



**Table des préfets et élus
de la Couronne Sud**

*Dossier de candidature présenté à
l'Association québécoise des Transports*

La Mobilité durable

Mars 2013



Table des matières

1-	Résumé du projet.....	3
2-	Analyse du besoin	4
	La genèse	4
	La démarche.....	4
3-	Justification du projet en regard des critères d'évaluation généraux :	5
	Cohérence entre le besoin et la solution proposée (critère 1).....	5
	Originalité du projet (critère 2).....	6
	Reproductibilité du projet (critère 3).....	7
4-	Justification du projet	8
	La clef de la réussite : la coordination et la concertation	8
	L'aménagement du territoire intégré à la planification des systèmes de transport	10
	Le concept « Pôle – Corridor »	12
	Ce qui reste à faire... le PMD : après.....	14
	Conclusion.....	15
5-	Annexes et formulaire de consentement du donneur d'ouvrage	15
	La cartographie	15
	Formulaire de consentement du donneur d'ouvrage :	33
	Les parties impliquées :	34
	Liste des municipalités.....	34

1- Résumé du projet

À la lumière des changements structuraux observables et pressentis, la voie de l'audace passait par une collaboration intermunicipale dans l'élaboration d'une vision et l'identification de priorités structurantes conjointes pour les villes de la Couronne Sud. La base de l'exercice devait permettre un arrimage cohérent entre la mobilité des personnes et des biens et l'aménagement du territoire.

Les éléments clefs de la démarche :

- Un diagnostic dépeignant le portrait des habitudes de déplacements, identifiant les faiblesses évidentes et les besoins criants;
- L'alliance de MRC dans l'identification des priorités structurantes et réalistes en matière de transport pour les municipalités de la Couronne Sud. Un travail important de concertation et de coordination;
- Un concept de « Pôle-Corridor » unique et adaptatif permettant d'arrimer, de repenser / redéployer le transport dans une perspective « nouvel urbanisme ». Le Pôle est la composante « génératrice d'activités » le Corridor l'artère « génératrice des flux ». La clef du concept : l'interconnexion des pôles y arrimant des alternatives de déplacement;
- Le concept est à géométrie variable et permet aisément d'être répliqué;
- Toute cette démarche a permis aux partenaires de se positionner en amont sur les enjeux d'urbanisme (PMAD) que de transport (identification des priorités métropolitaines);

Le **Plan de mobilité durable de la Couronne Sud** (PMD) sert donc de geste fondateur à l'implantation d'un « système de transport » qui offrira aux citoyens une alternative réaliste et performante de déplacement en transport collectif diminuant ainsi le coût engendré par la congestion ainsi que la diminution des émissions de GES en supportant l'atteinte des cibles de réduction.

...et ce, en offrant des milieux de vie attrayants et attractifs.

2- Analyse du besoin

Doter la Couronne Sud d'un outil de planification axé sur la mobilité durable

La genèse

Vouloir faire la genèse du Plan de mobilité durable de la Couronne Sud (PMD) passe inévitablement par la création en 2001 de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) (en 5 secteurs) et par la mise en place de la Table des préfets et élus de la Couronne Sud (TPÉCS) agissant en tant qu'instance d'une des cinq nouvelles entités métropolitaines. Le territoire de la Couronne Sud, confiné au sud de l'île de Montréal et couvrant une large portion du nord de la Montérégie, regroupe six MRC et quarante municipalités, comprises dans la limite administrative de la CMM.

En tant qu'entité politique, la Table des préfets et élus de la Couronne Sud veille et s'assure de la cohésion et de la cohérence du traitement des principaux dossiers métropolitains auprès des administrations responsables des dossiers touchant à leur territoire. Or, depuis que l'instance métropolitaine intervient et mène divers projets, le poids de certaines responsabilités dans diverses sphères de planification et d'intervention s'inscrivent dans une dimension de plus en plus métropolitaine laquelle requiert une coordination interrégionale qui débordent bien au-delà du seul rôle de l'aménagement du territoire. De nouvelles composantes d'ordre économique, environnemental et social n'ont de cesse que de se complexifier.

D'où le besoin croissant de faire front commun et de positionner nos forces dans une logique « Couronne Sud », non seulement à l'égard de l'aménagement du territoire intégré à la planification des transports, mais en fonction des enjeux clefs et des nouvelles composantes porteuses d'avenir qui font consensus sur le territoire de la Couronne Sud.

Devant cette mouvance, la Table des Préfets et Élus de la Couronne Sud anticipe le besoin de s'outiller adéquatement. Elle initie donc une démarche axée « mobilité » en commandant un Plan de mobilité durable (PMD) pour son territoire.

La démarche

Avec la croissance démographique et le développement économique des dernières années, les réseaux de transports collectif et routier n'arrivent plus à subvenir aux besoins croissants de déplacements des personnes et des biens. Il est donc de plus en plus difficile d'assurer une vitalité économique

concurrentielle pour la Couronne Sud, qui est par ailleurs une plaque tournante de l'économie québécoise.

La congestion routière qui en découle s'aggrave d'année en année et s'ajoute à la détérioration des infrastructures de transport. Il en résulte d'importantes pertes de productivité, pour les travailleurs et pour les entreprises. De plus, la société est de plus en plus sensibilisée aux enjeux environnementaux de taille tels que les changements climatiques et la nécessité de réduire les GES provenant particulièrement des déplacements routiers.

La Table des préfets et élus de la Couronne Sud (TPÉCS) a donc mandaté la firme GENIVAR Inc. pour qu'elle élabore le Plan de mobilité durable et ce, avec le soutien d'un comité de suivi technique composé des officiers de la Table sous la présidence du directeur général, M. Sébastien Gagnon ainsi que de Monsieur Gérald Bolduc, urbaniste-conseil sénior pour le compte de la Table des préfets et élus de la Couronne sud. De plus, les MRC et municipalités qui composent la Table, ainsi que les CIT, AOT et OMIT concernées ont été consultées à diverses étapes du processus.

Ainsi, GÉNIVAR s'est vu confié la tâche d'élaborer un diagnostic actualisé dans l'optique de départager les enjeux ainsi mieux cerner les besoins et enfin, de permettre de cibler adéquatement les interventions qui seront requises pour les années à venir. Cet exercice s'est avéré d'une très grande utilité puisqu'il a permis de tabler sur les constats et ainsi rendre possible l'établissement d'abord et avant tout une vision commune et cohérente de la planification des systèmes de transport pour l'ensemble du territoire de la Couronne Sud.

3- Justification du projet en regard des critères d'évaluation généraux :

Cohérence entre le besoin et la solution proposée (critère 1)

La Couronne sud avait besoin d'un portrait diagnostique clair de la situation : le Plan de mobilité durable préparé par Génivar y répond adéquatement.

Le portrait se compose des éléments suivants :

- ✓ des habitudes et les tendances de déplacement basées sur les enquêtes et les analyses (achalandage / O-D 2008);
- ✓ de l'état de la mobilité (fluidité versus congestion)
- ✓ de l'identification des réseaux (structures-fonctions-capacités);
- ✓ du système de tarification et le mode de financement ;
- ✓ des contraintes topographiques/anthropiques (coupures territoire) ;
- ✓ des caractéristiques sociodémographique ;

Lequel portrait, dégage de grands constats, permet d'établir les besoins et de conclure sur un phasage des projets prioritaires à être mis de l'avant (voir l'annexe cartographique – point 5).



Les faits saillants : Synthèse du diagnostic du Plan de mobilité durable

- ✓ 450 000 habitants répartis sur un vaste territoire avec de nombreuses coupures territoriales, en pleine croissance ;
- ✓ Prépondérance de 50% déplacements sont INTRA-Couronne Sud
- ✓ L'autre 50% des déplacements sont à destination des pôles (3) : centre-ville de Montréal, Longueuil(agglo) et l'ouest de Montréal ;
- ✓ L'Urbanisation est discontinue et dépourvue de liens locaux efficaces ;
- ✓ Bonne performance d'offre de service en transport collectif avec le centre-ville de Montréal (périodes de pointe).
- ✓ Offre de services en transport collectif moins attractive (période hors pointes) ;
- ✓ Offre de service inégale et peu attractive en transport collectif pour desservir les besoins de déplacement locaux ;
- ✓ Dépendance du réseau supérieur autoroutier pour tous les déplacements. (disfonctionnalité des déplacements internes locaux, de livraison et d'échanges interrégionaux et de transit internationaux : tous sur le même réseau)
- ✓ Saturation récurrente des liens d'accès à l'île de Montréal ;
- ✓ Congestion récurrente sur plusieurs tronçons du réseau supérieur (résultant de la disfonctionnalité) ;
- ✓ Manque de coordination en termes d'aménagement du territoire, de réseau routier local et de transport collectif

Originalité du projet (critère 2)

À l'heure où l'optimisation des ressources humaines, financières et matérielles force les instances à faire preuve d'une gymnastique inventive de planification et de gestion, le Plan de mobilité durable est un outil stratégique d'excellence, car il repose sur **4 piliers**, qui sont :

- 1- **La concertation et la coordination** : qui répondent aux impératifs d'une approche intégrée de la planification de l'aménagement et de transport (actuel et futur);
- 2- **L'aménagement du territoire intégré à la planification des systèmes de transport** : qui incite à une stratégie alternative de développement;
- 3- **La gestion des réseaux par «Pôles / Corridors»** : qui assure le maillage entre les fonctions territoriales et les axes structurants de transport;
- 4- **La révision des modes de financement** : sans quoi les perspectives visant à accroître la mobilité dans une optique de création de richesse et de plus-value socioéconomique sont fortement compromises. (particulièrement, critique en regard du financement en transport collectif).





- Dès lors, le Plan de mobilité durable de la Couronne Sud a servi d'assise pour :
- ✓ Pour assurer un maillage entre les composantes du Plan de mobilité durable et les enjeux de développement soulevés par les élus notamment, depuis l'entrée en vigueur du PMAD.
 - ✓ Faire évoluer et faire inscrire les priorités de transport auprès de différentes tribunes ainsi que sur plusieurs plateformes ;
 - ✓ Mettre de l'avant et consolider, auprès des MRC, le concept « Pôles/Corridors » directement liés à « l'aménagement/transport » ;
 - ✓ Positionner la Couronne Sud à l'égard des mesures de financement, dans le cadre du dépôt d'un mémoire au processus de consultation publique sur le financement du transport collectif dans le Grand Montréal.

De plus, le gouvernement du Québec entamait récemment sa réflexion qui mènera à l'identification de ses priorités en transport. Cette réflexion devrait se conclure d'ici le mois de juin 2013. Détenant clairement les priorités qui font consensus sur la Couronne Sud, la Table a jugé essentiel de confirmer nos conclusions en matière de priorités en transport collectif ainsi qu'en terme d'infrastructures de transport autoroutières auprès de la Commission de transport de la Communauté métropolitaine de Montréal mandatée de cette consultation.

Également, dans un contexte de développement durable, le Plan de mobilité durable permet de déterminer collectivement les enjeux et les meilleures pratiques et les investissements publics requis afin de répondre aux nouvelles attentes de la population. Ce nouvel outil permet surtout aux élus de la Couronne Sud de faire des choix stratégiques sur les projets répondant le mieux aux défis des prochaines années.

Reproductibilité du projet (critère 3)

Il n'est pas impensable de reproduire le modèle du Plan de mobilité de la Couronne Sud. Cependant, son caractère unique notamment, par sa localisation géographique, sa composition politique et administrative ainsi qu'aux enjeux d'ordre métropolitain auxquels elle doit faire face, de nombreux paramètres devront être réévalués.

Par contre, le concept « Pôle-Corridor » est sans contredit répliquable et selon nous, très porteur d'avenir.

4- Justification du projet

Nous croyons que l'amélioration de la mobilité des personnes et des marchandises passe avant tout par l'établissement d'une vision commune en matière de la planification des transports. Cette vision commune requiert l'adhésion et la participation de tous. Les partenaires interpellés par le Plan sont en premier lieu la Table des préfets et élus de la Couronne Sud, les municipalités régionales de comté (MRC) et les villes, les CIT, AOT et OMIT ainsi que la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et les gouvernements provincial et fédéral ainsi que leurs agences et sociétés.

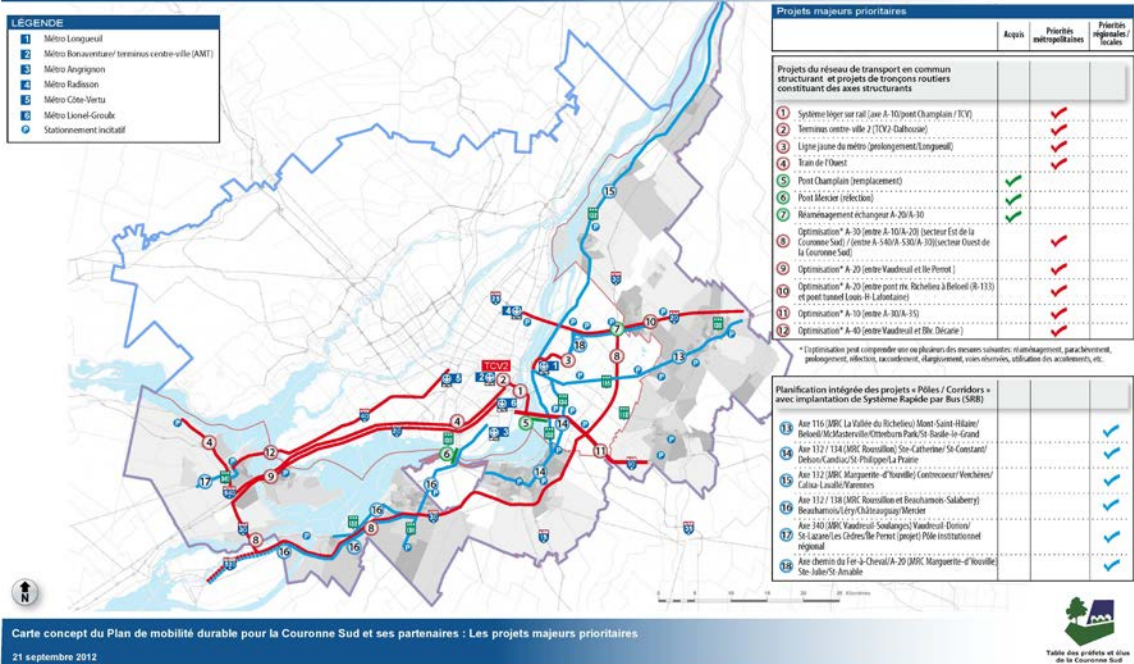
La clef de la réussite : la coordination et la concertation

La réussite de la démarche de planification repose sur un facteur prépondérant, la capacité des acteurs à convenir d'un modèle de coordination et de concertation qui assurera l'atteinte des buts fixés. Les acteurs sont nombreux, les instances sont distinctes, les pouvoirs et les responsabilités sont partagés et les intérêts/orientations diffèrent d'un acteur à l'autre. Par contre, les grands enjeux de mobilité sont déterminants. Ils influent directement sur la capacité de tous à créer de la richesse et à accroître le développement socioéconomique.

Si on veut développer et véritablement implanter une vision commune et durable à la fois en matière de déplacements des marchandises, des personnes, mais aussi de développement économique; si on veut assurer le développement pérenne de nos communautés; si on espère mieux distribuer spatialement et temporellement les déplacements sur nos territoires; et si on veut un développement économique harmonieux où chacune des parties peut se développer et se renforçant sur les forces de l'autre est non étant en constante opposition, une approche concertée et une coordination des actions en amont des processus d'élaboration des projets.

Le Plan de mobilité durable a conduit à une priorisation des projets selon trois (3) catégories d'intervention, lesquelles sont en interconnexion les unes par rapport aux autres. Deux (2) des 3 catégories de projets prioritaires du PMD sont en lien direct avec l'intensification des milieux urbains, notamment, le développement des aires TOD. Tandis que la troisième catégorie de projets, liée à la gestion des réseaux par « pôles/corridors » dans une logique de la planification aménagement/transport. Ils se traduisent par les projets dits « Acquis », ceux de « priorité métropolitaine » et de « pôles-corridders ».

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DE LA COURONNE SUD



La concertation et la coordination sont à décliner selon toutes les échelles territoriales, à adapter à l'ensemble des modes de déplacement considérés et aux différents acteurs impliqués, tels que :

- ✓ assurer l'intégration des paramètres transport et développement urbain dans la genèse de projets touchant à ces deux thématiques. Par exemple, il est nécessaire de s'assurer qu'il y ait un bassin suffisant de clientèle potentielle du transport collectif pour mettre en place un nouveau service, au même titre que de s'assurer qu'un nouveau développement (résidentiel, commercial, tertiaire ou industriel) jouit d'une bonne accessibilité multimodale répondant aux besoins de ses usagers; à ce sujet, la question de la temporalité est plus importante et un rendez-vous est à assurer entre la venue de la clientèle et l'offre de service du transport collectif.
- ✓ assurer la coordination de l'offre en transport collectif à l'échelle du Territoire du Nord de la Montérégie, afin d'offrir aux usagers des services répondant à ses besoins (origine, destination, horaires, correspondances, tarification, etc.) dans un souci de faciliter la compréhension de l'offre faisant fi des contraintes et limites territoriales et administratives;

- ✓ assurer le dialogue et la coordination intermunicipale dans la planification des projets de développement urbain et de réseaux de transport, afin que les limites territoriales ne soient pas des freins à l'intégration et à la continuité des infrastructures. Un autre volet lié à cet aspect est le besoin d'avoir une vision « régionale » du développement urbain, afin d'éviter la multiplication d'implantation de développements de même type (commercial, tertiaire, industriel, logistique).

La concertation et la coordination dans la planification des projets de transport et d'aménagement du territoire ne sont pas des notions qui servent uniquement à bonifier les projets, mais ce sont des éléments indispensables pour l'avenir d'un territoire. Il s'agit en effet d'assurer une bonne intégration des différents paramètres responsables non seulement de la réussite individuelle de chaque projet, mais surtout de l'optimisation des retombées globales pour la société, de l'ensemble des projets.

L'aménagement du territoire intégré à la planification des systèmes de transport

De plus en plus reconnu et pratiqué à travers le monde, le concept de la planification de l'aménagement du territoire intégrée aux systèmes de transport dans une perspective d'accroître la mobilité de manière durable s'installe peu à peu dans nos pratiques québécoises.

La mobilité durable fait appel au choix de se déplacer autrement. Une partie de la solution passe par le développement de modes de transport qui présentent une option compétitive à l'automobile. Seul un système intégré à l'échelle métropolitaine, régionale et locale permettra aux citoyens des solutions intéressantes de remplacement de l'automobile pour des déplacements rapides, sécuritaires et confortables. Le transport actif (vélo et à pied) joue également un rôle important puisqu'il contribue à mettre en place des milieux denses, multifonctionnels, de qualité de manière à répondre à une large part des déplacements à caractère locaux.

Selon le guide sur l'écomobilité mis de l'avant par le MAMROT, un environnement bâti favorable à l'écomobilité se dit d'un milieu qui permet l'utilisation de différents modes de déplacements, laissant ainsi à la collectivité le choix de la marche, du vélo, du transport collectif ou de la voiture. L'objectif d'aménager un tel environnement vise à initier un changement de comportement dans les habitudes de déplacement en faveur d'un mode de transport plus écologique. C'est en créant les conditions pour faire de la marche, du vélo et du transport en commun des moyens de déplacement bien intégrés aux modes de vie que le milieu urbain pourra relever le défi d'une accessibilité à faibles coûts économiques, environnementaux et sociaux.



Dossier de candidature : La Mobilité durable

Depuis l'entrée en vigueur du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) en mars 2012, les orientations qu'il contient impliquent que les MRC doivent maintenant mettre de l'avant les démarches requises pour harmoniser leurs outils de planification et de gestion territoriale et d'assurer la conformité de leurs schémas d'aménagement et de développement aux nouvelles exigences. Les MRC doivent également assurer le suivi auprès des municipalités, des modifications à apporter aux Plans d'urbanisme et Règlements d'urbanisme.

Le PMAD commande aussi une série d'objectifs contenus à son orientation 2 «Des réseaux de transports performants et structurants». Notamment sont à prendre en considération les composantes touchant la priorisation des projets de transport en commun, laquelle devrait se réaliser à partir d'une planification de l'AMT, des AOT et des municipalités. L'identification d'un réseau de vélo métropolitain pour favoriser le transport actif et récréatif tel que soutenue par le concept d'écomobilité. Et l'identification des composantes du réseau artériel métropolitain (RAM) qui réfère explicitement aux grands axes structurants de déplacement, aux équipements intermodaux, aux ports, aux aéroports, aux pôles d'emplois et aux déplacements à vocation économique. Finalement, la performance du réseau routier lors de travaux routiers et d'entraves diverses à la circulation des personnes et des marchandises, laquelle préoccupation s'inscrit notamment dans le cadre des travaux de Mobilité Montréal, constitue en soi une considération de compétitivité et d'attractivité métropolitaine incontournable pour les acteurs économiques.

Concernant spécifiquement, l'identification du réseau artériel métropolitain (RAM), la CMM s'est inspiré d'un exercice technique mené de 2002 à 2005 s'appuyant sur des préoccupations de desserte des pôles économiques et d'emploi, de desserte d'équipements intermodaux, de transport collectif et de transport des marchandises, de complémentarité avec le réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) de l'AMT.

Certes, ces exigences réglementaires viennent s'ajouter aux cadres existants de planification et de gestion territoriale, mais pourraient aussi constituer des opportunités, lesquelles n'existaient pas auparavant. Jusqu'alors, la région métropolitaine n'avait jamais vraiment emboité le pas dans ce que nous appelons le nouvel urbanisme. Cette tendance mondiale n'avait pas non plus vraiment d'écho chez nous sur la Couronne Sud.

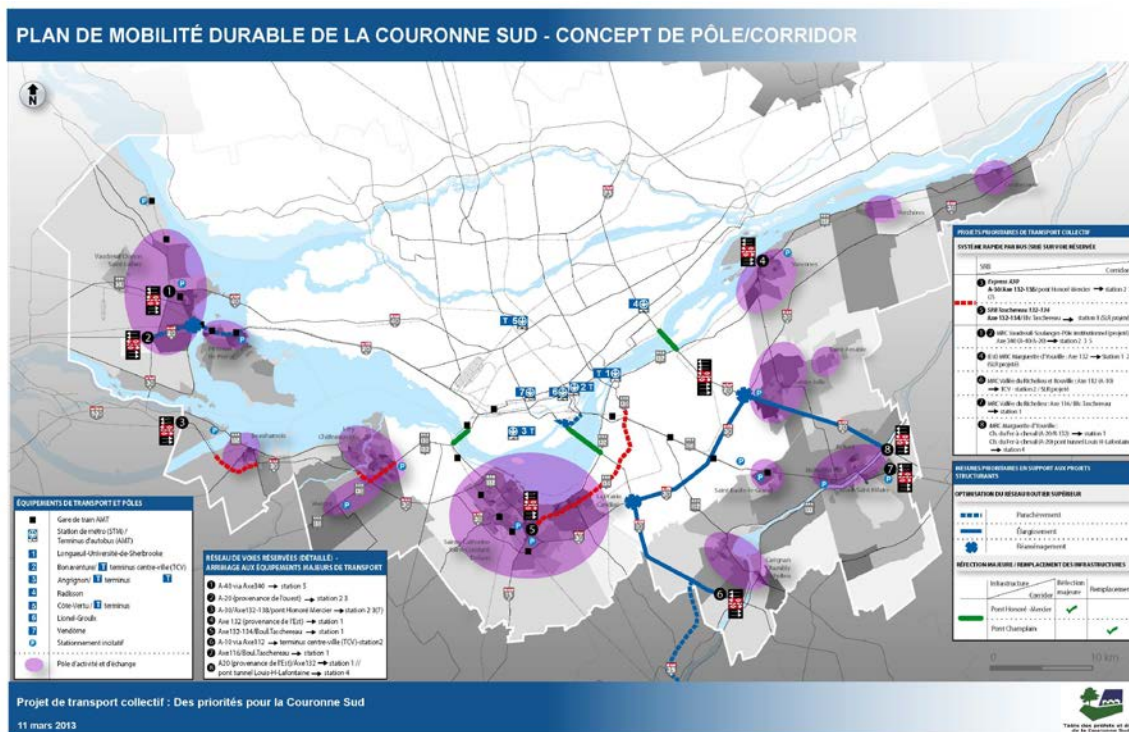
Transport et aménagement n'ont jamais été de pairs en matière de planification.
Nous avons aujourd'hui l'opportunité de rectifier cette situation et ainsi, à
reconsidérer nos manières de faire.



Dossier de candidature : La Mobilité durable



Le Plan de mobilité durable illustre l'importance qu'accorde la Couronne sud au virage que prennent les grands dossiers d'aménagement et de transport, lesquels s'inscrivent dorénavant dans une approche métropolitaine. Néanmoins, le PMD préserve l'intégrité de la Couronne Sud en définissant à la fois les enjeux incontournables et spécifiques de la mobilité des personnes et des biens en lien avec l'aménagement/transport.



Le concept « Pôle – Corridor »

La Table pousse toujours plus loin son concept de « Pôle-Corridor » lequel vise à favoriser l'émergence de «Pôles d'activités mixtes» en lien avec les «Corridors» de transport dans une perspective de polarisation de la demande en transport et de redéveloppement urbain.

Son concept de « Pôle-Corridor » relativement unique et adaptatif permettant d'arrimer, de repenser et de redéployer le transport collectif lequel s'inscrit dans une perspective d'aménagement de type « nouvel urbanisme ». En d'autres termes, le Pôle est la composante « génératrice d'activité » et le Corridor constitue l'artère « génératrice des flux », c'est l'axe qui interconnecte les allées et venues.

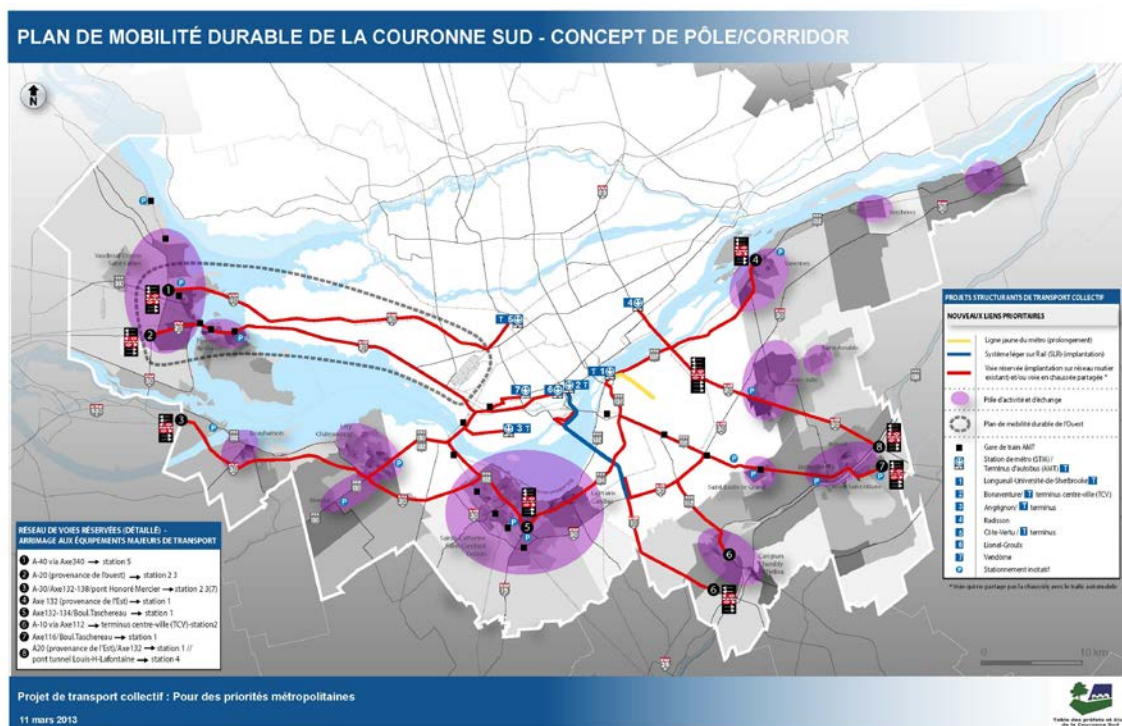




Dossier de candidature : La Mobilité durable

La clef du concept de « Pôle-Corridor » est l'interconnexion des pôles les uns aux autres en y arimant des alternatives performantes de déplacement via les corridors existants. Conceptualisé à l'échelle de dimension humaine et alimenté par l'identification des besoins locaux, le concept de Pôle-Corridor est axé sur l'intensification des usages autour d'un point d'accès au transport collectif certes, mais ce, indépendamment qu'il s'agisse ou non, d'un point d'accès doté d'un équipement lourd.

Nous croyons que cette approche de densification urbaine, notamment préconisée dans les aires de type TOD n'est pas exclusive à ces seuls milieux de vie. Le concept de « Pôle-Corridor » est à géométrie variable et permet aisément d'être répliqué à l'échelle désirée, mais surtout là où les besoins de mobilité se font criants.



Dans une optique d'implantation d'un « système de transport » viable et performant, la Couronne Sud milite pour qu'un réseau de voies réservées soit implanté afin de supporter le déploiement d'une offre structurante de service par autobus. Nécessitant des coûts d'implantation et d'infrastructures moins imposants, l'option d'une toile de voies réservées demeure intimement liée à des infrastructures et à des équipements lourds de transport collectif. L'implantation du SLR sur le futur pont Champlain dans l'axe A-10, reliant le centre-ville (TCV) jusqu'à l'autoroute A-30 est indispensable au « système de transport » au service des Pôles-Corridors de la Couronne Sud.

Dossier de candidature : La Mobilité durable

De même que le prolongement de la ligne jaune du métro qui constitue un pôle d'attraction en soit.

Il est possible de croire que, transposés aux différents cadres de planification des MRC, des municipalités et des AOT, le concept « Pôle – Corridor » favoriserait l'émergence de pôles d'activités multifonctionnels dynamiques (résidentiel, commercial, bureau, institutionnel), des milieux de vie denses et conviviaux favorisant les déplacements par transport collectif et actif.

De la même façon, dans les sphères du développement économique, il est possible de répliquer le concept pour la planification notamment, des pôles logistiques et des corridors générateurs de déplacements pour le transport des biens et des marchandises :

- ✓ localiser les pôles logistiques et autres générateurs de déplacements de camionnage en assurant une bonne accessibilité au réseau routier supérieur, aux infrastructures ferroviaires et/ou aux infrastructures portuaires;
- ✓ inciter la localisation et développement des pôles d'activités d'emplois et des commerces/bureaux dans des secteurs multifonctionnels voués à l'intensification des usages autour d'un point d'accès au transport collectif.

Ce qui reste à faire... le PMD : après

La Couronne Sud, de concert avec ses partenaires MRC, municipalités, CLD, CIT et OMIT, indique qu'à court et moyen terme, elle poursuivra ses travaux notamment, à l'égard

- ✓ de la planification concertée des projets de «Pôles / Corridors»,
- ✓ du déploiement, en terme logistique, favorisant le transport des biens et des marchandises ainsi
- ✓ qu'aux nombreux exercices liés aux nouveaux paramètres d'aménagement du territoire (tel que la conformité des schémas au PMAD).

Le tout dans une optique stratégique de planification durable de l'aménagement et du transport.

Les années à venir seront déterminantes dans une multitude de sphères autant socioéconomique, que politique, que démographique et qu'environnementale.

Conclusion

En guise de conclusion, il importe de rappeler que, disposant de son Plan de mobilité durable, la Couronne Sud peut à la fois se positionner clairement sur des enjeux métropolitains ainsi qu'à d'autres échelles de planification.

Le Plan de mobilité durable a permis l'identification des priorités en matière de transport pour les 40 municipalités de la Couronne Sud basée sur la concertation et la coordination des acteurs clefs. Il s'agit là d'un geste qui n'est certes pas banal. Des partenaires/compétiteurs s'allient et décident de se doter d'un outil commun de mobilité axé « transport collectif ». Nous assistons ici à une concertation peut-être jamais vue dans le grand Montréal ;

Étant composée d'entités très différentes les unes des autres, et ce, autant en terme démographique, de superficie que de prédominance d'activité, l'un des défis incontournables relevés par notre PMD est que son concept de « Pôle-Corridor » est à géométrie variable et permet aisément d'être répliqué à l'échelle désirée, mais surtout là où les besoins de mobilité se font criants.

Les municipalités de la Couronne Sud détiennent aujourd'hui un outil qui peut être utilisé dans tous ses secteurs.

Et que le Plan de mobilité durable de la Couronne Sud sert de geste fondateur établissant ainsi un « système de transport » qui reflète la cohérence des actions, qui répond aux impératifs actuels et futurs de mobilité et qui, à terme offrirait aux citoyens de toute une région une réelle alternative efficace et performante à se déplacer en transport collectif sur le territoire métropolitain.

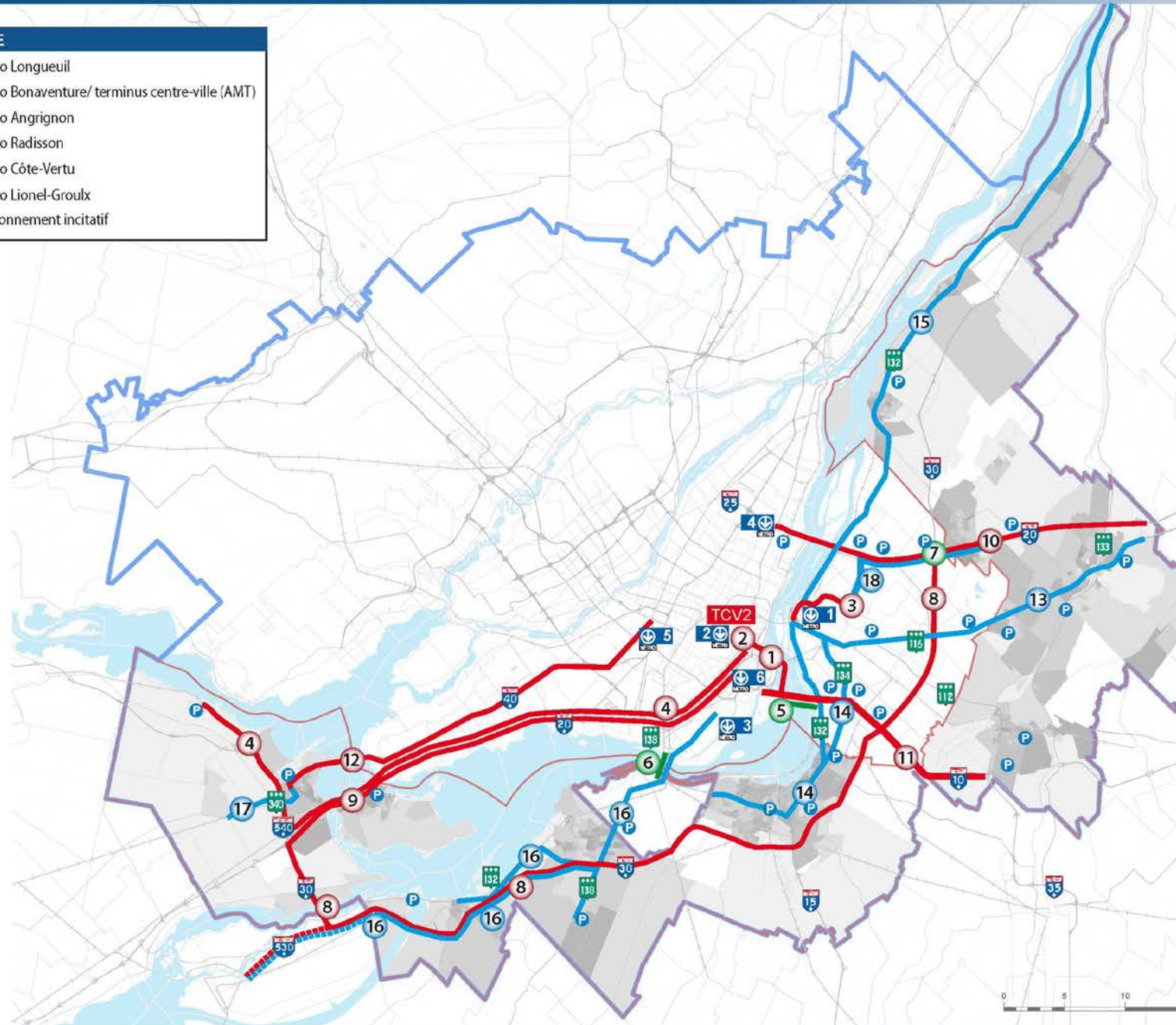
5- Annexes et formulaire de consentement du donneur d'ouvrage

La cartographie

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DE LA COURONNE SUD

LÉGENDE

- 1 Métro Longueuil
- 2 Métro Bonaventure/ terminus centre-ville (AMT)
- 3 Métro Angrignon
- 4 Métro Radisson
- 5 Métro Côte-Vertu
- 6 Métro Lionel-Groulx
- P Stationnement incitatif



Projets majeurs prioritaires

	Acquis	Priorités métropolitaines	Priorités régionales / locales
Projets du réseau de transport en commun structurant et projets de tronçons routiers constituant des axes structurants			
1		✓	
2		✓	
3		✓	
4		✓	
5	✓		
6	✓		
7	✓		
8		✓	
9		✓	
10		✓	
11		✓	
12		✓	

* L'optimisation peut comprendre une ou plusieurs des mesures suivantes: réaménagement, parachèvement, prolongement, réfection, raccordement, élargissement, voies réservées, utilisation des accotements, etc.

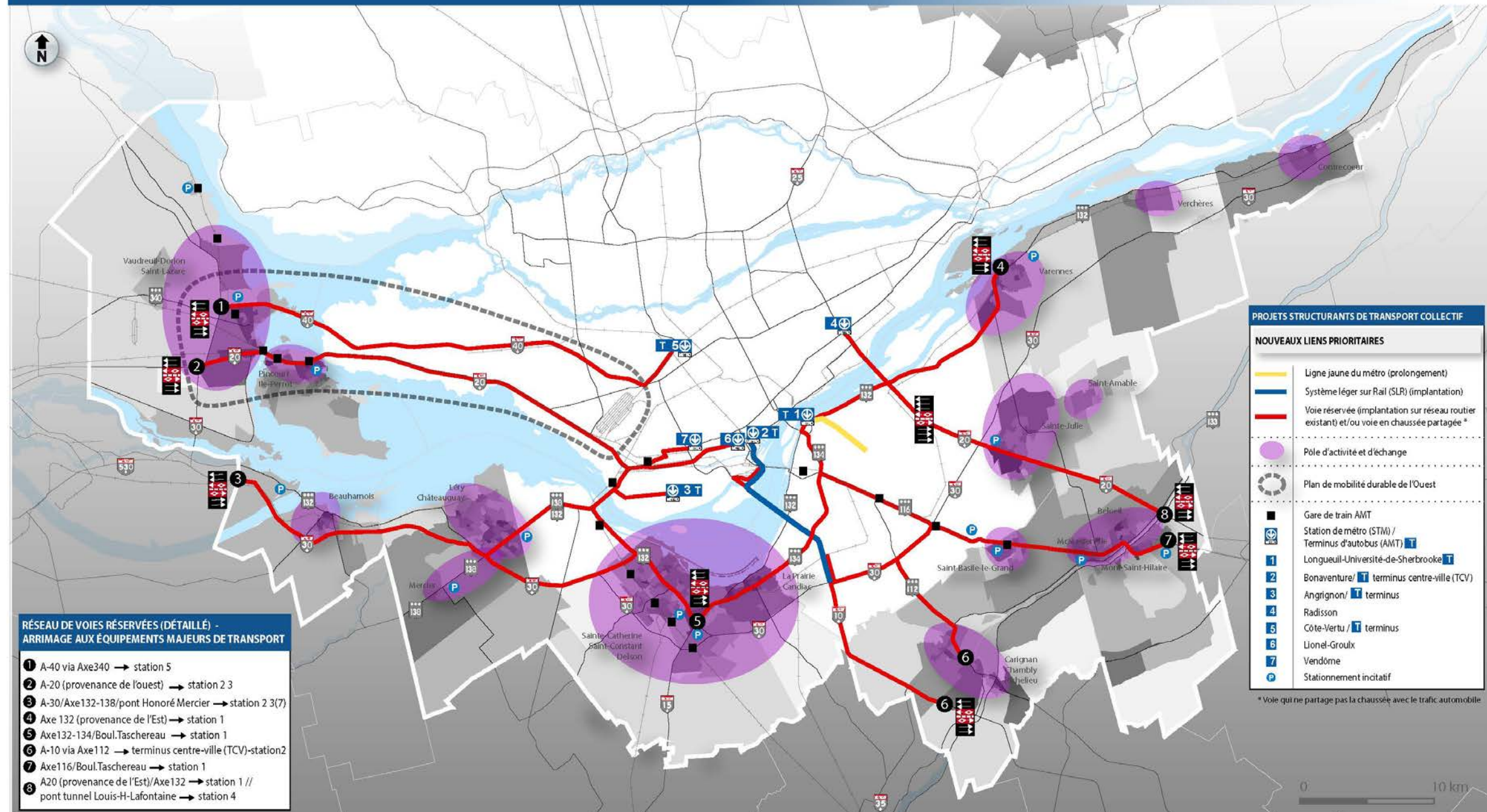
Planification intégrée des projets « Pôles / Corridors » avec implantation de Système Rapide par Bus (SRB)

13			✓
14			✓
15			✓
16			✓
17			✓
18			✓

Carte concept du Plan de mobilité durable pour la Couronne Sud et ses partenaires : Les projets majeurs prioritaires

21 septembre 2012

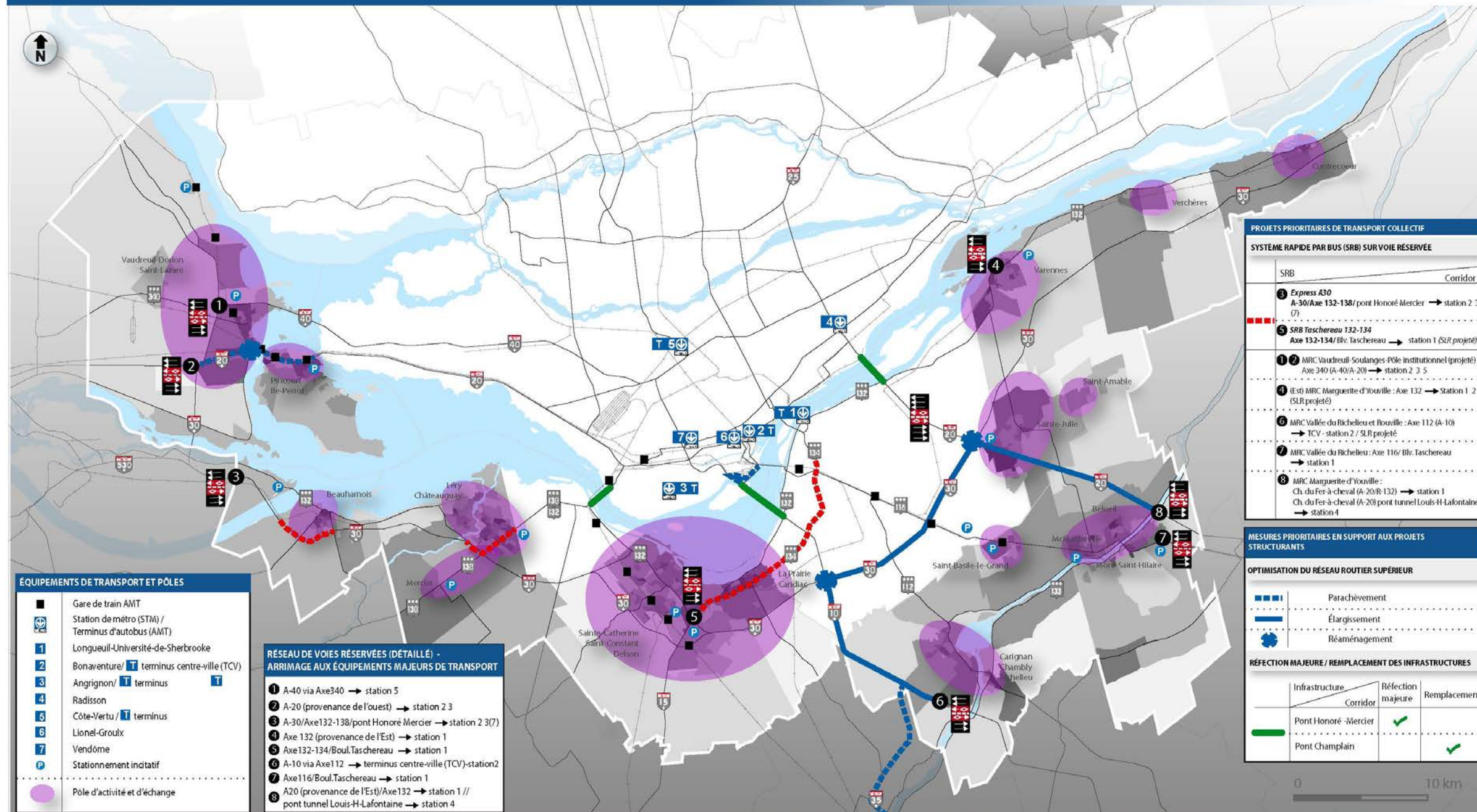
PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DE LA COURONNE SUD - CONCEPT DE PÔLE/CORRIDOR



Projet de transport collectif : Pour des priorités métropolitaines

11 mars 2013

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DE LA COURONNE SUD - CONCEPT DE PÔLE/CORRIDOR



Projet de transport collectif : Des priorités pour la Couronne Sud

11 mars 2013

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE POUR LES MRC ET MUNICIPALITÉS DU TERRITOIRE DE LA COURONNE SUD DE LA CMM

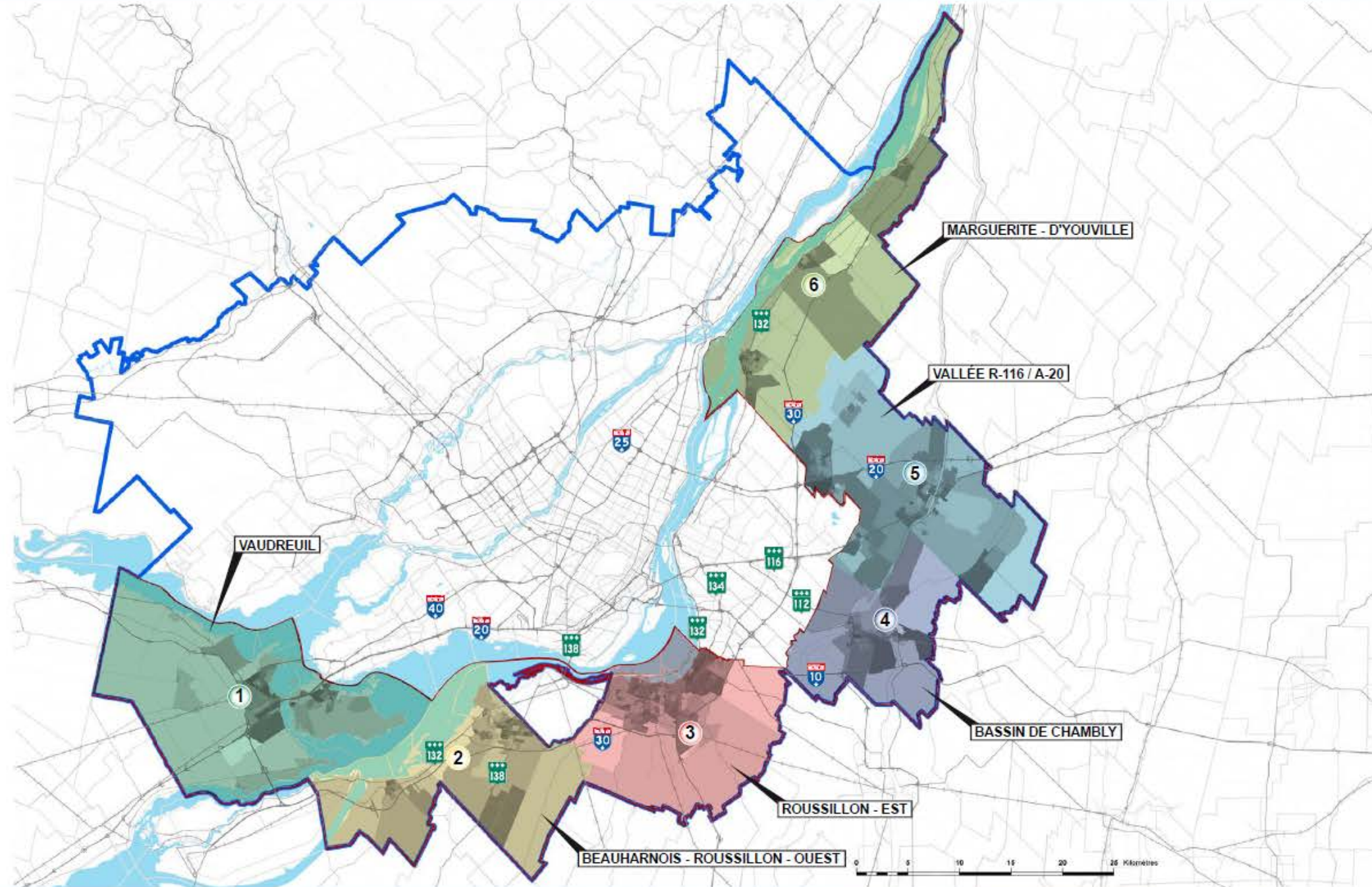


Figure 2.1
Zone d'étude

111-8537 (p. 2) Zone étude_v3_2020117.d

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE POUR LES MRC ET MUNICIPALITÉS DU TERRITOIRE DE LA COURONNE SUD DE LA CMM

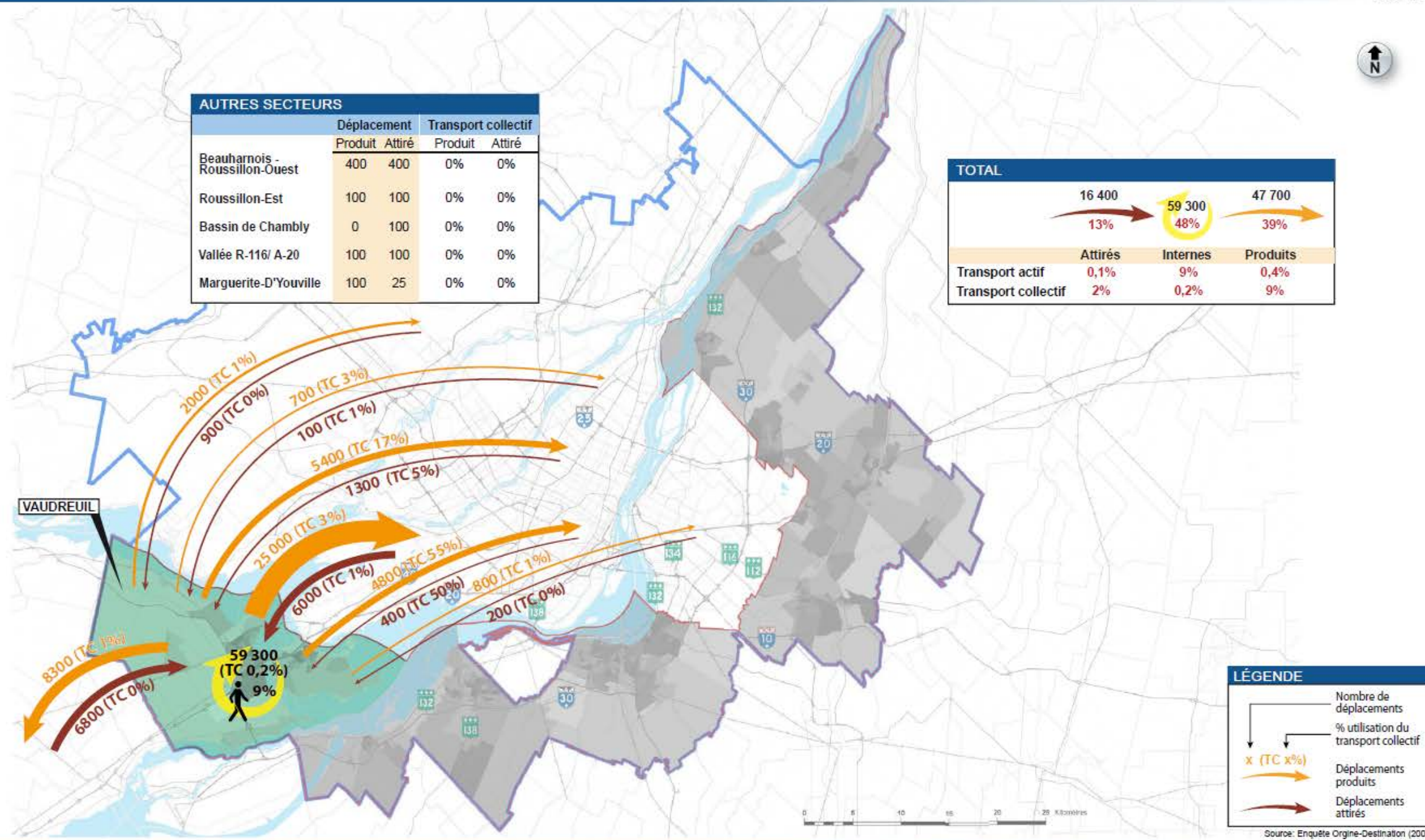


Figure D.3 Mobilité et déplacements - secteur Vaudreuil

111-8537 (p.2) - Vaudreuil Enquête OD - 03-201115M4



PLAN DE MOBILITÉ DURABLE POUR LES MRC ET MUNICIPALITÉS DU TERRITOIRE DE LA COURONNE SUD DE LA CMM

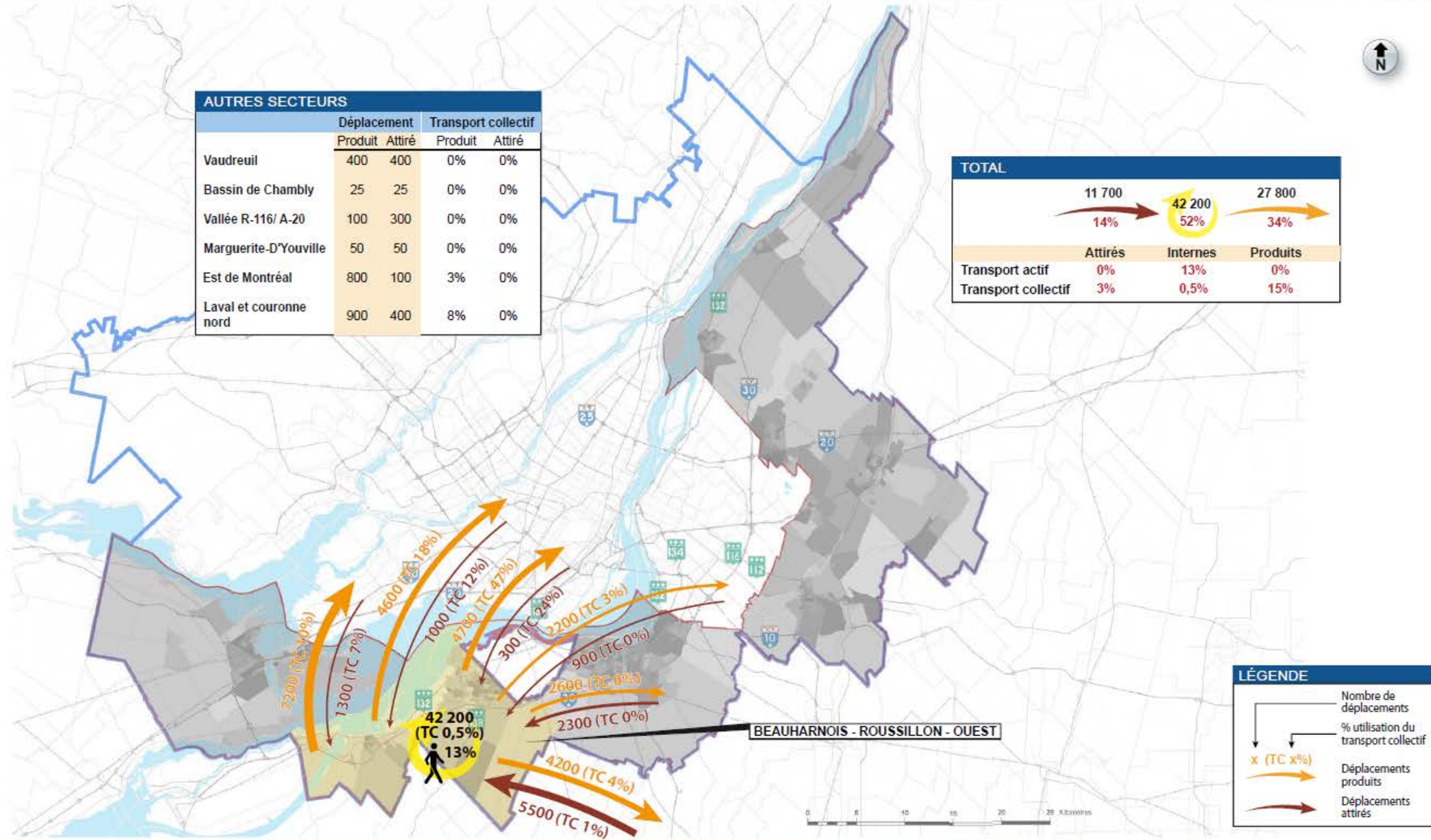


Figure D.4 Mobilité et déplacements - secteur Beauharnois - Roussillon-Ouest

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE POUR LES MRC ET MUNICIPALITÉS DU TERRITOIRE DE LA COURONNE SUD DE LA CMM

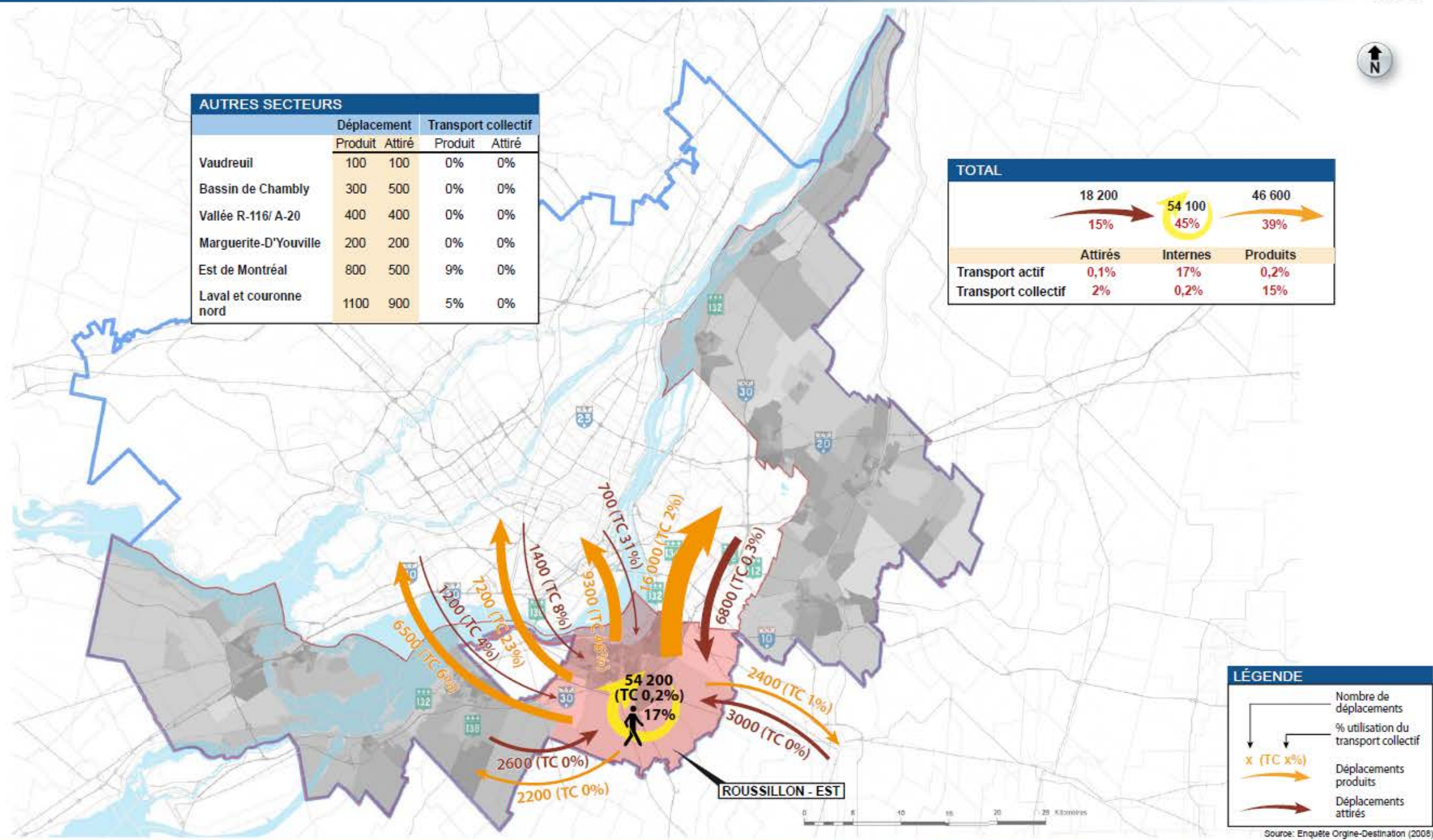


Figure D.5 Mobilité et déplacements - secteur Roussillon -Est

111-8537 (p.13) Plan d'Équilibre 05_v3_201110.pdf



PLAN DE MOBILITÉ DURABLE POUR LES MRC ET MUNICIPALITÉS DU TERRITOIRE DE LA COURONNE SUD DE LA CMM

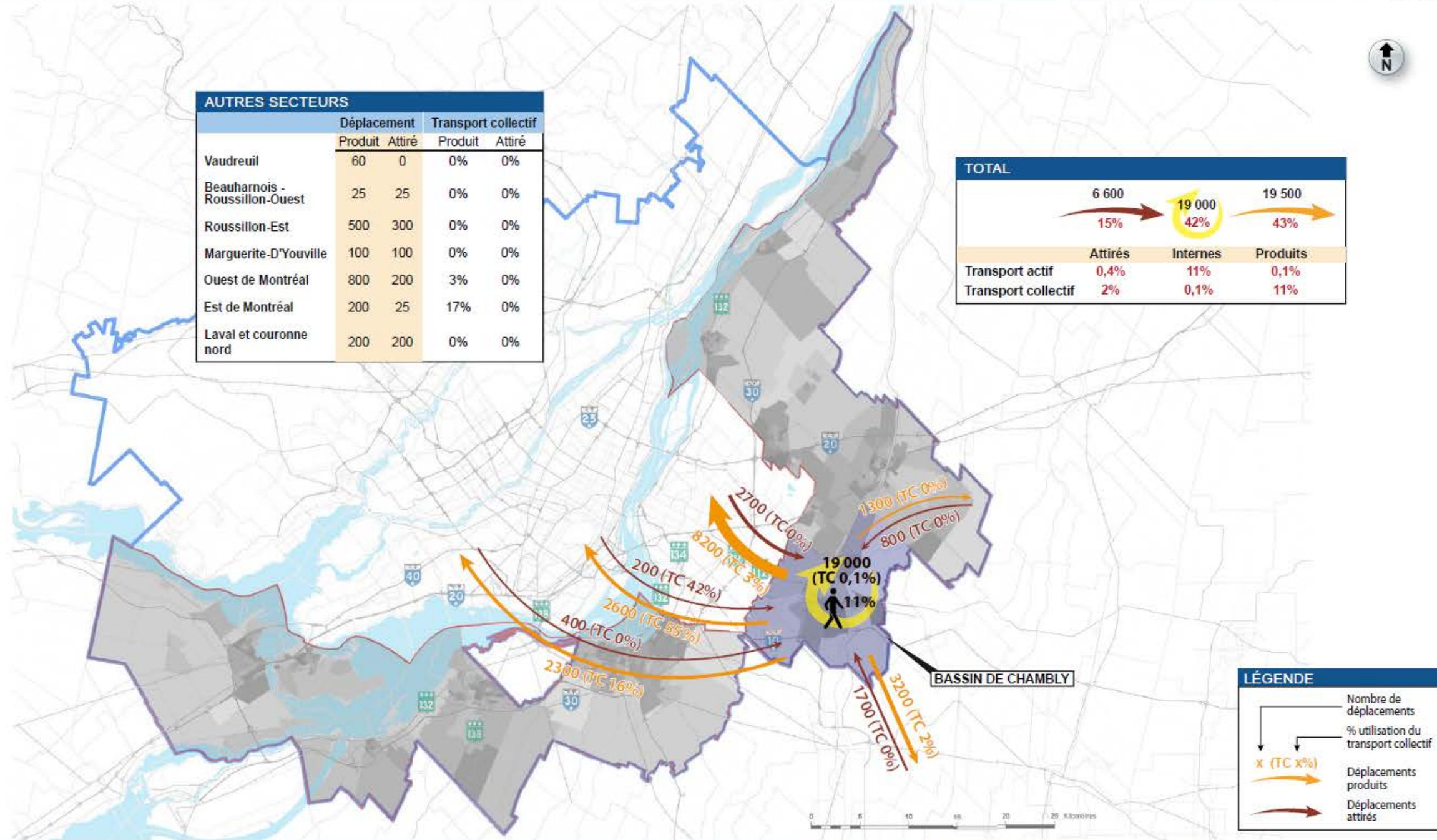


Figure D.6 Mobilité et déplacements - secteur Bassin de Chambly

111-8537 (p.24) Bass Chambly Espace DS v3 20111024

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE POUR LES MRC ET MUNICIPALITÉS DU TERRITOIRE DE LA COURONNE SUD DE LA CMM

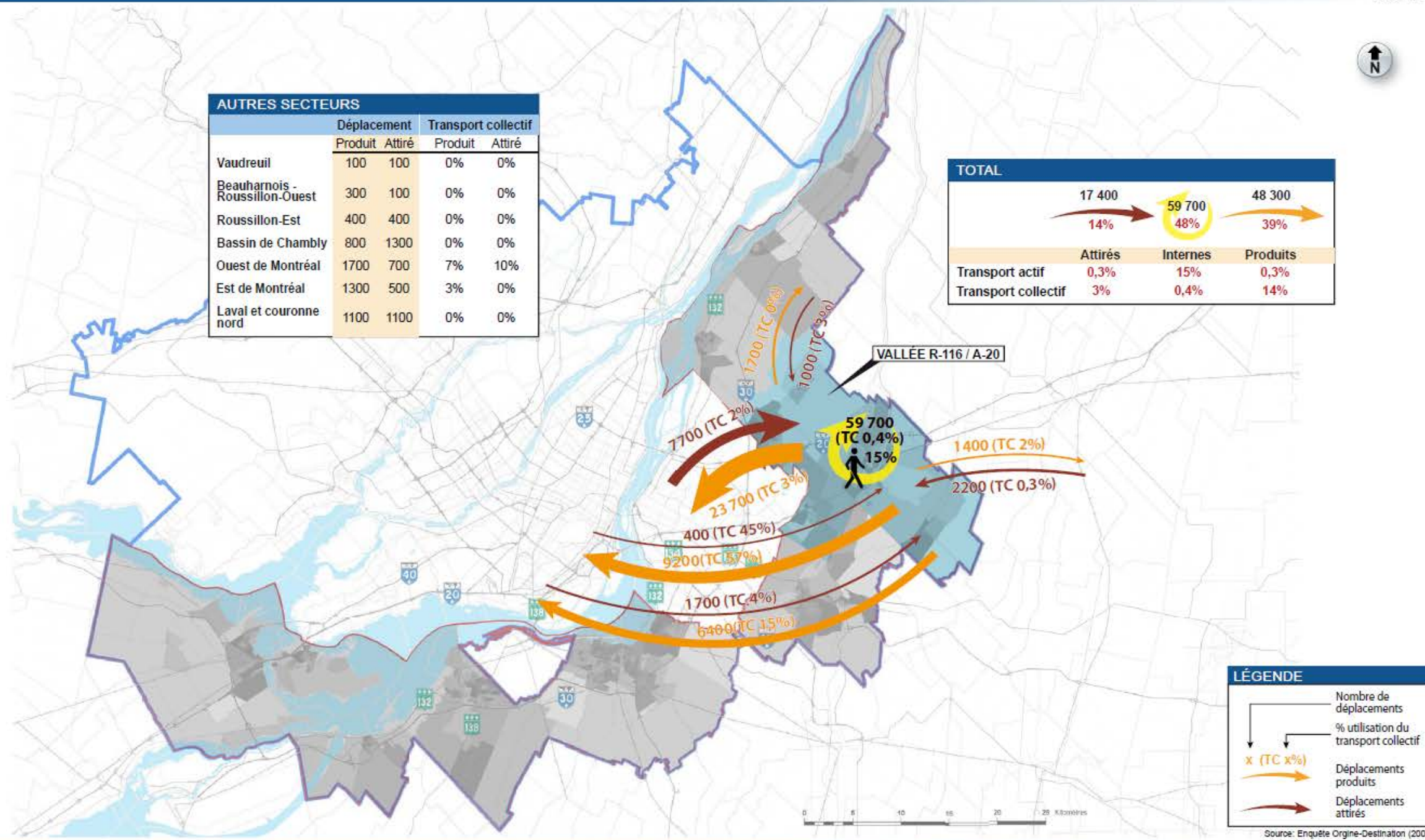


Figure D.7 Mobilité et déplacements - secteur Vallée R-116 / A-20

111-8537 (p.27) Vallée Enquête OD - 25/11/2014



PLAN DE MOBILITÉ DURABLE POUR LES MRC ET MUNICIPALITÉS DU TERRITOIRE DE LA COURONNE SUD DE LA CMM

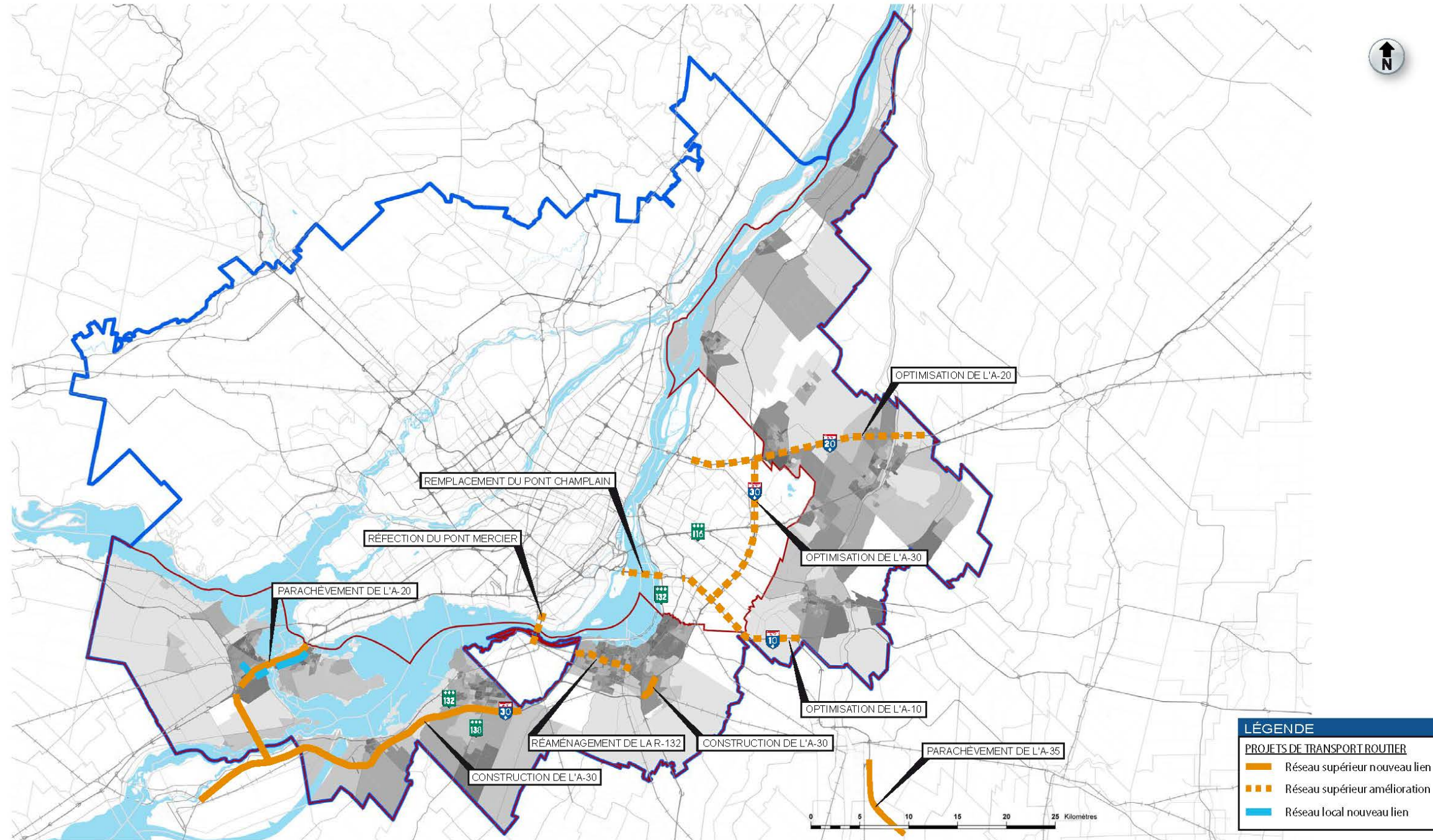


Figure S.4
Scénario 3 - Projets de transport routier

111-10257_Fig S.4_Sc3 - Projets transport routier_v5_20120117.qxd



PLAN DE MOBILITÉ DURABLE POUR LES MRC ET MUNICIPALITÉS DU TERRITOIRE DE LA COURONNE SUD DE LA CMM

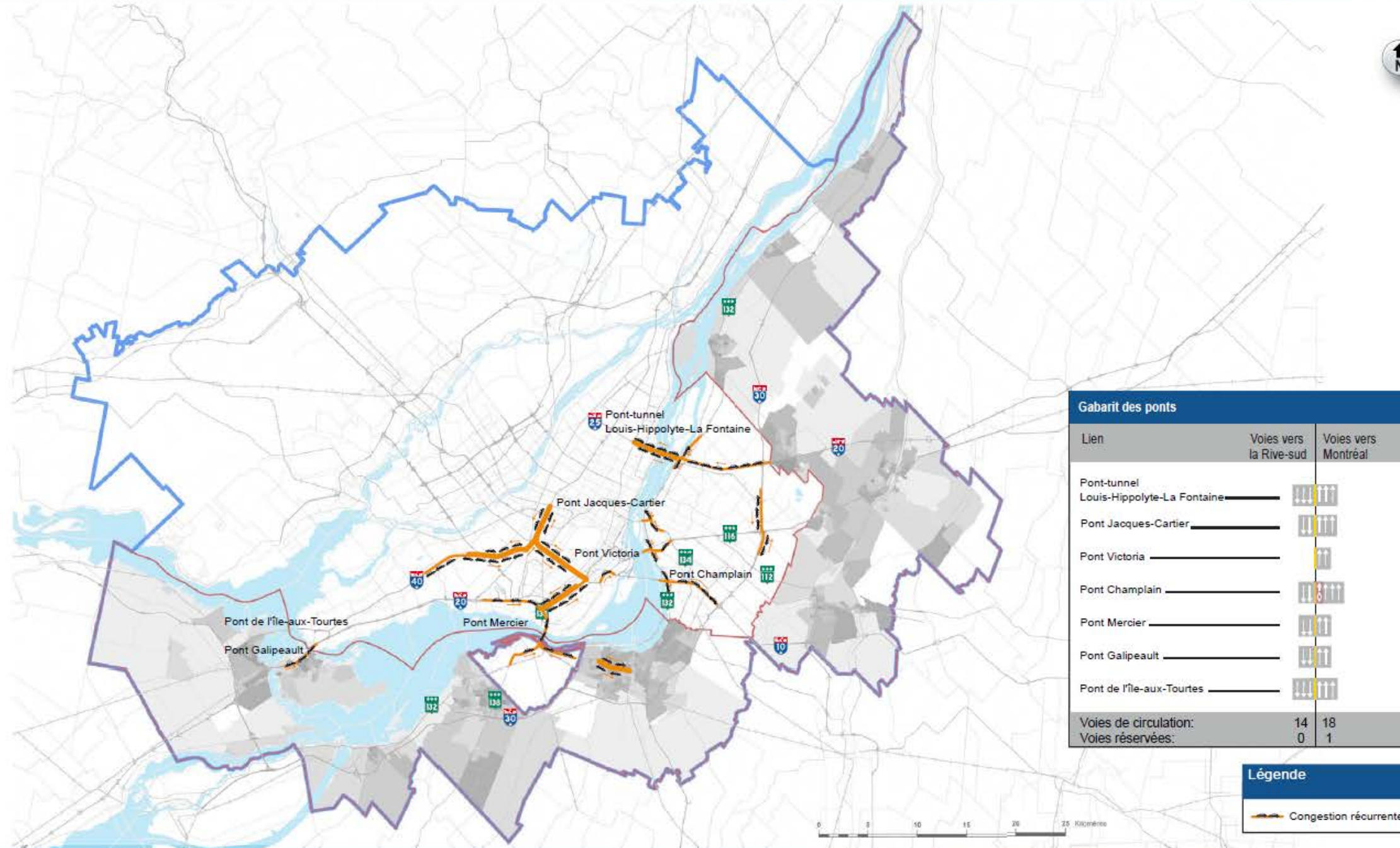


Figure D.12
Période de pointe du matin

111-8537 (p.13) (PM) 2013/11/4

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE POUR LES MRC ET MUNICIPALITÉS DU TERRITOIRE DE LA COURONNE SUD DE LA CMM

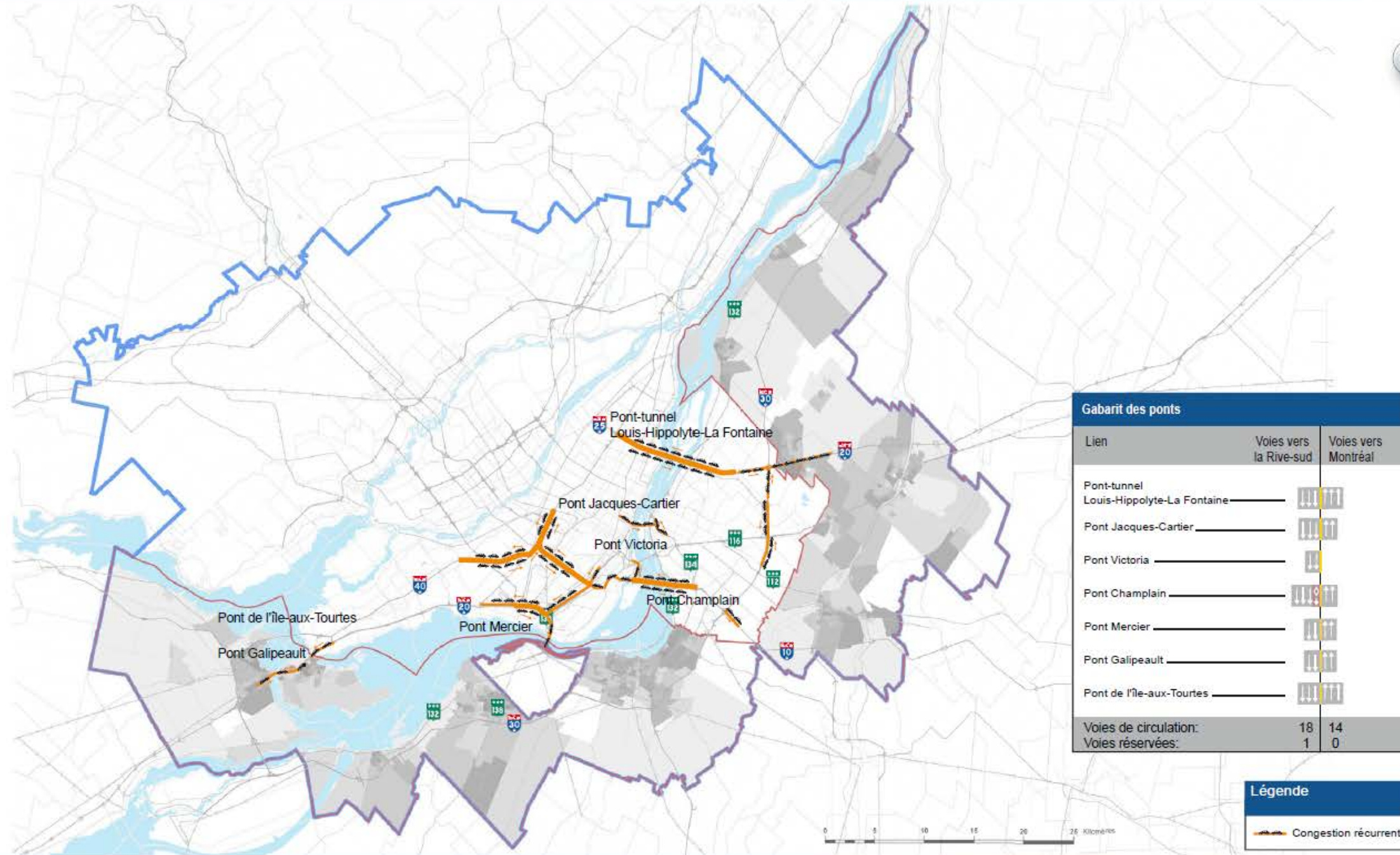


Figure D.13
Période de pointe de l'après-midi

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE POUR LES MRC ET MUNICIPALITÉS DU TERRITOIRE DE LA COURONNE SUD DE LA CMM

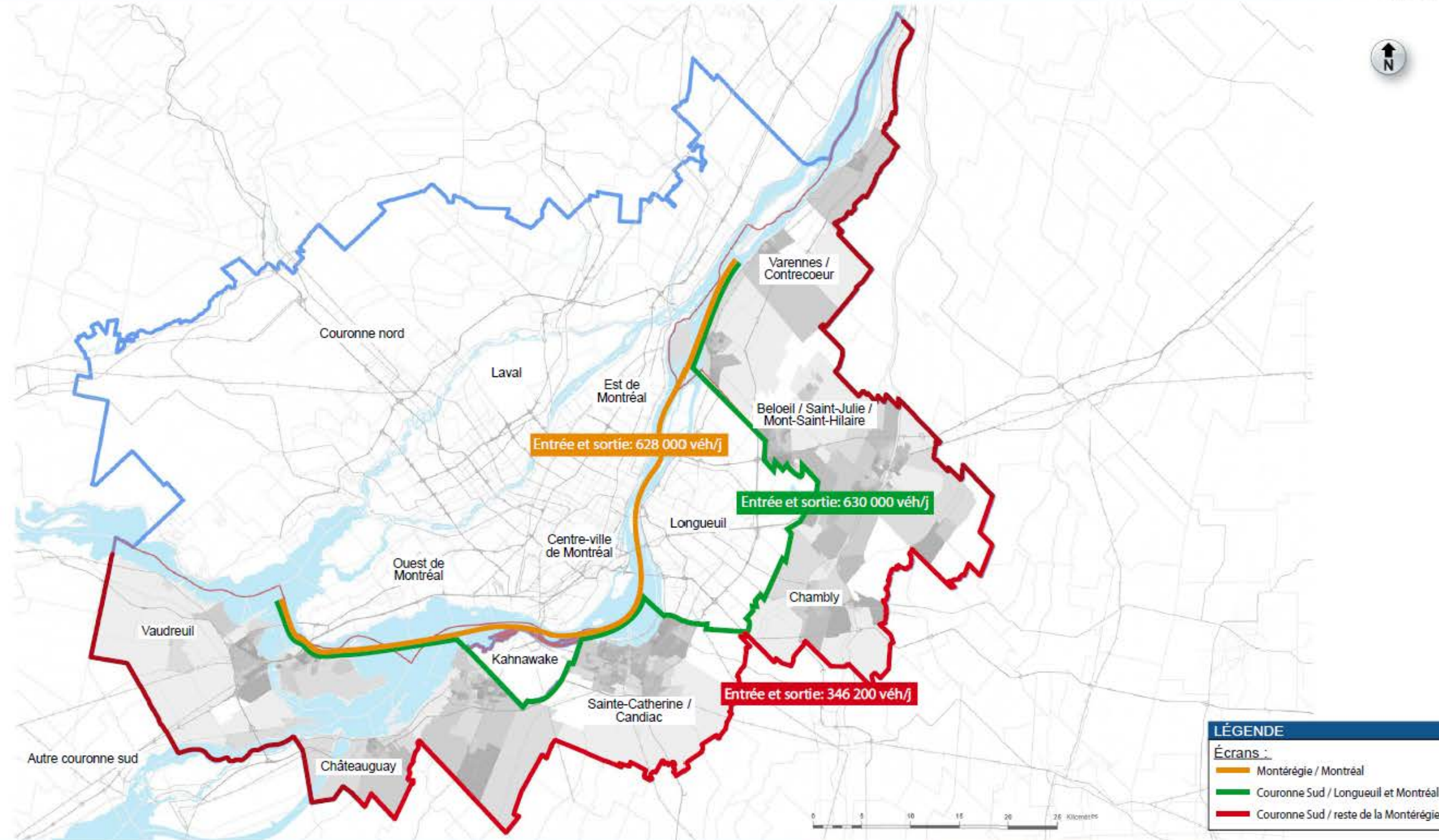


Figure D.11
Débits routiers aux écrans

111-8537 (p.11) Table des élus - 03-20111004

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE POUR LES MRC ET MUNICIPALITÉS DU TERRITOIRE DE LA COURONNE SUD DE LA CMM

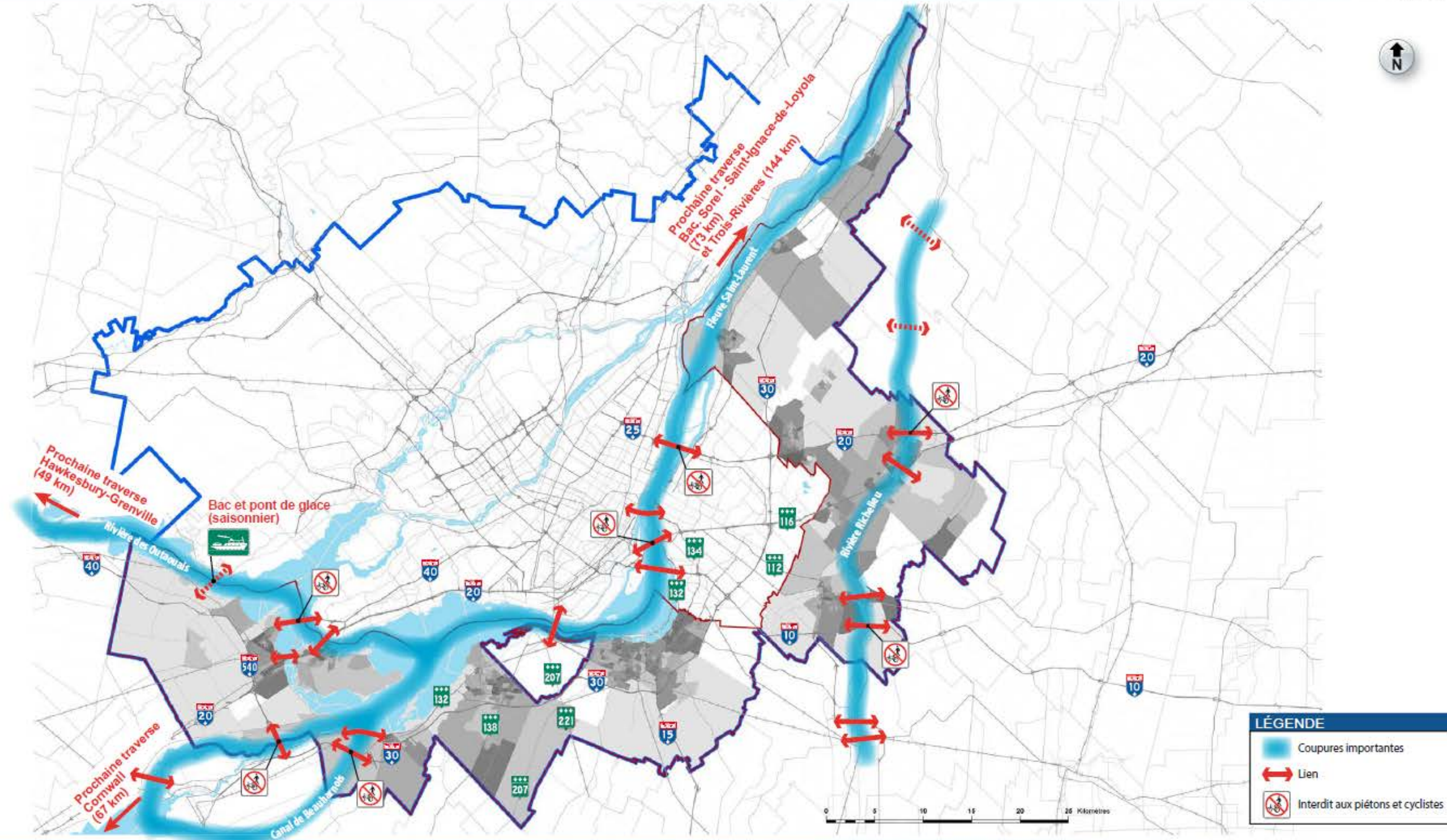


Figure D.2
Coupures et liens

111-8207 (en) G3 Copier et lire v2 20111024

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE POUR LES MRC ET MUNICIPALITÉS DU TERRITOIRE DE LA COURONNE SUD DE LA CMM

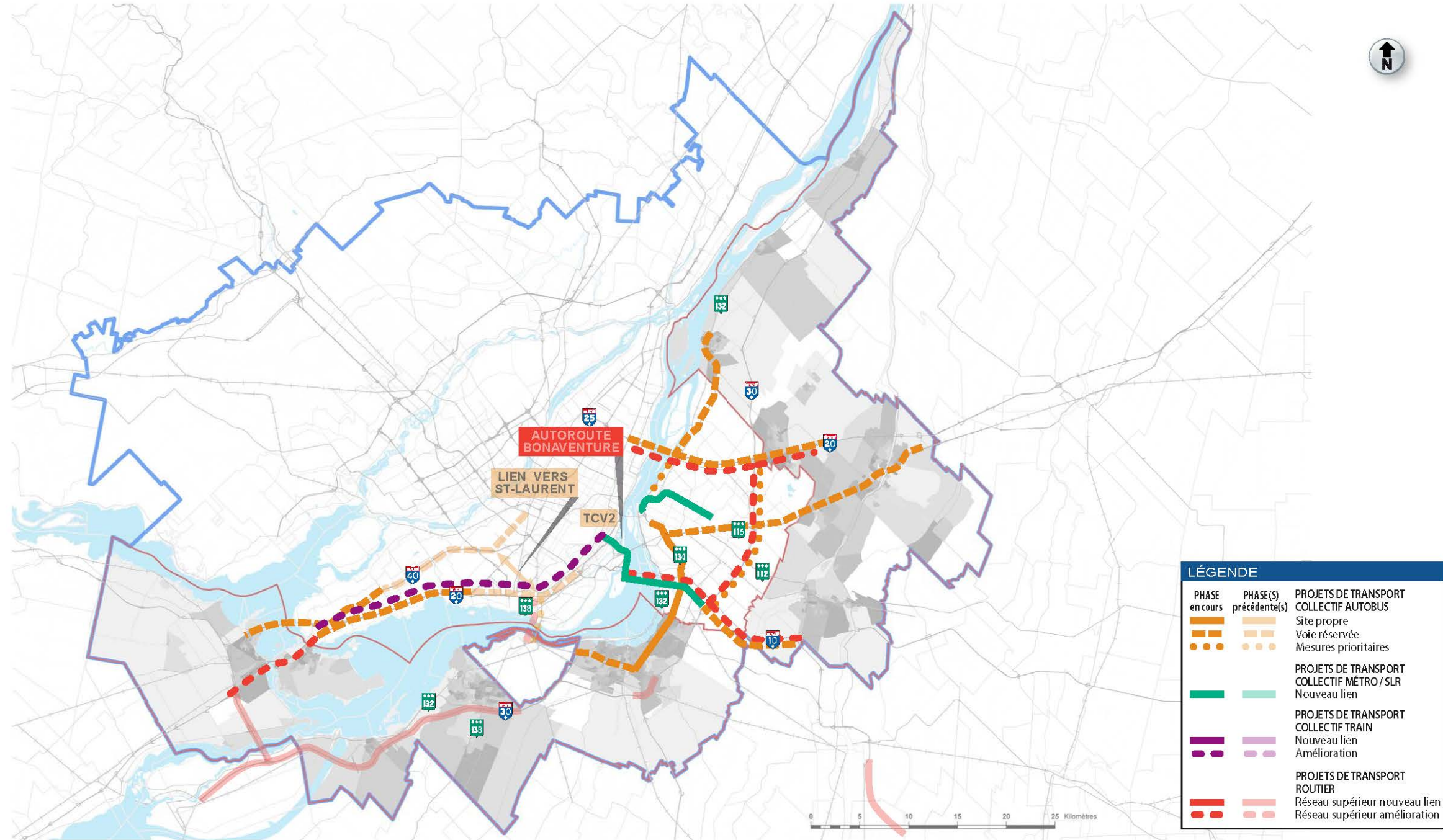


Figure B.2
Projets de la phase 2

111-10257_Fig B.2_Phase 2_v3_2012011791



PLAN DE MOBILITÉ DURABLE POUR LES MRC ET MUNICIPALITÉS DU TERRITOIRE DE LA COURONNE SUD DE LA CMM

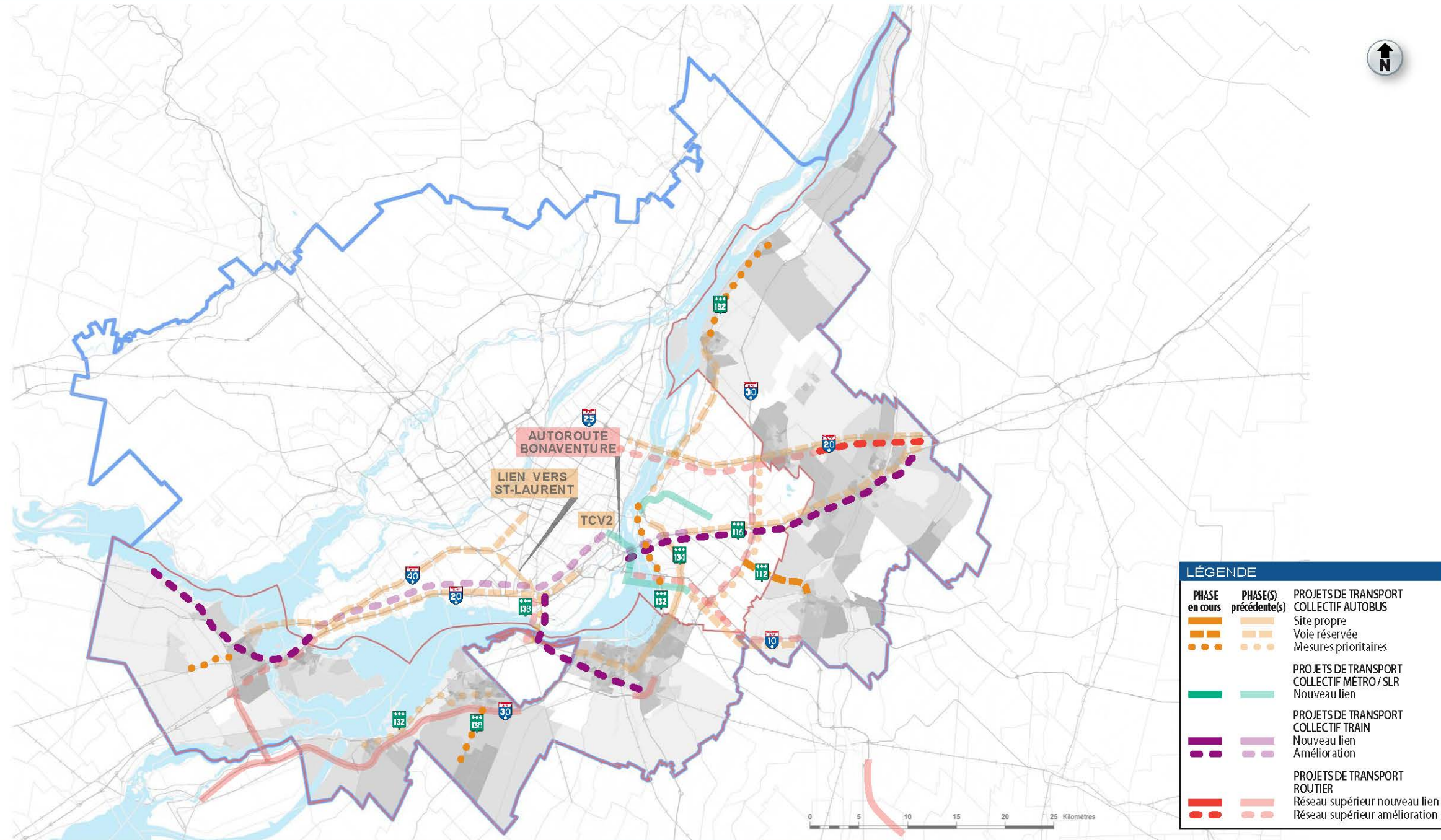


Figure B.3
Projets de la phase 3

111-1027_FigB.3_Phase 3_v3_2010117.qd



PLAN DE MOBILITÉ DURABLE POUR LES MRC ET MUNICIPALITÉS DU TERRITOIRE DE LA COURONNE SUD DE LA CMM

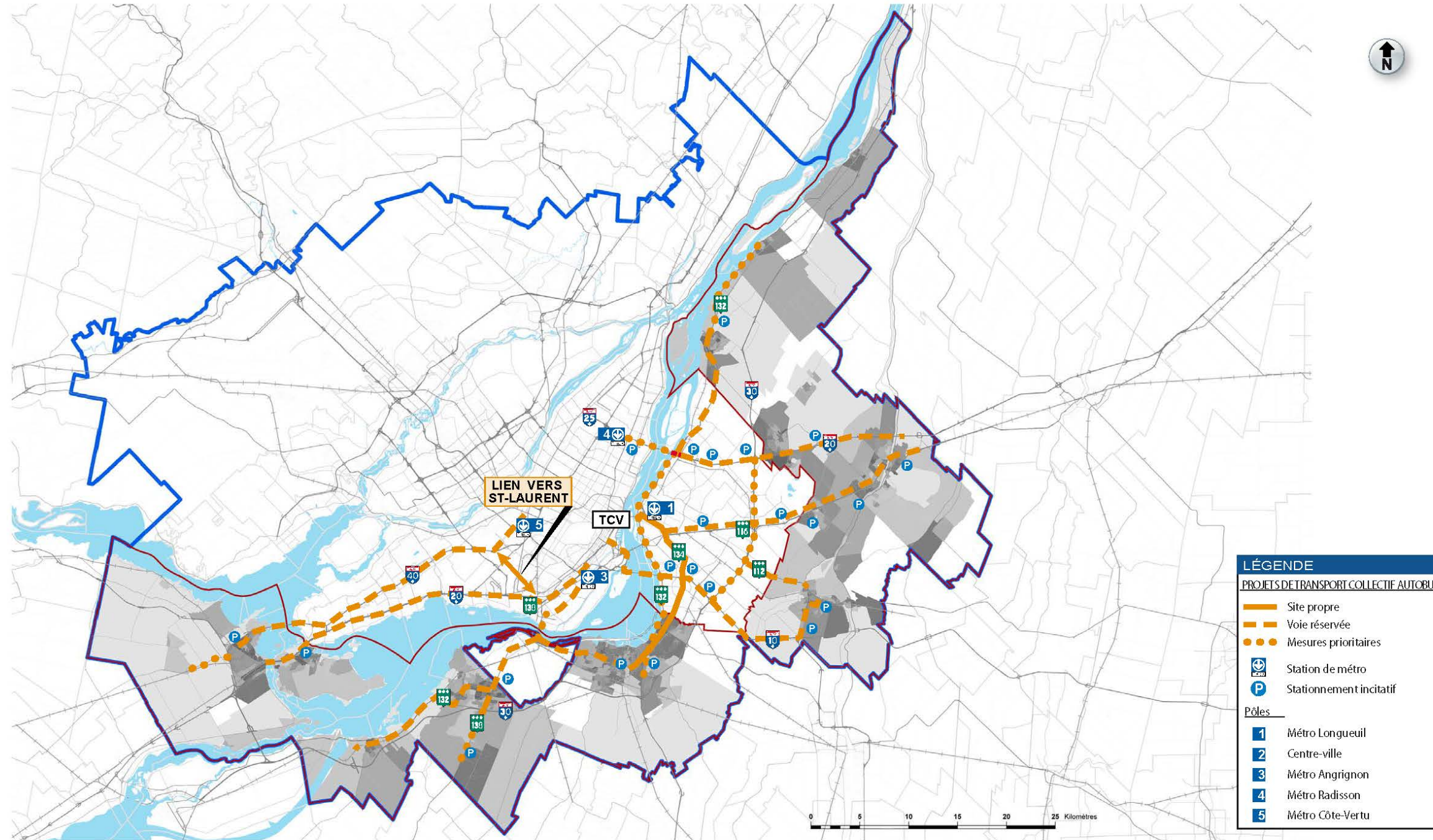


Figure S.3
Scénario 3 - Projets de transport collectif (Autobus)

111-1020_Fig S.3 - Sc 3 - Projets TC (Autobus)_v. 20191117.a



Formulaire de consentement du donneur d'ouvrage :



FORMULAIRE DE CONSENTEMENT DU DONNEUR D'OUVRAGE

ORGANISME CANDIDAT

Table des préfets et élus de la Couronne Sud en partenariat avec la firme GENIVAR Inc.

Nom de l'organisme

Sébastien Gagnon s.gagnon@couronnesud.ca

Personne ressource (lettres moulées)

Courriel

DONNEUR D'OUVRAGE

Table des préfets et élus de la Couronne Sud

Nom de l'organisme

260, rue St-Pierre, bureau 200

Adresse

Saint-Constant J5A 2A5

Québec

Ville

Province

450 638-1221

Téléphone

SÉBASTIEN GAGNON

Nom du signataire autorisé du donneur d'ouvrage (lettres moulées)

Directeur général

Titre

Nous consentons à l'inscription de ce projet aux Grands prix d'excellence en transport de l'AQTr

Association québécoise
des transports

1255, rue University
Bureau 200
Montréal (Québec)
H3B 3B2
T. 514 523-6464

Signature

Date

Compléter et retourner par courriel ou par télécopieur à l'attention de :



Dossier de candidature : La Mobilité durable

Les parties impliquées :

La Table des préfets et élus de la Couronne Sud

Sébastien Gagnon
Marie-Christine Foucault
Brigitte Brouillette

GENIVAR Inc.

Daniel Filion
Eric Peissel
Vincent Ermatinger
Paul Tétreault
Jean-François Cappuccilli
Philipp Mytofir

Gérald Bolduc urbaniste-conseil

Les Collaborateurs:

MRC Beauharnois-Salaberry
MRC de Marguerite d'Youville
MRC de Roussillon
MRC de Rouville
MRC de Vaudreuil-Soulanges
MRC Vallée-du-Richelieu
CIT Presqu'île
CIT Sud Ouest
CIT Vallée du Richelieu
OMIT Sainte-Julie
GESTRAN
CIT Roussillon
CIT Richelain
CIT Chambly-Richelieu-Carignan
CIT Sorel-Varenes

Liste des municipalités de la Couronne Sud qui compose la Communauté métropolitaine de Montréal (6 MRC/ 40 Municipalités)

MRC Beauharnois-Salaberry :

Beauharnois

MRC de Rouville :

Richelieu
Saint-Mathias-sur-Richelieu

MRC de Roussillon :

La Prairie
Saint-Philippe
Saint-Mathieu
Candiac
Delson
Saint-Constant
Sainte-Catherine
Saint-Isidore
Mercier
Châteauguay
Léry

MRC de Vaudreuil-Soulanges :

Hudson
L'île-Cadieux
L'île-Perrot
Les Cèdres
Notre-Dame-de-L'île-Perrot
Pincourt
Pointe-des-Cascades
Saint-Lazare
Terrasse Vaudreuil
Vaudreuil-Dorion
Vaudreuil-sur-le-Lac

MRC Vallée-du-Richelieu :

Beloil
Carignan
Chambly

McMasterville
Mont-Saint-Hilaire
Otterburn Park
Saint-Basile-le-Grand
Saint-Mathieu-de-Beloil
Saint-Jean-Baptiste

MRC de Marguerite d'Youville :

Calixa-Lavallée
Contrecoeur
Sainte-Julie
Saint-Amable
Varenes
Verchères