



BÉNÉFICES DU TRAVAIL DE COLLABORATION CIMA+/STM

Harmonisation des interventions dans le cadre du PLD
de l'arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles

54^e Congrès de l'AQTR – 8 avril 2019

2018-
2023



Sébastien Désilets, M.Sc.A. - STM
Geneviève Pharand, ing. D.E.S.S. – CIMA+

- **Mise en contexte**
- **Déroulement des mandats**
- **Démarche participative**
- **Diagnostic**
- **Plan d'intervention**
- **Mise en œuvre**
- **Enjeux, contraintes et bénéfices**
- **Conclusion**

MISE EN CONTEXTE

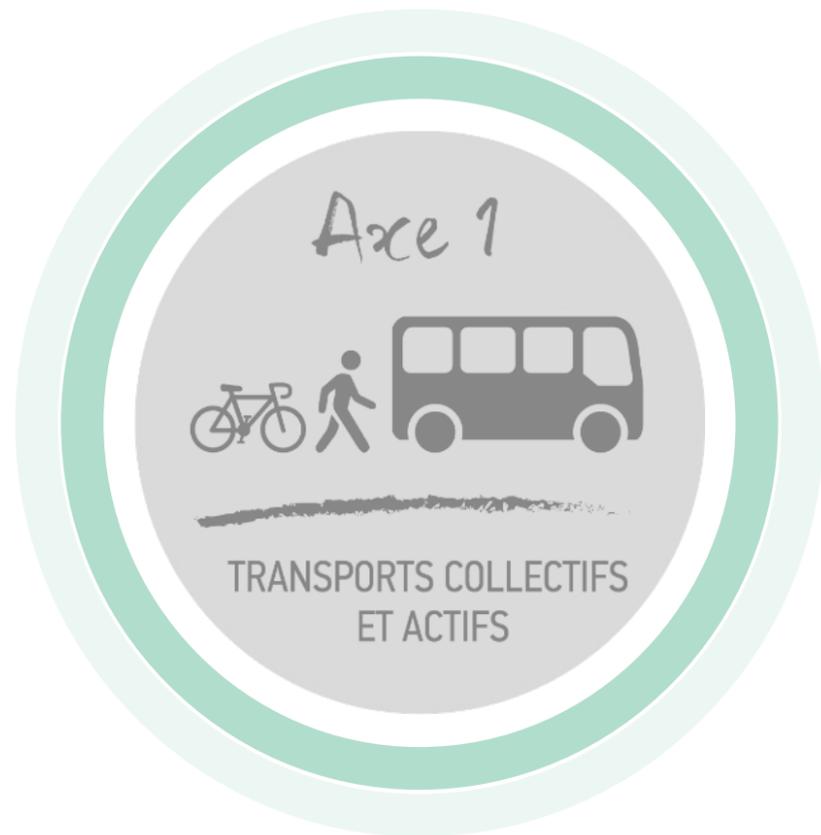


Plan local de déplacement (PLD) Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles



Amélioration du lien nord-sud dans l'arrondissement de RDP-PAT

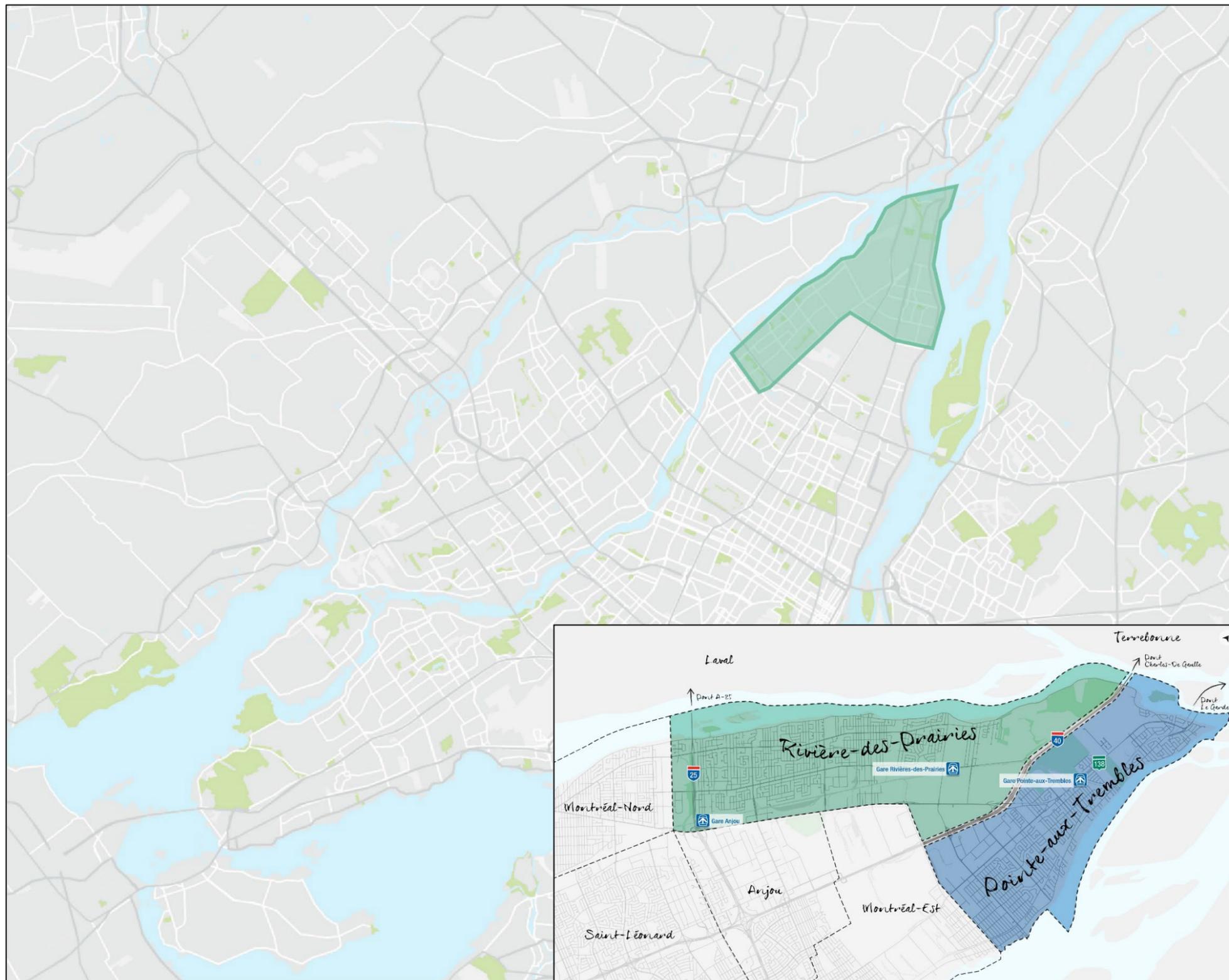




Plan local de déplacement (PLD) – définition :

Étude de planification développée par l'arrondissement, en **collaboration** avec ses consultants et ses partenaires, qui couvre **tous les modes de transport** et qui agit comme toile de fond à l'élaboration des **interventions**, mesures et autres **actions** à prendre en matière de transport pour les prochaines années.

MISE EN CONTEXTE



106 437 habitants (2011)

- PAT : 49 066 habitants (46 %)
- RDP : 57 371 habitants (54 %)

Densité : 2 517 habitants/km²

- 31 964 emplois
- 2 170 commerces et entreprises

Vision

« Créer un milieu de vie attrayant, sécuritaire et prospère pour les citoyens de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles en assurant un équilibre entre les besoins de mobilité des habitants et la protection de leur environnement et de leur santé »

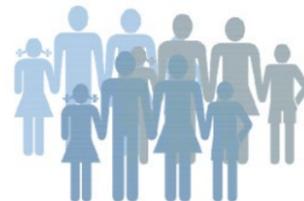
PRINCIPALES ÉTAPES DU PLD ET DES ANALYSES DE LA STM



Plan local de déplacement (15 mois)

1. Étape préparatoire
2. Objectifs locaux de transport
3. Portrait/diagnostic
4. Plan d'intervention
5. Document d'un PLD

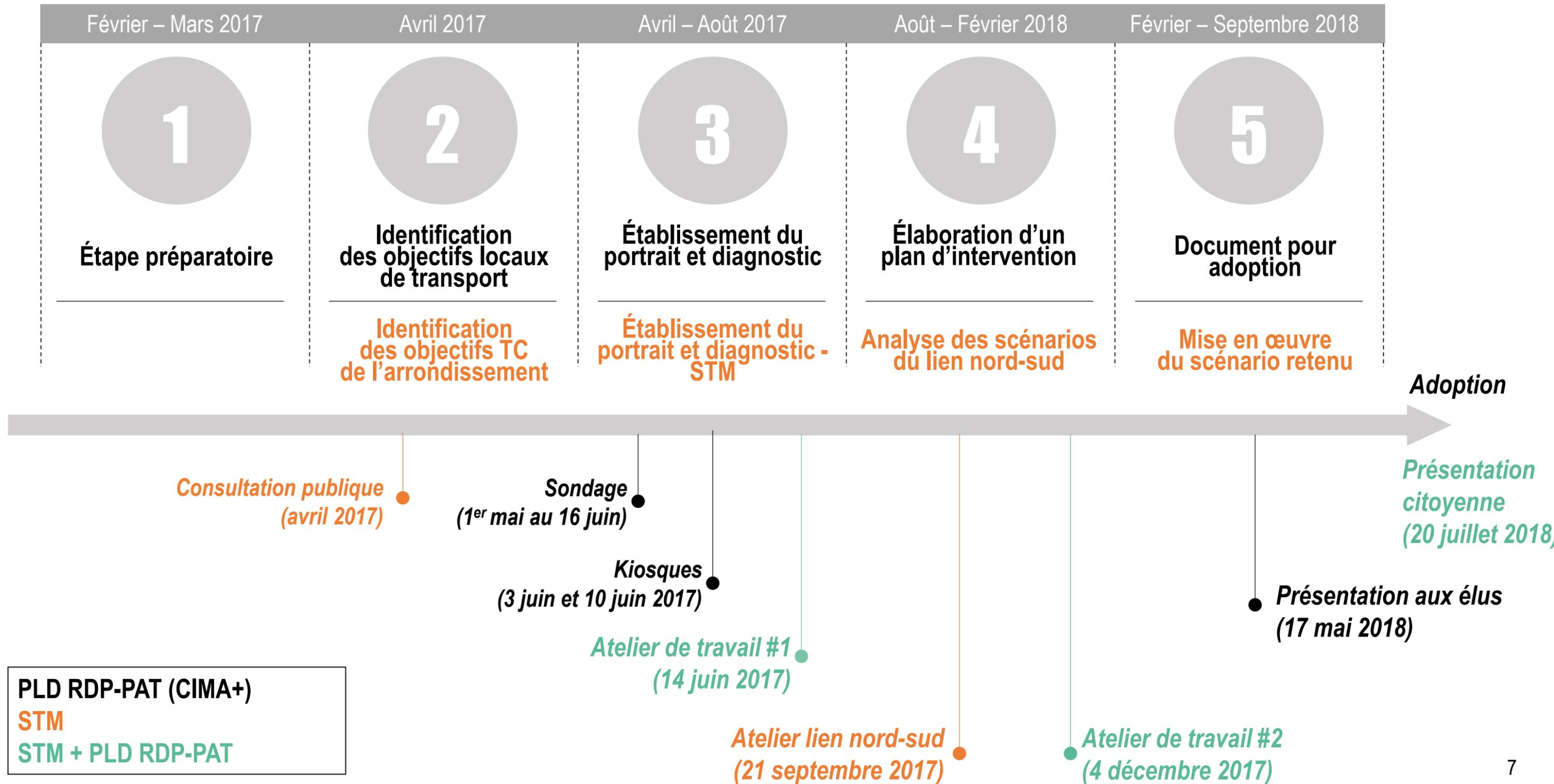
- consultations publiques
(durant les étapes 1 à 5)



Mise en place d'une nouvelle ligne de bus (12 mois)

1. Analyse préliminaire de la demande/besoin
2. Portrait/diagnostic
3. Scénarios
4. Validations
(politique, syndicale et opérationnelle)
5. Recommandation au CA
6. Horaire et affectations
7. Communications et lancement

DÉROULEMENT DU PLD ET DES ANALYSES DE LA STM



DÉMARCHE PARTICIPATIVE

PLD (avec la collaboration de MOBA)

- Sondage web auprès des citoyens et entreprises
- Kiosques d'information lors des fêtes de la famille



Source: MOBA et Voyagez Futé

- Deux ateliers de travail avec les partenaires

Lien nord-sud

- Réunion de travail avec différents acteurs de l'arrondissement

PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS

Vous êtes un citoyen, un commerçant, une entreprise, une institution ? Vous travaillez sur le territoire de RDP-PAT ou y circulez régulièrement ?

PARTICIPEZ AU SONDAGE !
ville.montreal.qc.ca/rdp-pat

L'arrondissement souhaite connaître vos habitudes, vos besoins, vos attentes et vos préoccupations en matière de transport et de déplacements sur le territoire.

Rivière-des-Prairies
Pointe-aux-Trembles
Montréal



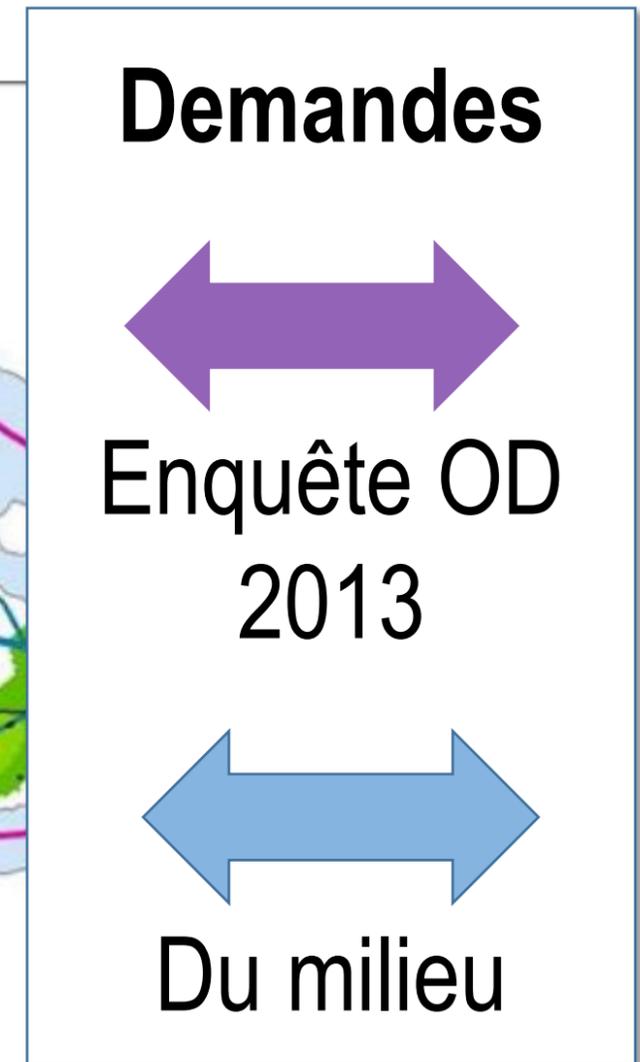
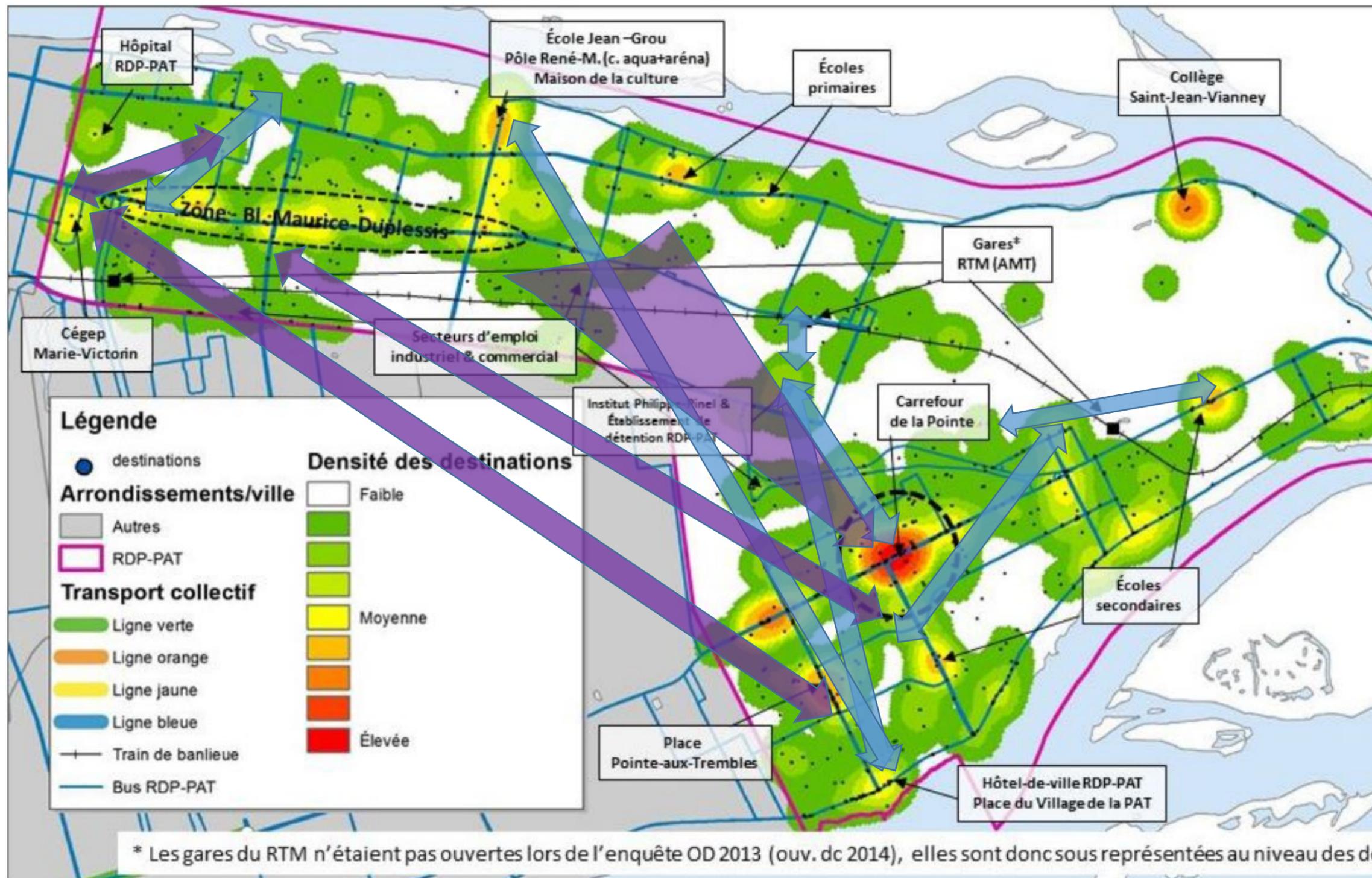
Source : CIMA+

Participants à la démarche participative

- Arrondissement (ingénierie, loisirs, élus)
- Ville de Montréal (urbanisme)
- STM
- ARTM / Exo
- SPVM

STM – DIAGNOSTIC : DEMANDE NORD-SUD

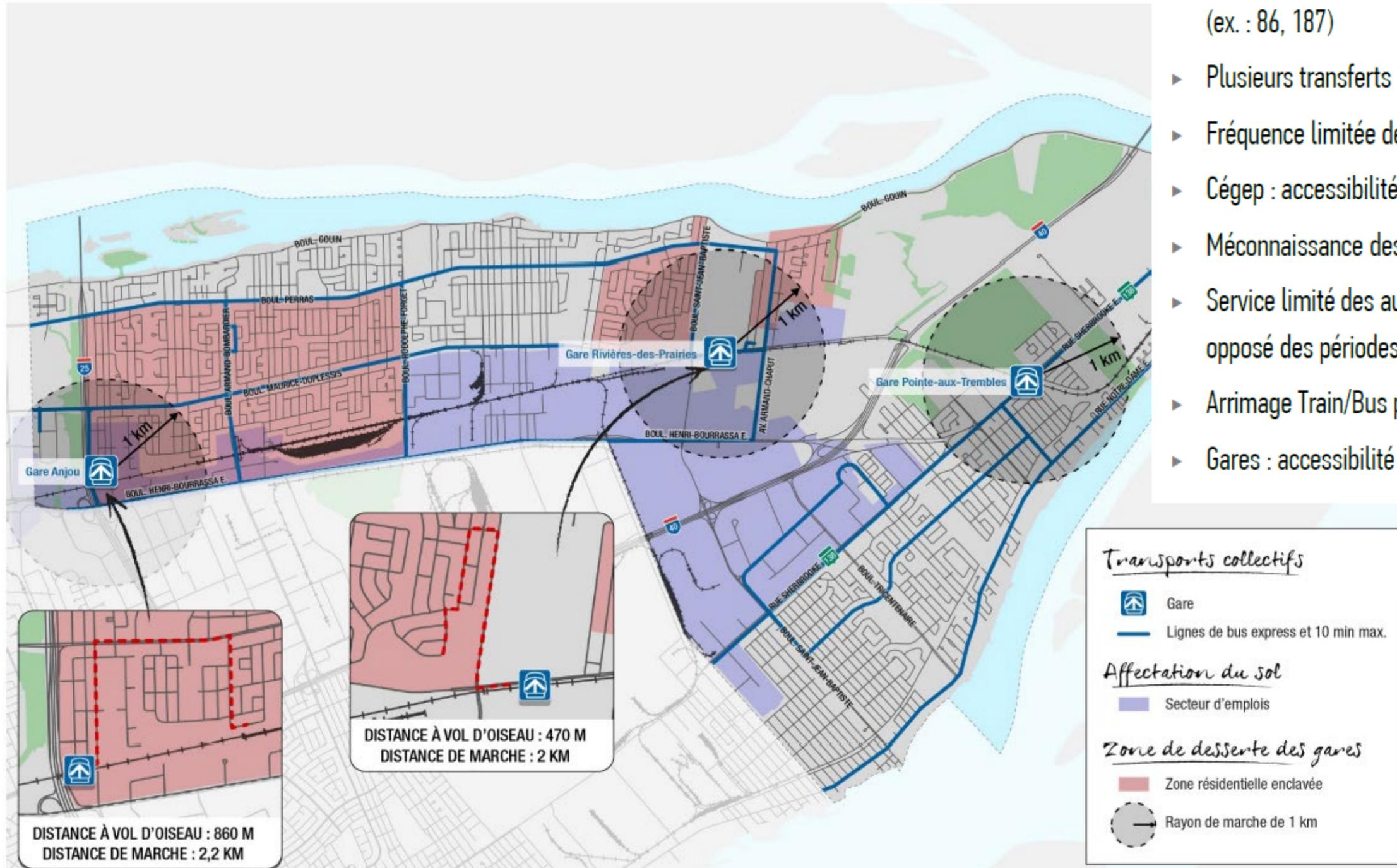
Localisation des enjeux de demandes TC (non exhaustif)



* Les gares du RTM n'étaient pas ouvertes lors de l'enquête OD 2013 (ouv. dc 2014), elles sont donc sous représentées au niveau des densités

PLD – DIAGNOSTIC : TRANSPORT COLLECTIF

- ▶ Absence de circuits d'autobus nord-sud directs desservant RDP-PAT
- ▶ Trajets de longues durées comportant plusieurs arrêts (ex. : 86, 187)
- ▶ Plusieurs transferts nécessaires pour se rendre à destination
- ▶ Fréquence limitée de certaines lignes de bus (ex. : 49, 449)
- ▶ Cégep : accessibilité limitée en TC pour les habitants de PAT
- ▶ Méconnaissance des services de taxis collectifs offerts
- ▶ Service limité des autobus et du train de banlieue dans le sens opposé des périodes de pointe et hors des périodes de pointe
- ▶ Arrimage Train/Bus problématique
- ▶ Gares : accessibilité limitée pour les modes actifs



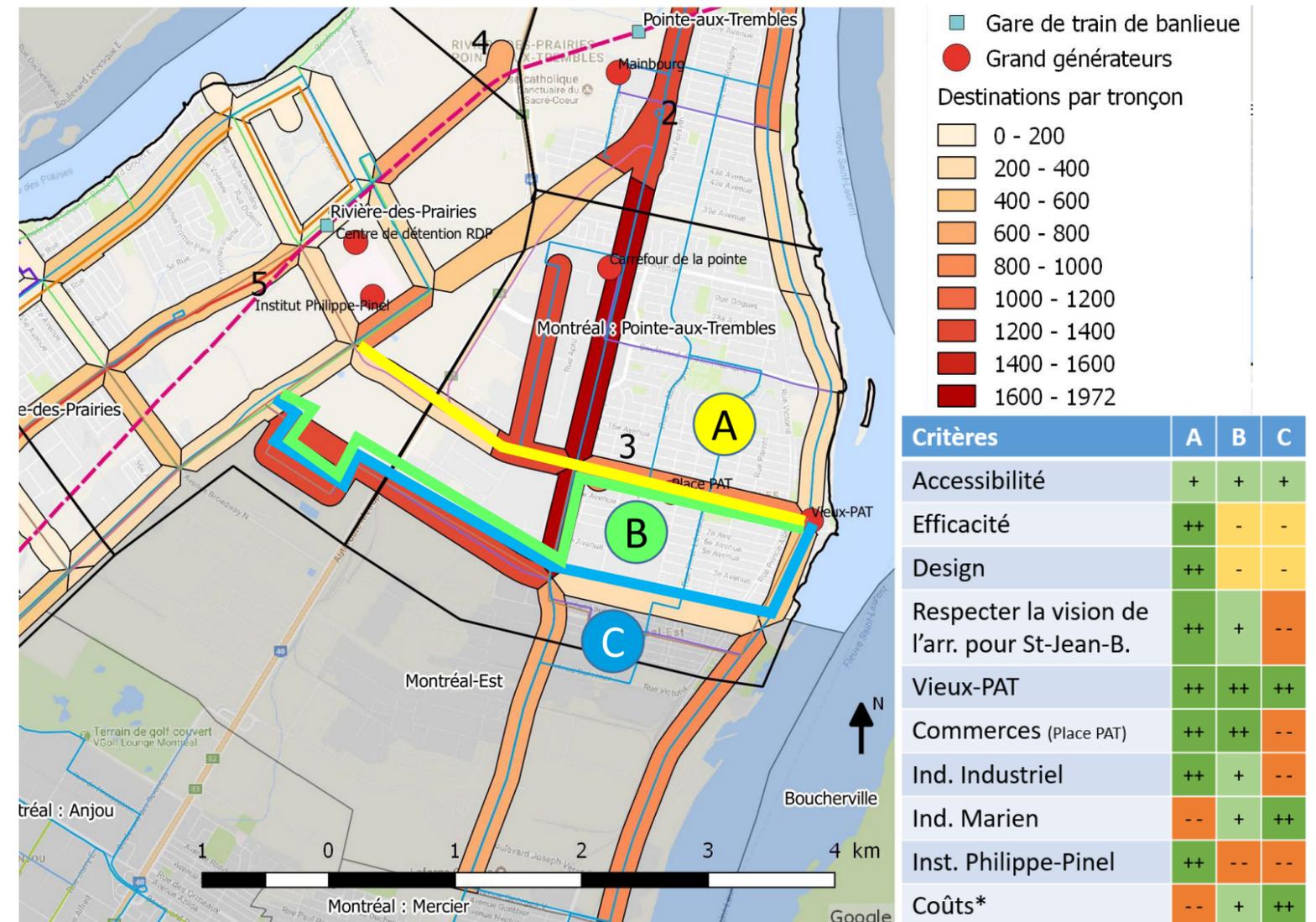
PLAN D'INTERVENTION

2^e activité de consultation avec les partenaires (4 décembre 2017)

- Identification de pistes de solutions/mesures (tous les domaines)
- STM : présentation des alternatives envisagées et des choix à faire entre la fréquence, l'accessibilité et la performance



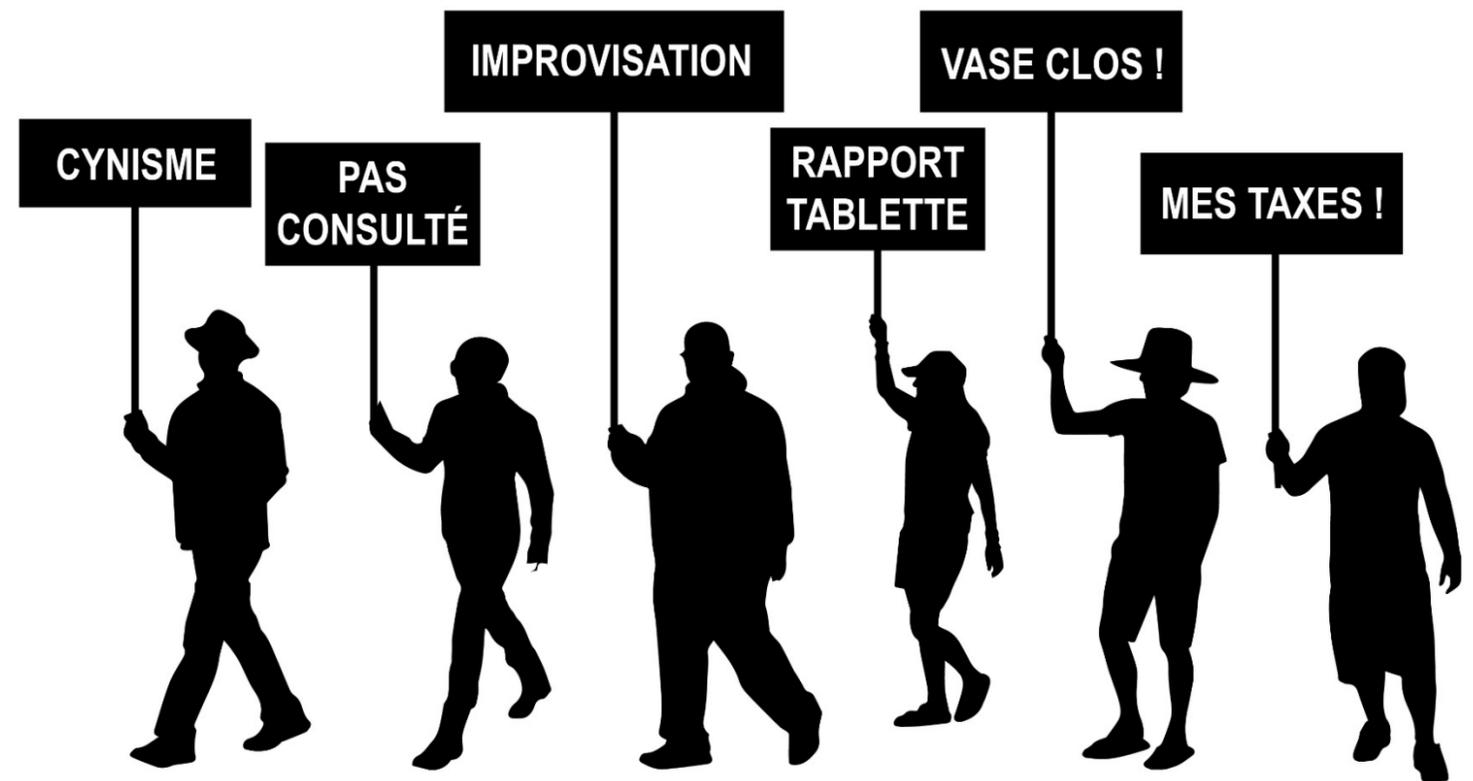
Source: Arrondissement de RDP-PAT



Source: STM

DÉFIS DE L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE

- Problématique -> Clarifier et rallier
- Méthodologie -> Crédibilité
- Participer aux tables -> Implication
- Contexte -> marge de manœuvre
- Alternatives -> Équité
- Décrire les enjeux -> Transparence
- Détailler les impacts -> Sensibilité
- Engagement et implication des élus -> Solidariser
- Mise en place -> Utilité
- Communiquer -> Respect



PLAN D'INTERVENTION - FICHES

Interventions

- Améliorer la desserte nord-sud
- Bonifier la desserte en transport collectif dans l'arrondissement
- Poursuivre le déploiement des MPB

Priorisation :

Priorisation :

Priorisation :

Indicateurs

- Part modale du transport collectif
- Achalandage
- Nombre de feux prioritaires pour bus
- Nombre de km de voies réservées

1 TCA-01 Bonification de l'offre en autobus **2**

3 Maître d'ouvrage
 > STM
 Partenaires
 > Arrondissement de RDP-PAT
 > Ville de Montréal
 > CDC de RDP
 > CDC de la Pointe

4 Actions liées
 TCA-02 Ajustement de l'offre en transport collectif
 TCA-03 Amélioration de l'expérience en transport collectif
 TCA-08 Développement et promotion de l'intermodalité sur le territoire
 TCA-05 Développement d'un réseau cyclable continu et connecté
 SO-02 Amélioration de l'expérience vélo
 SO-09 Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD

6 Objectifs spécifiques
 > Améliorer l'offre en transport collectif sur l'ensemble du territoire de RDP-PAT;
 > Améliorer les liens collectifs inter et intra-arrondissement;
 > Améliorer l'efficacité, la fiabilité et la ponctualité du service d'autobus de la STM;
 > Améliorer la compétitivité du transport collectif face à l'auto-solo pour l'ensemble des déplacements.

8 Lieux d'implantation recommandés
 > Sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement de RDP-PAT;
 > Boulevard Maurice-Duplessis
 > Intersection Sherbrooke/De La Rousselière (direction est)

- 1 Numéro de la fiche action découlant des axes
 SQ : Sécurité et qualité de vie
 TCA : Transports collectifs et actifs
 RS : Réseau routier et stationnement
- 2 Intitulé de la fiche action
- 3 Porteurs et responsables du financement des interventions à mettre en place
- 4 Acteurs, individuels ou collectifs (groupe et/ou organisation), concernés par les interventions recommandées dans le cadre du PMD
- 5 Rubrique présentant le numéro avec le titre de la fiche d'action en lien avec les interventions proposées dans la présente fiche
- 6 Objectifs spécifiques ciblés
- 7 Sites où les interventions doivent être implantées à RDP-PAT
- 8 Descriptifs des interventions à mettre en place

Interventions à mettre en place

1 Améliorer la desserte du lien nord-sud
 En vue d'améliorer la desserte en transport collectif nord-sud du territoire et en cohérence avec la volonté de l'arrondissement de RDP-PAT de moderniser le boulevard Saint-Jean-Baptiste, la STM a réalisé des analyses visant la bonification de son service entre RDP et PAT. De nombreux scénarios utilisant différentes combinaisons d'axes ont été analysés en intégrant plusieurs sources d'informations, dont les activités de consultation auprès des intervenants de l'arrondissement. La STM a également mis à profit les données de l'enquête Origine-Destination 2013, des enquêtes terrain, des comptes à bord des bus ainsi que d'autres données fournies par certains grands générateurs de déplacements de l'arrondissement.
 En réalisant un lien nord-sud dans l'arrondissement, conformément à son plan stratégique opérationnel 2025, la STM cherche à améliorer l'expérience client via une efficacité accrue des déplacements en transport collectif dans l'arrondissement tout en améliorant l'accessibilité à plusieurs secteurs névralgiques de ce dernier. La carte de l'annexe A présente la proposition retenue quant au lien nord-sud.
 Priorisation : **9**

2 Bonifier la desserte en transport collectif de l'arrondissement
 En 2017, la STM a entamé une nouvelle ronde de démarches auprès de l'arrondissement et de ses citoyens dans le but de bonifier la desserte et l'offre en transport collectif de ce territoire. Les différentes activités de consultation menées par la STM et l'arrondissement (pour les fins du PLD) ont permis d'identifier les problématiques et les besoins associés au service d'autobus. Dans son plan stratégique organisationnel 2025, la STM prévoit revoir l'ensemble de son réseau et mener de nouvelles consultations publiques. Diverses pistes de réflexion concernant l'équilibre entre l'efficacité (lignes express) et l'accessibilité (lignes locales), et bien d'autres seront abordées. Notons que la flotte de la STM est également appelée à croître dans les prochaines années augmentant ainsi la marge de manœuvre, au niveau opérationnel, et devrait contribuer à une amélioration de la régularité, de la fréquence et de la desserte.
 Les analyses qui seront réalisées porteront une attention particulière également au service hors pointe, à contre-pointe et durant la fin de semaine. Ainsi, l'arrondissement continuera de collaborer et d'accompagner la STM dans ses différentes avenues de bonification du transport collectif sur son territoire.
 Priorisation : (varie selon les interventions à l'étude)

3 Poursuivre le déploiement des MPB
 Les MPB sont des interventions sur le réseau routier permettant d'offrir une priorité au transport collectif et d'améliorer la rapidité et la ponctualité du service en plus de réduire les émissions de GES. Les MPB courantes sont les voies réservées, le feu prioritaire, l'optimisation des phasages des feux de circulation et les voies d'évitement de files d'attente près des intersections. La carte de l'annexe B présente les MPB actuels et projetés sur le réseau routier de l'arrondissement de RDP-PAT.
 Au printemps 2018, des voies réservées étaient aménagées sur les rues Sherbrooke et Louis-Hyppolyte-Lafontaine, et sur le boulevard Peras. Vingt-trois intersections étaient, pour leur part, munies de feux prioritaires sur le territoire de l'arrondissement. La figure ci-dessous localise ses MPB.
 En 2018, la STM mettra en place une voie réservée bus-vélo-taxi sur le boulevard Maurice-Duplessis. Il s'agit de la troisième voie de la sorte sur l'île de Montréal. Le projet fonctionne en symbiose avec la mise en place de feux chandeliers qui deviendront intelligents lors de la seconde phase du programme de MPB de la STM.
 D'autres études pourraient voir le jour quant à l'implantation de mesures ponctuelles aux intersections (queue-jump) afin de permettre aux autobus d'éviter les retards aux intersections en raison de la congestion. La STM évaluera la possibilité de prolonger la voie réservée le long de la rue Sherbrooke entre la 41^e Avenue et le boulevard Gouin.
 Priorisation :

Wise en garde **10**
 > La mise en place de MPB se fait sous réserve des résultats des études, de l'acceptation du concept par l'arrondissement et du financement du MTMDET.

Indicateurs de suivi **11**
 > Part modale du transport collectif
 > Achalandage
 > Nombre de feux prioritaires pour bus
 > Nombre de km de voies réservées

Référence
 > STM (2017), Plan local de déplacements - Arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, 40 pages.

- 9 Priorité de mise en oeuvre des interventions proposées

Court terme
Moyen terme
Long terme
 ← *En continu*
- 10 Conseils et recommandations quant aux interventions à mettre en place
- 11 Outils d'évaluation de l'efficacité des interventions (données, ratios, etc.)
- 12 Normes et/ou ouvrages de référence, contact d'association ou de partenaires nécessaires pour la mise en place des interventions proposées (si requis)

PLAN D'INTERVENTION – MESURES PRÉCONISÉES



- **Bonification de l'offre en autobus**
- Ajustement de l'offre en transport collectif
- Amélioration de l'expérience en transport collectif
- Développement d'un réseau piétonnier continu
- Développement d'un réseau cyclable continu et connecté
- Bonification des aménagements et services complémentaires du vélo
- Développement et promotion des modes alternatifs à l'auto-solo
- Développement et promotion de l'intermodalité du territoire

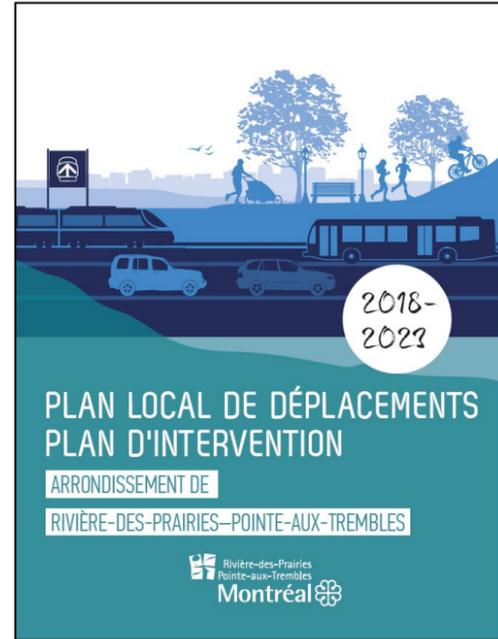


- Amélioration de l'expérience piétonne
- Amélioration de l'expérience vélo
- Sécurisation des écoliers aux abords des établissements scolaires de l'arrondissement
- Sécurisation des déplacements actifs des aînés et des PMR
- Sécurisation des intersections et axes névralgiques de l'arrondissement
- Mise en place de mesures d'apaisement de la circulation
- Implantation de mesures favorisant la mobilité durable
- Sensibilisation au CSR
- Information et sensibilisation aux interventions du PLD
- Sensibilisation des grands employeurs au PLD



- Raffinement de la hiérarchie routière
- Élaboration d'une stratégie de suivie des limites de vitesse
- Fluidification de la circulation véhiculaire
- Lutte contre les îlots de chaleur et les GES

MISE EN OEUVRE



Source : CIMA+

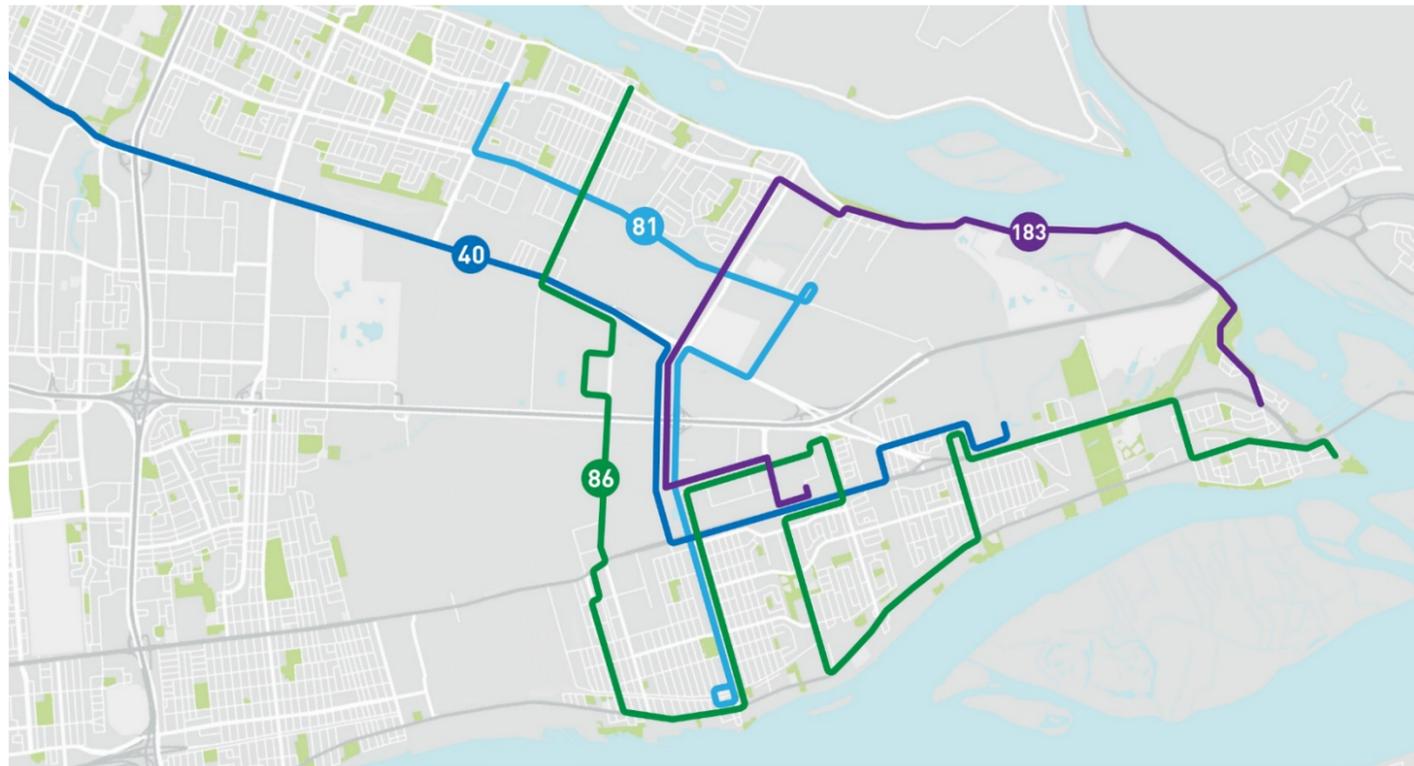
Mise en œuvre

Juillet 2018

- Émission du PLD de RDP-PAT
- Présentation citoyenne du PLD de RDP-PAT et du scénario préconisé du lien nord-sud (21 juillet 2018)

Août 2018

- Communiqué de presse annonçant la mise en place des nouveaux services à RDP-PAT (22 août 2018)
- Mise en service de la ligne 81 et des circuits ajustés (27 août 2018)



Source : CDC de RDP

ENJEUX, CONTRAINTES ET BÉNÉFICES



Enjeux et prérequis

- Collaboration et flexibilité STM & CIMA+ : compréhension des enjeux, délais et contraintes
- Coordination des agendas (CIMA+, STM et Élus)
- Cohérence entre les interventions et les objectifs (ex.: stationnement vs TC)
- Concordance des sources d'informations (rencontre, enquêtes, plaintes, etc.)
- Animation et modération des activités avec les acteurs locaux



Contraintes

- Activités de consultation commune : prédominance des enjeux TC
- Entrecroisement des mandats et possibilité de rencontres avec les mêmes intervenants sur les mêmes sujets



Bénéfices

- Partage des informations colligées au cours des différentes activités
- Mise à jour des BD (projets résidentiels, commerciaux et industriels)
- Diversification de la cueillette de données
- Considération des enjeux autre que TC dans le PLD lors des analyses STM
- Arrimage des interventions proposées pour mitiger des problématiques communes aux mandats de CIMA+ et de la STM (ex. : accessibilité aux emplois)
- Présentation aux citoyens de mesures TC tangibles devant être mises en œuvre à très court terme
- Confirmation du PLD comme un outil efficace et important

CONCLUSION

Bref, la collaboration de CIMA+ et de la STM dans le cadre du PLD a permis :

- Respect commun des échéanciers
- Interventions proposées communes aux livrables de CIMA+ et de la STM et applicables à très court terme
- Satisfaction des participants à la démarche participative
- Satisfaction des intervenants de l'arrondissement

MERCI