudiées ou sont envisagées pour les différentes composantes du réseau autoroutier de l'agglomération (A-10, A-20 et A-30).

Dans le cas d'ajout de voies, l'affectation d'une nouvelle voie au transport collectif doit être sérieusement considérée dans une perspective globale visant à favoriser la mobilité durable à l'échelle de l'agglomération de Longueuil et de la région de Montréal.

Intervenants

Organisme responsable : MTQ
Partenaires : RTL, AMT, villes, Longueuil

Actions à entreprendre par Longueuil

- Définir une position commune au sein de l'agglomération sur la place à accorder au transport collectif dans le cadre des projets d'améliorations autoroutières.
- Faire des représentations auprès du MTQ afin qu'une plus grande place soit accordée au transport collectif dans le cadre de l'étude et de l'élaboration des projets d'améliorations autoroutières.

Horizon de réalisation

Processus en continu

LE RÉSEAU ROUTIER

2 Combler les discontinuités du réseau routier

Réviser la hiérarchie du réseau routier à l'échelle de l'agglomération en lien avec l'identification du réseau artériel métropolitain (RAM)

Contexte de l'intervention

À l'échelle de l'agglomération de Longueuil, le réseau routier comporte certaines lacunes qui limitent sa pleine fonctionnalité : discontinuités de certains axes, largeurs variables de chaussée d'un même axe, changements de fonction d'un même axe, liaisons entre les différentes catégories d'axes routiers, etc.

Au chapitre du réseau artériel, la CMM a amorcé une consultation auprès des municipalités membres afin de définir un réseau artériel métropolitain.

Description de l'intervention

Pour définir une organisation fonctionnelle du réseau routier, il est primordial d'établir une hiérarchie routière cohérente. Il est alors possible de définir les priorités et les aménagements nécessaires en concordance avec les besoins de tous les modes de transport.

La hiérarchisation du réseau routier est la résultante d'une évaluation de plusieurs facteurs tels que l'utilisation du sol, la fonctionnalité de la route, les débits véhiculaires, les types de véhicules (autos, bus, camions), etc.

Ainsi, les axes artériels visent à assurer des déplacements rapides et fluides entre les villes de l'agglomération ainsi qu'entre l'agglomération et les territoires adjacents.

Le rôle des collectrices est davantage de relier les différents quartiers et de faire ainsi le lien entre les axes artériels et les secteurs plus locaux.

Enfin, les rues locales visent principalement à desservir localement les zones d'habitation et d'activité.

| | |
|---|---|
| Intervenants | Organismes responsables : Longueuil, villes, CMM, MTQ Partenaires : AMT, RTL |
| Actions à entreprendre par Longueuil | <ul style="list-style-type: none"> ■ Évaluer la hiérarchie routière de l'agglomération en considérant : <ul style="list-style-type: none"> – les hiérarchies routières établies par les villes; – les développements actuels et futurs des réseaux de transport; – l'exercice mené par la CMM pour l'établissement d'un réseau artériel métropolitain. |
| Horizon de réalisation | Court terme |

LE RÉSEAU ROUTIER

2 Comblen les discontinuités du réseau routier

Compléter le maillage des principaux liens routiers : Moïse-Vincent, Maricourt, viaduc du Quartier, Montarville/A-20, etc.

Contexte de l'intervention

Le réseau routier de l'agglomération comporte de nombreuses discontinuités qui en affectent la fonctionnalité globale. La principale conséquence de ce maillage déficient du réseau routier est la surutilisation des principales artères et du réseau supérieur de l'agglomération, ce qui engendre régulièrement des débordements sur les rues locales.

Par ailleurs, les nombreuses discontinuités du réseau routier réduisent aussi significativement la desserte du transport collectif et l'utilisation des modes actifs, en plus de créer de véritables coupures entre divers secteurs de l'agglomération.

Description de l'intervention

Afin de compléter le maillage de son réseau routier, Longueuil prévoit notamment prolonger le boulevard Moïse-Vincent sur le territoire des villes de Longueuil et Saint-Bruno-de-Montarville. Identifié au SAD, le concept du prolongement du boulevard Moïse-Vincent doit être révisé de façon à intégrer davantage le transport collectif.

Longueuil prévoit aussi prolonger le boulevard Maricourt afin de permettre la traversée de la route 116 et ainsi de relier les arrondissements de Saint-Hubert et du Vieux-Longueuil.

Intervenants

Organismes responsables : Longueuil, villes
Partenaires : gouvernement du Québec, MTQ

Actions à entreprendre par Longueuil

- Évaluer les différents projets de prolongement prévus au SAD de Longueuil.
- Prévoir, dans le cadre de ces prolongements routiers, des aménagements répondant aux attentes des différents usagers, notamment les piétons, les cyclistes et les usagers du transport collectif, et limitant au maximum les nuisances pour les résidents à proximité.
- Évaluer la participation financière des villes.

Horizon de réalisation

En continu

LE RÉSEAU ROUTIER

Assurer un partage adéquat de la voirie et des infrastructures de transport entre les modes de transports automobile, actif et collectif

Revoir le partage de la chaussée en faveur des transports collectif et actif lors de la construction d'un nouvel axe ou lors de réfection majeure de rues

Contexte de l'intervention

De façon générale, la voirie existante sur le territoire de l'agglomération est surtout dédiée à la circulation véhiculaire, la place accordée aux modes actifs dans certaines parties du territoire étant assez limitée. Plusieurs rues de secteurs résidentiels sont dépourvues de trottoirs et les pistes cyclables sont surtout prévues pour un usage récréatif.

Description de l'intervention

Une réévaluation du partage de la chaussée permet de rééquilibrer la place attribuée à chacun des modes de transport présents dans l'emprise routière (automobiles, camions, transport collectif, cyclistes et piétons) selon les besoins en déplacement.

Cette intervention vise à reconsidérer systématiquement le partage de la chaussée lors de la construction d'un nouvel axe routier ou de réfection majeure de rues :

- dans les secteurs locaux, une plus grande priorité doit être accordée aux modes actifs;
- sur les axes qui relient les quartiers de l'agglomération et le long des corridors reliant les grands générateurs de déplacement (collectrices et artères), l'accent doit être mis sur le transport collectif, la fluidité du trafic automobile et la sécurité des modes actifs.

| | |
|---|---|
| Intervenants | Organismes responsables : villes, Longueuil Partenaires : RTL, AMT, MTQ |
| Actions à entreprendre par Longueuil | <ul style="list-style-type: none"> ■ Intégrer cette étape de réflexion à tout projet de voirie. ■ Y faire participer les services municipaux concernés (urbanisme, travaux publics, etc.) et le RTL. ■ Définir avec les villes une vision commune. |
| Horizon de réalisation | Processus en continu |

LE RÉSEAU ROUTIER

Assurer un partage adéquat de la voirie et des infrastructures de transport entre les modes de transports automobile, actif et collectif

Réviser l'aménagement des axes routiers faisant partie du réseau structurant du transport collectif

Contexte de l'intervention

Le PMT identifie un réseau d'axes de transport collectif sur lequel des interventions physiques devront être effectuées pour la mise en place de voies réservées et de mesures préférentielles pour autobus. La mise en place de ces mesures pourrait notamment exiger le réaménagement des axes routiers concernés au profit du transport collectif.

Description de l'intervention

L'intervention prévoit le réaménagement des axes routiers sur lesquels des interventions prioritaires de transport collectif ont été ciblées (élargissement, perte de voies pour la circulation, etc.).

Intervenants

Organismes responsables : villes, Longueuil, RTL, MTQ
Partenaire : AMT

Actions à entreprendre par Longueuil

■ Avec les villes, le RTL et le MTQ, travailler à cibler les axes prioritaires nécessitant un réaménagement et un partage de la chaussée.

Horizon de réalisation

Court terme

LE RÉSEAU ROUTIER

4 Améliorer la gestion des déplacements des camions

Coordonner de façon continue les différents plans de camionnage des villes et définir les conditions d'accès de livraison en milieu urbain

Contexte de l'intervention

Les nouvelles habitudes de consommation engendrent une hausse du camionnage en milieu urbain. Son débordement sur le réseau local est ressenti sur le territoire de l'agglomération autour des principaux points de congestion (A-10, A-20, A-30 et route 116), mais aussi ailleurs, lorsque les restrictions imposées par les réglementations municipales limitent l'utilisation de certains tronçons, comme c'est le cas à Saint-Lambert. C'est pourquoi il faut mettre à jour les plans de camionnage et renforcer la signalisation de ce réseau.

Description de l'intervention

L'enjeu associé aux plans de camionnage est double : permettre la circulation des camions sur des axes dont le gabarit et la fonction sont adaptés au camionnage et fournir une réglementation claire et accessible aux conducteurs de véhicules lourds.

Les plans de camionnage doivent indiquer clairement aux conducteurs de camions les axes de circulation et les périodes permises pour leurs déplacements. Les réglementations des villes doivent être harmonisées et simplifiées, tant en ce qui concerne les horaires que les poids et dimensions des camions.

L'identification des axes de camionnage doit tenir compte de la place requise pour la circulation de véhicules lourds tout en assurant la circulation sécuritaire des autres modes de transport.

En plus d'harmoniser et de simplifier la réglementation du camionnage dans l'agglomération, l'intervention vise à établir des mesures de restriction du transport urbain de marchandises tout en maintenant sa compétitivité économique.

Les conditions de livraison doivent être encadrées par des mesures concrètes limitant les répercussions sur les milieux de vie. La livraison doit être régie par une réglementation concertée à l'échelle de l'agglomération (heures de desserte, aires de livraisons, etc.).

| | |
|---|---|
| Intervenants | Organismes responsables : villes, Longueuil Partenaire : s.o. |
| Actions à entreprendre par Longueuil | <ul style="list-style-type: none"> ■ Créer un comité intermunicipal chargé d'optimiser et de contrôler le camionnage et de faire des recommandations visant : <ul style="list-style-type: none"> – à définir les conditions d'accès des livraisons en milieu urbain; – à réviser, s'il y a lieu, les plans de camionnage afin de les harmoniser; – à renforcer, le cas échéant, la signalisation du réseau de camionnage. ■ Organiser des campagnes de contrôle policier de façon à assurer le respect du réseau de camionnage. |
| Horizon de réalisation | Court terme |

LE STATIONNEMENT

5 Adopter une stratégie concertée de la gestion du stationnement

Réviser, en collaboration avec l'AMT, l'offre, la localisation et les modalités de gestion des stationnements incitatifs ainsi que leur intégration aux milieux dans lesquels ils s'insèrent

Contexte de l'intervention

Les stationnements incitatifs permettent une intermodalité entre l'automobile et le transport collectif à des points où l'offre de services est importante. Le territoire de l'agglomération de Longueuil compte neuf stationnements incitatifs. Plusieurs sont utilisés à leur pleine capacité, ce qui constitue une source de nuisances dans le cas des stationnements localisés en milieu urbain, comme c'est le cas des stationnements incitatifs Panama, Chevrier et Saint-Lambert.

La présence de ces stationnements génère une importante circulation en périodes de pointe ainsi qu'un débordement de stationnement dans les rues résidentielles adjacentes, ce qui affecte la qualité de vie des résidents. Ces derniers craignent les conséquences de potentiels agrandissements, réclamés par les usagers, qui risquent d'aggraver les nuisances actuelles.

Par ailleurs, ces stationnements incitatifs, souvent de grande superficie, représentent une faible valorisation de l'espace urbain en plus de constituer d'importants îlots de chaleur.

Description de l'intervention

La gestion des stationnements incitatifs et leur localisation doivent être revues dans une perspective globale d'intégration urbaine de l'aménagement du territoire au transport collectif et de mobilité durable, afin de réduire les nuisances associées à la présence des grands parcs de stationnement incitatif.

Intervenants

Organismes responsables : AMT, villes, Longueuil
Partenaires : RTL, autres AOT

Actions à entreprendre par Longueuil

- Évaluer l'impact de la diminution de la capacité des stationnements incitatifs d'importance ou de leur relocalisation afin de diminuer les nuisances pour les résidents de l'agglomération.
- Inciter l'AMT à adopter pour les stationnements incitatifs des normes d'aménagement permettant de réduire leur impact au chapitre des îlots de chaleur.

Horizon de réalisation

Moyen et long termes

LE STATIONNEMENT

5 Adopter une stratégie concertée de la gestion du stationnement

Réviser la gestion du stationnement hors rue et sur rue, privé et public, dans les principaux corridors de déplacement et modifier les réglementations d'urbanisme afin d'imposer des seuils maximums pour favoriser le transport collectif

Contexte de l'intervention

Les services de transport collectif du RTL obtiennent en périodes de pointe d'importantes parts de marché dans le cadre des déplacements en liaison avec le centre-ville de Montréal. Deux éléments principaux favorisent cette situation : une offre de service de transport collectif de qualité et hautement concurrentielle de même qu'une offre limitée de stationnement gratuit à destination.

À l'inverse, le territoire de l'agglomération comporte dans plusieurs secteurs, notamment les secteurs commerciaux et industriels, une offre abondante de stationnements, principalement gratuits, ce qui favorise l'utilisation de l'automobile, et ce, même lorsque les secteurs concernés sont relativement bien desservis en transport collectif.

Description de l'intervention

La disponibilité d'une place de stationnement à destination constitue un critère déterminant dans l'utilisation de l'automobile. Dans une perspective de mobilité durable, le PMT souhaite revoir l'espace consacré au stationnement aux principaux pôles générateurs de déplacement de façon à favoriser un plus grand usage des modes de transports collectif et actif. Cet exercice doit être réalisé de concert avec les partenaires publics et privés du milieu.

La réglementation d'urbanisme en matière de stationnement pour les nouveaux projets est un outil majeur pour favoriser l'utilisation des modes de transport durables. L'intervention vise à réviser cette réglementation afin de limiter la superficie des aires de stationnement. Ainsi, des seuils maximums quant au nombre de places de stationnement pourraient être imposés de façon à contrôler l'espace consacré à l'automobile au profit des autres modes de transport (stationnement pour vélos, etc.).

| | |
|---|---|
| Intervenants | Organisme responsable : villes Partenaires : Longueuil, AMT, RTL |
| Actions à entreprendre par Longueuil | <ul style="list-style-type: none"> ■ Accompagner les villes dans l'exercice visant à cibler les axes prioritaires nécessitant une réévaluation de la place accordée au stationnement sur rue et hors rue. ■ Tenir compte du réseau structurant de transport collectif. ■ Évaluer l'opportunité d'examiner la disponibilité et la gratuité des stationnements dans le cadre de l'élaboration possible d'une politique d'agglomération qui serait appuyée par des réglementations locales. ■ Encourager les villes à réviser les normes de stationnement de façon à exiger un maximum de places en fonction de l'usage, du type de construction, de la densité des secteurs et de la desserte en transport collectif. |
| Horizon de réalisation | Court terme |

LE STATIONNEMENT

6 Optimiser l'information aux usagers dans les secteurs d'affluence

Évaluer l'opportunité d'implanter un système de jalonnement dynamique dans les secteurs d'affluence pour limiter la recherche d'une place de stationnement

Contexte de l'intervention

Pour remédier à la congestion routière aux abords de certains secteurs, le PMT améliore la fluidité sur son réseau routier en réduisant le nombre de véhicules à la recherche d'une place de stationnement, tout en favorisant le transfert modal de l'automobile vers le transport collectif.

Le système de jalonnement dynamique apparaît comme un moyen de limiter la circulation sur les routes et donc de diminuer la congestion routière et les nuisances associées. C'est aussi un moyen de reconquérir des espaces urbains en réduisant le stationnement sur rue grâce à un meilleur report du stationnement vers les stationnements hors rue existants.

Description de l'intervention

L'implantation d'un système de jalonnement dynamique vise à guider les conducteurs vers les places libres des stationnements ouverts, ce qui permet d'optimiser la recherche de places durant les périodes de saturation de certains stationnements et de combler la méconnaissance du réseau routier des nouveaux usagers. Afin de limiter le nombre d'automobiles sur le réseau municipal, un tel dispositif pourrait être implanté dans les secteurs de la place Charles-LeMoynes et du Vieux-Longueuil, là où les besoins en stationnement sont importants.

Intervenants

Organisme responsable : villes
Partenaires : Longueuil, AMT

Actions à entreprendre par Longueuil

- Accompagner les villes dans l'exercice visant à cibler et à prioriser les secteurs où l'implantation d'un tel système pourrait être une réponse aux problèmes observés.
- Mettre en place une expérimentation dans un secteur de l'agglomération.

Horizon de réalisation

Court terme

SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

1 Améliorer la sécurité des transports

Sécuriser les intersections et les secteurs accidentogènes de l'agglomération

Contexte de l'intervention

Malgré un nombre d'accidents de la circulation relativement stable à l'échelle de l'agglomération au cours des quatre dernières années, certains endroits demeurent particulièrement dangereux. De façon générale, les accidents sont concentrés dans les secteurs les plus achalandés, soit le long des grandes artères et à proximité des pôles générateurs de déplacement (cégep Édouard-Montpetit et métro). La proportion d'accidents mortels ou avec blessés graves est importante chez les piétons et les cyclistes.

Le sentiment d'insécurité des piétons et des cyclistes est généré par les vitesses de circulation élevées, le non-respect du code de la sécurité routière, le manque de civisme des automobilistes et la géométrie routière.

Plusieurs intersections des boulevards Roland-Therrien, Fernand-Lafontaine, Curé-Poirier, Taschereau et Vauquelin sont souvent citées comme problématiques pour la traversée des piétons. Le manque de temps alloué aux feux piétons de certaines intersections est particulièrement critique pour les personnes âgées et les enfants. L'absence fréquente de feux prioritaires pour les piétons empêche ceux-ci de s'engager avant le virage des voitures. De plus, nombreux sont les feux de circulation qui ne sont pas équipés de feux pour piétons. Par ailleurs, certains carrefours dotés de bretelles de virage n'ont aucun passage piétonnier, ni arrêt obligatoire, ni feux de circulation.

Description de l'intervention

Dans une volonté d'accroître la sécurité des déplacements sur son territoire, le PMT souhaite compléter les mesures de sécurité déjà mises en place par les différentes villes de l'agglomération. Elle souhaite ainsi cibler les secteurs particulièrement « accidentogènes » et mettre en place des mesures correctives dans l'environnement routier, notamment en ce qui concerne l'infrastructure routière, la géométrie, la signalisation, l'éclairage, la vitesse autorisée et la qualité des aménagements.

Un programme de mise aux normes des feux est déjà amorcé sur le territoire. Celui-ci prévoit notamment l'ajout de feux à décompte numérique pour les piétons, l'implantation de phases de protection piétonne facilitant l'engagement des piétons dans l'intersection, l'ajustement des temps de dégagement pour piétons, l'ajout de feux sonores ou l'installation de feux pour cyclistes.

| | |
|---|---|
| Intervenants | Organismes responsables : villes, Longueuil Partenaire : s.o. |
| Actions à entreprendre par Longueuil | <ul style="list-style-type: none"> ■ Créer un comité de la sécurité des déplacements. ■ Mettre en commun et effectuer un suivi des plans d'action et des programmes de sécurité routière élaborés par les villes. ■ Mettre aux normes les feux de circulation sur les artères de l'agglomération. ■ Effectuer un suivi du respect des nouvelles réglementations mises en place (limites de vitesse). ■ Cibler les secteurs accidentogènes. ■ Effectuer des analyses de sécurité permettant d'établir la nature des accidents pour en identifier les causes probables et élaborer les mesures correctives appropriées. |
| Horizon de réalisation | Processus en continu |

SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

1 Améliorer la sécurité des transports

Implanter des mesures d'apaisement de la circulation

Contexte de l'intervention

Avec l'augmentation des débits de circulation et du nombre de camions sur les routes, Longueuil est aux prises avec une congestion routière récurrente de son réseau supérieur et artériel. Cette situation génère souvent une augmentation de la circulation de transit dans les secteurs résidentiels, entraînant ainsi une augmentation des nuisances et un impact certain sur la qualité de vie des résidents.

Face aux débordements de la circulation dans les secteurs résidentiels, des mesures d'apaisement de la circulation sont parfois implantées, mais les municipalités n'ont pas toujours les moyens financiers et techniques pour mettre en place ce type de mesures. Par ailleurs, des mesures à la pièce ne font souvent que déplacer le problème ailleurs, d'où la nécessité d'une bonne compréhension du problème et d'une approche globale.

Description de l'intervention

L'implantation de mesures d'apaisement de la circulation vise une diminution permanente de la circulation de transit dans les secteurs résidentiels de l'agglomération. Pour y parvenir, l'aménagement des rues doit être révisé de façon à ce que leur gabarit soit cohérent avec leur fonction et les vitesses de circulation permises. De même, une réduction de la capacité routière des rues locales et collectrices des secteurs résidentiels est requise pour protéger les milieux de vie.

Intervenants

Organisme responsable : villes
Partenaire : Longueuil

Actions à entreprendre par Longueuil

- Cibler les secteurs qui font face à de la circulation de transit récurrente.
- Élaborer un guide visant à aider les municipalités à implanter les mesures d'apaisement appropriées.
- Canaliser la circulation de transit sur le réseau artériel par une mise à jour de la hiérarchie fonctionnelle du réseau routier et l'implantation de mesures visant à améliorer la fluidité de la circulation sur ces axes.

Horizon de réalisation

Processus en continu

SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

1 Améliorer la sécurité des transports

Créer des aménagements sécuritaires à proximité des établissements et lieux publics

Contexte de l'intervention

C'est souvent aux abords des établissements et lieux publics que la concentration de piétons est la plus élevée. Comme le piéton est l'usager de la route le plus vulnérable, des mesures de sécurité particulières doivent être prévues.

Description de l'intervention

L'intervention vise à sécuriser davantage les zones à forte affluence piétonne. Ainsi, la création d'aménagements sécuritaires touche notamment l'élargissement des trottoirs, une modération efficace des vitesses de circulation par l'implantation de mesures d'apaisement, la réduction de la distance des traverses piétonnes au moyen d'avancées de trottoirs, une amélioration de la visibilité aux intersections, une priorisation du déneigement, mais aussi une réévaluation de la signalisation.

Les sens uniques de circulation sont à privilégier pour réduire les risques de conflits, implanter des zones de débarcadère au besoin, uniformiser les zones de 30 km/h, etc.

Les secteurs scolaires sont à prioriser par cette intervention. Par conséquent, l'intervention vise également à bonifier particulièrement les corridors scolaires.

| | |
|---|---|
| Intervenants | Organisme responsable : villes Partenaire : Longueuil |
| Actions à entreprendre par Longueuil | <ul style="list-style-type: none"> ■ Identifier les secteurs où un plan d'intervention est nécessaire pour améliorer la sécurité des piétons. ■ Établir des mesures minimales à respecter aux abords des établissements et lieux publics (feux pour piétons à toutes les traverses, feux sonores, traverses texturées par des bandes blanches, etc.). ■ En concertation avec les responsables des écoles, amener les villes à élaborer des plans d'évaluation de sécurité de façon systématique. |
| Horizon de réalisation | Processus en continu |

SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

2 Inciter les usagers de la route à adopter des comportements de déplacement plus sécuritaires

Poursuivre les campagnes de sensibilisation au respect du code de la sécurité routière

Contexte de l'intervention

Les comportements individuels (excès de vitesse, état d'ébriété, l'absence du port de la ceinture, non-respect du code de la sécurité routière, etc.) constituent souvent les principaux facteurs mis en cause lors des accidents de la route. C'est pourquoi des campagnes de sensibilisation sont menées sur le territoire de l'agglomération dans le but de faire prendre conscience à l'ensemble des citoyens de l'importance d'adopter des comportements sécuritaires, que ce soit à pied, à vélo ou au volant.

Ces campagnes sont soutenues par l'unité consacrée exclusivement à la sécurité routière du Service de police de l'agglomération de Longueuil responsable de patrouiller en permanence les rues et routes de l'agglomération.

Description de l'intervention

Face au nombre important d'infractions enregistrées sur le réseau routier, le PMT soutient ces campagnes de sensibilisation et maintient et renforce les mesures visant à sensibiliser les usagers de la route afin qu'ils adoptent des comportements plus sécuritaires.

| | |
|---|--|
| Intervenants | Organisme responsable : Longueuil Partenaires : SQ, villes, MTQ, SAAQ |
| Actions à entreprendre par Longueuil | <ul style="list-style-type: none"> ■ Encourager la poursuite des campagnes de sensibilisation au respect du code de la sécurité routière et inciter la mise en commun des initiatives des villes à l'échelle de l'agglomération. ■ Augmenter la présence policière sur la route afin d'assurer notamment le respect des passages piétons par les automobilistes. ■ Inciter les villes à installer des panneaux indicateurs/afficheurs de vitesses (« radars pédagogiques ») sur le territoire. ■ Inciter les villes et le MTQ à implanter des cinémomètres photographiques et des caméras de surveillance aux feux rouges afin d'inciter les usagers à respecter la signalisation lumineuse. |
| Horizon de réalisation | Processus en continu |

QUIÉTUDE DES QUARTIERS AUX ABORDS DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

3 Diminuer les nuisances générées par la proximité des infrastructures de transport

Prévoir des mesures d'atténuation efficaces pour les constructions résidentielles situées à proximité des grands axes de transport

Contexte de l'intervention

Les résidents de certains secteurs résidentiels de l'agglomération situés aux abords des réseaux routier, autoroutier, ferroviaire et aérien sont affectés par des nuisances diverses (bruit, vibrations, poussières, pollution, etc.) causées par ces axes à forts débits de véhicules. La forte présence du camionnage sur ces axes accentue aussi les désagréments subis par la population.

Par ailleurs, en ce qui concerne le transport ferroviaire, des mesures devront être prises rapidement afin de limiter au maximum les accidents et les impacts dangereux sur la population et l'environnement.

Description de l'intervention

Pour tenter de réduire les nuisances sonores, des écrans acoustiques sont souvent construits le long des infrastructures afin de créer un effet d'isolation phonique et ainsi protéger les habitations. Le MTQ exige également que tout nouveau projet de développement résidentiel le long du réseau supérieur intègre des mesures d'atténuation relatives à la protection sonore. Le PMT souligne l'importance de ces interventions afin de protéger les milieux de vie sur son territoire.

| | |
|---|--|
| Intervenants | <p>Organismes responsables : villes, Longueuil, MTQ</p> <p>Partenaires : CN, Transport Canada, gouvernements du Canada et du Québec</p> |
| Actions à entreprendre par Longueuil | <ul style="list-style-type: none"> ■ Prévoir, par exemple au SAD, de nouvelles normes d'implantation plus sécuritaires pour les bâtiments résidentiels, surtout pour ceux qui sont situés en bordure des voies ferrées, en travaillant en partenariat avec les gouvernements du Canada et du Québec : distance minimale, aménagement de buttes suffisantes ou de murs, aménagement adéquat de gares de triage, etc. ■ Appuyer toute position discutée aux différentes tables sectorielles portant sur l'inspection systématique du système ferroviaire ainsi que sur la formation d'une coalition transfrontalière en vue du resserrement de la sécurité ferroviaire en milieu urbain. ■ Demander aux villes de revoir les exigences imposées par la réglementation sur l'insonorisation des bâtiments en bordure des réseaux routier, autoroutier, ferroviaire et aérien. ■ Minimiser les impacts du camionnage dans l'agglomération (voir les interventions de l'orientation B visant à « Améliorer la gestion des déplacements des camions »). ■ S'assurer que l'exigence du MTQ concernant l'intégration de mesures d'atténuation pour tout nouveau projet de développement résidentiel construit le long des routes et autoroutes soit respectée par les promoteurs et demander aux villes de veiller à ce que les projets immobiliers s'inscrivent dans un respect des normes en vigueur. |
| Horizon de réalisation | Court terme et en continu |

QUIÉTUDE DES QUARTIERS AUX ABORDS DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Diminuer les nuisances générées par la proximité des infrastructures de transport

Encadrer les activités de l'aéroport (AMSL)

Contexte de l'intervention

L'Aéroport Montréal/Saint-Hubert/Longueuil, qui existe depuis plus de 80 ans, est situé sur le territoire de l'agglomération de Longueuil. Aéroport à vocation d'aviation générale, il se classe au sixième rang des aéroports canadiens avec ses 165 350 mouvements par année, surtout attribuables à de petits aéronefs de tous types. Situé à 15 minutes du centre-ville de Montréal, il jouit d'un accès direct aux grandes infrastructures routières et au transport collectif. L'AMSL est doté de trois pistes et d'une tour de contrôle et offre aussi divers services : entretien, ravitaillement, écoles de pilotage, vols nolisés, vols réguliers, stationnement d'aéronefs, douanes, restauration, vente de matériel aéronautique et formation en aérotechnique.

Son rôle de plus important lieu de formation privée de pilotes au Québec n'est toutefois pas sans conséquences pour les résidents des secteurs environnants. La forte activité (décollages et atterrissages) liée aux écoles de pilotage est source de nuisances sonores, ce qui génère des plaintes de la part de citoyens depuis plusieurs années.

Description de l'intervention

Rejoignant la vision du SAD, la présente intervention vise à assurer le développement de l'aéroport dans le respect de l'environnement urbain.

Ainsi, tout développement résidentiel réalisé autour de la zone aéroportuaire et présentant 25 PBP (courbes de projection du bruit perçu) et plus doit maintenant intégrer des normes de construction permettant l'atténuation du bruit.

Par ailleurs, Longueuil a lancé en 2012 un projet de municipalisation de l'aéroport visant une nouvelle gouvernance axée sur l'intérêt public. L'objectif de la municipalisation de l'aéroport est d'obtenir la responsabilité de son développement, de son exploitation et de sa viabilité économique tout en y limitant les activités nuisibles.

| | |
|---|--|
| Intervenants | Organismes responsables : Longueuil, Développement Aéroport Saint-Hubert de Longueuil (DASH-L) Partenaire : villes |
| Actions à entreprendre par Longueuil | <ul style="list-style-type: none"> ■ Élaborer un plan d'affaires lié à la municipalisation de l'aéroport afin d'en mesurer les impacts. ■ Susciter l'adhésion de l'ensemble des municipalités dans la démarche de municipalisation. ■ Encadrer la construction résidentielle dans ce secteur. |
| Horizon de réalisation | Processus en continu |

QUIÉTUDE DES QUARTIERS AUX ABORDS DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

4 Intégrer les équipements de transport aux milieux de vie

Assurer la meilleure intégration urbaine possible des équipements de transport

Contexte de l'intervention

Le développement urbain axé sur les modes de transports collectif et actif facilite et favorise l'utilisation de ces derniers. Une mauvaise intégration urbaine des équipements de transport peut à l'inverse en décourager l'utilisation. Cette mauvaise intégration peut être causée par des lacunes au niveau de la sécurité, de la signalisation, de l'intermodalité, de l'accessibilité, etc.

Les équipements de transport et leur intégration dans les quartiers devraient être optimisés de façon à permettre une utilisation et une accessibilité faciles et sécuritaires.

Description de l'intervention

Le PMT maximise l'intégration urbaine des équipements, notamment de transport collectif, afin d'en améliorer l'accessibilité, la sécurité et la convivialité. Elle vise notamment les équipements de transport collectif comme les stationnements incitatifs, les terminus d'autobus et les stations de métro, mais aussi les équipements de transport actif tels que les voies cyclables, les stations pour vélos et les corridors piétonniers. Le partage de l'emprise de rue doit permettre aux usagers d'y circuler de façon sécuritaire, à pied, à vélo, en transport collectif ou en automobile.

| | |
|---|--|
| Intervenants | Organismes responsables : villes, Longueuil Partenaires : AMT, RTL, STM |
| Actions à entreprendre par Longueuil | <ul style="list-style-type: none"> ■ Travailler avec les autorités responsables du transport à l'optimisation de l'intégration dans la trame urbaine de leurs infrastructures respectives. ■ Encourager le développement urbain axé sur les infrastructures de transport existantes. |
| Horizon de réalisation | Processus en continu |

INTÉGRATION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DU TRANSPORT

Orienter le développement du territoire en fonction des grands axes structurants de transports collectif et actif

Utiliser l'approche de comités d'axe lors de l'implantation de projets majeurs en transport

Contexte de l'intervention

D'importants projets de transport collectif sont envisagés sur le territoire de l'agglomération de Longueuil. Les principaux touchent le prolongement de la ligne 4 du métro, l'implantation d'un SLR dans le corridor A-10/centre-ville de Montréal et l'implantation d'axes de SRB sur les principaux axes du réseau routier. En raison des investissements importants qu'implique la réalisation de ces équipements majeurs de transport collectif, il importe de procéder aux bons choix en matière des tracés et des développements (type et forme) à favoriser.

Description de l'intervention

La nécessité d'une planification et d'un développement intégrés entre les systèmes de transport et l'aménagement du territoire n'est plus à démontrer. Dans son *Plan stratégique 2020*, l'AMT propose une démarche de gouvernance et de concertation des partenaires afin de permettre une bonne gestion de la complexité des enjeux entourant la réalisation d'infrastructures majeures de transport : le comité d'axe.

Comme le précise le document de l'AMT, le comité d'axe s'inscrit dans une démarche d'ouverture et de collaboration et poursuit trois objectifs principaux :

- associer les partenaires concernés à la définition d'un projet de desserte;
- faire émerger des projets consensuels;
- optimiser les investissements en transport collectif.

Longueuil participe déjà à ce type de démarche de concertation, entreprise avec la mise en place du Bureau des partenaires concernant l'axe A-10 et le pont Champlain et du Bureau de projet sur les prolongements du métro.

Intervenants

Organismes responsables : gouvernement du Québec, MTQ, MAMROT, AMT, RTL, CMM, Longueuil
Partenaire : villes

Actions à entreprendre par Longueuil

- Encourager la formation de comités d'axe pour la réalisation des projets majeurs sur le territoire de l'agglomération et prendre part aux comités décisionnels des projets de transport (prolongement de la ligne 4 du métro, implantation du SLR dans l'axe A-10/centre-ville de Montréal, implantation de SRB et améliorations apportées à la ligne de train de banlieue Montréal/Mont-Saint-Hilaire).

Horizon de réalisation

Processus en continu

INTÉGRATION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DU TRANSPORT

2 Créer des aménagements incitant au transport actif et au développement du transport collectif

Optimiser l'occupation de l'espace urbain en priorisant une densification et une mixité d'usages à proximité des axes de transport structurants, des grands corridors de déplacement et des points d'accès au TC

Contexte de l'intervention

L'aménagement du territoire, à l'échelle de l'agglomération comme ailleurs, s'est longtemps articulé autour de l'automobile comme principal mode de transport. Le développement urbain est par ailleurs surtout caractérisé par une ségrégation des fonctions (résidentielles, commerciales, industrielles, etc.). Encore aujourd'hui, le développement de grandes surfaces commerciales entourées de vastes superficies de stationnement, le long des axes routiers principaux, et souvent loin des secteurs résidentiels favorise l'utilisation de l'automobile pour y accéder, et ce, au détriment des transports collectif et actif.

Description de l'intervention

En conformité avec l'orientation du PMAD, Longueuil souhaite redéfinir l'occupation du territoire à proximité des grands corridors de déplacement en vue de favoriser les transports collectif et actif en réduisant la dépendance à l'automobile.

À cet égard, des secteurs du territoire de l'agglomération présentant le plus grand potentiel pour un développement dense et mixte de type TOD ont déjà été identifiés dans le PMAD.

La densification permettra de renforcer le service de transport collectif tandis que l'implantation du transport collectif soutiendra les densités élevées ainsi qu'une plus grande mixité des fonctions urbaines.

Les corridors de transport collectif touchés concernent les modes lourds (métro, train de banlieue, système léger sur rail, etc.) ainsi que les autres modes tels que les SRB et les services express faisant partie du réseau structurant de transport collectif.

| | |
|---|---|
| Intervenants | Organismes responsables : Longueuil, villes Partenaires : CMM, RTL |
| Actions à entreprendre par Longueuil | <ul style="list-style-type: none"> ■ Accompagner la planification de secteurs plus denses et multifonctionnels à proximité des principaux axes de transport collectif existants ou prévus. ■ Accompagner la planification des secteurs TOD aux principaux points d'accès et de service du réseau de transport collectif du territoire de l'agglomération. |
| Horizon de réalisation | Processus en continu |

INTÉGRATION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DU TRANSPORT

Créer des aménagements incitant au transport actif et au développement du transport collectif

Localiser les fonctions urbaines génératrices de déplacement dans les corridors et nœuds de transports collectif et actif

Contexte de l'intervention

L'aménagement du territoire, à l'échelle de l'agglomération comme ailleurs, s'est longtemps articulé autour de l'automobile comme principal mode de transport. Le développement urbain est par ailleurs surtout caractérisé par une ségrégation des fonctions (résidentielles, commerciales, industrielles, etc.). Encore aujourd'hui, le développement, le long des axes routiers principaux, de grandes surfaces commerciales entourées de vastes superficies de stationnement, et souvent loin des secteurs résidentiels, favorise l'utilisation de l'automobile pour y accéder, au détriment des transports collectif et actif.

Description de l'intervention

Le PMT favorise la localisation des fonctions urbaines fortement génératrices de déplacement aux abords des corridors et principaux équipements de transport collectif afin d'encourager l'utilisation des transports durables. En réponse à l'orientation du PMAD, le développement le long des principaux corridors de transport collectif sera caractérisé par une plus grande densité d'occupation du sol et une plus grande mixité des activités urbaines.

Intervenants

Organismes responsables : villes, Longueuil
Partenaires : CMM, RTL

Actions à entreprendre par Longueuil

- Revoir l'accessibilité du transport collectif vers les grands générateurs de déplacement.
- Étudier les réorganisations possibles du réseau de transport pour favoriser les déplacements et l'accessibilité des usagers vers les pôles d'attraction de l'agglomération.
- En conformité avec l'orientation du PMAD, planifier le développement de secteurs plus denses et multifonctionnels à proximité des principaux axes de transport collectif.

Horizon de réalisation

Processus en continu

INTÉGRATION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DU TRANSPORT

2 Créer des aménagements incitant au transport actif et au développement du transport collectif

Favoriser le développement d'une grille de rues hiérarchisée avec des liens permettant une desserte efficace par transport collectif et actif

Contexte de l'intervention

Les grilles de rues de l'agglomération ont souvent été conçues pour assurer la quiétude et l'isolement des secteurs résidentiels. Les trames de rues sinueuses, à l'inverse des trames de rues orthogonales traditionnelles, comportent un nombre élevé de culs-de-sac et ont pour effet d'accroître de façon significative les distances de déplacement, ce qui incite peu à l'utilisation des modes actifs et rend difficile la desserte du transport collectif. En effet, une telle trame de rues impose des parcours discontinus qui nuisent au passage des autobus.

Description de l'intervention

L'efficacité du réseau de transport collectif du territoire dépend notamment de son accessibilité pour les usagers. Ainsi, l'intervention vise à réduire les distances de marche vers les services de transport collectif. Le PMT favorise le développement d'une grille de rues hiérarchisée, permettant d'offrir aux résidents une desserte efficace en transport collectif et de faciliter l'utilisation des modes actifs. Les axes prévus pour la circulation des autobus doivent par ailleurs avoir une géométrie adéquate (largeur de chaussée, rayon de courbure aux intersections, etc.).

Un guide d'aménagement pour le transport collectif sera élaboré par le RTL en partenariat avec les villes de l'agglomération. Ce guide permettra d'intégrer le transport collectif dès les premières étapes des projets d'aménagement et de réaménagement. Il vise également à concevoir les quartiers de façon à favoriser la marche et le vélo, deux modes complémentaires à l'utilisation du transport collectif.

| | |
|---|--|
| Intervenants | Organismes responsables : villes, Longueuil, RTL Partenaire : AMT |
| Actions à entreprendre par Longueuil | <ul style="list-style-type: none"> ■ Favoriser le développement continu de la trame des rues, permettant de réduire l'isolement des secteurs résidentiels. ■ Soutenir l'amélioration de la desserte du transport collectif dans les secteurs résidentiels. ■ Étudier le choix d'une trame de rues orthogonale dans les nouveaux développements. ■ Intégrer le transport collectif au processus d'aménagement des espaces urbains (coordination pouvant s'effectuer sous la forme d'un comité technique). |
| Horizon de réalisation | Processus en continu |

INTÉGRATION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DU TRANSPORT

Encadrer l'impact des nouveaux développements sur les réseaux de transport

Contrôler le développement des éléments structurants de l'agglomération (grands équipements, aéroport, secteurs industriels, commerciaux et résidentiels) pour minimiser leurs impacts sur les milieux de vie tout en soutenant le potentiel économique qui en découle

Contexte de l'intervention

Dans une perspective de promotion de la mobilité durable et de réduction de la dépendance à l'automobile sur son territoire, le PMT doit favoriser un aménagement urbain axé sur une plus grande utilisation des modes de transports collectif et actif. Par ailleurs, dans les principaux corridors de transport collectif, un développement urbain très dense et mixte de type TOD doit être prévu.

Description de l'intervention

C'est dans cette optique que le PMT modifie la réglementation liée aux projets de développement. Les nouvelles formes urbaines doivent miser sur une plus grande mixité et une plus grande diversité de développement, de façon à rendre plus efficace la desserte des transports collectifs, favorisant ainsi leur utilisation.

Par ailleurs, de nouvelles normes d'aménagement doivent entrer en vigueur afin de fixer les exigences minimales à intégrer lors de nouveaux développements. Une nouvelle réglementation quant à la configuration et au design urbain des nouveaux projets de développement permettra d'intégrer automatiquement des critères d'accessibilité au transport collectif en ce qui a trait à la trame de rues, aux distances de marche vers les accès du transport collectif et aux parcours piétonniers et cyclables.

Ces éléments influenceront l'attrait des transports collectifs pour la population et inciteront à une plus faible motorisation des ménages.

| | |
|---|--|
| Intervenants | Organismes responsables : villes, Longueuil Partenaires : CMM, AMT, RTL |
| Actions à entreprendre par Longueuil | <ul style="list-style-type: none"> ■ Participer à l'élaboration de la nouvelle réglementation et définir un processus de validation sur le territoire de l'agglomération. ■ Encourager les villes à encadrer davantage les projets de développement, notamment en exigeant la réalisation de plans de gestion des déplacements dès l'amorce de planification de ces projets. ■ Encourager les villes à demander, lors de nouveaux projets de développement, que ces derniers répondent à des critères qui favorisent l'utilisation des transports collectif et actif (stationnements pour vélos, réduction du nombre de places de stationnement pour automobiles, etc.). ■ Produire un guide pour la réalisation d'études d'impact sur les déplacements pour les projets d'une certaine envergure. |
| Horizon de réalisation | Court terme |

INTÉGRATION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DU TRANSPORT

4 Adapter les quartiers existants à la vision de mobilité durable de l'agglomération

Évaluer l'adaptabilité des quartiers existants afin de favoriser les modes de transport durables

Contexte de l'intervention

La hiérarchisation et l'aménagement actuels des rues résidentielles nuisent parfois à l'utilisation des modes de transport durables, les temps de marche ou de vélo vers les zones commerciales étant trop longs, notamment à cause de la sinuosité des rues. Le développement des modes de transport durables est limité par l'aménagement actuel des rues qui tend à isoler les secteurs résidentiels.

Les secteurs dépourvus de sentiers piétonniers et de voies cyclables nuisent également à l'attractivité du transport collectif, ce dernier ne pouvant desservir de façon efficace ces secteurs de faible densité.

Description de l'intervention

Le PMT veut modifier les habitudes des résidents en favorisant l'utilisation des transports actif et collectif dans les quartiers existants. Bien que le développement de ceux-ci ait été orienté vers l'utilisation de l'automobile, les cheminements piétonniers doivent être planifiés de façon à réduire les distances de marche pour atteindre les arrêts de transport collectif. Ainsi, au sein même des secteurs existants, des trajets piétonniers et cyclables doivent être aménagés de façon à permettre des accès sécuritaires et directs vers le réseau de transport collectif.

Ces aménagements pourraient être intégrés lors de projets de réfection de la chaussée (aménagement de trottoirs, aménagement de pistes cyclables ou multifonctionnelles, etc.). Par ailleurs, les Villes doivent saisir les occasions d'insérer des passages piétonniers dans les milieux existants afin de diminuer les distances de marche et permettre un accès plus direct aux services, notamment au transport collectif.

| | |
|---|--|
| Intervenants | Organisme responsable : villes Partenaires : Longueuil, RTL |
| Actions à entreprendre par Longueuil | <ul style="list-style-type: none"> ■ Accompagner les villes dans les démarches suivantes : <ul style="list-style-type: none"> – l'établissement de distances de marche maximales pour atteindre les arrêts d'autobus et leur vérification lors de propositions de développement résidentiel; – le développement des réseaux piétonniers et cyclables qui favorisent des trajets plus courts et plus directs vers le transport collectif; – l'implantation de passages piétonniers lorsque les conditions le permettent; – l'aménagement des trottoirs au moins d'un côté de la rue et le long des parcours d'autobus; – la planification de l'insertion de passages piétonniers plus directs. |
| Horizon de réalisation | Processus en continu |

RÉDUCTION DES IMPACTS DU TRANSPORT SUR L'ENVIRONNEMENT

5 Diminuer l'impact des infrastructures de transport (voirie et stationnement)

Adopter une gestion plus durable des infrastructures de mobilité et de transport

Contexte de l'intervention

L'urbanisation contribue à la multiplication des surfaces asphaltées, créant ainsi de nombreux îlots de chaleur à proximité des infrastructures de transport et des grands espaces de stationnement. Les hausses importantes de température peuvent s'avérer très inconfortables pour la population et peuvent même générer de sérieux problèmes de santé chez certaines personnes. Les principaux îlots de chaleur du territoire sont localisés dans les secteurs industriels, commerciaux et de services ainsi que dans certains secteurs résidentiels.

Le manque de végétation et la présence de surfaces minéralisées dans les secteurs urbanisés contribuent également au ruissellement des eaux de pluie plutôt qu'à leur infiltration.

L'imperméabilisation des sols induit la perte des milieux humides, la réduction de la recharge en eau souterraine, l'érosion des sols et l'assèchement plus rapide des cours d'eau.

Description de l'intervention

Face au développement des milieux urbains et le peu de végétation intégrée, le PMT encourage les villes à renforcer leur réglementation afin de revoir les normes de végétalisation lors de projets de développement immobilier, commercial ou de stationnement. Outre les initiatives déjà prises par les municipalités, le PMT soutient aussi le développement de mesures visant à contrer les îlots de chaleur dans les secteurs existants.

Ainsi, des aménagements végétalisés dans les centres urbains, tels que les jardins de pluie ou l'utilisation de pavé végétal comme revêtement des stationnements, sont des pratiques que le PMT veut généraliser à l'échelle du territoire.

Intervenants

Organisme responsable : villes

Partenaires : Longueuil, AMT, RTL, MTQ, gouvernement du Québec

Actions à entreprendre par Longueuil

- Accompagner les villes dans les démarches suivantes :
 - la promotion de l'utilisation de techniques et matériaux écologiques;
 - l'implantation de systèmes de gestion des eaux pluviales;
 - le verdissement sur les voies publiques de circulation;
 - la réglementation sur le verdissement lors de projets de développement.

Horizon de réalisation

Processus en continu

VALORISATION DES MODES DE TRANSPORT DURABLES

1 Sensibiliser davantage les citoyens à l'adoption d'habitudes de transport plus durables

Développer et implanter une démarche de promotion des modes de transport durables

Contexte de l'intervention

Une offre grandissante de moyens de transport durables rend ceux-ci de plus en plus attrayants par rapport au voiturage en solo. Le territoire de l'agglomération peut notamment compter sur la présence d'une station de métro, d'environ 75 lignes d'autobus, de 3 gares de train de banlieue, d'un service de transport adapté, de 12 lignes de taxis collectifs, d'un système de vélos en libre-service, de véhicules en autopartage, du covoiturage en taxi, etc. La diffusion de l'information sur la disponibilité des modes de transport durables (transport collectif, modes actifs et autres solutions de rechange au voiturage en solo) ainsi que leur promotion et leur valorisation peuvent contribuer à favoriser une plus grande utilisation de ceux-ci.

En plus des bénéfices visés au chapitre de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, les modes de transport durables peuvent entraîner une augmentation du niveau de l'activité physique et contribuer ainsi à une meilleure santé de la population.

Description de l'intervention

Une bonne connaissance de l'offre de transport durable vise à permettre aux usagers de faire le bon choix en fonction de leurs déplacements. L'information peut être transmise aux usagers par plusieurs médias (sites internet, journaux, bulletins municipaux) et campagnes afin de communiquer les services disponibles et les bénéfices que ceux-ci peuvent apporter à la fois aux individus et à la collectivité.

| | |
|---|---|
| Intervenants | Organismes responsables : AMT, RTL, MTQ, gouvernement du Québec Partenaires : villes, Longueuil |
| Actions à entreprendre par Longueuil | <ul style="list-style-type: none"> ■ Participer au développement de campagnes informatives et incitatives sur les modes de transport durables. ■ Appuyer les organismes de transport durable (RTL, AMT, entreprises d'autopartage et de covoiturage, entreprises de vélos en libre-service, centres de gestion des déplacements, etc.) dans l'élaboration des actions de sensibilisation à la mobilité durable. ■ Encourager l'élaboration de plans de gestion des déplacements. ■ Participer à la distribution de l'information par le biais de médias divers (journaux locaux, bulletins municipaux, sites internet, etc.). |
| Horizon de réalisation | Processus en continu |

VALORISATION DES MODES DE TRANSPORT DURABLES

1 Sensibiliser davantage les citoyens à l'adoption d'habitudes de transport plus durables

Développer des partenariats avec des organismes favorisant le transport actif et autres solutions de rechange à l'automobile

Contexte de l'intervention

Différents organismes offrent des solutions de rechange à l'utilisation du voiturage en solo, permettant souvent d'assurer les différents besoins de déplacement.

Le développement de partenariats entre ces différents organismes permet de rendre ces modes plus attrayants, plus accessibles et plus conviviaux, ce qui favorise souvent une hausse générale des clientèles.

Description de l'intervention

Les partenariats entre les organismes qui offrent des solutions de rechange au voiturage en solo (transport collectif et actif et usage collectif de l'auto) visent à accroître les clientèles de ces différents services. Les partenariats peuvent prendre diverses formes, mais ils consistent souvent en des avantages tarifaires consentis aux usagers souscrivant à des abonnements à plus d'un service. On peut notamment citer à titre d'exemple les divers partenariats impliquant Communauto, des AOT, entreprises de vélos en libre-service, une entreprise de taxi et des locateurs privés de véhicules.

Intervenants

Organismes responsables : RTL, AMT, gouvernement du Québec, entreprises de vélos en libre-service, entreprises d'autopartage et de covoiturage, entreprises de taxi
Partenaires : villes, Longueuil

Actions à entreprendre par Longueuil

- Encourager les organismes de transport à travailler en collaboration afin d'accroître leur clientèle.
- Devenir partenaire des organismes qui offrent des solutions de rechange au voiturage en solo.
- Promouvoir les avantages des partenariats développés auprès des citoyens.
- Encourager les ententes tarifaires pour les clientèles cibles.

Horizon de réalisation

Processus continu

VALORISATION DES MODES DE TRANSPORT DURABLES

Améliorer la promotion des solutions de rechange auprès des entreprises et établissements scolaires du territoire

Encourager les établissements scolaires à adhérer aux programmes de promotion des modes de transport actif

Contexte de l'intervention

L'utilisation des transports collectif et actif dans le cadre de chaînes de déplacement des familles peut souvent s'avérer compliquée. Pour cette raison, l'utilisation de la voiture est privilégiée, notamment pour aller reconduire les enfants à l'école.

La circulation automobile ainsi générée près des écoles peut d'ailleurs décourager les parents de laisser leurs enfants s'y rendre à pied ou à vélo craignant pour leur sécurité.

En raison des bénéfices apportés au chapitre de l'activité physique, le PMT encourage les déplacements actifs vers les établissements scolaires.

Description de l'intervention

Afin d'encourager les habitudes de mobilité durable chez les familles, des programmes de promotion des modes de transport actifs peuvent être développés et instaurés dans les établissements scolaires (par exemple, le programme « À pied, à vélo, ville active » de Vélo Québec, le « Trottibus » de la Société canadienne du cancer).

Ces programmes, créés par des organismes compétents en transport actif, offrent notamment des plans de déplacements scolaires ou des activités de mobilisation et de sensibilisation visant à promouvoir l'utilisation des modes actifs chez les parents et leurs enfants. Ils permettent de faciliter les déplacements des familles entre le domicile, l'école et le travail, de sécuriser les déplacements à pied et en vélo vers les écoles en limitant la circulation automobile, d'enrichir la vie de quartier par des aménagements durables, d'encourager les habitudes des modes actifs chez les jeunes et d'augmenter leur forme physique.

Le PMT encourage le développement de ces programmes incitatifs dans les établissements scolaires et chez les familles du territoire afin d'aider la gestion des déplacements et de favoriser la mobilité durable.

| | |
|---|--|
| Intervenants | Organismes responsables : commissions scolaires et écoles, gouvernement du Québec Partenaires : Vélo-Québec, Société canadienne du cancer ou autres organismes qui font la promotion du transport actif, villes, Longueuil |
| Actions à entreprendre par Longueuil | <ul style="list-style-type: none"> ■ Promouvoir les programmes existants dans les établissements scolaires et auprès des familles. ■ Offrir le soutien aux établissements scolaires, notamment par l'entremise du Service de la police, ou par des interventions de sécurisation sur les parcours, le cas échéant. |
| Horizon de réalisation | Court terme |

VALORISATION DES MODES DE TRANSPORT DURABLES

Améliorer la promotion des solutions de rechange auprès des entreprises et établissements scolaires du territoire

Encourager les employeurs à promouvoir les modes de transport durables auprès de leurs employés

Contexte de l'intervention

La promotion des solutions de rechange au voiturage en solo en vue de minimiser le nombre de véhicules privés à destination des lieux de travail dans l'agglomération peut aussi s'effectuer par les entreprises.

Description de l'intervention

Bien que les organismes de transports actif et collectif encouragent l'utilisation des solutions de rechange au voiturage en solo, Longueuil est d'avis que des mesures incitatives adaptées aux employés peuvent être implantées dans les entreprises. Ces mesures peuvent être personnalisées en fonction du lieu de travail, de la distance parcourue par les employés, des modes de transport offrant une desserte au lieu d'emploi, etc.

La promotion de l'utilisation des modes actifs peut par exemple être réalisée par l'installation d'équipements tels que supports à vélos, casiers, douches ainsi que par l'introduction d'horaires flexibles.

Plusieurs programmes d'appui aux employeurs désireux d'encourager la mobilité durable chez leurs employés sont déjà offerts, notamment par les centres de gestion des déplacements (CGD).

Intervenants

Organismes responsables : RTL, AMT, gouvernement du Québec

Partenaires : entreprises publiques et privées, centres de gestion des déplacements, Longueuil, villes

Actions à entreprendre par Longueuil

- Promouvoir les programmes incitatifs existants auprès des entreprises.
- Encourager d'autres entreprises à adhérer à des programmes incitatifs ou à les implanter.
- Encourager les entreprises à promouvoir les modes actifs par l'installation d'équipements spécialisés (stationnement pour vélos, douches et casiers).

Horizon de réalisation

Processus continu

PROMOTION DES ÉNERGIES NON POLLUANTES

Soutenir et privilégier les énergies non polluantes afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le transport

Soutenir l'électrification du transport des personnes

Contexte de l'intervention

L'électrification du transport des personnes représente une avenue prometteuse pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et notre dépendance aux énergies fossiles.

Malgré l'intérêt de cette solution et la grande disponibilité de cette forme d'énergie au Québec, l'exploitation à grande échelle des modes de transport électriques demeure limitée.

Le programme incitatif provincial *Roulez électrique* offre des réductions aux particuliers et aux entreprises effectuant la location ou l'achat d'un véhicule hybride ou électrique ou l'achat d'une borne de recharge.

L'AMT, en partenariat avec Hydro-Québec, a amorcé l'implantation du *Circuit électrique*, le premier réseau public de bornes de recharge au Canada. Une vingtaine de ces bornes ont notamment été installées sur le territoire de l'agglomération de Longueuil et l'ajout de quatre autres est prévu d'ici 2014.

Le Plan stratégique de développement durable de la Ville de Longueuil (PSDD) prévoit aussi l'élaboration d'une politique d'efficacité énergétique visant à électrifier le parc de véhicules municipaux.

L'AMT et Hydro-Québec travaillent à une étude d'avant-projet visant l'électrification du réseau de trains de banlieue.

Enfin, le RTL et la STM ont mené en 2012 un projet pilote visant à réaliser une évaluation comparative d'un autobus articulé hybride diesel-électrique et d'un autobus articulé diesel afin d'estimer le potentiel d'économie de carburant et d'émission de gaz à effet de serre.

Description de l'intervention

Le PMT soutient l'électrification du transport privé et public des personnes et compte encourager le déploiement des bornes de recharge électrique sur son territoire, sur le domaine public et dans les stationnements publics et privés.

| | |
|---|---|
| Intervenants | Organismes responsables : gouvernement du Québec, Hydro-Québec, AMT, RTL Partenaires : Longueuil, villes |
| Actions à entreprendre par Longueuil | <ul style="list-style-type: none"> ■ Encourager l'achat de véhicules privés hybrides ou électriques. ■ Encourager l'implantation de places de stationnement réservées aux véhicules écoénergétiques. ■ Faire la promotion des déplacements utilisant l'énergie propre par des mesures préférentielles. ■ Soutenir l'implantation de bornes de recharge sur le territoire, sur le domaine public et dans les stationnements publics et privés. |
| Horizon de réalisation | Processus en continu |

