

164

DM68

Construction de l'autoroute 30
de Sainte-Catherine à l'autoroute 15
par le ministère des Transports

Sainte-Catherine

6211-06-0H5

**Projet de construction de l'autoroute 30
de Sainte-Catherine à l'autoroute 15**

**Mémoire déposé par le
Conseil Intermunicipal de Transport Roussillon**

au

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement



21 Mars 2002

Table des matières

1. Présentation de l'organisme	1
2. Introduction.....	2
3. Achalandage, circuits, horaire et tarification du CIT Roussillon	3
4. Impact du tracés nord pour le CIT Roussillon	6
5. Impact du tracés sud pour le CIT Roussillon.....	22
6. Recommandations	22
7. Conclusion	25
Annexe 1.....	26
Annexe 2.....	28

1. Présentation de l'organisme

Conseil intermunicipal de transport Roussillon

Le Conseil intermunicipal de transport de Roussillon (CIT Roussillon) offre un service de transport de personnes aux citoyens des municipalités de Delson, Sainte-Catherine et Saint-Constant.

Le CIT offre actuellement des services de transport en commun par autobus axés aux heures de pointe sur la desserte du centre-ville de Montréal et de Longueuil (arrondissement de Brossard). Les circuits sont principalement en service du lundi au vendredi en pointe pour les travailleurs et les étudiants. À travers les années, un service hors pointe de jour et de soir ainsi que le samedi et les jours fériés a été développé. Les usagers utilisant ces services le font principalement pour des motifs de magasinage et de loisir.

En 2001, l'achalandage annuel du CIT Roussillon était de 451 452 déplacements¹. Un stationnement incitatif est présent sur le territoire soit l'autoparc de Delson. Ce dernier est géré par l'Agence métropolitaine de transport. D'une capacité de 330² véhicules en 2001, le taux d'occupation a été de 76,9%. On note également la présence de l'autoparc Monchamp de plus petite capacité d'accueil. Ce dernier est situé dans l'emprise d'un centre commercial à la disposition du CIT, et ce, gratuitement.

Le CIT a été créé par décret en 1984 et son conseil d'administration se compose :

- M. Gilles Meloche, président du CIT Roussillon et conseiller municipal de la ville de Delson;
- M. Michel Béland, vice-président du CIT et conseiller de la ville de Sainte-Catherine;
- Mme Suzanne Gagnon, directrice CIT Roussillon et conseillère de la ville de Saint-Constant.

Le CIT est financé par des partenaires tels que les municipalités membres, le Ministère des transports du Québec, l'Agence métropolitaine de transport et les usagers. Le transporteur est C. Monette et Fils ltée et la gestion du CIT est confiée à Gestion Transidev inc, firme spécialisée en gestion et consultation en transport de personnes.

¹ CIT Roussillon, 2002

² L'AMT a agrandi le stationnement de 92 espaces en 2002. La capacité d'accueil est donc de 422 places.

2. Introduction

Le CIT Roussillon remercie le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de lui donner l'occasion de participer aux consultations sur le projet de construction de l'autoroute 30.

D'emblée, nous aimerions mentionner que les objectifs poursuivis par le prolongement de l'autoroute 30, à savoir la diminution de la congestion automobile et les problèmes de sécurité, nous préoccupent grandement. Le choix d'un tracé interpelle autant les citoyens locaux que ceux en transit quotidiennement dans la région. Si le choix du tracé s'arrête sur l'option nord, la modification de la configuration des infrastructures routières aura un impact sur nos activités pendant l'aménagement et suite à l'ouverture de la nouvelle voie rapide, notamment en ce qui concerne la densité du trafic (congestion) et les temps de parcours (respect des horaires publiés), ainsi que la relocalisation de l'autoparc de Delson. Conséquemment, ces modifications entraîneront des coûts supplémentaires liés à la gestion des opérations.

Notre intervention vise donc à sensibiliser les instances gouvernementales quant aux divers impacts qu'auront le choix du trajet de l'autoroute 30 sur les opérations du CIT Roussillon. Notre propos s'inscrit donc dans un objectif de conservation des meilleurs services de transport en commun aux citoyens des trois villes composant notre territoire. Lorsque nous parlons de meilleur service, nous tenons à spécifier que notre visée est de conserver la desserte des populations avec le temps de parcours le plus rapide possible, et ce, sans augmentation de la tarification aux usagers suite à l'accroissement anticipé des coûts d'opérations du CIT.

Dans un premier temps, nous présenterons les différents services offerts par le réseau de transport en commun géré par le CIT Roussillon. Dans un second temps, nous commenterons de façon spécifique l'impact des deux trajets proposés sur les services offerts actuellement par le CIT Roussillon. Dans un troisième temps, nous émettrons des recommandations.

Nous souhaitons par la présentation de ce mémoire, limiter les impacts négatifs et maximiser les impacts positifs des tracés sur le réseau et la gestion du transport en commun.

3. Achalandage, circuits, horaire et tarification du CIT Roussillon

3.1 Achalandage

Le CIT Roussillon dessert les municipalités de Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine totalisant une population de 46 741 personnes³. En 2001, l'achalandage du réseau actuel établi par le CIT Roussillon est de 768⁴ déplacements en période de pointe du matin vers Montréal et 753⁵ déplacement en sens inverse en après-midi, ce qui représente 451 496 déplacements⁶ annuels. Les principaux utilisateurs du réseau sont les travailleurs et les étudiants.

Villes et population²

Villes	Population
Delson	7 265
Sainte-Catherine	16 206
Saint-Constant	23 270
Total	46 741

Achalandage CIT Roussillon, 2001

MOIS	vers Montréal	de Montréal	DEPLACEMENTS
JANVIER	21 317	19 701	41 035
FÉVRIER	21 368	19 787	41 155
MARS	21 849	20 064	41 932
AVRIL	18 852	17 604	36 769
MAI	20 960	19 828	40 788
JUIN	17 481	15 822	33 103
JUILLET	14 919	13 989	28 908
AOÛT	17 375	16 255	33 630
SEPTEMBRE	19 906	18 114	38 454
OCTOBRE	23 224	20 947	44 171
NOVEMBRE	22 367	20 138	42 505
DÉCEMBRE	15 616	13 430	29 046
TOTAL	235 234	215 479	451 496

³ Ministère des Affaires municipales et de la métropole (2002), Répertoire des municipalités du Québec, www.mamm.gouv.qc.ca

⁴ CIT Roussillon, 2002

⁵ Estimé, CIT Roussillon 2002

⁶ CIT Roussillon, 2002

3.2 Circuits

Le réseau se compose de 25 circuits dont 23 rejoignent le centre-ville de Montréal en semaine et deux la fin de semaine et les jours fériés tout en desservant l'arrondissement Brossard à Longueuil et LaSalle à Montréal. Afin de réduire les coûts et les temps de parcours, les autobus empruntent la voie réservée du Pont Champlain. La carte de l'ensemble du réseau est présentée à l'annexe 1. On retrouve également un trainbus qui est un service de rabattement vers la gare des municipalités desservies, soit Sainte-Catherine, Saint-Constant et Delson.

Circuits

Villes	Circuits De Montréal	Circuits vers Montréal
Delson	5,10,20,25,30,40,45,50, 55,60,62,65,70,75, 76,85,160	100-5,15,20,30,40,45,50,51, 52,55,60,61,62,65,70,75,76, 85,91,160
Sainte-Catherine	5,10,30,40,45,50,55,60, 75,76,85	15,30,40,45,50,55,60,70,75, 76,85,91
Saint-Constant	5,10,25,30,40,50,55,60, 62,65,70,75,85	15,30,40,50,51,52,55,60,61, 62,65,75,85,150

3.3 Horaire

Les services offerts aux usagers correspondant aux heures de pointe de la circulation, représentent 89% des activités totales de transport du CIT Roussillon tandis que 11% des circuits fonctionnent en période hors- pointe. Ceci démontre que le réseau de transport en commun est très actif durant les périodes où la circulation est la plus dense sur le réseau routier. Pour plus de détails concernant les horaires détaillés de chaque circuit, vous pouvez consulter le site web du CIT Roussillon : www.citroussillon.com .

Circuits du CIT Roussillon en période de pointe et hors pointe

Circuits	Nombre de départ total	Nombre de départ heure de pointe (AM et PM)	%	Nombre de départ hors-pointe (AM et PM)	%
5	3	3	100%	-	-
10	2	2	100%	-	-
15	1	1	100%	-	-
20	2	2	100%	-	-
25	1	1	100%	-	-
30	2	2	100%	-	-
40	2	2	100%	-	-
45	2	2	100%	-	-
50	2	2	100%	-	-
51	1	1	100%	-	-
52	1	1	100%	-	-
55	2	2	100%	-	-
60	6	2	33,3%	4	66,6%
61	2	2	100%	-	-
62	2	2	100%	-	-
65	2	2	100%	-	-
70	3	3	100%	-	-
75	3	3	100%	-	-
76	2	2	100%	-	-
85	2	2	100%	-	-
91	2	2	100%	-	-
100-5	1	1	100%	-	-
150	2	2	100%	-	-
160	23	19	83%	4	17%
Train bus	4	4	100%		
Total	75	67	89%	8	11%

3.4 Tarification

Tarification CIT Roussillon et train de banlieue Delson/Montréal

	Destination	Ordinaire	Intermédiaire	Réduit
Paiement comptant	Toutes	5,00 \$	-	3,50 \$
	Intra (local)*	2,00 \$	-	1,25 \$
Livret 10 billets	Toutes	34,00 \$	-	25,00 \$
Laissez-passer (15 jours CIT)	Toutes	39,90 \$	-	28,95 \$
Laissez-passez mensuel CIT	Toutes	76,00 \$	-	54,00 \$
Laissez-passer mensuel (TRAM 5)	Toutes	111,50 \$	89,00 \$	64,50 \$
Laissez-passer mensuel train 5	Toutes	95,00 \$	74,50 \$	54,00 \$
Livret de 6 passages (train 5)	Toutes	22,50 \$	-	12,50 \$
Passage unitaire train	Toutes	5,75 \$	-	3,25 \$

* Municipalités de Delson, St-Constant, Ste-Catherine et le CLSC Kateri (Candiac).

4. Impact du tracé nord pour le CIT Roussillon

Les impacts mentionnés seront principalement ressentis lors des phases de construction de l'autoroute.

4.1 Stationnement incitatif – pierre angulaire du CIT Roussillon -

Avec un taux d'occupation de 76,9% des espaces de stationnement disponibles, l'autoparc de Delson représente la pierre angulaire du CIT Roussillon puisque plus de 95% des circuits y effectuent une desserte. En outre, plus de 55% de la clientèle du réseau utilise cet équipement métropolitain à une fin de départ, arrivée ou correspondance.

L'autoparc de Delson est temporairement localisé dans l'emprise du tracé nord de l'autoroute 30, sur un terrain du Ministère des transports. Si le tracé nord est choisi pour le gouvernement, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) déterminera le futur emplacement pour y relocaliser l'autoparc. Selon les informations obtenues auprès de l'AMT, un site potentiel est localisé sur la rue Principale dans le secteur nord de l'axe de la route 132. Le CIT Roussillon devra éventuellement ajuster les circuits et horaires desservant l'autoparc de Delson vers le nouveau site. Fait à noter, cette relocalisation devra être faite dès le début des travaux puisque le site sera l'hôte d'un échangeur de l'autoroute 30.

4.2 Accès Jogues / 132 limité

L'absence de traverse projetée entre la rue Jogues et la voie de service sud de la route 132 nécessitera un détour obligatoire des circuits vers la rue Saint-Pierre / Des Écluses ou par Georges-Gagné. Une problématique d'accès direct à la rue Jogues sera présente pour les circuits 60, 85 et 91 en direction de Montréal et les circuits 40, 45, 50 et 70 en provenance de Montréal. Ces détours nécessiteront des ajustements des horaires ou bien une modification des trajets.

4.3 Temps de parcours – un moyen incitatif à l'utilisation du transport en commun-

Plusieurs analyses en transport démontrent clairement que les temps de parcours des trajets sont des incitatifs à l'utilisation du transport en commun. Chaque modification du temps de parcours de plus ou moins deux minutes amène en général des plaintes et parfois l'abandon du transport en commun par certains usagers.

Les trajets du CIT Roussillon ont été planifiés afin de desservir l'ensemble des citoyens des municipalités composant le CIT. Comme ces municipalités sont situées de part et d'autre de la route 132, il n'est pas rare de constater qu'au cours d'un trajet, l'autobus doit franchir à plusieurs reprises ce corridor routier. De ce fait, les travaux d'aménagement de l'autoroute 30 auront forcément un impact majeur. En effet, la hausse des temps de parcours des circuits entraînera une diminution de l'achalandage du transport en commun puisque les horaires des différents circuits seront affectés par des retards cumulés au tout au long du trajet.

Nous estimons que la densité du trafic amènera un retard d'une minute supplémentaire à chaque fois que les véhicules de transport en commun auront à franchir l'axe de la route 132 (point de croisement) ce qui entraîne une contrainte financière supplémentaire. Par ailleurs, nous établissons une pénalité de temps de cinq minutes (congestion anticipée) à chaque circuit en raison de la densité du trafic.

4.3.1 Impacts spécifiques sur les temps de parcours

L'analyse des temps de parcours est faite en considérant le temps de chaque croisement du chantier (évalué à une minute) et la pénalité de départ de cinq minutes, attribuable à la congestion anticipée à l'approche du chantier. Il est à noter que l'évaluation a été effectuée pour l'ensemble des trajets du CIT Roussillon à l'exception du circuit local 20L étant donné que ce dernier ne traverse pas l'axe de la route 132. À la fin de la présentation, un tableau-synthèse des temps de parcours cumulés quotidiennement et annuellement est présenté selon les deux catégories de trajets : d'une part, les circuits du lundi au vendredi et, d'autre part, les circuits du samedi et des jours fériés. Un comparatif avec le total des heures planifiées en 2002 a été réalisé. Les cartes des parcours (incluant les points de croisement et de congestion anticipée) sont présentées à l'annexe 2.

CIRCUITS LUNDI AU VENDREDI

Circuit 5

Lieu de départ du circuit :	Centre-ville de Montréal
Lieu de desserte :	Centre-ville de Montréal, LaSalle, Pont Mercier, Sainte-Catherine, Saint-Constant et Delson.
Lieu de fin du circuit :	Principale / Marie-Victorin, Delson
Horaire :	PM : 3 départs période de pointe
Temps total du circuit :	1h24
Congestion anticipée :	Extrémité ouest de la route 132, refoulement
Points de croisement route 132 :	3
Prévision du temps total du circuit :	1h32
Temps de retard dans la journée:	24 minutes

Circuit 10

Lieu de départ du circuit :	Centre-ville de Montréal
Lieu de desserte :	Centre-ville de Montréal, Brossard, Candiac (CLSC Kateri) Delson, Sainte-Catherine et Saint-Constant
Lieu de fin du circuit :	Maçon / Marois, Saint-Constant
Horaire :	PM : 2 départs période de pointe
Temps total du circuit :	1h06
Congestion anticipée :	Rue Principale, point d'entrée dans l'axe de la route 132, refoulement
Points de croisement route 132 :	6
Prévision du temps total du circuit :	1h17
Temps de retard dans la journée :	22 minutes

Circuit 15

Lieu de départ du circuit :	Principale / Marie-Victorin, Delson
Lieu de desserte :	Delson, Autoparc de Delson, Saint-Constant, Sainte-Catherine, LaSalle, Centre-ville de Montréal
Lieu de fin du circuit :	Centre-ville de Montréal
Horaire :	AM : 1 départ période de pointe
Temps total du circuit :	1h05
Congestion anticipée :	Secteur Autoparc Monchamp
Points de croisement route 132 :	3
Prévision du temps total du circuit :	1h13
Temps de retard dans la journée :	8 minutes

Circuit 20

Lieu de départ du circuit :	AM : De la station / Principale, Delson PM : Centre-ville de Montréal
Lieu de desserte :	AM : Delson, Brossard, Montréal PM : Centre-Ville et Delson
Lieu de fin du circuit :	AM : Centre-ville de Montréal PM : Des Roitelets / Principale, Delson
Horaire :	AM : 1 départ période de pointe PM : 1 départ période de pointe
Temps total du circuit :	AM : 51 minutes PM : 51 minutes
Congestion anticipée :	132 à l'est de George-Gagné dans le secteur de la rue Principale
Points de croisement route 132 :	AM : 1 PM : 1
Prévision du temps total du circuit :	AM : 57 minutes PM : 57 minutes
Temps de retard dans la journée :	12 minutes

Circuit 25

Lieu de départ du circuit :	Centre-ville de Montréal
Lieu de desserte :	Centre-Ville, Delson, Saint-Constant
Lieu de fin du circuit :	Maçon / Marois, Saint-Constant
Horaire :	PM : 1 départ période de pointe
Temps total du circuit :	1h09
Congestion anticipée :	132 à l'est de George-Gagné
Points de croisement route 132 :	3
Prévision du temps total du circuit :	1h17
Temps de retard dans la journée :	8 minutes

Circuit 30.

Lieu de départ du circuit :	AM : Principale / Marie-Victorin, Delson PM : Centre-ville de Montréal
Lieu de desserte :	Delson, Sainte-Catherine, Saint-Constant
Lieu de fin du circuit :	AM : Centre-ville de Montréal PM : Principale / Marie-Victorin, Delson
Horaire :	AM : 1 départ période de pointe PM : 1 départ période de pointe
Temps total du circuit :	AM : 1h20 PM : 1h22
Congestion anticipée :	Extrémité ouest de la route 132
Points de croisement route 132 :	6
Prévision du temps total du circuit :	AM : 1h31 PM : 1h33
Temps de retard dans la journée :	22 minutes

Circuit 40

Lieu de départ du circuit :	AM : LaSaline / Charbonneau, Saint-Constant PM : Centre-ville de Montréal
Lieu de desserte :	Saint-Constant, Delson, Sainte-Catherine, Candiac, Brossard, Montréal
Lieu de fin du circuit :	AM : Centre-ville de Montréal PM : LaSaline / Charbonneau, Saint-Constant
Horaire :	AM : 1 départ période de pointe PM : 1 départ période de pointe
Temps total du circuit :	AM : 57 minutes PM : 59 minutes
Congestion anticipée :	Rue Jogues, causée par intersection avec la route 132
Points de croisement route 132 :	AM : 2 PM : 2
Prévision du temps total du circuit :	AM : 1h04 PM : 1h06
Temps de retard dans la journée :	14 minutes

Circuit 45

Lieu de départ du circuit :	AM : Centre-ville de Montréal PM : Autoparc de Delson
Lieu de desserte :	Saint-Constant, Delson, Sainte-Catherine , Candiac, Montréal
Lieu de fin du circuit :	AM : Autoparc de Delson PM : Centre-ville de Montréal
Horaire :	AM : 1 départ période de pointe PM : 1 départ période de pointe
Temps total du circuit :	AM : 37 minutes PM : 38 minutes
Congestion anticipée :	Rue Jogues, causée par intersection avec la route 132
Points de croisement route 132 :	AM : 2 PM : 2
Prévision du temps total du circuit :	AM : 44 minutes PM : 45 minutes
Temps de retard dans la journée :	14 minutes

Circuit 50

Lieu de départ du circuit :	AM : Maçon / Marois, Saint-Constant PM : Centre-ville de Montréal
Lieu de desserte :	Delson, Saint-Constant, Sainte-Catherine , Candiac, Brossard, Montréal
Lieu de fin du circuit :	AM : Centre-ville de Montréal PM : Maçon / Marois, Saint-Constant
Horaire :	AM : 1 départ période de pointe PM : 1 départ période de pointe
Temps total du circuit :	AM : 1h02 PM : 1h01
Congestion anticipée :	Rue Jogues, causée par intersection avec la route 132
Points de croisement route 132 :	AM : 5 PM : 5
Prévision du temps total du circuit :	AM : 1h12 PM : 1h11
Temps de retard dans la journée :	20 minutes

Circuit 51

Lieu de départ du circuit :	Maçon / Marois
Lieu de desserte :	Saint-Constant, Delson, Montréal
Lieu de fin du circuit :	Centre-ville de Montréal
Horaire :	AM : 1 départ heure de pointe
Temps total du circuit :	1h02
Congestion anticipée :	Est de la Route 132, secteur de la rue principale
Points de croisement route 132 :	4
Prévision du temps total du circuit :	1h11
Temps de retard dans la journée :	9 minutes

Circuit 52

Lieu de départ du circuit :	Maçon/Marais, Saint-Constant
Lieu de desserte :	Saint-Constant, Delson, Brossard, Montréal
Lieu de fin du circuit :	Centre-ville de Montréal
Horaire :	AM : 1 départ heure de pointe
Temps total du circuit :	55 minutes
Congestion anticipée :	Est de la Route 132, secteur de la rue principale
Points de croisement route 132 :	2
Prévision du temps total du circuit :	1h02
Temps de retard dans la journée :	7 minutes

Circuit 55

Lieu de départ du circuit :	AM : Maçon/Marais, Saint-Constant PM : Centre-ville de Montréal
Lieu de desserte :	Saint-Constant, Sainte-Catherine, Delson, Brossard, Montréal
Lieu de fin du circuit :	AM : Centre-ville de Montréal PM : Delson
Horaire :	AM : 1 départ heure de pointe PM : 1 départ heure de pointe
Temps total du circuit :	1h05 minutes
Congestion anticipée :	Est de la Route 132, secteur de la rue principale
Points de croisement route 132 :	5
Prévision du temps total du circuit :	1h15
Temps de retard dans la journée :	20 minutes

Circuit 60

Lieu de départ du circuit :	Vers Montréal : LaSaline / Charbonneau, Saint-Constant Vers Saint-Constant : Centre-ville de Montréal
Lieu de desserte :	Saint-Constant, Sainte-Catherine, Delson, Candiac, Brossard, Montréal
Lieu de fin du circuit :	Vers Montréal : Centre-ville de Montréal De Montréal : Saint-Constant
Horaire :	Vers Montréal : 2 départs en pointe, 1 départ hors-pointe De Montréal : 3 départs hors-pointe
Temps total du circuit :	Vers Montréal : 1h18 (pointe et hors-pointe) De Montréal : 1h15 (pointe et hors-pointe)
Congestion anticipée :	Rue Principale, congestion causée par intersection et refoulement
Points de croisement route 132 :	4
Prévision du temps total du circuit :	Vers Montréal : 1h27 De Montréal : 1h24
Temps de retard dans la journée :	54 minutes

Circuit 61

Lieu de départ du circuit :	LaSaline / Charbonneau, Saint-Constant
Lieu de desserte :	Saint-Constant, Delson, Montréal
Lieu de fin du circuit :	Centre-ville de Montréal
Horaire :	AM : 2 départs période de pointe
Temps total du circuit :	53 minutes
Congestion anticipée :	Est de la Route 132, secteur de la rue principale
Points de croisement route 132 :	3
Prévision du temps total du circuit :	1h01
Temps de retard dans la journée :	16 minutes

Circuit 62

Lieu de départ du circuit :	AM : LaSaline / Charbonneau, Saint-Constant PM : Centre-ville de Montréal
Lieu de desserte :	Saint-Constant, Delson, Montréal
Lieu de fin du circuit :	AM : Centre-ville de Montréal PM : LaSaline / Charbonneau, Saint-Constant
Horaire :	AM : 1 départ période de pointe PM : 1 départ période de pointe
Temps total du circuit :	AM : 50 minutes PM : 52 minutes
Congestion anticipée :	Est de la Route 132, secteur de la rue principale
Points de croisement route 132 :	3
Prévision du temps total du circuit :	AM : 58 minutes PM : 1h00
Temps de retard dans la journée :	16 minutes

Circuit 65

Lieu de départ du circuit :	AM : Monchamp / De l'Olivier, Saint-Constant PM : Centre-ville de Montréal
Lieu de desserte :	Saint-Constant, Delson, Candiac, Brossard, Montréal
Lieu de fin du circuit :	AM : Centre-ville de Montréal PM : Monchamp / De l'Olivier, Saint-Constant
Horaire :	AM : 1 départ période de pointe PM : 1 départ période de pointe
Temps total du circuit :	AM : 1h15 PM : 1h10
Congestion anticipée :	Rue Principale, congestion causée par intersection et refoulement
Points de croisement route 132 :	2
Prévision du temps total du circuit :	AM : 1h22 PM : 1h17
Temps de retard dans la journée :	14 minutes

Circuit 70

Lieu de départ du circuit :	AM : Autoparc de Delson PM : Centre-ville de Montréal
Lieu de desserte :	Delson, Sainte-Catherine, Candiac, Brossard, Montréal
Lieu de fin du circuit :	AM : Centre-ville de Montréal PM : Autoparc de Delson et LaSaline / Charbonneau
Horaire :	AM : 1 départ période de pointe PM : 2 départs période de pointe
Temps total du circuit :	AM : 45 minutes PM : 49 minutes et 1h07
Congestion anticipée :	Rue Jogues, congestion causée par intersection route 132
Points de croisement route 132 :	2
Prévision du temps total du circuit :	AM : 52 minutes PM : 56 minutes et 1h14
Temps de retard dans la journée :	21 minutes

Circuit 75

Lieu de départ du circuit :	AM : Autoparc Montchamp PM : Centre-ville de Montréal
Lieu de desserte :	Delson, Sainte-Catherine, Saint-Constant, Candiac, Brossard, Montréal
Lieu de fin du circuit :	AM : Centre-ville de Montréal PM : Autoparc de Delson et LaSaline/Charbonneau
Horaire :	AM : 1 départ période de pointe PM : 2 départs période de pointe
Temps total du circuit :	1h00
Congestion anticipée :	Est de la Route 132, secteur de la rue principale
Points de croisement route 132 :	3
Prévision du temps total du circuit :	1h08
Temps de retard dans la journée :	24 minutes

Circuit 76

Lieu de départ du circuit :	AM : Brébeuf / Marie-Victorin, Sainte-Catherine PM : Centre-ville de Montréal
Lieu de desserte :	Delson, Sainte-Catherine, Montréal
Lieu de fin du circuit :	AM : Centre-ville de Montréal PM : Brébeuf / Marie-Victorin, Sainte-Catherine
Horaire :	AM : 1 départ période de pointe PM : 1 départ période de pointe
Temps total du circuit :	46 minutes
Congestion anticipée :	Est de la Route 132, secteur de la rue principale
Points de croisement route 132 :	2
Prévision du temps total du circuit :	53 minutes
Temps de retard dans la journée :	14 minutes

Circuit 85

Lieu de départ du circuit :	AM : Maçon / Marois, Saint-Constant PM : Centre-ville de Montréal
Lieu de desserte :	Saint-Constant, Delson, Sainte-Catherine, Brossard, Montréal
Lieu de fin du circuit :	AM : Centre-ville de Montréal PM : Maçon / Marois, Saint-Constant
Horaire :	AM : 1 départ période de pointe PM : 1 départ période de pointe
Temps total du circuit :	1h06
Congestion anticipée :	Rue Principale, congestion causée par intersection et refoulement
Points de croisement route 132 :	7
Prévision du temps total du circuit :	1h18
Temps de retard dans la journée :	24 minutes

Circuit 91

Lieu de départ du circuit :	Marie-Victorin / Des Cascades, Sainte-Catherine
Lieu de desserte :	Sainte-Catherine, Delson, Montréal
Lieu de fin du circuit :	Centre-ville de Montréal
Horaire :	AM : 2 départs en période de pointe
Temps total du circuit :	48 minutes
Congestion anticipée :	Est de la Route 132, secteur de la rue principale
Points de croisement route 132 :	3
Prévision du temps total du circuit :	56 minutes
Temps de retard dans la journée :	16 minutes

Circuit 100-5

Lieu de départ du circuit :	Principale / Marie-Victorin, Delson
Lieu de desserte :	Delson, LaSalle, Montréal
Lieu de fin du circuit :	Métro Angrigon
Horaire :	AM : 1 départ période de pointe
Temps total du circuit :	52 minutes
Congestion anticipée :	Rue Principale, congestion causée par intersection et refoulement
Points de croisement route 132 :	2
Prévision du temps total du circuit :	59 minutes
Temps de retard dans la journée :	7 minutes

Circuit 150

Lieu de départ du circuit :	Autoparc Monchamp
Lieu de desserte :	Autoparc Monchamp, Centre-ville de Montréal
Lieu de fin du circuit :	Centre-ville de Montréal
Horaire :	PM : 2 départs en période de pointe
Temps total du circuit :	35 minutes
Congestion anticipée :	Extrémité ouest de la route 132
Points de croisement route 132 :	1
Prévision du temps total du circuit :	41 minutes
Temps de retard dans la journée :	12 minutes

Circuit 160

Lieu de départ du circuit :	Autoparc de Delson, Centre-ville de Montréal
Lieu de desserte :	Autoparc de Delson, Centre-ville de Montréal
Lieu de fin du circuit :	Autoparc de Delson, Centre-ville de Montréal
Horaire :	AM : 8 départs de Montréal et 5 départs de l'autoparc de Delson PM : 2 départs de Montréal et 8 départs de l'autoparc de Delson
Temps total du circuit :	35 minutes
Congestion anticipée :	Est de la route 132, secteur de la rue principale
Points de croisement route 132 :	1
Prévision du temps total du circuit :	41 minutes
Temps de retard dans la journée :	138 minutes

Circuit trainbus

Lieu de départ du circuit :	Des Écluses / 132
Lieu de desserte :	Sainte-Catherine, Saint-Constant
Lieu de fin du circuit :	Gare chemin Sainte-Catherine à Saint-Constant
Horaire :	AM : 2 départs PM : 2 départs
Temps total du circuit :	20 minutes
Congestion anticipée :	Intersection chemin central/Monchamp et la 132
Points de croisement route 132 :	2
Prévision du temps total du circuit :	27 minutes
Temps de retard dans la journée :	28 minutes

SAMEDI ET FÊTES

Circuit 60

Lieu de départ du circuit :	Vers Montréal : LaSaline / Charbonneau, Saint-Constant Vers Saint-Constant : Centre-ville de Montréal
Lieu de desserte :	Saint-Constant, Sainte-Catherine, Delson, Candiac, Brossard, Montréal
Lieu de fin du circuit :	Vers Montréal : Centre-ville de Montréal De Montréal : Saint-Constant
Horaire :	Vers Montréal : 2 départs De Montréal : 3 départs
Temps total du circuit :	Vers Montréal : 1h18 De Montréal : 1h15
Congestion anticipée :	Rue Principale, congestion causée par intersection et refoulement
Points de croisement route 132 :	4
Prévision du temps total du circuit :	AM : 1h27 PM : 1h24
Temps de retard dans la journée :	45 minutes

Circuit 160

Lieu de départ du circuit :	Autoparc de Delson, Centre-ville de Montréal
Lieu de desserte :	Autoparc de Delson, Centre-ville de Montréal
Lieu de fin du circuit :	Autoparc de Delson, Centre-ville de Montréal
Horaire :	Vers Montréal : 2 départs De Montréal : 1 départ
Temps total du circuit :	35 minutes
Congestion anticipée :	Est de la Route 132, secteur de la rue principale
Points de croisement route 132 :	1
Prévision du temps total du circuit :	41 minutes
Temps de retard dans la journée :	18 minutes

**Synthèse des temps de retard cumulés
Circuits CIT Roussillon**

Circuits	Temps de retard/jour (minutes)	Multiplié par 250 jours (lundi au vendredi) Multiplié par 63 (samedi et fêtes)	Temps de retard accumulé/ année (minutes)
Lundi au vendredi			
5	24	* 250	6 000
10	22	* 250	5 500
15	8	* 250	2 000
20	12	* 250	3 000
25	8	* 250	2 000
30	22	* 250	5 500
40	14	* 250	3 500
45	14	* 250	3 500
50	20	* 250	5 000
51	9	* 250	2 250
52	7	* 250	1 750
55	20	* 250	5 000
60	54	* 250	13 500
61	16	* 250	4 000
62	16	* 250	4 000
65	14	* 250	3 500
70	21	* 250	5 250
75	24	* 250	6 000
76	14	* 250	3 500
85	24	* 250	6 000
91	16	* 250	4 000
100-5	7	* 250	1 750
150	12	* 250	3 000
160	138	* 250	34 500
Trainbus	28	* 250	7 000
Total	564	* 250	141 000
Samedi et jours de fêtes			
60	45	* 63	2 835
160	18	* 63	1 134
Total	63	* 63	3 969
Grand total			144 969 minutes = 2 416 heures

La période des travaux de construction sur l'autoroute 30 aura un impact majeur au niveau des retards cumulés sur l'ensemble des opérations du CIT. En 2001⁷, le CIT Roussillon planifie une offre de service de 16 000 heures⁸. En calculant les heures additionnelles de chaque circuit en fonction des travaux (voir tableau précédent), nous prévoyons par année un total de 2 416 heures supplémentaires. À titre de comparatif, ce nombre d'heures représente 15% des heures totales de l'offre de service de 2001. Il s'ensuit donc un accroissement important des coûts annuels d'opération de **217 440\$**⁹. Ce montant additionnel des coûts d'opération direct en transport totalise 13% des coûts annuels de 2001 dont ces derniers se chiffraient à 1 706 568\$. À partir de ces éléments, nous tenons à spécifier que l'augmentation de ces coûts se maintiendront au cours des trois années des travaux de construction prévues, ce qui totalise **652 320\$**. Il est à noter que ces heures n'incluent pas l'augmentation de l'achalandage. Cependant, au cours des quatre dernières années l'achalandage a augmenté de 29%, soit une moyenne de 10% par année. L'impact de construction de l'autoroute 30 est considérable sur le financement du CIT.

⁷ Les données de 2002 sont présentées à titre d'exemple afin quantifier l'ordre de grandeur des heures accumulées.

⁸ CIT Roussillon, 2002

⁹ L'estimation du coût moyen horaire des cinq prochaines années (période 2002-2007) est de 90\$/heure. Ce coût n'inclut pas les taxes, cependant il tient compte de l'indexation prévue au cours des prochaines années. (référence : contrat transporteur C. Monette et fils ltée)

5. Impact du tracé sud pour le CIT Roussillon

Le CIT Roussillon a analysé les divers impacts du tracé sud sur son réseau de transport en commun ainsi que les effets sur l'ensemble de la région. Ainsi, nous croyons que les problématiques de congestion persisteront dans le corridor de la route 132 si le choix s'arrête sur ce tracé. Selon les données obtenues auprès du ministère des Transports¹⁰, le trafic restant sur la route 132 ou sur les voies de service sera de 27 000 véhicules de plus que si l'option nord est préconisée, ce qui est considérable. La distance additionnelle de 1,1 km du tracé sud peut également inciter certains conducteurs à demeurer dans l'axe de la route 132, et nous sommes d'avis que la problématique de sécurité routière et de congestion persistera. Par ailleurs, nous considérons que l'impact sur la zone agricole et les exploitations agricoles, le milieu naturel, la faune, le patrimoine culturel et le paysage seront importants. De plus, nous croyons que les impacts au niveau de l'économie locale seront importants par l'implantation de ce tracé.

Donc, pour toutes ces raisons, nous préconisons le tracé nord. À cet effet, nous avons des recommandations à émettre afin de limiter les impacts négatifs et maximiser les impacts positifs du tracé sur le réseau et la gestion du transport en commun.

6. Recommandations (tracé nord)

Les recommandations émises portent sur le rabattement de certains circuits vers le train de banlieue, la relocalisation du stationnement incitatif et, l'implantation d'une voie réservée aux autobus aux heures de pointe.

6.1 Option du rabattement de circuits vers le train de banlieue

Afin de diminuer le temps de parcours des autobus, nous nous sommes penchés sur l'option de rabattement de certains circuits vers la gare Sainte-Catherine afin que les usagers puissent transférer vers le train de banlieue en direction du centre-ville de Montréal. À cette fin, nous estimons qu'une seconde rame supplémentaire serait nécessaire pour offrir un meilleur service aux usagers. Au stade présent du projet, cette possibilité d'ajouter ce service de train n'est pas encore déterminée par le ministère des Transports qui mandatera à cette fin l'AMT, s'il y a lieu. Cependant, le CIT Roussillon désire mettre en garde le gouvernement que de telles modifications

¹⁰ MTQ (20XX), Tableau : construction de l'A-30 de Sainte-Catherine à l'A-15 – Trafic sur la route 132 ou sur les voies de service.

aux circuits et horaires impliquent des coûts considérable pour le CIT et que nous n'entendons pas assumer.

Dans les études et les analyses sur les modes de transport, il est démontré que le train et l'autobus sont des modes de transport complémentaires. Or, la clientèle en fait son choix selon ses propres besoins. Il est important de considérer que le choix du mode de transport peut également être influencé par les coûts relatifs à ces derniers. Le transport par train (laissez-passer mensuel 95\$) est plus élevé de 19\$ par rapport à celui relatif au transport par autobus (laissez-passer mensuel 76\$) (voir tableau tarification section 3.4). De plus, pour utiliser la navette de rabattement au train et le train de banlieue, il en coûterait 111,50\$ mensuellement avec un laissez-passer métropolitain TRAM 5, soit 35\$ de plus que la carte mensuelle pour l'autobus. Par ailleurs, le transport en commun par autobus offre un horaire plus varié durant la semaine, le samedi et les jours de fêtes.

6.2 Stationnement incitatif

Comme mentionné précédemment, l'autoparc de Delson devra être relocalisé. Considérant que ce lieu représente la pierre angulaire du réseau et que plus de 55% de nos usagers utilisent ce lieu comme point de départ, d'arrivée ou de correspondance, il faudra préparer notre clientèle à ce nouveau site, et ce, avant le début des travaux de construction. Ainsi, le stationnement devrait être aménagé le plus rapidement possible. Le temps d'adaptation des usagers et le début des travaux seront ainsi moins problématiques. Par ailleurs, la modification des circuits d'autobus vers ce nouveau site nécessitera un temps minimum de deux mois, afin d'assurer une planification adéquate des opérations et des publications pour la clientèle.

6.3 Voie réservée autobus

Lors des travaux, la congestion automobile sera une problématique importante autant pour les véhicules automobiles que pour les autobus. L'établissement d'une voie réservée aux autobus permettrait une meilleure mobilité des autobus et limiterait les coûts additionnels résultants des temps de parcours supplémentaires. Cette voie réservée assurerait la fluidité du réseau de transport en commun durant les périodes de pointe d'avant-midi et d'après-midi. Par ailleurs, elle pourrait jouer un rôle incitatif pour l'utilisation des transports en commun et faciliterait du même coup les travaux de construction suite à la baisse du trafic.

Cette recommandation s'inscrit dans la visée de la politique gouvernementale d'utilisation du transport collectif. Nous croyons que les divers investissements réalisés pour inciter les gens à utiliser le transport en commun, pendant les travaux de construction de l'autoroute 30, pourraient être bénéfiques pour la région comme ce fut le cas par l'implantation du train de banlieue entre Blainville et Montréal lors des travaux sur la route 117.

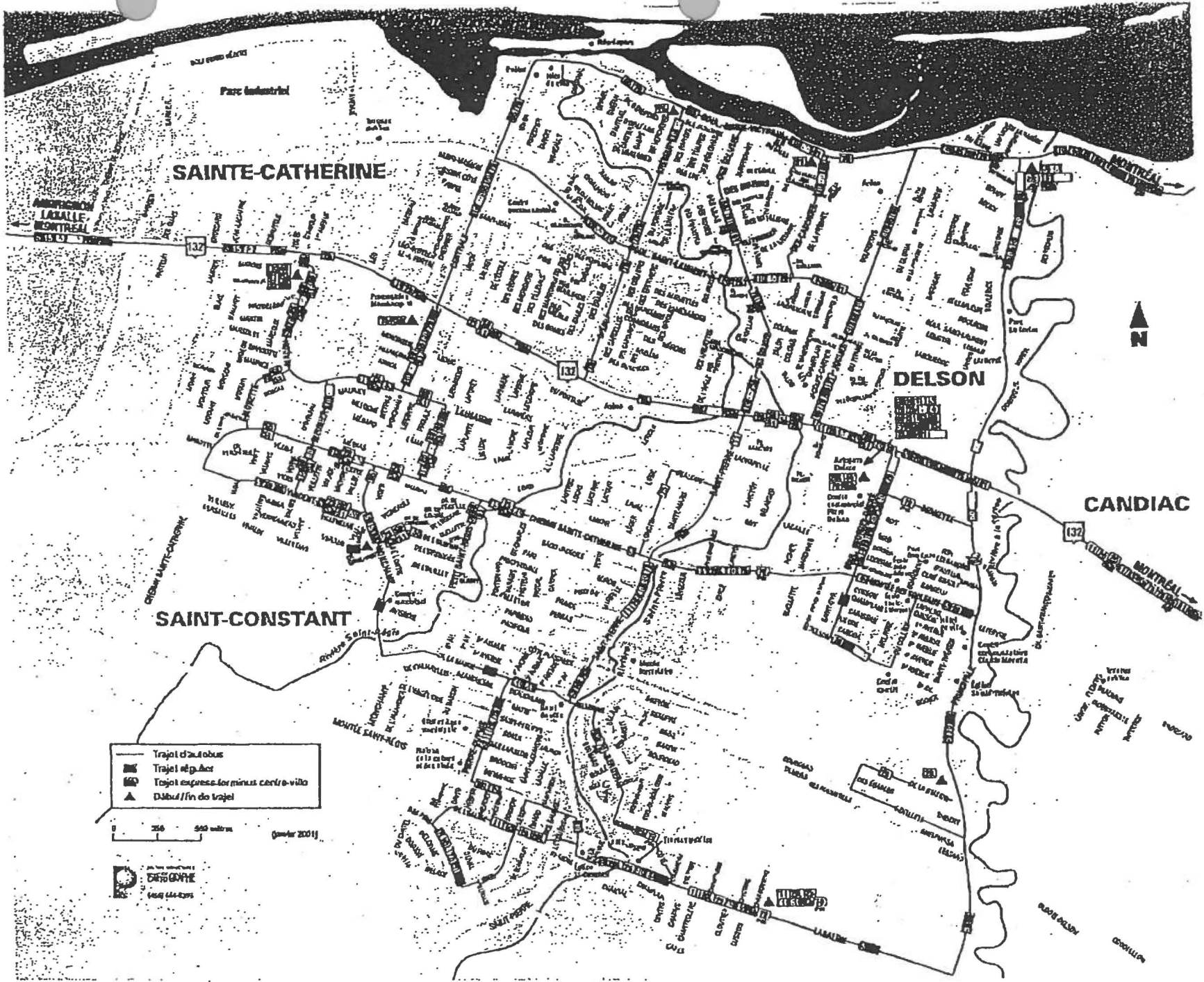
7. Conclusion

Le CIT Roussillon recommande donc le tracé nord. Cependant, certains impacts se feront sentir sur la qualité du service offert, notamment en ce qui a trait aux retards cumulés par les autobus. En raison des différentes phases de construction de l'autoroute 30, il est estimé que 2 416 heures seront ajoutées à la planification annuelle des heures productives effectuées. À cet effet, le CIT ne peut et ne doit pas assumer les coûts totalisant 217 440 \$ annuellement.

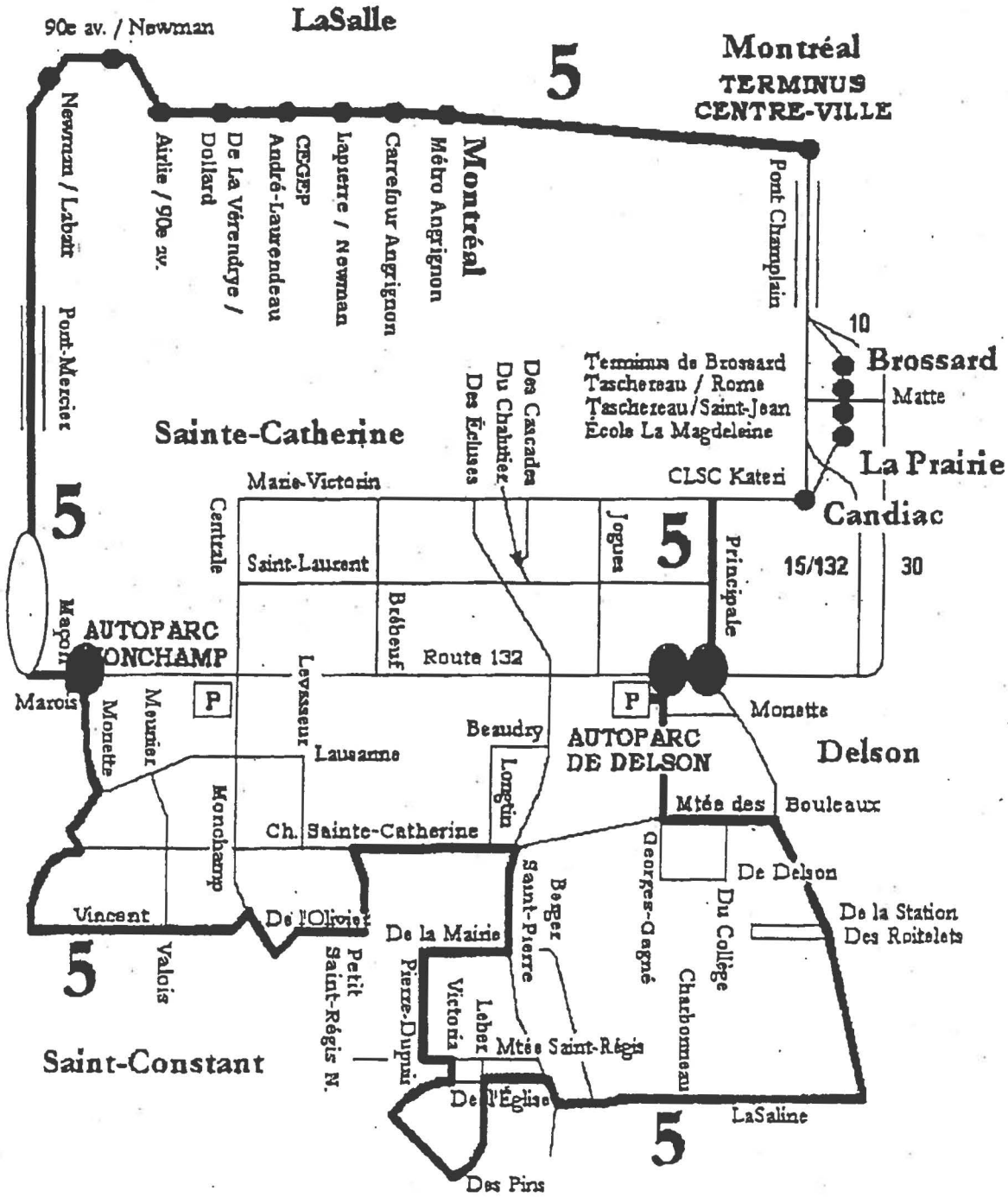
Par ailleurs, certains aménagements seront essentiels à implanter avant la construction de l'autoroute. Nous croyons qu'il serait pertinent de relocaliser l'autoparc de Delson bien avant le début des travaux d'une part, afin de rebâtir le réseau (horaire et circuits) et, d'autre part, afin de faciliter l'adaptation des usagers. En outre, il est reconnu que la politique du gouvernement du Québec en matière de transport en commun vise à inciter les gens à utiliser ce mode de transport. À cette fin, une voie réservée durant les travaux de construction faciliterait la circulation aux heures de pointe.


En terminant, nous considérons que les coûts supplémentaires reliées aux modifications du réseau de transport en commun devraient faire partie de l'enveloppe prévue pour les travaux de construction de l'autoroute 30.

ANNEXE 1

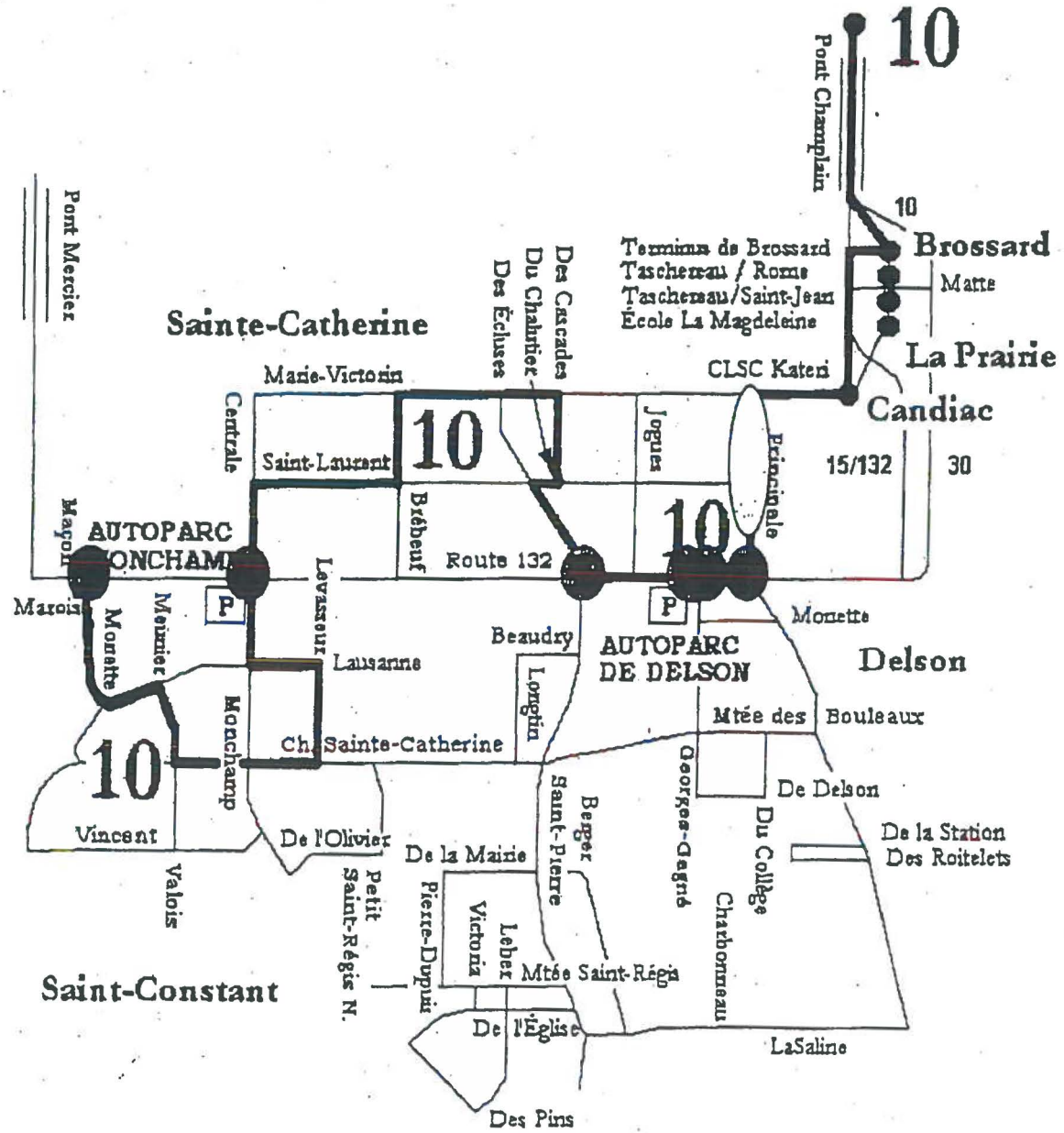


ANNEXE 2

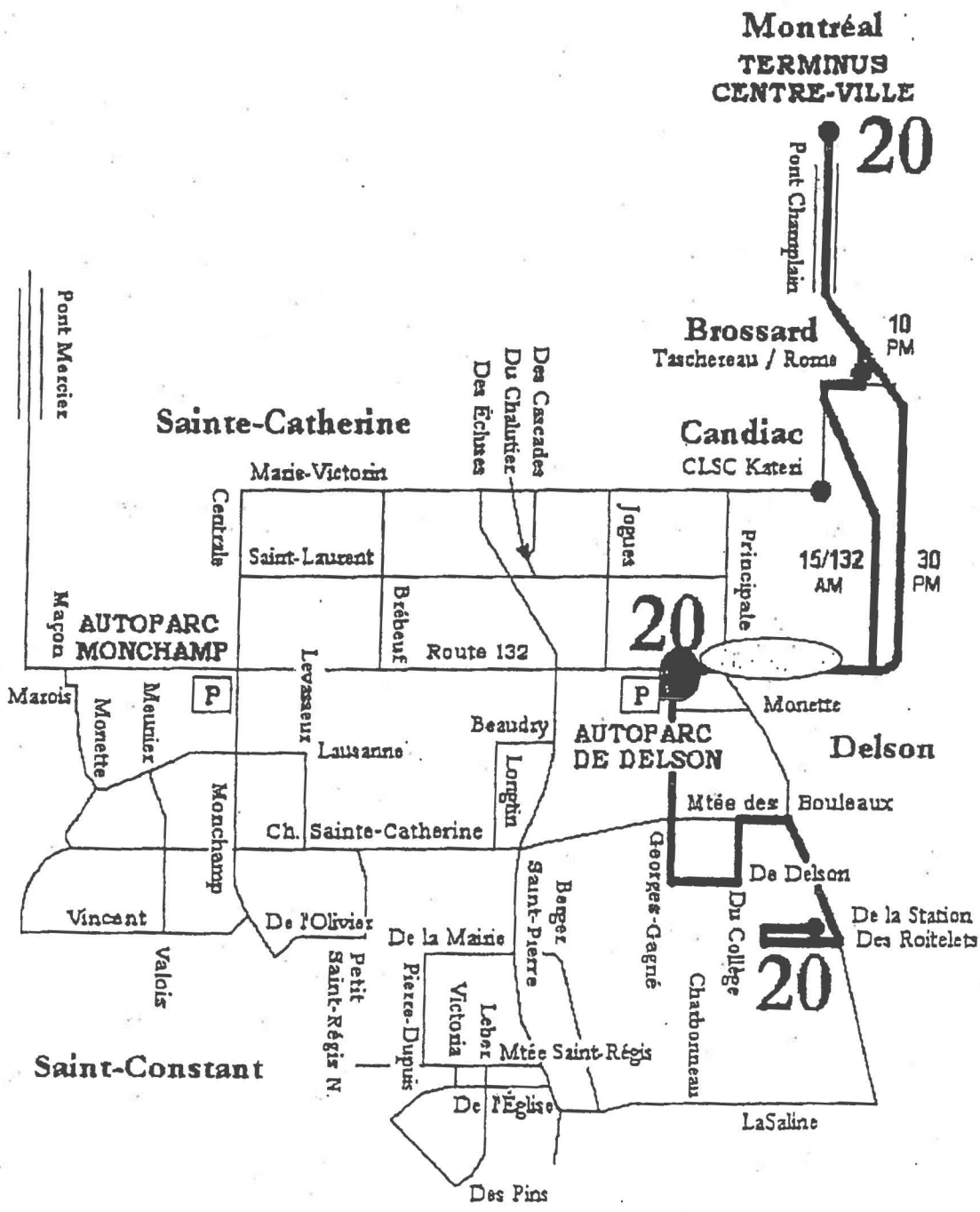


 POINTS DE CROISEMENT	 CONGESTION ANTICIPÉE
---	---

Montréal
TERMINUS
CENTRE-VILLE

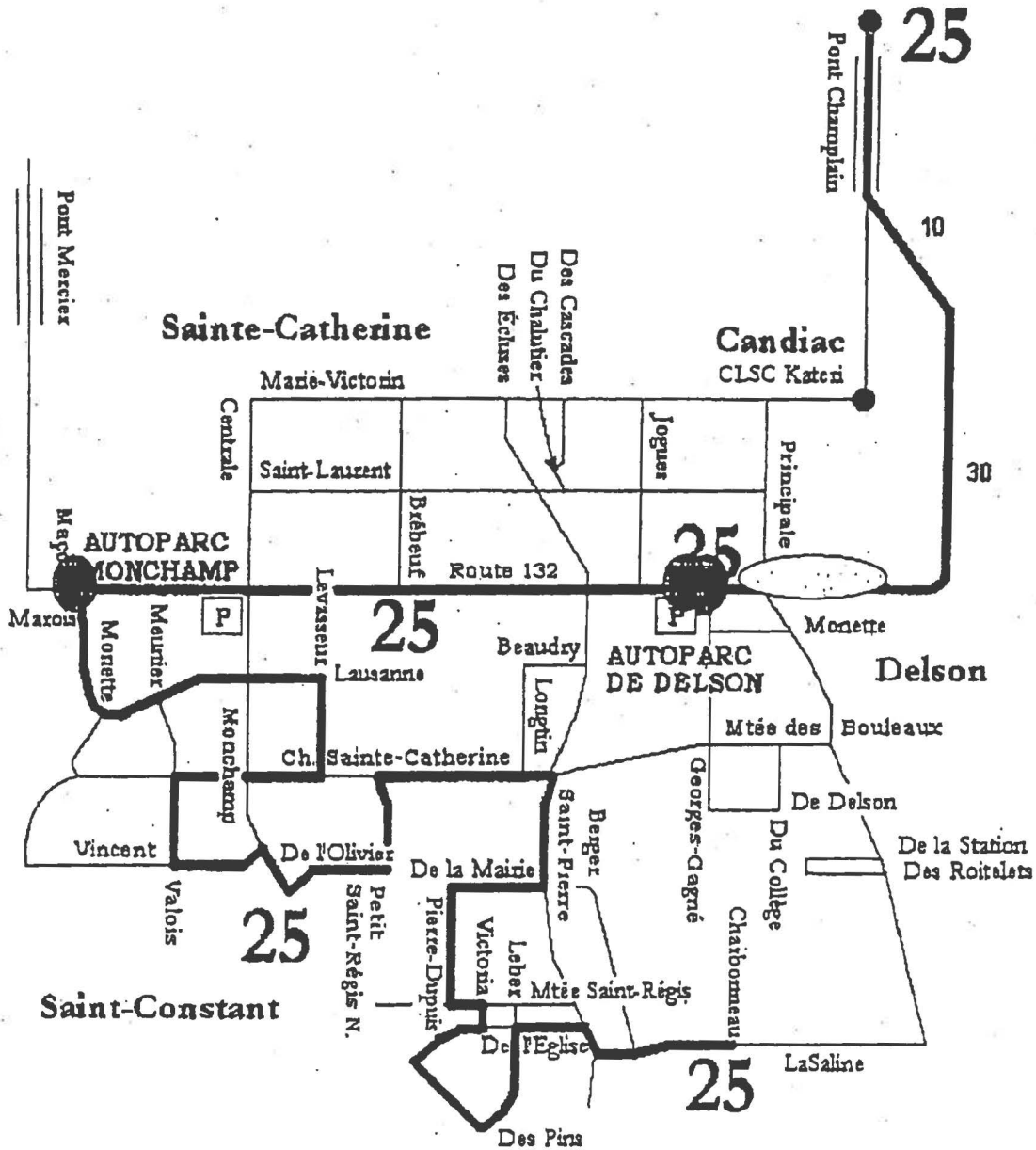


	POINTS DE CROISEMENT		CONGESTION ANTICIPÉE
--	----------------------	--	----------------------

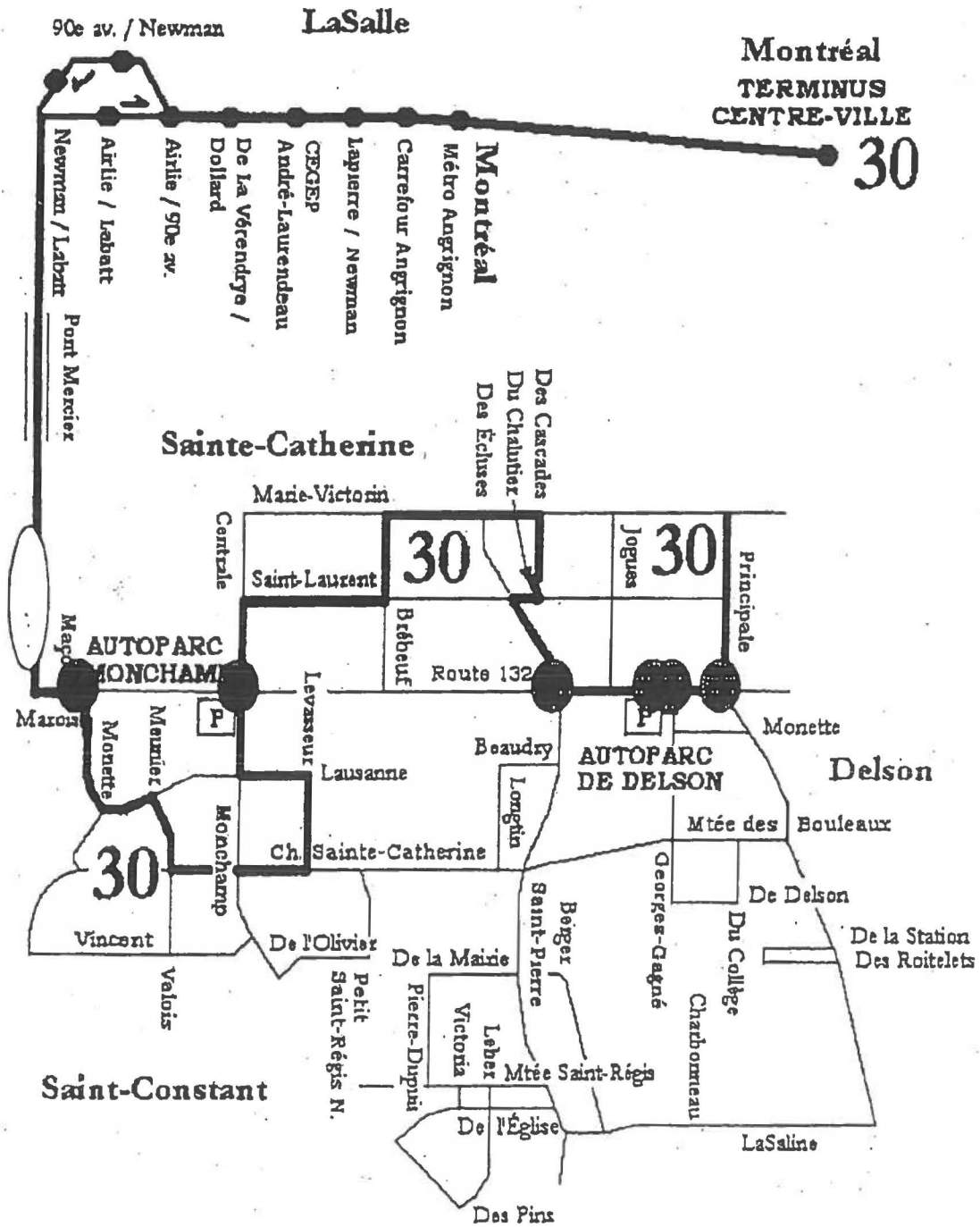


	POINTS DE CROISEMENT		CONGESTION ANTICIPÉE
--	-----------------------------	--	-----------------------------

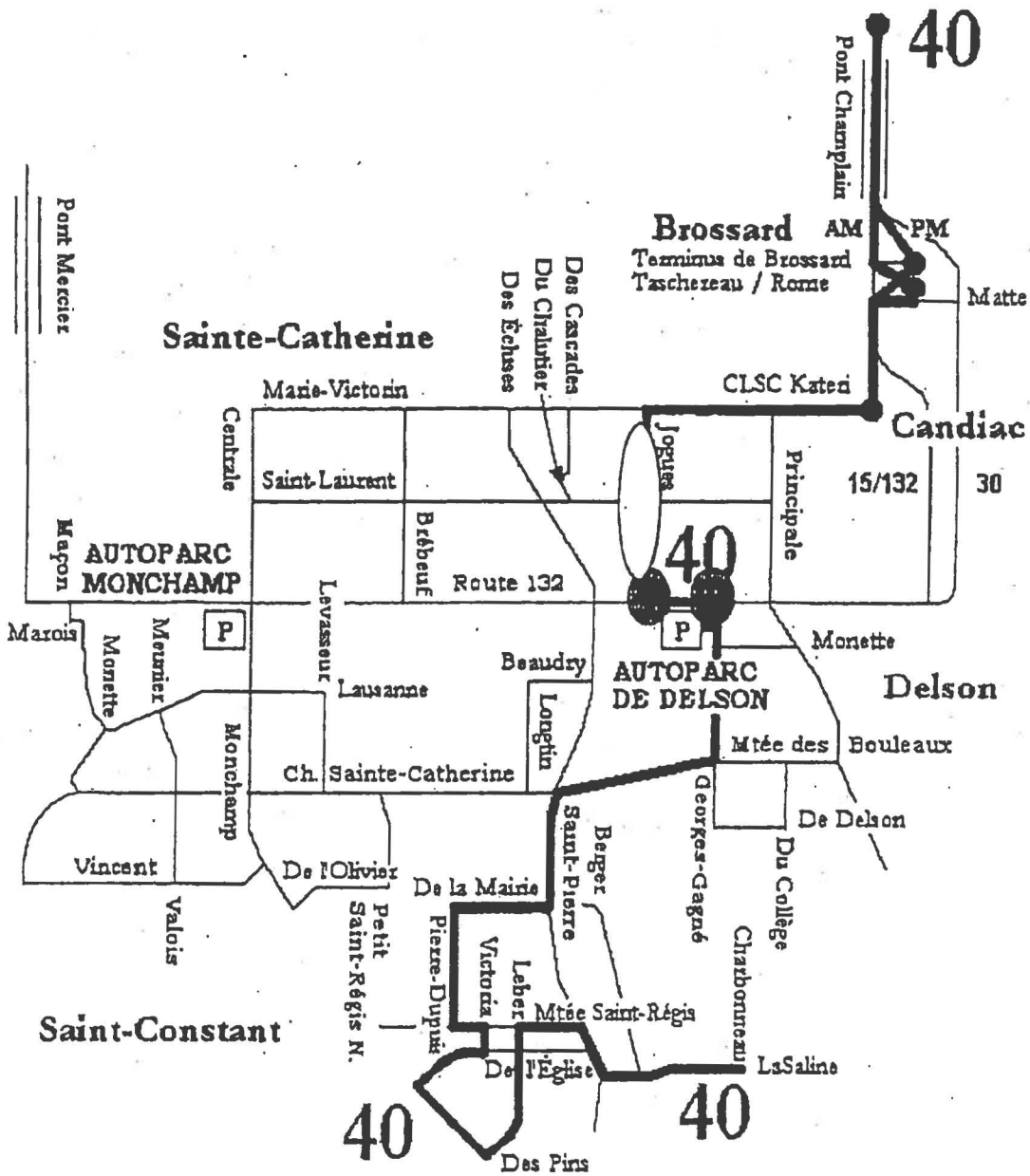
Montréal
 TERMINUS
 CENTRE-VILLE



	POINTS DE CROISEMENT		CONGESTION ANTICIPÉE
--	----------------------	--	----------------------



Montréal
TERMINUS
CENTRE-VILLE

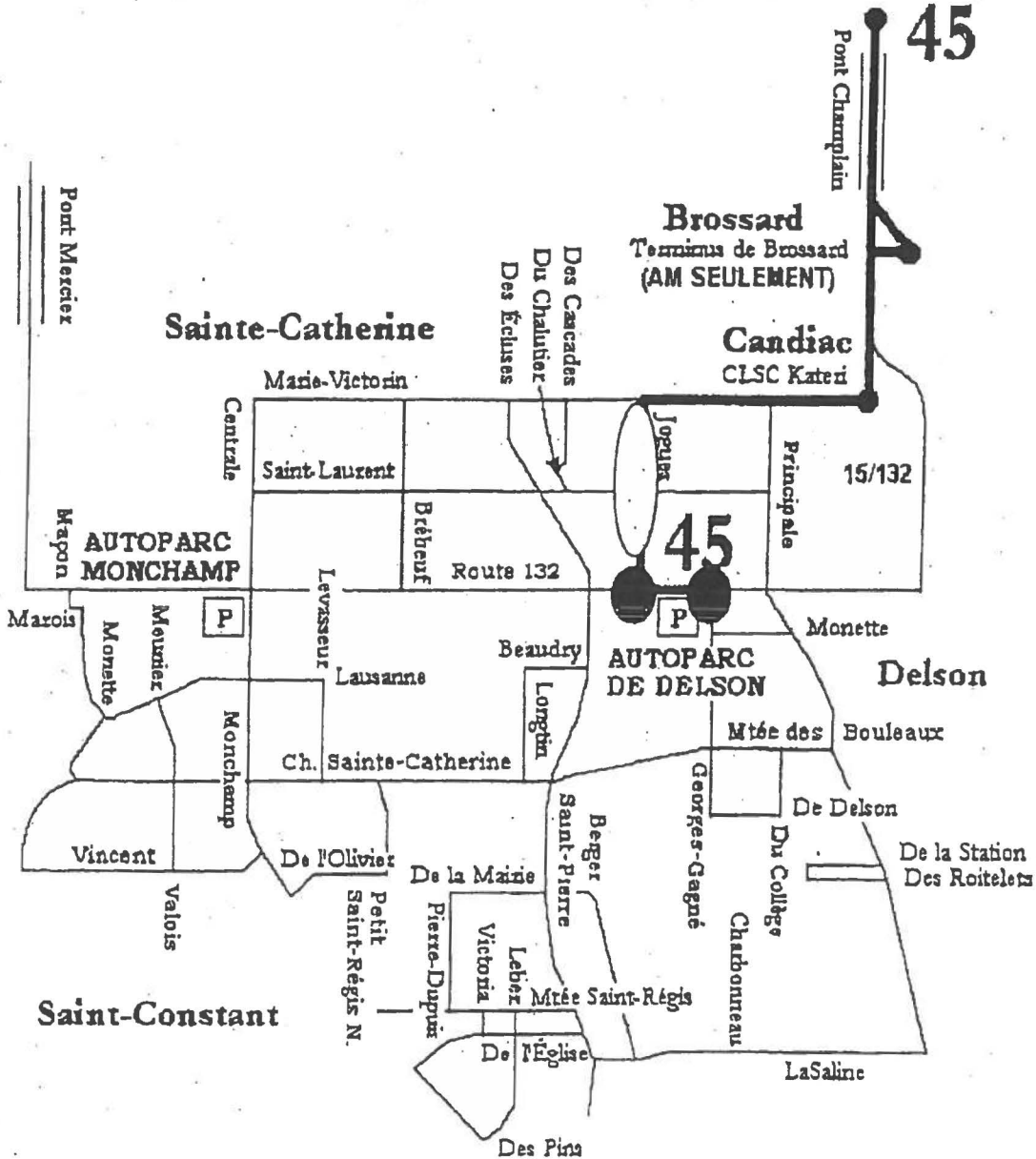


POINTS DE CROISEMENT

CONGESTION ANTICIPÉE

**Montréal
TERMINUS
CENTRE-VILLE**

45



POINTS DE CROISEMENT

CONGESTION ANTICIPÉE

**Montréal
TERMINUS
CENTRE-VILLE**

50

Pont Champlain

Brossard AM
Terminus de Brossard
Tascherens / Rome

PM

Candiac
CLSC Kateri

15/132

Sainte-Catherine

Marie-Victorin

Centrale

Saint-Laurent

Brébeuf

Route 132

50

Principale

**AUTOPARC
MONCHAMP**

Mayeur

Mardi

Monette

Meunier

Monchamp

Vincent

Valois

50

Saint-Constant

Levasseur

Lausanne

Beaudry

**AUTOPARC
DE DELSON**

Delson

Mtée des Bouleaux

Ch. Sainte-Catherine

Longtin

Georges-Dagné

De Delson

Du Collège

De la Station
Des Roitelets

De l'Olivier

Petit
Saint-Régis N.

Pierre-Dupuis

De la Mairie

Victoria

Leber

Mtée Saint-Régis

De l'Église

La Saline

Des Pins

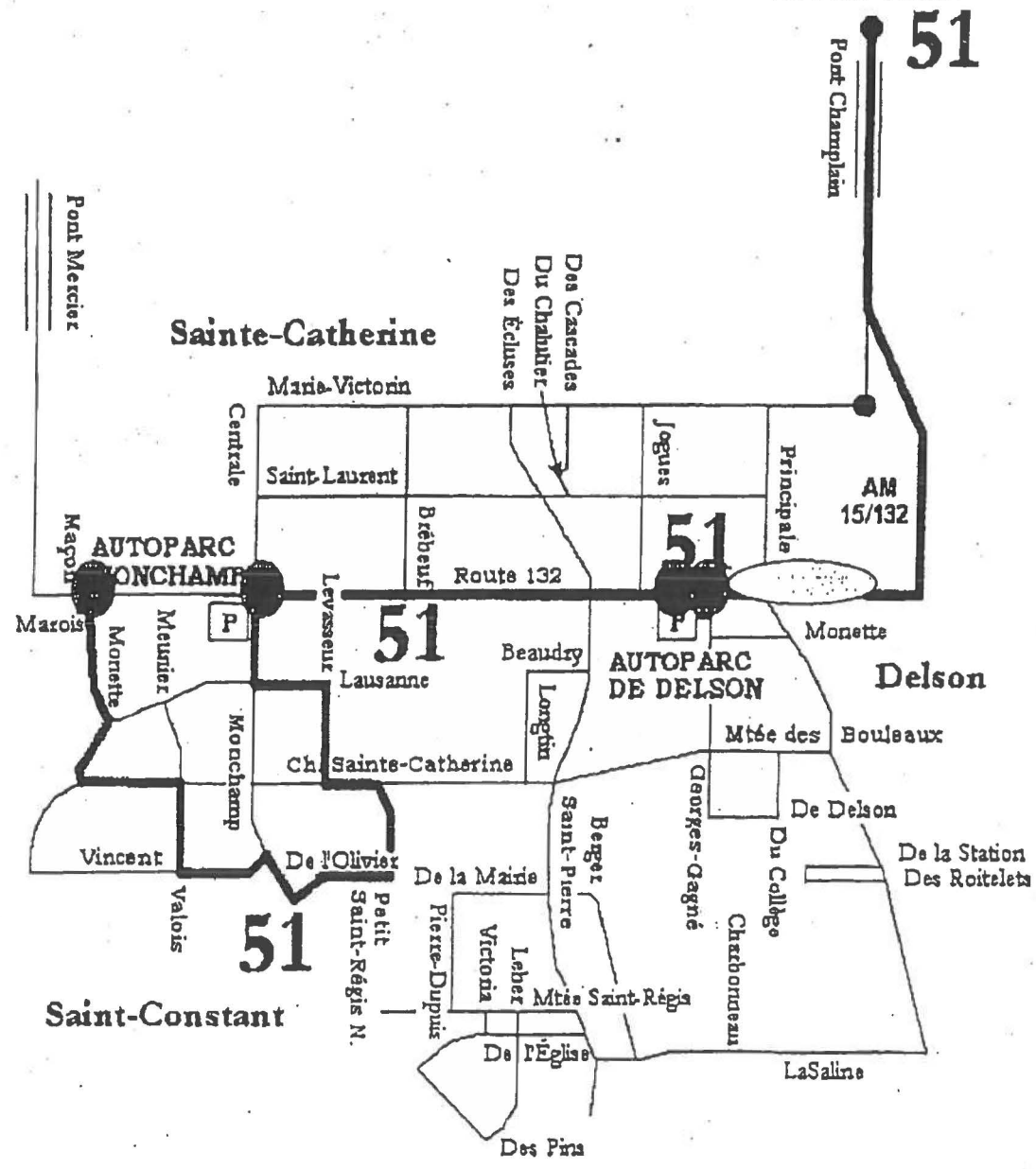
Des Pins

POINTS DE CROISEMENT

CONGESTION ANTICIPÉE

Montréal
 TERMINUS
 CENTRE-VILLE

51

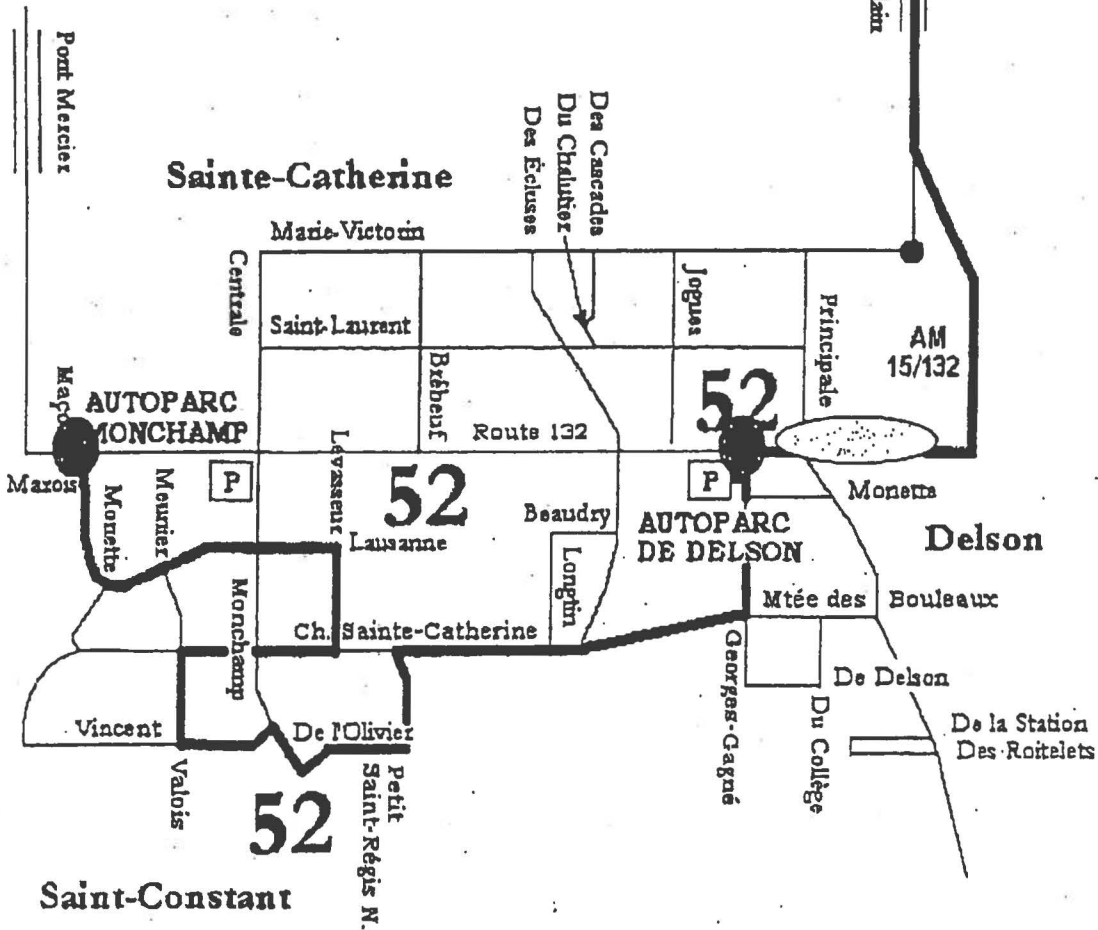


	POINTS DE CROISEMENT		CONGESTION ANTICIPÉE
--	----------------------	--	----------------------

Montréal
TERMINUS
CENTRE-VILLE

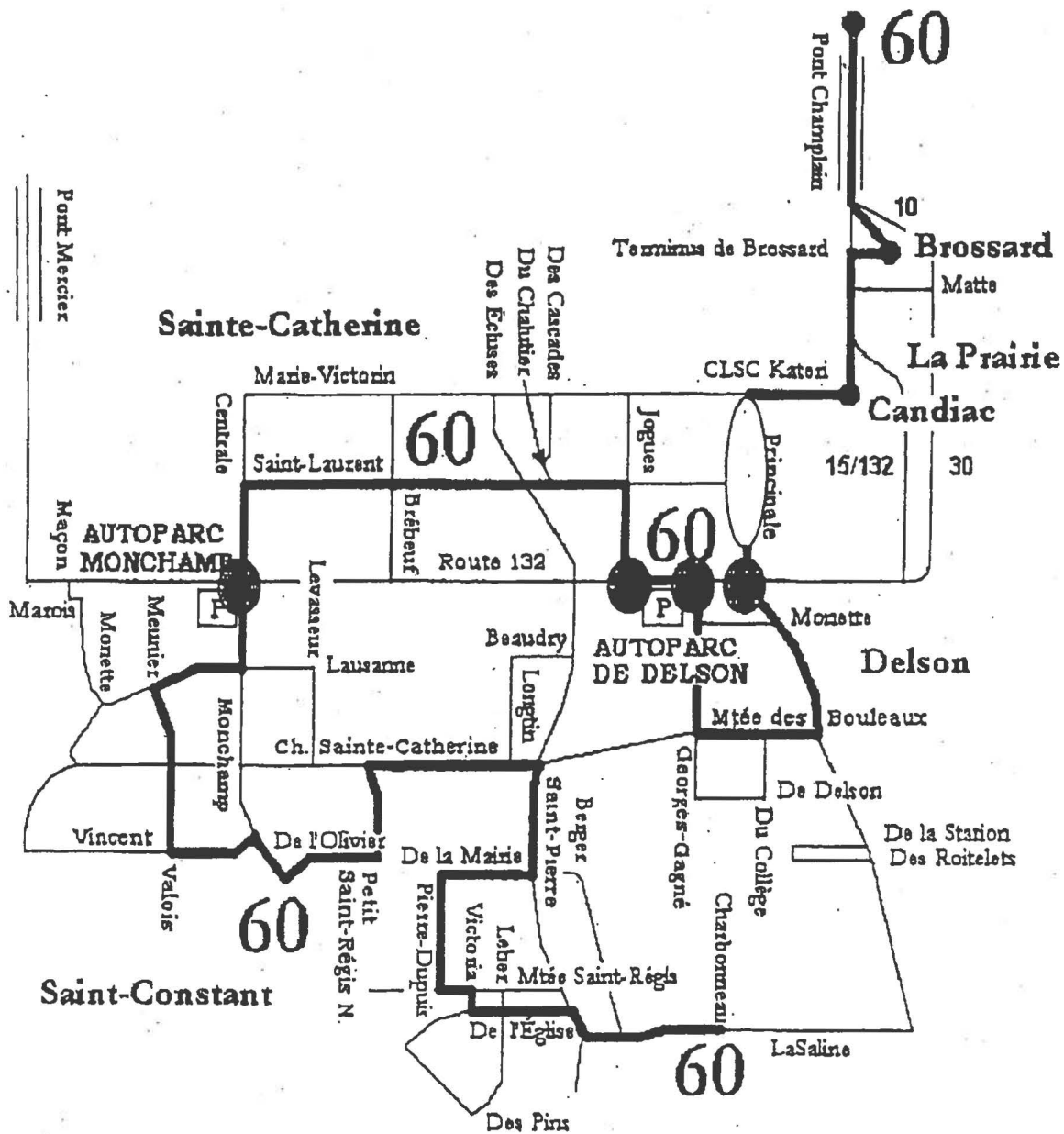
52



Pont Champlain



POINTS DE CROISEMENT CONGESTION ANTICIPÉE

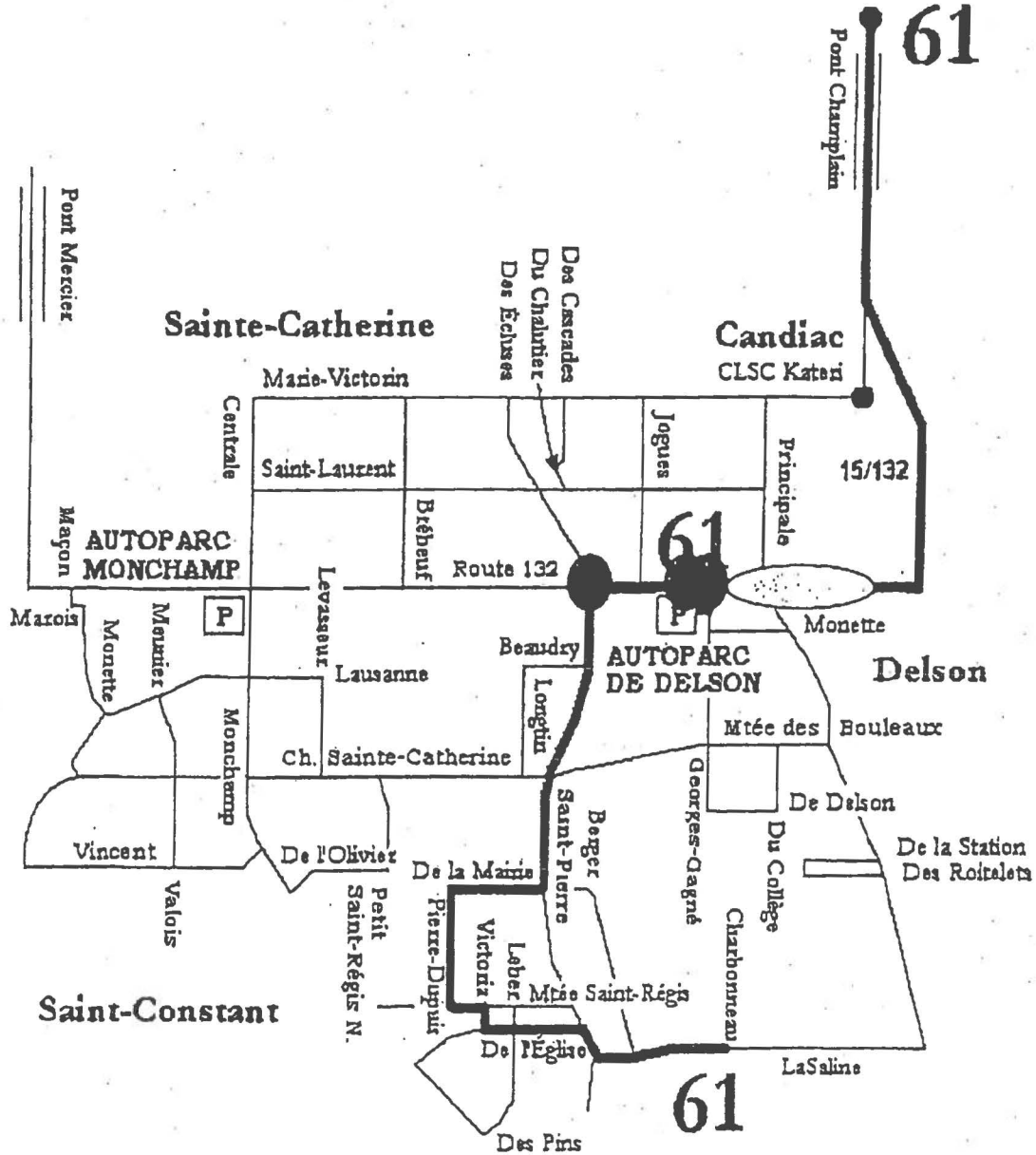
**Montréal
TERMINUS
CENTRE-VILLE**



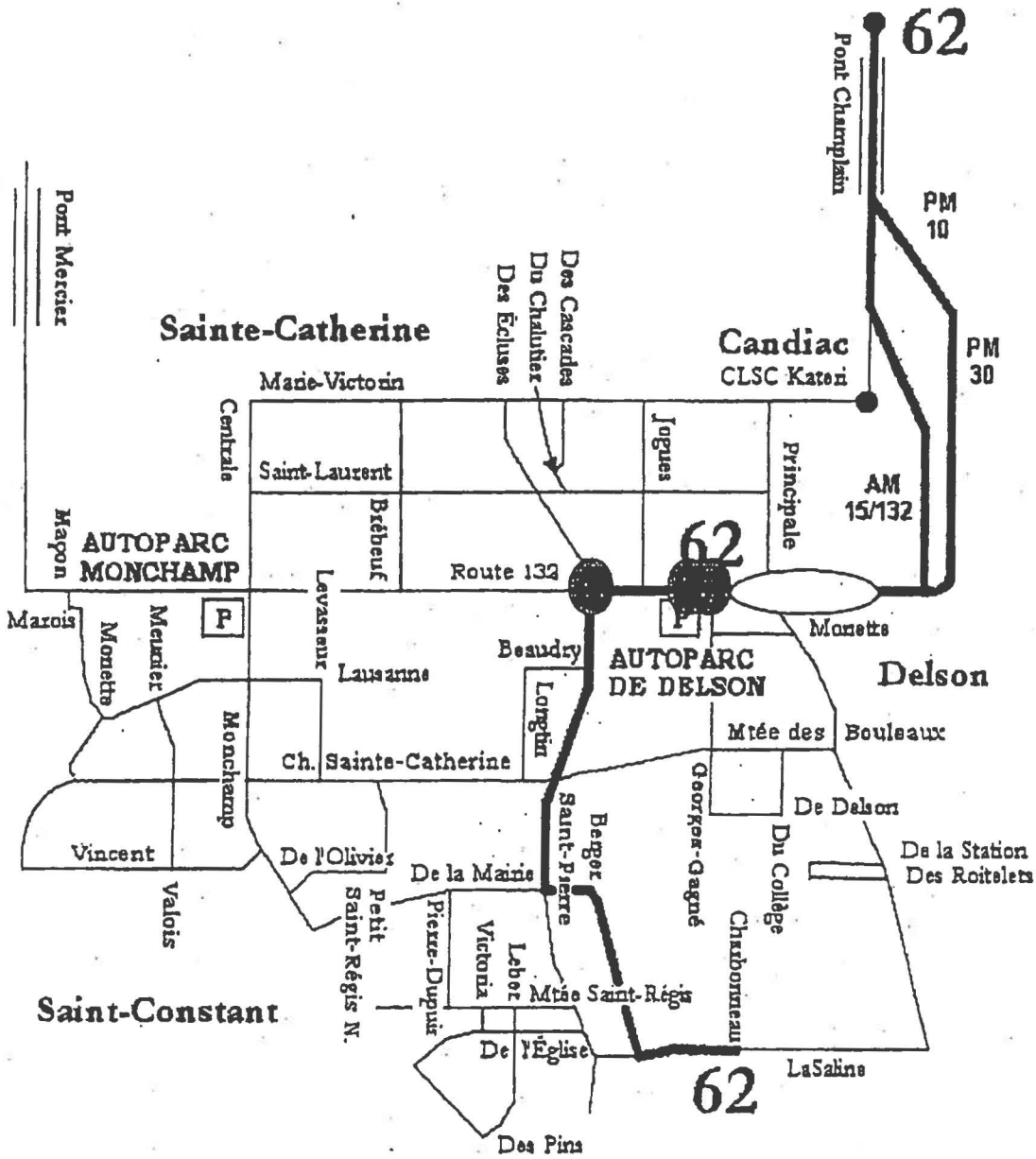
 POINTS DE CROISEMENT		CONGESTION ANTICIPÉE
---	---	-----------------------------

Montréal
TERMINUS
CENTRE-VILLE

61



**Montréal
TERMINUS
CENTRE-VILLE**



62

PM 10

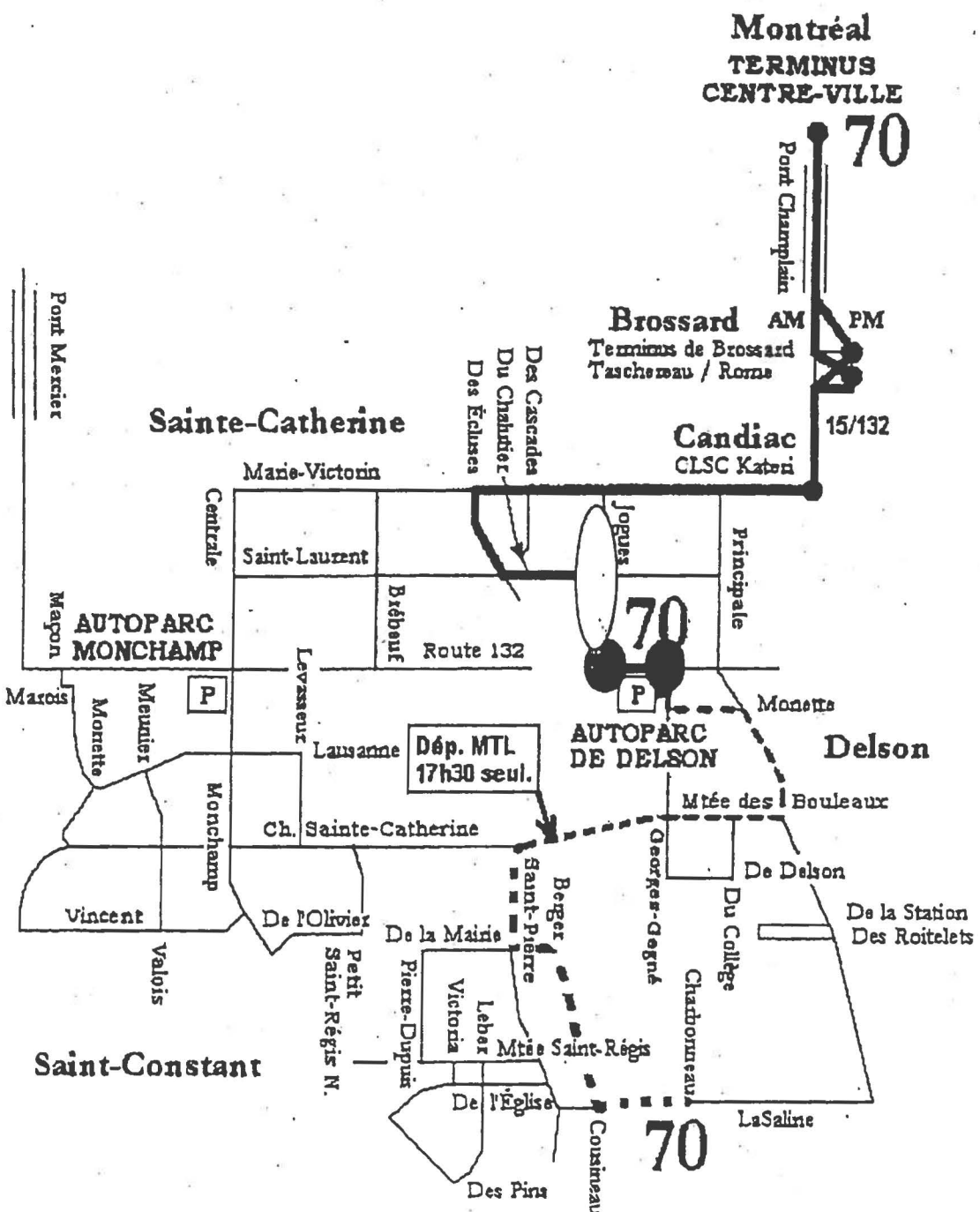
PM 30

AM 15/132

62

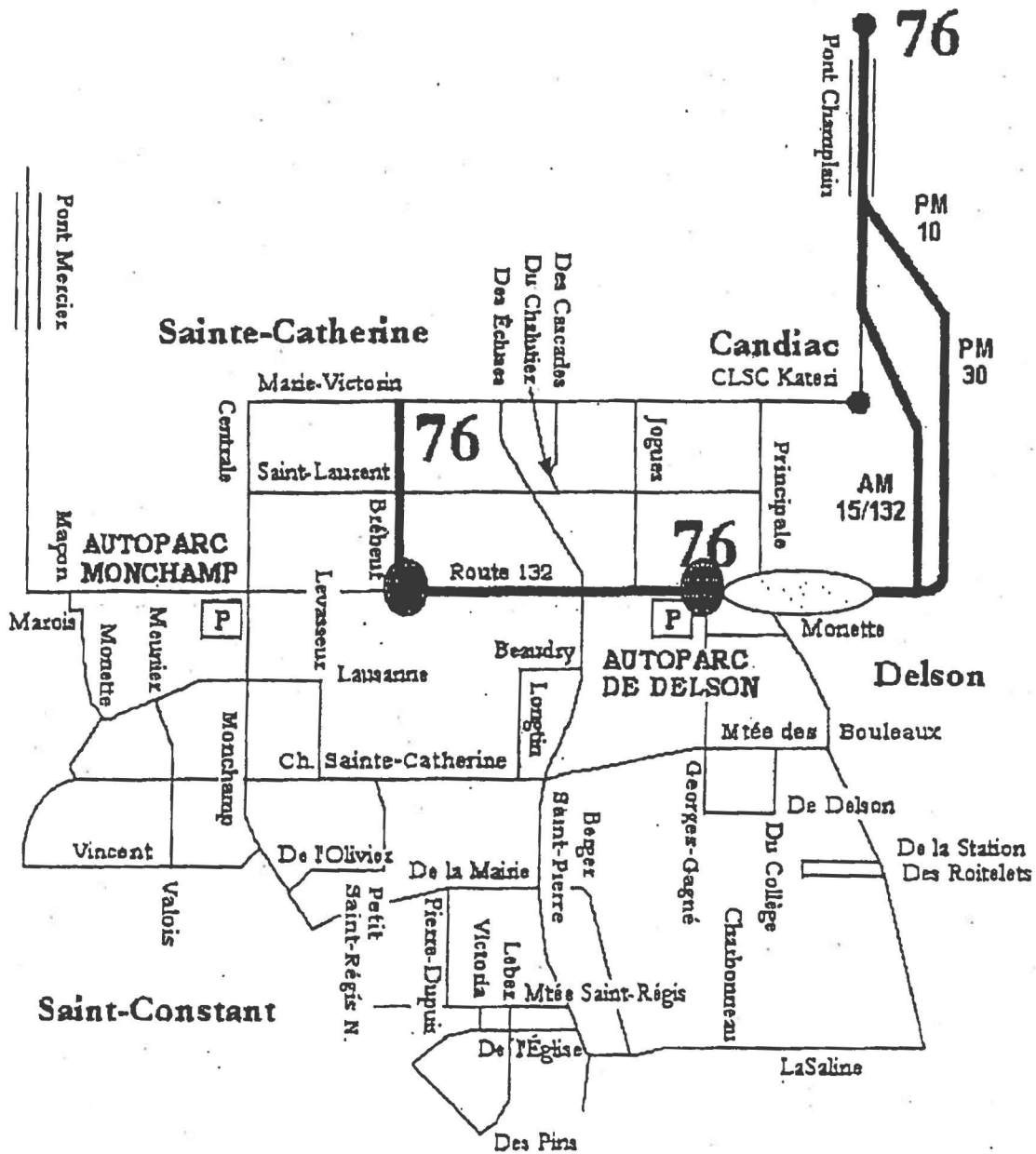
62

	POINTS DE CROISEMENT		CONGESTION ANTICIPÉE
--	----------------------	--	----------------------



 POINTS DE CROISEMENT	 CONGESTION ANTICIPÉE	
---	---	--

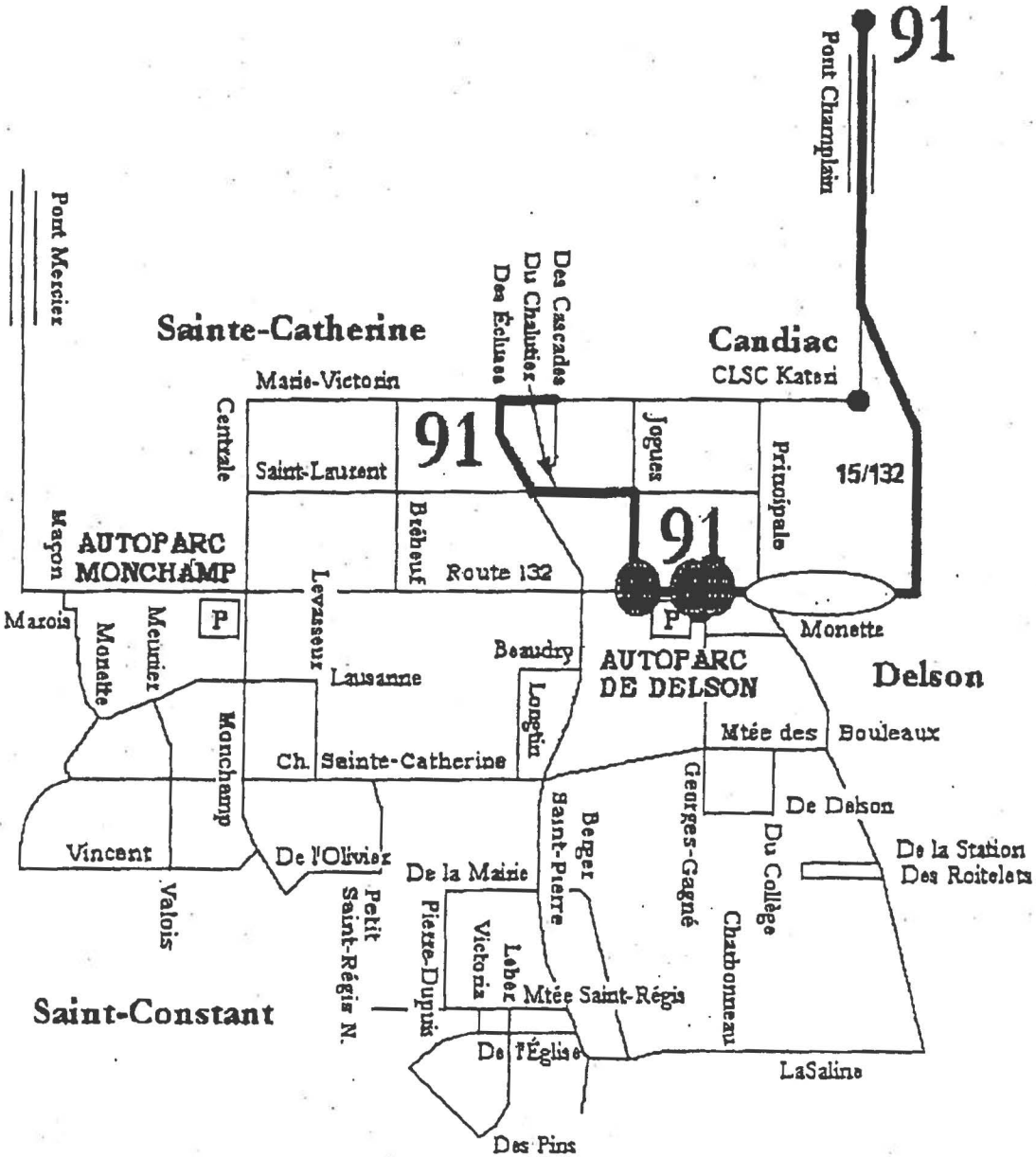
Montréal
TERMINUS
CENTRE-VILLE



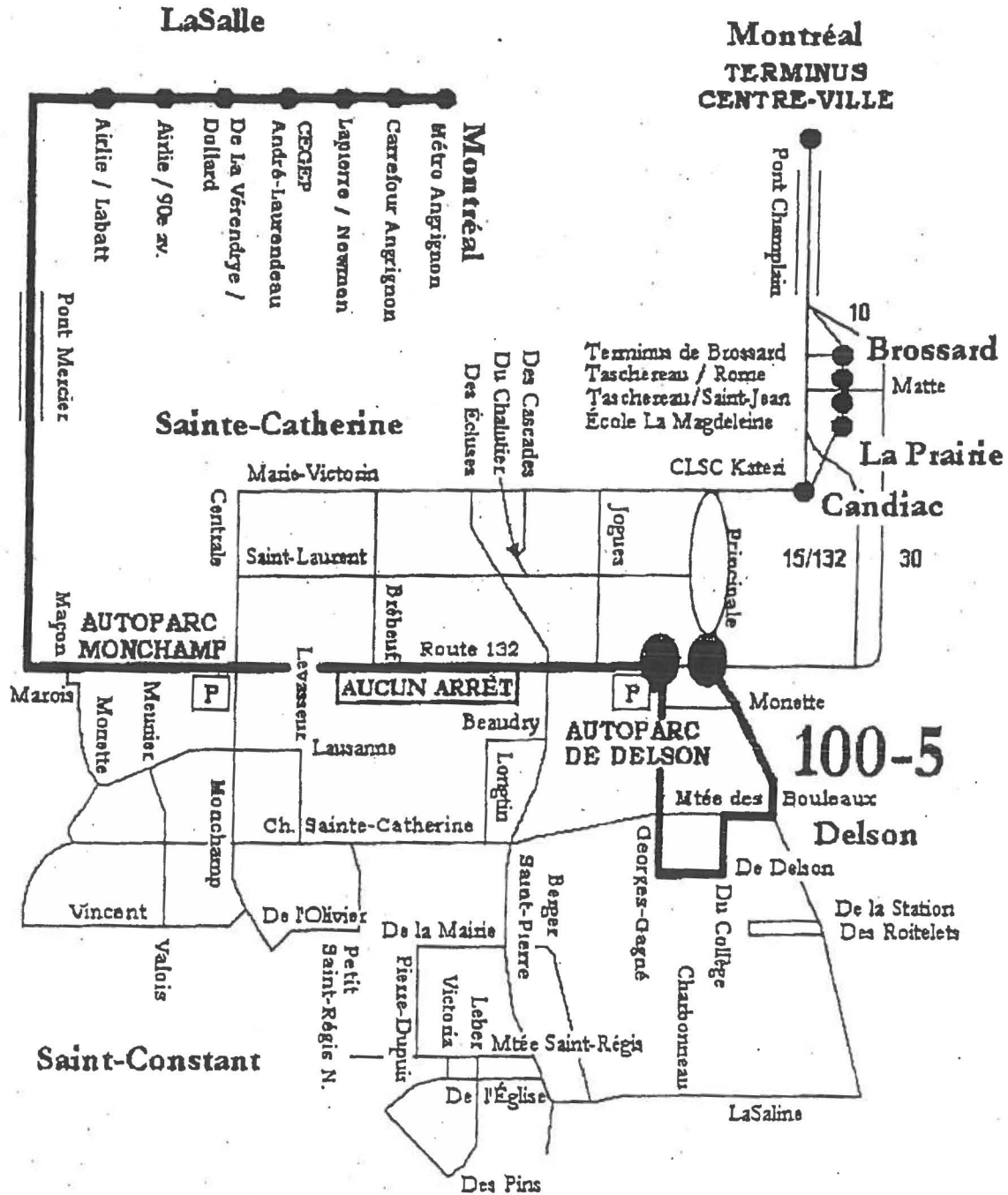
	POINTS DE CROISEMENT		CONGESTION ANTICIPÉE
--	----------------------	--	----------------------


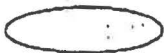
Montréal
TERMINUS
CENTRE-VILLE

91



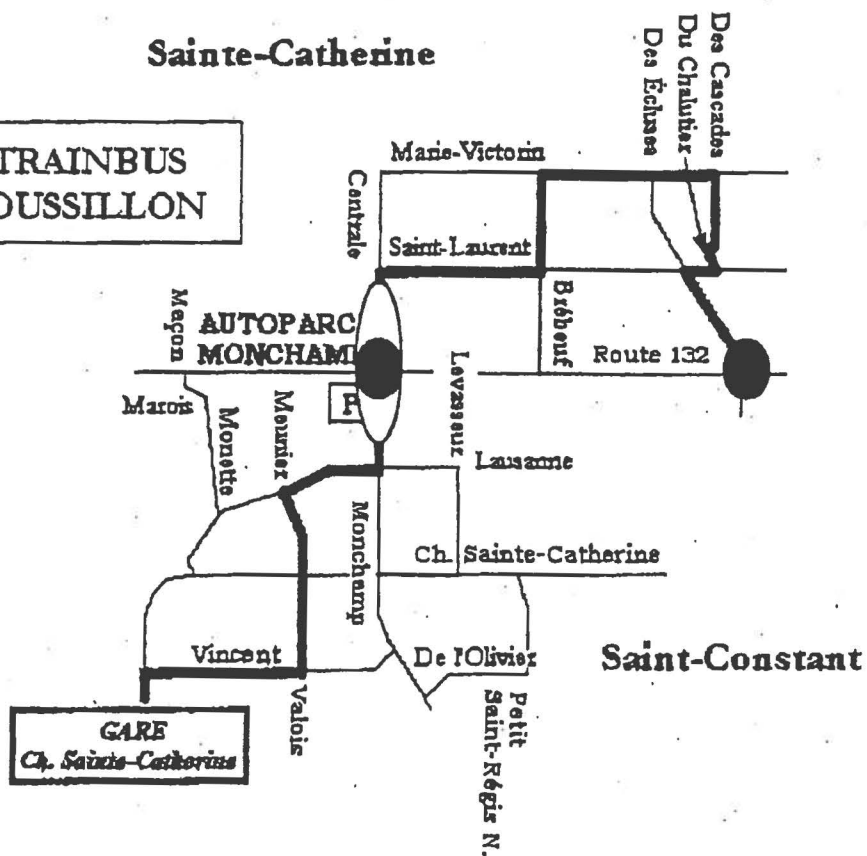
	POINTS DE CROISEMENT		CONGESTION ANTICIPÉE
--	----------------------	--	----------------------



 POINTS DE CROISEMENT		CONGESTION ANTICIPÉE
---	---	-----------------------------

Sainte-Catherine

**TRAINBUS
ROUSSILLON**



POINTS DE CROISEMENT **CONGESTION ANTICIPÉE**