



Refonte bus / Ligne 211X - rues Montrose et Elm

Questions et réponses / mise à jour évolutive selon les questions principalement reçues

SERVICE BUS

Q : Quels critères ont mené au tracé sur Montrose Drive ?

R : L'avenue Elm et la rue Montrose ont été identifiées, après analyse, comme des rues privilégiées pour leur potentiel afin d'améliorer la desserte du secteur vers les grands pôles de transport collectif dont le REM Kirkland, la gare Beaconsfield et la station de métro Lionel-Groulx et les destinations de quartier (ex. village de Pointe-Claire).

En plus des intrants provenant de nos partenaires municipaux, les commentaires du service à la clientèle et des équipes internes, nos analyses reposent sur les données provenant de plusieurs sources : Enquête Origine-Destination & Perspectives mobilités, Statistiques Canada, codes postaux & quarts de travail d'employés, projets immobiliers, résultats de simulation. etc.

Nous avons évalué que pour la 211X, près de 2600 résidents de Beaconsfield auront pour la première fois accès au réseau bus à moins de 500 mètres de leur domicile, dont ~450 aînés et ~200 personnes à faible revenu.

Ce choix de rue repose également sur une évaluation technique rigoureuse : largeur de rue, circulation, sécurité de manœuvres, tests terrain pluripartites et visites sur place. Il s'inscrit aussi dans une démarche plus large, amorcée dès 2022, incluant le travail de collaboration avec les équipes techniques de la Ville.

Ainsi, nos critères de sélection pour Montrose sont l'accessibilité au réseau de transport collectif, le potentiel d'achalandage, la faisabilité du parcours, la sécurité du passage et des manœuvres bus, en fonction des ressources disponibles.



Q : Pourquoi avoir mis en place la ligne 211X ?

R : L'objectif spécifique de la ligne 211X est de desservir les résidents du secteur, habitant à distance de marche des axes Elm et Montrose.

En tant que variante de la ligne 211, la 211X réalise un détour sur le parcours régulier de la 211. Avec le parcours de la 211, on donne l'opportunité aux résidents de se connecter directement au REM, à la gare de Beaconsfield et à la gare de Pointe-Claire, au village de Pointe-Claire, à Dorval ainsi qu'au terminus de Dorval, et à la station Lionel-Groulx du métro. Nous souhaitons offrir une diversité de destinations et de connexions afin de répondre à un maximum de besoins de mobilité de la population.

Q : Quel sera le niveau de service de la nouvelle ligne sur Montrose et Elm (211X)?

R : Cette ligne sera :

- En service aux heures de pointe seulement (06:30-09:30 et 15:30-18:30);
- En service en semaine seulement, il n'y aura pas de service la fin de semaine ni les jours fériés.
- Aux 30 minutes dans chaque direction. C'est donc 12 passages de bus par direction par jour.

Q : Pourquoi ne pas passer par la rue Windermere, plutôt que par la rue Montrose ?

R : Cette option a également été analysée. La rue Montrose a été retenue puisqu'il s'agit du tracé jugé le plus efficace et optimal pour améliorer l'accessibilité au réseau, en permettant de desservir un plus grand nombre de résidents tout en limitant les besoins en nouvelles infrastructures. Ce travail a été fait en collaboration avec la Ville de Beaconsfield.

Q : Combien y a-t-il d'arrêts sur la rue Montrose ?

R : Sept (7) nouveaux arrêts sont implantés pour le service sur Montrose. Le bus ne s'arrêtera à ces arrêts que s'il y a des gens qui veulent monter ou descendre du bus. Nous n'anticipons pas de perturbations à la circulation du secteur.



Ces nouveaux arrêts nécessitent le retrait d'une trentaine d'espaces de stationnement, sur Montrose, au niveau des zones d'arrêts de bus. La signalisation pour interdire le stationnement sera mise à jour prochainement pour n'être qu'effective en heures de pointe seulement, en fonction du passage des bus :

- **Côté est** de Montrose : Interdiction de stationner dans les zones d'arrêts de bus, du LUN AU VEN, 7h00 à 10h00 et 16h30 à 19h30
- **Côté ouest** de Montrose : Interdiction de stationner dans les zones d'arrêts de bus, du LUN AU VEN, 6h00 à 9h00 et 15h30 à 18h45

Q : Serait-il possible de retirer des arrêts sur la rue Montrose ?

R : Sur la rue Montrose, seulement 7 arrêts sont prévus sur un tronçon d'environ 1,4 km, ce qui représente déjà une desserte limitée. À la STM, la norme généralement utilisée — bien qu'elle puisse varier selon le contexte — vise à offrir un accès au réseau à l'intérieur d'environ 500 mètres, afin de favoriser l'accessibilité au transport collectif.

Les arrêts sont positionnés aux intersections afin de maximiser l'accès pour la clientèle et de desservir efficacement les secteurs résidentiels avoisinants. L'objectif même du passage de la ligne sur cette rue est de rapprocher le service bus des résidences qui ne bénéficient actuellement d'aucune desserte.

Dans ce contexte, une réduction du nombre d'arrêts n'est pas envisagée afin d'atteindre les objectifs de la mise en place de cette desserte.

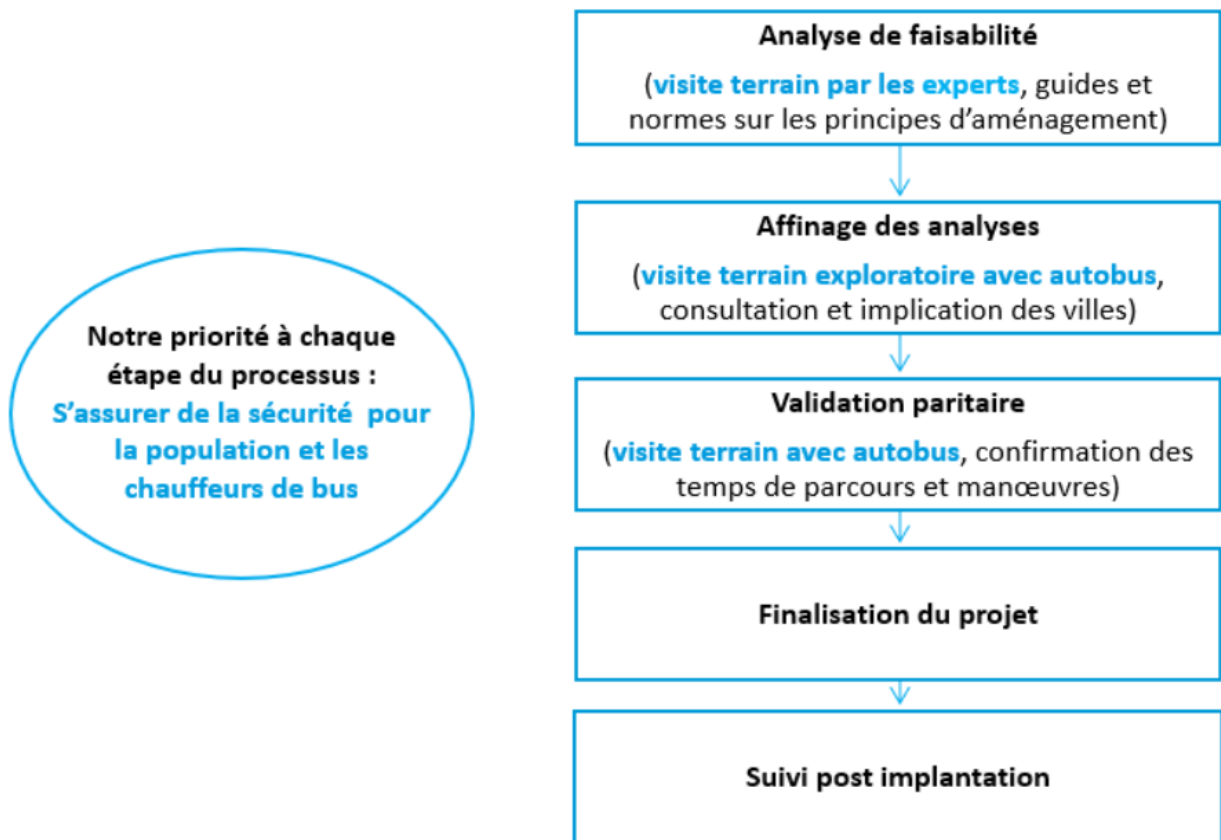
Q : Pourquoi n'y a-t-il pas d'arrêts sur le côté sud de la rue Elm ?

R : Il n'y a présentement pas d'arrêts sur le côté sud de la rue Elm, en direction est, puisque des aménagements sont nécessaires afin d'assurer la sécurité des passagers lors de la montée et de la descente du bus étant donné la présence de la piste cyclable. Des solutions adaptées existent et nous sommes en démarche avec la Ville centre (Montréal) à cet effet. Les arrêts seront mis en place ultérieurement.

SÉCURITÉ

Q : Quelles analyses ont été réalisées pour Montrose Drive et Elm pour évaluer la sécurité ?

R : Voici un schéma qui démontre le processus établi à la STM pour évaluer la faisabilité et la sécurité d'un nouveau parcours :





Deux validations paritaires sur le terrain, avec un bus ont été faits pour les rues Montrose et Elm.

DATE 2 avril 2025	DATE 16 janvier 2026
Validation des manœuvres et confirmation des requis en aménagement sur la nouvelle portion du parcours 211X dans les deux directions	Validation des manœuvres en conditions hivernales sur la nouvelle portion du parcours 211X dans les deux directions.

À chaque étape, on s'assure de la faisabilité et de la sécurité de l'ensemble de ces éléments :

- Les conditions de circulation
- Les manœuvres bus
- Les aménagements requis / les points de vigilance
- Les temps de parcours

Également, les chauffeurs de la STM sont des professionnels formés. Ils adaptent leur conduite en fonction des conditions, notamment en ralentissant ou en s'arrêtant au besoin, afin d'assurer la sécurité des piétons, des cyclistes et de l'ensemble des usagers de la route.

ÉVALUATION POST-IMPLANTATION

Q : Qu'est-ce que vous considérez comme un faible achalandage (en termes de nombre de passagers) ?

R : Particulièrement sur les nouvelles lignes qui sont mises en place avec la refonte, une vigie et des évaluations de la performance sont faites en continu. Des évaluations sur l'utilisation et une vigie sur l'opérabilité (efficacité du service dans la réalité) sont effectués à partir de la mise en service.

Pour évaluer la performance d'une ligne, une période de maturation est nécessaire. Une ligne prend généralement jusqu'à deux ans pour atteindre sa pleine maturité, soit le temps que les habitudes de déplacement de la population se prennent. Cette



progression se reflète dans les courbes d'achalandage, qui tendent à se stabiliser (atteindre un plateau) vers 2 ans de service. Est analysé :

- Achalandage aux arrêts : observation du nombre de montées et de descentes à chaque arrêt.
- Achalandage global de la ligne : Il est évalué sur l'ensemble du parcours et selon les périodes de la journée (heures de pointe et hors pointe). Une portion de la ligne peut être moins achalandée, sans que cela remette en cause la performance de l'ensemble de la ligne, si l'achalandage global est jugé satisfaisant. Nous surveillerons particulièrement le décroché de la 211X via Elm et Montrose, surtout lorsque l'ensemble des arrêts seront implantés des deux côtés de Elm.
- Rétroaction de la clientèle et des chauffeurs : prise en compte des plaintes, commentaires et signalements reçus des usagers et des commentaires des chauffeurs et des chefs d'opération.

Donc, il n'y a pas de chiffres en tant que tels, comme plusieurs éléments seront considérés pour évaluer la performance de la ligne. Pour la 211X, le tracé est mis en place pour les résidents du secteur spécifiquement. L'achalandage aux arrêts et son évolution dans le temps sera l'intrant le plus important pour évaluer la performance de la variante de cette ligne.

CONSULTATIONS

Q : Est-ce que la STM a tenu des consultations publiques ?

R : Des consultations publiques ont été tenues à l'automne 2022 afin de recueillir les besoins de mobilité et les commentaires de la population concernant la refonte du réseau bus, incluant le secteur de Beaconsfield :

- Une séance d'information tenue le 27 octobre 2022, durant laquelle les participants pouvaient exprimer leurs besoins en transport collectif. Parmi les participants, 40 % (16 personnes) habitaient, travaillaient ou étudiaient à Beaconsfield;
- La plateforme participative Parlons-en, accessible du 4 octobre au 13 novembre 2022, dans le cadre de laquelle 41 participants se sont exprimés sur les besoins en transport collectif à Beaconsfield, Kirkland et Pointe-Claire.



L'ensemble des commentaires recueillis dans le cadre de ces démarches a été analysé et pris en considération dans le processus de planification. Ces consultations visaient à mieux comprendre les besoins de mobilité de la population. Elles ne portaient pas sur le choix précis des tracés ni sur le positionnement des arrêts, et ce, dans l'ensemble des secteurs concernés par la refonte du réseau bus.