

**MÉMOIRE DE L'ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES ET  
RÉSIDENTS DE L'ÎLE-DES-SŒURS  
(APRIDS)**

**PRÉSENTÉ À**

**LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL  
(STM)**

**REFONTE DU RÉSEAU DE BUS SUR L'ÎLE-DES-SŒURS**

Montréal, le 27 mai 2019

## PRÉSENTATION DE L'APRIDS

L'APRIDS est un organisme à but non lucratif qui, depuis 1987, œuvre à l'amélioration de la qualité de vie des résidents de L'Île-des-Sœurs (IDS) et à la protection de son environnement. Apolitique et non partisane, l'APRIDS s'informe, questionne, consulte, suggère, collabore, critique, met de l'avant de nouveaux projets.

Elle est dirigée par un conseil d'administration élu parmi ses membres lors de son assemblée générale annuelle. Tous les membres de son conseil ainsi que toutes les autres personnes impliquées dans ses dossiers travaillent bénévolement.

L'APRIDS a pour mission de promouvoir et de défendre les intérêts de tous les résidents de L'Île-des-Sœurs, qu'ils soient propriétaires ou locataires, individus, commerces, copropriétés ou institutions, principalement auprès des instances publiques. Elle se préoccupe de la sécurité des citoyens, de l'aménagement du territoire et des installations éducatives, culturelles, sportives et de loisirs. Dans tous ses projets, elle met en premier plan la protection de l'environnement et la lutte aux changements climatiques.

Depuis sa création, l'APRIDS s'est toujours fortement intéressée aux problèmes de développement urbain et de transport. Elle considère que les accès à l'île depuis la terre ferme constituent un enjeu primordial pour la qualité de vie de ses résidents.

Au cours des dernières années, cet intérêt s'est particulièrement manifesté par les initiatives suivantes :

- La création du Comité du pont Champlain, formé d'experts résidents de l'île qui est intervenu à nombreuses reprises auprès d'Infrastructure Canada, de Signature sur le Saint-Laurent, de la société des Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et des autorités municipales en ce qui a trait aux enjeux sociaux, urbains et environnementaux du futur pont Champlain et de ses accès.
- La présence, à titre d'organisme communautaire représentant Verdun – L'Île-des-Sœurs, comme participant aux travaux du comité de bon voisinage Verdun / Sud-Ouest du projet de corridor du nouveau pont Champlain.
- Sa prise de position publique en faveur du maintien du pont de contournement temporaire entre l'île et Verdun- terre ferme / l'arrondissement sud-ouest, une fois le nouveau pont Champlain en service, afin d'en faire un pont de services (ambulances, pompiers, police) et un grand parc linéaire.
- Son soutien actif à toutes les initiatives d'électrification des transports individuels et collectifs par l'organisation sur l'île en 2014 et 2015 des Journées de Électromobilité Montréal.
- La présentation d'un mémoire au B.A.P.E sur le projet du Réseau Express Métropolitain (REM) en avril 2016.

## CONTEXTE DU MÉMOIRE

Avec l'arrivée de la station du REM à L'IDS en 2021, c'est toute la situation du transport collectif à L'IDS de même qu'entre L'IDS et d'une part Verdun terre ferme (Verdun) et d'autre part le centre-ville de Montréal (Montréal) qui va être grandement modifiée. Depuis son annonce, l'APRIDS a accueilli avec enthousiasme ce projet de train léger, électrique, autonome et à grande fréquence. Dans notre mémoire au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement sur le projet du REM en 2016, nous indiquons que si l'arrivée du REM à L'IDS était jumelée avec une réorganisation du réseau de bus sur

l'île (tracés, fréquences, équipements), il en résulterait un accroissement significatif du nombre d'utilisateurs, une augmentation de la satisfaction de la clientèle ainsi que l'amélioration de l'aménagement urbain par la création d'un lien direct entre la Pointe-Nord et la Pointe-Sud.

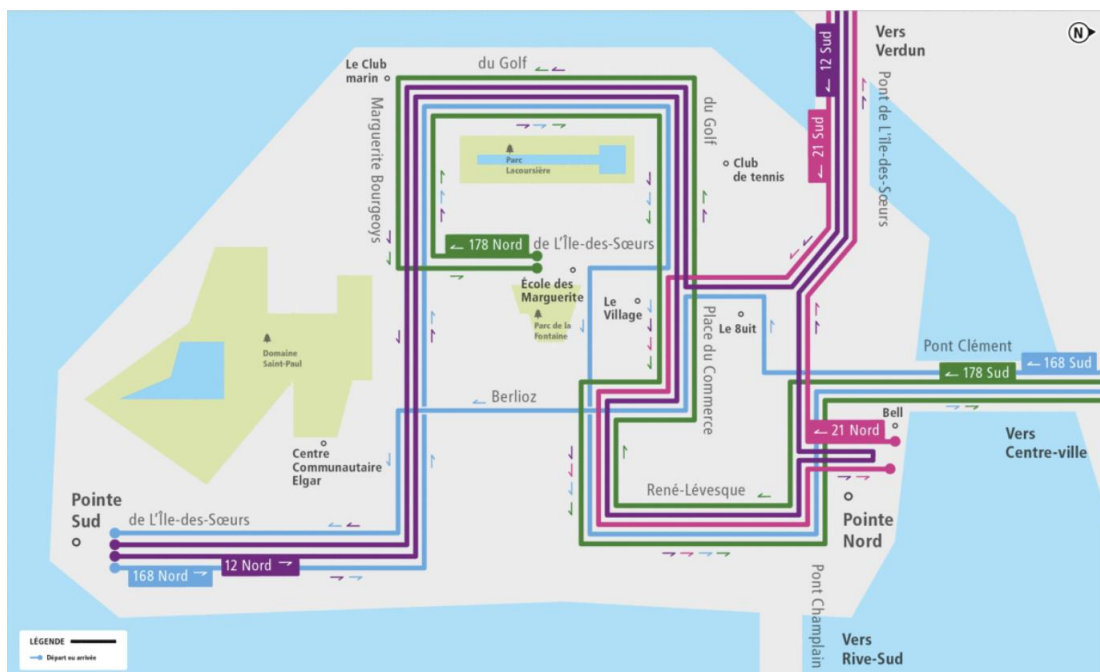
C'est donc avec beaucoup d'intérêt que nous avons pris connaissance, lors de l'Atelier participatif tenu le 24 avril 2019 à L'Île-des-Sœurs, des trois propositions de refonte du réseau de bus que la STM soumet pour consultation aux résidents de L'IDS.

La présentation de ce mémoire est en complément au sondage en ligne que la STM offre aux citoyens de L'IDS. Nous espérons qu'il permettra de mieux exprimer notre vision de ce que devrait être un réseau de transport collectif intégré et moderne, apte à répondre aux enjeux de mobilité et environnementaux des décennies à venir.

## RÉSEAU DES BUS SUR L'ÎLE-DES-SŒURS

### SITUATION ACTUELLE

Tel que montré sur le schéma ci-dessous, L'IDS est actuellement desservie par deux lignes principales, les lignes 12 et 168, ainsi que deux lignes mineures, la 21 et la 178.



La ligne 168 est la ligne aux fréquences les plus élevées de l'île (5-10 min aux heures de pointe, et aux 15-30 min hors pointes). Elle permet un lien presque direct au centre-ville de Montréal. Elle dessert tous les secteurs de l'île, mais ne circule pas partout dans les deux directions, notamment rue Berlioz, chemin du golf et dans la Pointe-Nord. Il s'agit de la ligne la plus achalandée et la plus populaire.

La ligne 12 est la ligne locale et peu fréquente (aux 20-30 min toute la journée) de L'île-des-Sœurs. Elle effectue la liaison avec Verdun. Elle dessert tous les secteurs de l'île, mais pas nécessairement dans les deux directions: seule la direction nord (vers Verdun) dessert la Place du Commerce et la Pointe-Nord.

La ligne 21 offre un lien avec Verdun en semaine et ne fonctionne qu'aux heures de pointe du matin. Elle est utilisée essentiellement par ceux qui viennent travailler sur l'île.

La ligne 178 est une ligne moyennement fréquente (aux 15 min environ aux heures de pointe, et aux 20-30 min hors pointe, du lundi au vendredi seulement) qui offre un lien presque direct vers le centre-ville et dans les deux directions pour le chemin du Golf, la Place du Commerce et la Pointe-Nord.

La situation actuelle du réseau de bus à l'île-des-Sœurs, même si elle représente une amélioration par rapport à celle qui prévalait il y a quelques années, comporte encore plusieurs lacunes importantes qui nuisent à l'utilisation du transport collectif sur l'île. Parmi celles-ci, notons (en ignorant les nombreux détours occasionnés par les nombreux chantiers):

- À l'heure de pointe du matin, l'autobus de la ligne 168 est souvent plein quand il arrive au centre de l'île, à partir de l'arrêt Berlioz-René-Lévesque augmentant ainsi notablement le temps d'attente. En sens inverse, lors de la pointe du soir, il est souvent plein quand il arrive au boulevard Robert-Bourassa devant la place Bonaventure. Le remplacement d'une portion des voies rapides de l'autoroute Bonaventure par un boulevard urbain a augmenté les temps de parcours, même si des voies réservées aux bus ont été ajoutées sur une portion du parcours.
- La fréquence de la ligne 12 est nettement insuffisante pour la rendre attrayante. Alors qu'elle permettait auparavant un accès direct à la ligne verte du métro par la station LaSalle, il faut maintenant aller jusqu'à la station de l'Église, beaucoup plus éloignée, plus profonde et avec moins de services. Ce nouveau trajet a diminué la fréquentation de cette ligne de 20%, selon les chiffres de la STM.
- Avec des rues principales desservies seulement dans un sens, il est nécessaire pour les résidents de certains secteurs (ex: rue Berlioz, chemin du Golf) soit de marcher sur une assez longue distance soit d'effectuer une correspondance, selon qu'ils arrivent de Verdun ou de Montréal. Ceci est particulièrement sensible pour les résidents du chemin du Golf rentrant de Montréal après 23 h, quand il n'y a plus de service sur la ligne 12.
- Les habitants de la Pointe-Nord, secteur en plein développement, ne peuvent se rendre dans le reste de l'île par le réseau de bus.
- L'automobile demeure un mode important de transport quotidien pour les résidents.

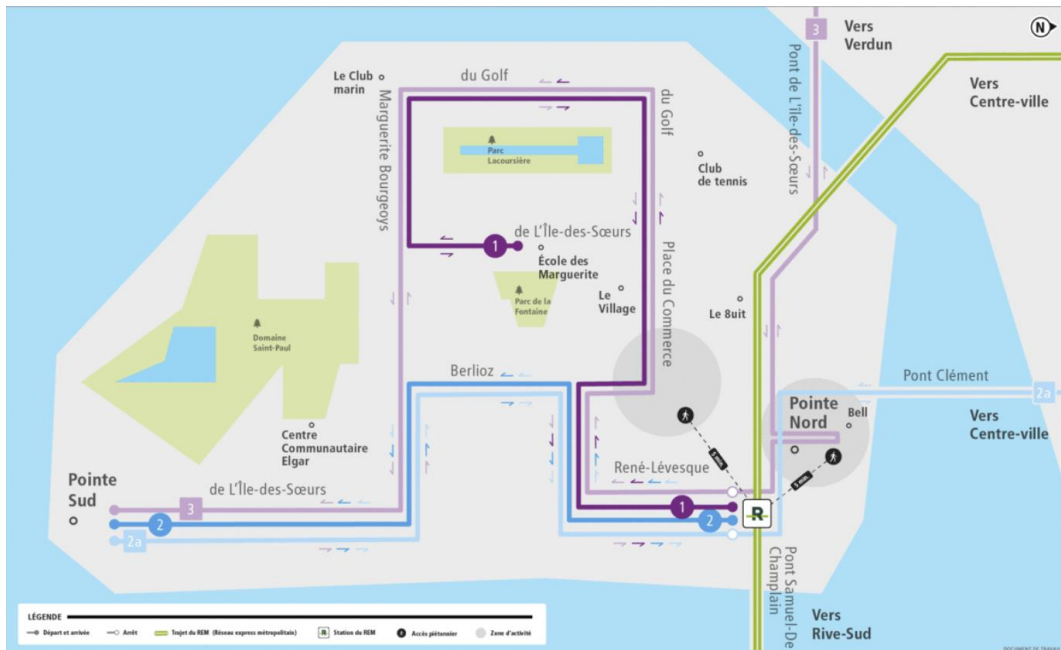
C'est dans la perspective de supprimer ces lacunes ou du moins d'en atténuer les effets que les propositions pour le futur réseau seront analysées.

## PROPOSITIONS DE REFORTE DU RÉSEAU DE BUS

Les trois propositions soumises pour consultation sont analysées ci-après en soulignant leurs avantages et inconvénients respectifs. Comme des bonifications aux propositions sont pour l'essentiel communes aux trois propositions, nous avons formulé nos recommandations de bonification du réseau dans un paragraphe séparé sans les répéter pour chaque proposition.

Notons également que les trois propositions ont l'avantage d'assurer des tracés bidirectionnels, comblant ainsi certaines lacunes du réseau actuel.

## PROPOSITION 1.



Cette proposition se résume ainsi :

- La ligne 1 fréquente (5-10 min aux heures de pointe, 15-30 min en dehors) vers la station du REM partant du boulevard de L'île-des-Sœurs au niveau de l'école des Marguerite et desservant le chemin du Golf et la place du Commerce.
- La ligne 2 fréquente, partant de la Pointe-Sud et se rendant à la station du REM par la rue Berlioz. De la station, certains bus continuent vers le centre-ville (ligne 2A).
- La ligne 3 peu fréquente (20-30 min) qui part de la Pointe-Sud, dessert la majorité des secteurs de l'île, excluant la rue Berlioz, et qui après un arrêt à la station du REM continue vers Verdun.

### Avantages

- La ligne 1 dessert la nouvelle école primaire des Marguerite et une section du boulevard de L'île-des-Sœurs non couverte par le réseau actuel.
- La ligne 1 étant fréquente et courte, tout le secteur desservi par cette ligne aura un accès très rapide à la station du REM et à la place du Commerce.
- Certains bus offrent un service direct à Verdun.
- Certains bus offrent un service direct au centre-ville.

### Inconvénients

- Tout le secteur très peuplé le long et autour du boulevard de L'île-des-Sœurs, à partir de l'intersection avec la rue Berlioz jusqu'à la Pointe-Sud, n'est desservi que par une seule ligne à fréquence élevée, la ligne 2.

- La section du boulevard de L'île-des-Sœurs entre la rue Berlioz et le boulevard Marguerite-Bourgeoys n'est pas desservie par une ligne à fréquence élevée.

## PROPOSITION 2



Les caractéristiques de cette proposition sont les suivantes :

- La ligne 1 fréquente allant de la Pointe-Sud jusqu'à la station du REM et desservant l'ensemble des secteurs sauf la rue Berlioz. À partir de la station, certains bus continuent vers Verdun (ligne 1A).
- La ligne 2 fréquente qui relie la Pointe-Sud à la station du REM en passant par la rue Berlioz. À partir de la station, certains bus vont au centre-ville (ligne 2A).

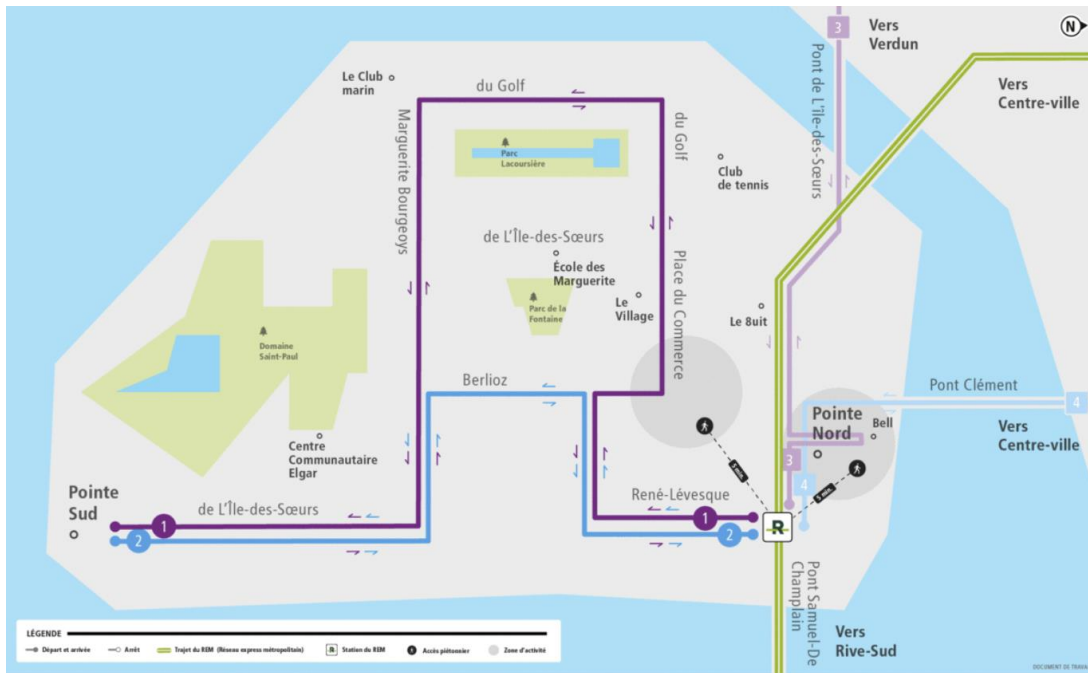
### Avantages

- Deux lignes à fréquence élevée desservent l'île depuis la Pointe-Sud jusqu'à la station du REM, couvrant la presque totalité de L'IDS.
- Certains bus offrent un service direct à Verdun.
- Certains bus offrent un service direct au centre-ville.

### Inconvénients

- Aucune ligne ne dessert la section du boulevard de L'île-des-Sœurs au niveau de l'école des Marguerite.

## PROPOSITION 3



Les caractéristiques de cette proposition sont les suivantes :

- La ligne 1 fréquente allant de la Pointe-Sud jusqu'à la station du REM et desservant l'ensemble des secteurs sauf la rue Berlioz. Elle est identique à la ligne 1 de la Proposition 2. Cette ligne s'arrête à la station.
- La ligne 2 fréquente qui relie la Pointe-Sud à la station du REM en passant par la rue Berlioz. Elle est identique à la ligne 2 de la Proposition 2. Cette ligne s'arrête à la station.
- La ligne 3 peu fréquente reliant la station du REM à Verdun.
- La ligne 4 peu fréquente reliant la station du REM au centre-ville.

### Avantages

- Comme dans la Proposition 2, l'île depuis la Pointe-Sud jusqu'à la station est desservie par deux lignes à fréquence élevée.
- Les deux lignes fréquentes s'arrêtant à la station, l'ensemble du service de desserte du REM n'est pas affecté par les aléas de la circulation entre, d'une part, la station et, d'autre part, Verdun ou Montréal, contrairement aux deux autres propositions où une partie de la flotte de bus est soumise à ces impondérables. On peut donc parler ici d'un vrai service de navettes rapides sur le territoire de l'île.
- Les lignes 1 et 2 fonctionnant en circuit fermé sur l'île et sur de courtes distances, cette proposition est idéale pour instaurer dans les plus brefs délais un service de bus électriques.



### Inconvénients

- Aucune ligne ne dessert la section du boulevard de L'île-des-Sœurs au niveau de l'école des Marguerite.
- Aucune des lignes 1 et 2 ne dessert la Pointe-Nord de l'île
- Pour se rendre à Verdun ou au centre-ville en bus, il est nécessaire d'effectuer une correspondance à la station du REM pour emprunter les lignes 3 ou 4.

## RECOMMANDATIONS COMMUNES À TOUTES LES PROPOSITIONS

Quelle que soit la proposition retenue pour le nouveau réseau de bus sur L'IDS, nous recommandons que ces éléments d'aménagement et d'organisation soient pris en considération par la STM :

1. L'accès au métro et au centre-ville  
L'accès au métro et au centre-ville devront se faire plus rapidement afin d'accroître la demande de la part des résidents de L'île-des-Sœurs. Il est essentiel que les bus qui se rendent à Verdun arrêtent d'abord à la station de métro LaSalle comme cela se faisait auparavant.
2. Terminus des bus à la station du REM  
Pour rendre attrayante l'utilisation du REM, il est essentiel que la correspondance entre les bus et les trains du REM soit efficace et agréable. Pour ce faire, le terminus de bus et la station du train devraient être conçus comme une gare intermodale où les différents modes d'accès (bus, vélos, piétons, autos) soient bien intégrés. Le terminus devrait comporter un débarcadère de bus le plus proche possible de l'entrée de la station avec, si requis, un passage couvert de style abribus pour les usagers, un nombre suffisant de supports à vélos, une station de bixis, un débarcadère pour autos et une station de taxis. Des petits cafés et dépanneurs devraient agrémente le lieu.
3. Horaires  
Les bus devront rouler aux mêmes heures que le REM soit, selon le plan actuel, entre 5 h le matin et 1 h la nuit.
4. Fréquence  
La fréquence des bus vers la station devra être en harmonie avec celle du REM car à quoi bon avoir des trains aux 2,5 min (pointe) ou 5 min (hors pointe) si les bus passent aux 10 ou aux 15-30 min. L'attrait principal du REM étant sa grande fréquence, ne le diminuons pas par des bus trop rares.
5. Lien avec Verdun  
La fréquence des bus reliant L'IDS à Verdun devra être maintenue, permettant de joindre directement la ligne verte du métro et un quartier en plein développement (la rue Wellington avec ses nouveaux cafés, restaurants et commerces de proximité, la nouvelle plage, le centre aquatique à venir, l'aréna bientôt rénové) et bien sûr l'école Mgr Richard et l'hôpital de Verdun.
6. Pointe-Nord  
La Pointe-Nord devrait être desservie par au moins un bus à fréquence élevée, pour que ce secteur en plein développement soit mieux relié au reste de l'île et à la station du REM.



## CHOIX de l'APRIDS

Après analyse des trois propositions mises de l'avant par la STM, l'APRIDS considère que la Proposition 3 par sa déconnexion entre le réseau local et les destinations hors de L'IDS est celle qui offre le plus de possibilités pour un réseau de navettes rapides électriques couvrant l'ensemble de l'île. Pour l'APRIDS, le choix de véhicules électriques s'impose pour faire du réseau bus-REM un exemple de réseau moderne et entièrement électrique répondant aux enjeux environnementaux actuels et futurs. Nous croyons qu'un tel réseau, techniquement faisable dès aujourd'hui, comme le montre l'expérience de la ligne 36 Monk ici et plusieurs autres dans le monde, est susceptible de convaincre enfin de nombreux automobilistes de rejoindre le transport collectif.

Il faut reconnaître que le circuit en boucle sur de faibles distances dans un milieu à forte densité de population comme L'IDS est un endroit idéal pour ce type de réseau électrique. À tout le moins, il devrait faire l'objet d'un projet pilote dans l'immédiat pour avoir un réseau efficient dès la mise en opération du REM. Par la suite, on peut même penser à des navettes électriques autonomes et de plus petit gabarit permettant de desservir de plus petites rues et de rejoindre encore plus de résidents. C'est sans aucun doute par là que passe l'avenir du transport collectif à L'Île-des-Sœurs.

Notre deuxième choix après le réseau de navettes électriques selon la configuration de la Proposition 3 serait la Proposition 2 qui est celle qui, selon nous, dessert le mieux L'IDS dans le contexte de l'arrivée du REM.

Et dans les deux cas, nos recommandations de bonifications formulées précédemment devraient s'appliquer.

Nous remercions la STM de nous avoir donné l'occasion de présenter notre opinion et formuler des recommandations sur ce projet très important de refonte du réseau de bus sur L'Île-des-Sœurs.



Philippe Tremblay, ing, président  
Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs

**FIN DU DOCUMENT**