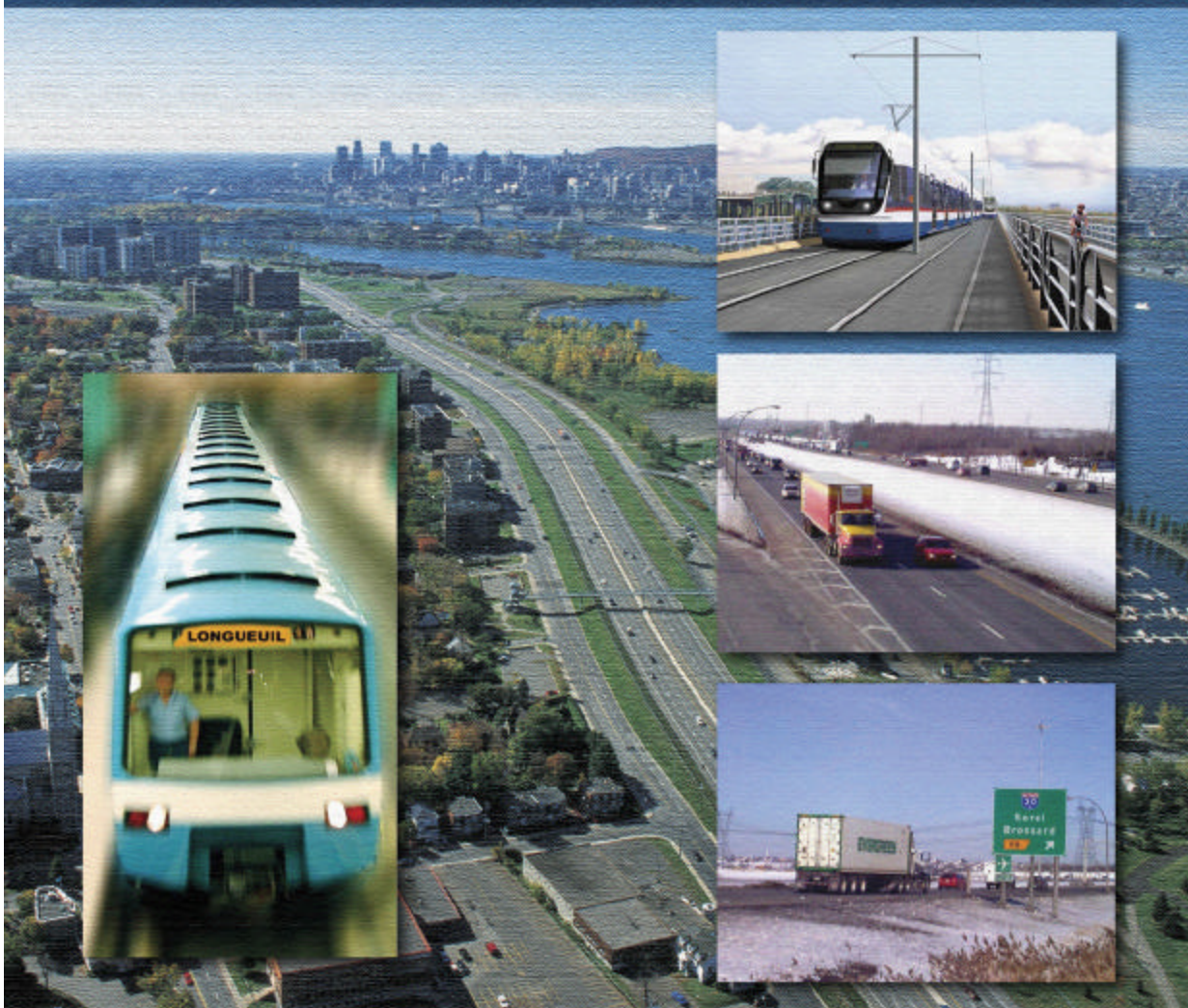


MÉMOIRE de la VILLE DE LONGUEUIL

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



Le 4 avril 2002

TABLE DES MATIÈRES

AVANT PROPOS	1
▪ Présentation des principales caractéristiques de la nouvelle Ville de Longueuil	1
▪ Intérêt de la Ville aux problèmes de mobilité entre la Rive-Sud et Montréal	2
1▪ AMPLEUR DES PROBLÈMES DE MOBILITÉ ENTRE LONGUEUIL ET MONTRÉAL	3
1.1 Description des réseaux sur le territoire	3
1.1.1 Réseaux routier et autoroutier	3
1.1.2 Réseau d'autobus	3
1.1.3 Métro 4	
1.1.4 Terminus	4
1.1.4.1 Terminus centre-ville	4
1.1.4.2 Terminus Longueuil	4
1.1.4.3 Terminus Brossard	5
1.1.4.4 Terminus Papineau	5
1.1.4.5 Terminus Radisson	5
1.1.5 Voies réservées	6
1.1.6 Stationnements incitatifs métropolitains	6
1.1.6.1 De Mortagne	6
1.1.6.2 Brossard-Chevrier	6
1.1.6.3 Brossard-Panama	6
1.1.6.4 Saint-Bruno-de-Montarville	7
1.1.7 Train de banlieue	7
1.2 Description de la structure économique de la Ville	9
1.2.1 Grandes affectations du territoire	9
1.2.1.1 Fonction résidentielle	10
1.2.1.2 Fonction commerciale et de services	12
1.2.1.3 Fonction industrielle	13
1.2.2 Pôles d'emplois	14

1.3	Problématique de la mobilité	16
1.3.1	Réseau routier	16
1.3.1.1	Déplacements (tous motifs-période de pointe du matin)	16
1.3.1.2	Débits de circulation	16
1.3.1.3	Capacité des infrastructures routières	16
1.3.2	Transport collectif	18
1.3.2.1	Station de métro Radisson	18
1.3.2.2	Terminus Longueuil	19
1.3.2.3	Terminus centre-ville via le pont Victoria	19
1.3.2.4	Terminus centre-ville via l'autoroute 10 et le pont Champlain	20
1.3.2.5	Équilibre de la part modale	21
1.3.2.6	Gestion de la demande	22
1.3.2.7	Environnement	23
1.3.3	Transport des marchandises	24
1.3.3.1	Débits de circulation	24
1.3.3.2	Capacité des liens interrives	24
1.3.3.3	Discontinuité du réseau	25
1.3.3.4	Transport maritime	25
2	VISION DE L'AVENIR ET BESOINS FUTURS DE MOBILITÉ	28
2.1	Tendances annoncées	28
2.1.1	Tendances démographiques	28
2.1.2	Tendances sur la mobilité	29
2.1.2.1	Transport en commun	29
2.1.2.2	Trafic automobile et camionnage	30
2.1.3	Critique des tendances annoncées	31
2.2	Gestion de l'urbanisation	33
2.2.1	Développement économique et croissance démographique	33
2.2.2	Planification du transport et de l'aménagement du territoire	34
2.2.3	Nouveau contexte de planification	35
2.2.4	Orientations d'aménagement et de développement	36
2.3	Axes de transport et pôles de développement	38
2.3.1	Axes interrives de transport en commun	38
2.3.2	Pôles de développement et axes internes	39

3- RECOMMANDATIONS	43
3.1 Nécessité d'agir	43
3.2 Priorités	44
3.2.1 Prolongement de l'autoroute 30	44
3.2.2 Implantation du Système léger sur rail (SLR) dans l'axe A-10/Montréal	46
3.2.3 Prolongement de la ligne 4 du métro à Longueuil	47
3.2.4 Implantation de la voie réservée sur l'autoroute 20	47
3.3 Pas de nouveau pont	48
 CONCLUSION	 49
 BIBLIOGRAPHIE	 50
Liste des figures	
Figure 1 Territoire juridique du RTL	3
Figure 2 Terminus Longueuil	5
Figure 3 Localisation des stationnements incitatifs	6
Figure 4 Ligne de train de banlieue Montréal/Saint-Hilaire	7
Figure 5 Réserve de capacité sur le réseau routier de la région	17
Figure 6 Pertes de temps des autobus du RTL dans l'axe du pont-tunnel L.-H.-Lafontaine	18
Figure 7 Pertes de temps des autobus du RTL aux environs du terminus Longueuil	19
Figure 8 Pertes de temps des autobus du RTL dans l'axe du pont Victoria	20
Figure 9 Pertes de temps des autobus du RTL dans l'axe du pont Champlain	21
Figure 10 Prolongement de l'autoroute 30	45
Figure 11 Implantation du Système léger sur rail (SLR)	46
Figure 12 Prolongement de la ligne 4 du métro	47
Figure 13 Implantation de la voie réservée sur l'autoroute 20	47
 Liste des tableaux	
Tableau 1 Organisation territoriale de la Ville de Longueuil (2001)	1
Tableau 2 Population et superficie du territoire (1996)	10
Tableau 3 Proportion des propriétaires et des locataires dans la Rive-Sud (1996)	10
Tableau 4 Type de logements dans la Rive-Sud (1996)	10

Tableau 5	Nombre d'unités de logements en site vacant et viabilisé (2002)	11
Tableau 6	Construction commerciale entre 1999 et 2001	13
Tableau 7	État des terrains industriels (2002)	13
Tableau 8	Pôles d'activité en termes d'emplois (1996)	14
Tableau 9	Nombre d'établissements par nombre d'employés (1996)	15
Tableau 10	Évolution démographique de la Ville de Longueuil entre 1991 et 2001	28
Tableau 11	Évolution du nombre de véhicules par jour ouvrable et prévisions 2016	30
Tableau 12	Évolution du nombre de véhicules lourds de transport des marchandises	30
Tableau 13	Achalandage en transport en commun sur les axes ceinturant l'Île de Montréal (Pointe AM-2001)	38

Liste des plans

Plan 1	Ville de Longueuil dans la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)	2
Plan 2	Réseau de transport de la Ville de Longueuil	8
Plan 3	Plan des affectations du sol	9
Plan 4	Sites résidentiels non développés	11
Plan 5	Sites commerciaux non développés	12
Plan 6	Sites industriels non développés	14
Plan 7	Problématique de la mobilité : Rive-Sud	26
Plan 8	Problématique de la mobilité : Ville de Longueuil	27
Plan 9	Centre de l'agglomération de la CMM	37
Plan 10	Pôles de développement et corridors de transport	41
Plan 11	Réseau de transport en commun	42

AVANT-PROPOS

■ Présentation des principales caractéristiques de la nouvelle Ville de Longueuil

Le 1^{er} janvier 2002 est née la nouvelle Ville de Longueuil, formée du regroupement de huit municipalités de la Rive-Sud de Montréal : Boucherville, Brossard, Greenfield Park, LeMoine, Longueuil, Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Hubert et Saint-Lambert. La population de la Ville ainsi créée compte près de 372 000 habitants, la troisième en taille au Québec, et son territoire atteint une superficie de 274 km². Les villes regroupées ont désormais le statut d'arrondissement.

Tableau 1 : Organisation territoriale de la Ville de Longueuil (2001)

Arrondissements	Population 2001	%	Superficie (Km ²)	%	Densité de population	Variation de la population 1996/2001
Boucherville	36 253	10 %	69,33	25	523	3,6
Brossard	65 026	17 %	44,77	16	1 452	-1,4
Saint-Lambert – Le Moine	25 906	7 %	7,38	3	3 510	0
Greenfield Park	16 978	5 %	4,58	2	3 707	-2,1
Saint-Hubert	75 912	20 %	63,21	23	1 201	-1,5
Saint-Bruno-de-Montarville	23 843	6 %	41,89	15	569	0,5
Vieux-Longueuil	128 016	34 %	42,76	16	2 994	0
LONGUEUIL	371 934	100 %	273,92	100	1 358	0

Source : Statistique Canada, 2001

La Ville de Longueuil occupe en rives du Saint-Laurent près de 50 kilomètres. Son aspect naturel a été grandement modifié suite à l'urbanisation progressive du territoire et à l'aménagement d'infrastructures de transport. Son territoire fortement urbanisé offre de larges vues sur Montréal. Non seulement est-il localisé dans la périphérie immédiate de Montréal, mais il est également situé à proximité de son centre-ville, ce qui engendre de nombreux échanges pour les motifs travail, étude, loisir, magasinage et autres. Sur les sept ponts reliant la Rive-Sud à l'Île de Montréal, quatre d'entre eux se retrouvent sur le territoire de la Ville de Longueuil. Ce constat illustre bien les liens économiques étroits qui unissent la Ville de Longueuil à l'Île de Montréal.

La Ville de Longueuil fait partie de la couronne sud de Montréal qui comprend les MRC suivantes : Beauharnois-Salaberry, Lajemmerais, Roussillon, Rouville, La Vallée-du-Richelieu et Vaudreuil-Soulanges. La couronne sud longe le fleuve Saint-Laurent et constitue, en fait, le prolongement urbain de l'Île de Montréal. C'est d'ailleurs cette proximité de la métropole qui explique la forte croissance démographique au cours des années 1960 et 1970.

Située à moins de dix kilomètres du centre-ville de Montréal, la Ville de Longueuil s'inscrit directement dans le prolongement du tissu urbain montréalais et, de ce fait, constitue l'un des trois ensembles urbains, à savoir Laval et sa couronne nord, Montréal, Longueuil et sa couronne sud. Trois principaux facteurs ont favorisé le développement de son territoire : sa localisation géographique aux confins d'un réseau routier bien développé, la proximité de l'Île de Montréal et la présence d'une station de métro vers laquelle converge, en grande partie, le système de transport en commun de la Rive-Sud.

1. AMPLEUR DES PROBLÈMES DE MOBILITÉ ENTRE LONGUEUIL ET MONTRÉAL

1.1 Description des réseaux sur le territoire

1.1.1 Réseaux routier et autoroutier

La Ville de Longueuil bénéficie d'une position stratégique lui permettant de jouer un rôle important dans le système de communication métropolitain. Directement adjacentes à la partie centrale de l'Île de Montréal et au cœur de la Rive-Sud, ses infrastructures de transport se sont grandement déployées.

Les ponts Champlain, Jacques-Cartier, Victoria et le pont-tunnel L.-H.-Lafontaine permettent les liaisons routières interrives. Les autoroutes 10, 15, 20 et 30 ainsi que les principales routes 112, 116, 132 et 134 desservent le territoire tant au niveau régional que national.

La Ville de Longueuil possède donc un réseau d'infrastructures routières qui assure la desserte de son territoire et qui supporte, aussi, fortement les déplacements de la région. Les déplacements internes et interrives observés démontrent la sollicitation élevée du réseau et l'interdépendance des territoires traversés par ces liens.

1.1.2 Réseau d'autobus

Le Réseau de transport de Longueuil (RTL), créé en 1974, est un organisme supra-municipal offrant un service de transport en commun aux citoyens de la Ville de Longueuil et plus particulièrement aux citoyens des arrondissements de Boucherville, Brossard, Greenfield Park, Vieux-Longueuil, Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Hubert et Saint-Lambert – Le Moyne.

Le RTL dessert une population de 372 000 habitants, selon le recensement 2001, établis sur un territoire de 274 km².

Le RTL emploie 915 personnes et génère de nombreuses retombées économiques. Il exploite 65 lignes d'autobus auxquelles s'ajoutent l'Express TCV (ligne 90) et 10 lignes de taxi collectif qui desservent environ 3 000 arrêts dont 600 sont munis d'abribus.

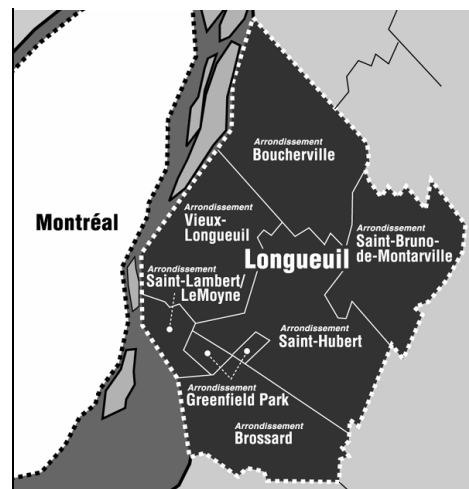


Figure 1 : Territoire juridique du RTL

Le RTL offre un service de taxi collectif aux résidents de certains secteurs à faible densité qui se trouvent éloignés des lignes d'autobus régulières. On prend le taxi collectif comme on prend l'autobus, aux mêmes arrêts en utilisant les mêmes titres de transport, aux mêmes tarifs. Le taxi vous conduit alors au point de correspondance le plus proche.

De plus, un service de transport adapté, offert aux personnes à mobilité réduite, assure plus de 230 000 déplacements par année. Le RTL offre aussi un service de transport scolaire intégré à son réseau.

Le réseau sur lequel circule une flotte de quelque 350 véhicules comporte une ossature de base en opération toute la journée, sept jours par semaine et sur laquelle se superposent des lignes supplémentaires au fur et à mesure que le volume de déplacements augmente. Le RTL assure plus de 30,6 millions de déplacements annuellement, en incluant la desserte de l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville.

Pour l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville, le RTL est responsable de la gestion de la desserte qui est assurée par un transporteur privé.

La majorité des lignes d'autobus se rendent aux terminus Longueuil, centre-ville ou Brossard-Panama; deux ont pour destination les stations de métro Papineau et Radisson, et les autres (taxis inclus) circulent à l'intérieur du territoire.

Le réseau est structuré en fonction des besoins, de manière à minimiser les temps de déplacements. Les clients-usagers bénéficient d'accès plus directs au terminus centre-ville principalement pour la partie sud du territoire (arrondissements Brossard, Greenfield Park, Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Hubert, Saint-Lambert – Le Moyne), et au terminus Longueuil pour la partie nord du territoire (arrondissements Vieux-Longueuil, Boucherville et Saint-Bruno-de-Montarville). Il en est de même le long des grands axes où sont situés les principaux centres d'intérêt du territoire.

1.1.3 Métro

La ligne 4 du métro relie les Villes de Longueuil et Montréal dans l'axe du pont Jacques-Cartier. Elle offre un intervalle de service de 5,6 minutes en périodes de pointe et de 10 minutes en périodes hors pointe. Le temps de parcours entre les stations Longueuil et Berri-UQAM est de 5,4 minutes.

La ligne 4 de métro transporte 19 200 clients-usagers en période de pointe du matin et environ 50 000 personnes par jour.

1.1.4 Terminus

Le RTL dessert cinq terminus dont trois se retrouvent sur le territoire de la Ville de Montréal et deux sur le territoire de la Ville de Longueuil.

1.1.4.1 Terminus centre-ville

Le terminus centre-ville est localisé au 1000, rue de la Gauchetière à Montréal. Mis en service en mai 1992, ce premier terminus intérieur régional offre un accès direct à la station de métro Bonaventure, à la Gare centrale, à la Place Bonaventure et au réseau piétonnier du Montréal souterrain. Ce terminus compte 21 quais d'embarquement, répartis sur deux îlots. Le RTL occupe 17 de ces quais dont 2 sont partagés. Les autres quais sont assignés à d'autres organismes publics de transport. Ce terminus accueille plus de 17 000 clients-usagers, provenant principalement de l'axe du pont Champlain, répartis dans près de 370 autobus entre 6 heures et 9 heures, à chaque jour ouvrable.

1.1.4.2 Terminus Longueuil

Le terminus de Longueuil localisé à la station de métro Longueuil a été mis en service en 1967 et comptait 23 quais d'embarquement. Il a été entièrement reconstruit en 1999-2000. Le nouveau terminus intermodal de Longueuil totalise maintenant 41 quais.

Deux fois plus grand que l'ancien, le nouveau terminus de Longueuil aux aires d'attente intérieures offre un meilleur confort aux usagers car il est ventilé l'été et chauffé l'hiver. Ce terminus accueille 19 200 clients-usagers entre 6 heures et 9 heures, à chaque jour ouvrable.



Figure 2 : Terminus Longueuil

Le terminus intermodal de Longueuil intègre les services du RTL et ceux des organismes suivants:

- CIT Vallée du Richelieu;
- CIT Chambly-Richelieu-Carignan;
- CIT Sorel-Tracy-Varennes;
- OMIT Sainte-Julie;
- et de plusieurs transporteurs privés interurbains.

1.1.4.3 Terminus Brossard

Mis en service en 1985, le terminus Brossard-Panama est situé à proximité de l'autoroute 10, à l'angle du boulevard Taschereau et de la rue Panama. Ce terminus compte 15 quais d'embarquement répartis sur deux îlots. Le RTL occupe 10 de ces quais, les autres étant assignés à d'autres organismes publics de transport. De plus, un stationnement incitatif d'une capacité de 1100 places y est adjacent.

1.1.4.4 Terminus Papineau

La station de métro Papineau n'est pas dotée d'un terminus, elle offre des quais d'embarquement et de débarquement sur rue seulement. Le RTL y occupe une seule place qui lui est exclusive. Une seule ligne d'autobus y est rabattue, soit la ligne 170 qui passe par le pont Jacques-Cartier et qui dessert l'arrondissement du Vieux-Longueuil.

1.1.4.5 Terminus Radisson

Le terminus Radisson est localisé à la station de métro du même nom. Il possède 5 quais extérieurs qui sont partagés par plusieurs transporteurs dont le RTL. Le RTL a une seule ligne d'autobus qui accède à ce terminus, soit la ligne 61 qui passe par le pont-tunnel L.-H.-Lafontaine et qui dessert l'arrondissement de Boucherville.

1.1.5 Voies réservées

Treize voies réservées ont été instaurées sur le territoire du RTL depuis 1978. Celles-ci ont été implantées dans divers cadres : accès au pont Champlain, aménagement du terminus Brossard-Panama, accès au terminus Longueuil, travaux de réfection du pont-tunnel L.-H.-Lafontaine, aménagement du terminus Brossard-Chevrier, mesures de mitigation des travaux du pont Victoria et accès au pont Victoria.

Les voies réservées totalisent près de 23,5 kilomètres sur la Rive-Sud. Elles sont principalement opérationnelles en périodes de pointe du matin et de l'après-midi. Près de 57 lignes du RTL bénéficient à un moment donné ou à un autre d'une voie réservée.

1.1.6 Stationnements incitatifs métropolitains

Le territoire du RTL compte 4 stationnements incitatifs métropolitains dont la desserte est assurée par des autobus : de Mortagne (arrondissement de Boucherville), Brossard-Chevrier et Brossard-Panama (arrondissement de Brossard) et Saint-Bruno-de-Montarville (arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville).

1.1.6.1 De Mortagne

Inauguré le 6 mai 1996, le stationnement de Mortagne est aménagé à l'intersection de l'autoroute 20 et du boulevard De Mortagne à Boucherville, en plus d'être connexe à la voie réservée A-20.

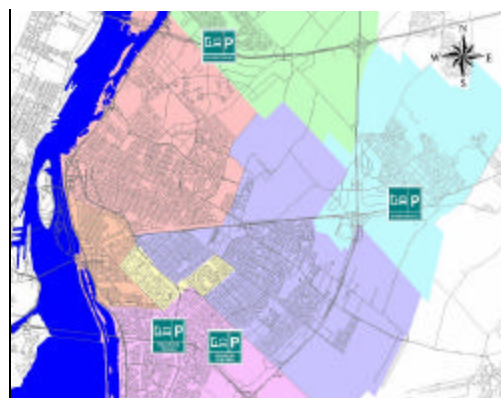


Figure 3 : Localisation des stationnements incitatifs

D'une capacité de 370 places, le stationnement comporte également une aire d'attente (kiss-and-ride) et un stationnement pour vélos.

Il est desservi par les lignes 61, 83 et 84 du RTL ainsi que par la ligne de taxi collectif T-92.

1.1.6.2 Brossard-Chevrier

Inauguré le 21 septembre 1998, le stationnement Brossard-Chevrier est aménagé en bordure de la rue Lapinière à l'angle de la voie ferrée du CN et en rive de l'autoroute 10. Il est relié à une voie réservée au centre de l'autoroute 10 qui se prolonge sur le pont Champlain, à sens inverse de la circulation, jusqu'à l'ancien poste de péage.

D'une capacité de 2 200 places, le stationnement comporte également un stationnement pour vélos. Il est desservi par l'Express TCV (ligne 90) de l'AMT dont l'exploitation est assurée par le RTL.

1.1.6.3 Brossard-Panama

Inauguré en 1986, le stationnement Brossard-Panama est aménagé à l'intersection de la route 134 (boulevard Taschereau) et de la rue Panama. Le stationnement est desservi par le terminus Brossard-Panama où l'on retrouvent les services de plusieurs transporteurs dont le RTL, le CIT Le Roussillon et le CIT Le Richelain. Le stationnement est également relié à la voie réservée de l'autoroute 10 et du pont Champlain.

D'une capacité de 1 100 places de stationnement, il comporte également une aire d'attente de 17 places et un stationnement pour vélos de 56 places.

1.1.6.4 Saint-Bruno-de-Montarville

Le stationnement incitatif de Saint-Bruno-de-Montarville est localisé en bordure de la route 116 à proximité du boulevard Seigneurial. Sa capacité est de 150 places de stationnement.

1.1.7 Train de banlieue

La ligne de train de banlieue Montréal/Saint-Hilaire traverse le territoire du RTL. Par conséquent, les résidents peuvent l'emprunter, et ce, aux gares de Saint-Bruno-de-Montarville et de Saint-Lambert.

Des stationnements incitatifs favorisant la bimodalité automobile train sont aménagés à proximité de chacune des gares.

L'offre de service est de deux arrivées à la gare centrale en période de pointe du matin et de trois départs en période de pointe de l'après-midi. Cependant, l'Agence métropolitaine de transport prévoit bonifier l'offre de service dès septembre 2002 à 5 trains par période de pointe.

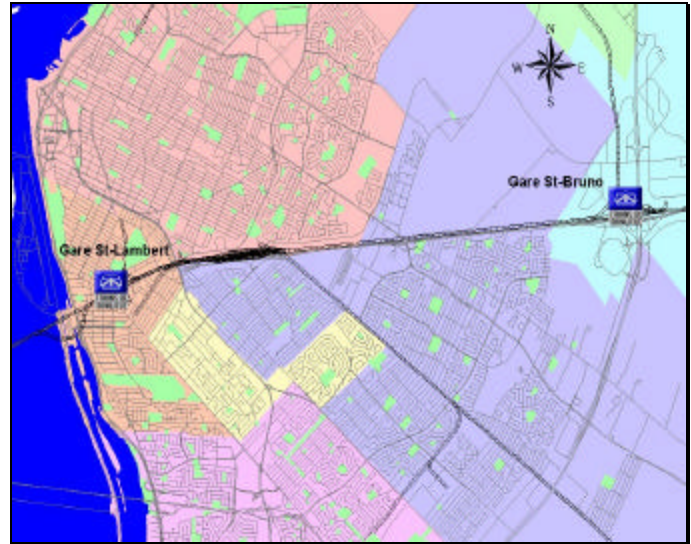


Figure 4 : Ligne de train de banlieue Montréal/Saint-Hilaire

Faits saillants

- Un réseau routier rive-sudois étendu qui converge vers la Ville de Longueuil et l'Île de Montréal;
- Une desserte et une gestion optimale du transport en commun qui assurent les déplacements des usagers à l'intérieur et à l'extérieur du territoire.

ENJEU

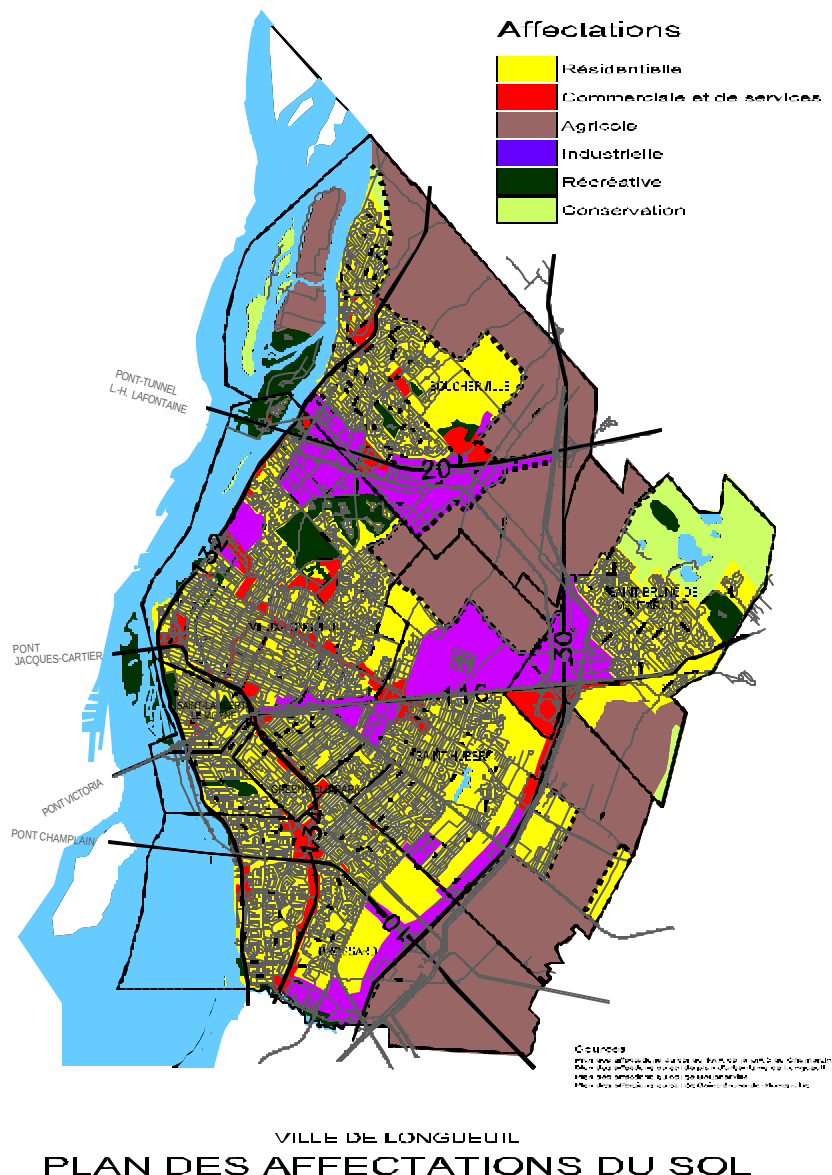
Consolider les infrastructures routières et de transport collectif de la Ville de Longueuil puisqu'elles représentent de grands acquis pour la région métropolitaine.

1.2 Description de la structure économique de la Ville

1.2.1 Grandes affectations du territoire

La représentation des grandes affectations du territoire de la Ville de Longueuil permet d'illustrer la dynamique économique et la répartition spatiale des grandes fonctions.

Près de 70 % du territoire de la Ville de Longueuil se situe à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. En termes d'occupation du sol, les développements résidentiels occupent 39 %, les activités commerciales et de services 19 % et les espaces industriels 11 %.



Plan 3

Le territoire de la Ville de Longueuil est un territoire structuré, fortement urbanisé et représentatif d'une grande agglomération urbaine. La densité et la concentration marquée de la population ainsi que des activités économiques au centre de la Rive-Sud illustrent l'importance de consolider ce pôle dans la région métropolitaine.

1.2.1.1 Fonction résidentielle

La densité de la Ville de Longueuil correspond à près de 1 362 hab./km². Par rapport à la Rive-Sud immédiate, la Ville de Longueuil accueille 57 % de la population totale sur un territoire qui ne représente que 18 % de la superficie totale.

Tableau 2 : Population et superficie du territoire (1996)

	Population		Superficie/km ²	
Longueuil	373 009	57 %	273,97	18 %
Lajemmerais	60 629	9 %	345,01	22 %
La Vallée-du-Richelieu	90 118	14 %	509,52	33 %
Roussillon	132 167	20 %	421,52	27 %
TOTAL	655 923	100 %	1 550,02	100 %

Source : Compilation, Ville de Longueuil, 2002

La morphologie résidentielle de la Ville s'explique notamment par le mode d'occupation des logis et le type de construction. On remarque que si les MRC adjacentes à Longueuil possèdent un taux élevé de propriétaires (supérieur à 75 %), cette proportion baisse de façon significative au niveau du territoire de Longueuil avec 59 % des résidents qui sont propriétaires de leur logement.

Tableau 3 : Proportion des propriétaires et des locataires dans la Rive-Sud (1996)

	Longueuil	Lajemmerais	La Vallée-du-Richelieu	Roussillon
Propriétaire	59 %	79 %	78 %	76 %
Locataire	41 %	21 %	22 %	24 %

Source : Compilation, Ville de Longueuil, 2002

En 1996, le nombre total de logements selon le type de construction résidentielle dans la Ville de Longueuil correspondait à 52 % de logis de faible densité et 48 % de logis de moyenne et haute densités. La Ville de Longueuil se démarque puisque les MRC adjacentes possèdent en moyenne 78 % de logements de faible densité.

Tableau 4 : Type de logements dans la Rive-Sud (1996)

	Longueuil	Lajemmerais	La Vallée-du-Richelieu	Roussillon
Faible densité	52 %	79 %	79 %	77 %
Moyenne et forte densités	48 %	21 %	21 %	23 %

Source : Compilation, Ville de Longueuil, 2002

Dans les espaces non construits mais déjà viabilisés, plus de 40 % de ces espaces sont voués à la construction de moyenne et forte densités.

Tableau 5 : Nombre d'unités de logements en site vacant et viabilisé (2002)

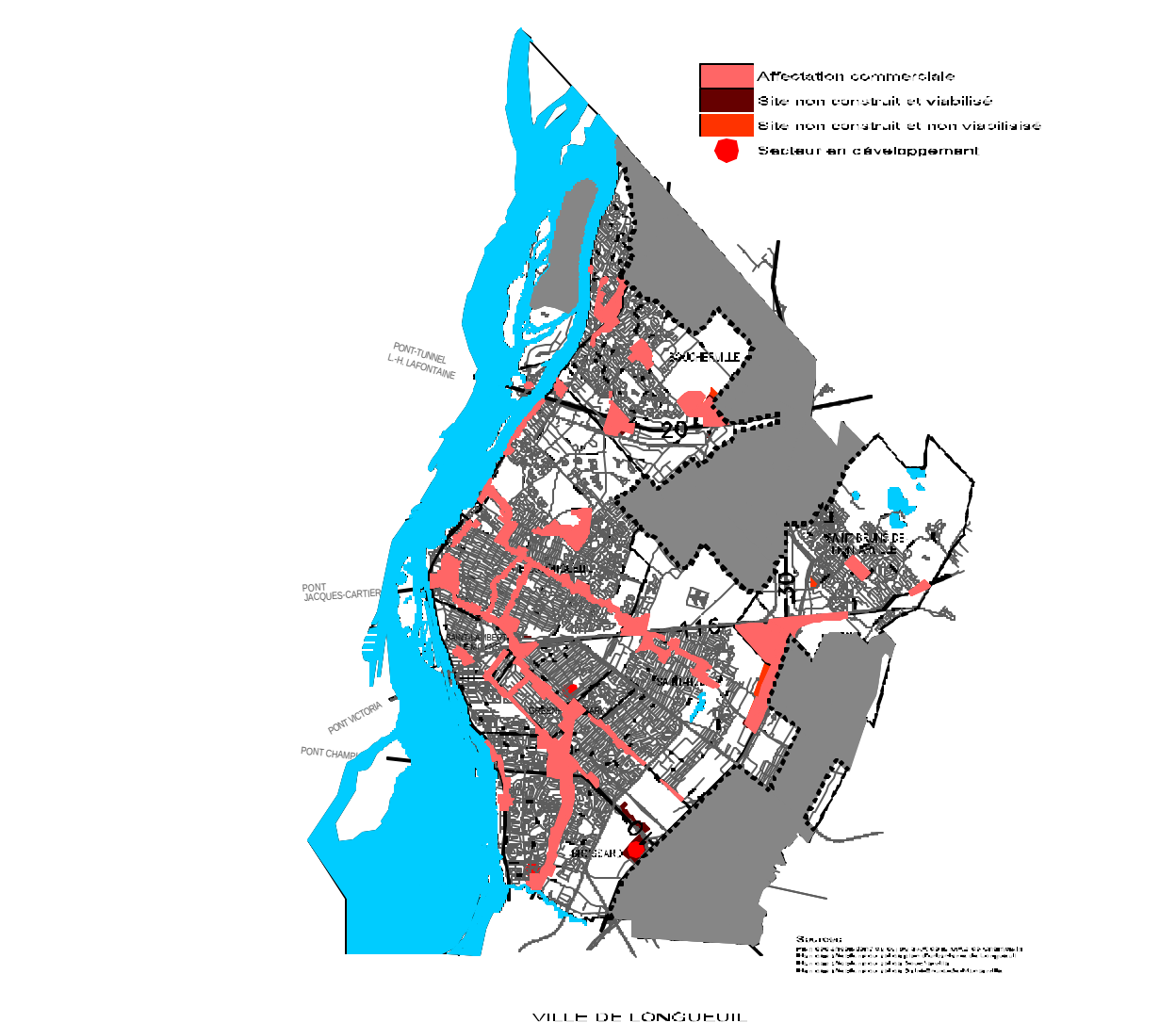
	Faible densité	Moyenne et forte densité	TOTAL
Boucherville	361	246	607
Brossard	674	46	720
Greenfield Park	-	30	30
Saint-Bruno	223	-	223
Saint-Hubert	168	70	238
Saint-Lambert – Le Moyne	-	80	80
Vieux-Longueuil	262	694	960
VILLE DE LONGUEUIL	1 688	1 170	2 858

Source : Compilation, Ville de Longueuil, 2002



Plan 4 SITES RÉSIDENTIELS NON DÉVELOPPÉS

La répartition des secteurs d'activités économiques relève l'importance des activités tertiaires sur le territoire (80 % secteur tertiaire, 19 % secteur secondaire et 1 % secteur primaire). Le secteur tertiaire rassemble particulièrement les activités commerciales, financières, immobilières et d'assurance.



Plan 5 SITES COMMERCIAUX NON DÉVELOPPÉS

On observe une croissance soutenue du développement commercial sur le territoire. En effet, une augmentation de 37 % du nombre de permis émis pour la construction commerciale a été observée entre 1999 et 2001. La valeur des investissements se chiffrent à près de 39 millions en 2002 comparativement à 19 millions en 1999.

Tableau 6 : Construction commerciale entre 1999 et 2001

	1999 (M\$)	2000 (M\$)	2001 (M\$)
Boucherville	1,4	-	-
Brossard	11,0	4,0	8,7
Greenfield Park	-	1,7	0,3
Saint-Bruno	2,2	0,3	5,7
Saint-Hubert	4,2	5,2	16,5
Saint-Lambert – Le Moyne	-	0,4	-
Vieux-Longueuil	0,6	9,6	7,7
VILLE DE LONGUEUIL	19,3	21,2	38,9

Source : Compilation, Ville de Longueuil, 2002

1.2.1.3 Fonction industrielle

La structure industrielle de la Ville de Longueuil s'appuie sur plusieurs espaces industriels ayant des vocations complémentaires. On dénombre huit parcs industriels, deux zones industrielles ainsi que la zone aéroportuaire située dans l'arrondissement de Saint-Hubert. La structure industrielle se concentre principalement autour des entreprises manufacturières. Ces entreprises correspondent en grande partie à des petites et moyennes entreprises non polluantes, de services ou de distribution, d'industries légères, de haute technologie et de prestige.

Les entreprises se sont établies à proximité des grands axes de desserte de transport, soit les routes 116 et 132 et les axes autoroutiers 20 et 30. Nous pouvons relever l'Agence spatiale canadienne, l'École nationale d'aérotechnique, la compagnie d'envergure internationale Pratt & Whitney Canada, la compagnie Héroux-Devtek, le centre de distribution IKÉA, la boulangerie Weston limitée et le groupe Jean-Coutu (PJC Inc.).

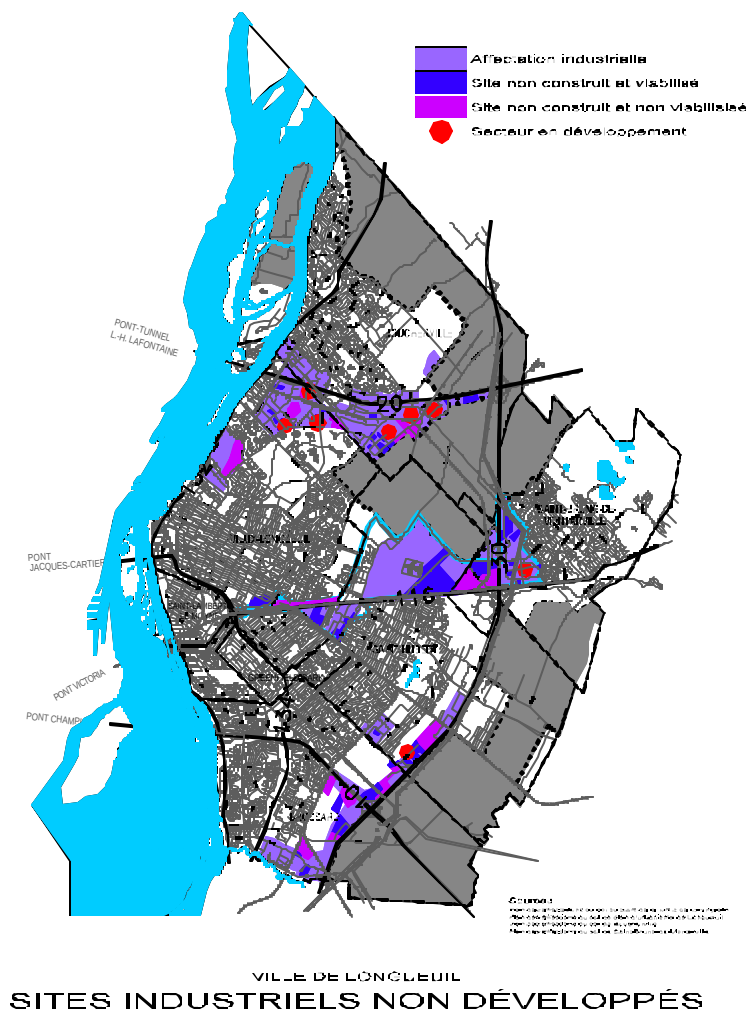
63 % de la superficie industrielle totale sur le territoire de la Ville est déjà construite.

Tableau 7 : État des terrains industriels (2002)

	Superficies construites (m ²)		Superficies non construites (m ²)	
Boucherville	6 484 420	93 %	483 080	7 %
Brossard	826 810	20 %	3 288 660	80 %
Greenfield Park	-		-	
Saint-Bruno	1 588 590	50 %	1 597 880	50 %
Saint-Hubert	1 644 330	49 %	1 737 230	51 %
Saint-Lambert – Le Moyne	-		-	
Vieux-Longueuil	3 994 700	75 %	1 309 890	25 %
VILLE DE LONGUEUIL	14 538 850	63 %	8 416 740	37 %

Source : Compilation, Ville de Longueuil, 2002

Des 37 % terrains non construits, 10 % sont déjà viabilisés. D'ailleurs, plusieurs projets sont en cours afin de consolider les pôles situés principalement dans les arrondissements de Boucherville, du Vieux-Longueuil et de Saint-Hubert.



1.2.2 Pôles d'emplois

Ainsi, par la diversité des activités sur son territoire, la Ville de Longueuil représente le pôle économique central de la couronne Rive-Sud. On y observe une forte concentration des emplois, soit 54 %.

Tableau 8 : Pôles d'activité en termes d'emplois (1996)

	Emplois
Longueuil	54 %
Lajemmerais	7 %
La Vallée-du-Richelieu	9 %
Roussillon	12 %
Beauharnois-Salaberry	9 %
Vaudreuil-Soulanges	9 %
TOTAL	100 %

Source : CCIRS, Vision économique Rive-Sud, 2001

Les pôles d'emplois de la Ville contribuent à la structure économique de la région métropolitaine. Le nombre d'établissements et d'employés illustrent bien la répartition spatiale des pôles d'emplois dans les trois ensembles formant la région, soit Longueuil et sa couronne sud, Montréal, Laval et sa couronne nord.

Tableau 9 : Nombre d'établissements par nombre d'employés (1996)

	Longueuil		Montréal		Laval	
1 à 4	6 536	60,7 %	35 408	55,7 %	6 348	61,9 %
5 à 9	1 748	16,2 %	10 275	16,2 %	1 566	15,3 %
10 à 19	1 136	10,6 %	7 576	11,9 %	1 099	10,7 %
20 à 49	855	7,9 %	5 820	9,2 %	771	7,5 %
50 à 99	281	2,6 %	2 463	3,9 %	288	2,8 %
100 à 199	145	1,3 %	1 180	1,8 %	130	1,2 %
200 à 499	48	0,5 %	579	0,9 %	41	0,4 %
500 et plus	26	0,2 %	275	0,4 %	17	0,2 %
TOTAL	10 775	100 %	63 576	100 %	10 260	100 %

Source : Compilation, Ville de Longueuil, 2002

Parmi les pôles structurants du territoire de Longueuil, nous pouvons relever la zone industrielle A-20/Longueuil nord avec 28 159 emplois et le boulevard Taschereau (Place Charles-LeMoyne et Mail Champlain) avec 27 500 emplois. D'autres pôles industriels et commerciaux, tels que présentés dans la section précédente, regroupent des emplois de l'ordre de 5 000 à 10 000 emplois. Ces pôles complètent ceux situés sur l'Île de Montréal au centre-ville (296 720 emplois) et à Anjou/Mercier (58 814 emplois).

Faits saillants

- La Ville de Longueuil est un territoire structuré, urbanisé et représentatif d'une grande agglomération urbaine;
- On y observe une forte densité et une concentration marquée de la population de la Rive-Sud;
- Le développement séquentiel entre le fleuve et l'autoroute 30 fait place à la construction de moyenne et haute densités;
- La Ville de Longueuil est le principal pôle d'emplois de la Rive-Sud;
- Une mixité des fonctions qui soutient les activités économiques de la Ville, de la Rive-Sud et de la région métropolitaine.

ENJEU

Maintenir un développement continu dans la Ville de Longueuil afin de retenir la population à l'intérieur du pôle central de la Rive-Sud déjà équipé des services essentiels et afin de favoriser la densification du territoire.

1.3 Problématique de la mobilité

1.3.1 Réseau routier

Afin de rappeler les mouvements de circulation et la sollicitation du réseau de transport de la Ville de Longueuil, nous relevons certains faits du document du ministère des Transports « Vers un plan de transport de la Montérégie ». Les analyses n'étant pas disponibles pour le territoire de la nouvelle Ville, nous nous référons au territoire de la MRC de Champlain. Les limites d'études comprennent cinq arrondissements de la Ville, soit Brossard, Greenfield Park, Saint-Lambert – Le Moyne, Saint-Hubert et Vieux-Longueuil. Les mouvements de circulation des arrondissements de Boucherville et de Saint-Bruno sont compilés à l'intérieur des déplacements des MRC adjacentes.

1.3.1.1 Déplacements (tous motifs-période de pointe du matin)

- ➔ Des 166 900 déplacements totaux observés pour la MRC de Champlain, 59 % représentent des déplacements internes au territoire et 33 % se destinent vers la Ville de Montréal;
- ➔ 14 % des déplacements totaux des MRC adjacentes (Roussillon, Lajemmerais, La Vallée-du-Richelieu et Rouville) se destinent à la MRC de Champlain et plus de 50 % vers la Ville de Montréal.

Nous observons que les déplacements internes à la MRC de Champlain sont plus importants que ceux dirigés vers la Ville de Montréal, ce qui démontre l'autonomie grandissante de la Ville de Longueuil. Ce pourcentage pourrait d'ailleurs être plus important si les déplacements des arrondissements de Boucherville et de Saint-Bruno étaient compilés pour la Ville.

Par sa localisation, son réseau de desserte et son économie croissante, la Ville de Longueuil génère et accueille de nombreux déplacements. Son réseau de transport devient ainsi fortement sollicité.

1.3.1.2 Débits de circulation

Les plus grands débits journaliers observés dans la Montérégie pour l'année 1998 se concentrent à l'intérieur du territoire de la Ville de Longueuil. Le nombre total de véhicules circulant dans les deux directions s'évalue à 100 000 véhicules et plus par jour sur chacun des tronçons suivants : A-10/pont Champlain, pont Jacques-Cartier et A-20/pont-tunnel L.-H.-Lafontaine. L'autoroute 30 et la route 132 comptent plus de 50 000 véhicules par jour et les routes 112, 116 et 134 enregistrent 30 000 véhicules et plus.

Les déplacements et les débits de circulation observés illustrent bien la convergence des déplacements vers des corridors névralgiques de la Ville de Longueuil. Le pont Champlain est le plus important avec 121 500 véhicules par jour.

La Ville de Longueuil devient pour la Rive-Sud un territoire de destination et de transition. La croissance des déplacements et la forte sollicitation du réseau engendrent des problèmes de fluidité et de congestion.

1.3.1.3 Capacité des infrastructures routières

On dénombre dans bien des cas des débits supérieurs à la capacité de support des liens routiers interrives. Sur le pont Champlain, la capacité maximale de 17 200 véhicules est atteinte depuis 1998. Sa capacité ne pouvant plus augmenter, l'heure de pointe du matin et les files d'attente s'allongent de plus en plus. La voie réservée actuelle, aménagée sur la voie à contresens vers Montréal, permet 21 100 déplacements de personnes par autobus à l'heure de pointe.

Réserve de capacité sur le réseau routier de la région

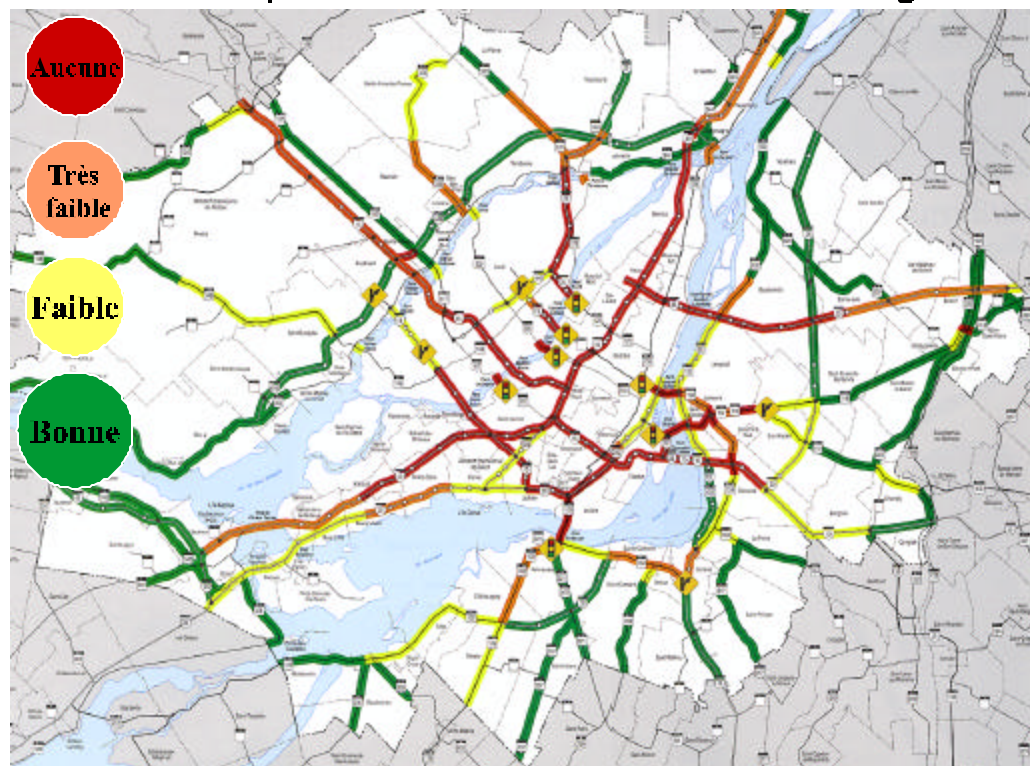


Figure 5 : Réserve de capacité sur le réseau routier de la région

Faits saillants

- La Ville de Longueuil est le territoire principal de destination et de transition sur la Rive-Sud;
- Des déplacements internes en croissance qui nécessitent le maintien d'un niveau d'efficacité du réseau;
- Les liens interrives sont sursaturés dont celui du pont Champlain/A-10;
- Des problèmes de fluidité et de congestion qui atteignent des seuils critiques.

ENJEU

Identifier des solutions, à court terme, afin d'améliorer la fluidité des déplacements sur les infrastructures routières structurantes et en soutien au développement économique de la région métropolitaine.

1.3.2 Transport collectif

Les problématiques vécues au niveau du transport en commun sur le territoire de la nouvelle Ville de Longueuil se rencontrent principalement aux abords des terminus et sur le réseau routier emprunté pour s'y rendre.

1.3.2.1 Station de métro Radisson

- ➔ Les accès au pont-tunnel L.-H.-Lafontaine sont difficiles car ils sont continuellement congestionnés durant les périodes de pointe;
- ➔ Les files d'attente sont très longues. En période de pointe du matin, la file d'attente se retrouve au-delà de Montarville et fréquemment à l'autoroute 30 et, en pointe de l'après-midi, à l'échangeur Anjou;
- ➔ Les mesures de mitigation analysées jusqu'à présent nécessitent l'élimination d'une voie à la circulation automobile de part et d'autre du fleuve. La demande en transport en commun ne le justifie pas mais il y aurait possibilité de réserver une voie aux véhicules à taux d'occupation élevé ou une voie réservée aux autobus et au transport des marchandises;
- ➔ **Il y a peu de solutions en termes de mesures de mitigation implantables sans retrancher une voie à la circulation automobile; toutefois la demande de transport en commun ne le justifie pas à elle seule.**

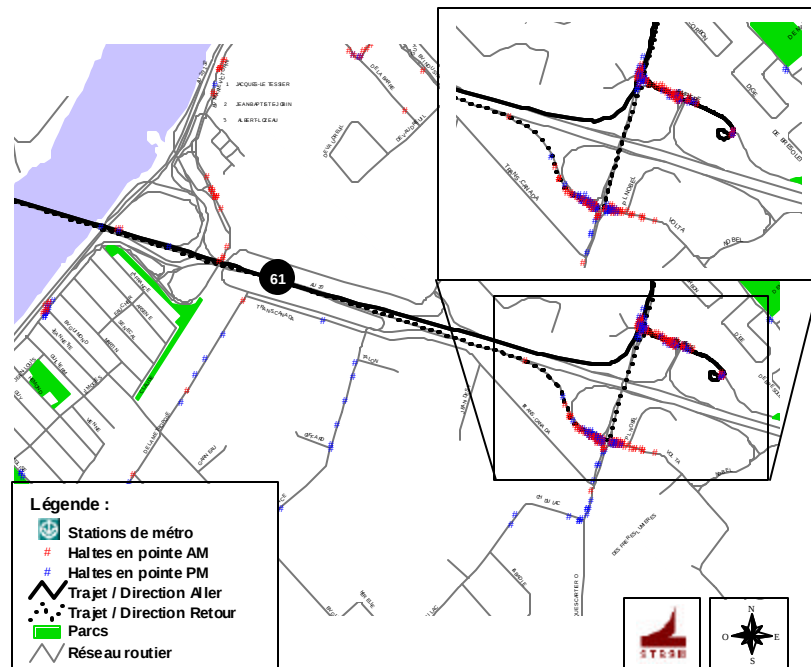


Figure 6 : Pertes de temps des autobus du RTL dans l'axe du pont-tunnel L.-H.-Lafontaine

1.3.2.2 Terminus Longueuil

- Il y a 55 lignes d'autobus du RTL, des CIT et OMIT qui se rabattent au terminus Longueuil et sa station de métro;
- La ligne 4 du métro transporte 19 200 usagers en pointe du matin vers Montréal;
- Les accès au terminus font l'objet de mesures préférentielles pour contourner les files d'attente sur les accès au pont Jacques-Cartier;
- Malgré les mesures préférentielles, les autobus sont retardés aux intersections parce que les emprises sont insuffisantes pour prolonger les voies réservées au-delà des intersections localisées à proximité du terminus;
- **Les files d'attente s'allongent d'année en année et il faut continuellement ajuster les voies réservées. La capacité de ces voies à assurer la fluidité des autobus est limitée et elles ne peuvent constituer une solution à long terme.**

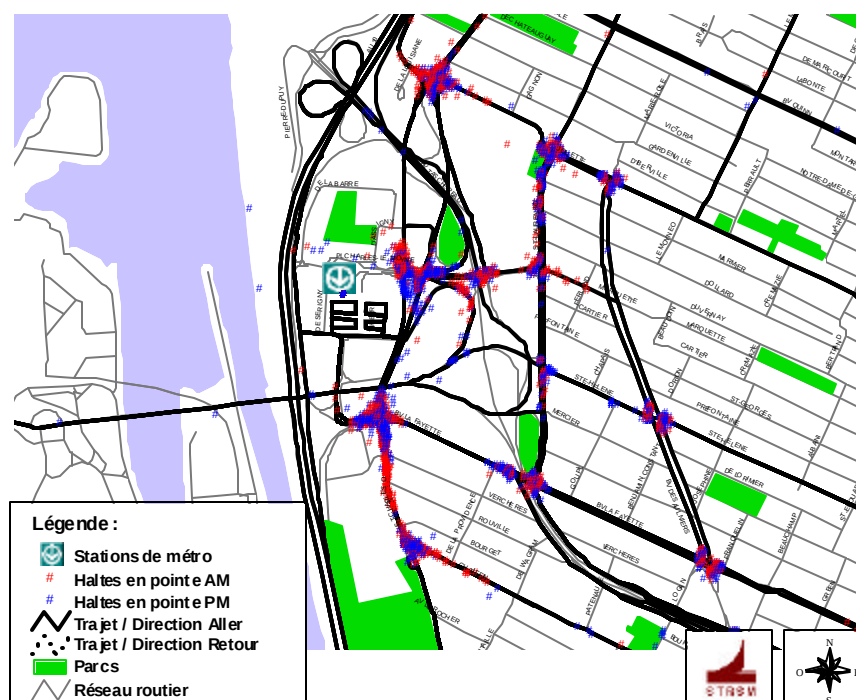


Figure 7: Pertes de temps des autobus du RTL aux environs du terminus Longueuil

1.3.2.3 Terminus centre-ville via le pont Victoria

- La ligne 55 est la seule ligne d'autobus à emprunter ce pont vers le terminus centre-ville. Elle dessert les arrondissements Saint-Lambert – Le Moyne et Greenfield Park;
- Les accès au pont sont unidirectionnels en périodes de pointe;
- La capacité portante des voies routières du pont limite le nombre de passagers à bord des autobus, soit pour les nouveaux autobus Novabus à plancher bas; la limite correspond au nombre de places assises (38 personnes);
- Les autobus articulés ne peuvent emprunter ce pont à cause de leur poids;

- Tous les autobus qui empruntent ce pont doivent revenir sur la Rive-Sud en passant par le pont Champlain, soit dans la direction inverse de la pointe, en présence de la voie réservée;
- À moyen et long termes, ce pont ne peut être considéré comme solution à la congestion par un mode transport en commun. Bien que la ligne de train de banlieue soit mise en place dans l'axe Montréal/Saint-Hilaire, cette dernière dessert davantage les résidents de la deuxième couronne.

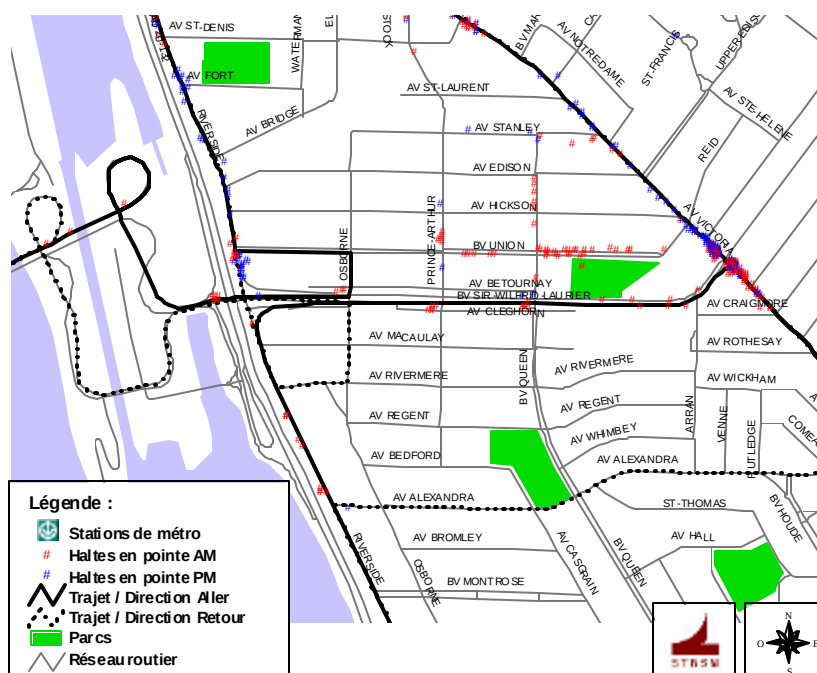


Figure 8 : Pertes de temps des autobus du RTL dans l'axe du pont Victoria

1.3.2.4 Terminus centre-ville via l'autoroute 10 et le pont Champlain

- Une voie réservée a été aménagée au centre de l'autoroute 10, entre le stationnement incitatif Brossard-Chevrier et l'échangeur Taschereau. Par la suite, elle emprunte une voie aménagée à contresens sur l'autoroute 10 (pont Champlain), entre Taschereau et l'ancien poste de péage du pont Champlain, laquelle a été mise en service en 1978;
- 360 autobus empruntent la voie réservée à contresens du pont Champlain durant les périodes de pointes du matin (6 et 9 heures) et du soir (16 h 30 - 18 h 30);
- Les autobus transportent 16 700 passagers durant la période de pointe du matin;
- Cette voie réservée dessert deux stationnements incitatifs de grande capacité (1 100 places à Panama et 2 200 à Chevrier);
- Un terminus d'autobus a été aménagé à Panama avec 15 quais. Il est localisé dans le cadran nord-ouest de l'intersection Taschereau et Panama-Auteuil;
- La congestion aux approches de l'autoroute 10 entre la route 132 et l'autoroute 30 est constante pratiquement à tous les jours ouvrables et même la fin de semaine;

- La congestion dans la direction inverse de la pointe est de plus en plus importante et est appelée à s'accroître, selon le document de consultation déposé par la Commission Nicolet;
- Les retards varient de 15 à 45 minutes selon les conditions climatiques ou les incidents et les accidents qui se produisent fréquemment sur les ponts ou leurs approches, à cause des débits importants de circulation;
- Plus de 90 % des mouvements d'autobus sont en retard en pointe de l'après-midi. Les retards moyens sont de l'ordre de 12 minutes. De plus, les retards ne sont pas uniformes d'une journée à l'autre, ce qui accroît le niveau de difficulté;
- En pointe du matin, le retard moyen est de 2 minutes et près de 50 % des autobus sont en retard, malgré la présence de la voie réservée;
- **Depuis quelques années, la fiabilité de l'axe de l'autoroute 10 et du pont Champlain se détériore malgré la mise en place de nouvelles infrastructures visant à améliorer les conditions de transport. La voie réservée est compromise en raison de la croissance de la congestion dans la direction inverse de la pointe.**

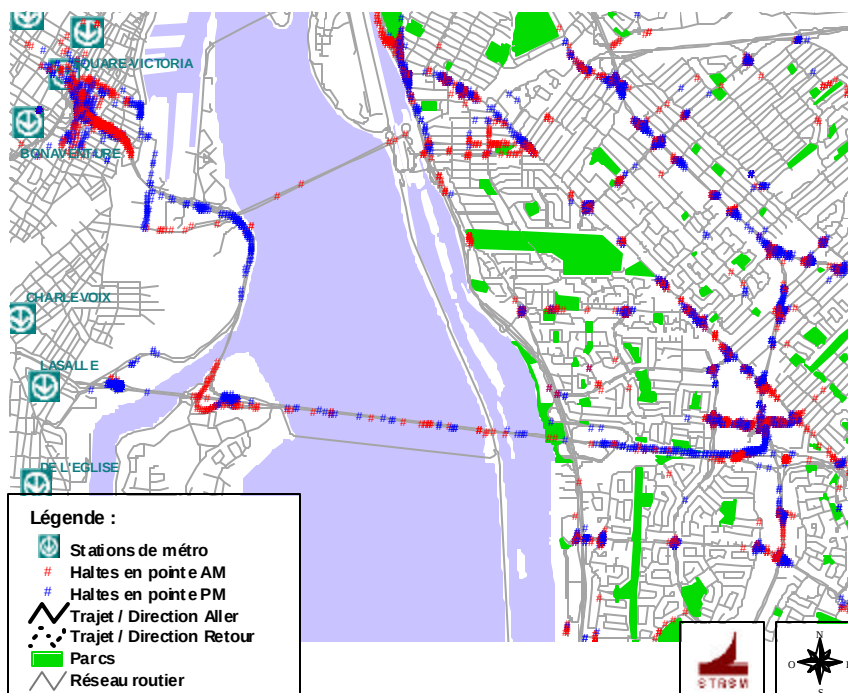


Figure 9 : Pertes de temps des autobus du RTL dans l'axe du pont Champlain

1.3.2.5 Équilibre de la part modale

La congestion routière se répercute sur tous les modes de transport, plus particulièrement pour le transport en commun. Dans un contexte de retard continu et de manque de fiabilité, le transport en commun ne peut jouer pleinement son rôle. En effet, si le transport en commun ne réussit pas à transporter ses usagers de la Rive-Sud vers Montréal ou ailleurs sur le territoire, en des temps inférieurs à l'auto tout en maintenant une bonne fiabilité, il sera difficile d'attirer, voire maintenir, la part de marché du transport en commun.

Il est primordial de maintenir un équilibre entre les parts de marché du transport en commun et de l'automobile. Une détérioration des conditions de transport en commun entraîne inévitablement les gens à se convertir à l'automobile. Plus il y aura de gens qui passeront du transport en commun vers l'auto, plus le niveau de congestion sur les routes et les retards augmenteront.

Le transport en commun ne peut pas desservir à l'aide de modes à grande capacité tout le territoire de la grande région de Montréal comme le sont certains axes de la Rive-Sud et du centre-ville de Montréal. Pour être efficace, les modes à grande capacité comme le métro et le SLR doivent desservir des axes de déplacements qui sont compatibles avec le transport en commun. Ce sont des modes qui ont la capacité de transporter une quantité importante de passagers, sur de longues distances, avec des arrêts limités au kilomètre et à des intervalles rapprochés. De telles infrastructures nécessitent qu'elles soient alimentées par des terminus d'autobus et des stationnements incitatifs pour favoriser le transfert modal.

Plus de 92 % des déplacements entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal et sa périphérie immédiate passent par les axes des ponts Champlain, Victoria et Jacques-Cartier. Présentement, 50 % de cette clientèle utilise le transport en commun.

L'axe de l'autoroute 10 et du pont Champlain, avec un achalandage de 16 700 usagers en pointe, constitue un lien à consolider et à favoriser en termes de développement. Il en est ainsi pour la ligne 4 du métro avec ses 19 200 usagers.

Si rien n'est fait, il est certain que le maintien de la part modale des déplacements entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal est compromis à moyen terme.

1.3.2.6 Gestion de la demande

Le concept de la gestion de la demande est intéressant. Ses plus grands succès ont été enregistrés dans des villes de très haute densité du type Hong-Kong ou New-York. Toutefois, ce type de mesures n'a pas rencontré les bénéfices escomptés lorsqu'elles ont été implantées sur une base de volontariat. Ces mesures sont efficaces seulement lorsqu'elles sont accompagnées d'une réglementation ou de lois.

La mesure de gestion de la demande, qui pourrait permettre de limiter la croissance des déplacements en automobile entre la Rive-Sud et Montréal, serait de mettre notamment un moratoire sur le dézonage agricole ce qui favoriserait la consolidation des territoires non développés disponibles au centre de la région.

Les mesures, telles que le paiement de droits de passage sur les routes et les ponts ou la gestion de l'offre de stationnement et de son prix, sont des mesures fort impopulaires et très difficiles à implanter.

L'utilisation de la technologie des panneaux à messages variables installés dans le corridor de l'autoroute métropolitaine n'a pas résolu les problèmes de congestion sur cet axe. D'ailleurs, cette technologie ne pourrait rien résoudre sur des ponts qui sont congestionnés en périodes de pointe.

D'autres mesures plus incitatives ont été mises en place afin de gérer la demande des déplacements auto, soit le maintien de tarifs bas en transport en commun et la mise en place de mesures préférentielles comme des stationnements incitatifs et des voies réservées. Les résultats sont cependant mitigés compte tenu que la part modale de l'auto s'est accrue au cours des dernières années.

1.3.2.7 Environnement

Comme un peu partout dans le monde, le transport est aujourd'hui responsable de la plus grande partie des émissions des polluants atmosphériques. En effet, près de 65% des polluants émis dans la région métropolitaine auraient pour source le transport (*Commission Nicolet, 2002*). Le transport est responsable des émissions de beaucoup de polluants nocifs qui peuvent éventuellement mener aux pluies acides, à la faible qualité de l'air et au réchauffement de la planète.

Actuellement, l'automobile est le mode de transport le plus attrayant en banlieue étant donné sa convenance et la faible compétitivité du transport en commun dans les zones périurbaines. Cette situation a pour effet d'encombrer, plus particulièrement aux périodes de pointe, les villes et d'accroître l'émission de polluants atmosphériques. Selon les prévisions, les problèmes actuels associés au transport sont susceptibles de s'aggraver au cours des prochaines années.

Le transport en commun permet de réduire la pollution atmosphérique et offre des modes alternatifs de transport à l'automobile privée.

Les autobus doivent être considérés comme une forme de transport respectueuse de l'environnement notamment, en ce qui a trait au nombre d'automobiles requis pour transporter le même nombre de clients-usagers. Un autobus consomme moins de carburant par personne transportée et, par conséquent, moins de carburant que le nombre d'automobiles requis pour le substituer. Cependant, les autobus contribuent aux problèmes de la qualité de l'air des villes par leur moteur diesel.

Par ailleurs, le Système léger sur rail (SLR) ainsi que le métro présentent les mêmes avantages que les autobus en termes de consommation de carburant, mais ont un impact inférieur sur l'environnement comparé aux autobus. À cet effet, ils libèrent peu de polluants directement dans l'air et l'énergie utilisée est produite par des centrales hydroélectriques.

Le SLR doit faire partie d'une stratégie intégrée de transport durable qui intégrera tous les modes de transport plutôt que d'être dépendante de l'automobile. Ceci permettra de contrôler l'accroissement du trafic et, par conséquent, de réduire l'émission de polluants atmosphériques.

Faits saillants

- Plus de 92 % des déplacements entre la Rive-Sud et le centre-ville passent par les axes des ponts Champlain, Jacques-Cartier et Victoria. 50 % de cette clientèle utilise le transport en commun;
- D'importantes contraintes ont pour effet de diminuer l'efficacité du réseau de transport en commun, notamment :
 - la congestion croissante autour du terminus Longueuil;
 - le potentiel d'utilisation très restreint du pont Victoria;
 - la forte utilisation de la voie réservée du pont Champlain, malgré sa fragilité face aux conditions climatiques et aux accidents (capacité maximale presque atteinte);
 - des retards importants et fréquents.

ENJEU

Maintenir, voire accroître, la part modale du transport en commun (50 %) dans les déplacements entre la Rive-Sud et l'Île de Montréal.

1.3.3 Transport des marchandises

Le document du ministère des Transports intitulé « *Vers un plan de transport de la Montérégie* » établit le profil du transport des marchandises dans la région. La prédominance du marché américain pour les exportations québécoises, l'importance du transport routier (1^{er} mode selon la valeur des marchandises transportées et 2^e mode selon le tonnage), la valeur des biens échangés aux postes frontaliers ainsi que les axes routiers les plus sollicités y sont bien démontrés.

En fait, « 90 % de la valeur des expéditions manufacturières québécoises destinées aux États-Unis transite par les voies routières de la Montérégie, soit par les autoroutes 15 et 20 et par la route 133. La Montérégie est donc une région charnière pour le transport des marchandises entre les autres régions du Québec, les provinces maritimes, l'Ontario et les États-Unis ». (MTQ, *Vers un plan de transport de la Montérégie*, p. ix)

Située au cœur de la Rive-Sud, la Ville de Longueuil et ses infrastructures de transport représentent, sans équivoque, des liaisons stratégiques au vaste réseau de transport de marchandises de la région métropolitaine.

1.3.3.1 Débits de circulation

Les plus grands débits journaliers estimés en 1998 pour le transport des marchandises en Montérégie, soit 7 000 camions et plus, ont été observés sur les axes situés dans la Ville de Longueuil. Ces principaux axes achalandés sont :

- ➔ La route 132, entre le pont-tunnel L.-H.-Lafontaine et le pont Jacques-Cartier;
- ➔ L'autoroute 20, à l'ouest de la rivière Richelieu;
- ➔ L'autoroute 10, entre le boul. Taschereau et le pont Champlain.

L'autoroute 30 devient, elle aussi, grandement sollicitée puisqu'on y enregistre un débit journalier de plus de 2 000 camions et cela sur toute sa longueur, c'est-à-dire du port de Sorel-Tracy au port de Sainte-Catherine. Des débits similaires sont observés sur l'autoroute 20 dans le secteur de Vaudreuil-Dorion.

Les nœuds de congestion affectant le transport des marchandises, évalués sur le réseau supérieur et en pointe du matin, se concentrent principalement dans les axes A-20/pont-tunnel L.-H.-Lafontaine et A-10/pont Champlain. Des files d'attente très importantes y sont observées.

1.3.3.2 Capacité des liens interrives

Dû à l'augmentation du poids légal des véhicules lourds, le tablier du pont Champlain a été refait en 1991-1992, afin de respecter les nouvelles exigences sur les charges vives. La durée de vie du tablier (en acier) est évaluée à 60 ans.

Avec les modifications des activités économiques et l'ouverture des marchés, 11 % d'augmentation des camions par année sur le pont Champlain a été constaté par la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain. Le nombre de camions a doublé depuis 1993.

Avec ce rythme de croissance, la Société réévalue la durée du tablier du pont Champlain à 10 ou 15 ans maximum (*Rapport Roche, 2001*). Des interventions rapides s'imposent afin d'éviter son remplacement et d'importantes conséquences (fermeture du pont sur plusieurs mois pour procéder aux travaux, congestion, ralentissement de l'économie, etc.).

1.3.3.3 Discontinuité du réseau

« L'absence de deux tronçons de l'autoroute 30 a pour conséquence la discontinuité de l'ensemble du réseau autoroutier en Montérégie. Ce problème est important pour la Montérégie alors que les États-Unis apparaissent comme son marché dominant et que le principal accès à ce marché est dans l'axe de l'autoroute 20 à l'extrémité ouest de la région. En plus de la Montérégie, cet axe dessert l'ensemble du Québec et, de ce fait, cette discontinuité du réseau autoroutier en Montérégie affecte un territoire qui s'étend bien au-delà de la région ». (MTQ, Vers un plan de transport de la Montérégie, p. 218)

Le réseau discontinu de l'autoroute 30 oblige les transporteurs à transiter par l'Île de Montréal et le fort débit de camions ainsi que la géométrie déficiente de la route nationale 132 (entre Candiac et Sainte-Catherine) occasionnent d'importants problèmes de fluidité. L'intégration incomplète de l'autoroute 30 au réseau s'avère donc un obstacle majeur au développement économique de la région métropolitaine.

L'évaluation des expéditions manufacturières aux postes frontaliers situés en Ontario démontre l'importance des échanges, soit 161 milliards \$ de biens échangés, et l'autoroute 20 représente le principal accès à ces postes. Les liens entre Candiac/Sainte-Catherine et Châteauguay/Vaudreuil-Dorion constituent les tronçons manquants qui permettraient de compléter les liaisons stratégiques en soutien au commerce extérieur.

Fait à noter, la région de Montréal ne comporte aucune voie autoroutière de contournement, contrairement à certaines grandes métropoles nord-américaines. La discontinuité de l'autoroute 30 ne lui permet pas de jouer pleinement ce rôle d'axe métropolitain. Pourtant, la grande sollicitation du tronçon construit dans la Ville de Longueuil permet de croire à une utilisation intensive du corridor une fois complété. Sa réalisation pourrait, d'une part, soulager le cœur de l'agglomération et, d'autre part, soutenir la croissance des exportations vers les États-Unis et les autres marchés.

1.3.3.4 Transport maritime

Le transport maritime représente le mode de transport des marchandises prédominant au Québec selon le tonnage (masse des biens transportés) puisqu'il compte pour 48 %.

Le port de Contrecoeur représente le deuxième port en importance en Montérégie après Sorel-Tracy en termes de volume manutentionné. Ses activités correspondent à près de 10 % des activités du port de Montréal (1998). Les interventions prévues dans ce secteur par l'Administration portuaire de Montréal visent principalement l'amélioration des installations existantes destinées à la manutention du vrac solide. Ce secteur comprend aussi une réserve foncière pouvant servir à la manutention des marchandises conteneurisées. (MTQ, Vers un plan de transport, p. 232)

En raison de son potentiel de développement, de sa localisation et de la desserte de l'autoroute 30, la Ville de Longueuil appuie fortement l'expansion des activités au port de Contrecoeur. À cet effet, nous pouvons nous questionner sur la proportion de biens transportés au port de Montréal mais destinés à la couronne sud ou à la partie sud-est du Québec. L'expédition des marchandises directement au port de Contrecoeur favoriserait, d'une part, sa consolidation et soulagerait, d'autre part, la circulation de transit sur les infrastructures interrives.

Faits saillants

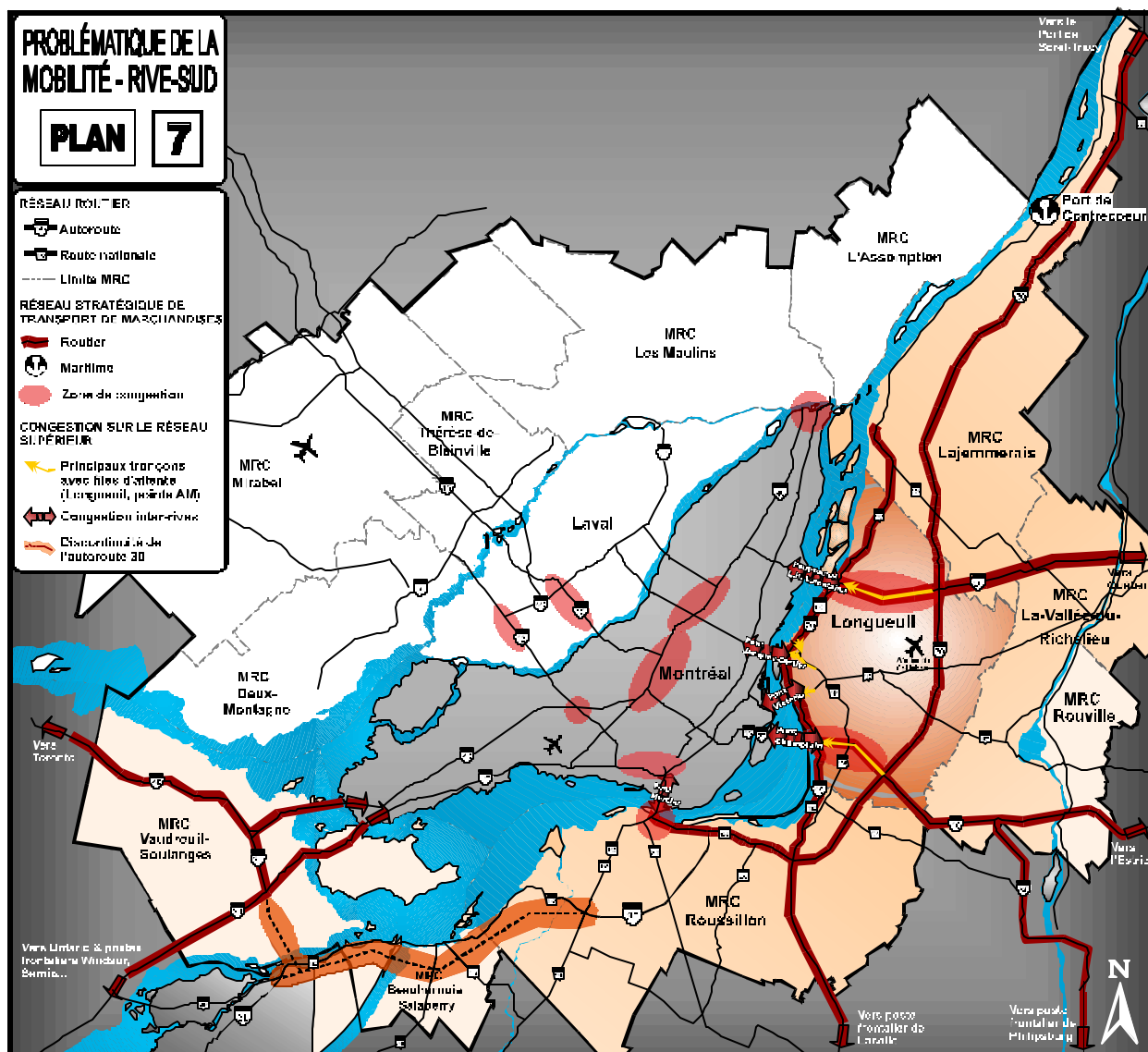
- La Ville de Longueuil est un carrefour de transport et de distribution;
- Le rythme de croissance du trafic lourd entraîne des incidences néfastes sur la capacité et la durée de vie des ponts;

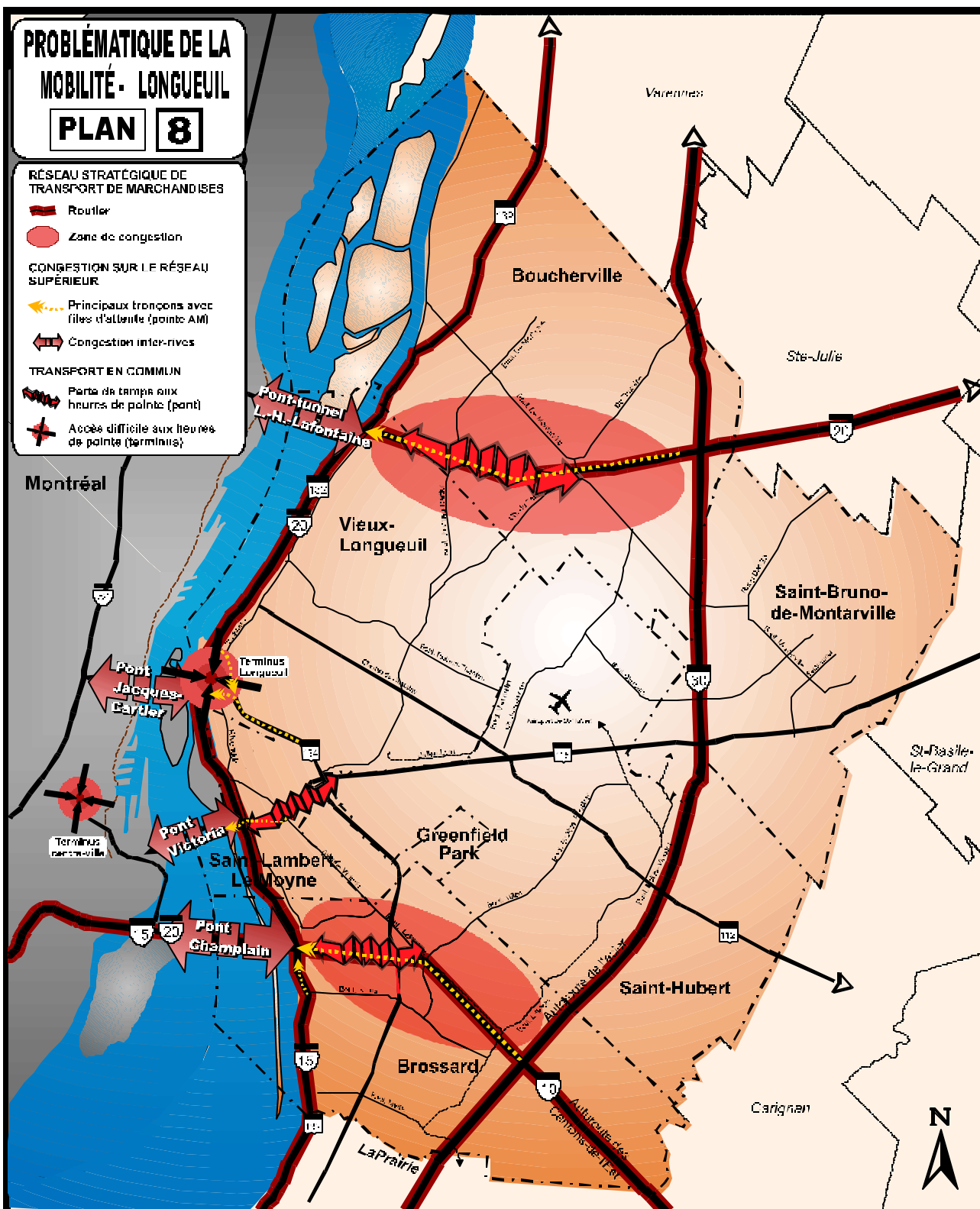
Faits saillants

- L'autoroute 30 est un lien autoroutier discontinu qui, une fois complété, soulagerait les liens interrives et soutiendrait les activités de transport des marchandises;
- Le port de Contrecoeur constitue un potentiel d'expansion des activités en conjonction avec l'autoroute 30.

ENJEU

Intégrer l'autoroute 30 au réseau routier métropolitain dans le but de soutenir et développer le commerce extérieur.





2. VISION DE L'AVENIR ET BESOINS FUTURS DE MOBILITÉ

2.1 Tendances annoncées

Dans son rapport d'étape, la Commission fait ressortir la nécessité de mieux anticiper l'évolution de la région. L'évolution démographique et économique de la région peut en effet influencer l'acuité des problèmes de mobilité vécus actuellement entre la Rive-Sud et Montréal.

Les tendances démographique et économique sont à la base de cette analyse et sont considérées à juste titre comme un critère important pour la prospective des problèmes de mobilité. Ces tendances ne doivent toutefois pas prendre une place démesurée par rapport aux autres facteurs de décision ou devenir un prétexte pour ne rien faire particulièrement au niveau des infrastructures de transport en commun.

Les questions de mobilité ont un impact sur la qualité de vie des citoyens, la qualité de l'environnement et le dynamisme économique de la région. Ces éléments ont un prix qui n'est souvent pas comptabilisé lorsque vient la décision d'investir dans des infrastructures de transport.

2.1.1 Tendances démographiques

Les projections des tendances observées entre 1991 et 1996 laissent présager un vieillissement généralisé de la population ainsi qu'un ralentissement de la croissance des couronnes.

Les données du recensement de 2001 reflètent globalement ces tendances pour la Ville de Longueuil mais pas nécessairement pour chacun de ses arrondissements. En effet, l'ancienne Ville de Longueuil (arrondissement Vieux-Longueuil) a réussi à freiner la perte de population qu'elle avait subi entre 1991 et 1996 en procédant notamment au développement de nouveaux quartiers (par exemple le Parcours du Cerf) permettant d'attirer de nouveaux ménages.

Ainsi, la nouvelle Ville de Longueuil qui subit actuellement un vieillissement marqué de sa population (augmentation du nombre de ménages, légère diminution de la population) peut jusqu'à un certain point contrecarrer cette tendance par la revitalisation et le développement de secteurs de la Ville ainsi que par des politiques d'aménagement du territoire et de taxation favorisant le centre de l'agglomération.

Tableau 10 : Évolution démographique de la Ville de Longueuil entre 1991 et 2001

	Population			Variation		
	1991	1996	2001	1991/1996	1996/2001	1991/2001
				6		1
Boucherville	33 796	34 989	36 253	3,5 %	3,6 %	7,3 %
Brossard	64 793	65 927	65 026	1,8 %	1,4 %	0,4 %
Greenfield Park	17 652	17 337	16 978	-1,8 %	2,1 %	-3,8 %
Longueuil	129 874	127 977	128 016	-1,5 %	0,0 %	-1,4 %
Saint-Bruno-de-Montarville	23 849	23 714	23 843	-0,6 %	0,5 %	0,0 %
Saint-Hubert	74 027	77 042	75 912	4,1 %	1,5 %	2,5 %
Saint-Lambert – Le Moyne	26 388	26 023	25 906	1,4 %	0,4 %	-1,8 %
VILLE DE LONGUEUIL	370 379	373 009	371 934	0,7 %	0,3 %	0,4 %

Source : Statistique Canada

Cependant, pour favoriser le centre de l'agglomération, il faudra intervenir de façon musclée puisque le scénario tendanciel prévoit tout de même une légère perte de population en 2021 pour le centre (21 000 habitants), alors que la deuxième couronne gagnerait environ 71 000 habitants.

Les prévisions démographiques tendanciennes montrent un portrait probable de la situation dans le cas où rien ne serait fait pour modifier les comportements de la population. La Ville de Longueuil et le Réseau de transport de Longueuil considèrent que le scénario tendanciel sur lequel les projections s'appuient n'est pas le seul envisageable et qu'il existe d'autres visions et conclusions possibles pour le futur.

2.1.2 Tendances sur la mobilité

2.1.2.1 Transport en commun

Le vieillissement de la population se répercute sur la mobilité des personnes, en particulier sur l'utilisation du transport en commun. La diminution de la clientèle jeune mais aussi une autonomie plus grande des couronnes en matière de déplacements ont des effets sur le choix des modes de transport.

Le scénario tendanciel au niveau de la région de Montréal prévoit, à partir entre autres de l'hypothèse du vieillissement de la population, une part modale du transport en commun en baisse (de 22 % en 1998 à 17,9 % en 2021) contrairement à une hausse de l'utilisation de l'automobile (78 % en 1998 à 82,1 % en 2021).

Bien qu'il y ait moins de jeunes, il n'est pas certain que le transport en commun va continuer à périlcliter. L'évolution récente des achalandages entre 1996 et 2001 prouve qu'il est possible de contrecarrer, jusqu'à un certain point, les tendances lourdes en développant les services et en mettant en place des modes de transport et des mesures incitant les personnes à utiliser le transport en commun. En effet, après une baisse constante de la part modale du transport en commun jusqu'à 1995, on a depuis enregistré une nette relance avec une augmentation de l'achalandage de 14 % entre 1995 et 2001.

Le phénomène de vieillissement n'est pas incompatible avec l'utilisation du transport en commun. Au contraire, avec l'espérance de vie plus élevée, les personnes resteront actives et travailleront plus longtemps. La mobilité va donc continuer à s'accroître. Le problème est de canaliser cette demande vers les modes de transport en commun plutôt que vers l'automobile.

Pour ce faire, plusieurs moyens peuvent être mis en œuvre :

- ➔ Investissements majeurs dans les infrastructures de transport en commun de grande capacité et de mesures préférentielles pour le transport en commun;
- ➔ Mise en place d'un ensemble de mesures dissuasives à l'utilisation de l'auto (offre de stationnement modulée, tarification accrue des stationnements, immatriculation, essence, etc.);
- ➔ Mise en place de politiques cohérentes d'aménagement du territoire et de taxation favorisant la localisation des ménages au centre et en première couronne plutôt qu'en deuxième couronne;
- ➔ Mise en place de politiques et de mesures favorisant la densification de logis autour d'axes bien desservis en transport en commun et l'accessibilité aux réseaux de transport;
- ➔ Adaptation de réseaux et de services de transport en commun répondant davantage aux besoins d'une population vieillissante (origines, destinations, heures de service, niveau de service, confort des véhicules).

Ces moyens requièrent une volonté et une concertation des gouvernements et des intervenants de la région, mais aussi d'un financement adéquat des immobilisations et de l'exploitation du transport en commun.

2.1.2.2 Trafic automobile et camionnage

Le parc automobile de la région métropolitaine a augmenté de 297 000 véhicules entre 1987 et 1998, soit près de 25 %. Comme pour les données de population et d'emplois, la variation se répartit inégalement du centre de l'agglomération vers les couronnes. Une perte de 2 000 véhicules au centre-ville et un gain de 158 000 en deuxième couronne ont été observés.

Le scénario tendanciel base ses prévisions sur une augmentation de près de 125 000 véhicules en deuxième couronne en 2021. Si ce scénario devait se réaliser, les effets sur la mobilité interrives seraient désastreux.

Les prévisions établies ci-après illustrent la congestion croissante des corridors interrives d'ici 2016. Des périodes de pointe qui s'allongeront et qui auront inévitablement des effets négatifs sur les activités économiques. On prévoit d'ailleurs une plus grande utilisation de l'automobile en raison du vieillissement de la population et de la dispersion des lieux d'origines et de destinations.

Tableau 11 : Évolution du nombre de véhicules par jour ouvrable et prévisions 2016

	1969	1975	1981	1986	1991	1998	2016
L.-H.-Lafontaine	50 000	82 000	86 000	96 000	108 000	123 000	146 000
Jacques-Cartier	62 000	78 000	77 000	76 000	94 000	110 000	130 000
Victoria	24 000	27 000	26 000	27 000	32 000	42 000	49 000
Champlain	44 000	72 000	81 000	97 000	107 000	132 000	156 000
Honoré-Mercier	40 000	51 000	52 000	60 000	78 000	78 000	93 000
TOTAL	220 000	308 000	322 000	356 000	419 000	485 000	574 000

Source : Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud, *Le transport des marchandises et des personnes*, Mars 2000.

Le même scénario est observé pour le transport des marchandises, soit une augmentation de 38 % du nombre de camions empruntant les liens interrives dans la Ville de Longueuil depuis 1992.

Tableau 12 : Évolution du nombre de véhicules lourds de transport des marchandises

	Nombre de véhicules lourds/jour	
	1992	1997
L.-H.-Lafontaine	11 000	15 200
Jacques-Cartier	3 500	4 000
Champlain	6 200	12 200
Honoré-Mercier	4 500	3 400
TOTAL	25 200	34 800

Source : Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud, *Le transport des marchandises et des personnes*, Mars 2000.

De plus, l'accroissement des expéditions des entreprises manufacturières de la Montérégie vers les États-Unis devrait contribuer au renforcement du transport routier des marchandises par rapport aux autres modes. Cette croissance pressentie du transport routier et des échanges commerciaux portent à croire que sans intervention de consolidation des réseaux, ces derniers dépasseront leur capacité de support.

Faits saillants

- Pour 2021, les prévisions présentent :
 - une perte de population dans le centre de l'agglomération et une augmentation dans la deuxième couronne;
 - une augmentation élevée de la motorisation, surtout dans la deuxième couronne;
 - un vieillissement généralisé de la population.

ENJEU

Poursuivre l'augmentation de l'achalandage en transport en commun malgré le vieillissement de la population.

2.1.3 Critique des tendances annoncées

Tant les études commandées par la Commission que le plan de gestion des déplacements du ministère des Transports du Québec arrivent aux mêmes conclusions en ce qui a trait aux tendances démographiques et aux prévisions de déplacements d'ici 2021.

Démographie :

- ➔ une croissance nettement inférieure;
- ➔ un ralentissement de l'exode de l'Île vers les couronnes;
- ➔ une reprise de la croissance sur l'Île;
- ➔ un bilan négatif du centre au profit des couronnes, malgré tout.

Déplacements :

- ➔ une plus grande utilisation de l'automobile;
- ➔ une baisse de l'utilisation des transports en commun;
- ➔ une faible hausse des déplacements pour le motif travail;
- ➔ une hausse des mouvements de camions.

Cependant, ce scénario prévisionnel tendanciel prolonge les tendances lourdes observées entre 1987 et 1998. Une des raisons d'être d'un scénario tendanciel est d'identifier les problèmes qui sont susceptibles de survenir si les décideurs n'interviennent pas et laissent cette tendance continuer d'évoluer comme elle l'a fait au cours des dernières années.

Sous plusieurs aspects, le scénario tendanciel doit sonner l'alarme et permettre d'identifier les facteurs sur lesquels il faudrait intervenir pour modifier ou inverser la ou les tendances considérées préjudiciables à un développement articulé de la région métropolitaine.

Ainsi, le gouvernement du Québec sera sûrement alerté par la perte du poids démographique de la province dans le Canada, par la plus faible croissance démographique de son histoire, par l'un des plus faibles taux de fécondité au monde et par la faible attraction du Québec pour les étrangers qui immigreront au Canada. Il n'est pas dit que différentes mesures gouvernementales, telles de nouvelles politiques familiales et d'immigration ne viendront pas modifier les tendances problématiques.

De la même façon, le gouvernement et les municipalités se sentiraient interpellés par une région métropolitaine dont la croissance récente est passée par un boom démographique de certaines banlieues de la deuxième couronne, au détriment du centre de l'agglomération et par une poursuite effrénée de l'étalement urbain.

La Ville de Longueuil est fortement préoccupée par le constat du scénario tendanciel du MTQ qui prévoit une perte de population au centre de l'agglomération d'ici 2021, alors que la deuxième couronne de la Rive-Sud continuera à croître pour atteindre 415 000 personnes en 2021, soit 71 000 personnes de plus qu'en 1996.

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

Ainsi, plusieurs moyens sont à la disposition des décideurs pour influencer les tendances des années à venir, et certaines de ces interventions apparaissent d'ailleurs au plan de gestion des déplacements du MTQ, au cadre d'aménagement du gouvernement du Québec, aux plans stratégiques de développement de l'Agence métropolitaine de transport et du Réseau de transport de Longueuil et au schéma d'aménagement révisé de la MRC de Champlain.

Plusieurs pays européens ayant une population plus âgée que la nôtre investissent massivement dans leurs infrastructures de transport en commun, afin d'améliorer la mobilité et la qualité de vie de leurs citoyens ainsi que la qualité de l'environnement et amener du développement économique. Les tendances démographiques et leurs effets sur la mobilité semblent revêtir moins d'importance que les considérations environnementales et de qualité de vie des citoyens dans le choix d'investir ou non dans les infrastructures de transport en commun. Les gouvernements de ces pays se sont dotés pour la plupart de politiques d'aménagement du territoire et de développement favorables au transport en commun et ont dégagé le financement nécessaire pour l'implantation et l'exploitation de ces infrastructures de transport.

Au Québec, nous mettons beaucoup d'importance et basons nos décisions d'investissement dans le transport en commun sur des prévisions démographiques et de déplacements. Avec des prévisions tendanciennes à la baisse, la tentation pourrait être forte d'investir le minimum dans les infrastructures de transport. Cette approche n'est pas souhaitable dans le contexte actuel.

Au lieu de se baser sur des projections tendanciennes de déplacements, il y aurait lieu de considérer, au niveau des évaluations des projets de transport, une approche tenant compte de la demande actuelle et d'une demande ultime basée sur le développement des espaces vacants du territoire. Les politiques et le cadre d'aménagement de la région deviendraient ainsi la base des prévisions et seraient alors mieux considérées dans le cadre du développement des infrastructures de transport.

Faits saillants

- Un scénario tendanciel qui prolonge les tendances lourdes 1987-1998;
- Un scénario qui aura des effets néfastes sur la vitalité de la métropole;
- Un scénario qui ne doit pas être considéré comme le seul envisageable.

ENJEU

Inverser les scénarios tendanciels en favorisant le développement économique au centre de l'agglomération et en privilégiant l'utilisation du transport en commun.

2.2 Gestion de l'urbanisation

2.2.1 Développement économique et croissance démographique

La Commission a clairement identifié l'interdépendance du développement économique et de la croissance démographique. Au cours des mois qui viennent, elle prévoit d'ailleurs approfondir cette question afin de mieux cerner les interactions entre l'économie et l'évolution démographique.

La nouvelle Ville de Longueuil misera sur des efforts bien ciblés afin de favoriser le développement économique de son territoire. Les pôles économiques existants et potentiels sont déjà identifiés, et les moyens de les consolider et de les mettre en valeur seront établis d'ici les prochains mois.

Ainsi, la Ville entend bien devenir un acteur majeur de la croissance économique de la région métropolitaine. La majorité de son territoire faisant partie du centre de l'agglomération, Longueuil devrait rester tributaire en partie de l'Île de Montréal au niveau du marché du travail mais elle pourrait également augmenter son degré d'autonomie au niveau de l'emploi. En somme, la Ville de Longueuil ne vise pas seulement à maintenir ses acquis mais aspire plutôt à améliorer son poids relatif dans la région métropolitaine, tant au point de vue démographique qu'économique.

Selon l'étude de M. Fernand Martin « *Un scénario de croissance pour la Rive-Sud, 2002* », une croissance économique élevée (hypothèse de 1,5 % / année) ne pourra se réaliser qu'à condition d'augmenter la population, soit en haussant la fécondité et l'immigration internationale, interprovinciale ou intraprovinciale.

Les élus locaux peuvent avoir, dans une certaine mesure, un impact sur l'immigration en insufflant à la région un dynamisme économique digne d'une grande métropole. Monsieur Martin rappelle «... que dans la nouvelle économie, c'est dans les villes et surtout les grandes villes que se fait le développement...».

La Ville de Longueuil croit en une métropole forte et dynamique, offrant un rayonnement international lui permettant d'attirer et de retenir une main d'œuvre fortement qualifiée. Elle entend être un joueur actif dans le domaine du développement économique.

Faits saillants

- Une croissance économique élevée passe par l'augmentation de la population;
- La Ville de Longueuil croit en une métropole forte et dynamique permettant d'attirer une main d'œuvre fortement qualifiée.

ENJEU

Maintenir les acquis de la Ville de Longueuil et améliorer son poids relatif dans la région métropolitaine, tant au point de vue démographique qu'économique.

2.2.2 Planification du transport et de l'aménagement du territoire

Tout comme la croissance démographique est en partie tributaire du développement économique, la planification du transport et l'aménagement du territoire sont intimement liés.

D'une part, les réseaux routiers et de transport collectif peuvent constituer l'ossature de l'aménagement du territoire et, d'autre part, la répartition des différentes affectations sur le territoire doit se faire en mettant à profit le réseau de transport en commun, pour assurer la mobilité des personnes, et le réseau routier supérieur, pour favoriser le transport des marchandises.

La Ville de Longueuil croit en l'arrimage entre les politiques de transport et d'aménagement, afin de faire des choix éclairés en matière d'infrastructures de transport. À cet égard, la Ville considère que le transport en commun doit être un instrument privilégié pour permettre à sa population des déplacements efficaces et pour contribuer à l'essor économique de son territoire.

L'offre de transport en commun dans une ville ou dans un quartier contribue à hausser la qualité de vie des résidents, et les réseaux de transport collectif peuvent jouer une part importante dans la définition de la forme urbaine. En contrepartie, un développement urbain favorisant l'éparpillement sous tous azimuts des lieux d'emplois et d'habitation entraînera forcément des conséquences négatives pour le transport collectif.

Les études de transport sur les modes de transport à grande ou à capacité intermédiaire sont réalisées actuellement sur la base des prévisions tendanciennes de déplacements élaborées par le MTQ. Cette approche est de nature à décourager le développement du transport en commun puisque les tendances lourdes (vieillesse, motorisation, décentralisation des emplois) engendrent à moyen et long termes une décroissance de l'utilisation du transport en commun.

Il y aurait lieu de procéder à l'étude de transport en considérant plutôt une approche tenant compte de la demande actuelle et d'une demande ultime basée sur le développement des espaces vacants du territoire. Les politiques et le cadre d'aménagement de la région deviendraient ainsi la base des prévisions et seraient alors mieux considérés dans le cadre du développement des infrastructures de transport.

Cette approche plus théorique aurait pour avantage d'assurer une meilleure adéquation entre l'aménagement du territoire et le transport, et de démontrer la viabilité et le potentiel à long terme des projets d'infrastructures de transport (routiers ou transport en commun) à tous les points de vue (transport, circulation, environnement).

La Ville de Longueuil, notamment par le biais du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Champlain, a contribué depuis plusieurs années à la mise en place d'un cadre d'aménagement du territoire axé sur le transport en commun. Elle croit que, pour les années à venir, la planification du transport des personnes et des marchandises devra être intrinsèquement liée à la planification de l'aménagement et du développement de son territoire.

Faits saillants

- L'arrimage entre les politiques de transport et d'aménagement est essentiel;
- Les réseaux de transport collectif jouent un rôle important dans la définition de la forme urbaine.

ENJEU

Assurer une meilleure adéquation entre l'aménagement du territoire et le transport afin de favoriser des déplacements efficaces sur le territoire.

2.2.3 Nouveau contexte de planification

La région métropolitaine est à l'heure des choix en ce qui a trait aux déplacements et à la mobilité sur son territoire. Le questionnement proposé par la Commission s'inscrit dans un processus complet de planification dans un contexte tout nouveau.

Le gouvernement du Québec a en effet établi de nouvelles règles en créant la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et en décrétant la fusion des villes de l'Île de Montréal et de certaines villes de la Rive-Sud pour créer la nouvelle Ville de Longueuil.

Cette importante réforme municipale dotant la métropole d'un premier gouvernement régional et de villes fortes devrait en principe faciliter l'émergence d'une vision intégrée du développement.

De plus, l'adoption par le gouvernement de son cadre d'aménagement pour la région métropolitaine devrait permettre de consolider le centre de l'agglomération tout en limitant l'étalement urbain.

La Ville de Longueuil assume d'emblée son rôle de leader sur la Rive-Sud et compte bien être présente lors des débats sur les grands enjeux d'aménagements et la vision stratégique de développement de la région métropolitaine. Elle participe aux travaux de révision du plan stratégique de l'AMT, tout comme elle le fera l'an prochain avec le RTL. Elle sera directement impliquée dans l'élaboration du schéma d'aménagement et de développement économique de la CMM, tout en rédigeant son propre plan d'urbanisme d'ici décembre 2004.

En somme, la Ville de Longueuil compte bien que le nouveau contexte de planification permettra de dégager des consensus sur la gestion rationnelle de l'urbanisation du territoire de la région métropolitaine.

Faits saillants

- La création de la CMM et des nouvelles Villes de Montréal et Longueuil devrait faciliter l'émergence d'une vision intégrée du développement;
- Le cadre d'aménagement doit absolument permettre de consolider le centre de l'agglomération tout en interrompant l'étalement urbain.

ENJEU

Déterminer des mesures d'encadrement de l'aménagement du territoire afin de favoriser la revitalisation des noyaux urbains et de rentabiliser les investissements déjà consentis.

2.2.4 Orientations d'aménagement et de développement

Contrairement à ce que plusieurs croient, Longueuil n'est pas une lointaine banlieue et ne fait pas partie de la deuxième couronne. Il n'est pas inutile de le rappeler à ceux qui pensent que le fleuve sert de limite entre les quartiers centraux et la banlieue.

Le territoire de la nouvelle Ville de Longueuil est urbanisé de façon continue à partir du fleuve, sa partie la plus ancienne (Saint-Lambert et Vieux-Longueuil) s'imbriquant presque dans le centre-ville. Tant en termes de proximité que d'échanges, Longueuil fait partie du centre de l'agglomération métropolitaine constituant un territoire qui déborde le cadre de l'île de Montréal pour rejoindre la Rive-Sud immédiate.

Ce concept présenté par le MTQ dans son plan de gestion des déplacements est d'ailleurs repris dans le cadre d'aménagement du gouvernement et par l'AMT dans son plan stratégique. Ceci confirme qu'une bonne partie du territoire de Longueuil comporte des caractéristiques de centralité comparable à plusieurs quartiers de l'île de Montréal et que, à cet égard, la Ville de Longueuil subit depuis plusieurs années les effets néfastes de l'affaiblissement du centre de l'agglomération au profit des villes de la deuxième couronne.

Les orientations proposées par la Ville s'inscrivent donc dans sa volonté de contrer l'étalement urbain et de concentrer la croissance des prochaines années sur la Rive-Sud à l'intérieur de son périmètre d'urbanisation. Celui-ci comporte suffisamment d'espace, non zoné agricole, pour satisfaire la demande à des fins de développement résidentiel, commercial et industriel.

De plus, le périmètre d'urbanisation a l'avantage d'être contigu au territoire urbanisé du centre de l'agglomération permettant ainsi un développement par phases à partir du noyau construit.

Cette mise en valeur séquentielle du territoire de Longueuil sera possible à la condition, entre autres, que les villes de la deuxième couronne ne puissent profiter de dézonage agricole afin d'accentuer l'étalement urbain.

En plus de proposer une allocation rationnelle de l'espace, cette orientation d'aménagement présente l'avantage d'offrir un modèle de développement urbain articulé autour des infrastructures et corridors de transport en commun.

Le réseau de transport en commun peut donc devenir l'armature du développement futur de Longueuil, ce qui permet d'offrir au transport collectif des conditions favorables à son utilisation massive.

Pour justifier une telle forme de gestion de l'urbanisation, qu'il suffise de mentionner qu'un résident qui quitte le centre de l'agglomération pour aller habiter dans la deuxième couronne passe de 241 déplacements en transport en commun par année à 14, soit 17 fois moins.

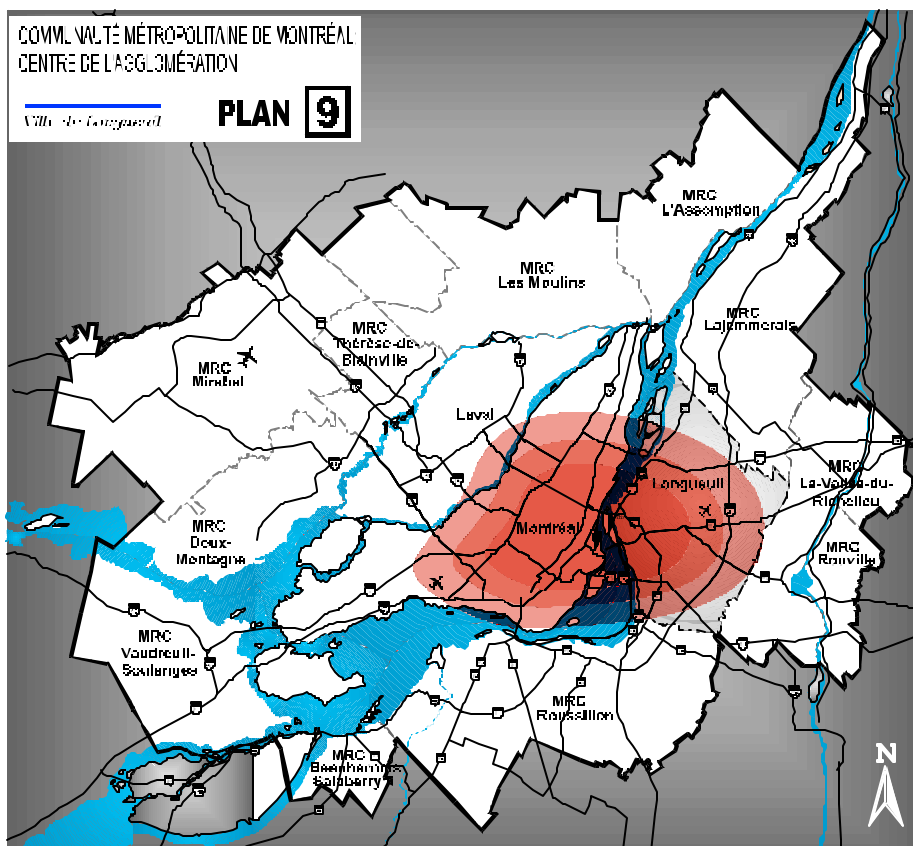
L'étalement urbain étant associé aux déplacements en automobile, il est évident que les mesures favorisant le transport collectif contribuent à améliorer le bilan prévisible des polluants atmosphériques. La Ville de Longueuil est d'avis que ses propositions, en termes de développement des infrastructures de transport en commun, contribueront à la réduction des gaz à effet de serre comme il est visé dans le plan d'action québécois 2002 sur les changements climatiques.

Faits saillants

- Longueuil fait partie du centre de l'agglomération;
- Une bonne partie de Longueuil comporte des caractéristiques de centralité comparables à plusieurs quartiers de l'Île;
- Longueuil subit depuis plusieurs années les effets néfastes de l'affaiblissement du centre de l'agglomération;
- Longueuil prône le contrôle de l'étalement urbain et le développement à l'intérieur de son périmètre d'urbanisation.

ENJEU

Maximiser les services de transport en commun afin d'enrayer l'étalement urbain et d'assurer la densification au centre de l'agglomération.



2.3 Axes de transport et pôles de développement

La Ville de Longueuil et le Réseau de transport de Longueuil collaborent étroitement avec le ministère des Transports et l'Agence métropolitaine de transport pour se donner une vision de transport à moyen et long termes.

2.3.1 Axes interrives de transport en commun

Les axes de transport en commun reliant la Rive-Sud à Montréal sont parmi les plus achalandés de la grande région de Montréal. En pointe du matin, plus de 39 000 déplacements traversent de la Rive-Sud à Montréal en transport en commun comparativement à 22 000 déplacements entre la Rive-Nord et Laval.

Tableau 13 : Achalandage en transport en commun sur les axes ceinturant l'île de Montréal (Pointe AM- 2001)

Rang	Lien	Axe	Infrastructure	Direction		Deux directions
				Montréal	Autre	
1	Rive-Sud	Ligne 4 du métro	Métro	16 800	2 400	19 200
2	Rive-Sud	Pont Champlain	Voie réservée	16 400	300	16 700
3	Rive-Nord	Pont Viau	Voie réservée	5 200	1 100	6 300
4	Rive-Nord	Train Deux-Montagnes*	Train	4 700		4 700
5	Rive-Nord	Train Blainville*	Train	3 900	100	4 000
6	Rive-Nord	Pont Pie-IX		3 600	300	3 900
7	Rive-Nord	Pont Lachapelle	Voie réservée	2 200	100	2 300
8	Rive-Sud	Pont Mercier	Voie réservée	1 600		1 600
9	Est	Pont Legardeur		900	100	1 000
10	Rive-Sud	Train Saint-Hilaire*	Train	800		800
11	Rive-Nord	Pont Papineau-Leblanc		800		800
12	Ouest	Train Rigaud*	Train	700		700
13	Rive-Sud	Pont Jacques-Cartier		500		500
14	Rive-Sud	Train Delson*	Train	300		300
15	Rive-Sud	Pont-tunnel L.-H.-Lafontaine		200	100	300
TOTAL RIVE-SUD				36 600	2 800	39 400
TOTAL RIVE-NORD				20 400	1 600	22 000

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

Source : Réseau de transport de Longueuil, 2001

Par rapport aux autres axes majeurs de transport dans la région, l'axe du pont Champlain se situe au 2^e rang (16 700 déplacements) juste après la ligne 4 de métro (19 200 déplacements). L'axe du pont Viau qui constitue le premier axe de pénétration de la Rive-Nord se situe quant à lui au 3^e rang (6 300 déplacements) suivi du train de banlieue Deux-Montagnes (4 700 déplacements).

Quant aux modes, on peut remarquer que l'axe du pont Champlain, qui a pourtant un achalandage comparable à la ligne 4 de métro, est le seul qui restera, si rien n'est fait, en voie réservée suite à l'implantation du prolongement de la ligne 2 de métro à Laval.

Le déploiement de modes lourds tels que le métro à Laval (10 700 déplacements prévus en 2006) ou de trains de banlieue dans la région de Montréal (Deux-Montagnes 12 800 déplacements, Rigaud 6800 déplacements, Blainville 4 300 déplacements, Saint-Hilaire 800 déplacements dénombrés en septembre 2001) sont faits dans des corridors ayant des achalandages en pointe du matin moins élevés que le pont Champlain.

Par conséquent, l'importance de l'achalandage ainsi que l'acuité des problèmes dans l'axe du pont Champlain justifient amplement la mise en place d'un mode de transport à grande capacité dans cet axe.

2.3.2 Pôles de développement et axes internes

Dans le cadre du schéma d'aménagement révisé de la MRC Champlain, un concept de transport en commun intégrant le réseau de base ainsi que les axes préférentiels à développer a été élaboré pour assurer une meilleure desserte de transport en commun entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal.

La Ville de Longueuil a réservé des emprises en fonction des futurs développements du réseau de transport en commun. Les corridors retenus sont les suivants : l'autoroute 10 et son prolongement par les boulevards Lapinière, Lepage et Moïse-Vincent jusqu'à l'aéroport de Saint-Hubert, le boulevard Taschereau, le boulevard Roland-Therrien et le boulevard Jacques-Cartier.

Les corridors internes de transport en commun soutiennent les axes interrives et serviront à relier les pôles économiques de la Ville. Ces pôles sont les suivants :

- ➔ Zone aéroportuaire (arrondissement de Saint-Hubert);
- ➔ Place Charles-LeMoyne et Centre régional (arrondissement du Vieux-Longueuil);
- ➔ Parcs industriels/A-20 (arrondissements du Vieux-Longueuil et de Boucherville);
- ➔ Secteur des Promenades et parc industriel/R-116 (arrondissement Saint-Bruno);
- ➔ Parc industriel en bordure de l'autoroute 30 (arrondissement Saint-Hubert);
- ➔ Parc industriel/A-10 (arrondissement Brossard);
- ➔ Boulevard Taschereau.

Ces pôles correspondent à des zones d'emplois d'importance, existantes ou à créer. La Ville tient à consolider les pôles d'emplois existants et à favoriser le développement des pôles offrant un potentiel de croissance.

Les axes interrives ne doivent pas seulement servir à déplacer des gens vers l'Île de Montréal; ils doivent également être greffés à un réseau de transport en commun interne de façon à s'alimenter mutuellement.

Ainsi, l'axe A-10/pont Champlain devra être connecté au réseau interne au niveau des terminus Panama et Chevrier. Le terminus Panama desservira le corridor du boulevard Taschereau, axe commercial à consolider, entre les terminus Panama et métro Longueuil. Le lien avec le pôle Place Charles-LeMoyne sera ainsi assuré.

Le terminus Chevrier sera, quant à lui, raccordé au corridor devant relier la zone aéroportuaire en passant par le secteur des Promenades Saint-Bruno. Ce corridor des boulevards Lapinière, Lepage et Moïse-Vincent est essentiel au développement de la zone aéroportuaire.

Ce secteur de développement prioritaire devra également être raccordé au métro par le corridor du boulevard Roland-Therrien dont l'emprise a été planifiée pour recevoir une ligne de transport en commun en site propre. Le mode de transport qui sera utilisé dans ces corridors reste à être défini (métro, SLR ou autobus), mais il est primordial d'axer le développement du territoire en fonction de ces corridors.

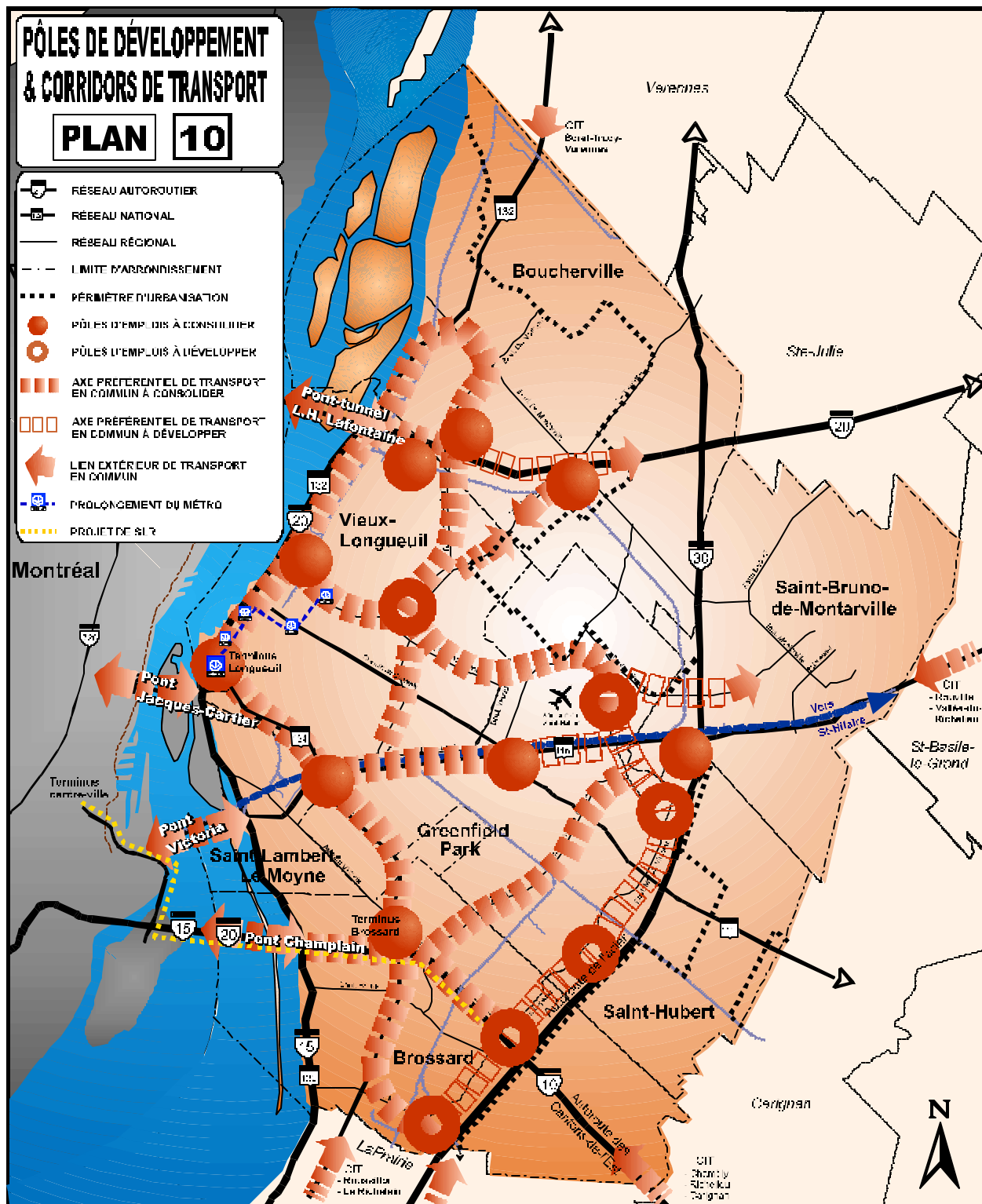
Les corridors routiers sont, pour la plupart, déjà en place pour relier les pôles de développement économique. L'autoroute 30 y tient une place privilégiée et c'est pourquoi son prolongement vers l'ouest de la couronne Rive-Sud aura des effets majeurs sur la mise en valeur des terrains industriels et commerciaux vacants en bordure de l'autoroute.

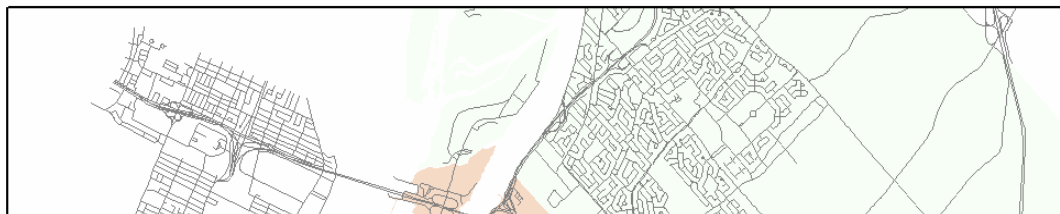
Faits saillants

- Les axes interrives se raccordent aux corridors internes de transport en commun de la Ville de Longueuil;
- Les corridors internes de transport en commun desservent les pôles économiques de la Ville :
 - Zone aéroportuaire;
 - Place Charles-LeMoine;
 - Centre régional;
 - Secteur des Promenades Saint-Bruno;
 - Parcs industriels;
- L'autoroute 30 relie les axes de transport interrives (A-10, 112, 116, A-20) ainsi que les parcs industriels de la couronne Rive-Sud.

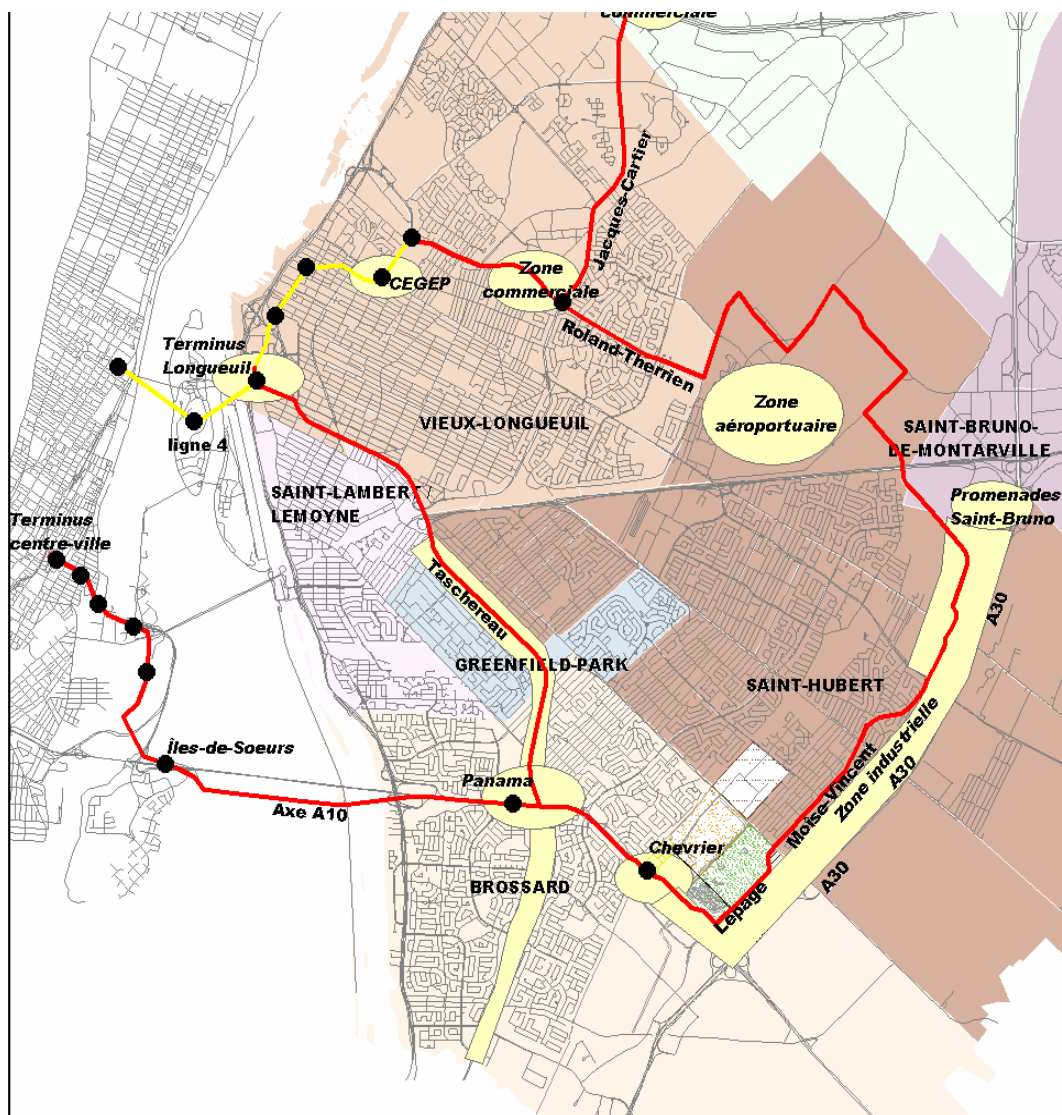
ENJEU

Compléter le réseau de transport en commun proposé afin d'améliorer la fluidité des liaisons interrives et d'assurer une meilleure connexion entre les pôles économiques d'envergure métropolitaine.





PLAN 11 : RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN



3. RECOMMANDATIONS

3.1 Nécessité d'agir

À notre époque, tous les intervenants concernés, voire la société québécoise en général, s'entendent sur le fait que le transport en commun constitue la solution à privilégier pour contrer les impacts néfastes résultant de la croissance des déplacements motorisés dans la région de Montréal.

Et bien que ses effets bénéfiques au plan du développement économique soient reconnus, le transport en commun permet également de :

- répondre aux besoins en déplacement de la population;
- contribuer à décongestionner le réseau routier et assurer la fluidité dans le transport des personnes et des marchandises;
- présenter une alternative économique à l'utilisation du véhicule personnel;
- assurer un développement durable en matière de protection de l'environnement.

Ainsi, malgré des problèmes chroniques de financement vécus principalement au niveau de l'exploitation, les organismes appelés à développer et à exploiter les réseaux dans la région de Montréal ont su au cours des dernières années, par leurs actions souvent concertées, assurer le développement des services et relancer l'achalandage, allant ainsi à l'encontre des pronostics tendanciels formulés au début des années quatre-vingt-dix.

Pour sa part, le Réseau de transport de Longueuil a optimisé son offre de service et a fiabilisé son réseau notamment par la mise en place de voies réservées et de mesures préférentielles, ce qui lui a permis de connaître une hausse spectaculaire d'achalandage depuis 1993 malgré le pessimisme des prévisions.

Toutefois, l'enjeu relié au maintien des acquis doit promptement être adressé. En effet, la congestion étant en croissance sur les accès ou sur les principaux liens interrives entre Montréal et la Rive-Sud, celle-ci affecte d'autant la rapidité, l'efficacité et surtout la fiabilité du service de transport en commun.

Comme mesures visant à contrer la congestion, l'application de celles visant la gestion de la demande des déplacements s'avère incontournable dans l'avenir. Cependant, leur mise en place est ardue dans le contexte québécois et des impacts peu significatifs n'apparaîtraient qu'à long terme.

Par ailleurs, des solutions palliatives, comme compenser en partie le manque de ponctualité d'un service par l'ajout de véhicules, s'avèrent extrêmement coûteuses et ne contribuent en aucune façon à réduire les temps de déplacement.

De plus, un confort accru des clients-usagers résultant de la baisse de la charge à bord d'un autobus ne constitue qu'un élément de satisfaction secondaire de la clientèle en comparaison à la rapidité du service, donc ne produit qu'un effet peu significatif sur l'utilisation.

Conséquemment, aucune des ses mesures ne peut générer une hausse significative d'achalandage ou même assurer le maintien de l'utilisation des services.

Ainsi, les acquis obtenus grâce au développement de liens interrives de transport en commun d'importance entre Montréal et la Rive-Sud sont actuellement menacés par une congestion en forte croissance plus particulièrement dans le corridor situé face au centre-ville de Montréal entre les ponts Champlain et Jacques-Cartier.

En effet, les abords de la station de métro Longueuil sont engorgés et l'axe de déplacement en transport en commun, bâti de toutes pièces au fil des ans, que constitue l'axe autoroutier du pont Champlain avec ses 16 700 déplacements en autobus en période de pointe, est compromis à terme principalement par la croissance du nombre de véhicules en sens inverse du trafic.

Rappelons que 50% des voyageurs dont la destination est le centre-ville de Montréal utilisent déjà le transport en commun, et que l'atteinte des objectifs en matière de réduction de la congestion et de protection environnementale signifie la nécessité d'accroître cette proportion.

Conséquemment, le maintien des acquis, voire l'amélioration du transport des personnes entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal, passe inévitablement par des interventions majeures visant la consolidation des axes de transport en commun desservant le corridor délimité par les ponts Champlain et Jacques-Cartier, et rendent ainsi incontournables la réalisation des projets d'implantation d'un Système léger sur rail (SLR) dans l'axe A-10 et le prolongement de la ligne 4 du métro.

Soulignons par ailleurs que les différentes études réalisées dans le cadre de ses projets ont démontré qu'en plus de maintenir les acquis, la réalisation de ces projets générera des hausses significatives d'achalandage.

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

Au plan environnemental, tous les intervenants s'entendent qu'il y a urgence à contrer les effets néfastes de l'émission de gaz à effet de serre et à maintenir les acquis en matière de qualité de l'air dans la région de Montréal. À ce titre, la consolidation et l'amélioration de l'offre de service en transport en commun constituent obligatoirement la solution à privilégier.

3.2 Priorités

La Ville de Longueuil retient quatre projets qui permettront d'assurer son développement à moyen et long termes. Il s'agit, par ordre de priorité, du prolongement de l'autoroute 30 dans l'ouest afin de compléter la voie de ceinture de Montréal sur la Rive-Sud, de l'implantation d'un Système léger sur rail (SLR) dans l'axe de l'autoroute 10/centre-ville (Montréal), du prolongement de la ligne 4 du métro vers le Centre régional de la Ville de Longueuil et de l'implantation d'une voie réservée sur l'autoroute 20.

3.2.1 Prolongement de l'autoroute 30

La discontinuité de l'A-30, les problèmes de fluidité sur la route 132, la congestion croissante sur les ponts et les pertes de temps, tant dans les déplacements des personnes que dans le transport des marchandises, affectent l'ensemble du réseau et constituent des contraintes majeures au développement économique de la région métropolitaine.

Les représentations effectuées par le milieu pour la réalisation de l'autoroute 30 ont été amorcées dans les années 1960. La Chambre de commerce de la Province de Québec déposait, au ministre de la Voirie du Québec, un mémoire démontrant l'importance de relier le sud-ouest du Québec par la route 3 (ancêtre de l'autoroute 30). Le rapport Ménard en 1976, le Sommet économique de la Montérégie tenu en 1987, la formation du Comité d'action régional de l'A-30 en 1990 et les interventions de la Table des préfets et maires de la Montérégie ne représentent que quelques gestes posés pour encourager la construction d'un lien continu sur la Rive-Sud.

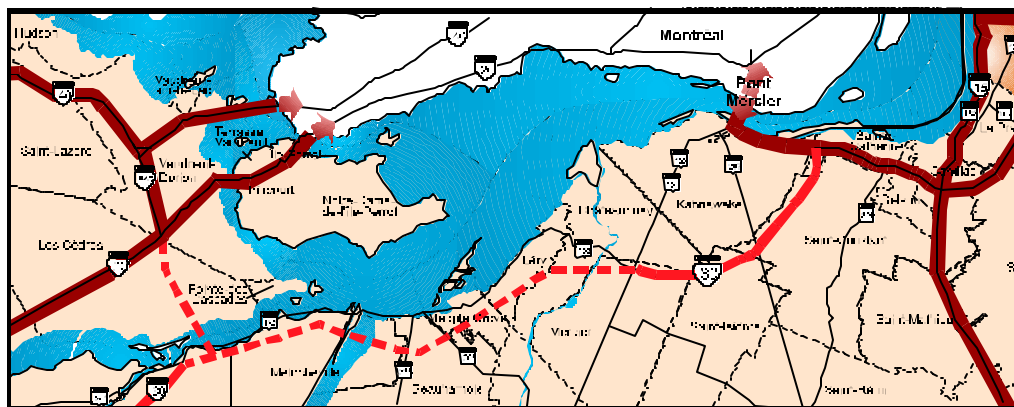


Figure 10 : Prolongement de l'autoroute 30

Quarante années de réflexions et de sollicitations afin de voir à la réalisation d'un lien routier supérieur. La Ville de Longueuil sollicite les gouvernements afin de procéder au parachèvement des deux tronçons manquants de l'autoroute 30, entre Candiac/Sainte-Catherine (7,5 km-110 M\$) et Châteauguay/Vaudreuil-Dorion (35km-530M\$). Ces investissements sont grandement attendus puisqu'une fois complétée, l'autoroute 30 présentera plusieurs avantages, notamment ceux :

- ➔ d'assurer un lien est-ouest permettant les mouvements entre les Maritimes, l'Ontario et le nord-est des États-Unis en évitant la congestion de l'Île de Montréal;
- ➔ de favoriser l'essor du commerce extérieur (exportations) et le développement économique de divers pôles métropolitains;
- ➔ de réduire les déplacements de transit vers la Ville de Longueuil et l'Île de Montréal et de diminuer l'achalandage sur les ponts;
- ➔ d'améliorer l'accessibilité aux équipements et infrastructures de la région.

Un consensus s'établit et se traduit à l'intérieur des documents de planification, soit l'urgence d'agir. L'efficacité du réseau de camionnage est un outil essentiel à la croissance économique, et l'augmentation anticipée du trafic lourd commande des actions concrètes et des investissements sur le réseau autoroutier de la Rive-Sud.

3.2.2 Implantation du Système léger sur rail (SLR) dans l'axe A-10 / Montréal

La voie réservée du pont Champlain qui se voulait au départ temporaire demeure un lien fragile, de moins en moins efficace, et compromis à plus ou moins brève échéance, par des problèmes importants de fiabilité.

Les retards sont fréquents sur le pont Champlain parce que les débits de circulation sont si importants que la capacité du pont ne répond plus à la demande. La moindre variation des conditions climatiques, un incident ou un accident entraînent des retards importants, qui varient de 15 à 45 minutes selon le cas, aux approches du pont. Ainsi, il n'est plus possible d'assurer une fiabilité à ce lien sur lequel les autobus doivent circuler dans les deux directions.

Le RTL enregistre des retards à plus de 90 % de ses mouvements d'autobus en pointe du soir, principalement à cause de la congestion sur le pont et dans le secteur du terminus au centre-ville. En pointe du matin, le retard moyen est de 2 minutes et près de 50 % des autobus sont en retard.

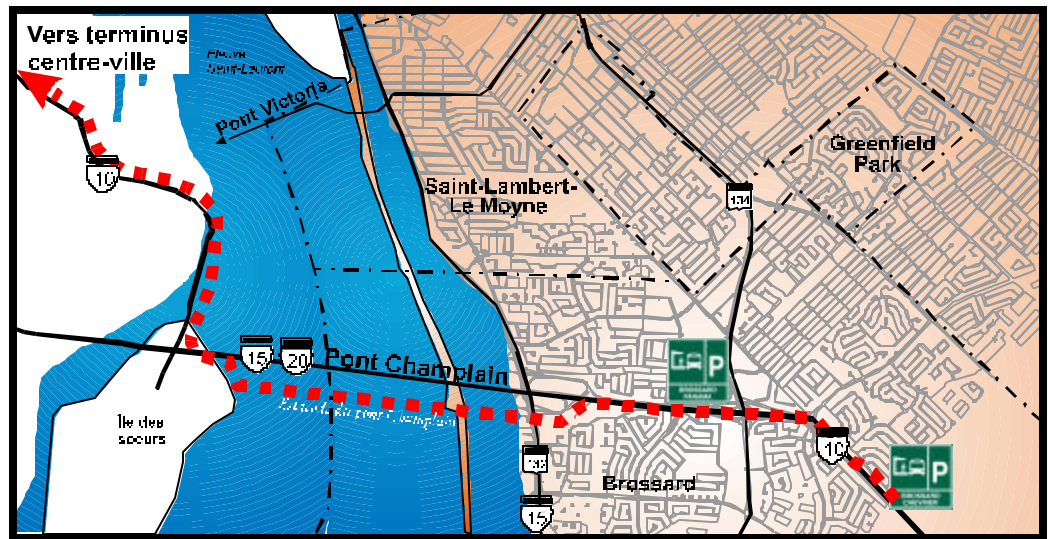


Figure 11 : Implantation du Système léger sur rail (SLR)

La solution préconisée par les principaux intervenants est le remplacement de la voie réservée actuelle par un SLR sur l'estacade.

Le SLR est une technologie moderne qui peut transporter 20 000 personnes par heure, par direction, soit la capacité équivalente à trois ponts Champlain. Le système qui fait présentement l'objet d'une étude d'avant-projet par l'AMT, transporterait les clients-usagers, de la station Chevrier au centre-ville, en 14 minutes à un intervalle de 3,5 minutes. Présentement, le même trajet s'effectue en 24 minutes en pointe du matin et 27 minutes le soir.

Le système prévoit ultimement l'implantation de 8 stations qui desserviraient Longueuil, l'Île-des-Sœurs et Montréal.

Le coût de cette infrastructure est évalué à 640 M\$ selon les études de faisabilité réalisées en l'an 2000. L'analyse avantages-coûts a évalué la rentabilité économique du projet et a établi son ratio à 1,07. Ce ratio démontre que le projet est avantageux pour la société et, dans le cas du transport en commun, il atteint rarement une telle valeur.

3.2.3 Prolongement de la ligne 4 du métro à Longueuil

La station de métro Longueuil est localisée au pied du pont Jacques-Cartier. Ses accès sont entravés par les files d'attente des automobilistes se rendant à Montréal, ce qui entraîne des retards quotidiens malgré la présence de voies réservées sur le réseau d'autobus, principalement en pointe du matin.

Le projet de prolongement de la ligne 4 du métro jusqu'à la station Roland-Therrien permettrait d'améliorer le service en ajoutant 4 stations localisées à l'extérieur de la

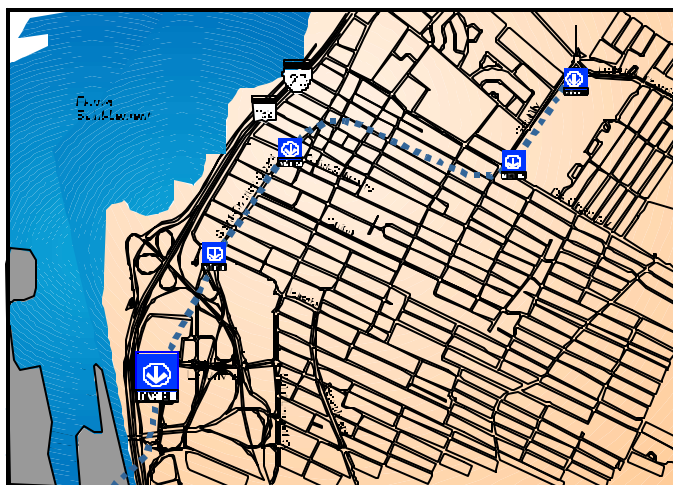


Figure 12 : Prolongement de la ligne 4 du métro

zone d'influence du pont Jacques-Cartier. De plus, il favoriserait le développement harmonieux des secteurs urbanisés en conformité avec le schéma de développement dans l'axe du pôle régional économique des arrondissements Vieux Longueuil, Boucherville et Saint-Hubert.

Le nouveau tronçon attirerait 12 700 déplacements dont 2 000 provenant de l'automobile. L'achalandage global de la ligne 4 passerait de 18 100 à 22 000 déplacements en période de pointe du matin.

Les coûts de cette infrastructure ne sont pas connus car le rapport final des études de faisabilité a été transmis au MTQ en janvier 2002 et n'a pas été rendu publique à ce jour.

3.2.4 Implantation de la voie réservée sur l'autoroute 20

La voie réservée sur l'autoroute 20 s'inscrit dans le projet d'élargissement de l'autoroute 20 entre la municipalité de Sainte-Julie et l'échangeur de la route 132 qui passera de 2 à 3 voies de circulation. Il est prévu qu'elle serait aménagée sur la voie de droite des trois voies rapides disponibles en direction de Montréal, opérationnelle en période de pointe du matin seulement et empruntée uniquement par des véhicules à taux d'occupation élevé.

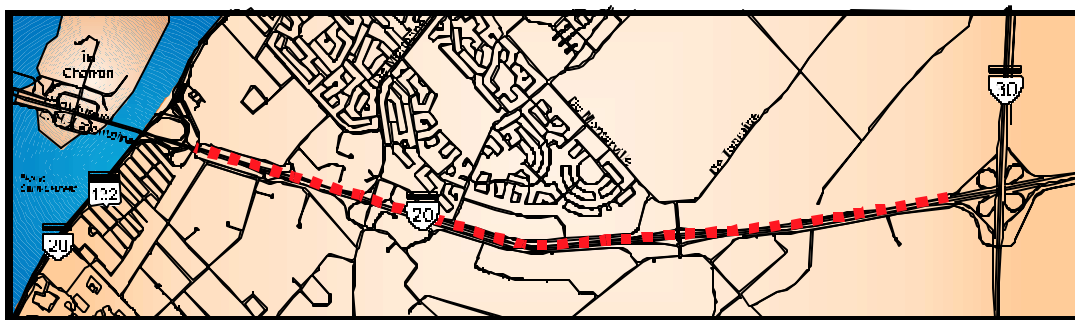


Figure 13 : Implantation de la voie réservée sur l'autoroute 20

Dans la direction de Sainte-Julie, une voie de service sera aménagée le long de l'autoroute 20, entre la route 132 et Sainte-Julie. Il sera possible d'accéder à la voie de service directement de la route 132.

Ce projet permettra aux autobus du RTL de circuler sur des voies libres de congestion dans les deux directions. Il sera alors possible de desservir les stationnements incitatifs Mortagne (300 places) et Montarville (1000 places) via les voies de service et d'accéder rapidement à la voie réservée prévue en direction de Montréal, le matin.

Ce projet permettrait de régler les problèmes de congestion qui subsistent le matin en direction Montréal et le soir en direction de l'autoroute 30.

3.3 Pas de nouveau pont

La Ville de Longueuil est d'avis que toute alternative de construction d'une nouvelle infrastructure routière pour traverser le fleuve doit être rejetée. Que ce soit un pont ou un tunnel, une telle infrastructure et ses approches auraient des effets néfastes pour le milieu. De plus, ceci compromettrait l'objectif visant à privilégier l'utilisation du transport en commun.

Le territoire de la Ville de Longueuil est déjà fortement occupé par les ponts, leurs approches et le réseau autoroutier qui y donne accès. Les résidents des quartiers bordant le fleuve se sont montrés particulièrement préoccupés par l'implantation d'un nouveau pont et des effets dans leurs quartiers résidentiels.

Ainsi, la Ville de Longueuil s'oppose à la construction d'un nouveau pont ou tunnel, privé ou public, pour les motifs suivants :

- **Il faut privilégier l'utilisation du transport en commun;**
- **Il faut protéger les zones environnementales sensibles du couloir fluvial (zones d'intérêt faunique et aquatique);**
- **Il faut protéger le milieu bâti ancien des quartiers faisant face au fleuve;**
- **Il ne faut pas encourager l'augmentation de l'utilisation de l'automobile afin de contribuer à la diminution des gaz à effet de serre.**

Les mesures prioritaires privilégiées par la Ville de Longueuil respectent ces préoccupations.

CONCLUSION

La Ville de Longueuil a démontré l'ampleur des problèmes de mobilité interrives et des effets sur son territoire. À titre de joueur-clé dans le développement et l'aménagement de la Rive-Sud et de la région métropolitaine, la Ville de Longueuil veut intervenir pour modifier le scénario tendanciel qui ne répond aucunement à ses besoins et à ses aspirations.

Il nous semble urgent d'agir, et les pistes de solutions qui doivent être privilégiées ont été clairement identifiées dans ce mémoire.

La Ville de Longueuil est d'avis que :

- **Le statu quo est inacceptable;**
- **L'inaction entraînera des coûts récurrents importants;**
- **Les équipements de transport auront des effets structurants importants sur l'avenir de Longueuil et de la Rive-Sud;**
- **Des sommes importantes ont été consenties sur le réseau routier et les ponts au cours des dernières années; le temps est venu d'investir dans le transport collectif;**
- **Le prolongement de l'autoroute 30 devrait être une priorité nationale;**
- **Le partenariat public/privé devrait être privilégié afin de devancer les investissements en transport.**

La Ville de Longueuil espère que la Commission en sera convaincue au terme de ses travaux et qu'elle soutiendra dans ses recommandations les mesures que nous proposons pour l'autoroute 30 et pour le transport en commun.

BIBLIOGRAPHIE

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT, Étude d'opportunité et de faisabilité d'un Système léger sur rail, dans le corridor de l'axe A.10/Estacade, février 2000.

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE LA RIVE-SUD, Vision économique Rive-Sud, Étude pour l'établissement d'une stratégie de développement économique harmonisée et intégrée, 17 septembre 2001, 86 p.

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE LA RIVE-SUD, Le transport des marchandises et des personnes, Orientations et priorités d'action, Albert Juneau, 20 mars 2000, 30 p.

COMMISSION DE CONSULTATION SUR L'AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ ENTRE MONTRÉAL ET LA RIVE-SUD, Rapport d'étape, décembre 2001, 45 p.

COMMISSION DE CONSULTATION SUR L'AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ ENTRE MONTRÉAL ET LA RIVE-SUD, Document de consultation, mars 2002, 34 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Plan de gestion des déplacements, Région métropolitaine de Montréal, avril 2000, 82 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Vers un Plan de transport de la Montérégie, Diagnostic et orientations, novembre 2001, 254 p.

MRC DE CHAMPLAIN, Schéma d'aménagement révisé, 25 février 1999, 226 p.

ROCHE, Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, Étude d'impact sur l'environnement, rapport final, juin 1998.

DOCUMENT PRÉPARÉ PAR :

**La Direction de l'aménagement et du développement du territoire
en collaboration avec
le Réseau de transport de Longueuil (RTL)**

VILLE DE LONGUEUIL

Le 4 avril 2002