



312

DQ25.2

Projet de parachèvement de l'autoroute 19
avec voies réservées au transport collectif à
Laval et à Bois-des-Filion

6211-06-155

COMITÉ D'AXE A-15

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS DE LA DÉMARCHE

17 novembre 2014



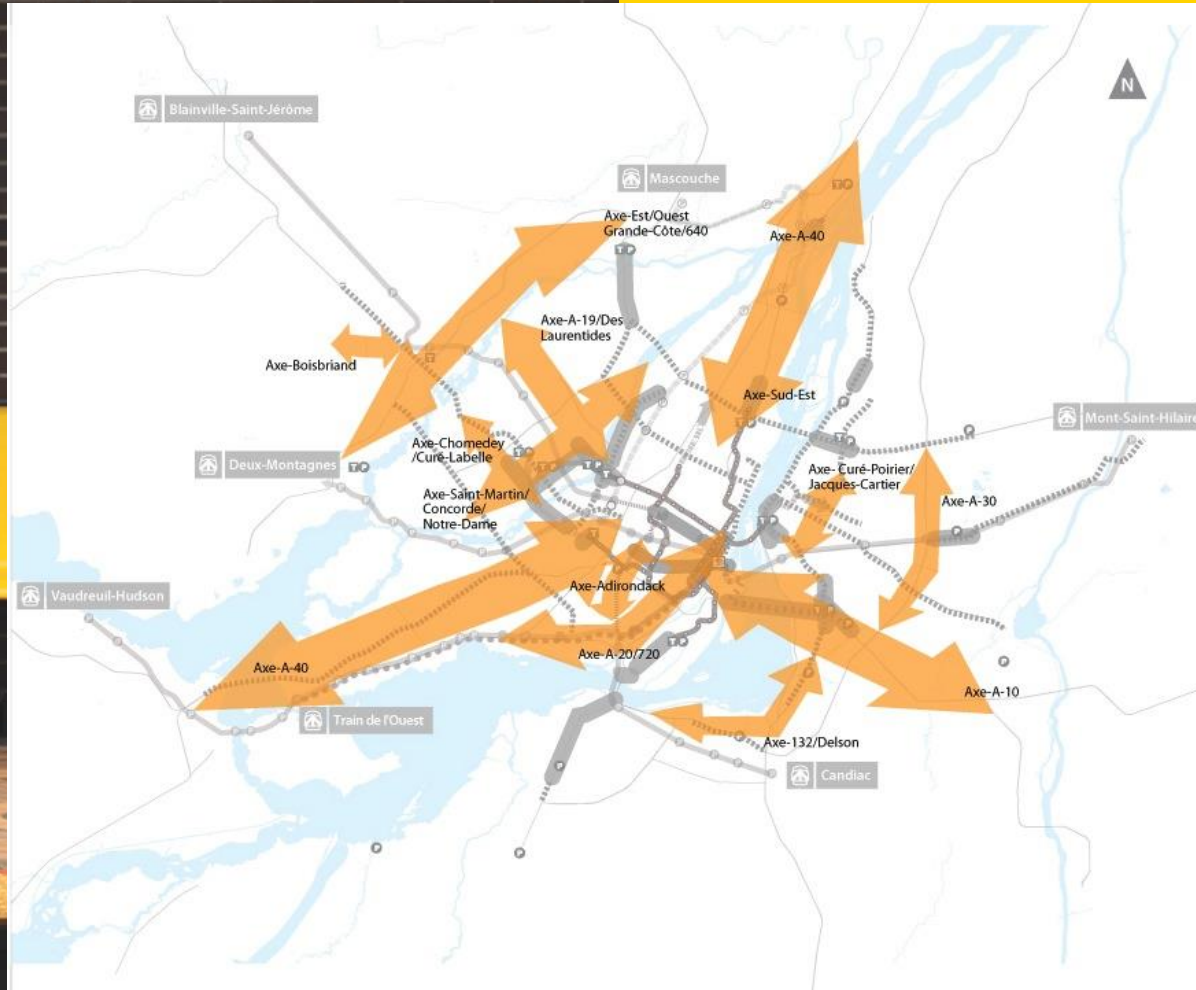
AGENCE MÉTROPOLITAINE
DE TRANSPORT

ORDRE DU JOUR

- ▶ Rappel de la démarche
- ▶ État d'avancement des travaux
- ▶ Diagnostic de mobilité – Principaux constats
- ▶ Vision 2020 – Objectifs d'amélioration de la mobilité
- ▶ La stratégie d'intervention
- ▶ Les actions privilégiées
- ▶ Annexe
 - ▶ Diagnostic de mobilité
 - Situation actuelle
 - Perspectives 2031

AXE 3

PLAN STRATÉGIQUE – VISION 2020 UNE NOUVELLE APPROCHE DE CONCERTATION MÉTROPOLITAINE



1 Mise en place du comité

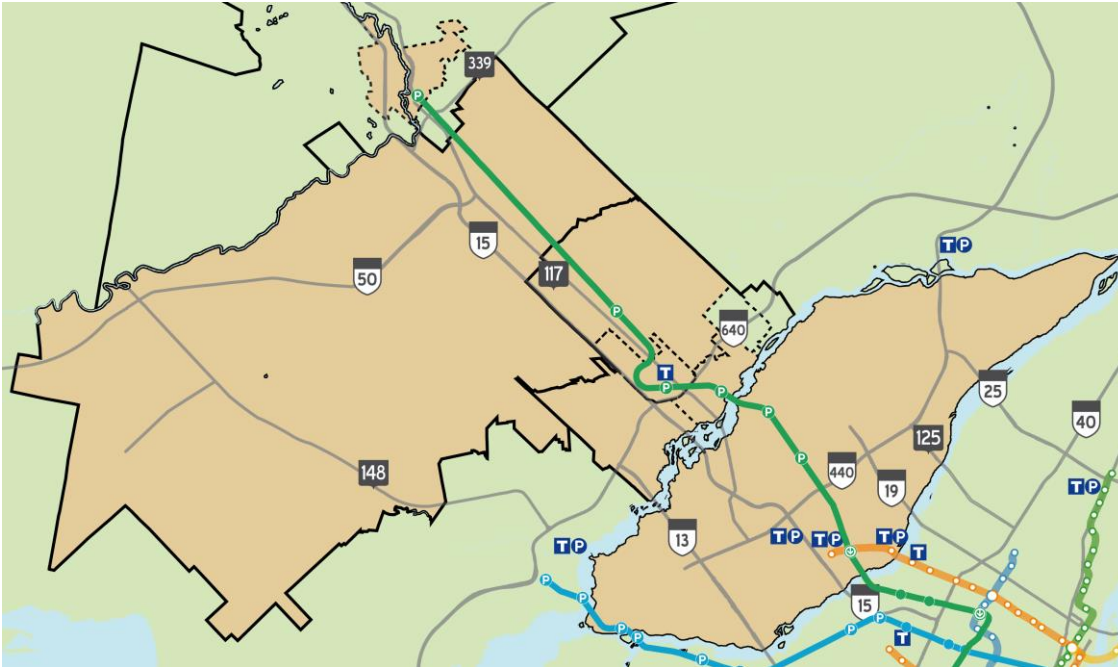
2 Identification des besoins et des opportunités

3 Définition commune des solutions de desserte

4 Choix des outils de réalisation et de financement

5 Réalisation du projet

PARTIES PRENANTES



- ▶ L'AMT
- ▶ Le ministère des Transports du Québec (MTQ)
- ▶ Le Secrétariat à la région métropolitaine
- ▶ Les municipalités de Laval, Blainville, Ste-Thérèse, Rosemère, Boisbriand, St-Jérôme et Mirabel
- ▶ La MRC Thérèse-De-Blainville
- ▶ Le Conseil intermunicipal de transport des Laurentides (CITL) et la Société de transport de Laval (STL)
- ▶ La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)
- ▶ L'association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM)

ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX

1

Mise en place
du comité

COMPLÉTÉ

⇒ Charte de fonctionnement

2

Identification des
besoins et des
opportunités

COMPLÉTÉ

⇒ Charte d'amélioration de la mobilité

3

Définition commune des
solutions de desserte

ÉTÉ 2013 - AUTOMNE 2014

⇒ Stratégie d'intervention

4

Choix des outils de
réalisation et de
financement

HIVER 2015 ET EN CONTINU

5

Réalisation
du projet

DIAGNOSTIC DE MOBILITÉ PRINCIPAUX CONSTATS

Forces

- Modes lourds de TC : train de banlieue et métro
- Services d'autobus : CITL, STL, liens Nord-sud, rabattement au métro, mesures préférentielles existantes
- Réseau autoroutier : 15, 640, 440, 13, 19
- Achalandage en croissance sur les réseaux de TC
- Initiatives de covoiturage lancées

Faiblesses

- Difficulté d'accès au train et au métro pour les modes actifs, collectifs et en automobile (discontinuité des liens routier et autoroutier)
- Maillage de voies réservées et mesures préférentielles non complété => impact de la congestion sur les services d'autobus
- Manque d'intégration entre les différents services de TC
- Présence de pôles d'activités difficiles à desservir en TC de façon concurrentielle ; faibles parts modales du TC

Opportunités

- Freins à l'usage de l'auto : travaux, congestion et coût d'utilisation
- Concentration de générateurs le long de l'A-15
- Développement urbain à venir
- Vocation touristique de l'axe A-15
- Projets d'amélioration du service de TC en cours
- Faible taux d'occupation des véhicules
- Ouverture de la population à utiliser le rabattement autobus vers le train
- Réserve de capacité sur la branche O de la ligne Orange du métro et sur la ligne Blainville
- Développement de mesures de mitigation aux travaux routiers

Menaces

- Saturation du réseau de modes lourds : métro, terminus, stationnements, ligne de train; capacité d'accueil limitée du réseau
- Capacité de payer des partenaires limitée : immobilisations et exploitation

ENJEUX 2031

- ▶ Croissance importante de la demande associée aux problématiques soulevées au niveau de l'offre de services de TC



Impact majeur sur la mobilité des personnes

- ▶ Nécessité d'intervenir sur l'offre et le service de TC
 - ▶ Temps de parcours
 - ▶ Fréquence
 - ▶ Fiabilité
 - ▶ Accès

VISION 2020 ET OBJECTIFS D'AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ

VISION 2020 AXE A-15

**Un service de
TC intégré et
compétitif par
rapport à
l'auto-solo
assurant un
développement
durable et
concerté de
la région**

OBJECTIFS D'AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ

Améliorer l'accès au train et au métro pour tous les modes :
autobus, transport actif, covoiturage et auto-solo

Consolider et développer les infrastructures TC existantes et développer de façon cohérente l'offre de service tous modes pour répondre à la demande croissante et à la croissance démographique anticipée

Améliorer la compétitivité-temps, la fréquence et le confort des services de TC dans l'axe :

- Augmenter la part modale vers Montréal-centre et Laval-centre, ainsi que vers les autres générateurs d'achalandage
- Maximiser la part modale du TC vers le centre-ville

Optimiser le taux d'occupation des véhicules sur le réseau routier

Assurer l'adéquation entre le développement du transport et le développement urbain

Développer un phasage des initiatives à prendre vs les résultats à court, moyen et long termes

Optimiser la rentabilité des projets afin de respecter la capacité financière des parties prenantes
(immobilisations, exploitation)

STRATÉGIE D'INTERVENTION

INTRANTS À LA STRATÉGIE

Projets majeurs

Voie réservée sur l'A-15 / mesures préférentielles sur la R-117

Connexion de la ligne St-Jérôme dans le tunnel

Initiatives complémentaires

Développements de services

- Améliorer la desserte de certains secteurs (nouvelles gares, services d'autobus, etc.)

Rabattements autobus

- Accroître la capacité d'accueil des terminus aux équipements métropolitains

Voies réservées

- Améliorer le réseau de VR, MP, UAB, éventuellement associés à du redéveloppement urbain

Stationnements

- Améliorer la capacité d'accueil des stationnements

Planification concertée à l'échelle régionale

Plan directeur de transport actif

Plan directeur de covoiturage

Vision métropolitaine et projets STI

LES ACTIONS PRIVILÉGIÉES

LES ACTIONS PRIVILÉGIÉES

PRINCIPAUX CONSTATS ÉMIS

- Unanimité sur le fait de prioriser la mesure voie réservée sur l'A-15 et les mesures préférentielles sur la R-117 ;
 - Nécessité de prendre en considération les opportunités suivantes :
 - L'échéancier du dépôt du DPS sur la reconstruction du Pont Gédéon-Ouimet ;
 - L'annonce gouvernementale du 29 septembre 2013 sur le programme de financement de mesures préférentielles pour autobus (MPA) financées à 100% par le MTQ.
- ⇒ Volonté du comité directeur de définir une stratégie d'intervention :
- partagée par les partenaires ;
 - qui cadre avec ces opportunités court terme ;
 - qui réponde aux objectifs d'amélioration de la mobilité durable dont le comité s'est doté.

LES ACTIONS PRIVILÉGIÉES

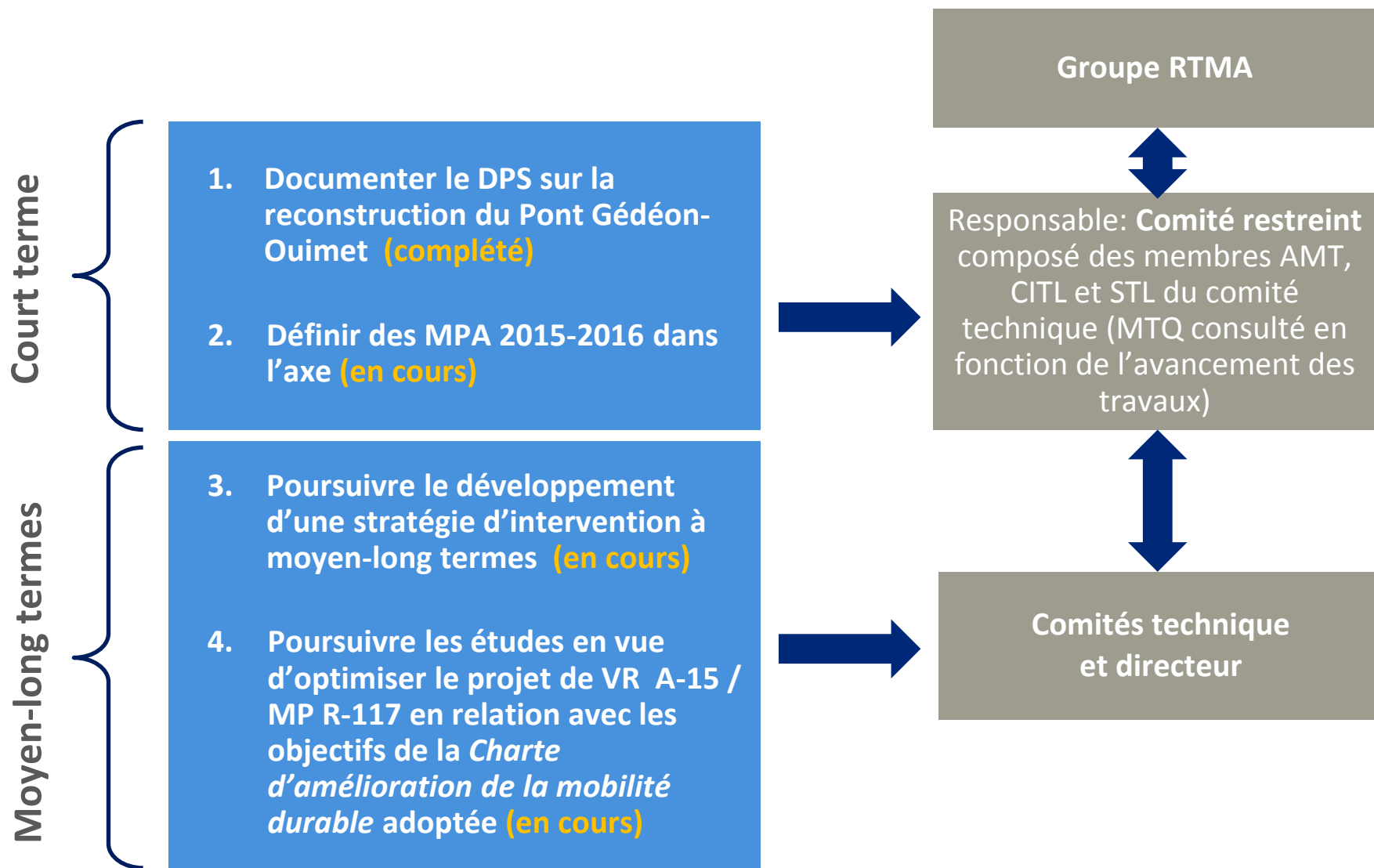
Court terme

- 1. Documenter le DPS sur la reconstruction du Pont Gédéon-Ouimet :**
 - Démontrer l'opportunité d'aménager une voie réservée sur l'A-15
- 2. Définir des MPA 2015-2016 dans l'axe :**
 - Développer des scénarios avant et pendant la reconstruction du Pont Gédéon-Ouimet
 - Prendre en considération les initiatives déjà identifiées par la STL

Moyen-long termes

- 3. Poursuivre le développement d'une stratégie d'intervention à moyen-long termes :**
 - Analyser les bénéfices des deux projets majeurs dans l'axe et les séquencer dans le temps (voie réservée sur l'A-15 / mesures préférentielles sur la R-117 et connexion de la ligne St-Jérôme dans le tunnel)
 - Greffer des initiatives complémentaires (développement de services, rabattement autobus, MPA, stationnement)
 - Réaliser des planifications concertées à l'échelle régionale (transport actif, covoiturage, STI)
- 4. Poursuivre les études en vue d'optimiser le projet de VR A-15 / MP R-117 en relation avec les objectifs de la *Charte d'amélioration de la mobilité durable* adoptée**

LES ACTIONS PRIVILÉGIÉES



ANNEXE

DIAGNOSTIC DE MOBILITÉ SITUATION ACTUELLE

MODES D'ACCÈS AU TRAIN ET MÉTRO

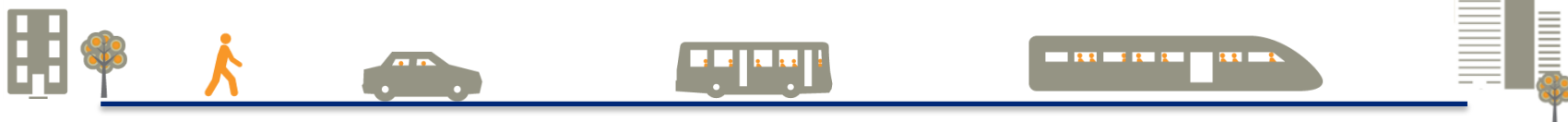
- ▶ Un accès au train majoritairement en automobile
- ▶ Un accès au métro majoritairement en TC

TRAIN

MÉTRO

	BASSIN LAVAL	BASSIN CN		BASSIN LAVAL	BASSIN CN
Transport actif	19 %	25%	Transport actif	16%	-
TC	9%	12%	TC	58% 4% en train 54% en bus	78% 46% en train 32% en bus
Auto	72%	63%	Auto	26%	21%
Total volume usagers	2 900	5 800	Total volume usagers	14 100	5 100

Source : PPAM, tous motifs, EOD 2008



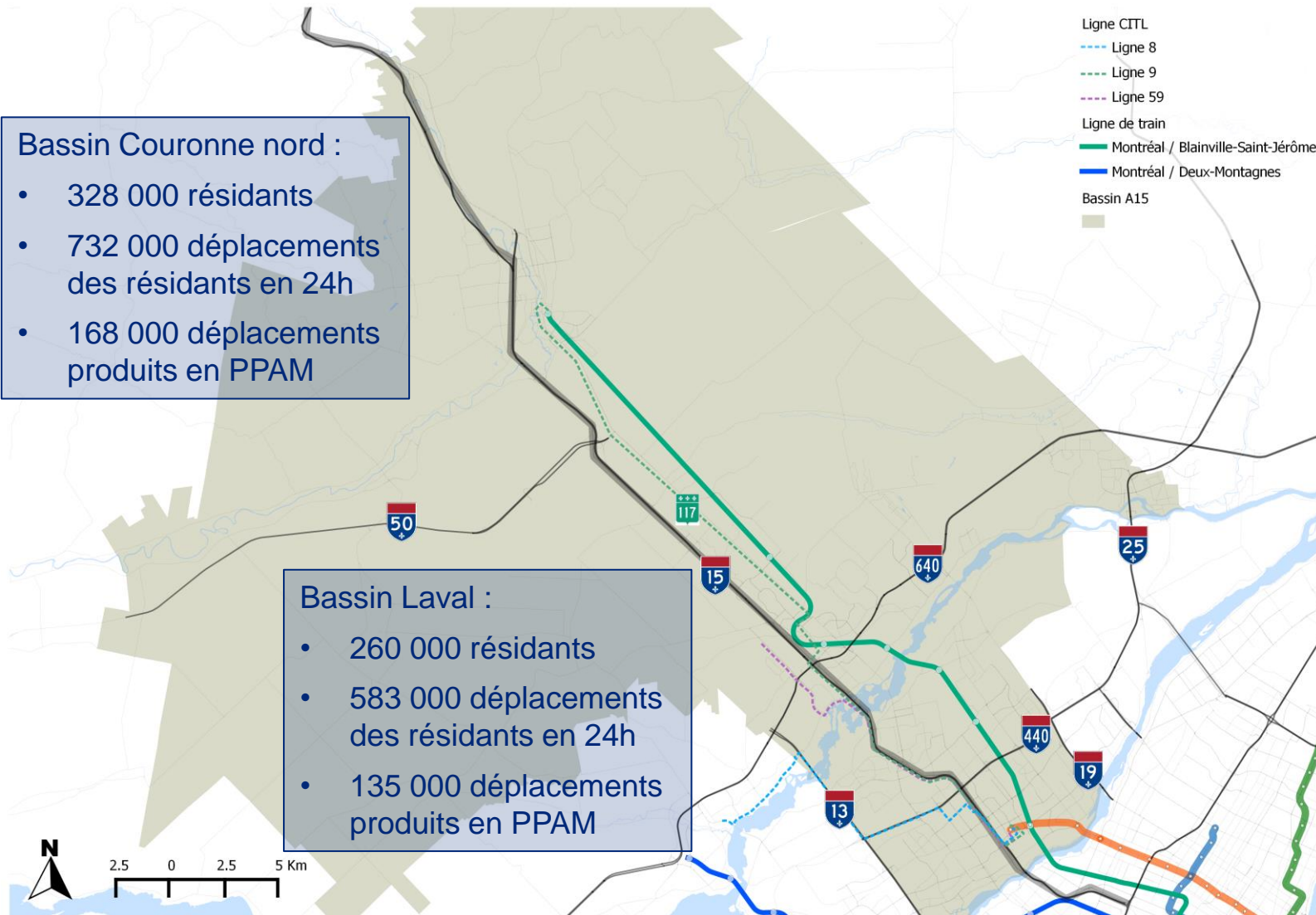
BASSIN A-15

Bassin Couronne nord :

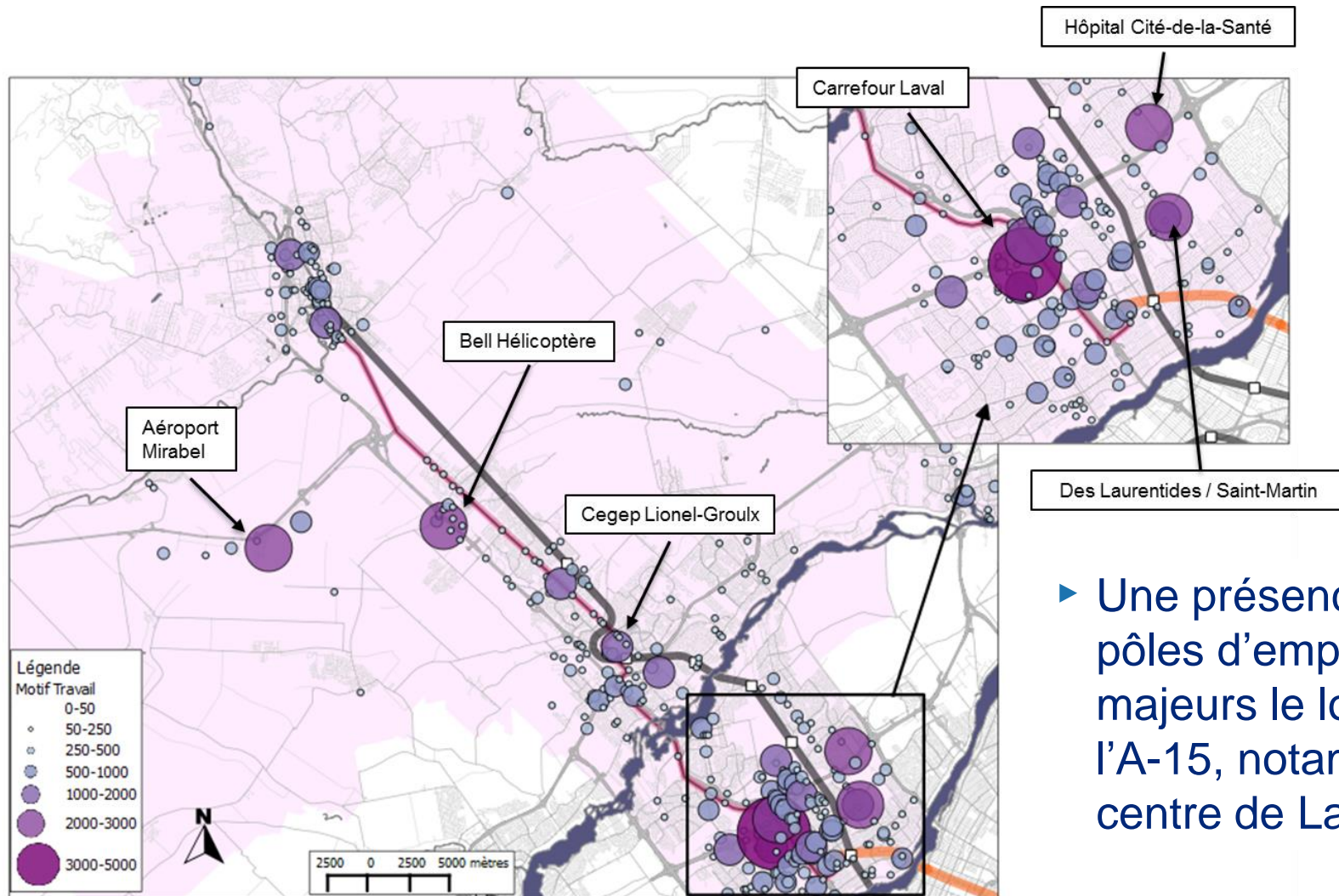
- 328 000 résidents
- 732 000 déplacements des résidents en 24h
- 168 000 déplacements produits en PPAM

Bassin Laval :

- 260 000 résidents
- 583 000 déplacements des résidents en 24h
- 135 000 déplacements produits en PPAM



GÉNÉRATEURS D'ACHALANDAGE



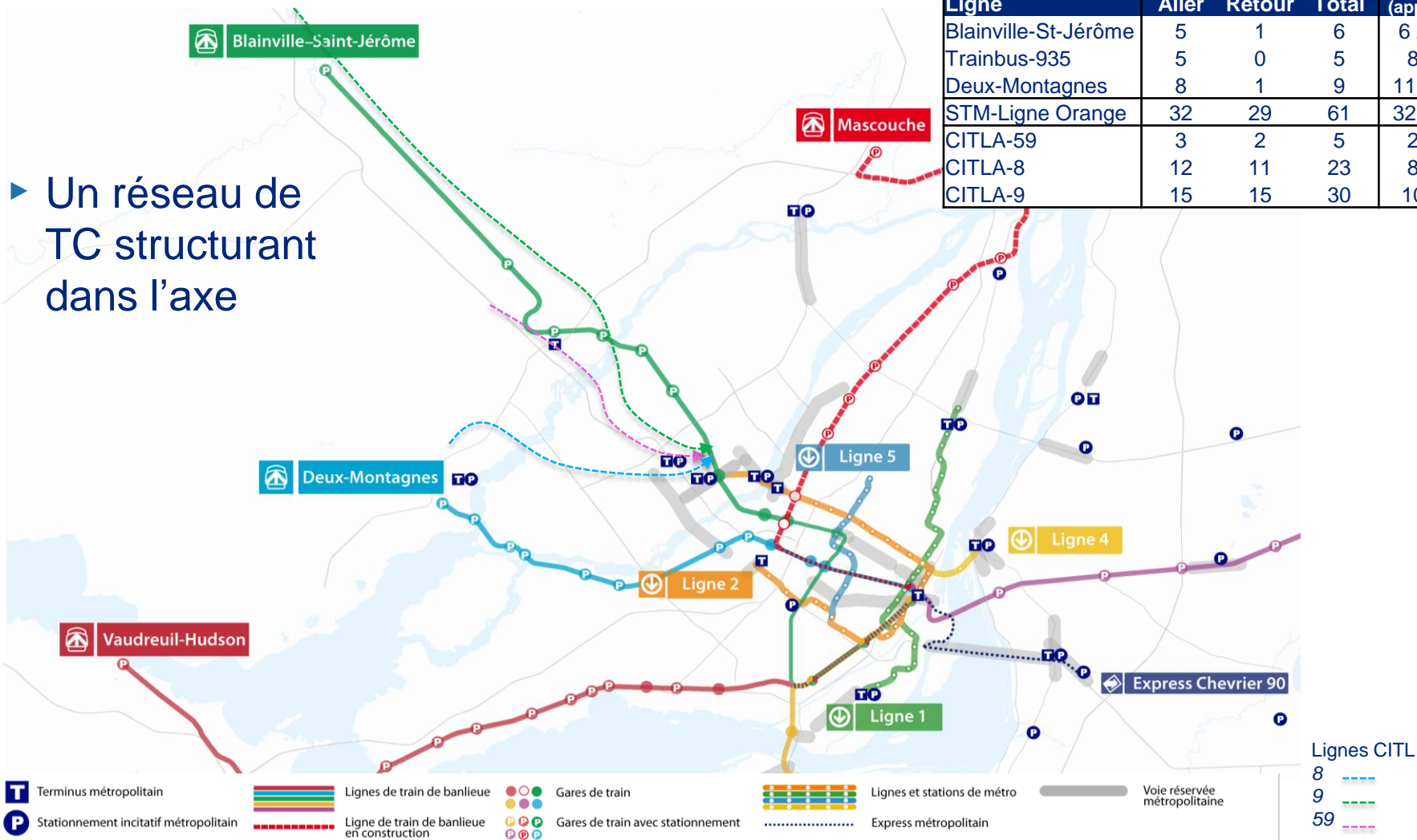
Source : destinations pour motif travail, tous modes, 24h, EOD 2008

- Une présence de pôles d'emplois majeurs le long de l'A-15, notamment au centre de Laval

RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF

► Un réseau de TC structurant dans l'axe

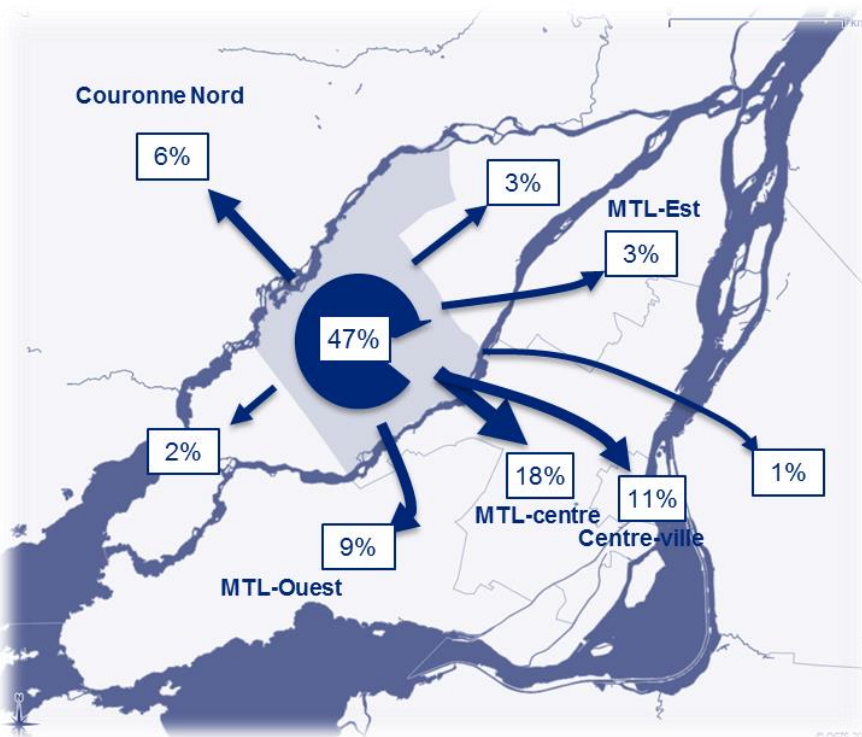
2012 Ligne	Nombre de départ PPAM			Capacité aller (approx.)
	Aller	Retour	Total	
Blainville-St-Jérôme	5	1	6	6 200
Trainbus-935	5	0	5	800
Deux-Montagnes	8	1	9	11 200
STM-Ligne Orange	32	29	61	32 000
CITLA-59	3	2	5	200
CITLA-8	12	11	23	800
CITLA-9	15	15	30	1000



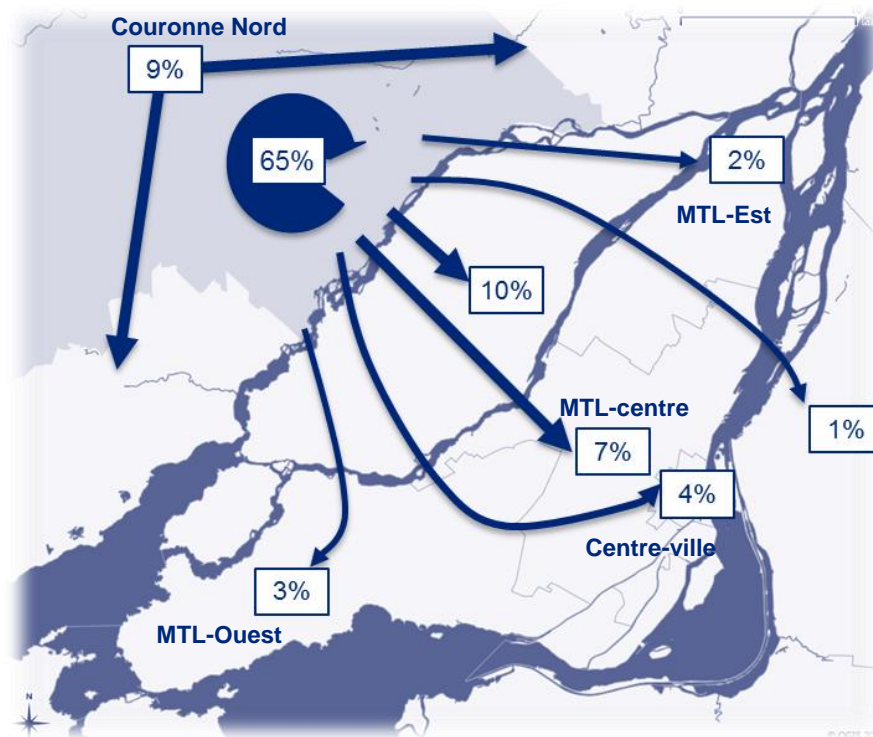
DESTINATIONS DES DÉPLACEMENTS

- ▶ Une majorité de déplacements internes

128 000 déplacements motorisés en PPAM en provenance du bassin Laval

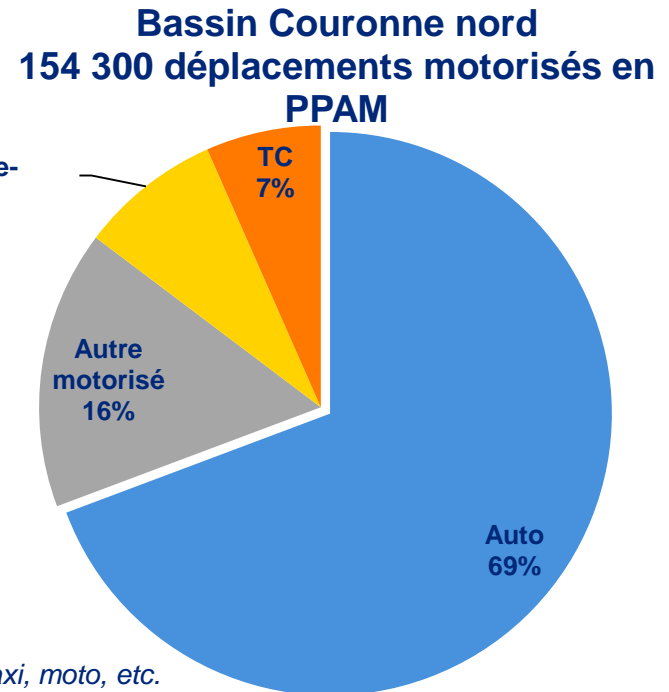
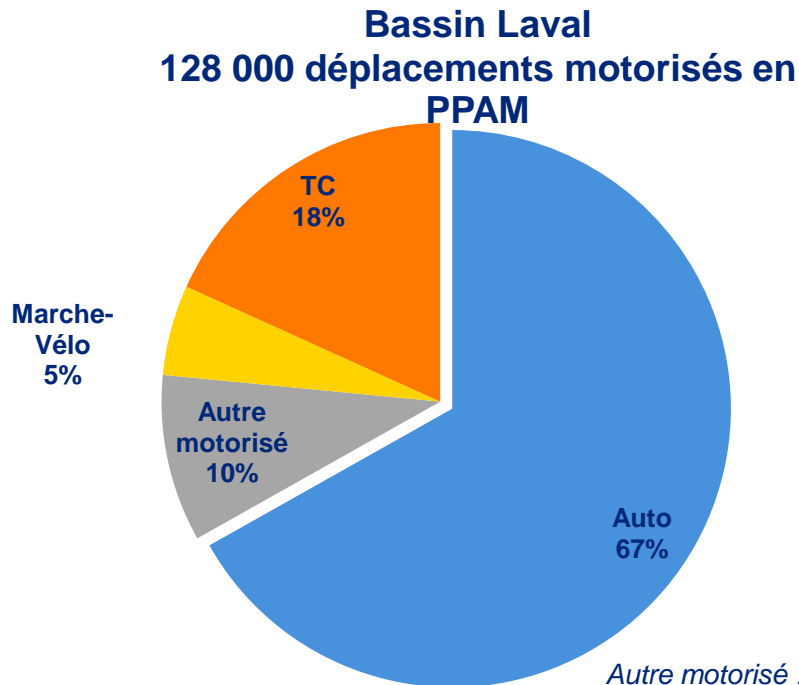


154 300 déplacements motorisés en PPAM en provenance du bassin Couronne nord



Source : déplacements en PPAM, modes motorisés, EOD 2008

PARTS MODALES DU TC



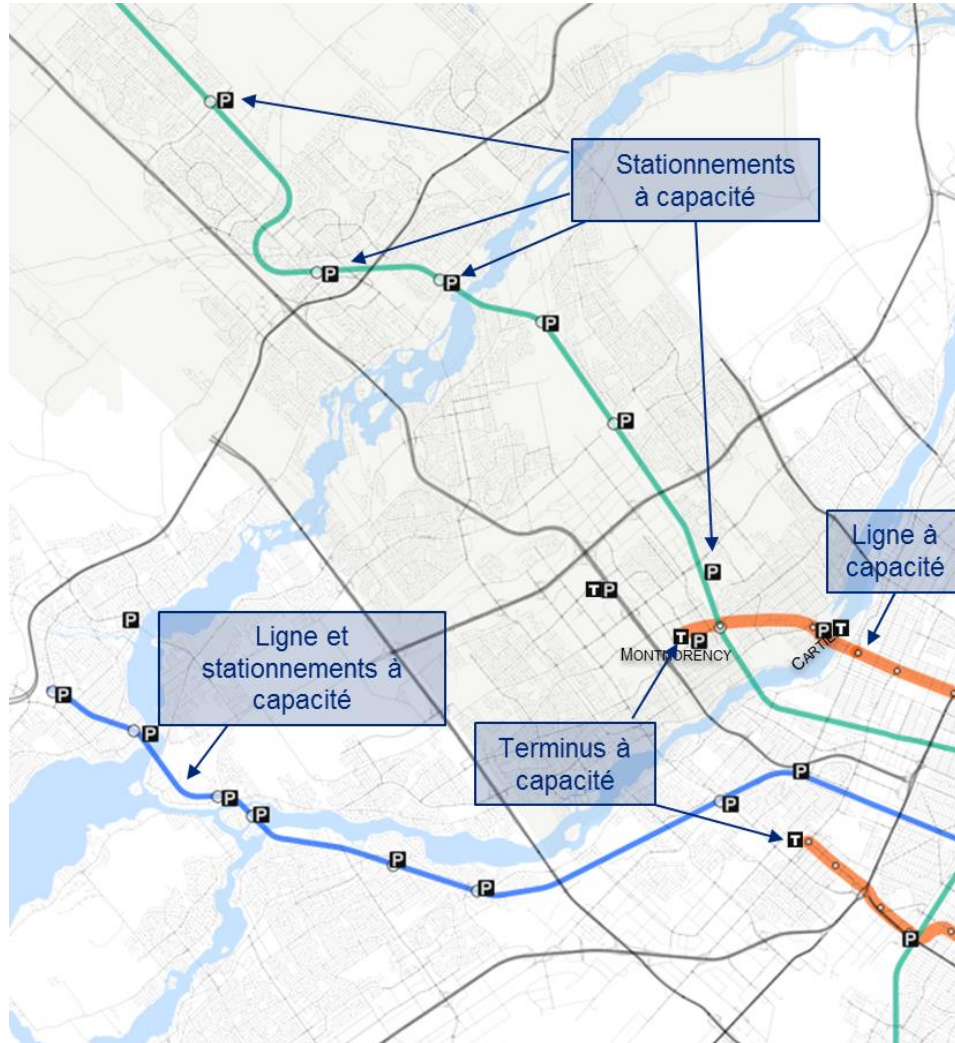
Autre motorisé : autobus scolaire, taxi, moto, etc.
Source : part modale, PPAM, EOD 2008

- ▶ L'automobile, le mode de déplacements le plus utilisé
- ▶ Une part modale du TC significative pour les destinations suivantes :

66%	centre-ville	67%
28%	Montréal-centre	29%

- ▶ Mais négligeable pour les autres destinations

UTILISATION DU RÉSEAU DE MODES LOURDS DE TC



- ▶ Saturation de la ligne Deux-Montagnes en quasi-totalité
- ▶ Branche Est de la ligne Orange du métro à capacité
- ▶ Terminus Montmorency et Côte-Vertu à capacité
- ▶ Plusieurs stationnements de la ligne Blainville à capacité

UTILISATION DES RÉSEAUX ROUTIERS



Source : MTQ 2009

- ▶ Un réseau autoroutier (A-15, A-640, A-13, R-335, A-19 et A-440) très sollicité en période de pointe
- ▶ Un taux d'occupation sur l'A-15 qui varie entre 1,10 et 1,15 en PPAM. Le taux d'occupation dans la région est en moyenne de 1,23 en PPAM.
- ▶ Une problématique de congestion qui impacte les services d'autobus

Source : Google, MTQ 2011, EOD 2008 et STL 2009

PROJETS DE TC EN COURS

AJOUT DE SERVICE LIGNE BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME

- ▶ Ajout de 6 départs quotidiens en semaine
- ▶ Desserte de la clientèle jusqu'à St-Jérôme pour chacun des départs
- ▶ Projet mis en œuvre dans le cadre des mesures d'atténuation de la congestion routière dans la région
- ▶ **Mise en service réalisée à l'été 2013**



PROJETS DE TC EN COURS

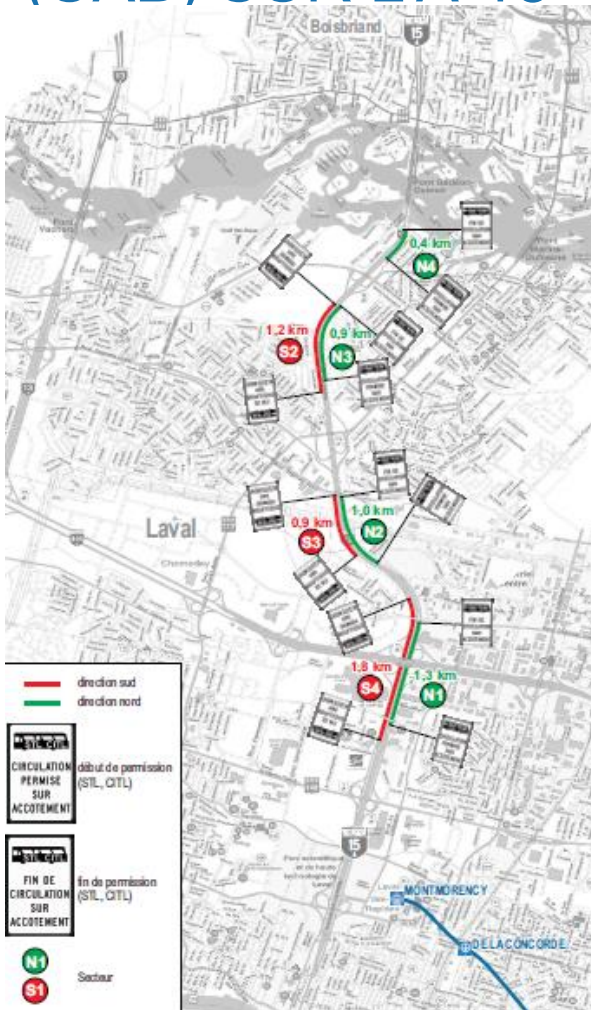
DÉPLOIEMENT DES NOUVELLES VOITURES DE MÉTRO



- ▶ Hausse de la capacité d'accueil de 10 %
- ▶ Amélioration du confort et de l'information clientèle
- ▶ Mise en service prévue pour 2015

PROJETS DE TC EN COURS

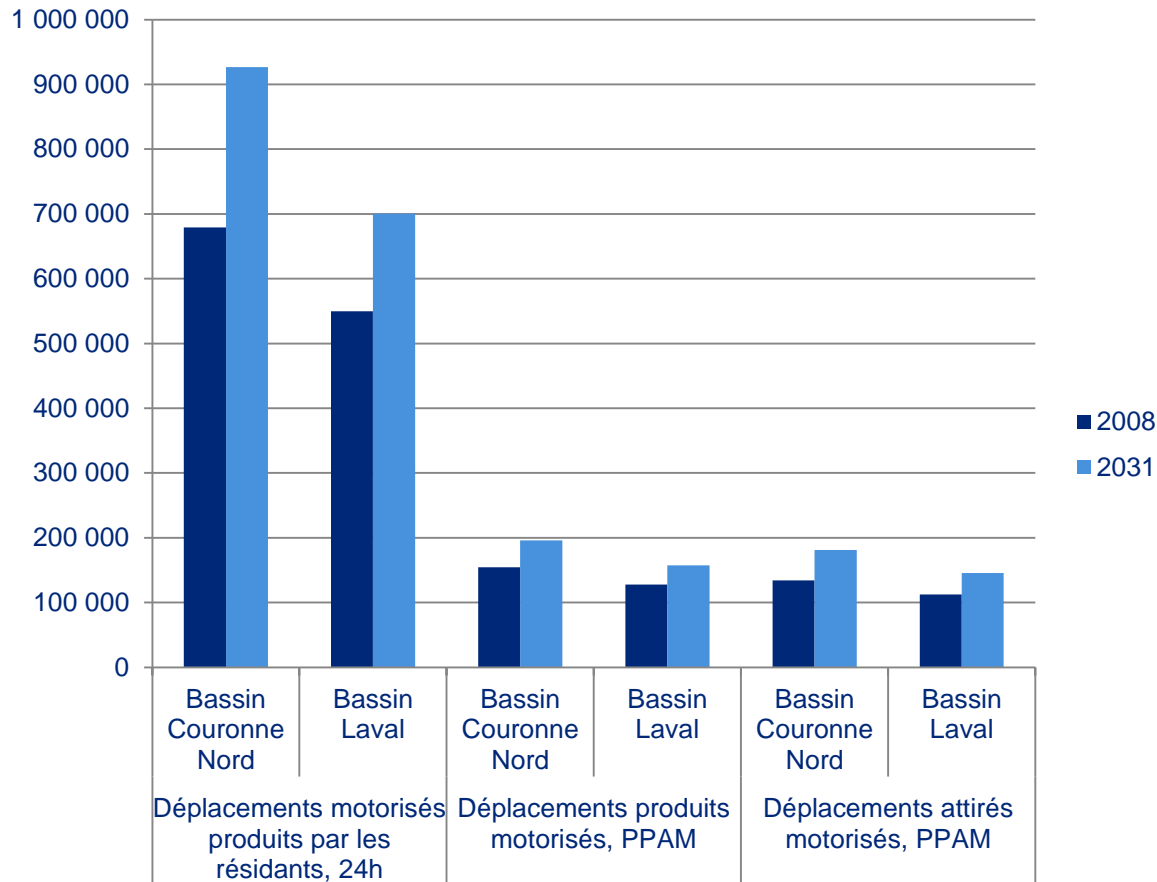
UTILISATION DES ACCOTEMENTS PAR LES AUTOBUS (UAB) SUR L'A-15



- ▶ Projet pilote du MTQ sur une portion de l'A-15 à Laval
- ▶ Mesure ponctuelle qui s'applique uniquement lorsqu'il y a de la congestion
- ▶ Utilisée quotidiennement par le CITL; jamais utilisée par la STL.

DIAGNOSTIC DE MOBILITÉ PERSPECTIVES 2031

PROJECTIONS 2031 DES DÉPLACEMENTS MOTORISÉS - VOLUMES



Bassin A-15

804 000 résidents

Croissance 2008/2031 : 37%

1 620 000 déplacements motorisés produits 24h

Croissance 2008/2031 :

Volume : 390 000 (+32%)

353 000 déplacements produits PPAM

Croissance 2008/2031 :

Volume : 71 000 (+25%)

326 000 déplacements attirés PPAM

Croissance 2008/2031

Volume : 79 000 (+32%)

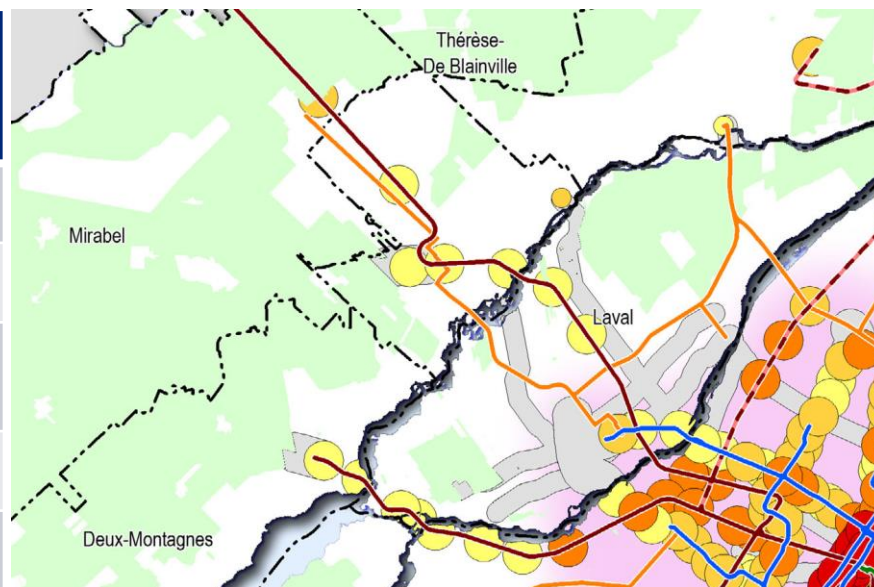
Source : Données prévisionnelles du MTQ basées sur l'EOD 2008 à l'horizon 2031 (version 1)

ORIENTATIONS 2031 DE DÉVELOPPEMENT

- ▶ Le PMAD préconise une concentration du développement résidentiel aux points d'accès du réseau de TC métropolitain

Localisation des futures aires TOD

Gares ligne Blainville	Stations ligne Orange du métro	Autres TOD identifiés
Blainville	Montmorency	Boisbriand
Sainte-Thérèse	De la Concorde	Mirabel
Rosemère	Cartier	Bois-des-Filions
Sainte-Rose		
Vimont		



Source : CMM 2012

Merci de votre attention

