



SAINTE-JULIE

MÉMOIRE DE LA VILLE DE SAINTE-JULIE SUR LE PROJET DE RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN DE TRANSPORT COLLECTIF (REM)

Présenté au Bureau audiences publiques en environnement
(BAPE) dans le cadre des audiences publiques

Le 19 septembre 2016

Table des matières

Mise en contexte	1
Introduction.....	1
Portrait de l'autorité organisatrice de transport	2
Argumentaire	3
Position de la Ville de Sainte-Julie	3
Commentaires sur l'accessibilité du REM	4
Conclusion	5

Mise en contexte

Introduction

La Ville de Sainte-Julie compte quelque 30 130 résidents et fait partie de la Municipalité régionale de comté (MRC) de Marguerite-D'Youville, sur la Rive-Sud de Montréal.

Sa localisation au carrefour de deux autoroutes (A-20 et A-30), sa proximité avec Montréal et Longueuil, ses nombreux services et installations ainsi que son cadre de vie exceptionnel en font un milieu effervescent où choisissent de s'établir de nombreuses familles. Plusieurs ménages julievillois comptent au moins un membre qui travaille ou étudie dans la métropole ou à Longueuil.

Plusieurs ménages julievillois comptent au moins un membre qui travaille ou étudie dans la métropole ou à Longueuil.

Le temps moyen des déplacements entre le domicile et le lieu de travail pour Sainte-Julie était de 28,3 minutes en 2011¹, soit 3,1 minutes de plus que la moyenne québécoise. De plus en plus de citoyens choisissent d'effectuer ce trajet en transport collectif plutôt qu'en voiture. Et ce, d'autant plus que plusieurs améliorations ont été apportées au service de transport collectif ces dernières années, si bien que l'achalandage de ce service a connu une hausse de près de 25 % entre 2008 et 2013. Cette croissance se poursuit depuis.

C'est notamment pour cette raison que Sainte-Julie a obtenu un nouveau stationnement incitatif de plus de 1 000 places. Cette nouvelle installation, qui sera inaugurée en octobre 2016, viendra doubler le nombre de cases de stationnement disponibles pour les usagers du transport collectif qui doivent actuellement composer avec un manque flagrant de places.

Le transport collectif figure donc au cœur des préoccupations de la Ville de Sainte-Julie, qui s'est notamment engagée dans sa planification stratégique 2012-2022 à favoriser et développer ce service, à assurer une meilleure fluidité de la circulation et à mettre sur pied des initiatives de mobilité durable. Par conséquent, le projet du Réseau électrique métropolitain (REM) interpelle particulièrement la Ville de Sainte-Julie et ses résidents, pour qui la mobilité est une priorité.

¹ Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages (ENM) 2011

Mise en contexte

Portrait de l'autorité organisatrice de transport

L'autorité organisatrice du transport collectif pour la Ville de Sainte-Julie est l'OMIT de Sainte-Julie. Cela signifie que la Ville est autonome dans la gestion et la prestation des services en matière de transport collectif.

Son offre de services du transport collectif se résume comme suit :

- **7** circuits internes;
- **19** départs vers le centre-ville de Montréal;
- **40** départs vers la station du métro Longueuil;
- **10** départs vers le Cégep de Saint-Hyacinthe;
- Un service de taxibus pour la desserte des secteurs ruraux;
- Des dessertes adaptées selon les besoins des utilisateurs vers des destinations précises (Ski Saint-Bruno, Cégep Édouard-Montpetit, Promenades Saint-Bruno).

En ce qui a trait à l'achalandage, on a dénombré en 2015 pas moins de 552 357 passages, dont 218 446 se rendent ou reviennent du centre-ville de Montréal et 274 196 se rendent ou reviennent de la station de métro de Longueuil. Durant la semaine, ces passages sont offerts aux 5-20 minutes en pointe et aux 35 minutes en hors pointe.

*[...] une hausse
d'achalandage
phénoménale de
près de 80 % [...].*

Quant aux circuits locaux, ils ont transporté en 2015 un nombre de 315 364 passagers, en plus d'enregistrer une hausse d'achalandage phénoménale de près de 80 % depuis l'entrée en vigueur de la gratuité du service local en 2014. Cette mesure était combinée à une amélioration générale du service qui a atteint, dans un sondage Léger réalisé en 2016, un taux de satisfaction exceptionnel avec une note de 8,1, alors que la moyenne dans les villes comparables est de 6,3. Par ailleurs, les statistiques révèlent également qu'en heure de pointe, 40 % des usagers des circuits express vers Longueuil, Montréal ou Saint-Hyacinthe utilisent un circuit local pour se rendre au terminus.

Cette popularité sans cesse grandissante du service de transport collectif se traduit par une saturation du terminus actuel, qui sera remplacé en octobre 2016 par le tout nouveau terminus de plus de 1 000 places en construction en bordure de l'A-20. Cette installation viendra doubler le nombre de places de stationnement disponibles, ce qui viendra non seulement répondre aux besoins de la population julievilloise, mais aussi à ceux des populations des villes environnantes puisqu'il s'agit d'un stationnement régional (HUB) accueillant les citoyens de la région qui utilisent le transport collectif de Sainte-Julie pour accéder à différentes destinations.

Argumentaire

Position de la Ville de Sainte-Julie

CDPQ-Infra a rendu public, le 27 avril dernier, son projet de Réseau électrique métropolitain (REM) qui propose d'offrir un service intégré de transport collectif à l'échelle de la métropole. Nous ne pouvons que souscrire favorablement à ce projet de mobilité durable qui, à notre avis, sera très structurant et qui profitera à toute la communauté métropolitaine.

Nous considérons que si le projet répond aux standards de qualité et de fluidité énoncés dans le présent mémoire, celui-ci contribuera à l'amélioration de la qualité de vie des usagers et attirera une partie des utilisateurs du transport collectif en provenance de Sainte-Julie.

Il est en effet pertinent de présumer qu'une certaine proportion des usagers du transport collectif de la Ville de Sainte-Julie accédera au REM à partir de la station « Rive-Sud » située à Brossard dans le quadrant sud-ouest des autoroutes 30 et 10.

Toutefois, cela ne sera possible que si le REM est suffisamment accessible grâce, entre autres à l'aménagement de voies réservées, tel qu'exprimé à la page suivante. Cela s'avère d'autant plus important qu'à notre avis, le succès du REM repose sur l'achalandage, de même que sur la fiabilité du réseau, le respect des horaires et l'acheminement rapide des usagers vers les stations du réseau.

Nous nous permettons donc d'apporter des commentaires sur l'aspect de l'accessibilité au REM dans la prochaine section. Nous sommes persuadés que ces commentaires seront considérés avec la plus grande attention puisque CDPQ – Infra souhaite déployer un réseau efficace et réunir toutes les conditions essentielles à son succès, une approche partagée par la Ville de Sainte-Julie, qui a su mettre en place les solutions gagnantes pour développer un réseau de transport collectif efficace de rabattement des usagers vers cette infrastructure de taille que constitue le nouveau stationnement incitatif d'une capacité de 1 000 places.

Argumentaire

Commentaires sur l'accessibilité du REM

Vraisemblablement, les autobus en provenance de Sainte-Julie accèderont à la station « Rive-Sud » du REM via les autoroutes 20 et 30. Or, ces voies autoroutières sont congestionnées aux heures de pointe et dénuées de voies réservées, de sorte que les autobus qui les emprunteront ne seront pas en mesure de garantir aux usagers le respect des horaires du REM, pas plus que l'accès facile et rapide à celui-ci.

Cela est d'autant plus vrai que les autobus de Sainte-Julie seront appelés à faire plusieurs allers-retours entre la gare du REM et le terminus de Sainte-Julie en heure de pointe AM et PM, affrontant la congestion routière dans une direction comme dans l'autre. Ils accumuleront ainsi de plus en plus de retard au fil des heures et cela les empêchera de respecter les horaires.

Cet obstacle majeur sera d'ailleurs empiré par les contrecoups qui découleront de la perte de la voie réservée de l'A-10 durant la construction de la voie ferrée au centre de l'autoroute, à compter de juillet 2018.

Cette situation préoccupante prévaudra tant et aussi longtemps que des voies réservées au transport collectif ne seront pas aménagées sur les autoroutes 20 et 30. Ce manque de voies réservées impacte d'ailleurs autant les usagers de la Ville de Sainte-Julie que tous les utilisateurs du réseau de transport collectif provenant du nord ou de l'est de la Rive-Sud, tel que l'ont aussi souligné les villes de la Couronne Sud.

Cette situation prévaudra tant et aussi longtemps que des voies réservées au transport collectif ne seront pas mises en place

D'autre part, l'accès à la station « Rive-Sud » constitue également un défi en soi. Selon les plans préliminaires déposés, les autobus en provenance de l'autoroute 30 Ouest devront en effet emprunter un chemin laborieux pour accéder aux quais de départ, ce qui, encore une fois, représentera une perte de temps majeure pour les utilisateurs, nuira au respect des horaires et, surtout, contribuera à donner une perception négative du système. Une telle situation représenterait évidemment une menace directe au succès du REM.

Il faut aussi comprendre que pour plusieurs usagers, l'accès au centre-ville effectué sans arrêt ou transfert représente non seulement un service hors pair, mais aussi un incitatif majeur à l'utilisation du service. Lorsque ces deux éléments sont réunis, les usagers en sont si heureux qu'ils pardonnent plus aisément les quelques difficultés qui se présentent parfois lors du trajet.

Conclusion

Pour résumer le contenu du présent mémoire, il est pertinent de rappeler que la Ville de Sainte-Julie offre un service de transport collectif efficace utilisé par plusieurs usagers qui pourraient bien devenir des utilisateurs du REM et contribuer ainsi à son succès à la condition, toutefois, que des améliorations soient apportées au projet pour faciliter l'accès à ses installations.

La Ville appuie donc entièrement le projet de REM. Par contre, nous considérons que pour assurer le succès du REM, celui-ci doit s'appuyer sur le développement d'un réseau de voies réservées qui permettront aux usagers du transport collectif d'emprunter un système efficace et fiable. En ce sens, CDPQ-Infra devra absolument obtenir du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) l'engagement de réaliser les infrastructures nécessaires à la desserte des stations du REM par des voies réservées.

Quant à la station « Rive-Sud » du REM, des solutions devront également être élaborées pour en faciliter l'accès aux usagers venant de l'est. Cela représente un autre pilier du succès du projet.

La Ville de Sainte-Julie remercie également CDPQ-Infra et le BAPE pour l'attention portée au présent mémoire et nous sommes persuadés que les instances concernées sauront reconnaître la pertinence et l'importance des mesures proposées dans ce document.

La mairesse de Sainte-Julie,

Suzanne Roy

– FIN DU DOCUMENT –