

AVANT-PROPOS

La région métropolitaine est présentement confrontée à des enjeux de taille en matière de développement, notamment depuis l'entrée en vigueur du PMAD en mars 2012. Plus que jamais, l'occupation du territoire de la MRC de Roussillon doit répondre à une logique d'optimisation des ressources dans un contexte de développement durable.

Par l'adoption d'un premier Plan de mobilité durable, les municipalités de la MRC de Roussillon souscrivent à une vision globale de développement pour les années à venir, définie par un meilleur arrimage entre l'aménagement du territoire et la planification du transport.

Ce plan est destiné à l'intention des municipalités désireuses de mettre en place des actions qui favoriseront la mobilité durable sur leur territoire. Les orientations proposées dans ce document constituent des repères sur lesquels les municipalités pourront s'appuyer afin d'adapter leurs interventions locales en matière de transport collectif et actif, ou encore en vue d'une utilisation plus rationnelle de l'automobile. La MRC de Roussillon sera présente pour soutenir les municipalités dans leurs démarches, afin qu'elles puissent atteindre les objectifs qu'elles se seront préalablement fixés.

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION.....	7
1.1 Contexte	7
1.2 Mandat et objectifs	7
2. DIAGNOSTIC.....	8
2.1 Portrait du territoire	8
2.2 Profil sociodémographique	8
2.3 Le réseau routier	11
2.4 Mobilité et déplacements	12
2.4.1 Le recensement 2011	12
2.4.2 L'enquête Origine-Destination	13
2.5 Les générateurs de déplacement.....	18
2.6 L'offre de transport durable sur le territoire de Roussillon	20
2.6.1 Le transport collectif	20
2.6.2 Le transport adapté.....	24
2.6.3 Le transport scolaire.....	25
2.6.4 Le réseau cyclable	25
2.6.5 La multimodalité et l'intermodalité	27
2.7 Les déplacements en transport collectif sur le territoire de Roussillon.....	28
2.8 Forces et faiblesses du territoire en matière de mobilité.....	34
3. ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT ET ORIENTATIONS STRATÉGIQUES	35
3.1 Cadre d'intervention.....	35
3.2 Orientations et principes directeurs	39
3.2.1 Aménagement du territoire	39
3.2.2 Transport collectif	40
3.2.3 Transport actif	40
3.2.4 Multimodalité et intermodalité	41
3.2.5 Financement et gouvernance.....	41
4. PLAN D'INTERVENTION ET DE MISE EN ŒUVRE.....	43
ANNEXE.....	50
AXE D'INTERVENTION 1 : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	51
AXE D'INTERVENTION 2 : TRANSPORT COLLECTIF	57
AXE D'INTERVENTION 3 : TRANSPORT ACTIF	69
AXE D'INTERVENTION 4 : MULTIMODALITÉ ET INTERMODALITÉ	78
RÉFÉRENCES	84

TABLEAUX

Tableau 1 : Population des municipalités de la MRC de Roussillon	9
Tableau 2 : Projections démographiques de la population de la MRC 2006-2031	9
Tableau 3 : Projections démographiques des ménages de la MRC 2006-2031	11
Tableau 4 : Principaux pôles générateurs de déplacement de la MRC de Roussillon.....	18
Tableau 5 : Services de transport collectif interurbains existants	20
Tableau 6 : Stationnements incitatifs existants et projetés.....	23
Tableau 7 : Services de transport adapté.....	24

FIGURES

Figure 1 : Pyramide des âges et projections	10
Figure 2 : Mode de transport principal pour se rendre au travail (2001-2011).....	13
Figure 3 : Nombre d'automobiles par logis.....	14
Figure 4 : Motifs des déplacements attirés par le secteur Roussillon (24 h)	15
Figure 5 : Motifs des déplacements produits par le secteur Roussillon (24 h)	15
Figure 6 : Destination des déplacements pour le travail en provenance de la MRC (24h).....	16
Figure 7 : Provenance des déplacements pour le travail en destination de la MRC (24h)	16
Figure 8 : Destination de l'ensemble des déplacements en transport en commun en provenance de la MRC	17
Figure 9 : Principaux pôles générateurs de déplacement de la MRC de Roussillon	19
Figure 10 : Équipements et infrastructures de transport collectif sur le territoire	22
Figure 11 : Réseau cyclable local et régional.....	26
Figure 12 : Zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement	38

1. INTRODUCTION

1.1 Contexte

Le document de consultation de la première Politique québécoise de mobilité durable considère l'interdépendance entre l'aménagement du territoire et les transports en tant que premier enjeu de réflexion. Par ailleurs, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), en vigueur depuis mars 2012, entend agir sur trois fronts, soit l'aménagement, le transport et l'environnement. En proposant d'orienter au moins 40% de l'urbanisation projetée dans un rayon de un kilomètre autour des stations actuelles et projetées de transport collectif, le PMAD émet l'intention claire d'arrimer les thématiques de mobilité et d'aménagement en vue d'un développement structuré de la région métropolitaine. Afin de souscrire aux exigences du PMAD, la MRC de Roussillon est actuellement engagée dans un exercice de concordance de son schéma d'aménagement, notamment en ce qui a trait à l'arrimage de la planification des transports et de l'aménagement du territoire.

De son côté, la Table des préfets et élus de la couronne sud (TPECS) a participé en 2012 à la réalisation d'un «Plan de mobilité durable des MRC et des municipalités du territoire de la Couronne Sud de la CMM», en plus de présenter un mémoire dans le cadre du processus de consultation publique sur la future Politique québécoise de mobilité durable en 2013. Les objectifs, enjeux et recommandations énoncés dans ces documents reflètent la vision d'un ensemble d'acteurs regroupés sur un vaste territoire. En s'appuyant partiellement sur cette vision de développement, le présent document propose d'abord de dresser un diagnostic de la mobilité propre au territoire de la MRC de Roussillon.

1.2 Mandat et objectifs

L'élaboration d'un plan de mobilité durable à l'échelle de la MRC de Roussillon requiert d'abord un diagnostic de la situation actuelle, tant au niveau sociodémographique qu'en matière de mobilité et de déplacements sur le territoire. Cette première étape permet de cibler le potentiel et les opportunités de développement de la mobilité durable, notamment par l'entremise de concepts issus du PMAD, tels que les aires TOD et les corridors de transport. La phase du diagnostic permet également d'identifier les carences et les défis à relever afin de favoriser une meilleure intégration des interventions en transport et en aménagement. Suite à ce diagnostic préliminaire, les principaux acteurs en transport et en aménagement seront interpellés dans le but de valider et bonifier l'information contenue dans le présent document. La coordination du travail de ces acteurs permettra à la MRC de Roussillon de se doter d'une vision et de concepts de développement, qui seront l'amorce du plan de mobilité durable.

2. DIAGNOSTIC

2.1 Portrait du territoire

Le territoire de la MRC de Roussillon couvre une superficie de 371 kilomètres carrés, en étant délimité au nord par le lac Saint-Louis, le territoire de Kahnawake et le fleuve Saint-Laurent, à l'est par l'agglomération de Longueuil et la MRC de la Vallée-du-Richelieu et à l'ouest par la MRC de Beauharnois-Salaberry. Les 11 municipalités qui forment la MRC de Roussillon se répartissent dans trois secteurs distincts (est, ouest et centre). Le secteur est de la MRC, qui accapare 33,6 % du territoire de Roussillon, se compose des municipalités suivantes : Candiac, Saint-Philippe et La Prairie. Le secteur centre inclut les municipalités de Delson, Saint-Constant, Sainte-Catherine et Saint-Mathieu, et occupe près de 27,9 % du territoire. Le secteur ouest, qui occupe quant à lui 38,5 % du territoire de la MRC de Roussillon, est constitué des municipalités suivantes : Châteauguay, Léry, Mercier et Saint-Isidore. Un fort contraste est perceptible entre les zones urbanisées du territoire, situées majoritairement d'est en ouest le long du Saint-Laurent, et les zones rurales situées plus au sud. L'autoroute 30, complétée en décembre 2012, marque la délimitation entre ces deux zones sur une grande portion du territoire de la MRC, en plus de servir de voie de contournement à la région montréalaise et de principal axe de circulation est-ouest de la couronne sud. De son côté, la desserte autoroutière nord-sud est assurée par l'autoroute 15, qui croise l'autoroute 30 aux limites des municipalités de Delson et Candiac.

2.2 Profil sociodémographique

La population

Avec ses 168 584 habitants¹, la MRC de Roussillon est à la fois la plus peuplée des MRC de la Communauté métropolitaine de Montréal et de la Montérégie, en comptant pour 11,1% de la population totale de cette dernière. Entre 2006 et 2011, la population de la MRC de Roussillon a connu une croissance significative de 8,1%. Cette croissance de la population n'est toutefois pas répartie de façon uniforme sur le territoire. En effet, seules les municipalités de Candiac (24,6%) et de Mercier (14,5%) ont enregistré des croissances supérieures à la moyenne de 8,1% entre 2006 et 2011. Parmi les neuf autres, deux ont connu une décroissance de leur population, soit Léry (-3,3%) et Saint-Mathieu (-0,8%).

¹ MAMROT / Gazette officielle du Québec, Ptie 2, no 1, le 3 janvier 2014, Décret 1293-2013, page 27 et suivantes.

Tableau 1 : Population des municipalités de la MRC de Roussillon en 2014

Municipalité	Population	%
Candiac	20 686	12,3
Châteauguay	47 464	28,2
Delson	7 600	4,5
La Prairie	24 162	14,3
Léry	2 378	1,4
Mercier	12 399	7,4
Saint-Constant	26 138	15,5
Saint-Isidore	2 598	1,5
Saint-Mathieu	2 047	1,2
Saint-Philippe	5 920	3,5
Sainte-Catherine	17 192	10,2
Total	168 584	100

Entre 1991 et 2011, la population de la MRC de Roussillon a crû de 35,9%, ce qui a eu un effet sur la densification du territoire. En effet, selon les données de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), la population de la MRC est passée de 354,4 habitants par kilomètre carré à 383,2 habitants par kilomètre carré entre 2006 et 2011. Par ailleurs, les prévisions de l'ISQ démontrent que la population de la MRC continuera de croître au cours des prochaines années, avec une augmentation prévue de 14% entre 2011 et 2031, ce qui la place légèrement sous la moyenne montréalaise. Entre 2011 et 2031, la MRC pourrait compter 24 617 personnes de plus, soit une population totale de 196 754 personnes en 2031. Ces projections démographiques faites par l'Institut de la statistique du Québec incluent, par contre, la réserve de Kahnawake et sont basées sur les données du recensement de 2006.

Tableau 2 : Projections démographiques de la population de la MRC 2006-2031

Projections						Variations		
2006	2011	2016	2021	2026	2031	2006-2016	2016-2026	2006-2031
161 151	172 137	179 842	186 547	192 409	196 754	11,6%	7%	22,1%

Source : Institut de la statistique du Québec, Perspectives démographiques des MRC, 2006-2031.

Note : Projections calculées à partir des données du recensement de 2006.

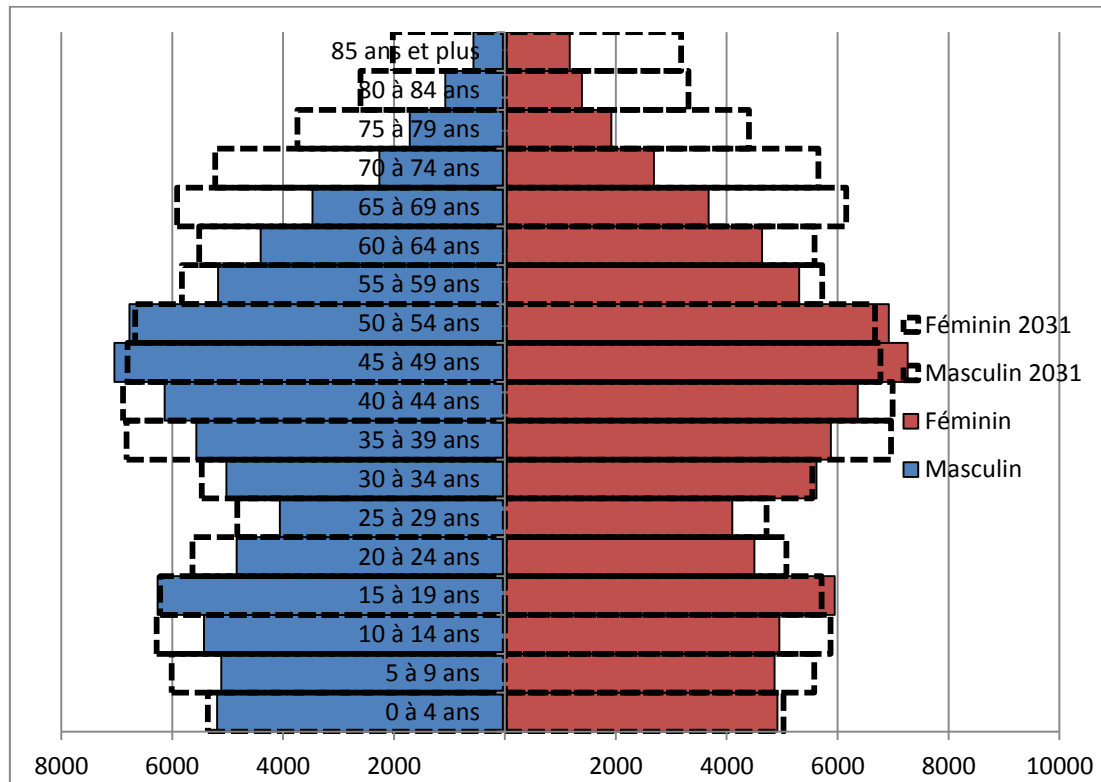
* L'ISQ inclut la réserve de Kahnawake dans les perspectives démographiques de la MRC de Roussillon

Les données du recensement de 2011 concernant les groupes d'âge font clairement ressortir le fait que la MRC de Roussillon est un regroupement de municipalités en croissance par rapport à la moyenne québécoise, puisque 19 % de la population est âgée de moins de 15 ans, comparativement à 16 % pour le Québec. Les 15-34 ans sont également nombreux, dans une proportion de 24,9 %. Par contre, les pré-retraités et retraités (55-64 ans et 65 ans et plus) sont en croissance depuis les dernières années, représentant respectivement 12 % et 12,3 % de la population, soit une augmentation de 2,3 et 3 points de pourcentage depuis 10 ans. Il est intéressant de noter que même si les moins de 15 ans sont plus nombreux comparativement au reste du Québec, leur nombre absolu est resté pratiquement le même entre 2001 et 2011, soit un peu plus de 30 000.

En conséquence, le phénomène de vieillissement de la population se fait bel et bien sentir dans la MRC de Roussillon et ira en s'accroissant, comme nous pouvons le constater à la Figure 1.

À l'horizon 2031, la population de 65 ans et plus aura augmenté de 156,9 % alors que la croissance des moins de 20 ans n'est estimée qu'à 3,2 %. Selon les estimations de l'ISQ, en 2031, plus d'un résident de la MRC sur cinq aura plus de 65 ans, alors que cette proportion était de 10,7 % en 2006, soit une personne sur dix.

Figure 1 : Pyramide des âges et projections



Source: Statistique Canada, Recensement 2011 et Institut de la statistique du Québec, Perspectives démographiques des MRC, 2006-2031.

Les ménages

En 2011, la MRC de Roussillon comptait 61 908 ménages, une augmentation de 10,2 % depuis 2006. Cette croissance est similaire à celle enregistrée entre 2001 et 2006, soit 11,4 %. D'autre part, le nombre moyen de personnes par ménage ne cesse de diminuer avec les années. Il s'établissait à 2,6 en 2011 tout comme en 2006, alors qu'il y a 25 ans, il était de 3,3 personnes. Cette diminution a été remarquée pour toutes les municipalités du territoire. D'ailleurs, les ménages d'une seule personne représentent plus de 20 % des ménages dans 5 municipalités de la MRC, soit Léry (26,3 %), La Prairie (24,9 %), Châteauguay (24,2 %), Sainte-Catherine (23,2%) et Saint-Mathieu (22,4 %)).

Au cours des dernières années, les municipalités de Candiac, Châteauguay et Mercier ont vu le nombre de ménages établis sur leur territoire augmenter considérablement. Elles ont toutes connu

des augmentations de plus de 10 % entre 2006 et 2011. À l'opposé, les municipalités de Saint-Mathieu (1,2 %) et Léry (0 %) présentent l'augmentation la plus faible. Il est important de mentionner que l'augmentation du nombre de ménages est en étroite relation avec les mises en chantier sur le territoire.

Les projections démographiques indiquent que les ménages pourraient poursuivre leur croissance, soit 19,3 % entre 2006 et 2016, afin de s'établir à 71 018 ménages. Après 2016, la croissance pourrait diminuer légèrement et se chiffrer à 11 % entre 2016 et 2026. Ces projections sont basées sur les données du recensement de 2006. Dans l'horizon 2006-2031, 21 848 nouveaux ménages s'établiront sur le territoire de la MRC. Par contre, comme nous pouvons remarquer sur le tableau ci-dessous, les projections 2006-2011 sont plus élevées que ce que démontre le plus récent recensement. Les projections seront donc peut-être revues à la baisse dans les prochaines années.

Tableau 3 : Projections démographiques des ménages de la MRC 2006-2031

Projections						Variations		
2006	2011	2016	2021	2026	2031	2006-2016	2016-2026	2006-2031
59 552	65 769	71 018	75 404	78 797	81 400	19,3%	11%	36,7%

Source : Institut de la statistique du Québec, Perspectives démographiques des MRC, 2006-2031.

Note : Projections calculées à partir des données du recensement de 2006.

* L'ISQ inclut la réserve de Kahnawake dans les perspectives démographiques de la MRC Roussillon

En matière de main-d'œuvre, Emploi Québec chiffrait la population active au lieu de résidence à 73 210 personnes en 2006. De ce nombre, 27 665 personnes, soit 38% vivaient et travaillaient dans la MRC. C'est donc dire que 62% de la population active travaille à l'extérieur du territoire de la MRC de Roussillon.

2.3 Le réseau routier

Plusieurs voies de circulation se greffent aux autoroutes 15 et 30 et structurent les déplacements véhiculaires sur le territoire de la MRC. D'abord, les artères principales et secondaires, qui sont généralement sous la juridiction du ministère des Transports du Québec (MTQ), ont pour principale fonction la circulation de transit. Facilement identifiables par leur numéro, elles sont au nombre de huit sur le territoire de la MRC de Roussillon, soit les routes 104, 132, 134, 138, 207, 209, 217 et 221. Ces routes drainent un nombre important d'automobilistes et de transport de marchandises, en particulier aux heures de pointe. Il n'est donc pas rare d'observer des problèmes de congestion à certains moments de la journée, notamment sur les routes 104 (La Prairie), 132 (secteur Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson), 134 (secteur La Prairie) et 138 (secteur Châteauguay), qui sont classifiées en tant que routes nationales. Les routes collectrices, quant à elles, servent de transition entre le réseau artériel et le réseau local. Ces routes sont généralement privilégiées pour le passage de véhicules de transport collectif. À titre d'exemples, le boulevard d'Anjou à Châteauguay, le boulevard Monchamp à Saint-Constant, le boulevard Georges-Gagné à Delson et le boulevard Montcalm à Candiac répondent tous à cette logique. Finalement, les routes locales composent le reste du réseau routier de la MRC de Roussillon. À vocation majoritairement résidentielle, les routes

locales donnent un accès prioritaire aux propriétés résidentielles, commerciales, industrielles ou publiques. Les limites de vitesse y sont contrôlées entre 30 et 50 km/h et le transport collectif, bien qu'autorisé, n'y est généralement pas encouragé, en raison notamment de la configuration des trames de rues.

De façon générale, les municipalités de la MRC présentent une trame de rues résidentielles typique des développements de banlieue d'après-guerre, en étant composée principalement de rues sinueuses, de boucles et de culs-de-sac. À l'origine, l'objectif visé par une telle configuration était d'assurer la quiétude et la sécurité des résidents, en limitant la circulation de transit dans ces quartiers. Généralement dépourvues de trottoirs et desservant des maisons unifamiliales implantées sur de larges parcelles, ces rues tendent toutefois à favoriser l'utilisation de l'automobile au détriment des déplacements actifs, compromettant ainsi la sécurité des piétons et des cyclistes. De plus, les longues distances à parcourir et les détours à effectuer pour se rendre du point A au point B peuvent décourager les utilisateurs potentiels du transport collectif à atteindre leur arrêt par la marche.

2.4 Mobilité et déplacements

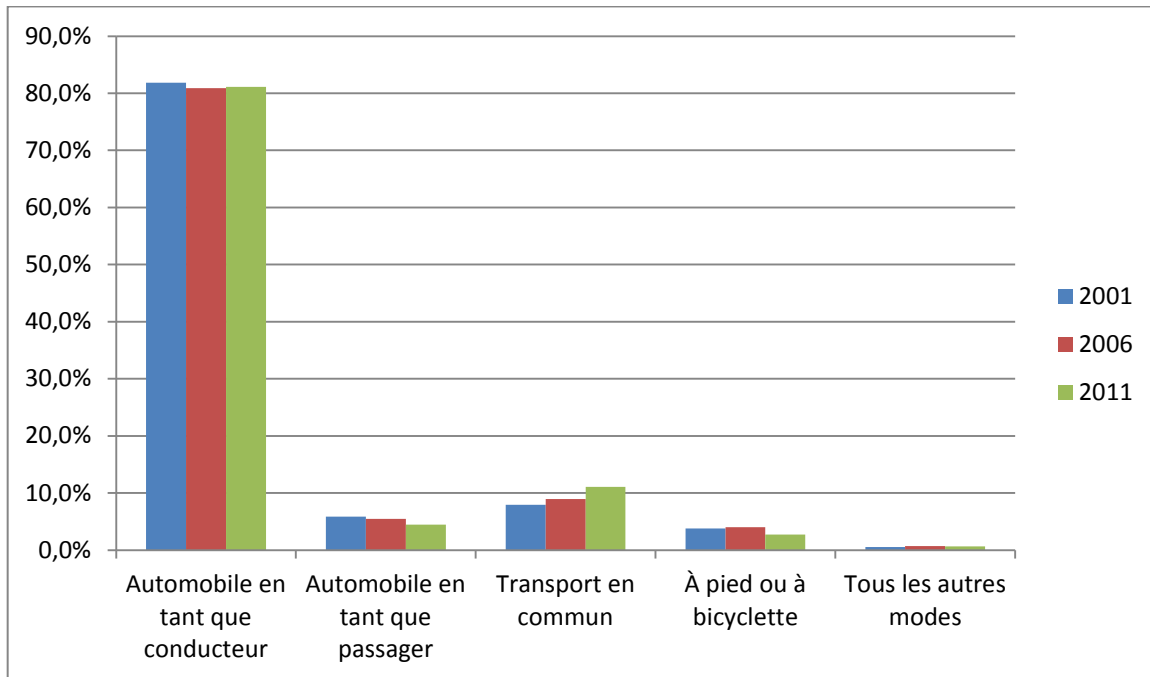
Deux sources sont généralement utilisées pour analyser la mobilité et les déplacements sur le territoire métropolitain, soit les données issues du recensement de Statistique Canada et l'enquête Origine-Destination, menée entre autres par l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Alors que le recensement recueille des informations sur les déplacements domicile-travail des résidents de la MRC issus de la population active, l'enquête Origine-Destination cible l'ensemble des déplacements effectués par les personnes de 5 ans et plus, en analysant les points d'origine et de destination, les motifs de déplacements et les modes de transport utilisés. Ces deux enquêtes sont menées à tous les cinq ans et les données les plus récentes auxquelles nous avons accès sont celles de l'année 2011 pour le recensement de Statistique Canada et de l'année 2008 pour l'enquête Origine-Destination.

2.4.1 Le recensement 2011

D'abord, en analysant les données de Statistique Canada sur les modes de transport utilisés pour les déplacements domicile-travail, nous constatons immédiatement la popularité de l'automobile chez la population du Roussillon, qui l'utilise à plus de 80% en tant que conducteur. Cette proportion est stable depuis 2001, contrairement à l'utilisation du transport en commun, qui est en lente progression, passant de 7,9% en 2001, à 11,1% en 2011 (Figure 2). Les municipalités de Candiac (13,2%), Châteauguay (12,4%), Delson (11,2%) et La Prairie (15%) sont celles où l'utilisation du transport collectif se situe au-dessus de la moyenne de la MRC.

Par ailleurs, le recensement 2011 révèle que la durée médiane du trajet domicile-travail pour l'ensemble de la MRC est de 30 minutes et ce, indépendamment du mode de transport.

Figure 2 : Mode de transport principal pour se rendre au travail (2001-2011)



Source: Statistique Canada, *Recensement 2011*

2.4.2 L'enquête Origine-Destination

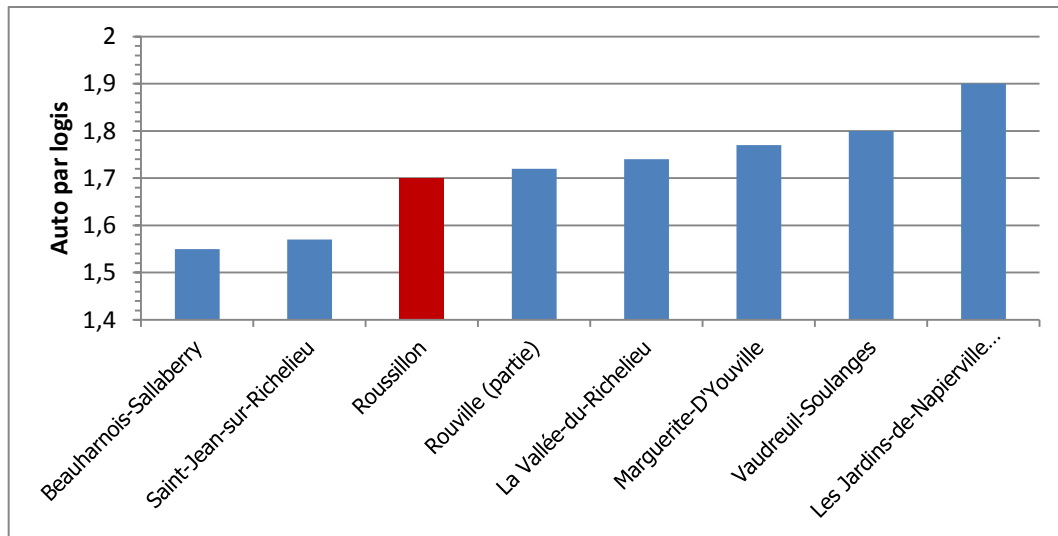
L'enquête Origine-Destination de l'AMT divise le territoire de la MRC en six secteurs municipaux pour l'analyse des déplacements à l'intérieur de la MRC et entre les municipalités.

SECTEURS MUNICIPAUX DE LA MRC DE ROUSSILLON SELON L'ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION DE 2008
Saint-Philippe-Saint-Mathieu
La Prairie
Candiac
Sainte-Catherine-Saint-Constant-Delson
Mercier-Saint-Isidore
Châteauguay-Léry

En utilisant cette subdivision, il est d'abord possible de comparer les secteurs municipaux de la MRC en ce qui a trait à leur taux de motorisation, soit le nombre de véhicules par logis. En nombres absolus, on dénombrait 95 531 automobiles sur le territoire de la MRC en 2008, pour une moyenne de 1,7 véhicule par logis. Bien que ce nombre puisse paraître élevé, il est comparable à d'autres secteurs voisins de la couronne sud, comme le démontre la Figure 3. Les secteurs de Châteauguay-

Léry et de La Prairie se situent sous la moyenne de la MRC, avec respectivement 1,59 et 1,57 véhicules par logis. C'est également dans ces secteurs où l'on retrouve la plus forte proportion de logis possédant une automobile ou moins, avec respectivement 49% pour Châteauguay-Léry et 47,8% pour La Prairie. À l'échelle de la MRC, une proportion non négligeable de 12,3% des logis possède trois véhicules ou plus.

Figure 3 : Nombre d'automobiles par logis



Source: AMT, Enquête Origine-Destination 2008

L'enquête Origine-Destination permet également d'obtenir de l'information sur les motifs de déplacements des résidents de la MRC et ce, tant pour les déplacements produits, qu'attirés. En observant les Figure 4 et Figure 5, on constate d'abord la prédominance de la fonction résidentielle sur le territoire, exprimée par la proportion de 53,8% de déplacements attirés pour motif de retour au domicile, en comparaison aux 37,3% de déplacements produits pour le même motif. Vient ensuite le motif travail, qui produit 23,8% des déplacements à partir du territoire de la MRC, et qui en attire 12,4%. Il est à noter que tous les autres motifs, soit études, loisir, magasinage et autres, présentent des différences beaucoup plus faibles entre les déplacements produits et attirés, ce qui laisse supposer une autosuffisance relative de la MRC dans ces domaines.

Figure 4 : Motifs des déplacements attirés par le secteur Roussillon (24 h)

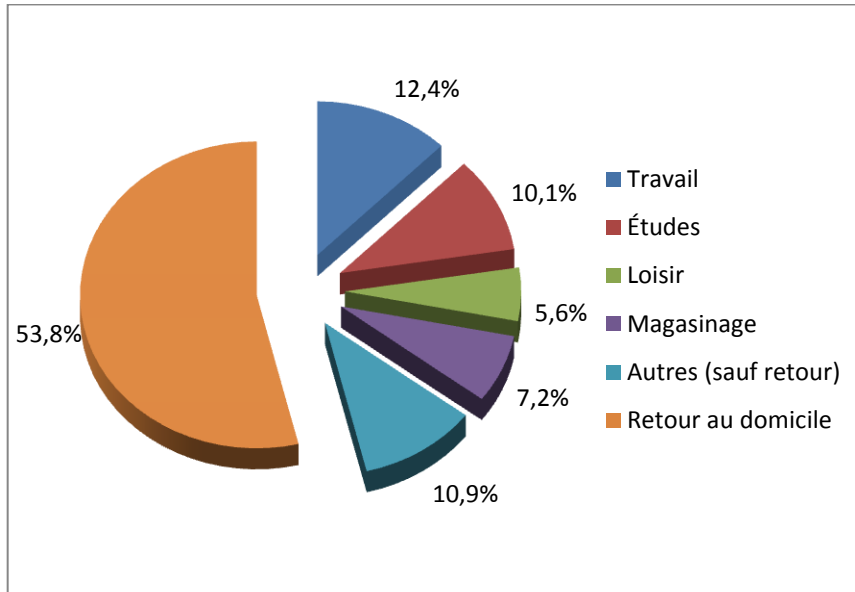
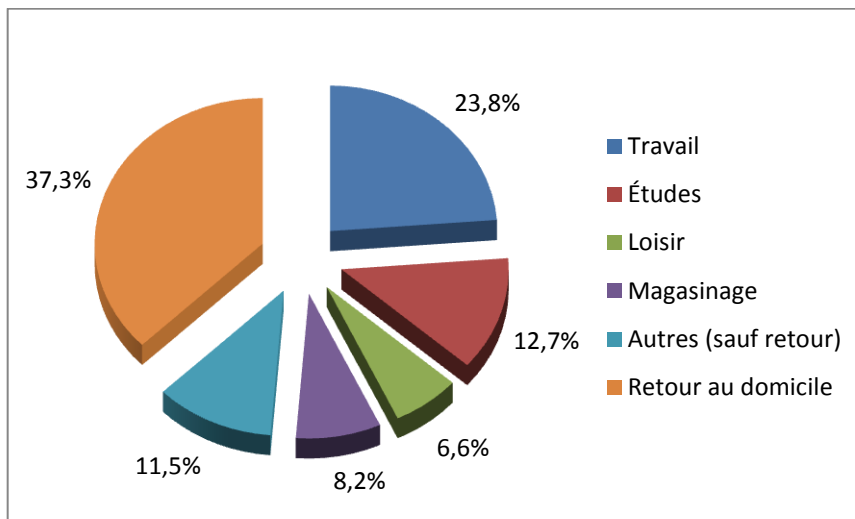


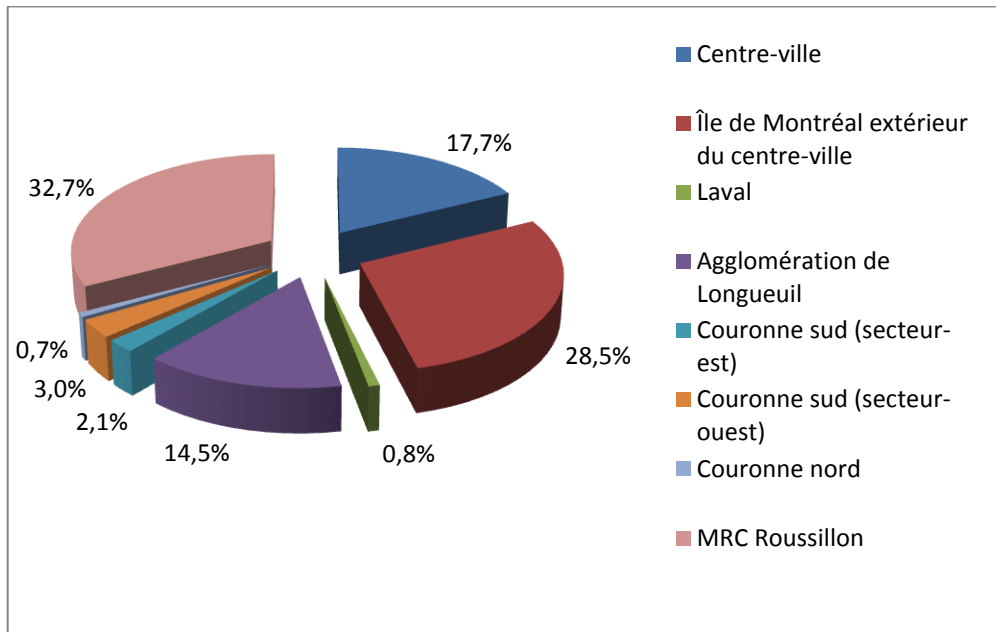
Figure 5 : Motifs des déplacements produits par le secteur Roussillon (24 h)



Source: AMT, Enquête Origine-Destination 2008

En ciblant l'analyse sur le motif travail, nous constatons que près du tiers (32,7%) des déplacements domicile-travail sont effectués à l'intérieur même de la MRC de Roussillon. L'île de Montréal, excluant le centre-ville, est la deuxième destination en importance pour le motif travail, avec 28,5% des déplacements. Suivent ensuite le centre-ville de Montréal (17,7%) et l'agglomération de Longueuil (14,5%). De façon plus marginale, la couronne sud attire 3% des déplacements dans le secteur ouest et 2,1% dans le secteur est.

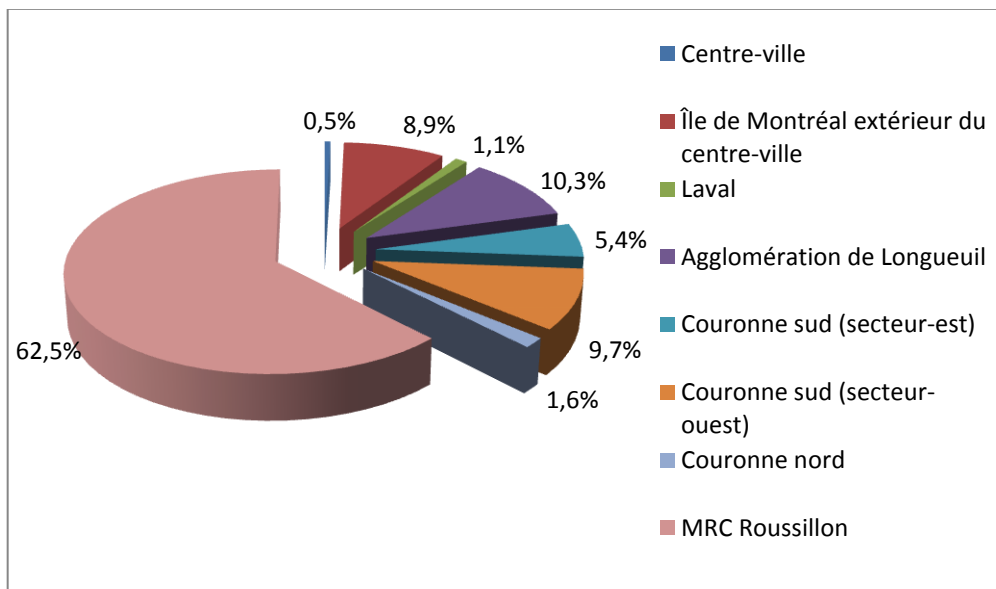
Figure 6 : Destination des déplacements pour le travail en provenance de la MRC (24h)



Source: AMT, Enquête Origine-Destination 2008

En tant que destination pour le travail, la MRC de Roussillon attire en majorité, soit dans une proportion de 62,5%, des déplacements internes. L'agglomération de Longueuil (10,3%), le secteur ouest de la couronne sud (9,7%), l'île de Montréal excluant le centre-ville (8,9%) et le secteur est de la couronne sud (5,4%) constituent les autres secteurs de provenance pour motif de travail en direction de la MRC de Roussillon.

Figure 7 : Provenance des déplacements pour le travail en destination de la MRC (24h)

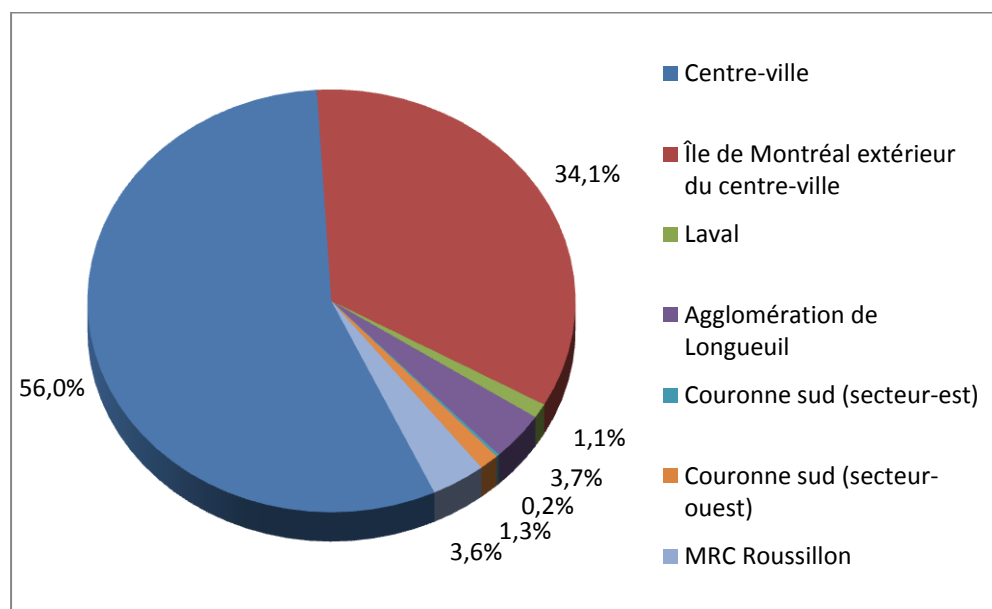


Source: AMT, Enquête Origine-Destination 2008

En comparant les données de l'enquête Origine-Destination 2008 à celle de 2003, on constate une augmentation de la proportion des déplacements effectués en direction du centre-ville de Montréal pour motif de travail, jumelée à une diminution des déplacements en direction du reste de l'île de Montréal. De plus, on note une hausse significative de la proportion des déplacements effectués pour motif de travail en direction de l'agglomération de Longueuil, ainsi que vers la Couronne sud. Le même phénomène est observable en comparant les données de 2008 à 2003, mais en considérant cette fois-ci l'ensemble des déplacements effectués par les résidents de la MRC de Roussillon. Ceci marque une tendance selon laquelle la proportion des déplacements pendulaires entre la rive-sud et l'île de Montréal diminue graduellement au profit des déplacements au sein même de la rive-sud. Tout porte à croire que les résultats de l'enquête Origine-Destination 2013, dont la sortie est prévue en 2015, confirmeront cette tendance, notamment en raison de la présence de l'autoroute 30, qui a un impact majeur sur le nombre de déplacements dans son axe depuis son parachèvement.

Finalement, bien que la part modale du transport collectif sur le territoire de la MRC soit relativement faible en comparaison à celle de la région métropolitaine, cette proportion tend à augmenter lorsque les destinations se rapprochent du centre-ville. Par exemple, 46,1 % de tous les déplacements en provenance de la MRC à destination du centre-ville s'effectuent en transport en commun. De plus, 56% des déplacements effectués en transport en commun, tous motifs confondus, à partir de la MRC ont comme destination le centre-ville (Figure 8). À l'opposé, la part modale du transport en commun pour les déplacements à l'intérieur de la MRC est extrêmement faible (3,6 %) et, à l'exception du retour à la maison, peu de déplacements en provenance de l'extérieur de la MRC se font en transport en commun (0,8%).

Figure 8 : Destination de l'ensemble des déplacements en transport en commun en provenance de la MRC



Source: AMT, Enquête Origine-Destination 2008

Pour tous les secteurs municipaux de la MRC, la destination principale du transport en commun est le centre-ville de Montréal. Par contre, pour le secteur Châteauguay-Léry les déplacements en transport collectif sont séparés équitablement entre le centre-ville et le reste de l'île de Montréal.

2.5 Les générateurs de déplacement

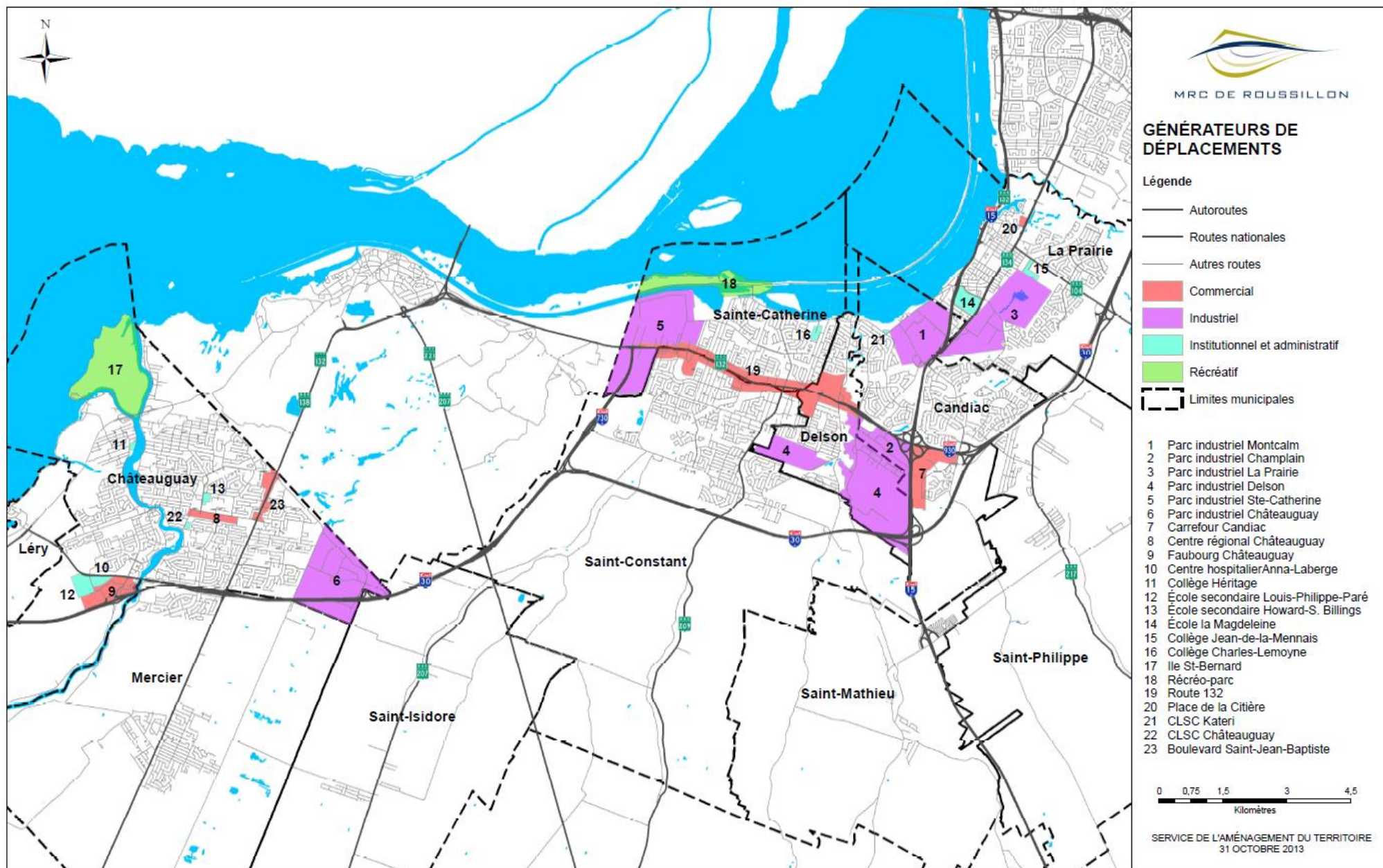
La présente section fait état des principaux pôles générateurs de déplacement sur le territoire de la MRC de Roussillon. Ceux-ci ont été divisés en quatre catégories, soit les pôles industriels, commerciaux, institutionnels et administratifs, ainsi que récréatifs. Bien que toutes les municipalités de la MRC possèdent sur leur territoire des générateurs de déplacement de taille variable, nous avons retenu pour cette analyse ceux qui seraient davantage susceptibles d'avoir un impact sur la desserte en transport en commun.

Les pôles industriels sont généralement bien répartis sur le territoire de la MRC, alors que l'on observe une concentration des pôles commerciaux, institutionnels et administratifs à Châteauguay, principalement en raison de sa population élevée en comparaison aux autres municipalités de la MRC.

Tableau 4 : Principaux pôles générateurs de déplacement de la MRC de Roussillon

Types de pôles	Villes	Pôles générateurs
Pôles industriels	Delson	Parc industriel Delson
	Châteauguay	Parc industriel Châteauguay
	Candiac	Parc industriel Champlain
	Candiac	Parc industriel Montcalm
	La Prairie	Parc industriel La Prairie
	Sainte-Catherine	Parc industriel Sainte-Catherine
Pôles commerciaux	Candiac	Carrefour Candiac
	Châteauguay	Centre régional Châteauguay
	Châteauguay	Boulevard Saint-Jean-Baptiste
	Châteauguay	Faubourg Châteauguay
	La Prairie	Place La Citière
	Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson	Route 132
Pôles institutionnels et administratifs	Châteauguay	École secondaire Howard S. Billings
	Châteauguay	École secondaire Louis-Philippe-Paré
	Châteauguay	Collège Héritage
	Châteauguay	Centre hospitalier Anna-Laberge
	Châteauguay	CLSC Châteauguay
	Candiac	CLSC Kateri
	La Prairie	École de la Magdeleine
	La Prairie	Collège Jean-de-la-Mennais
	Sainte-Catherine	Collège Charles-Lemoyne
Pôles récréatifs	Châteauguay	Ile Saint-Bernard
	Sainte-Catherine	Récréo-parc

Figure 9 : Principaux pôles générateurs de déplacement de la MRC de Roussillon



2.6 L'offre de transport durable sur le territoire de Roussillon

2.6.1 Le transport collectif

L'offre en transport collectif sur le territoire de Roussillon est partagée entre plusieurs acteurs, en fonction des services offerts et des portions de territoire couvertes. Outre l'AMT, qui est responsable du transport collectif métropolitain via la gestion du réseau de trains de banlieue, des stationnements incitatifs, des terminus et des voies réservées, on dénombre quatre conseils intermunicipaux de transport (CIT) sur le territoire de Roussillon, soit le CITSO, le CITHSL, le CIT Roussillon et le CIT Le Richelain. Il est à noter que seules les municipalités de Saint-Isidore et de Saint-Mathieu ne sont pas desservies par ces services de transport collectif.

Tableau 5 : Services de transport collectif interurbains existants

CIT	Municipalités desservies	Destinations
Sud-Ouest	Châteauguay, Léry	Centre-ville de Montréal, Gare Sainte-Catherine, Angrignon, Beauharnois et Salaberry-de-Valleyfield.
Haut-Saint-Laurent	Châteauguay, Mercier	Centre-ville de Montréal, Lasalle, Angrignon, Sainte-Martine, Très-St-Sacrement, Howick, Ormstown, Godmanchester et Huntingdon
Roussillon	Delson, Saint-Constant, Sainte-Catherine	Terminus Centre-Ville de Montréal, Angrignon, Longueuil et Brossard
Le Richelain	Candiac, La Prairie, Saint-Philippe	Terminus Centre-ville de Montréal, Longueuil et Brossard

Le CIT du Sud-Ouest (CITSO)

Le CITSO dessert les villes de Châteauguay et Léry, en plus des municipalités situées à l'extérieur de la MRC de Roussillon, soit Beauharnois, Salaberry-de-Valleyfield, Saint-Zotique, Les Coteaux, Coteau-du-Lac et Kahnawake. La grande majorité des circuits offerts par le CITSO se rendent à Montréal, soit au terminus Angrignon ou au terminus Centre-Ville. Une voie réservée sur la route 138, en direction est, permet aux utilisateurs du CITSO et du CITHSL d'accéder directement au pont Mercier en passant par la réserve amérindienne de Kahnawake.

Le CITSO offre également un service de taxibus, qui est complémentaire au service régulier dans les secteurs où il n'y a pas d'autobus en dehors des heures de pointe. Le service de taxibus nécessite toutefois une réservation préalable au moins une heure avant le départ. Il est également possible pour les utilisateurs du CITSO de profiter d'un stationnement incitatif de 419 places, incluant deux places réservées aux covoitureurs, situé sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste à Châteauguay. De plus,

un service de navette est implanté entre le stationnement incitatif de Châteauguay et la gare de train de banlieue Sainte-Catherine en période de pointe.

Le CIT du Haut-Saint-Laurent (CITHSL)

Sur le territoire de la MRC de Roussillon, seule la Ville de Mercier est actuellement desservie par le CITHSL. Les circuits offerts permettent de relier les terminus Angrignon et Centre-Ville et la municipalité de Huntingdon, en passant par les municipalités de Howick, Godmanchester, Ormstown, Très-Saint-Sacrement et Sainte-Martine.

Le CIT Roussillon

Le CIT Roussillon dessert les municipalités de Sainte-Catherine, Saint-Constant et Delson. Le CIT Roussillon propose des circuits locaux et express, qui transitent tous par l'autoparc Georges-Gagné, situé en bordure de la route 132 à Delson. Les circuits locaux font des boucles dans les quartiers desservis afin de rabattre les passagers vers l'autoparc Georges-Gagné. Les circuits express permettent ensuite de rejoindre soit le Terminus Centre-Ville, soit les stations de métro Angrignon ou Longueuil-Université-de-Sherbrooke à partir de l'autoparc, qui offre 432 places de stationnement.

En termes d'achalandage, le CIT Roussillon connaît une croissance soutenue du nombre de ses déplacements depuis 2008. En effet, l'organisme a connu, entre 2008 et 2013, une hausse de plus de 25%, pour atteindre un total dépassant les 600 000 déplacements en 2013. Cette hausse est en partie attribuable à l'augmentation du nombre de déplacements en direction de Longueuil, desservant notamment le Cégep Édouard-Montpetit.

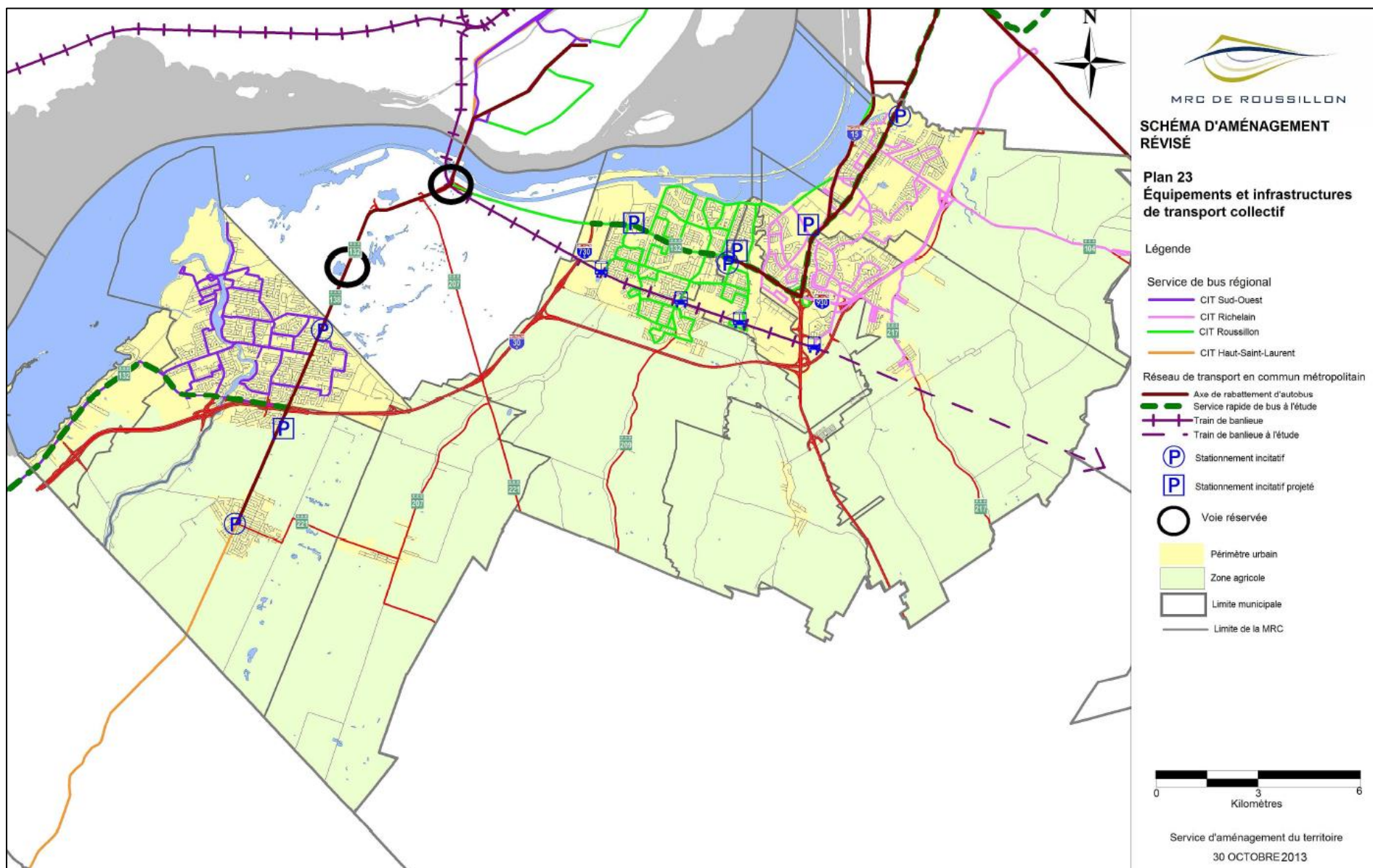
Le CIT Richelain

Le CIT Richelain propose des circuits locaux et express, ces derniers permettant de rejoindre les Terminus Centre-Ville et Longueuil-Université-de-Sherbrooke. Le CIT Richelain dessert les municipalités de Candiac, La Prairie et Saint-Philippe. Les utilisateurs du CIT Richelain peuvent bénéficier d'un stationnement incitatif de 517 places, situé en bordure du boulevard Taschereau à La Prairie. Un projet d'agrandissement de ce stationnement, permettant l'ajout de 160 places, est présentement à l'étude. Un autre stationnement incitatif de 271 places sera inauguré sous peu dans l'axe du boulevard Montcalm Nord à Candiac.

Au niveau de l'achalandage, Le CIT Richelain connaît également une croissance soutenue du nombre de ses déplacements de l'ordre de 13,7% entre 2008 et 2013. L'année 2013 a également marqué une première pour le CIT Richelain, soit l'atteinte du cap du million de passagers par année.

La Figure 10 montre les réseaux des différents CIT sur le territoire de la MRC. Bien que ceux-ci couvrent la majorité du territoire, on assiste à une absence de maillage entre les CIT, ceux-ci étant définis en fonction des limites territoriales des municipalités desservies. De ce fait, il devient alors difficile de se déplacer en transport en commun d'une municipalité d'un CIT à un autre, sans avoir à effectuer un détour par Montréal, allongeant ainsi considérablement la durée du trajet. Nous y reviendrons plus loin.

Figure 10 : Équipements et infrastructures de transport collectif sur le territoire



L'Agence métropolitaine de transport (AMT)

En plus des services offerts par les CIT, le territoire de la MRC est desservi par quatre gares de train de banlieue sur la ligne Candiac, qui est gérée par l'AMT. Deux de ces gares sont localisées à Saint-Constant (Sainte-Catherine et Saint-Constant) alors que les deux autres sont situées à Delson et Candiac. Chacune de ces gares est desservie par un stationnement incitatif, dont le nombre de places varie entre 170 et 849. En 2013, plus d'un million de passagers ont emprunté la ligne Candiac, représentant ainsi une hausse d'achalandage de 4% par rapport à l'année précédente, soit la plus forte augmentation sur l'ensemble du réseau de trains de banlieue.

Parallèlement au projet de construction d'un stationnement incitatif de 271 places actuellement en cours à Candiac, l'AMT évalue actuellement divers scénarios afin d'accommoder les utilisateurs sur son réseau et ainsi pallier à la saturation de la plupart des stationnements incitatifs actuellement en service. Parmi ces scénarios, notons quelques projets d'agrandissement et l'implantation d'un projet pilote visant la tarification de certains stationnements incitatifs.

Tableau 6 : Stationnements incitatifs existants et projetés

Stationnement	Localisation	Places (auto)	Places (vélo)	Tarif	Circuit
Gare Candiac	201 rue de la Sorbonne	375	7	gratuit	Ligne de train Montréal-Candiac
Candiac (projeté)	Boulevard Montcalm Nord à proximité du chemin Haendel	271	-	gratuit	CIT Richelain
Châteauguay	42 boul. Saint-Jean-Baptiste, en bordure de la route 132 au sud du boulevard Saint-Francis	419	14	gratuit	CIT du Sud-Ouest
Gare Delson	1 chemin de la Gare	170	7	gratuit	Ligne de train Montréal-Candiac
Delson	En bordure de la route 132 au niveau du boulevard Georges-Gagné (Relocalisation projetée)	432	14	gratuit	CIT Roussillon
La Prairie	25 boul. Taschereau, en bordure de la route 134 au niveau du boul. Balmoral	517	7	gratuit	CIT Richelain
	Agrandissement projeté	160			
Mercier	En bordure de la route 138 au	33	-	gratuit	CIT Haut-Saint-

Stationnement	Localisation	Places (auto)	Places (vélo)	Tarif	Circuit
	niveau de la rue Marleau				Laurent
Gare Saint-Constant	122 rue Saint-Pierre	367	47	gratuit	Ligne de train Montréal-Candiac
Gare Sainte-Catherine	333 chemin Sainte-Catherine	849	86	gratuit	Ligne de train Montréal-Candiac

Source: Agence métropolitaine de transport, 2013.

2.6.2 Le transport adapté

Deux organismes offrent des services de transport adapté et desservent ainsi la presque totalité des municipalités de la MRC. Seuls les résidents de Saint-Isidore n'ont pas accès à ce type de service. Le Tableau 7 ci-dessous résume les services de transport adapté offerts sur le territoire de Roussillon.

Tableau 7 : Services de transport adapté

Organisme	Municipalité desservie	Minibus (n)	Taxi	Destination
Tarso inc.	Candiac, Delson, La Prairie, Saint-Constant, Sainte-Catherine, Saint-Mathieu, Saint-Philippe	7	oui	Montréal, Brossard, Longueuil, Verdun, Saint-Laurent, LaSalle, Châteauguay, LeMoine, Greenfield Park
Transport Accès inc.	Châteauguay, Mercier, Léry	5	oui	Montréal, LaSalle, Verdun

Source: Agence métropolitaine de transport, 2013.

Pour avoir accès aux services de transport adapté, il faut répondre aux conditions suivantes, telles que définies par le ministère des Transports du Québec :

- Être une personne handicapée, c'est-à-dire avoir une déficience significative et persistante et être limitée dans l'accomplissement de ses activités normales;
- Avoir, sur le plan de la mobilité, des limitations justifiant l'utilisation d'un tel mode de transport.

Pour obtenir une place sur le transport adapté, une inscription préalable est nécessaire de même qu'une réservation effectuée le jour ouvrable précédant le transport.

Le projet TARSO/Roussillon

Il est actuellement possible pour les utilisateurs du transport collectif d'utiliser les places disponibles en transport adapté, suite à un partenariat entre les CIT Roussillon et Richelain, et l'organisme de transport adapté TARSO. Ce projet a pour principal objectif de consolider les services présentement offerts par le CIT en créant des possibilités supplémentaires de transport local et régional par l'entremise des autobus du transport adapté.

2.6.3 Le transport scolaire

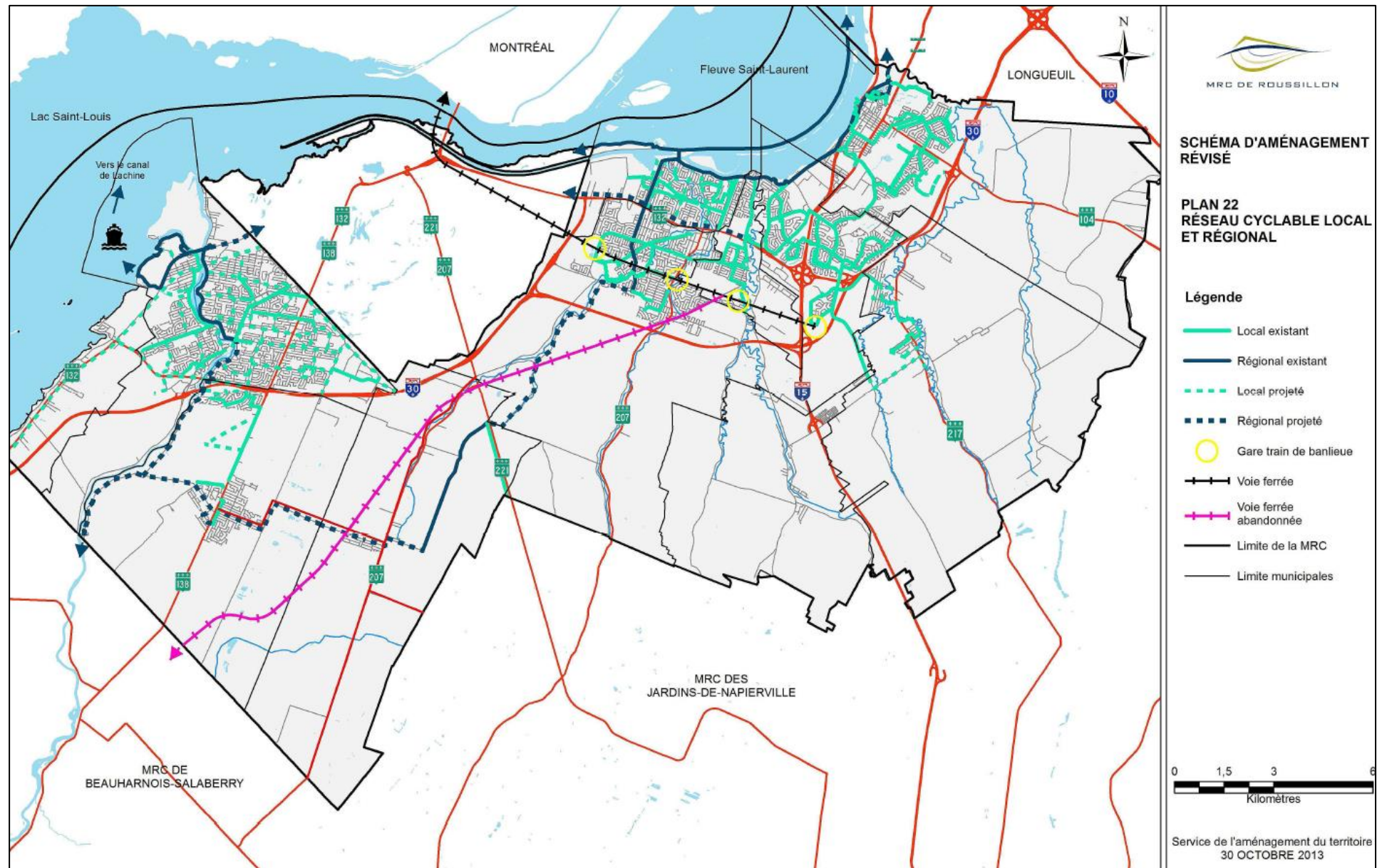
Le transport scolaire est assuré par la Commission scolaire des Grandes-Seigneuries (CSDGS) sur l'ensemble du territoire, ainsi que par les commissions scolaires Riverside et New Frontiers pour les élèves anglophones. Sauf exception, ce service est exclusivement réservé aux élèves faisant partie de ces commissions scolaires. Selon la Politique du transport scolaire de la CSDGS, tout élève résidant sur le territoire est admissible au transport scolaire, à condition que son lieu de résidence soit situé minimalement entre 600 mètres (préscolaire) et 2000 mètres (secondaire) de son lieu d'enseignement. Sur le territoire de Roussillon, seules les municipalités de Saint-Philippe, Saint-Mathieu et Saint-Isidore ne sont pas soumises à cette condition, la distance d'admissibilité étant fixée à 500 mètres, à la fois pour les élèves du primaire et du secondaire.

2.6.4 Le réseau cyclable

Le territoire de la MRC compte actuellement près de 170 kilomètres de voies cyclables et les municipalités prévoient l'aménagement de plusieurs kilomètres supplémentaires au cours des prochaines années. Sur le réseau local, plusieurs liens intermunicipaux sont existants bien qu'on constate quelques fois des incohérences dans leur planification (par exemple changement de côté de la piste cyclable). Dans le secteur est de la MRC, la plupart des municipalités sont reliées entre elles sauf la municipalité de Saint-Mathieu. Aucun lien cyclable ne permet présentement de relier les parties est et ouest de la MRC. Par contre, des liaisons avec l'île de Montréal et son réseau cyclable sont possibles, soit en empruntant la piste cyclable de la voie maritime dans le secteur de Sainte-Catherine ou la navette fluviale entre Châteauguay et Lachine. De plus, il est prévu qu'un lien cyclable soit implanté sur le pont Mercier lors de sa reconstruction.

Dans le but de répondre aux besoins du plus grand nombre de cyclistes possible sur le territoire, il est souhaitable de développer un réseau cyclable arrimant à la fois des liens à vocation récréative et utilitaire. Pour ce faire, il est nécessaire de prévoir des voies cyclables unidirectionnelles, parallèles à la circulation, sur des axes principaux du territoire et idéalement reliés à des infrastructures de transport collectif, dans une optique d'intermodalité. Par ailleurs, les emprises ferroviaires abandonnées constituent d'excellentes opportunités de développer le réseau cyclable et de relier les municipalités entre elles.

Figure 11 : Réseau cyclable local et régional



2.6.5 La multimodalité et l'intermodalité

La multimodalité consiste en l'utilisation par la même personne de plusieurs modes de transport lors de déplacements différents, supposant ainsi la notion de choix. L'intermodalité, quant à elle, se définit comme l'intégration, dans un système cohérent et transparent, des différents modes de transport. Elle permet d'effectuer un déplacement en passant facilement d'un moyen de transport à un autre. Le développement de l'intermodalité est essentiel afin de développer la mobilité durable sur un territoire donné puisque, comme le soutient l'organisme Vivre en ville, «aucun mode de transport ne peut, à lui seul, rivaliser avec l'automobile pour répondre à l'ensemble des besoins de mobilité partout sur le territoire». Le défi consiste alors à travailler sur des interfaces qui assureront un passage simplifié d'un mode de transport à un autre et ce, peu importe le mode.

Sur le territoire de la MRC, l'infrastructure qui répond actuellement le mieux à cette logique est sans doute le stationnement incitatif, qui permet à un automobiliste de garer sa voiture avant d'embarquer à bord d'un autobus ou d'un train pour compléter son trajet. Les stationnements incitatifs, qui sont gérés par l'AMT, disposent également de supports à vélos afin de favoriser l'intermodalité entre les modes de transport collectif et actif. Bien qu'en termes de fonctionnalité, les stationnements incitatifs présentent des avantages indéniables, ceux-ci comportent certaines limites qui, si elles ne sont pas prises en considération, peuvent constituer un frein à l'utilisation du transport collectif. Parmi ces limites, notons entre autres la saturation de la plupart des stationnements incitatifs sur le réseau de l'AMT, obligeant certains utilisateurs à se stationner dans les rues avoisinantes et freinant par le fait même une hausse de service et l'attraction d'une nouvelle clientèle. De plus, étant donné que plusieurs de ces stationnements sont considérés en tant que mesures d'atténuation de la congestion routière, leur aménagement est orienté afin de répondre à un problème ponctuel nécessitant une solution temporaire. Par conséquent, certaines de ces infrastructures se résument à une surface de stationnement en gravier, un nombre insuffisant d'abribus et un mobilier urbain déficient.

Par ailleurs, il n'est pas souhaitable d'avoir une surabondance de places de stationnement incitatif autour des stations de transport collectif puisqu'on tend ainsi à encourager l'utilisation de l'automobile pour s'y rendre, en plus d'éloigner le transport collectif des quartiers résidentiels. Le stationnement incitatif constitue toutefois une mesure efficace dans les quartiers moins bien desservis par le transport collectif en périphérie.

Au-delà des stationnements incitatifs, l'intermodalité sera favorisée lorsque les besoins de tous les usagers seront pris en compte dans une chaîne logique de déplacements. Ainsi, des porte-vélos installés à l'avant des autobus permettraient aux cyclistes d'intégrer l'intermodalité, à condition que ces infrastructures fassent partie d'un ensemble de mesures favorisant le vélo utilitaire, entre autres par la présence de supports à vélos à des endroits stratégiques, par exemple aux arrêts d'autobus, ainsi qu'à l'entrée des commerces, services et institutions. Certains autobus du CIT Richelain sont actuellement munis de porte-vélos. Par ailleurs, d'autres modes de transport présents dans la région métropolitaine pourraient être intégrés dans une logique d'intermodalité dans une perspective à plus long terme, notamment l'autopartage (Communauto, Car2Go) et les vélos en libre-service.

2.7 Les déplacements en transport collectif sur le territoire de Roussillon

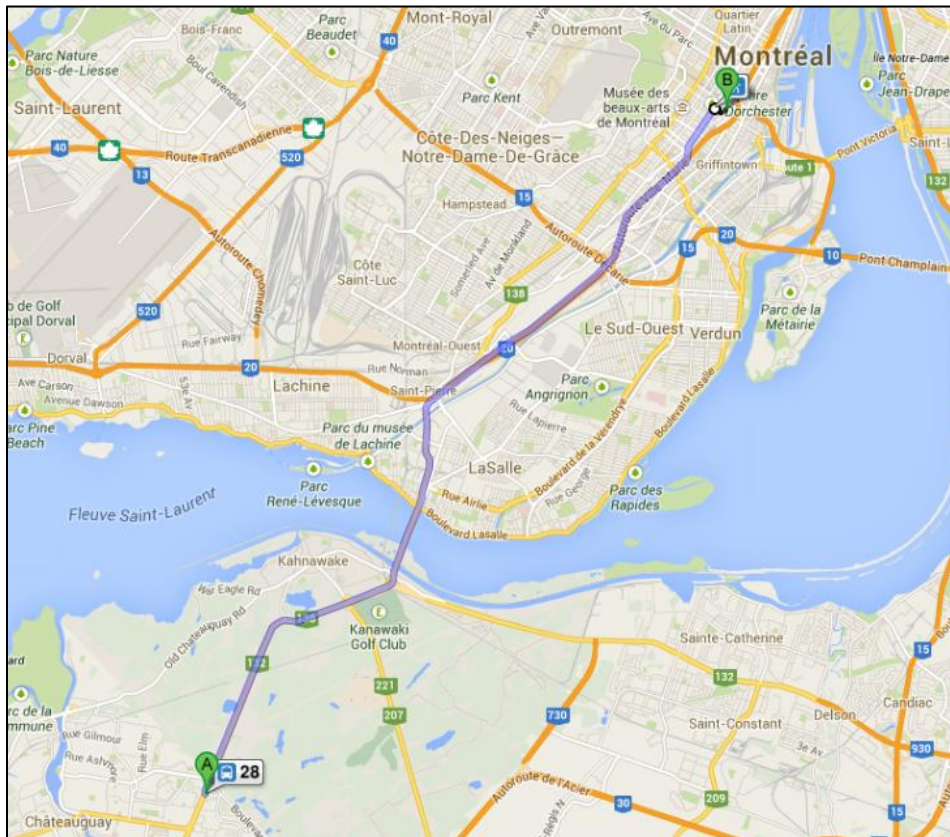
Nous avons vu à la section 2.4.2 que la proportion des déplacements effectués en transport collectif à l'intérieur même de la MRC était extrêmement faible, soit 3,6%. En additionnant ces déplacements à ceux effectués en direction de la rive-sud et de l'agglomération de Longueuil, on obtient un maigre total de 8,8%, alors que plus de 90% des déplacements en transport collectif se dirigent vers l'île de Montréal. Afin d'illustrer cette disparité, nous proposons ici divers scénarios représentant des trajets fictifs effectués en transport collectif à l'heure de pointe du matin, période à laquelle le niveau de service est généralement le plus élevé. L'outil de simulation d'itinéraires Google a été utilisé pour évaluer la composition et la durée des trajets. Il est à noter que les temps de trajet estimés peuvent varier en fonction des conditions routières et de l'état de la circulation.

Scénario 1

Départ : Stationnement incitatif de Châteauguay

Arrivée : Terminus Centre-ville, Montréal

Trajet : Autobus 28 (CITSO), **durée : 34 minutes**



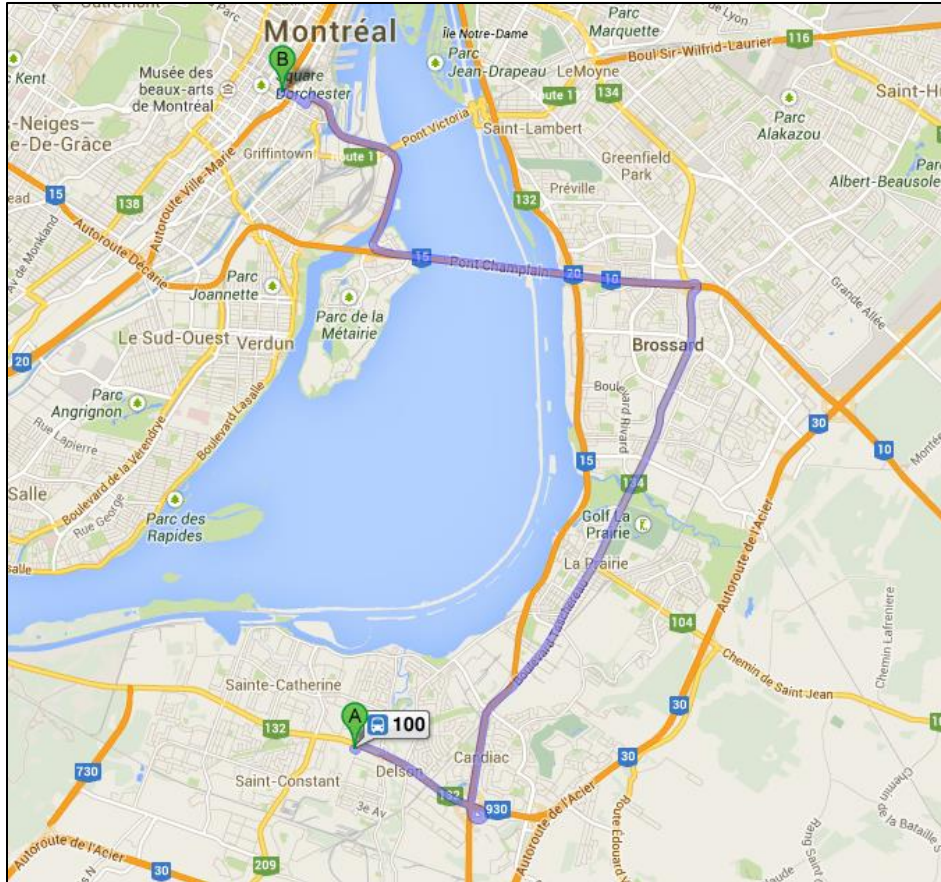
En empruntant la voie réservée située en bordure de la route 138 sur le territoire de Kahnawake, le circuit 28 du CITSO offre un accès direct au centre-ville de Montréal en 34 minutes approximativement. Selon les conditions routières et de circulation, la durée d'un tel trajet peut facilement dépasser une heure pour un automobiliste en solo, en heure de pointe matinale.

Scénario 2

Départ : Autoparc Georges-Gagné, Delson

Arrivée : Terminus Centre-ville, Montréal

Trajet : Autobus 100 (CIT Roussillon), *durée : 35 minutes*



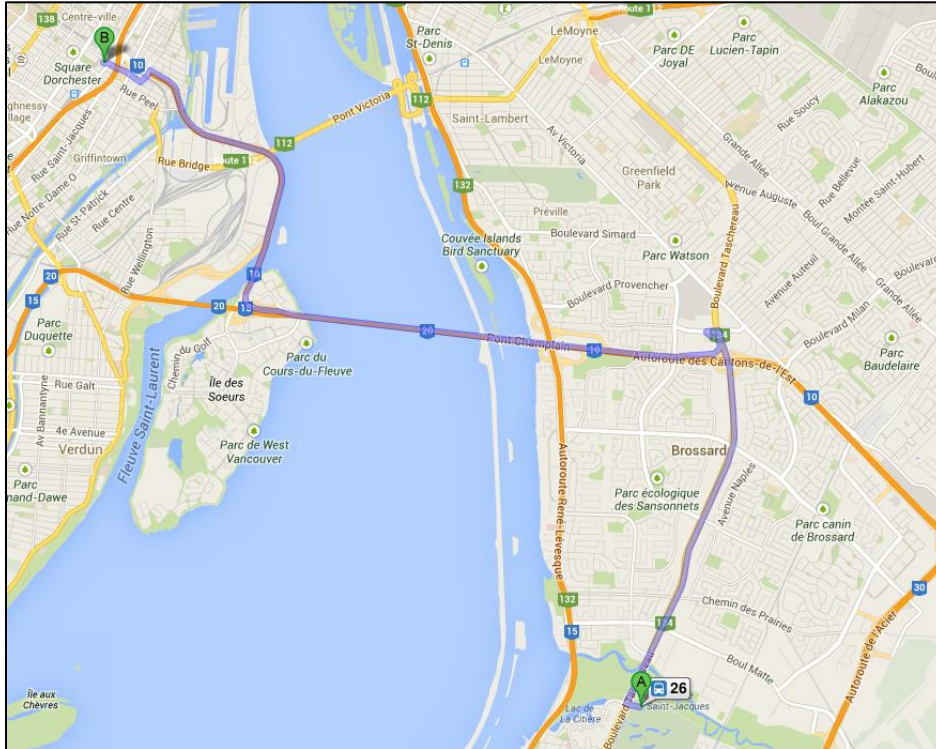
L'utilisation de la voie réservée sur le pont Champlain permet également aux utilisateurs des CIT Roussillon et Richelain de profiter d'un accès direct et rapide au centre-ville de Montréal à l'heure de pointe du matin. Les scénarios 2 et 3 démontrent qu'un tel trajet peut être effectué entre 24 et 35 minutes en empruntant le boulevard Taschereau et la voie réservée, ce qui concurrence largement l'utilisation de l'automobile.

Scénario 3

Départ : Stationnement incitatif de La Prairie

Arrivée : Terminus Centre-ville, Montréal

Trajet : Autobus 26 (CIT Richelain), **durée : 24 minutes**



Scénario 4

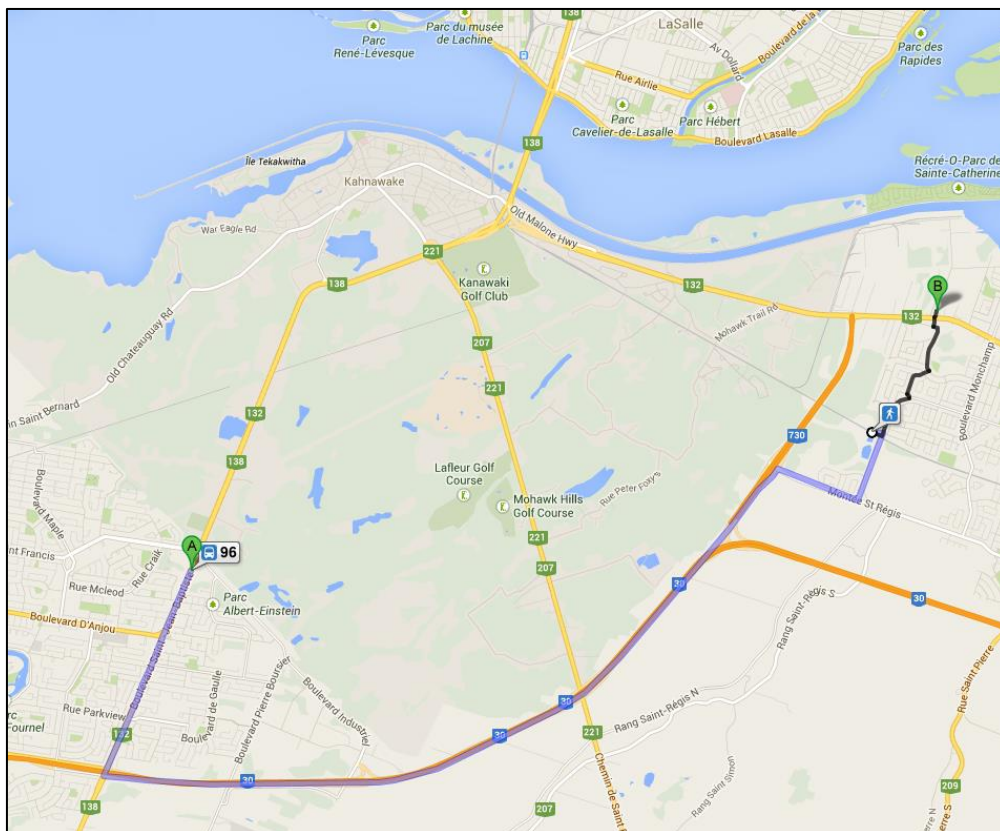
Départ : Stationnement incitatif de Châteauguay

Arrivée : Parc industriel de Sainte-Catherine

Trajet : Autobus 96 (CITSO), **durée : 47 minutes, incluant 25 minutes de marche**

Prenons le cas fictif d'un employé du parc industriel de Sainte-Catherine résidant à Châteauguay. À l'heure de pointe du matin, le circuit 96 du CITSO fait la navette entre le stationnement incitatif de Châteauguay et la gare de train de banlieue Sainte-Catherine en empruntant l'autoroute 30. Toutefois, aucun circuit d'autobus ne fait le lien entre la gare de train et le parc industriel de Sainte-Catherine, ce qui oblige cet employé à marcher au moins 25 minutes pour atteindre son lieu de travail. La durée de son trajet grimpe alors facilement au-dessus des 47 minutes, alors qu'il en faudrait moins de la moitié en automobile.

Autrement, cet employé n'aurait d'autre choix que de passer par l'île de Montréal et effectuer trois transferts pour atteindre sa destination en environ 1 heure 17 minutes.



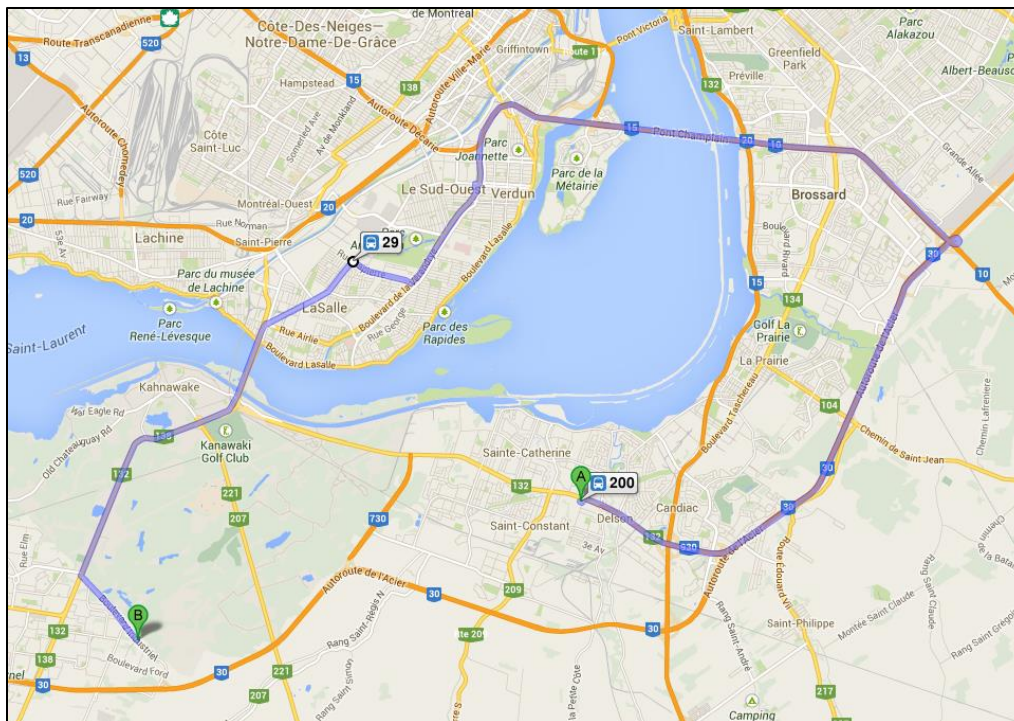
Scénario 5

Départ : Autoparc Georges-Gagné, Delson

Arrivée : Parc industriel de Châteauguay

Trajet : Autobus 200 (CIT Roussillon) et autobus 29 (CITSO), **durée : 1 heure 35 minutes**

À l'inverse, un employé du parc industriel de Châteauguay résidant à proximité de l'autoparc Georges-Gagné serait obligé de transiter par l'île de Montréal pour atteindre son lieu de travail en transport collectif à l'heure de pointe du matin, pour une durée de trajet approximative supérieure à une heure et demie.



Scénario 6

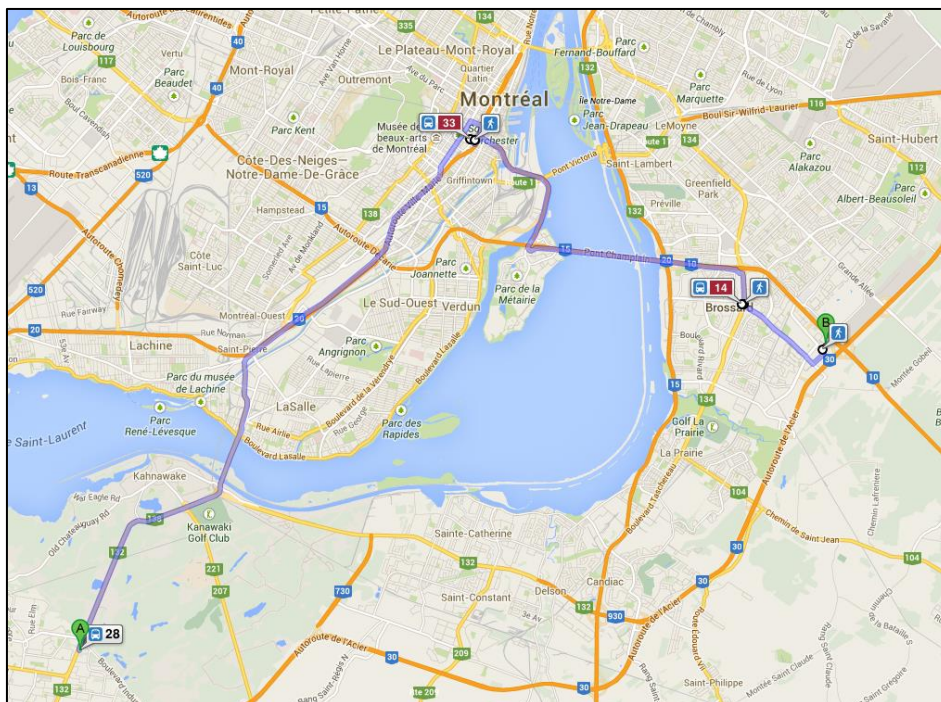
Départ : Stationnement incitatif de Châteauguay

Arrivée : Carrefour Dix30

Trajet : Autobus 28 (CITSO), autobus 33 et autobus 14 (RTL), **durée : 1 heure 27 minutes**

Le parachèvement de l'autoroute 30 en décembre 2012 offrira un énorme potentiel de développement à ses abords au cours des prochaines années, notamment au carrefour d'autoroutes ou d'autres voies de circulation majeures. Actuellement, le pôle le plus développé est le Carrefour Dix30, qui regroupe à la fois commerces, espaces d'affaires et résidences, en faisant ainsi un pôle d'attraction majeur sur la rive-sud.

Présentement, aucun circuit d'autobus ne permet de relier la partie ouest de la MRC au carrefour Dix30 sans avoir à transiter par Montréal. En considérant que le nombre de déplacements est-ouest engendrés par l'autoroute 30 sera en constante progression au cours des prochaines années, la création de liens en transport collectif sur cet axe routier est des plus pertinentes.



L'analyse des scénarios présentés ci-dessus confirme une disparité entre l'offre de services de transport collectif faisant la navette entre Montréal et les villes de la MRC, comparativement à celle reliant les municipalités de la rive-sud entre elles. En effet, les liens est-ouest, en particulier l'autoroute 30, ne sont pas exploités à leur plein potentiel en ce qui a trait à la desserte du territoire en transport collectif.

2.8 Forces et faiblesses du territoire en matière de mobilité

À la lumière de l'analyse effectuée dans les pages précédentes, nous pouvons évaluer la situation actuelle de la MRC de Roussillon en ce qui a trait à sa mobilité. Précisons que les forces regroupent à la fois les opportunités et les potentiels qu'offre le territoire en ce qui a trait au développement de la mobilité durable, alors que les faiblesses considèrent également les limites, contraintes et menaces de toutes sortes.

Forces	Faiblesses
<i>Aménagement du territoire</i>	
• Croissance soutenue de la population • Vaste superficie du territoire • Hiérarchisation du réseau routier • Présence de pôles économiques, industriels et institutionnels structurants • Aires TOD et corridors de transport identifiés au PMAD	• Vieillesse de la population • Dispersion et ségrégation des activités sur le territoire • Trames de rues favorisant l'utilisation de l'automobile • Faible densité résidentielle rendant difficile une desserte adéquate en transport collectif
<i>Transport collectif</i>	
• Desserte adéquate vers Montréal en périodes de pointe • Liens efficaces avec Montréal (centre) • Potentiel de requalification d'axes principaux en faveur du transport collectif • Présence de la ligne de train de banlieue	• Desserte à améliorer en périodes hors pointe • Liens difficiles entre les municipalités de la MRC • Multiplication des acteurs et des zones tarifaires • Saturation des stationnements incitatifs de l'AMT • Manque de voies réservées pour autobus • Manque d'intégration entre les différents organismes offrant du transport de personnes
<i>Transport actif</i>	
• 170 kilomètres de liens cyclables • Présence de la Route verte • Potentiel de requalification d'axes principaux en faveur du transport actif	• Incohérences dans la planification du réseau cyclable • Absence de liens cyclables entre les parties est et ouest de la MRC • Absence de trottoirs sur plusieurs rues
<i>Multimodalité et intermodalité</i>	
• Intégration du vélo dans certains véhicules de transport collectif (autobus, trains)	• Aménagement déficient de plusieurs zones d'attente et de points de transfert • Intermodalité trop axée sur l'utilisation de l'automobile (stationnements incitatifs)
<i>Financement et gouvernance</i>	
• Arrimage récent entre les enjeux d'aménagement et de transport	• Sous-financement chronique du transport collectif • Problématique de la gouvernance dans la région métropolitaine

3. ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT ET ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

3.1 Cadre d'intervention

Le présent plan de mobilité durable s'inscrit dans une démarche beaucoup plus large, qui s'est amorcée en 2012 par l'adoption du PMAD par la CMM, suivi de l'exercice de concordance du schéma d'aménagement de la MRC de Roussillon à celui-ci. Mentionnons également en 2012 la réalisation du Plan de mobilité durable des MRC et municipalités de la Couronne sud de la CMM par la TPECS. Parallèlement à ces initiatives, le gouvernement du Québec a lancé en février 2014 la Stratégie nationale de mobilité durable, qui a pris le relais de la Politique québécoise du transport collectif.

La Stratégie nationale de mobilité durable

La Stratégie nationale de mobilité durable (SNMD) est l'aboutissement d'une importante consultation tenue au printemps 2013 et comporte les quatre volets suivants :

- L'intégration de la planification de l'aménagement du territoire et du transport;
- La mobilité des personnes en milieu urbain;
- La mobilité des personnes en milieu rural;
- L'accessibilité au transport collectif des personnes handicapées et à mobilité réduite.

On remarque donc pour la première fois une réelle volonté d'arrimage entre l'aménagement du territoire et la planification des transports. La SNMD émet également le constat que le déficit d'entretien cumulé au cours des dernières années est proportionnellement plus important pour ce qui est du transport collectif que pour les infrastructures routières. Ce faisant, le gouvernement prévoit, entre autres, des investissements de l'ordre de 1 milliard de dollars entre 2015 et 2020 afin d'assurer la pérennité des équipements et des infrastructures de transport collectif.

De plus, la SNMD annonce également le maintien des programmes d'aide au transport collectif pour la période 2015-2020 et la tenue prochaine d'un chantier sur le financement du transport collectif, qui permettra d'identifier de nouvelles sources de financement afin de bonifier les sommes identifiées à la SNMD pour cette période. La disponibilité de ces ressources financières permettra au gouvernement d'atteindre son objectif ambitieux d'augmenter de 30% l'offre de service de transport en commun au Québec d'ici 2020.

Le PMAD de la Communauté métropolitaine de Montréal et l'exercice de concordance de la MRC de Roussillon

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), en vigueur depuis mars 2012, «a comme finalité d'assurer la compétitivité et l'attractivité du grand Montréal dans une perspective de

développement durable»². Pour y parvenir, la CMM entend miser sur le concept de mobilité durable, au moins pour l'atteinte des cinq objectifs suivants contenus dans le PMAD :

Objectif 1.1 : Orienter 40% de la croissance des ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant.

Objectif 2.1 : Identifier un réseau de transport en commun qui permet de structurer l'urbanisation.

Objectif 2.2 : Hausser à 30% la part modale des déplacements effectués par transport en commun à la période de pointe du matin d'ici 2021.

Objectif 2.3 : Optimiser et compléter le réseau routier pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises.

Objectif 2.4 : Favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine.

L'objectif 1.1 du PMAD mise sur les aires TOD (Transit Oriented Development) afin d'orienter 40% de la croissance des ménages autour des points d'accès au transport collectif structurant. À cet effet, la MRC de Roussillon, par le biais de son schéma d'aménagement révisé, propose l'inclusion de neuf aires TOD identifiées au PMAD au sein des zones prioritaires d'aménagement ou de réaménagement. Ces neuf aires sont les suivantes :

- Aire TOD de la gare de Candiac;
- Aire TOD de la gare de Delson;
- Aire TOD de la gare Saint-Constant;
- Aire TOD de la gare Sainte-Catherine;
- Aire TOD du stationnement incitatif de Châteauguay;
- Aire TOD du stationnement incitatif de La Prairie;
- Aire TOD du stationnement incitatif de Mercier;
- Aire TOD du stationnement incitatif projeté de Delson;
- Aire TOD du stationnement incitatif projeté de Sainte-Catherine.

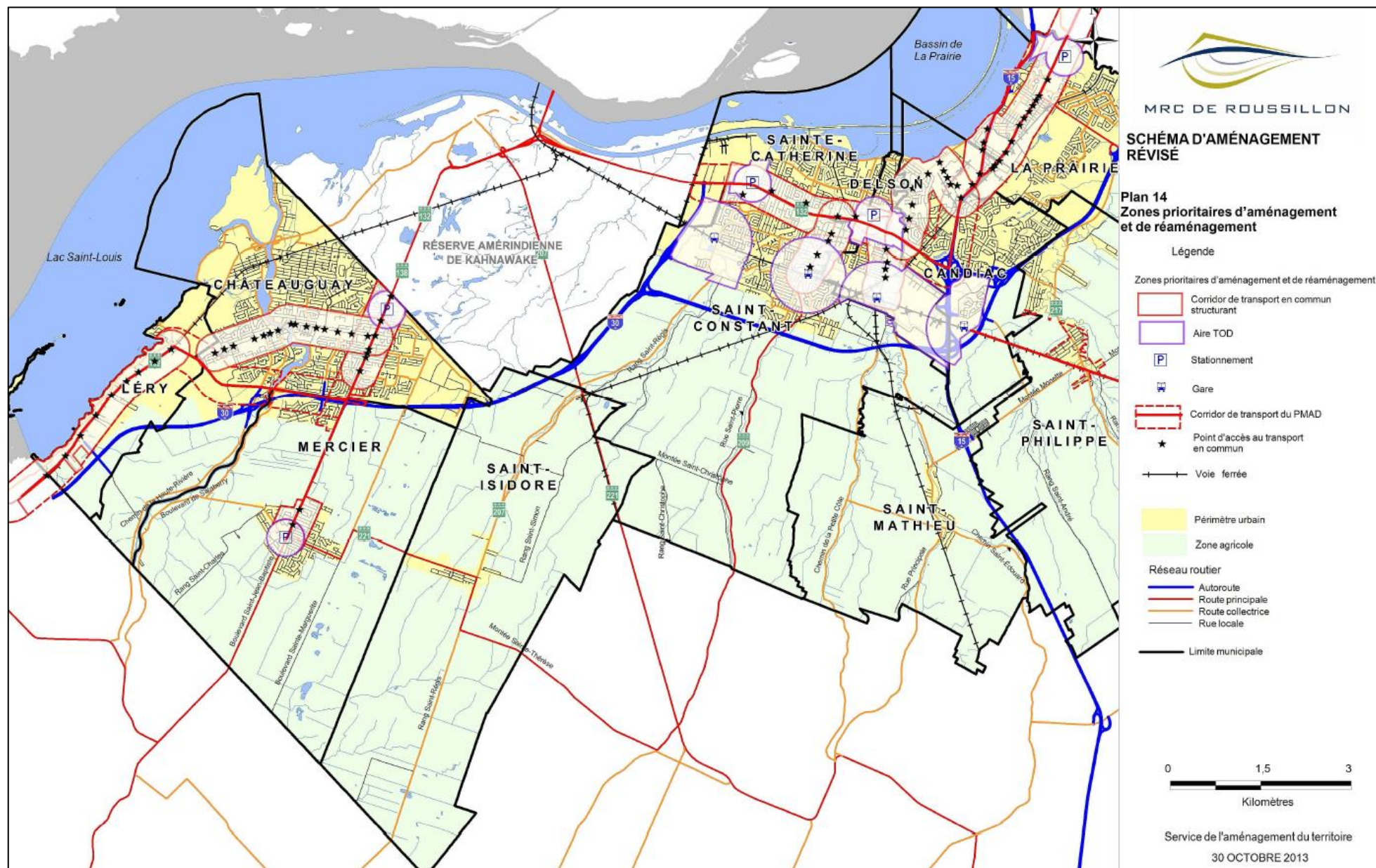
Le schéma d'aménagement révisé propose également l'inclusion, au sein des zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement, les secteurs desservis par un point d'accès compris à l'intérieur des quatre corridors structurants de transport en commun identifiés au PMAD qui sont localisés sur le territoire de la MRC de Roussillon. Ces quatre corridors sont les suivants :

- Corridor de la route 132 Est;
- Corridor de la route 138;
- Corridor de la route 132 Ouest;
- Corridor de la route 134.

² Communauté métropolitaine de Montréal (2012). Plan métropolitain d'aménagement et de développement : Un grand Montréal attractif, compétitif et durable.

Advenant l'implantation de nouveaux points d'accès au transport en commun dans ces corridors, la MRC inclura les nouveaux secteurs desservis comme zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement. La Figure 12 illustre les aires TOD et les corridors de transport en commun structurants, tels qu'identifiés au PMAD.

Figure 12 : Zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement



Le Plan de mobilité durable des MRC et municipalités de la Couronne Sud

La TPECS, en collaboration avec la firme Genivar, a réalisé en 2012 un plan de mobilité durable pour la Couronne Sud, un territoire qui regroupe six MRC et quarante municipalités comprises dans la CMM. Les objectifs, enjeux et recommandations afin de favoriser la mobilité sur ce territoire de près de 1500 km² sont supportés par les quatre piliers du Plan de mobilité durable de la Couronne Sud suivants :

- La concertation et la coordination;
- L'aménagement du territoire intégré à la planification des transports;
- La gestion des réseaux par « pôles-corridors »;
- La révision des modes et des règles de financement.

La MRC de Roussillon souscrit pleinement à ces enjeux, qui seront pris en compte dans la proposition de pistes d'intervention et de mise en œuvre du présent plan de mobilité durable.

3.2 Orientations et principes directeurs

Les objectifs visés dans les documents cités plus haut ne pourront être atteints que s'ils s'appuient sur des orientations et principes directeurs qui reflètent la réalité du territoire en matière d'aménagement et de mobilité. À cet effet, les orientations proposées dans ce plan découlent des sous-catégories définies à la section 2.8 : Forces et faiblesses du territoire en matière de mobilité.

3.2.1 Aménagement du territoire

En misant sur l'intégration de la planification de l'aménagement du territoire et du transport dans sa Stratégie nationale de mobilité durable, soit par la modification de la loi sur l'aménagement et l'urbanisme qui rendra obligatoire une telle intégration dans les documents élaborés par les MRC et les territoires métropolitains, le gouvernement annonce un virage en faveur du développement de milieux de vie complets et moins dépendants de l'automobile. Dans le contexte actuel de vieillissement de la population, des changements majeurs sont donc à prévoir en ce qui a trait à l'offre résidentielle, commerciale et de services, ainsi que pour l'aménagement des espaces publics et des voies de circulation.

Au niveau métropolitain, le PMAD offre l'opportunité de mettre en application ces principes, notamment par le biais des aires TOD et des corridors structurants de transport en commun, tels que définis à la section précédente. Pour y parvenir de façon optimale sur le territoire de la MRC de Roussillon, les orientations suivantes devront être adoptées :

- Concentrer les activités structurantes autour des stations de transport collectif;
- Favoriser la requalification d'espaces sous-utilisés;
- Aménager les espaces publics et les voies de circulation afin de les rendre conviviaux pour l'ensemble de la population;
- Assurer la gestion du stationnement de façon à réduire leur nombre et leur emprise au sol.

3.2.2 Transport collectif

La mise en place de neuf aires TOD sur le territoire de la MRC de Roussillon implique nécessairement une augmentation de l'offre en transport collectif afin de desservir adéquatement ces pôles et les quatre corridors structurants de transport identifiés au PMAD. Cette augmentation doit répondre aux nouvelles tendances qui se profilent actuellement en matière de déplacements, à savoir notamment la croissance du nombre de déplacements effectués entre les municipalités de la rive-sud et en dehors des périodes de pointe. Les services de transport collectif offerts doivent également être plus attractifs en termes de performance, de fiabilité et de confort, afin d'offrir une alternative concurrentielle à l'utilisation de l'automobile. Plus spécifiquement, il s'agit de :

- Renforcer le service du réseau de transport collectif structurant (confort, fiabilité, rapidité et plages horaires);
- Rentabiliser les infrastructures en place en utilisant de façon optimale des véhicules adaptés à chaque type de transport (local, express, rabattement);
- Implanter des mesures préférentielles au transport collectif sur les axes structurants du territoire afin de desservir rapidement les principaux générateurs de déplacements;
- Aménager de manière durable les points d'accès au transfert du transport collectif afin d'en faire de véritables pôles d'attraction;
- Inciter un transfert modal vers le transport collectif en y attirant une clientèle non initiée, composée majoritairement d'automobilistes en solo.

3.2.3 Transport actif

Le développement de liens cyclables en cours dans plusieurs municipalités constitue une composante essentielle à l'augmentation des déplacements actifs sur le territoire. Ces liens doivent toutefois être arrimés entre eux et aux réseaux de transport collectif, de même qu'aux principaux générateurs de déplacement afin d'en maximiser l'impact dans une perspective utilitaire. À des fins récréatives, le réseau cyclable doit être accessible à l'ensemble de la population et supporté par des espaces verts de qualité et des infrastructures permettant, entre autres, le développement d'activités sportives, récréotouristiques et culturelles. Par ailleurs, il est impératif d'encourager les déplacements à pied par l'aménagement d'infrastructures adéquates et sécuritaires. Nous avons vu plus tôt que la plupart des quartiers résidentiels du territoire, de par la configuration de leur trame de rues et l'absence de trottoirs, ne favorisaient pas la marche. Dans cette optique, une attention particulière devra être accordée à l'espace réservé aux piétons dans tout nouveau projet de développement, de même que dans les quartiers existants, notamment pour les déplacements de proximité et l'accès au transport collectif. De plus, l'aménagement de milieux de vie favorisant des déplacements actifs sécuritaires s'avère des plus pertinents en considérant la croissance du nombre de personnes vulnérables, ou à mobilité réduite, annoncée par le vieillissement de la population au cours des prochaines années. Les orientations suivantes sont donc avancées en lien avec le transport actif :

- Assurer la sécurité des piétons, en particulier pour les clientèles vulnérables (enfants, aînés, personnes à mobilité réduite);

- Poursuivre le développement d'un réseau cyclable intermunicipal cohérent, qui arrime les fonctions utilitaire et récréative;
- Veiller à la mise aux normes des infrastructures cyclables sur le territoire;
- Permettre des déplacements actifs sécuritaires en toute saison.

3.2.4 Multimodalité et intermodalité

L'amélioration de la mobilité, bien qu'elle soit en grande partie tributaire d'une desserte efficace en transport collectif et actif, relève également d'autres modes alternatifs à l'auto-solo. L'utilisation de l'automobile constitue actuellement un automatisme pour bon nombre de ménages, pour lesquels un transfert vers le transport collectif demande un changement d'habitudes considérable. Les raisons évoquées pour ne pas utiliser le transport collectif concernent souvent les horaires inadéquats et le manque de flexibilité du service. Dans cette optique, un accès facilité à une panoplie de moyens de déplacement permettrait aux utilisateurs de choisir le mode de transport qui leur convient le mieux en fonction de leur lieu de résidence et du déplacement à effectuer. C'est en quelque sorte sur ce principe que se base l'intermodalité axée sur l'utilisation des stationnements incitatifs, la plupart des usagers s'y rendant en voiture en raison d'une mauvaise desserte de leur domicile en transport collectif ou à cause du besoin de l'automobile pour une partie du trajet. L'intermodalité offre ainsi une flexibilité aux utilisateurs en ne les rendant pas dépendants d'un mode de transport donné, afin que ceux-ci puissent réduire progressivement leur utilisation de l'automobile. Afin de mettre en œuvre ce principe, il est suggéré de :

- Présenter à la population une offre de modes de déplacements la plus variée possible;
- Améliorer l'intégration entre les transports collectifs et actifs;
- Mettre en application des principes d'aménagement qui favoriseront l'intermodalité aux points d'accès au transport collectif.

3.2.5 Financement et gouvernance

La nouvelle Stratégie nationale de mobilité durable, en proposant le transfert de près d'un milliard de dollars du Plan québécois des infrastructures en provenance du réseau routier vers le transport collectif, constitue en soi un pas dans la bonne direction. Ces sommes ne serviront toutefois qu'à assurer le maintien d'actifs des projets en cours et à contribuer à la résorption du déficit d'entretien accumulé. À moins que le gouvernement ne décide d'augmenter substantiellement et de façon récurrente ses investissements en transport collectif au cours des prochaines années, de nouvelles sources de financement devront nécessairement être considérées afin de permettre le développement des infrastructures et l'amélioration des services en place.

Par ailleurs, la région métropolitaine est aux prises depuis plusieurs années avec un problème de gouvernance qui se reflète, entre autres, par la multiplication des acteurs et des zones tarifaires en transport collectif. À titre d'exemple, plus de 700 titres de transport sont offerts sur le territoire métropolitain, ce qui ne facilite en rien l'utilisation du transport collectif pour un non-initié. Plusieurs organismes, dont la TPECS et l'AQTIM ont déjà abordé la problématique de la gouvernance et proposé

des pistes de solution, notamment dans le cadre des consultations entourant l'élaboration de la Politique québécoise de mobilité durable. Le présent document s'inspirera donc de ces propositions afin d'établir les principes directeurs suivants :

- Appuyer les représentations des organismes demandant d'obtenir du gouvernement québécois un financement dédié et récurrent au transport collectif;
- Appuyer les représentations des organismes demandant la diversification des sources de financement du transport collectif;
- Évaluer l'applicabilité des différentes sources de financement du transport collectif sur notre territoire;
- Appuyer les démarches des partenaires en vue de la mise en œuvre d'une intégration tarifaire simplifiée.

4. PLAN D'INTERVENTION ET DE MISE EN ŒUVRE

Le plan d'intervention et de mise en œuvre ci-dessous est structuré selon cinq axes d'intervention desquels découlent les orientations énumérées au chapitre précédent. Chacune de ces orientations précise l'action à mettre en œuvre, les intervenants impliqués et l'échéancier proposé pour sa réalisation. À titre indicatif, un échéancier à court terme vise l'horizon 2015-2020, à moyen terme l'horizon 2020-2030 et à long terme au-delà de 2030. De plus, certaines actions, relevant davantage de pratiques informelles, de représentations, ou de suivis de dossiers, ne sont pas dotées d'échéancier précis et sont donc menées en continu.

AXE D'INTERVENTION 1 : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE		
ORIENTATION : Concentrer les activités structurantes autour des stations de transport collectif		
Action	Intervenants	Échéancier
Orienter toute nouvelle activité structurante à l'intérieur d'un rayon de 500 mètres d'un point d'accès au transport collectif léger et de 1000 mètres d'un point d'accès au transport collectif lourd	Villes MRC	En continu
Proposer une mixité fonctionnelle (logements, commerces, services) qui prenne en compte les besoins de la population	Villes MRC	En continu
ORIENTATION : Favoriser la densification du territoire par la «reconstruction de la ville sur elle-même»		
Action	Intervenants	Échéancier
Encourager l'utilisation de terrains et d'immeubles vacants, disponibles ou sous-utilisés	Villes MRC	En continu
Implanter des programmes incitatifs visant la densification des grandes surfaces et ensembles commerciaux	Villes MRC CLD Commerçants	Court, moyen terme
ORIENTATION : Assurer la gestion du stationnement de façon à réduire leur nombre et leur emprise au sol		
Action	Intervenants	Échéancier
Adopter une politique de stationnement régionale qui tienne compte de la réalité de chaque ville de la MRC	Villes MRC CLD Commerçants	Court, moyen terme
Encourager les ententes de stationnements partagés	Villes MRC CIT AMT CLD Commerçants	En continu

AXE D'INTERVENTION 2 : TRANSPORT COLLECTIF		
ORIENTATION : Renforcer le service du réseau de transport collectif structurant		
Action	Intervenants	Échéancier
Bonifier l'offre de service et les infrastructures de transport collectif dans les corridors primaires et secondaires, en prévision d'une densification du territoire	Villes MRC CIT	En continu
Créer un lien express de transport collectif inter-municipal	Villes MRC CIT AMT MTQ	Court, moyen terme
Accroître la fréquence de passage des autobus et des trains en périodes hors pointe afin d'accommoder les utilisateurs ayant des horaires atypiques	Villes MRC CIT AMT	En continu
ORIENTATION : Rentabiliser les infrastructures en place en utilisant de façon optimale des véhicules adaptés à chaque type de transport		
Action	Intervenants	Échéancier
Favoriser l'utilisation de minibus ou de taxis pour la desserte en transport collectif des quartiers résidentiels de faible à moyenne densité	Villes MRC CIT	En continu
Optimiser les trajets d'autobus existants afin de couvrir des secteurs non desservis	Villes MRC CIT	En continu
ORIENTATION : Implanter des mesures préférentielles au transport collectif sur les axes structurants du territoire afin de desservir rapidement les principaux générateurs de déplacements		
Action	Intervenants	Échéancier
Réaliser une étude d'opportunité pour l'aménagement d'une voie réservée au transport collectif sur la route 132 pour accéder au pont Mercier	Villes MRC CIT MTQ Conseil de bande de Kahnawake	Court, moyen terme
Implanter un service rapide par bus (SRB) dans l'axe du boulevard Taschereau et de la route 132	Villes MRC CIT AMT MTQ	Court, moyen terme
ORIENTATION : Aménager de manière durable les points d'accès au transport collectif afin d'en faire de véritables pôles d'attraction		
Action	Intervenants	Échéancier
Doter les aires d'attente les plus achalandées d'abris pour protéger les usagers des intempéries dans les corridors primaires et secondaires de transport collectif	Villes MRC CIT	Court, moyen terme

	AMT	
Afficher l'information aux usagers en temps réel aux aires d'attente les plus achalandées	Villes MRC CIT AMT	Court, moyen terme
ORIENTATION : Inciter un transfert modal vers le transport collectif en y attirant une clientèle non initiée, composée majoritairement d'automobilistes en solo		
Action	Intervenants	Échéancier
Implanter des programmes d'initiation au transport collectif à l'intention des aînés et des jeunes	Villes MRC CIT Organisme porteur	Court terme
Intégrer des trousse de mobilité durable dans les nouveaux développements résidentiels en échange de cases de stationnement	Villes MRC CLD Partenaires de transport participants Promoteurs immobiliers	En continu
Arrimer les horaires de circuits d'autobus desservant les secteurs industriels et commerciaux de grandes surfaces aux horaires des travailleurs	Villes MRC CIT CLD Chambres de commerce Industries	Court terme

AXE D'INTERVENTION 3 : TRANSPORT ACTIF		
ORIENTATION : Assurer la sécurité des piétons, en particulier pour les clientèles vulnérables		
Action	Intervenants	Échéancier
Répertorier et aménager les rues dépourvues de trottoirs et les intersections problématiques relativement à la sécurité des piétons	Villes MRC MTQ	En continu
Encourager la création de raccourcis piétons afin de réduire les distances dans les quartiers où la trame de rues est sinueuse	Villes MRC	En continu
Promouvoir l'implantation de corridors scolaires et de programmes tels que <i>À pied, à vélo, ville active</i>	Villes MRC Nature-Action Québec Commissions scolaires Services de police	En continu
ORIENTATION : Poursuivre le développement d'un réseau cyclable intermunicipal cohérent, qui allie les fonctions utilitaire et récréative		
Action	Intervenants	Échéancier
Compléter le réseau cyclable récréatif (Route verte) en reliant les parties est et ouest de la MRC	Villes MRC Vélo Québec	Court, moyen terme
Aménager les liens cyclables structurants manquants et assurer l'arrimage des réseaux cyclables entre les villes	Villes MRC	Court, moyen terme
ORIENTATION : Veiller à la mise aux normes des infrastructures cyclables sur le territoire		
Action	Intervenants	Échéancier
Référer aux normes du MTQ pour tout nouvel aménagement cyclable	Villes MRC	En continu
Encourager les villes à doter leurs édifices publics de supports à vélos conformes et en quantité suffisante	Villes MRC Vélo Québec	Court terme
Encourager les édifices commerciaux à fournir à leur clientèle une offre adéquate de supports à vélos	Villes MRC CLD Commerçants Vélo Québec	Court terme
ORIENTATION : Permettre des déplacements actifs sécuritaires en toute saison		
Action	Intervenants	Échéancier
Déneiger adéquatement l'ensemble des trottoirs et les liens cyclables les plus utilisés	Villes MRC	En continu

AXE D'INTERVENTION 4 : MULTIMODALITÉ ET INTERMODALITÉ		
ORIENTATION : Présenter à la population une offre de modes de déplacements la plus variée possible		
Action	Intervenants	Échéancier
Implanter des stations d'autopartage et d'automobiles en libre-service aux endroits où la densité le permet	Villes MRC Entreprises d'autopartage	Court, moyen terme
Implanter des stations d'autopartage exclusif dans les grands ensembles immobiliers de la MRC	Villes MRC CLD Promoteurs et gestionnaires immobiliers Entreprises d'autopartage	Court, moyen terme
Mettre en place des mesures incitatives au covoiturage	Villes MRC Entreprises de covoiturage	Court terme
ORIENTATION : Améliorer l'intégration entre tous les modes de transport		
Action	Intervenants	Échéancier
Équiper les autobus locaux de porte-vélos	Villes MRC CIT	Court terme
Proposer une intégration tarifaire incitative à l'utilisation des modes de transport durables	Villes MRC CIT AMT	Court, moyen terme
ORIENTATION : Mettre en application des principes d'aménagement qui favoriseront l'intermodalité aux points d'accès au transport collectif		
Action	Intervenants	Échéancier
Aménager les pôles intermodaux de façon à réduire les distances entre chaque mode et atténuer les désagréments liés aux ruptures de charge ³	Villes MRC CIT AMT	En continu

³ Une rupture de charge implique un changement de véhicule ou de mode de transport dans un même déplacement.

AXE D'INTERVENTION 5 : FINANCEMENT ET GOUVERNANCE		
ORIENTATION : Appuyer les demandes et représentations des partenaires en vue de l'amélioration du cadre financier et de la gouvernance du transport collectif		
Action	Intervenants	Échéancier
Appuyer les représentations des organismes demandant d'obtenir du gouvernement québécois un financement dédié et récurrent au transport collectif	MRC Organismes impliqués TPECS	En continu
Appuyer les représentations des organismes demandant la diversification des sources de financement du transport collectif	MRC Organismes impliqués TPECS	En continu
Évaluer l'applicabilité des différentes sources de financement du transport collectif sur notre territoire	MRC	Court terme
Appuyer les démarches des partenaires en vue de la mise en œuvre d'une intégration tarifaire simplifiée	MRC Partenaires impliqués TPECS	En continu

ANNEXE

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

AXE D'INTERVENTION 1 : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	
ORIENTATION : Concentrer les activités structurantes autour des stations de transport collectif	
Orienter toute nouvelle activité structurante à l'intérieur d'un rayon de 500 mètres d'un point d'accès au transport collectif léger et de 1000 mètres d'un point d'accès au transport collectif lourd	
Contexte de l'intervention	
L'objectif 1.1 du PMAD mise sur les aires TOD afin d'orienter 40% de la croissance des ménages autour des points d'accès au transport collectif structurant. À cet effet, la MRC de Roussillon, par l'entremise de son schéma d'aménagement révisé, propose l'inclusion de neuf aires TOD identifiées au PMAD au sein des zones prioritaires d'aménagement ou de réaménagement. Par ailleurs, le schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon prévoit à l'article 3.2.2 que l'affectation « multifonctionnelle structurante » dirigera la plus grande partie du développement urbain vers les aires TOD et corridors structurants afin de constituer la colonne vertébrale d'un nouveau mode de développement des municipalités locales et de la MRC. De fait, cette affectation prévoit une fonction dominante et onze fonctions complémentaires.	
Description de l'intervention	
La première étape consiste à définir ce qu'est une activité structurante. Aux fonctions définies à l'article 3.2.2 du schéma d'aménagement révisé peuvent s'ajouter d'autres fonctions qui, selon le contexte, pourraient être considérées comme structurantes et, de ce fait, gagneraient à être implantées dans une aire TOD. Le cas échéant, la coordination entre les villes et la MRC est essentielle pour une localisation optimale des activités.	
Intervenants	Organismes responsables : Villes Partenaires : MRC
Actions à entreprendre par la MRC	- Agir en support aux villes lors de l'implantation de nouvelles activités structurantes sur leur territoire.
Échéancier	En continu

AXE D'INTERVENTION 1 : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	
ORIENTATION : Concentrer les activités structurantes autour des stations de transport collectif	
Proposer une mixité fonctionnelle (logements, commerces, services) qui prenne en compte les besoins de la population	
Contexte de l'intervention	
Le concept d'aires TOD repose en grande partie sur la complémentarité des activités entre elles, dans le but de créer des milieux de vie dynamiques et complets. Ces milieux doivent favoriser les modes de transport collectifs et actifs, tout en limitant l'utilisation de l'automobile. Pour ce faire, les aires TOD doivent proposer l'offre la plus complète et diversifiée de logements, de commerces et de services de proximité, qui réponde aux besoins de la population et à l'évolution de leur mobilité.	
Description de l'intervention	
En cohérence avec les objectifs du PMAD et du schéma d'aménagement révisé de la MRC, les villes devront appliquer des normes d'aménagement qui assureront un développement mixte et axé sur la mobilité durable à l'intérieur des aires TOD et corridors de transport définis. L'implantation d'une mixité d'activités dans ces secteurs devra tenir compte des besoins actuels, mais surtout futurs, de la population, ceux-ci devenant de moins en moins dépendants de l'automobile.	
Intervenants	Organismes responsables : Villes Partenaires : MRC
Actions à entreprendre par la MRC	- Agir en support aux villes lors de l'implantation de nouvelles activités structurantes sur leur territoire.
Échéancier	En continu

AXE D'INTERVENTION 1 : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	
ORIENTATION : Favoriser la densification du territoire par la «reconstruction de la ville sur elle-même»	
Encourager l'utilisation de terrains et d'immeubles vacants, disponibles ou sous-utilisés	
Contexte de l'intervention	
Dans l'optique où la grande majorité du territoire de la MRC de Roussillon est occupé à l'intérieur de son périmètre d'urbanisation, il importe de se tourner vers les terrains sous-utilisés afin de diriger une partie du développement futur. Le modèle de développement de faible densité et axé sur l'utilisation de l'automobile est donc appelé à se transformer pour répondre aux besoins de développement.	
Description de l'intervention	
Plusieurs possibilités s'offrent aux municipalités désireuses de densifier leur territoire. Par exemple, la densification des grandes surfaces commerciales et de leurs stationnements permettra de mieux encadrer la rue et favorisera par conséquent l'utilisation de modes de déplacement collectifs et actifs. Au niveau résidentiel, la modification du règlement de zonage pourrait permettre l'ajout d'unités de logement à même les bâtiments existants, notamment pour la création de projets multigénérationnels. De même, une modification du règlement de lotissement pourrait faciliter le morcellement de lots existants lorsque leur configuration permet la construction de plusieurs bâtiments principaux.	
Intervenants	Organismes responsables : Villes Partenaires : MRC
Actions à entreprendre par la MRC	- Agir en support aux villes lors de projets de densification.
Échéancier	En continu

AXE D'INTERVENTION 1 : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	
ORIENTATION : Favoriser la densification du territoire par la «reconstruction de la ville sur elle-même»	
Implanter des programmes incitatifs visant la densification des grandes surfaces et ensembles commerciaux	
Contexte de l'intervention	
Les commerces à grande surface et les <i>strips</i> commerciaux possèdent un potentiel de densification très intéressant dans la mesure où leurs propriétaires pourront en tirer des bénéfices. Actuellement, l'offre commerciale sur le territoire de la MRC est orientée en grande partie vers ce type d'infrastructures. La densification des grands ensembles commerciaux ouvre la porte à une mixité de fonctionnelle nécessaire au dynamisme des aires TOD et corridors de transport collectif structurants.	
Description de l'intervention	
La Ville de Châteauguay, par le biais de son projet de revitalisation du centre-ville, propose un programme qui permet aux propriétaires de profiter d'incitatifs fonciers basés sur la valeur ajoutée des bâtiments, soit sur la différence de taxes foncières due à l'agrandissement d'un bâtiment ou à la construction d'un nouveau bâtiment, si ce montant est supérieur à 100 000\$. Suivant le succès de ce programme, d'autres municipalités pourraient emboîter le pas avec des programmes similaires en vue de redynamiser leurs principales artères commerciales.	
Intervenants	Organismes responsables : Villes, commerçants Partenaires : CLD, MRC
Actions à entreprendre par la MRC	- Agir en support lors de projets de densification.
Échéancier	Court, moyen terme

AXE D'INTERVENTION 1 : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	
ORIENTATION : Assurer la gestion du stationnement de façon à réduire leur nombre et leur emprise au sol	
Adopter une politique de stationnement régionale qui tienne compte de la réalité de chaque ville de la MRC	
Contexte de l'intervention	
L'utilisation de l'automobile est conditionnée en grande partie par la disponibilité des espaces de stationnement. Puisque les villes de banlieue traditionnelles se sont développées en fonction de l'automobile, elles ne présentent actuellement pas, ou très peu, de contraintes en matière de stationnement. En considérant que le territoire de la MRC est appelé à se redéfinir graduellement au profit de milieux plus denses et davantage axés sur l'utilisation de modes de transport collectifs et actifs, l'adoption d'une politique de stationnement est alors tout à fait pertinente. Une gestion adéquate de l'offre de stationnement, qui tiendrait compte de ses coûts réels, contribuerait ainsi à limiter l'utilisation de l'automobile tout en offrant la possibilité de densifier des espaces urbains sous-utilisés.	
Description de l'intervention	
En collaboration avec les municipalités concernées, l'élaboration d'une politique de stationnement vise principalement les aires TOD et les corridors de transport structurants, tels que définis au PMAD. Dans un premier temps, il s'agit de dresser un inventaire de l'offre de stationnement et du taux d'occupation dans les secteurs visés, à la fois pour les espaces sur rue, privés et publics. Suite à cette analyse, la politique de stationnement visera à proposer de nouveaux seuils maximums en ce qui a trait au nombre de cases, afin de dégager l'espace nécessaire pour une utilisation du sol plus productive.	
Intervenants	Organismes responsables : Villes, MRC Partenaires : CLD, commerçants
Actions à entreprendre par la MRC	- Élaborer une politique de stationnement de concert avec les municipalités.
Échéancier	Court, moyen terme

AXE D'INTERVENTION 1 : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	
ORIENTATION : Assurer la gestion du stationnement de façon à réduire leur nombre et leur emprise au sol	
Encourager les ententes de stationnements partagés	
Contexte de l'intervention	
La plupart des espaces commerciaux, institutionnels ou de bureaux sont dotés de surfaces de stationnement qui sont inutilisées à certaines périodes de la journée. En misant sur la complémentarité des activités, il serait possible de réduire le nombre de cases de stationnement, ou de les utiliser à un meilleur usage.	
Description de l'intervention	
Plusieurs types d'ententes peuvent être conclus afin de favoriser le partage des stationnements. Des commerçants ou des bureaux opérant à des heures différentes de la journée pourraient ainsi partager l'espace réservé au stationnement et en réduire le besoin de moitié. Par ailleurs, des propriétaires de stationnements longeant des corridors structurants de transport pourraient réserver leurs cases inutilisées aux utilisateurs du transport collectif.	
Intervenants	Organismes responsables : Villes, commerçants, CIT, AMT Partenaires : MRC, CLD
Actions à entreprendre par la MRC	- Agir en support lors d'ententes de stationnements partagés.
Échéancier	En continu

AXE D'INTERVENTION 2 : TRANSPORT COLLECTIF	
ORIENTATION : Renforcer le service du réseau de transport collectif structurant	
Bonifier l'offre de service et les infrastructures de transport collectif dans les corridors primaires et secondaires, en prévision d'une densification du territoire	
Contexte de l'intervention	
Le schéma d'aménagement révisé de la MRC identifie quatre corridors de transport collectif structurant (ou primaires), soit les routes 132 Est, 132 Ouest, 134 et 138. En plus de ces corridors, plusieurs liens secondaires desservent également les aires TOD et sont sujets à une densification future.	
Description de l'intervention	
Afin de planifier adéquatement les aires TOD et les corridors de transport collectif structurant, il est nécessaire de prévoir la desserte en transport collectif en amont des développements projetés. Une bonification de l'offre à partir et vers les principaux générateurs de déplacement constitue une première étape en ce sens.	
Intervenants	Organismes responsables : Villes, CIT Partenaires : MRC
Actions à entreprendre par la MRC	- Travailler de concert avec les CIT pour identifier les liens à bonifier en priorité.
Échéancier	En continu

AXE D'INTERVENTION 2 : TRANSPORT COLLECTIF	
ORIENTATION : Renforcer le service du réseau de transport collectif structurant	
Créer un lien express de transport collectif inter-municipal	
Contexte de l'intervention	
L'absence de liens inter-municipaux en transport collectif est actuellement un problème qui est appelé à s'aggraver au cours des prochaines années, en considérant le nombre croissant de déplacements sur la rive-sud. Depuis son parachèvement en 2012, l'autoroute 30 présente un potentiel intéressant pour une desserte en transport collectif. Par ailleurs, un réseau de voies réservées au transport collectif prenant appui sur celle déjà existante sur la route 132 (secteur Kahnawake) pourrait également faciliter les déplacements inter-municipaux.	
Description de l'intervention	
La requalification de routes locales, telles que la 132, la 134 et la 138, offre des opportunités intéressantes d'intégrer un service de transport collectif efficace, donnant un accès rapide aux différents pôles de services et zones résidentielles. Dans le contexte actuel, un lien en transport collectif passant par l'autoroute 30 présenterait des avantages négligeables, en reliant les secteurs les moins densément occupés des villes concernées. Il est toutefois nécessaire de considérer l'autoroute 30 en tant que corridor de transport collectif à plus long terme, dans l'optique où celui-ci permettra de faire le lien avec le parcours du SLR prévu sur le nouveau pont Champlain. Une densification des activités dans l'axe de l'autoroute 30, entraînant un accroissement de la circulation routière, permettra également de justifier une desserte en transport collectif efficace sur cet axe. Pour y parvenir, des mesures préférentielles devront être envisagées, notamment une voie réservée au transport collectif et des feux prioritaires aux intersections.	
Intervenants	Organismes responsables : CIT, AMT, MTQ Partenaires : Villes, MRC
Actions à entreprendre par la MRC	- Coordonner les interventions des CIT et de l'AMT en ce qui a trait à l'implantation de voies réservées. - Travailler de concert avec les CIT et le MTQ pour l'implantation de mesures préférentielles au transport collectif sur l'autoroute 30.
Échéancier	Moyen, long terme

AXE D'INTERVENTION 2 : TRANSPORT COLLECTIF	
ORIENTATION : Renforcer le service du réseau de transport collectif structurant	
Accroître la fréquence de passage des autobus et des trains en périodes hors pointe afin d'accommoder les utilisateurs ayant des horaires atypiques	
Contexte de l'intervention	
On assiste depuis quelques années à un étalement des périodes de pointe, causé en partie par la multiplication des travailleurs et étudiants ayant des horaires atypiques. Actuellement, l'offre de service de transport collectif n'est pas adaptée à cette tendance qui semble bien implantée. Ce faisant, plusieurs utilisateurs potentiels du transport collectif optent pour l'automobile, faute d'alternatives.	
Description de l'intervention	
En fonction des ressources financières et matérielles disponibles, une amélioration de l'offre de service en transport collectif en dehors des périodes de pointe, par le biais du mode le plus approprié, contribuera à attirer une nouvelle clientèle vers les réseaux des CIT et de l'AMT, en plus de fidéliser la clientèle existante en raison de la flexibilité des horaires. À court terme, il est proposé de travailler à une amélioration de la desserte en autobus sur les plages horaires précédant et suivant les périodes de pointe, en particulier celle de l'après-midi. À plus long terme, la croissance de l'achalandage sur ces circuits pourrait permettre une amélioration de service sur d'autres plages horaires ainsi qu'une hausse de service des trains de banlieue.	
Intervenants	Organismes responsables : CIT, AMT Partenaires : Villes, MRC
Actions à entreprendre par la MRC	- Travailler de concert avec les CIT et l'AMT afin d'identifier les circuits et plages horaires pouvant bénéficier d'une amélioration de service.
Échéancier	En continu

AXE D'INTERVENTION 2 : TRANSPORT COLLECTIF	
ORIENTATION : Rentabiliser les infrastructures en place en utilisant de façon optimale des véhicules adaptés à chaque type de transport	
Favoriser l'utilisation de minibus ou de taxis pour la desserte en transport collectif des quartiers résidentiels de faible à moyenne densité	
Contexte de l'intervention	
La configuration de plusieurs quartiers résidentiels sur le territoire de la MRC ne permet pas le passage des autobus à grande capacité des CIT. De plus, ce type de véhicule n'est pas adapté à la clientèle dispersée qu'elle dessert dans les quartiers de faible à moyenne densité. Dans ce cas, l'utilisation de minibus ou de taxis, avec ou sans point de correspondance, serait plus appropriée.	
Description de l'intervention	
En collaboration avec les CIT et les municipalités desservies, il s'agit de faire répondre de façon optimale la flotte de véhicules en circulation aux besoins des utilisateurs. Le principe de rabattement de véhicules de plus petite capacité vers les terminus et stationnements incitatifs n'est qu'un exemple d'optimisation des infrastructures dans un souci de rentabilité. Par ailleurs, la densification projetée de plusieurs secteurs de la MRC demande une planification des besoins futurs des résidents en matière de transport collectif. Pour ce faire, une coordination entre les CIT, les villes et la MRC est nécessaire afin de présenter l'offre de transport collectif la mieux adaptée à la population.	
Intervenants	Organismes responsables : CIT Partenaires : Villes, MRC
Actions à entreprendre par la MRC	- Collaborer avec les CIT et les villes afin d'adapter le mieux possible le type de véhicule à la clientèle desservie.
Échéancier	En continu

AXE D'INTERVENTION 2 : TRANSPORT COLLECTIF	
ORIENTATION : Rentabiliser les infrastructures en place en utilisant de façon optimale des véhicules adaptés à chaque type de transport	
Optimiser les trajets d'autobus existants afin de couvrir des secteurs non desservis	
Contexte de l'intervention	
Les CIT travaillent continuellement à optimiser leur offre de services en fonction des ressources disponibles. Néanmoins, certains secteurs stratégiques du territoire, par exemple les parcs industriels, demeurent difficilement accessibles par transport collectif. La révision et l'optimisation de certains trajets permettrait, à faible coût, de desservir des utilisateurs potentiels selon leurs besoins.	
Description de l'intervention	
Dans un premier temps, les municipalités seront appelées à identifier les secteurs qui pourraient bénéficier d'une desserte améliorée en transport collectif. Par la suite, des rencontres avec les CIT permettront d'évaluer les possibilités de modifications des parcours concernés. Dans certains cas, d'autres acteurs (médias, employeurs, organismes communautaires, etc.) pourraient également être sollicités afin de faire l'annonce ou la promotion des changements effectués.	
Intervenants	Organismes responsables : CIT Partenaires : Villes, MRC
Actions à entreprendre par la MRC	- Coordonner les demandes et besoins des villes en matière de desserte en transport collectif.
Échéancier	En continu

AXE D'INTERVENTION 2 : TRANSPORT COLLECTIF	
ORIENTATION : Implanter des mesures préférentielles au transport collectif sur les axes structurants du territoire afin de desservir rapidement les principaux générateurs de déplacements	
Réaliser une étude d'opportunité pour l'aménagement d'une voie réservée au transport collectif sur la route 132 pour accéder au pont Mercier	
Contexte de l'intervention	
En période de pointe du matin, le pont Mercier est congestionné sur une base régulière, tant par son approche sur la route 132 que par la route 138. Cette dernière est dotée d'une voie réservée sur le territoire de Kahnawake, permettant aux utilisateurs du transport collectif en provenance du secteur ouest de la MRC de gagner un temps précieux par rapport aux automobilistes, au moins jusqu'à la montée du pont. Une telle infrastructure est présentement inexistante sur la route 132. Ce faisant, la voie réservée du pont Champlain constitue la seule option viable pour les utilisateurs du transport collectif et ce, peu importe leur destination.	
Description de l'intervention	
L'aménagement d'une voie réservée en bordure de la route 132 offrirait une option supplémentaire aux CIT pour accéder rapidement à Montréal. Les travaux de remplacement du pont Champlain prévus au cours des prochaines années, de même que la réfection de l'échangeur Turcot, en plus des autres chantiers ponctuels, rendent cette option particulièrement intéressante. Il est proposé d'effectuer des représentations au MTQ pour la réalisation d'une étude d'opportunité en vue de l'aménagement d'une voie réservée au transport collectif sur cet axe. En complémentarité à ces travaux, l'ajout d'une voie réservée sur le boulevard Newman à LaSalle, entre l'avenue Dollard et le pont Mercier, faciliterait le trajet des autobus du CITSO en direction de la rive-sud.	
Intervenants	Organismes responsables : MTQ Partenaires : Conseil de bande de Kahnawake, villes, MRC, CIT
Actions à entreprendre par la MRC	- Coordonner les demandes et besoins des villes et des CIT en matière de transport collectif. - En collaboration avec les partenaires, effectuer des représentations auprès du MTQ pour l'ajout d'une voie réservée sur la route 132 et sur l'avenue Dollard.
Échéancier	Court, moyen terme

AXE D'INTERVENTION 2 : TRANSPORT COLLECTIF	
ORIENTATION : Implanter des mesures préférentielles au transport collectif sur les axes structurants du territoire afin de desservir rapidement les principaux générateurs de déplacements	
Implanter un service rapide par bus (SRB) dans l'axe du boulevard Taschereau et de la route 132	
Contexte de l'intervention	
Le comité d'axe Taschereau/R-132 a été mis sur pied par l'AMT afin d'élaborer des solutions de desserte en transport collectif qui assureront un redéveloppement urbain structurant pour l'axe. Parallèlement à ce comité, les villes de Sainte-Catherine, Saint-Constant et Delson collaborent présentement à la réalisation d'un Plan directeur de redéveloppement de la route 132.	
Description de l'intervention	
La MRC de Roussillon et les cinq villes touchées par l'axe Taschereau/R-132 (Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson, Candiac, La Prairie) participent activement à la réflexion sur l'avenir de ce corridor au sein du comité piloté par l'AMT. L'implantation d'un SRB exige un travail concerté de l'ensemble des partenaires afin d'arrimer les besoins en transport collectif et en aménagement selon différents scénarios évolutifs.	
Intervenants	Organismes responsables : AMT, Villes de Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson, Candiac et La Prairie, MRC Partenaires : CIT, MTQ
Actions à entreprendre par la MRC	- En collaboration avec les villes impliquées, définir une vision commune pour l'avenir de l'axe Taschereau/R-132. - Travailler de concert avec l'AMT et les autres partenaires pour intégrer cette vision au concept global d'aménagement.
Échéancier	Court, moyen terme

AXE D'INTERVENTION 2 : TRANSPORT COLLECTIF	
ORIENTATION : Aménager de manière durable les points d'accès au transport collectif afin d'en faire de véritables pôles d'attraction	
Doter les aires d'attente les plus achalandées d'abris pour protéger les usagers des intempéries dans les corridors primaires et secondaires de transport collectif	
Contexte de l'intervention	
La majorité des aires d'attente pour autobus sont présentement dépourvues d'abris permettant de protéger les utilisateurs du transport collectif en cas d'intempéries. La plupart des terminus et gares de trains de banlieue, bien que dotés de quelques espaces protégés, peinent souvent à suffire à la demande, notamment aux heures de pointe.	
Description de l'intervention	
Afin de stimuler l'utilisation du transport collectif chez la population, les principales aires d'attente devraient être dotées d'abris permettant minimalement de se protéger des précipitations. Certaines de ces aires d'attente, en fonction de leur importance et leur achalandage, devraient également être munies d'abribus chauffés.	
Intervenants	Organismes responsables : CIT, AMT Partenaires : Villes, MRC
Actions à entreprendre par la MRC	- En collaboration avec les CIT et l'AMT, identifier les aires d'attente prioritaires.
Échéancier	Court, moyen terme

AXE D'INTERVENTION 2 : TRANSPORT COLLECTIF	
ORIENTATION : Aménager de manière durable les points d'accès au transport collectif afin d'en faire de véritables pôles d'attraction	
Afficher l'information aux usagers en temps réel aux aires d'attente les plus achalandées	
Contexte de l'intervention	
Au même titre que les aires d'attente protégées, la qualité de l'expérience client sera améliorée si celui-ci a accès à de l'information lui permettant de faciliter ses déplacements. Les sociétés de transport québécoises équipent graduellement leurs aires d'attente d'afficheurs numériques, permettant aux utilisateurs de connaître en temps réel les heures de passage des prochains trains ou autobus.	
Description de l'intervention	
À court terme, il s'agit d'identifier les principales aires d'attente en fonction de leur localisation et de leur achalandage et de les équiper d'afficheurs numériques. À moyen terme, l'information fournie sur ces afficheurs pourrait se complexifier et s'étendre sur d'autres plateformes, telles que des bornes tactiles dans des endroits publics, ou encore sur des applications mobiles pour téléphones intelligents.	
Intervenants	Organismes responsables : CIT, AMT Partenaires : Villes, MRC
Actions à entreprendre par la MRC	- En collaboration avec les CIT et l'AMT, identifier les aires d'attente prioritaires.
Échéancier	Court, moyen terme

AXE D'INTERVENTION 2 : TRANSPORT COLLECTIF	
ORIENTATION : Inciter un transfert modal vers le transport collectif en y attirant une clientèle non initiée, composée majoritairement d'automobilistes en solo	
Implanter des programmes d'initiation au transport collectif à l'intention des aînés et des jeunes	
Contexte de l'intervention	
Le vieillissement annoncé de la population fait en sorte qu'une part non négligeable de la population se retrouvera, pour diverses raisons, en perte de mobilité au cours des prochaines années. Pour plusieurs personnes âgées, en particulier celles qui ont utilisé l'automobile comme seul moyen de transport toute leur vie, l'utilisation du transport collectif peut susciter quelques appréhensions. Dans cette optique, l'implantation d'un programme d'initiation au transport collectif, mettant en relief la facilité, la commodité et la sécurité de son utilisation, s'avère des plus pertinentes. Par ailleurs, bon nombre d'adolescents n'ont jamais, ou presque, utilisé le transport collectif, étant donné que leurs déplacements ont toujours été assurés par leurs parents. Il importe alors qu'ils soient mis au courant des services de transport collectif à leur portée avant qu'ils soient en âge de conduire et de se procurer un véhicule. Dans cette optique, des campagnes d'information et de sensibilisation dans les écoles secondaires seraient des plus pertinentes.	
Description de l'intervention	
La Ville de Sherbrooke, par le biais de l'organisme <i>Sherbrooke ville en santé</i>, propose depuis quelques années une formation destinée aux personnes de 65 ans et plus, afin de les familiariser avec le système de transport collectif. Cette formation propose de mettre les aînés en contact avec des utilisateurs du transport collectif bénévoles, qui se chargeront d'abord d'expliquer la carte du réseau, les horaires et le paiement aux nouveaux utilisateurs, puis de les accompagner à bord des autobus pour leurs premiers trajets.	
Intervenants	Organismes responsables : Organisme porteur Partenaires : Villes, MRC, CIT
Actions à entreprendre par la MRC	- Identifier un organisme porteur du projet. - Faire le lien entre l'organisme porteur et les CIT.
Échéancier	Court, moyen terme

AXE D'INTERVENTION 2 : TRANSPORT COLLECTIF	
ORIENTATION : Inciter un transfert modal vers le transport collectif en y attirant une clientèle non initiée, composée majoritairement d'automobilistes en solo	
Intégrer des trousse de mobilité durable dans les nouveaux développements résidentiels en échange de cases de stationnement	
Contexte de l'intervention	
Afin de voir s'opérer un véritable changement dans les habitudes des résidents du territoire en faveur de la mobilité durable, l'amélioration de l'offre en transport collectif doit nécessairement s'accompagner d'une gestion adéquate de l'offre de stationnement. En ce sens, les promoteurs immobiliers sont de plus en plus sollicités afin de proposer des alternatives à l'automobile à leurs nouveaux clients, en particulier dans les milieux densément occupés et bien desservis en transport collectif. Une telle mesure permet aux promoteurs d'économiser sur les coûts de construction et d'entretien du stationnement, tout en offrant une plus-value aux acheteurs d'unités résidentielles.	
Description de l'intervention	
En fonction des services offerts ou prévus à proximité des nouveaux développements résidentiels, la trousse de mobilité durable peut contenir, entre autres, un abonnement au transport collectif et à un service d'autopartage, ou encore l'accès à un service de covoiturage, en remplacement de l'achat d'une case de stationnement.	
Intervenants	Organismes responsables : Promoteurs immobiliers Partenaires : Villes, MRC, CLD, partenaires de transport participants
Actions à entreprendre par la MRC	- En partenariat avec le CLD, contacter les principaux promoteurs immobiliers du territoire. - Approcher les différents partenaires de transport pour connaître leur intérêt.
Échéancier	En continu

AXE D'INTERVENTION 2 : TRANSPORT COLLECTIF	
ORIENTATION : Inciter un transfert modal vers le transport collectif en y attirant une clientèle non initiée, composée majoritairement d'automobilistes en solo	
Arrimer les horaires de circuits d'autobus desservant les secteurs industriels et commerciaux de grandes surfaces aux horaires des travailleurs	
Contexte de l'intervention	
L'utilisation du transport collectif dans les secteurs industriels et commerciaux de grandes surfaces de la MRC demeure marginale. Une des principales raisons évoquées par les travailleurs est la non-concordance de leur horaire aux heures de passage des autobus. Néanmoins, les quarts de travail des employés des secteurs industriels et commerciaux sont généralement fixes et se prêteraient bien à un arrimage aux horaires du transport collectif.	
Description de l'intervention	
Il est proposé de susciter un intérêt envers le transport collectif chez les employés des secteurs industriels et commerciaux de grandes surfaces en mettant en place un maximum de conditions favorables. Pour ce faire, la coordination des horaires de travail et des heures de passage des autobus dans un secteur donné doit idéalement s'accompagner de campagnes d'information et de promotion auprès des employés.	
Intervenants	Organismes responsables : CIT Partenaires : Villes, MRC, CLD, industries, chambres de commerce
Actions à entreprendre par la MRC	- En collaboration avec les CIT, identifier les secteurs prioritaires. - En collaboration avec le CLD, promouvoir l'utilisation du transport collectif dans les secteurs industriels.
Échéancier	Court terme

AXE D'INTERVENTION 3 : TRANSPORT ACTIF	
ORIENTATION : Assurer la sécurité des piétons, en particulier pour les clientèles vulnérables	
Répertorier et aménager les rues dépourvues de trottoirs et les intersections problématiques relativement à la sécurité des piétons	
Contexte de l'intervention	
Les banlieues traditionnelles ont largement été conçues en fonction des déplacements automobiles et les villes de la MRC de Roussillon n'y font pas exception. Ce faisant, plusieurs rues sur le territoire sont dépourvues de trottoirs, décourageant par le fait même les déplacements piétons. De plus, bon nombre d'intersections posent problème quant à la sécurité des piétons, soit en raison de la largeur des voies, de l'absence de traverses piétonnes ou du manque de temps pour la traversée, ou encore de la cohabitation difficile entre les automobilistes et les autres usagers de la route.	
Description de l'intervention	
Dans un premier temps, il est proposé que chacune des villes du territoire dresse l'inventaire des rues dépourvues de trottoirs et des intersections potentiellement dangereuses pour les piétons. Avec l'aide de cet inventaire, les villes pourront ensuite prioriser les rues et intersections à sécuriser en fonction des ressources disponibles. Par exemple, une rue dépourvue de trottoir jugée problématique pourrait être sécurisée temporairement par l'implantation d'un corridor piéton peint au sol, en attendant l'aménagement permanent de trottoir.	
Intervenants	Organismes responsables : Villes Partenaires : MRC, MTQ
Actions à entreprendre par la MRC	- Agir en support aux villes lors de l'aménagement des rues et des intersections ciblées.
Échéancier	En continu

AXE D'INTERVENTION 3 : TRANSPORT ACTIF	
ORIENTATION : Assurer la sécurité des piétons, en particulier pour les clientèles vulnérables	
Encourager la création de raccourcis piétons afin de réduire les distances dans les quartiers où la trame de rues est sinueuse	
Contexte de l'intervention	
La trame de rues de la plupart des quartiers résidentiels du territoire se compose de rues sinueuses, de boucles et de culs-de-sac, rallongeant ainsi de façon considérable les déplacements à pied. La présence de raccourcis piétons entre deux rues permet d'atteindre plus rapidement certains lieux stratégiques tels qu'une école ou un arrêt d'autobus.	
Description de l'intervention	
Certains secteurs résidentiels de la MRC, généralement les plus anciens, sont déjà bien pourvus en raccourcis piétons. Pour ceux-ci, il importe de maintenir leur accessibilité et leur sécurité, notamment par un aménagement et un entretien adéquat par la municipalité. Pour les quartiers plus récents ou dépourvus de raccourcis piétons, l'évaluation des lieux pouvant bénéficier de tels aménagements est des plus pertinentes.	
Intervenants	Organismes responsables : Villes Partenaires : MRC
Actions à entreprendre par la MRC	- Agir en support aux villes lors de l'aménagement de raccourcis piétons.
Échéancier	En continu

AXE D'INTERVENTION 3 : TRANSPORT ACTIF	
ORIENTATION : Assurer la sécurité des piétons, en particulier pour les clientèles vulnérables	
Promouvoir l'implantation de corridors scolaires et de programmes tels que <i>À pied, à vélo, ville active</i>	
Contexte de l'intervention	
De plus en plus d'écoles bénéficient d'environnements sécuritaires pour les déplacements actifs des élèves, notamment par la mise en place de corridors scolaires ou du programme <i>À pied, à vélo, ville active</i> de Vélo Québec, dont Nature-Action Québec est mandataire pour la région de la Montérégie. Dans les deux cas, diverses mesures d'apaisement de la circulation sont implantées à proximité des écoles afin de donner priorité aux déplacements actifs.	
Description de l'intervention	
La MRC de Roussillon a déjà établi un contact entre l'organisme Nature-Action Québec et les municipalités du territoire. La mise en place du programme <i>À pied, à vélo, ville active</i> est de la responsabilité des municipalités, selon leur intérêt.	
Intervenants	Organismes responsables : Villes, Nature-Action Québec Partenaires : MRC, commissions scolaires, services de police
Actions à entreprendre par la MRC	- Agir en support aux villes lors de l'implantation de corridors scolaires et de démarches similaires.
Échéancier	En continu

AXE D'INTERVENTION 3 : TRANSPORT ACTIF	
ORIENTATION : Poursuivre le développement d'un réseau cyclable intermunicipal cohérent, qui allie les fonctions utilitaire et récréative	
Compléter le réseau cyclable récréatif (Route verte) en reliant les parties est et ouest de la MRC	
Contexte de l'intervention	
Actuellement, la Route verte #3 est incomplète en Montérégie, en passant notamment par la MRC de Beauharnois-Salaberry, à l'ouest, et par les villes de Sainte-Catherine, Candiac et La Prairie, plus à l'est. Compléter ce lien cyclable manquant permettrait d'achever le réseau de la Route verte dans cette partie de la Montérégie, mais surtout d'offrir une connexion est-ouest aux cyclistes de la MRC de Roussillon.	
Description de l'intervention	
La MRC de Roussillon étudie présentement, en collaboration avec Vélo Québec, divers scénarios relativement à la planification d'un lien cyclable qui permettrait de relier les parties est et ouest du territoire. Les villes concernées par le tracé projeté seront par la suite chargées de sa réalisation.	
Intervenants	Organismes responsables : Villes, MRC Partenaires : Vélo Québec
Actions à entreprendre par la MRC	- En collaboration avec Vélo Québec et les villes concernées, participer à la planification du réseau cyclable projeté. - Agir en support aux villes lors de la réalisation du réseau cyclable.
Échéancier	Court, moyen terme

AXE D'INTERVENTION 3 : TRANSPORT ACTIF	
ORIENTATION : Poursuivre le développement d'un réseau cyclable intermunicipal cohérent, qui allie les fonctions utilitaire et récréative	
Aménager les liens cyclables structurants manquants et assurer l'arrimage des réseaux cyclables entre les villes	
Contexte de l'intervention	
Plusieurs villes de la MRC prévoient l'aménagement de liens cyclables au cours des prochaines années afin d'ajouter aux 170 kilomètres existants. La plupart de ces liens serviront à relier des tronçons isolés afin de créer un réseau cyclable cohérent à l'échelle du territoire. Par ailleurs, certains liens cyclables intermunicipaux présentent des incohérences qui pourraient être prises en charge afin d'assurer la fonctionnalité et la sécurité du réseau.	
Description de l'intervention	
L'objectif de cette intervention est d'assurer la complémentarité des réseaux récréatif et utilitaire et de simplifier les trajets, notamment en facilitant le passage d'une ville à une autre, interne ou externe au territoire de la MRC. L'aménagement de nouveaux liens cyclables contribuera à doter la MRC de Roussillon d'un réseau intermunicipal cohérent, dans la mesure où les interventions des villes voisines seront coordonnées.	
Intervenants	Organismes responsables : Villes Partenaires : MRC
Actions à entreprendre par la MRC	- Agir en support aux villes lors de la réalisation du réseau cyclable.
Échéancier	Court, moyen terme

AXE D'INTERVENTION 3 : TRANSPORT ACTIF	
ORIENTATION : Veiller à la mise aux normes des infrastructures cyclables sur le territoire	
Référer aux normes du MTQ pour tout nouvel aménagement cyclable	
Contexte de l'intervention	
Les aménagements cyclables sont soumis aux normes du MTQ afin d'assurer leur sécurité. Ces normes sont régulièrement mises à jour et les municipalités ont tout intérêt à s'y référer avant d'entreprendre des travaux d'aménagement de liens cyclables. En complément avec la notion de sécurité, les aménagements cyclables se doivent d'être confortables pour les utilisateurs. Par exemple, la présence d'entrées charretières et de grilles de puisards devra être considérée lors de tels aménagements.	
Description de l'intervention	
Sans faire une énumération exhaustive des normes d'aménagement de liens cyclables du MTQ, les deux recommandations suivantes peuvent s'appliquer à une portion relativement importante du territoire : - En site propre, privilégier l'aménagement de pistes cyclables bidirectionnelles de 3 mètres de largeur. - Sur rue, privilégier l'aménagement de bandes cyclables unidirectionnelles dans le sens de la circulation de 1,5m à 1,75m de largeur.	
Intervenants	Organismes responsables : Villes Partenaires : MRC
Actions à entreprendre par la MRC	- Agir en support aux villes lors de la réalisation du réseau cyclable.
Échéancier	En continu

AXE D'INTERVENTION 3 : TRANSPORT ACTIF	
ORIENTATION : Veiller à la mise aux normes des infrastructures cyclables sur le territoire	
Encourager les villes à doter leurs édifices publics de supports à vélos conformes et en quantité suffisante	
Contexte de l'intervention	
Afin d'encourager les saines habitudes de vie chez leurs citoyens, plusieurs villes à travers le Québec ont décidé de donner l'exemple, soit en interdisant la malbouffe ou les boissons énergisantes dans leurs édifices municipaux et espaces publics. Dans le but d'encourager l'activité physique, les municipalités devraient également faire preuve de leadership en équipant leurs édifices d'infrastructures pour cyclistes attrayantes.	
Description de l'intervention	
À terme, il est suggéré que l'ensemble des édifices publics et municipaux mettent à la disposition de leurs employés et leurs citoyens un nombre suffisant de supports à vélos conformes et idéalement protégés des intempéries. Au besoin, les villes peuvent solliciter l'expertise de Vélo Québec pour connaître la quantité et le type d'infrastructures à implanter, ainsi que les sites à privilégier.	
Intervenants	Organismes responsables : Villes Partenaires : MRC, Vélo Québec
Actions à entreprendre par la MRC	- Agir en support aux villes lors de l'implantation d'infrastructures pour cyclistes.
Échéancier	Court terme

AXE D'INTERVENTION 3 : TRANSPORT ACTIF	
ORIENTATION : Veiller à la mise aux normes des infrastructures cyclables sur le territoire	
Encourager les édifices commerciaux à fournir à leur clientèle une offre adéquate de supports à vélos	
Contexte de l'intervention	
La majorité des surfaces commerciales sont actuellement aménagées en fonction des besoins des automobilistes. Ce faisant, la place réservée aux cyclistes est souvent marginale, voire inexistante. Dans certains cas, les supports à vélos sont localisés à des endroits peu accessibles, décourageant ainsi leur utilisation. Dans d'autres cas, les supports à vélos sont en nombre insuffisant ou ne garantissent pas une protection adéquate contre le vol.	
Description de l'intervention	
Au même titre que les édifices publics et municipaux, l'utilisation du vélo vers les commerces sera encouragée si les infrastructures permettant d'accueillir les cyclistes sont au rendez-vous. Le nombre de supports à vélos recommandé est variable selon la taille et le type de commerce. Des regroupements de commerçants sont envisageables afin de partager les infrastructures pour cyclistes. Au besoin, les commerçants peuvent solliciter l'expertise de Vélo Québec pour connaître la quantité et le type d'infrastructures à implanter, ainsi que les sites à privilégier	
Intervenants	Organismes responsables : Commerçants Partenaires : Villes, MRC, CLD, Vélo Québec
Actions à entreprendre par la MRC	- Agir en support aux commerçants lors de l'implantation d'infrastructures cyclistes.
Échéancier	Court terme

AXE D'INTERVENTION 3 : TRANSPORT ACTIF	
ORIENTATION : Permettre des déplacements actifs sécuritaires en toute saison	
Déneiger adéquatement l'ensemble des trottoirs et les liens cyclables les plus utilisés	
Contexte de l'intervention	
L'entretien hivernal des trottoirs est déjà pris en charge par les municipalités de la MRC de Roussillon. Une attention particulière doit cependant être apportée à la coordination des travaux de déneigement des routes et des trottoirs, afin que ces derniers soient praticables et sécuritaires le plus rapidement possible après des chutes de neige importantes. Par ailleurs, la pratique hivernale du vélo gagne de plus en plus d'adeptes dans la région métropolitaine. À Montréal, environ 40 kilomètres de pistes cyclables sont déneigés chaque année pour permettre des déplacements utilitaires quatre saisons.	
Description de l'intervention	
L'intervention suggère une vigilance lors des opérations de déneigement du réseau routier, afin que celles-ci ne se fassent pas au détriment du réseau de trottoirs. Le déneigement des trottoirs devrait être prioritaire, sinon simultané, au déneigement du réseau routier afin d'assurer la sécurité des piétons et des personnes à mobilité réduite. Il est également suggéré de déneiger les liens cyclables les plus utilisés afin d'encourager la pratique utilitaire du vélo en toute saison.	
Intervenants	Organismes responsables : Villes Partenaires : MRC
Actions à entreprendre par la MRC	- En collaboration avec les villes, faire la promotion du transport actif en toute saison auprès de la population. - En collaboration avec les villes, cibler les liens cyclables qui pourraient faire l'objet d'un entretien hivernal.
Échéancier	En continu

AXE D'INTERVENTION 4 : MULTIMODALITÉ ET INTERMODALITÉ	
ORIENTATION : Présenter à la population une offre de modes de déplacements la plus variée possible	
Implanter des stations d'autopartage et d'automobiles en libre-service aux endroits où la densité le permet	
Contexte de l'intervention	
L'autopartage est un service permettant à ses abonnés d'avoir accès à un véhicule sans en être propriétaire. La tarification est basée en fonction de l'utilisation et inclut les frais liés à l'essence, les assurances et l'entretien du véhicule. Communauto, la principale entreprise d'autopartage au Québec, est principalement implantée dans les quartiers centraux de Montréal, bien que quelques stations desservent également la rive-sud, notamment à Brossard. L'utilisation d'automobiles en libre-service se distingue de l'autopartage traditionnel en ce qu'elle permet à l'utilisateur d'utiliser un véhicule sans réservation préalable et sans être obligé de le rapporter à l'endroit d'emprunt initial. La compagnie Car2go est la première à avoir développé un service d'autopartage en libre-service, suivie plus récemment par Communauto.	
Description de l'intervention	
La MRC évalue présentement les possibilités d'implantation d'un service d'autopartage sur son territoire, dans l'optique où des pôles de densification pourront justifier une offre à moyen terme. Des démarches devront ensuite être entamées en collaboration avec les villes concernées pour la mise en place d'un tel service.	
Intervenants	Organismes responsables : Villes, entreprises d'autopartage Partenaires : MRC
Actions à entreprendre par la MRC	- Évaluer les possibilités de développement d'un service d'autopartage à certains endroits stratégiques du territoire. - Agir en support aux villes concernées lors des démarches d'implantation d'un service d'autopartage sur leur territoire.
Échéancier	Court, moyen terme

AXE D'INTERVENTION 4 : MULTIMODALITÉ ET INTERMODALITÉ	
ORIENTATION : Présenter à la population une offre de modes de déplacements la plus variée possible	
Implanter des stations d'autopartage exclusif dans les grands ensembles immobiliers de la MRC	
Contexte de l'intervention	
L'entreprise Libroto offre depuis quelques années un service d'autopartage exclusif aux grands ensembles immobiliers, soit de plus de 100 logements. Récemment, le projet s'est implanté au Faubourg Cousineau, un écoquartier à Saint-Hubert, où les résidents peuvent désormais se partager un véhicule hybride. La densification résidentielle prévue au cours des prochaines années offrira la possibilité à un nombre croissant de développeurs et de promoteurs immobiliers de proposer un service d'autopartage exclusif à leur clientèle en tant que solution alternative à la possession d'un véhicule.	
Description de l'intervention	
En collaboration avec le CLD et les villes concernées, la MRC propose de présenter ce service aux promoteurs et gestionnaires immobiliers afin de connaître leur intérêt actuel ou futur. En fonction de leur intérêt, ces acteurs seront ensuite mis en contact avec la compagnie Libroto.	
Intervenants	Organismes responsables : Promoteurs et gestionnaires immobiliers, entreprises d'autopartage Partenaires : Villes, MRC, CLD
Actions à entreprendre par la MRC	- Évaluer les possibilités de développement d'un service d'autopartage exclusif aux grands ensembles immobiliers.
Échéancier	Court, moyen terme

AXE D'INTERVENTION 4 : MULTIMODALITÉ ET INTERMODALITÉ	
ORIENTATION : Présenter à la population une offre de modes de déplacements la plus variée possible	
Mettre en place des mesures incitatives au covoiturage	
Contexte de l'intervention	
En analysant les habitudes de déplacement des résidents de Roussillon au cours des dernières années, on constate un plafonnement, voire une diminution de la part modale du covoiturage. À l'heure actuelle, le covoiturage se pratique de façons informelle et diffuse sur le territoire, compte tenu de l'absence d'incitatifs.	
Description de l'intervention	
Le covoiturage sera encouragé par la mobilisation de groupes ou d'individus résidant à proximité les uns des autres et possédant des habitudes de déplacement similaires. De fait, les lieux d'emploi peuvent offrir des opportunités de covoiturage intéressantes, notamment dans les secteurs où les horaires de travail sont fixes. Dans cette optique, le regroupement d'employeurs peut augmenter les possibilités de jumelage entre employés. D'autres alternatives sont également envisageables, notamment le <i>vanpooling</i>, qui permet de déplacer des groupes d'employés difficilement atteignables par le transport collectif. À l'échelle de la MRC, l'adhésion à un logiciel de covoiturage clé en main constitue toutefois le moyen le plus efficace pour jumeler un maximum d'automobilistes de façon régulière ou ponctuelle, peu importe l'horaire ou le trajet.	
Intervenants	Organismes responsables : Entreprises de covoiturage Partenaires : Villes, MRC, CLD
Actions à entreprendre par la MRC	- Évaluer les possibilités de développement d'un service de covoiturage sur le territoire de la MRC. - Explorer les alternatives au covoiturage afin de limiter le nombre de déplacements en automobile individuelle.
Échéancier	Court terme

AXE D'INTERVENTION 4 : MULTIMODALITÉ ET INTERMODALITÉ	
ORIENTATION : Améliorer l'intégration entre tous les modes de transport	
Équiper les autobus locaux de porte-vélos	
Contexte de l'intervention	
Plusieurs municipalités et sociétés de transport au Québec ont déjà entrepris d'équiper leurs autobus de porte-vélos, permettant ainsi aux cyclistes de prolonger leur trajet dans une logique intermodale.	
Description de l'intervention	
Il est d'abord suggéré d'équiper les autobus locaux de porte-vélos, ce qui permettrait aux utilisateurs du transport collectif habitant loin d'un arrêt de pouvoir s'y rendre à vélo.	
Intervenants	Organismes responsables : CIT Partenaires : Villes, MRC
Actions à entreprendre par la MRC	- Travailler de concert avec les CIT et les villes pour faire la promotion de l'intermodalité.
Échéancier	Court terme

AXE D'INTERVENTION 4 : MULTIMODALITÉ ET INTERMODALITÉ	
ORIENTATION : Améliorer l'intégration entre tous les modes de transport	
Proposer une intégration tarifaire incitative à l'utilisation des modes de transport durables	
Contexte de l'intervention	
Actuellement, plus de 700 titres de transport collectif sont disponibles dans la région métropolitaine, ce qui tend à complexifier passablement l'expérience client, en particulier pour les nouveaux utilisateurs. De plus, les zones tarifaires sont définies en fonction de déplacements vers le centre-ville de Montréal, ce qui est inéquitable pour une grande partie des utilisateurs, notamment ceux qui ont à effectuer des déplacements d'une zone à l'autre sur la couronne sud.	
Description de l'intervention	
La MRC de Roussillon, de concert avec ses partenaires, entend participer activement à la réflexion sur une intégration tarifaire révisée pour la région métropolitaine.	
Intervenants	Organismes responsables : CIT, AMT Partenaires : Villes, MRC
Actions à entreprendre par la MRC	- Participer à la réflexion sur une révision de l'intégration tarifaire dans la région métropolitaine.
Échéancier	Court, moyen terme

AXE D'INTERVENTION 4 : MULTIMODALITÉ ET INTERMODALITÉ	
ORIENTATION : Mettre en application des principes d'aménagement qui favoriseront l'intermodalité aux points d'accès au transport collectif	
Aménager les pôles intermodaux de façon à réduire les distances entre chaque mode et atténuer les désagréments liés aux ruptures de charge	
Contexte de l'intervention	
Pour être attractifs, les pôles intermodaux doivent être confortables et aménagés de façon à simplifier l'utilisation du transport collectif et faciliter le passage d'un mode à un autre. Dans cette optique, l'accès aux modes actifs, soit la marche et le vélo, est à privilégier lors de l'aménagement de ces pôles, en particulier dans les secteurs urbains.	
Description de l'intervention	
L'intervention propose d'étudier chacune des neuf aires TOD identifiées au PMAD dans une logique d'intermodalité. En fonction de leur emplacement, ces pôles intermodaux accorderont une place variable aux transports collectifs, actifs et aux stationnements incitatifs. Par ailleurs, les utilisateurs du transport collectif souhaitent limiter les désagréments liés aux transferts d'un mode de transport à un autre. L'aménagement ou le réaménagement de pôles intermodaux devra donc minimiser les distances au sein d'un environnement convivial, axé sur les déplacements actifs. De plus, des équipements tels que des aires d'attente chauffées, des salles de bain et des aires de service devront être prévus à ces endroits afin d'assurer le confort des usagers.	
Intervenants	Organismes responsables : CIT, AMT Partenaires : Villes, MRC
Actions à entreprendre par la MRC	- En collaboration avec les partenaires concernés, participer à la réflexion sur l'aménagement de pôles intermodaux pour les neuf aires TOD identifiées au PMAD.
Échéancier	En continu

RÉFÉRENCES

AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL (2013). *Plan de mobilité et de transport de l'agglomération de Longueuil*, 92 pages.

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2012). *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, Montréal, 217 pages et annexes.

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL (2014). *Le stationnement : un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durables*, Montréal, 85 pages.

DAA STRATÉGIES (2013). *Inventaire industriel et mise à jour du portrait et du diagnostic économique : MRC de Roussillon*, pour le CLD de Roussillon, 57 pages et annexes.

GENIVAR Inc. (2013). *Plan de mobilité active et durable de la Ville de Châteauguay*, 138 pages et annexes.

GENIVAR Inc. (2012). *Plan de mobilité durable des MRC et municipalités du territoire de la Couronne Sud de la CMM*, pour la Table des préfets et élus de la Couronne Sud, Longueuil, 38 pages et annexes.

VÉLO QUÉBEC (2011). *Le réseau vélo métropolitain 2031*, proposition présentée à la Communauté métropolitaine de Montréal dans le cadre du Plan d'aménagement et de développement métropolitain, 52 pages.

VIVRE EN VILLE ET ACCÈS TRANSPORTS VIABLES (2013). *Réunir les modes : L'intermodalité et la multimodalité au service de la mobilité durable*, Collection «Outils le Québec», 109 pages.