

Le transport collectif à Longueuil : réflexions et perspectives

Mémoire de l'ARTM dans le cadre
de la démarche participative
sur la mobilité durable et sécuritaire

Présenté à l'Office de participation publique de Longueuil

Le 27 février 2026

Table des matières

Introduction	4
Une vision partagée pour la région métropolitaine.....	5
La gouvernance du transport collectif	5
Orientations et objectifs métropolitains	6
Les interventions prioritaires pour le transport collectif sur le territoire de Longueuil	7
Étude d'un lien structurant pour les axes du corridor aménagement-transport Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du métro	8
Consolider les services existants d'autobus sur des axes majeurs afin d'optimiser les déplacements internes.....	10
Déploiement de la signalétique métropolitaine au terminus Longueuil	11
Conclusion	12

Liste des figures

Figure 1. Gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal	5
Figure 2. Connectivité des principaux centres urbains métropolitains	8
Figure 3. Plan du programme BUS+	10
Figure 4. Maquette d'un hub d'information au terminus Longueuil (à gauche) et exemple de marquage d'une aile du terminus (à droite).....	11

Introduction

Chaque jour, de nombreux partenaires unissent leurs efforts pour transformer le transport collectif et offrir une mobilité simple, intégrée et performante. Au cours des dernières années, plusieurs réalisations structurantes ont significativement amélioré les conditions de déplacements des citoyens de l'agglomération de Longueuil :

- › Depuis 2017, la **mise en service progressive du REM**, accompagnée de la **refonte des réseaux d'autobus du RTL**.
- › Depuis 2018, le déploiement de **services de transport à la demande** par le RTL dans plusieurs secteurs, notamment à Brossard, Saint-Bruno-de-Montarville et Boucherville;
- › Depuis 2021, la **régionalisation des navettes fluviales** par l'ARTM, offrant une option de mobilité complémentaire au départ de Longueuil et de Boucherville.
- › En 2023, l'**amélioration de la desserte du Cégep Edouard-Montpetit** via les refontes des services d'autobus d'exo dans les secteurs de CRC (Chambly) et LRRS (Sainte-Catherine, Delson, Saint-Constant).
- › En 2025, l'aménagement d'une **voie réservée** pour faciliter l'accès aux autobus à la station Panama.
- › En 2025, la **rénovation de la station de métro Longueuil–Université-de-Sherbrooke**.
- › En 2025, l'**arrivée des services Communauto** dans le Vieux-Longueuil.
- › En 2025, l'**optimisation de l'expérience client au RTL**, notamment par une nouvelle image de marque et l'adaptation des outils de communication.

Ces projets mobilisent des leviers déterminants pour favoriser le transfert modal, notamment par la mise en place de services structurants, le renforcement de l'intermodalité, l'amélioration de l'accessibilité et l'optimisation de l'expérience client.


Malgré ces avancées, certains enjeux et opportunités propres au territoire de Longueuil conservent une portée métropolitaine. **Ce mémoire vise ainsi à exposer ces enjeux à l'Office de participation publique de Longueuil (OPPL) et à présenter les mesures envisagées au cours de la prochaine décennie pour y répondre.**

Une vision partagée pour la région métropolitaine

La gouvernance du transport collectif

Depuis 2017, une nouvelle gouvernance du transport collectif se met progressivement en place dans la région métropolitaine de Montréal. On y distingue trois paliers de responsabilité, soit un palier **politique**, assumé par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), un palier **stratégique**, qui relève de l'ARTM, ainsi qu'un volet **opérationnel**, dont s'occupent les OPTC et CDPQ Infra à l'égard de l'exploitation du Réseau express métropolitain (REM).

Figure 1. Gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal

		Fixe les orientations gouvernementales
Politique	 Communauté métropolitaine de Montréal	Nomme, oriente, approuve
Stratégique	 ARTM Autorité régionale de transport métropolitain	Planifie, finance, organise, développe et fait la promotion
Opérationnel		Exploite, construit, entretient

Depuis sa création en 2017, l'ARTM s'affirme comme le partenaire stratégique de la mobilité métropolitaine. Elle joue un rôle central de coordination et de planification, rassemblant les partenaires autour d'une vision commune et cohérente du développement du système de transport collectif métropolitain.

Orientations et objectifs métropolitains

Le transport collectif est appelé à jouer un rôle clé afin de façonner l'avenir de nos collectivités et de soutenir leur développement. Plus que jamais, il devient un vecteur d'intégration et de transformation du territoire.

La révision des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT) en 2023 a fait émerger des objectifs ambitieux. La CMM et l'ARTM les ont intégrés à leurs exercices de planification respectifs afin d'assurer une intégration accrue entre aménagement et mobilité. À l'échelle métropolitaine, deux documents structurent la planification du transport collectif :



Le [PMAD 2026-2046](#) (ci-après PMADR) de la CMM qui détaille les actions à venir à travers trois grands thèmes : l'aménagement, le transport et l'environnement. En matière de transport, le PMADR identifie les 4 objectifs suivants :

1. Hausser à 50 % la part modale des déplacements effectués par transport actif et collectif d'ici 2050;
2. Prioriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine;
3. Identifier un réseau de transport collectif qui permet de structurer l'urbanisation;
4. Optimiser les réseaux de transport pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises.



Le [Plan stratégique de développement des services de transport collectif 2025-2034 \(PSD\)](#) de l'ARTM qui s'inscrit directement dans les objectifs du PMADR de la CMM. Il en traduit les grands objectifs en matière de transport collectif en 71 interventions à déployer en priorité au cours de la prochaine décennie. Celles-ci ont été entérinées par les partenaires municipaux et les organismes publics de transport en commun de la région métropolitaine de Montréal, renforçant la légitimité et la faisabilité de ses interventions.

Ces documents offrent l'occasion pour les décideurs, les partenaires de la mobilité ainsi que pour l'ensemble de la population d'avancer, pas à pas, vers l'objectif commun pour la région métropolitaine de hausser à **50 % la part des déplacements quotidiens réalisés en modes actifs et collectifs** d'ici 2050.

Les interventions prioritaires pour le transport collectif sur le territoire de Longueuil

Si l'objectif est ambitieux à l'horizon 2050, la CMM propose, pour chacun des secteurs métropolitains, des cibles graduelles de part modale des déplacements en transport actif et collectif. Pour le territoire de l'agglomération de Longueuil, cette part modale doit passer de **25 %** en 2023 à **29 %** à 2033 puis à **39 %** en 2050.

Tableau 1. Parts modales des déplacements (2023) et cibles en transport actif et collectif tous motifs sur une période de 24 h par secteur

Secteur	Parts modales proposées par secteur en transport actif et collectif						
	EPM 2023	2028	2033	2038	2043	2048	2050
● Agglomération de Montréal	47,5%	49%	53%	57%	61%	65%	70%
● Agglomération de Longueuil	24,7%	26%	29%	31%	33%	36%	39%
● Laval	19,7%	21%	23%	26%	30%	32%	36%
● Couronne Nord	12,6%	14%	15%	17%	20%	23%	26%
● Couronne Sud	13,7%	15%	17%	19%	22%	24%	27%
● CMM	32,2%	34%	37%	39%	42%	46%	50%

Sources : Parts modales en transport actif et collectif provenant de l'enquête Perspectives mobilité 2023 de l'ARTM et des projections des parts modales de la CMM de 2028 à 2050.

La transformation de la mobilité dans l'agglomération de Longueuil doit se poursuivre de manière ciblée et coordonnée afin de répondre aux besoins actuels et futurs du territoire. Dans cette perspective, la présente section présente trois interventions prioritaires prévues pour Longueuil, telles qu'identifiées dans le PSD de l'ARTM.

Ces priorités s'inscrivent dans une vision à long terme, structurée par une planification rigoureuse et une séquence d'interventions déployées sur l'horizon de la prochaine décennie. Elles reposent sur une approche objective et fondée sur les données, intégrant notamment l'analyse des déplacements, des projections démographiques, des pôles d'activités et des besoins exprimés par le milieu.

L'ensemble des mesures proposées vise une harmonisation étroite entre la planification du transport collectif et le développement urbain, en cohérence avec les orientations du PMADR.

Étude d'un lien structurant pour les axes du corridor aménagement-transport Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du métro

Objectif visé : Accroître la mobilité entre les centres urbains de Longueuil et de Brossard

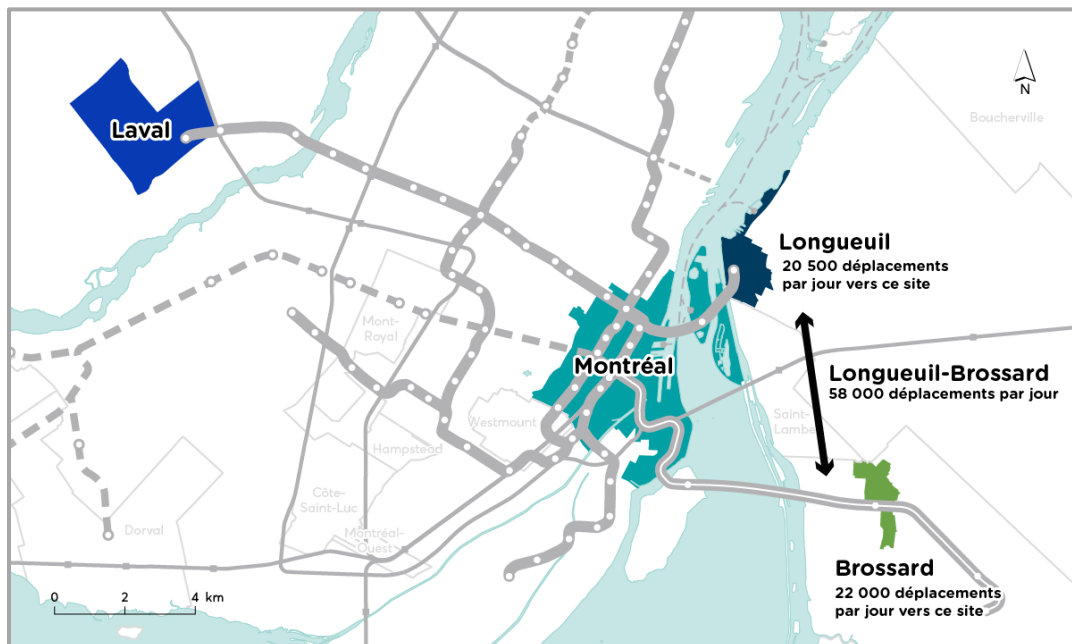
Horizon : Long terme

Référence au PSD : Interventions 7.1.3 et 7.1.6

Depuis 2017, le Réseau express métropolitain (REM) améliore significativement les liaisons entre Brossard et Montréal, un corridor qui enregistrait, en 2023, plus de 46 000 déplacements quotidiens, tous modes confondus. En réduisant les temps de déplacements et en offrant des liaisons plus directes, le REM élargit également l'accès des citoyens de Longueuil aux opportunités de la couronne nord et, bientôt, de l'ouest de l'île de Montréal. La refonte du réseau d'autobus du Réseau de transport de Longueuil (RTL) vient également soutenir ces gains en facilitant l'accès aux stations et en améliorant les déplacements internes sur le territoire.

Si le REM est central pour les déplacements entre Brossard et Montréal, chaque jour, **58 000 déplacements, tous modes confondus, sont également réalisés entre Longueuil et Brossard** (données de 2023). Par ailleurs, leurs centres urbains concentrent une part importante des emplois et des résidences de la région métropolitaine. En 2023, plus de 20 000 déplacements quotidiens étaient réalisés à destination de chacun de ces centres. Ils font actuellement l'objet de nombreux projets de développement immobilier et d'infrastructures publiques, ce qui en fait des milieux particulièrement propices à devenir des pôles exemplaires de mobilité durable. Dans cette perspective, l'ARTM soutient l'intérêt d'un lien structurant de transport en commun comme un levier clé pour soutenir pleinement le rôle de ces centres urbains dans la région métropolitaine.

Figure 2. Connectivité des principaux centres urbains métropolitains



Source : ARTM (2023), Adresses Québec (2024), Ville de Laval (2024), Ville de Montréal (2024) et Ville de Longueuil (2024), traitement par l'ARTM

Le boulevard Taschereau, en plus d'être visé par une démarche de revitalisation par les villes de Brossard et de Longueuil, offre plusieurs opportunités pour devenir un véritable corridor de mobilité pour l'ensemble de la couronne sud. Il s'agit d'un corridor qui présente déjà une densité reconnue d'activités urbaines de même qu'une accessibilité accrue aux services de transport en commun.

L'axe du Chemin de Chambly constitue également un corridor stratégique à l'échelle métropolitaine, où le prolongement éventuel de la ligne 4 – jaune du métro et d'autres solutions de mobilité contribueraient à renforcer l'accessibilité aux pôles majeurs, dont le cégep Édouard-Montpetit.

Comme ces axes sont identifiés corridor aménagement-transport (CAT) au PMADR, la densité attendue devrait s'accroître au fil des années, favorisant l'augmentation de la fréquence et des capacités des services de transport en commun.

Considérant l'importance des flux de déplacements quotidiens entre Longueuil et Brossard, la concentration des emplois et des résidences dans leurs centres urbains, ainsi que le potentiel de densification du boulevard Taschereau, l'ARTM est favorable à la planification d'un projet structurant de transport collectif sur ce corridor.

L'intensification prévue des milieux et les démarches de revitalisation en cours créent des conditions particulièrement favorables pour arrimer rapidement la planification du transport collectif à la transformation urbaine. Une intervention coordonnée permettrait de maximiser le transfert modal, de soutenir la croissance des pôles d'emplois et de consolider le rôle stratégique du corridor à l'échelle métropolitaine.

L'ARTM souhaite ainsi travailler en collaboration avec les villes de Brossard et de Longueuil afin de débiter les études visant l'implantation d'un mode structurant dans l'axe du boulevard Taschereau et dans le Vieux-Longueuil, puis de recommander la solution de mobilité retenue au Gouvernement du Québec.

Consolider les services existants d'autobus sur des axes majeurs afin d'optimiser les déplacements internes

Objectif : Consolider les services d'autobus existants

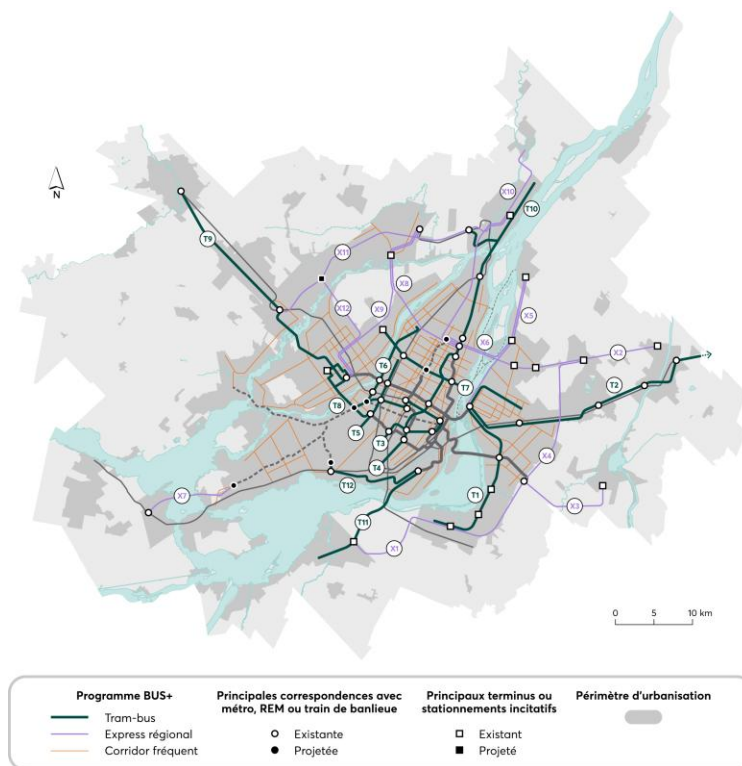
Horizon : Moyen terme

Référence au PSD : Intervention 4.1.1

Comme la planification des modes structurants peut être longue et nécessite un engagement financier important du gouvernement du Québec, l'ARTM prévoit, à très court terme, le déploiement du Programme BUS+, un réseau métropolitain d'autobus performant et harmonisé. Ce programme vise à améliorer la performance, la fiabilité et l'attractivité du service sur des axes majeurs, en complément des ajustements prévus par le RTL dans les années à venir.

BUS+ comprend notamment la création de 12 lignes de tram-bus, des lignes à haut niveau de service qui se distinguent par leur parcours plus rapide et direct ainsi qu'une signalétique dédiée. Ces lignes constituent une étape vers un réseau structurant évolutif, pouvant mener à des projets de SRB ou de tramway.

Figure 3. Plan du programme BUS+



Un tram-bus (T1) est planifié sur le boulevard Taschereau afin de relier le Terminus Longueuil, la ligne 4 – jaune du métro, la station Panama ainsi que trois terminus d'autobus dans les villes de La Prairie, Candiac et Delson. Un travail collaboratif réunissant l'ARTM, les municipalités et les OPTC est en cours pour obtenir un financement dédié et séquencer les actions les plus porteuses en vue d'atteindre les promesses de service et les gains de temps visés.

BUS+ prévoit également la mise en service de lignes express régionales qui assurent la desserte entre les quartiers résidentiels et les nœuds de mobilité de corridors fréquents qui assurent le passage d'un autobus aux 15 minutes ou moins.

Source : ARTM

Afin d'assurer dès à présent une desserte bonifiée aux usagers de l'agglomération de Longueuil d'ici à la mise en service d'un mode structurant, l'ARTM priorise le déploiement d'un tram-bus sur l'axe Taschereau et mobilise les partenaires municipaux et gouvernementaux afin d'en assurer la mise en œuvre rapide et coordonnée.

Déploiement de la signalétique métropolitaine au terminus Longueuil

Objectif : Faciliter les déplacements au sein du terminus Longueuil

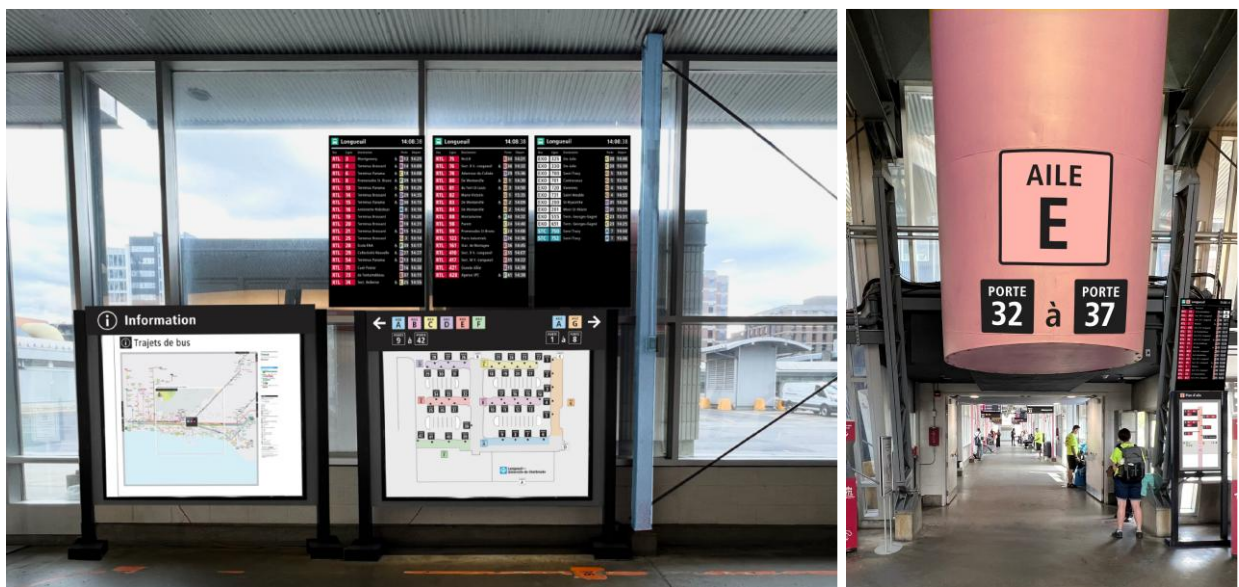
Horizon : Court terme

Référence au PSD : Intervention 5.1.3

En 2019, l'ARTM a dévoilé une signalétique intégrée et cohérente pour l'ensemble des réseaux de transport collectif de la région métropolitaine de Montréal. Cette nouvelle démarche est le fruit d'une volonté partagée des partenaires de la mobilité d'harmoniser la signalétique des équipements de transport collectif.

Afin de tester la méthode de déploiement de la nouvelle signalétique sur les actifs métropolitains, le site du terminus Longueuil a été retenu comme projet pilote. Dès 2026, les usagers apercevront de nouveaux systèmes d'orientation et une toute nouvelle signalisation spécialement conçue pour se repérer facilement entre les différentes ailes du terminus.

Figure 4. Maquette d'un hub d'information au terminus Longueuil (à gauche) et exemple de marquage d'une aile du terminus (à droite)



Source : ARTM 2025

Le déploiement de la signalétique métropolitaine sera accompagné de moyens de communication dédiés à la gestion du changement, afin d'informer et préparer les usagers aux nouvelles installations. À cet effet, l'ARTM invite les partenaires et acteurs du transport collectif à partager et diffuser ces informations pour maximiser l'appropriation et la compréhension du nouveau système par l'ensemble des usagers.

Conclusion

Le développement du transport collectif à Longueuil repose sur une vision métropolitaine ambitieuse visant à accroître l'usage des modes collectifs et actifs. Les interventions prioritaires, dont la planification d'un corridor structurant pour accroître la mobilité entre les centres urbains de Longueuil et de Brossard, l'optimisation rapide des services d'autobus sur Taschereau et le déploiement d'une signalétique harmonisée au terminus Longueuil, témoignent d'une volonté commune d'améliorer l'expérience des usagers et de soutenir la transformation déjà en cours.

