

---

# MÉMOIRE

## CONSULTATION PUBLIQUE DE L'ARTM AU SUJET DU PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

Préparé pour : MRC de Roussillon  
Préparé par : Pierre Barrieau, Ph.D  
Gris Orange Consultant inc.  
Déposé le : 14 décembre 2020

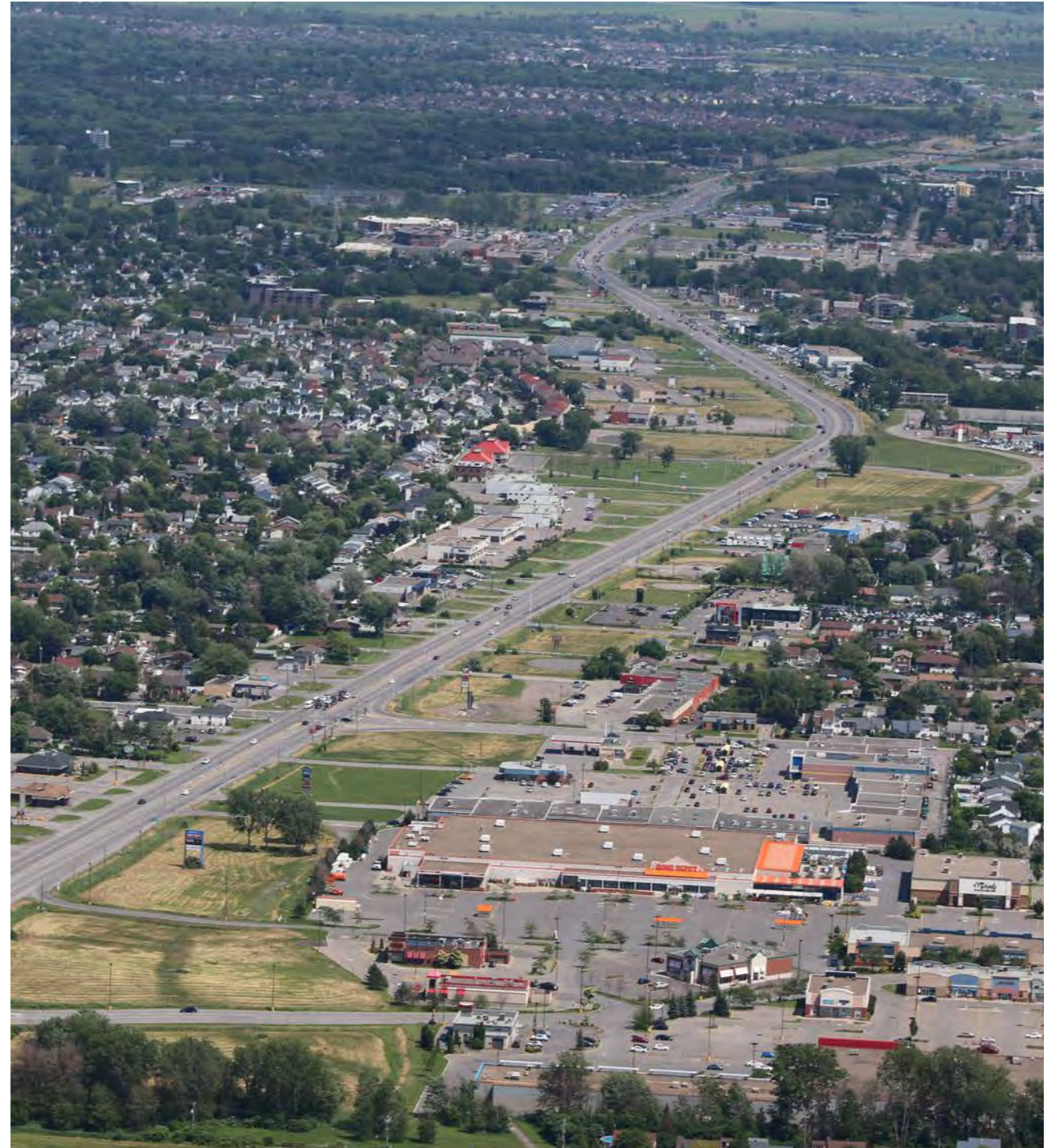


Photo 1 — Vue aérienne de la Route 132  
Source : MRC de Roussillon, 2020

## TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	2
1. INTRODUCTION	3
1.1 MRC DE ROUSSILLON	3
1.2 RÉSUMÉ DU MÉMOIRE	3
1.3 SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS	4
2. MISE EN CONTEXTE ET ENJEUX	5
2.1 PORTRAIT DE LA MRC	5
2.1.1 SECTEUR OUEST	5
2.1.2 SECTEUR EST	5
2.2 PORTRAIT DE LA MOBILITÉ	6
2.2.1 INFRASTRUCTURES EXISTANTES	6
2.2.2 PARTS MODALES	6
2.3 ENJEUX	7
3. RECOMMANDATIONS ET PROPOSITIONS	10
3.1 RECOMMANDATIONS	10
3.2 PROPOSITIONS LÉEO OUEST	11
3.3 PROPOSITION LIAISON CHÂTEAUGUAY-DORVAL	12
RÉFÉRENCES	13
LISTE DES CARTES	
CARTE 1 — PÔLES D'EMPLOI PRINCIPAUX ET SECONDAIRES DE LA MRC DE ROUSSILLON	5
CARTE 2 — PROPOSITION - LÉEO-OUEST	11
CARTE 3 — PROPOSITION - LIAISON CHÂTEAUGUAY/DORVAL	12

---

## 1. INTRODUCTION

En 2019, le gouvernement du Québec annonçait une enveloppe budgétaire de 60 millions de dollars consacrée à amorcer la réflexion et la planification d'un projet de transport structurant dans le but d'améliorer la mobilité sur la Rive-Sud (Corriveau, 2020). C'est ainsi qu'est né le projet LÉEO (lien électrique est-ouest), qui est un tramway urbain dans l'axe du boulevard Taschereau qui à terme prévoit relier Longueuil à La Prairie. À ce projet en planification s'ajoute, le 20 octobre 2020, une annonce du ministre Bonnardel à l'émission de Bernard Drainville sur les ondes du 98,5 fm concernant la possibilité de prolonger le REM jusqu'à Châteauguay, soit la ville située à l'extrémité ouest de la MRC de Roussillon. Cette dernière nouvelle arrivait seulement une semaine avant l'appel à mémoire de l'ARTM dans le cadre de sa consultation publique concernant son projet de *Plan stratégique de développement* (PSD), qui désire établir les orientations du développement du transport de la région métropolitaine pour les trente prochaines années.

Dans l'objectif de mieux répondre aux besoins de mobilité de sa population et de soutenir son développement économique, la MRC de Roussillon a vu dans ce processus une opportunité de saisir la perche tendue par le ministre Bonnardel pour s'assurer de s'inscrire dans le PSD, donc dans les futurs projets de transport collectif structurant à être développés dans la région, et ce en continuité des projets à l'étude ou en planification.

### 1.1 PRÉSENTATION DE LA MRC ROUSSILLON

Appartenant à la fois à la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) ainsi qu'à la Montérégie, la MRC de Roussillon se situe au sud-ouest de l'île de Montréal. Étendue sur un territoire de 450 km<sup>2</sup>, la MRC comprend 11 municipalités soit Candiac, Châteauguay, Delson, La Prairie, Léry, Mercier, Saint-Constant, Saint-Isidore, Saint-Mathieu, Saint-Philippe et Sainte-Catherine. Le territoire comprend aussi la réserve de Kahnawake, à partir de laquelle il est possible d'emprunter le pont Honoré-Mercier, seul accès direct de la MRC vers l'île de Montréal.

Par sa localisation à proximité des frontières américaines et des grands centres, le territoire est traversé par d'importantes voies de transport routier. De celles-ci nous retrouvons l'Autoroute 15 qui relie le territoire de la CMM aux États-Unis et l'Autoroute 30, qui traverse d'est en ouest l'ensemble de la Couronne Sud. Cette localisation stratégique, faisant du territoire l'une des portes d'entrée économiques de la CMM, représente un avantage considérable au sein de la MRC, notamment en termes de développement commercial et industriel. Diverses routes nationales, locales et collectrices permettent aussi de desservir le territoire.

La présence d'un réseau ferroviaire desservant les parcs industriels de Sainte-Catherine, de Delson, de Candiac et de La Prairie arrimé aux infrastructures portuaires de Sainte-Catherine permet également de bonifier le réseau de transport, et plus particulièrement celui du transport de marchandises.

À l'échelle de la région de la Montérégie, la MRC de Roussillon figure au deuxième rang en termes de générateur d'emplois. Selon Statistiques Canada, le territoire génère plus de 43 000 emplois en 2016 et ce, en grande partie dans le domaine du commerce de détail, de la santé et de la fabrication. Nombreux de ces emplois se concentrent dans les neuf pôles majeurs situés sur le territoire (MRC de Roussillon, 2017).

Selon les dernières données disponibles sur le site du Ministère des Affaires Municipales et de l'Habitation (MAMH), la population de la MRC de Roussillon est de 182 187 résidents, faisant de celle-ci la plus peuplée du Québec et la situant au quatrième rang à l'échelle régionale au niveau de la CMM, après l'Agglomération de Montréal, la Ville de Laval et l'Agglomération de Longueuil (MAMH, s.d.). Entre 2011 et 2016, on note une croissance démographique de 15%, soit une croissance deux fois plus élevée que celle enregistrée entre 2006 et 2011 (Institut de la statistique du Québec, 2019).

### 1.2. RÉSUMÉ DU MÉMOIRE

La MRC de Roussillon est la MRC la plus peuplée du Québec, avec 182 187 résidents. Sa population jeune et éduquée ainsi que ses multiples pôles d'emplois en font un lieu attractif, particulièrement pour les entrepreneurs. Cependant, le territoire est principalement desservi par le réseau routier, avec une offre de transport collectif défaillante, particulièrement dans l'axe est-ouest de la Rive-Sud.

L'arrivée à saturation du réseau routier et la congestion qui croît sans arrêt entraînent de nombreuses problématiques qui ont pour effet de freiner le développement économique, démographique et urbain des villes qui la composent. Dans l'objectif d'améliorer la mobilité sur la Rive-Sud, mais aussi de soutenir le développement de la MRC de Roussillon, nous proposons d'inclure dans le projet LÉEO développé par l'Agglomération de Longueuil une section Ouest, qui permettrait de desservir les municipalités de Roussillon en plus de renforcer le maillage du réseau métropolitain. De plus, nous proposons la mise en service d'un service rapide par bus efficace dans l'axe Châteauguay-Dorval. Le développement d'un nouveau pôle intermodal au sud de l'Aéroport International Pierre-Elliott-Trudeau et les rénovations prévues pour le pont Honoré-Mercier forment une conjoncture idéale pour renforcer l'offre de transport collectif dans la région métropolitaine et ainsi diminuer la dépendance à l'automobile.

### 1.3 SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

Nous recommandons à l'ARTM et aux acteurs concernés de :

1. Assurer qu'un tracé de transport collectif structurant permettant de desservir les municipalités de la MRC de Roussillon et les autres villes de la Rive-Sud dans un axe est-ouest soit intégré à la planification à long terme de l'ARTM ;
2. Entamer des études de pré faisabilité et de faisabilité ainsi que des études conceptuelles en vue de l'instauration d'un système de transport collectif structurant sur le territoire de la MRC de Roussillon ;
3. S'assurer que les sections centrale et ouest de LÉEO soient réalisées dans un même temps afin de profiter de la synergie du chantier et d'assurer sa réalisation complète dans une optique d'offre de mobilité efficace dans l'axe est-ouest de la Rive-Sud ;
4. Mettre en place une table de concertation qui rassemblera tous les acteurs concernés par le projet proposé ;

5. Entamer un dialogue franc sur l'impact du choix du mode de transport collectif en lien avec les besoins actuels et futurs de mobilité, mais aussi en discutant du type d'urbanisation qui en suivra afin d'assurer une adhérence de la société civile au projet ;
6. Collaborer avec la MRC et les villes concernées afin d'inclure le corridor du tracé proposé dans les *Schémas d'aménagement et de développement* (SAD) ainsi que dans les *Plans d'urbanisme* (PU) de chaque MRC et municipalités traversées par ce dernier afin que les grandes affectations et le zonage prennent en considération le potentiel lien de transport collectif structurant qui y sera développé ;
7. Reconnaître le projet d'infrastructure de transport collectif structurant qui sera proposé comme étant un levier de développement économique majeur pour la MRC de Roussillon ;
8. Appuyer, avec la MRC de Roussillon, le projet de prolongement de la Phase 1 du REM de 700 mètres vers le sud à partir de la station de l'Aéroport International Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal afin de rejoindre le nouveau pôle intermodal de Dorval, qui relierait à la fois l'Autoroute 20, la ligne de train de banlieue Vaudreuil-Hudson, la nouvelle station de ViaRail ainsi que le REM ;
9. S'engager dans la réalisation d'études en vue de l'instauration d'un lien de transport collectif de qualité par autobus reliant l'extrémité ouest de la ligne LÉEO Ouest et le nouveau pôle intermodal Dorval, en traversant la ville de Châteauguay et en passant par le pont Honoré-Mercier, qui sera rénové dans les prochaines années.



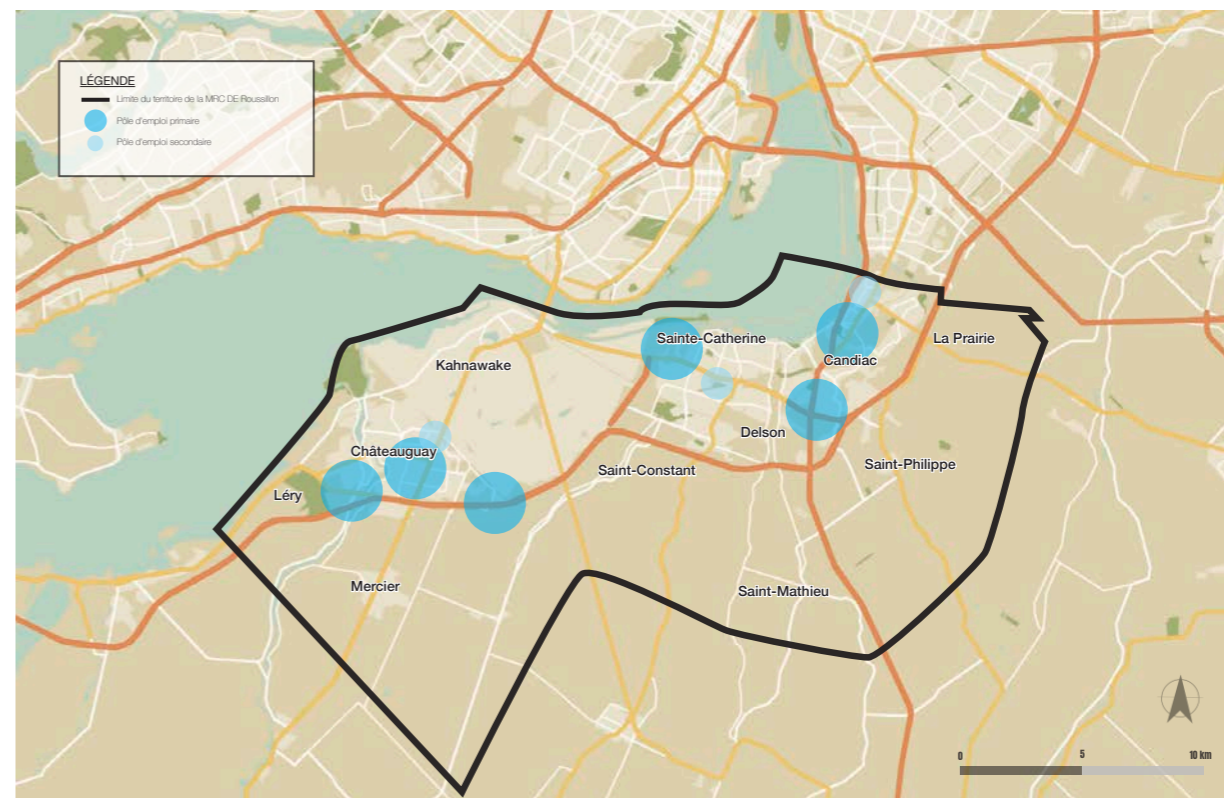
## 2. MISE EN CONTEXTE ET ENJEUX

### 2.1 PORTRAIT DE LA MRC

Tel que mentionné précédemment, la MRC de Roussillon est située au sud-ouest de l'île de Montréal et comprend la réserve de Kahnawake. Les centres urbains des municipalités qui la compose se retrouvent principalement aux abords des grands axes routiers qui traversent son territoire ainsi que du fleuve Saint-Laurent. Les plus importants en termes de population sont ceux de Châteauguay, Saint-Constant, Sainte-Catherine et La Prairie.

Selon les dernières données disponibles sur le site du Ministère des Affaires Municipales et de l'Habitation (MAMH), la population de la MRC de Roussillon est de 182 187 résidents, faisant de celle-ci la plus peuplée du Québec et la situant au quatrième rang à l'échelle régionale au niveau de la CMM, après l'Agglomération de Montréal, la Ville de Laval et l'Agglomération de Longueuil (MAMH, s.d.). Selon les plus récentes projections démographiques de l'Institut de la statistique du Québec, la population de la MRC de Roussillon devrait augmenter de 22,1% entre 2016 et 2031 (Institut de la statistique du Québec, 2019).

En plus de se démarquer par son fort poids démographique au sein de la CMM, la MRC de Roussillon a une population comparativement plus jeune que celle du reste du Québec. Sa proximité avec de grands centres urbains dont Montréal et Longueuil, mais aussi la présence de neuf (9) pôles d'emplois répartis sur son territoire peuvent être des incitatifs à venir s'établir dans une de ses onze (11) municipalités. Il est intéressant de souligner qu'en 2018, le bassin d'entreprises de la MRC représente 9.5% des entreprises de la région de la Montérégie (MRC de Roussillon, 2018), et que le taux de propriétaires d'entreprises qui y sont installées se situe au-dessus du niveau provincial (9,7% versus 6,3%) (MRC de Roussillon, 2019 (2)). Ces statistiques proviennent d'études réalisées dans le cadre de la rédaction du document *Portrait du dynamisme entrepreneurial de la MRC de Roussillon*, qui démontre un engouement pour l'entrepreneuriat dans la région. D'après cette étude, près de 84% des promoteurs de la région considèrent la création d'une nouvelle entreprise comme choix principal pour se lancer en affaire. La création de ces nouvelles entreprises représentent des facteurs cruciaux pouvant attirer davantage de résidents.



Carte 1 — Pôles d'emploi principaux et secondaires de la MRC de Roussillon  
Source : Fond de carte ; Google, 2020 avec traitement par Gris Orange Consultant

La MRC est souvent divisée en deux secteurs principaux, soit le secteur est et le secteur ouest. Ce dernier est composé des municipalités de Châteauguay, Léry, Mercier et Saint-Isidore tandis que le premier inclut les municipalités de Candiac, Delson, La Prairie, Saint-Constant, Sainte-Catherine, Saint-Mathieu et Saint-Philippe.

#### 2.1.1 SECTEUR OUEST

(Châteauguay, Léry, Mercier, Saint-Isidore)

Le développement urbain du côté ouest se concentre majoritairement dans la municipalité de Châteauguay. Ville la plus peuplée de la MRC, elle est dotée de trois pôles d'emplois importants soit le centre-ville de Châteauguay (service d'enseignement, commerce de détail, soins de santé et assistance sociale), le parc industriel (fabrication et commerce de gros) ainsi que l'Hôpital Anna-Laberge, un centre hospitalier de soins généraux et spécialisés affilié à l'Université McGill, situé aux abords de la Route 132. Le parc industriel de Châteauguay est notamment l'un des deux plus importants parcs de la MRC. Le poids économique de l'ensemble de





Photo 2 — Parc industriel de Châteauguay  
Source : MRC de Roussillon, 2020

ces secteurs permet d'une part d'être reconnu comme étant au cinquième rang des pôles économiques les plus importants de la Rive-Sud, mais aussi d'attirer de nombreux résidents sur le territoire.

### 2.1.2 SECTEUR EST

(Candiac, Delson, La Prairie, Saint-Catherine, Saint-Constant, Saint-Mathieu, Saint-Philippe)

Dans le secteur est, c'est plutôt au nord de l'Autoroute 30 soit à proximité de l'Axe routier de la 132 que se concentre le développement urbain. Saint-Constant représente la ville la plus peuplée du secteur est, suivie des villes de Candiac et de Sainte-Catherine. À l'exception de ceux de Châteauguay, l'ensemble des pôles d'emplois de la MRC de Roussillon se retrouvent dans ce secteur. Le plus important, et ce à l'échelle de la MRC, se trouve près du carrefour des Autoroutes 15 et 30, sur le territoire des municipalités de Candiac et Delson. Ce pôle, composé de parcs industriels et de secteurs commerciaux, permet d'offrir une grande variété d'emplois, entre autres reliés au secteur de la fabrication et du commerce de détail.

À noter que 74% des superficies dédiées aux activités industrielles se situent dans le secteur est de la MRC. Certaines installations d'importances métropolitaines sont également présentes sur le territoire tel l'Aréna le Sportium à Sainte-Catherine, la

salle de spectacle Richard-Sauvageau à La Prairie ainsi que le musée Exporail à Saint-Constant. Un équipement récent est le Centre d'études de Saint-Constant, qui est un établissement d'études collégiales affilié au Cégep de Valleyfield. À l'échelle régionale, on retrouve aussi sur le territoire de Candiac le CLSC Kateri.

Selon le recensement de 2016, le nombre de logements sur le territoire de la MRC se chiffrait à 67 868 (Statistique Canada, 2016). Un boom immobilier a engendré la construction de 5 626 nouvelles unités de logements entre les années 2011 et 2016. Ce sont les municipalités de Candiac (3 086), Châteauguay (2 231) et Saint-Constant (1 987) qui ont accueilli le plus de nouvelles constructions résidentielles depuis les dix (10) dernières années. La présence de plusieurs terrains vacants à l'intérieur des différentes aires urbaines représente d'ailleurs des opportunités de développement immobilier. Sur l'ensemble du territoire, la présence de terrains vacants ayant une superficie totale de 624,41 hectares permettrait la création d'environ 5090 logements. Une grande part de ceux-ci seront localisés dans les municipalités de Léry (4 000), Châteauguay (3 945), Delson (1968) et Sainte-Catherine (1 402). À noter que 9% des terrains vacants réservés à l'usage résidentiel sont inclus à l'intérieur d'aires TOD. Une superficie de 28,13 hectares, réservée à la vocation commerciale, est aussi incluse aux aires TOD de Candiac et La Prairie. Le choix d'urbanisation de ces terrains vacants sera déterminant pour l'organisation future de la MRC (MRC Roussillon, 2017).



Photo 3 — Parc industriel et port de Sainte-Catherine  
Source : MRC de Roussillon, 2020

## 2.2 PORTRAIT DE LA MOBILITÉ

### 2.2.1 INFRASTRUCTURES EXISTANTES

#### Réseau autoroutier

Le territoire de la MRC de Roussillon est traversé par deux autoroutes, soit l'Autoroute 15 et l'Autoroute 30, cette dernière formant un corridor de transit sur la Couronne Sud, reliant les municipalités dans un axe est-ouest. Quatre routes nationales sont identifiées au SAD, soit les Routes 104, 132, 134 et 138, et permettent de connecter le territoire avec les régions environnantes, dont Montréal. En effet, l'accès au pont Honoré-Mercier, qui est le seul accès direct de la MRC à la métropole, se fait à partir de la Route 132, soit en provenance de Châteauguay (par le ouest) ou de Sainte-Catherine/Saint-Constant (par l'est). Afin de venir compléter le réseau, on retrouve une multitude de routes régionales, collectrices et locales. Dans les dernières décennies, d'importants investissements ont été réalisés pour améliorer et étendre le réseau routier dans la région métropolitaine, entre autres sur l'A-30, augmentant à la fois l'attrait pour le mode de transport individuel et la pression sur le réseau, que ce soit par la présence des travaux ou la congestion engendrée par l'offre supplémentaire.

#### Transport collectif et actif

Au niveau du transport en commun, Exo est l'autorité responsable de la desserte pour les secteurs Roussillon et Sud-Ouest de la Couronne Sud. Les municipalités de la MRC de Roussillon sont desservies par un réseau d'autobus composé de plus de 16 circuits qui permettent une desserte intermunicipale et certaines dessertes locales, entre autres à Sainte-Catherine avec la ligne 38 - Gare Sainte-Catherine et à Châteauguay avec la ligne 37 - Châteauguay. À l'exception de la voie réservée qui est en opération en période de pointe sur les Routes 132/138 entre Châteauguay et Kahnawake, aucune autre infrastructure de ce genre ne se retrouve sur le territoire de la MRC (Exo (2), 2020). À noter qu'un réseau de Taxibus vient compléter le service d'autobus en rejoignant des usagers qui ne sont pas situés à proximité d'un circuit ou d'un arrêt/station intermodal.

En termes de transport collectif structurant, certaines municipalités du territoire de la MRC de Roussillon sont desservies par le réseau de train de banlieue de Montréal. La ligne Exo 4 - Candiac, auparavant connue sous le nom « ligne de Montréal/Delson--Candiac », relie justement le centre-ville de Montréal au terminus de

Candiac, en s'arrêtant aux gares de Sainte-Catherine, Delson et Saint-Constant. Chacune est équipée d'un stationnement incitatif, le plus important étant aux abords de la gare de Sainte-Catherine avec 824 places (Exo, 2020).

Pour ce qui est du transport actif, près de 180 kilomètres de pistes cyclables permettent non seulement une utilisation récréative, entre autres en reliant divers points d'intérêts touristiques ou naturels, mais aussi un usage à des fins de déplacements locaux.

#### Voies ferrées

Tel qu'abordé dans l'introduction, diverses voies ferrées sillonnent le territoire de la MRC de Roussillon. Les seuls tronçons actuellement en opération sont ceux de la voie ferrée du CN entre La Prairie, Candiac et Delson, ainsi que du Canadien Pacifique entre Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson, Candiac, Saint-Philippe et Saint-Mathieu (MRC de Roussillon, 2017). Elles permettent de desservir les parcs industriels de Sainte-Catherine, de Delson, de Candiac et de La Prairie. Autrement, le CN a une voie ferrée (Saint-Constant, Saint-Isidore et Mercier) alors que CSX Transport a un tronçon qui passe à travers Châteauguay et Léry.

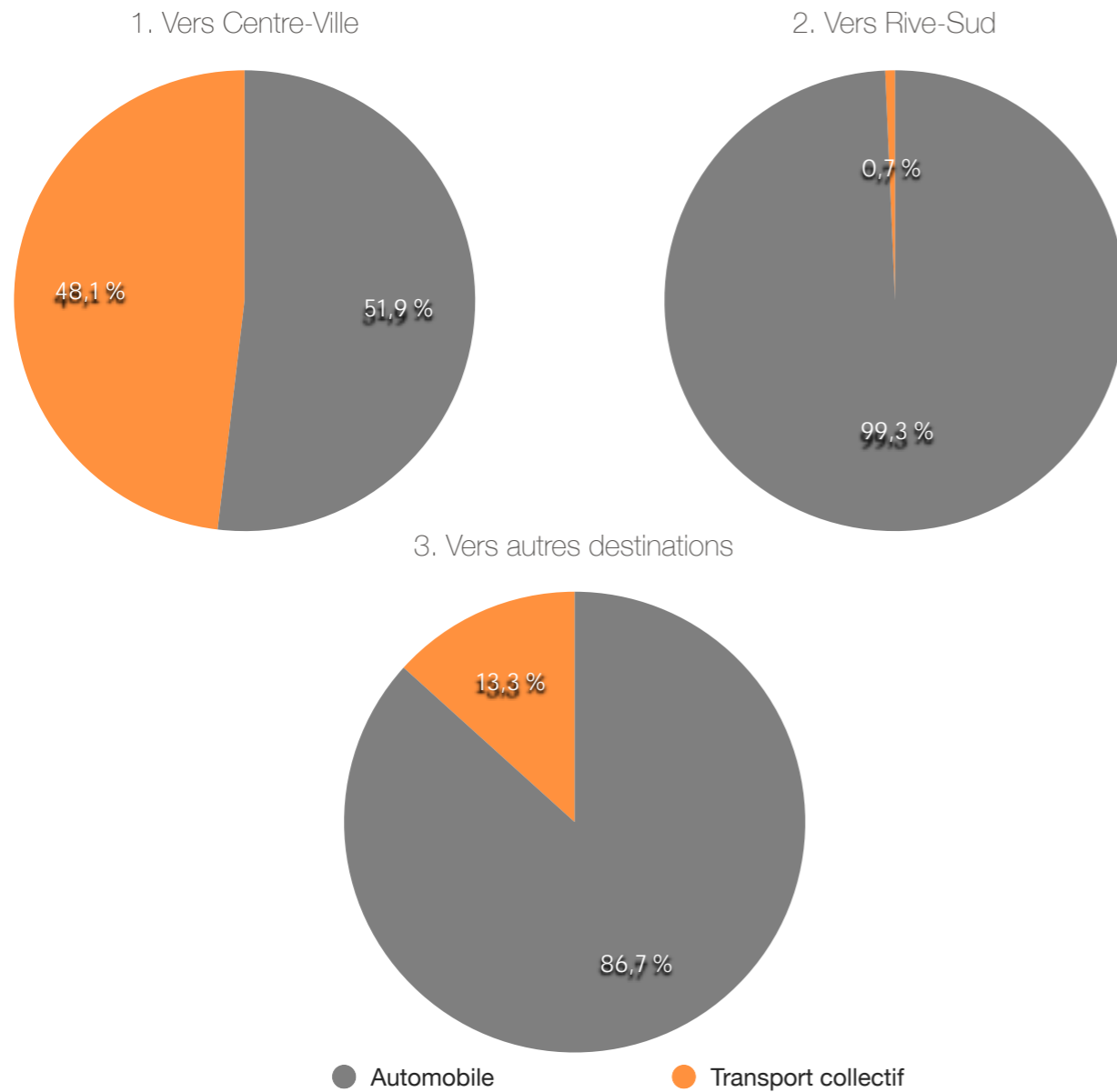
#### Transport maritime

La MRC de Roussillon est située juste au sud de la Voie maritime du Saint-Laurent, un des axes de transport maritime les plus importants de la province. Un accès est possible via le quai en eaux profondes situé sur le territoire de la Ville de Sainte-Catherine. Doté d'une desserte ferroviaire, il est aussi utilisé pour le transport de marchandise vers l'Arctique canadien (MRC de Roussillon, 2017).

### 2.2.1 PARTS MODALES

Selon les données de l'*Enquête Origine-Destination 2013*, la population de la MRC de Roussillon, mais aussi les gens qui s'y rendent par exemple pour le travail, se déplacent principalement en automobile. En effet, il ressort de l'Enquête que plus de 80% des déplacements produits et attirés par la MRC sur une période de 24 heures sont réalisés en voiture (ARTM, 2020).

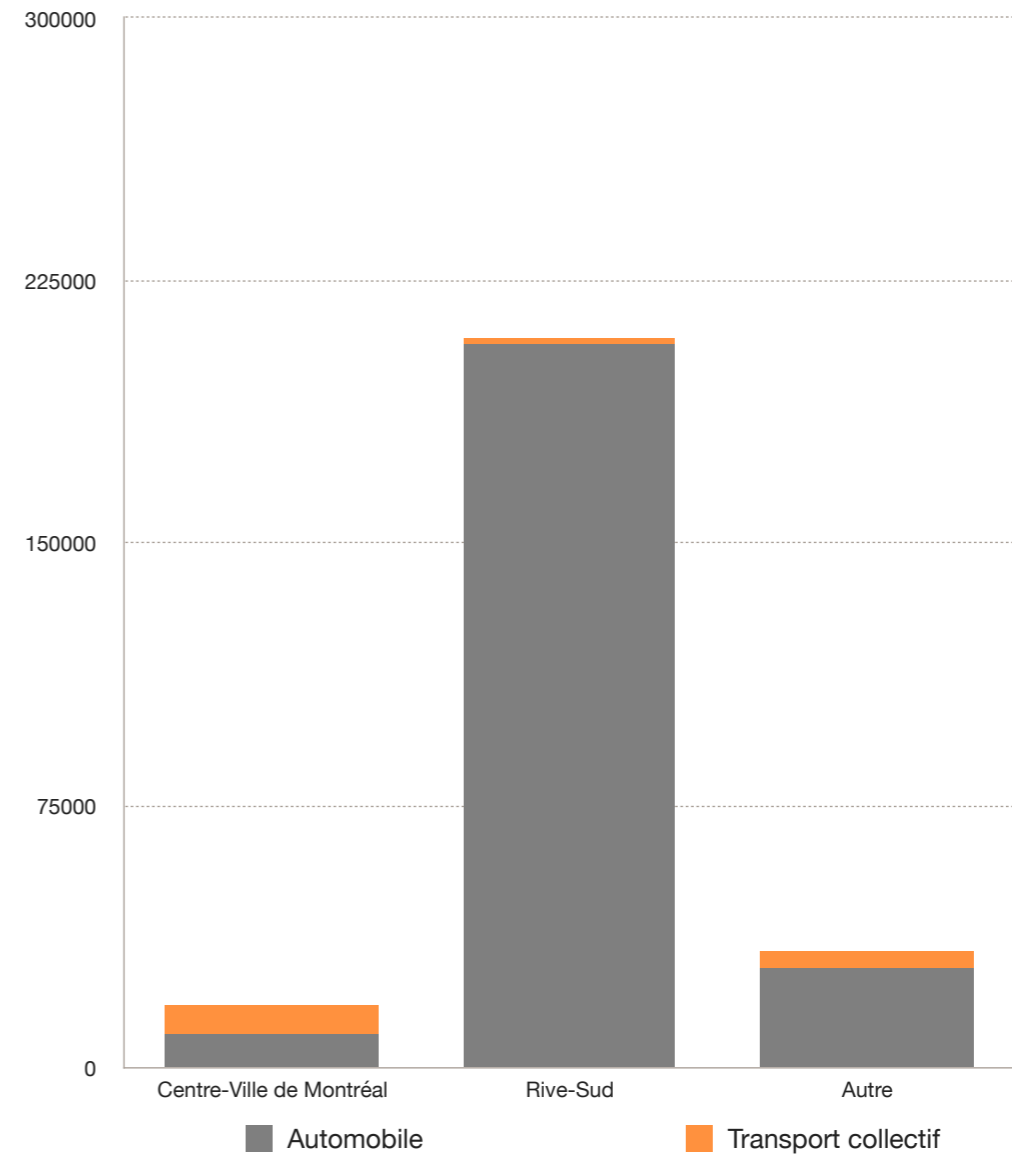
Comparativement, la part modale des transports en commun est faible, avec moins de 10% des déplacements totaux qui sont réalisés de cette manière dans une période de 24 heures.



Graphiques 1 à 3 —  
Parts modales des déplacements motorisés en provenance de la MRC de Roussillon selon la destination  
Source : Enquête Origine-Destination 2013, traitement par Gris Orange Consultant inc.

Afin de mieux comprendre les habitudes de mobilité des résidents de la MRC de Roussillon, mais aussi les manques du réseau de transport collectif actuel, nous avons analysé la part modale de l'automobile et du transport collectif selon la destination des usagers. Nous les avons illustrés sur les graphiques 1 à 4, utilisant les données de l'Enquête Origine-Destination 2013 puisque les données détaillées de l'Enquête de 2018 concernant les déplacements par destination n'étaient pas encore disponibles au moment de la rédaction de ce mémoire.

4. Nombre de déplacements tous types, tous modes, 24h (par destination)



Graphique 4 —  
Nombre de déplacements tous

Sur le Graphique 1, il est possible de voir que près de la moitié des gens qui doivent se rendre au centre-ville de Montréal utilisent le transport en commun plutôt que la voiture, sous-entendant une offre assez adaptée aux besoins de mobilité des gens ayant cette destination. En comparaison, moins de 1% des déplacements en provenance de la MRC de Roussillon vers la Rive-Sud se font en transport en commun (voir le graphique 2). Cela démontre un manque important au niveau de l'offre et du service de transport collectif au sein de la région.



Le Graphique 4 est très révélateur, puisqu'il démontre que les municipalités de la MRC de Roussillon constituent un énorme potentiel de marché pour un futur système de transport collectif qui desservirait les villes de la Rive-Sud. En effet, près de la moitié des déplacements des résidents de cette MRC vers le centre-ville se font déjà en transport en commun, ce qui implique que ce pôle est déjà assez bien desservi par le réseau de train de banlieue et d'autobus. Notons cependant que l'accès en transport collectif entre Châteauguay et Dorval, est quasi inexistant et ce, malgré qu'il s'agisse d'un pôle d'emploi important pour les résidents de Châteauguay.

Il est aussi possible d'en déduire qu'une partie des résidents de la MRC de Roussillon est ouverte à utiliser le transport collectif lorsque l'offre est de qualité. Ce n'est pas le cas actuellement pour les déplacements intra Rive-Sud. Mais plutôt que de lire cette situation de manière négative, il est primordial d'y voir une opportunité. En effet, la part de marché qu'il serait possible d'aller chercher avec des usagers qui se déplacent à l'intérieur de la Rive-Sud est beaucoup plus considérable que celle qu'il serait possible d'acquérir en ajoutant du transport collectif à nouveau vers le centre-ville. Ce serait une occasion d'amener de réels changements au niveau de la congestion et des impacts environnementaux, surtout en sachant que la majorité des déplacements en provenance de la MRC de Roussillon sont à destination de la Rive-Sud.

## 2.3 ENJEUX

### Mobilité : besoins et congestion

Historiquement, les transports collectifs lourds convergeaient tous vers le centre-ville de Montréal. En effet, que ce soit avec le développement du réseau de métro ou de celui du train de banlieue, l'idée était d'amener les gens vers les lieux qui comportaient une forte concentration d'emplois afin de rentabiliser l'infrastructure et de justifier un service de qualité. Cependant, la situation actuelle est caractérisée par des changements majeurs au niveau de l'organisation du territoire et de l'emplacement des pôles d'attractivité, tant par la multiplication de ceux-ci (de bureaux, commerciaux, industriels, technologiques, touristiques) que par les nouvelles réalités, comme celle du télé-travail, particulièrement mise en lumière par le contexte de la COVID-19.

L'offre de transport collectif qui desservira la Rive-Sud est en pleine expansion actuellement, entre autres avec le REM qui aura trois stations à Brossard, la ville tout



Photo 4 — Rame du REM

Source : Gris Orange Consultant inc., 2020

juste à l'est de la MRC de Roussillon. Ce projet de transport collectif structurant, qui est le plus important réalisé au Québec dans les 50 dernières années, suit cette même logique historique de faire converger ses usagers au centre-ville de Montréal, mais dans une perspective de transport à plus grande échelle territoriale que ce qui



existait jusqu'à maintenant (Réseau express métropolitain, 2020). Malgré sa pertinence à l'échelle métropolitaine, cette nouvelle option ne viendra pas s'attaquer au coeur du problème de la mobilité de la Rive-Sud, soit le manque d'offre dans l'axe est-ouest.

En entrevue à l'émission de Bernard Drainville sur les ondes du 98,5 FM le 20 octobre 2020, le ministre Bonnardel a fait une annonce qui aborde cette problématique, en indiquant qu'il serait étudié que la Phase du 2 REM se rende jusqu'à Châteauguay. Cela s'inscrit dans un désir de la part du gouvernement provincial d'améliorer la mobilité sur la Rive-Sud. À l'automne 2019, Québec a débloqué une enveloppe de 60 millions de dollars « pour la création d'un bureau de projet qui devait se pencher sur plusieurs scénarios visant à améliorer la mobilité sur la Rive-Sud » (Corriveau, 2020). C'est ainsi que l'Agglomération de Longueuil en est arrivé au projet LÉEO, qui consiste en un tramway urbain dont le tracé permettrait de relier la Rive-Sud est, de Longueuil à La Prairie. Le tracé prévu relie certains équipements à caractère régional, dont le Cégep Édouard-Montpetit, ainsi que la station de métro Longueuil-Université-de-Sherbrooke et la future station Panama du REM, ce qui renforcera le maillage avec les autres modes de transport collectif dans l'objectif de créer un réseau de mobilité complet à plusieurs échelles.

Le futur projet de tramway LÉEO aura cependant des répercussions allant au-delà des limites de son territoire. En effet, l'implantation des infrastructures du tramway ainsi que le réaménagement des abords du boulevard Taschereau transformeront totalement le secteur, le rendant plus attrayant et convivial. Intégrés au projet de

réaménagement, mais aussi affectés par ce dernier, les terrains limitrophes à l'artère attireront de nombreux résidents et commerçants. On comprend donc qu'un nouveau pôle linéaire sera créé dans l'axe Taschereau, engendrant un flux additionnel de circulation en provenance de son propre territoire, mais aussi de l'extérieur. La MRC de Roussillon étant située à quelques kilomètres de l'Agglomération de Longueuil, il est plus qu'envisageable qu'un nombre considérable de ses résidents se trouvent à fréquenter ou à occuper un emploi dans ce nouveau pôle.

Récemment, la CDPQ-INFRA a déclaré publiquement que le choix technologique en vue de la réalisation de la ligne sur la Rive-Sud ne se fera pas avec la technologie tramway, tel que préconisé par l'Agglomération de Longueuil, mais plutôt avec la technologie de système léger sur rail automatisé (SLRA), soit la même technologie que celle employée dans la phase 1 du REM.

Actuellement, la voiture est la seule manière plus ou moins efficace qui permet aux habitants de la Rive-Sud de Montréal de se promener à l'intérieur du territoire. Il faut cependant comprendre que tout comme le réseau routier, le réseau de transport collectif se doit d'être planifié sans s'arrêter aux frontières administratives. Dans l'optique où la réduction de la congestion et la modification des habitudes de mobilité des citoyens de la Rive-Sud pour améliorer leur cadre de vie sont des objectifs communs du gouvernement et de la MRC de Roussillon, il sera primordial de penser le réseau en fonction des besoins de la population à une échelle non seulement locale, mais régionale.



Photo 5 — Proposition de réaménagement du boulevard Taschereau dans le cadre du projet LÉEO

Source : Ville de Longueuil, 2020 <https://leeo.longueuil.quebec/documentation/>

La situation actuelle est problématique et elle n'est vouée qu'à empirer dans les prochaines années. En plus des multiples travaux de réfection des voies qui seront nécessaires dans un futur proche et qui ajouteront à la pression sur un réseau routier déjà saturé, les tendances actuelles démontrent que les ventes d'automobile augmentent continuellement. Malheureusement, la congestion routière est un problème croissant qui ne peut se résoudre par l'ajout de nouvelles voies sur le réseau : le développement d'alternatives tels que des réseaux structurants de transport collectif répondant aux besoins des populations est une des solutions qui, si bien planifiée, permettra à long terme d'améliorer la mobilité sur le territoire.

C'est dans cette optique d'amélioration de la mobilité que nous souhaitons également souligner le fort intérêt de la MRC de Roussillon, pour la création d'un corridor (d'autobus) entre les villes de Châteauguay et de Dorval.

#### Développement économique, démographique et durable

Pour la MRC de Roussillon, des enjeux de développement économique et territorial sont intrinsèquement liés à ces enjeux de mobilité. Depuis quelques années, celle-ci connaît une période de croissance qui ne semble pas ralentir. Tel que mentionné dans le portrait de la MRC, la population, qui est selon les plus récentes données de 182 187 habitants, devrait atteindre près de 200 000 habitants d'ici 2031 (CMM, 2018). La croissance de plus de 5 000 logement enregistré entre 2011 et 2016, la présence de neuf (9) pôles d'emplois majeurs dispersés sur le territoire ainsi que l'arrivée de plusieurs installations collectives tels que la branche du Cégep de Valleyfield à Saint-Constant et l'hôpital universitaire Anna-Laberge ainsi que la planification de futurs équipements comme un campus universitaire sur le territoire de la MRC contribuent à améliorer les milieux de vie et de rendre le territoire de la MRC plus attractif.

L'ensemble des nouveaux projets résidentiels implantés dans le secteur dans les dernières années en est la preuve. En effet, les dernières données rendues disponibles par la MRC de Roussillon prévoient la construction de plusieurs milliers de nouveaux logements, particulièrement dans les municipalités du secteur est.

En plus de représenter un pôle d'attraction pour de futurs résidents, la MRC de Roussillon est vue comme un pôle d'attraction de futurs entrepreneurs. En effet, des statistiques démontrent que la culture entrepreneuriale y est plus forte que la moyenne québécoise, avec 9,7% de propriétaires d'entreprises installés sur son territoire (6,3% est la moyenne québécoise), ce qui pourrait s'expliquer par sa population jeune et plus éduquée que la moyenne, mais aussi par ses installations

actuelles et ses orientations de redéveloppement, entre autres dans l'axe de la Route 132. Notons aussi les parcs industriels déjà aménagés, la proximité d'un réseau d'autoroute directement lié à Ottawa et aux États-unis ainsi que la compétitivité du marché immobilier comparativement aux grands centres, qui sont tous des aspects contribuant à l'attractivité de la région.

Malgré cette croissance démographique et ces atouts non-négligeables, plusieurs entreprises de la région sont affectées par une pénurie de main-d'oeuvre, qui s'explique entre autres par l'accessibilité problématique à certains pôles d'emplois, particulièrement les parcs industriels. Actuellement, ceux-ci ne sont reliés entre eux que par le réseau autoroutier, qui, comme évoqué plus tôt, se dirige vers son point de saturation. La réalisation d'une infrastructure de transport collectif de qualité sur le territoire de la MRC permettra la création de la valeur dans les zones industrielles en permettant la lente conversion vers des activités plus intensives, qui nécessite plus de travailleurs, et donc plus de richesse. Mais pour se faire, il faut que les travailleurs puissent se rendre.

Alors que les bassins de population et d'emplois sont en grande nécessité d'équipements collectifs de mobilité à même le territoire de la MRC, ce dernier serait avantagé par la présence d'un catalyseur de développement sous forme de transport collectif structurant. En effet, les terrains disponibles au redéveloppement (soit les terrains vacants ou ceux aux abords de corridors à redévelopper) sont présents, mais en quantité limitée. Avec la tendance de croissance actuelle de la MRC tant au niveau démographique qu'économique, il est primordial que l'utilisation du sol disponible soit optimisée dans l'optique d'un développement durable à long terme qui permettra de répondre aux besoins de croissance tout en freinant l'étalement urbain.

Ce qu'il est important de comprendre est la relation entre l'aménagement du territoire et un système de transport collectif structurant. Ce dernier est une ressource primordiale pour l'optimisation des futurs aménagements de la MRC. Le réaménagement des axes importants, comme celui de l'axe de la Route 132 ainsi que les zones prioritaires de densification telles que les aires TOD projetées peuvent être envisagés dans la planification, mais sans service structurant de transport collectif, il est peu probable d'escompter les mêmes effets en termes de potentiel de développement.

Suite aux annonces de projets de réaménagement de corridors structurants au sein de la MRC et la croissance de cette dernière qui ne semble pas ralentir, la conjoncture actuelle est optimale. En effet, un bureau de projet a été mis sur pied en



2019 concernant le redéveloppement de l'axe de la Route 132 dans les villes de Delson, Sainte-Catherine et Saint-Constant. Identifié dans le SAD de la MRC de Roussillon et dans le PMAD comme zone prioritaire de redéveloppement, l'objectif était de lancer une réflexion intermunicipale sur le réaménagement de cet axe et sur la possibilité d'y implanter un système de transport collectif structurant. La consultation publique lancée par l'ARTM s'inscrit dans cette démarche, permettant au projet en réflexion de s'intégrer dans une vision encore plus large, soit dans un réseau à l'échelle régionale et métropolitaine. Les autres corridors structurants identifiés pour le transport collectif et pour être consolidés sont la route 134 de Candiac à La Prairie, la route 132 jusqu'au boulevard René-Lévesque à Léry, la route 132 de la rue Principale à la rivière Châteauguay ainsi que la route 138 à Mercier et Châteauguay (MRC de Roussillon (SAD), 2017). « À ces corridors viennent se joindre les quatre gares de train de banlieue situées sur la ligne Montréal - Candiac. » (MRC de Roussillon (SAD), 2017). Le tracé proposé et illustré sur la Carte 1 prend en compte ces axes et est cohérent, puisque son objectif est d'arrimer les futurs développements immobiliers, commerciaux et industriels, ainsi que celui du réseau de transport collectif, ce qui permettrait à l'un et à l'autre de se soutenir dans leur croissance. De plus, l'intégration de ce réseau à même le développement de zones préalablement identifiées permettrait d'exploiter le potentiel des constructions dans la totalité de leur durée de vie et d'éviter de devoir



Photo 6 — Route 134

Source : MRC de Roussillon, 2020

revoir l'ensemble du cadre bâti lors de l'arrivée du nouveau réseau. Des milliers de nouveaux emplois de qualité vont ainsi suivre.

Actuellement, le potentiel de nouveaux logements sans LÉEO Ouest tourne autour de 13 000, mais notre analyse entrevoit un potentiel de plus de 45 000 si le projet est réalisé. En plus d'être positif pour le développement de la MRC de Roussillon, cela permet de créer une base d'utilisateurs justifiant un service fréquent et efficace, tout en rentabilisant l'infrastructure.

De plus, le REM Phase 1 a créé 34 000 emplois directs et indirects durant sa phase de construction (Source : CDPQ-INFRA). Le projet LÉEO complet (incluant la portion Ouest) de concert avec la reconfiguration du Boulevard Taschereau aurait un impact similaire. De plus, le projet créerait des centaines d'emplois lors de sa phase d'exploitation. Ceci étant dit, la plus importante création d'emplois viendra à la fois par le redéveloppement des secteurs concernés ainsi que par les nouvelles entreprises qui s'y établiront, tout en soutenant les emplois existants. Il est donc urgent, en ces temps d'incertitudes économiques que les acteurs concernés s'engagent rapidement à la réalisation du projet.

Il est important de comprendre la relation très puissante entre les choix de transports, l'urbanisation qui en suit, et l'impact sur l'environnement. Le Gouvernement a doté la MRC d'infrastructures routières significatives à travers les décennies. Le développement urbain en a ainsi suivi les tracés et les aménagements sont liés à la voiture et au camionnage. Conséquemment, le développement autour du REM se fera donc en fonction des urbanités qui lui sont propres et viendra complètement transformer la MRC.

### 3. RECOMMANDATIONS ET PROPOSITION

À la lumière des constats et des enjeux évoqués dans ce mémoire, nous avons neuf (9) recommandations et deux (2) propositions à communiquer à l'ARTM et aux acteurs concernés en lien avec de futurs projets de transport collectif structurant sur la Rive-Sud de Montréal, qui desserviraient entre autres les municipalités de la MRC de Roussillon.

#### 3.1 RECOMMANDATIONS

Dans l'objectif d'assurer une desserte répondant aux besoins et à la vision de la MRC de Roussillon et de ses habitants, nous recommandons à l'ARTM et aux parties prenantes de :

1. Assurer qu'un tracé de transport collectif structurant permettant de desservir les municipalités de la MRC de Roussillon et les autres villes de la Rive-Sud dans un axe est-ouest soit intégré à la planification à long terme de l'ARTM **(O1-S1 ; O1-S2)** ;
2. Entamer des études de préfaisabilité et de faisabilité ainsi que des études conceptuelles en vue de l'instauration d'un système de transport collectif structurant sur le territoire de la MRC de Roussillon **(O1-S1)** ;
3. S'assurer que les sections centrale et ouest de LÉEO soient réalisées dans un même temps afin de profiter de la synergie du chantier et d'assurer sa réalisation complète dans une optique d'offre de mobilité efficace dans l'axe est-ouest de la Rive-Sud **(O2-S3)** ;
4. Mettre en place une table de concertation qui rassemblera tous les acteurs concernés par le projet proposé **(O3-S6)** ;
5. Entamer un dialogue franc sur l'impact du choix du mode de transport collectif en lien avec les besoins actuels et futurs de mobilité, mais aussi en discutant

du type d'urbanisation qui en suivra afin d'assurer une adhérence de la société civile au projet **(O2-S3)** ;

6. Collaborer avec la MRC et les villes concernées afin d'inclure le corridor du tracé proposé dans les *Schémas d'aménagement et de développement* (SAD) ainsi que dans les *Plans d'urbanisme* (PU) de chaque MRC et municipalités traversées par ce dernier afin que les grandes affectations et le zonage prennent en considération le potentiel lien de transport collectif structurant qui y sera développé **(O3-S6)** ;
7. Reconnaître le projet d'infrastructure de transport collectif structurant qui sera proposé comme étant un levier de développement économique majeur pour la MRC de Roussillon **(O3-S3)** ;
8. Appuyer, avec la MRC de Roussillon, le projet de prolongement de la Phase 1 du REM de 700 mètres vers le sud à partir de la station de l'Aéroport International Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal afin de rejoindre le nouveau pôle intermodal de Dorval, qui relierait à la fois l'Autoroute 20, la ligne de train de banlieue Vaudreuil-Hudson, la nouvelle station de ViaRail ainsi que le REM **(O2-S3 ; O3-S6)** ;
9. S'engager dans la réalisation d'études en vue de l'instauration d'un lien de transport collectif de qualité par autobus reliant l'extrémité ouest de la ligne LÉEO Ouest et le nouveau pôle intermodal Dorval, en traversant la ville de Châteauguay et en passant par le pont Honoré-Mercier, qui sera rénové dans les prochaines années **(O2-S3 ; O3-S6)**.

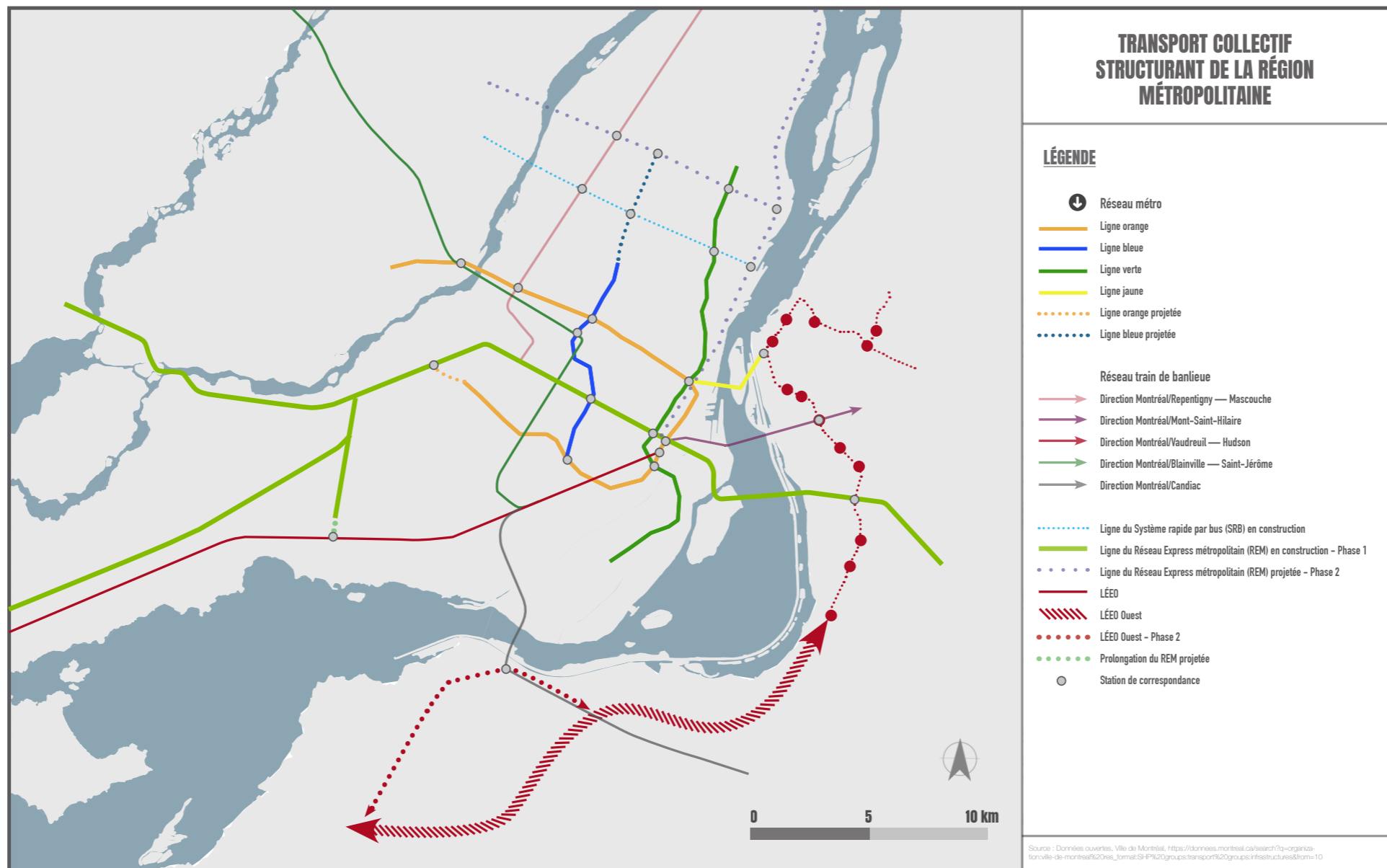
Afin de faire un lien avec le vocable utilisé par l'ARTM dans son *Guide de rédaction de mémoire* (ARTM, 2020), chaque recommandation est associée à une ou plusieurs orientations et stratégies.

<b>Orientation 1 (O1) : Relier les différentes communautés de la région métropolitaine à l'aide des services de transport collectif performants</b>	
<b>Stratégie 1 (S1)</b>	Organiser la mobilité en fonction d'un réseau de transport collectif métropolitain structurant
<b>Stratégie 2 (S2)</b>	Arrimer le transport collectif à l'aménagement du territoire
<b>Orientation 2 (O2) : Déployer des options de mobilité diversifiées, sécuritaires et accessibles offrant une expérience simplifiée et attrayante</b>	
<b>Stratégie 3 (S3)</b>	Assurer une offre de services de transport collectif adaptée aux besoins
<b>Orientation 3 (O3) : Favoriser une utilisation efficiente des ressources</b>	
<b>Stratégie 6 (S6)</b>	Assurer les ressources nécessaires au fonctionnement et à la résilience du système de transport collectif.

### 3.2 PROPOSITION - LÉEO-OUEST

Afin de répondre adéquatement aux besoins de la MRC de Roussillon et ce tant en termes de développement démographique qu'économique, nous proposons un projet qui s'intégrerait au tramway urbain LÉEO de l'Agglomération de Longueuil. Tel que présenté sur la carte ci-dessous, le tronçon, que nous avons nommé LÉEO Ouest, ferait partie de la phase 1 du projet et permettrait de créer un axe de transport structurant continu sur la Rive-Sud dans l'axe est-ouest entre les villes de Châteauguay et Longueuil. En plus d'aborder la problématique de la desserte intra Rive-Sud, ce tracé pourrait permettre de renforcer davantage le maillage avec le réseau métropolitain existant, entre autres par une station intermodale avec la ligne de train de banlieue 4 - Candiack dont la localisation restera à déterminer.

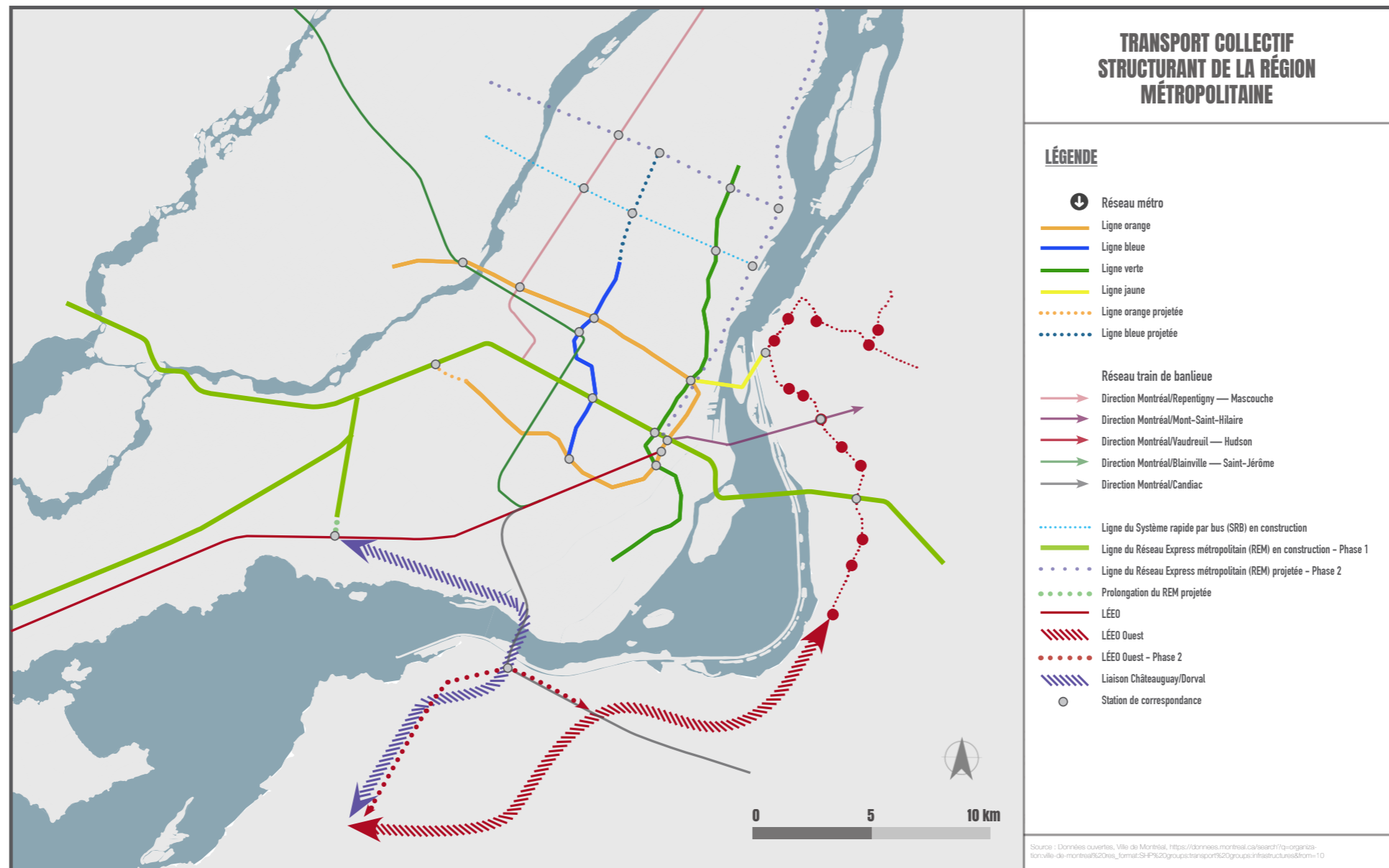
Ce tracé est illustré de manière conceptuelle et suit les principaux corridors de développement économique de la MRC. Bien que le tracé semble évident dans l'axe de la 132 sur le territoire des villes de Delson, de Saint-Constant et de Sainte-Catherine, la portion située dans l'axe de l'autoroute 15 devra être précisée afin de tenir compte notamment des particularités des pôles économiques des municipalités situés à la jonction des routes 132 et 134 et de l'autoroute 15 et d'assurer ainsi la rentabilité du projet.





### 3.3 PROPOSITION - LIAISON CHÂTEAUGUAY/DORVAL

Afin de répondre adéquatement aux besoins de la MRC de Roussillon et de renforcer le maillage au sein du réseau métropolitain, nous proposons à l'ARTM d'appuyer dans un premier temps le prolongement de 700 mètres vers le sud du REM, entre la station Aéroport de Montréal Pierre-Elliott-Trudeau et le futur pôle intermodal Dorval. Ce dernier permettra de venir relier à la fois le réseau autoroutier et le réseau de transport collectif, puisque tant l'Autoroute 20 que la ligne de train de banlieue Vaudreuil-Hudson, la nouvelle gare ViaRail et le REM s'y croiseront. Dans un deuxième temps, nous proposons à l'ARTM d'implanter une offre de transport collectif de qualité par autobus entre le terminus de LÉEO Ouest à Châteauguay et le pôle intermodal Dorval. Le tracé pourrait desservir la ville de Châteauguay et créer un lien supplémentaire de transport en commun dans l'axe du pont Honoré-Mercier. Ce dernier sera rénové dans les prochaines années, ce qui constitue une opportunité pour y inclure en amont les infrastructures nécessaires.



## 7. RÉFÉRENCES

Communauté métropolitaine de Montréal, (2019), *Portrait territoriaux 2019, Ville de Léry*. En ligne de : [https://cmm.qc.ca/pdf/portraits/Portrait\\_67055.pdf](https://cmm.qc.ca/pdf/portraits/Portrait_67055.pdf). Consultation en décembre 2020.

Communauté métropolitaine de Montréal, (2019), *Portrait territoriaux 2019, Ville de Sainte-Catherine*. En ligne de : [https://cmm.qc.ca/pdf/portraits/Portrait\\_67030.pdf](https://cmm.qc.ca/pdf/portraits/Portrait_67030.pdf). Consultation en décembre 2020.

Communauté métropolitaine de Montréal, (2019), *Portrait territoriaux 2019, Ville de Saint-Mathieu*. En ligne de : [https://cmm.qc.ca/pdf/portraits/Portrait\\_67005.pdf](https://cmm.qc.ca/pdf/portraits/Portrait_67005.pdf). Consultation en décembre 2020.

Communauté métropolitaine de Montréal, (2019), *Portrait territoriaux 2019, Ville de Delson*. En ligne de : [https://cmm.qc.ca/pdf/portraits/Portrait\\_67025.pdf](https://cmm.qc.ca/pdf/portraits/Portrait_67025.pdf). Consultation en décembre 2020.

Communauté métropolitaine de Montréal, (2019), *Portrait territoriaux 2019, Ville de Candiac*. En ligne de : [https://cmm.qc.ca/pdf/portraits/Portrait\\_67020.pdf](https://cmm.qc.ca/pdf/portraits/Portrait_67020.pdf). Consultation en décembre 2020.

Institut de la statistique du Québec, (2019), *Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2016-2041*. En ligne : <https://statistique.quebec.ca/fr/fichier/donnees-sociodemographiques-en-bref-volume-24-n1-octobre-2019.pdf>. Consultation en décembre 2020.

Institut de la statistique du Québec, (2019), *Population projetée des MRC du Québec, scénario Référence (A), 2016-2041*. En ligne : <https://statistique.quebec.ca/fr/produit/tableau/population-projetee-des-mrc-du-quebec-scenario-reference-a>. Consultation en décembre 2020.

MRC de Roussillon, (2016), *Politique de développement sociale de Roussillon*. En ligne : ([https://roussillon.ca/wp-content/uploads/2017/02/PolitiqueDScomplete\\_Interactif\\_WEB\\_20166291401.pdf?fbclid=IwAR2mq8hR7Ojll\\_04AUxg1uFDRAyUCQixff2TdZltTbUZGth73OcRL8Q67w](https://roussillon.ca/wp-content/uploads/2017/02/PolitiqueDScomplete_Interactif_WEB_20166291401.pdf?fbclid=IwAR2mq8hR7Ojll_04AUxg1uFDRAyUCQixff2TdZltTbUZGth73OcRL8Q67w)). Consultation en décembre 2020.

MRC de Roussillon, (2017), *Portrait complet de la MRC de Roussillon*. En ligne de : <http://roussillon.ca/wp-content/uploads/2017/06/Annexes1a3.pdf>. Consultation en décembre 2020.

MRC de Roussillon, (2017), *Le contexte de planification*. En ligne de : <http://roussillon.ca/wp-content/uploads/2017/06/Annexes1a3.pdf>. Consultation en décembre 2020.

MRC de Roussillon, (2017), *Schéma d'aménagement et de développement*. En ligne : [https://roussillon.ca/wp-content/uploads/2018/11/Section-3-SAB-MRC\\_R187.pdf](https://roussillon.ca/wp-content/uploads/2018/11/Section-3-SAB-MRC_R187.pdf). Consultation en décembre 2020.

MRC de Roussillon, (2018), *Portrait du marché du travail*. En ligne : [https://www.emploi.quebec.gouv.qc.ca/fileadmin/fichiers/pdf/Regions/Monteregion/16\\_int\\_PMT\\_Roussillon\\_2018.pdf](https://www.emploi.quebec.gouv.qc.ca/fileadmin/fichiers/pdf/Regions/Monteregion/16_int_PMT_Roussillon_2018.pdf). Consultation en décembre 2020.

MRC de Roussillon, (2019), *Investir Roussillon*. En ligne : <https://roussillon.ca/nouvelle/investir-roussillon-2020-une-centaine-dacteurs-economiques-reunis-pour-un-projet-dincubateur-accelereur/>. Consultation en décembre 2020.

Gouvernement du Québec, (2020), *Plan québécois des infrastructures*. [https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget\\_depenses/20-21/7-Plan\\_quebecois\\_des\\_infrastructures.pdf](https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/20-21/7-Plan_quebecois_des_infrastructures.pdf). Consultation en décembre 2020.

ARTM, (2018), *Rapport annuel, 2018*. En ligne : [https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2019/06/AR19137-Rapport-annuel-2018\\_web.pdf](https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2019/06/AR19137-Rapport-annuel-2018_web.pdf). Consultation en novembre 2020.

ARTM, (2020), *Enquête Origine-Destination : La mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal, Tableaux des résultats par secteurs municipaux*. En ligne : [https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/06/document-mobilite\\_FOD\\_2018.pdf](https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/06/document-mobilite_FOD_2018.pdf). Consultation en décembre 2020.

Coriveau, J., (2020), « Longueuil privilégie désormais un tramway », *Le Devoir*, 28 février 2020. En ligne : <https://www.ledevoir.com/politique/regions/573808/longueuil-privilégie-desormais-un-tramway>. Consultation en décembre 2020.

Exo, (2020), *Gare Sainte-Catherine*. En ligne : <https://exo.quebec/fr/planifier-trajet/train/candiac/0/11510?arretSelected=3#InformationsGare>. Consultation en décembre 2020.

Exo (2), (2020), *Voies réservées*. En ligne : <https://exo.quebec/fr/planifier-trajet/autobus/voies-reservees>. Consultation en décembre 2020.

Keolis, (n.d), *Projet de navette 100% électrique sur voie publique*. En ligne de : <https://keoliscandiac.ca/#1533222785537-d748b391-9d3a>. Consultation en novembre 2020.

Keolis. (2020). *Navette autonome électrique*. En ligne de <https://www.keolis.ca/fr/notre-offre/navette-autonome-electrique>. Consultation en novembre 2020.

Rave Mobile Safety, (2019). *Do Emergency Blue Light Boxes Work? The History of This Campus Safety Tool*. En ligne de : <https://www.ravemobilesafety.com/blog/do-emergency-blue-light-boxes-work>. Consultation en novembre 2020.

Réseau express métropolitain, (2020), *Le REM*. En ligne : <https://rem.info/fr/reseau-express-metropolitain>. Consultation en novembre 2020.

Université de Montréal (UdeM), (2020), *Archives historiques*. En ligne : <https://archives.umontreal.ca/accueil/>. Consultation en novembre 2020.

Université de Montréal (2), (2020), *Archives historiques*. En ligne : <https://www.umontreal.ca/l-udem/en-chiffres/>. Consultation en novembre 2020.

Université de Montréal (UdeM) (3), 2020, *Le MIL*. En ligne : <https://campusmil.umontreal.ca/le-mil/>. Consultation en novembre 2020.

Ville de Montréal, 2020, *Projet de prolongement de la ligne bleue*. En ligne : [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PROJ\\_URBAINS\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/VISION-VILLE\\_LIGNE-BLEUE.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PROJ_URBAINS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/VISION-VILLE_LIGNE-BLEUE.PDF). Consultation en novembre 2020.

MAMH, (s.d). En ligne : <https://www.mamh.gouv.qc.ca/repertoire-des-municipalites/fiche/mrc/670/>. Consultation en décembre 2020.

### CONTACT

Pierre Barrieau, Ph.D. - Président  
Gris Orange Consultant Inc.  
514.658.1234  
[pierre.barrieau@gris-orange.com](mailto:pierre.barrieau@gris-orange.com)

