

## Candidatures de Projets - Catégorie : Jeune professionnel·le inspirant·e

Candidat·e	Organisme candidat	Résumé du projet
Alexandre Brunet	Polytechnique Montréal	<p>Actuellement étudiant en M.Sc.A en transport et mobilité sous la supervision de Catherine Morency, il possède quatre ans d'expérience en développement logiciel. Avant de reprendre ses études, il a travaillé chez Ubisoft Montréal, où il s'est principalement consacré à l'ingestion de données massives.</p> <p>"Fusionner des données spatiales en transport sans perdre la tête : est-ce possible ?" : La modélisation des comportements de mobilité ou de l'utilisation de différents systèmes de transport exige inévitablement l'utilisation de plusieurs ensembles de données. Ces données sont rarement parfaitement compatibles et exigent des pré-traitements qui peuvent s'avérer complexes et longs. Par exemple, pour mieux comprendre comment l'environnement bâti autour des ménages influence les comportements de mobilité, il peut être pertinent d'analyser l'accès au transport en commun ou à un système de vélo en libre-service, ainsi que des indicateurs comme la densité de population ou la densité commerciale. Ces éléments proviennent toutefois de sources de données distinctes. Cette présentation propose ainsi une méthodologie et un outil conçus pour faciliter la fusion des données spatiales en transport, en réduisant les manipulations redondantes et coûteuses en temps.</p>
André Roy	Norda Stelo	<p>Ingénieur dans le domaine portuaire et côtier, M. Roy travaille chez Norda Stelo depuis novembre 2023.</p> <p>Diplômé en génie civil de l'Université Laval en 2021, il a acquis une expérience précieuse tant en conception qu'auprès d'un entrepreneur général dans le Grand Nord canadien, où il a contribué à la gestion et à la réalisation de projets portuaires d'envergure. Cette expérience diversifiée a permis à M. Roy de développer une compréhension approfondie des défis uniques et des exigences spécifiques des infrastructures portuaires dans des environnements variés. Sa capacité à s'adapter rapidement et à trouver des solutions innovantes, même dans des conditions complexes et éloignées, est remarquable. Actuellement en maîtrise en Gestion stratégique de projets, il démontre un engagement constant envers le développement professionnel continu et l'acquisition de</p> <p>compétences supplémentaires. La passion de M. Roy pour l'ingénierie et son dévouement à l'amélioration des infrastructures portuaires font de lui un candidat idéal pour ce prix. Son parcours exemplaire et son engagement envers l'excellence professionnelle inspirent non seulement ses collègues, mais aussi la communauté élargie.</p>
Fabien Wong	Intervia	<p>Projet intégré du SRB Pie-IX - Lot Notre-Dame : Le projet intégré du SRB Pie-IX vise à aménager un axe structurant de transport collectif performant et accessible, reliant la rue Notre-Dame à Montréal au boulevard Saint-Martin à Laval. Avec ses voies réservées, ses stations sécurisées et ses aménagements modernes, le SRB vise à améliorer la mobilité des usagers tout en revitalisant le boulevard Pie-IX grâce à des infrastructures urbaines et souterraines entièrement renouvelées. Ce chantier complexe, situé en milieu urbain dense et traversant de nombreuses intersections stratégiques, a exigé une gestion précise de la circulation et des impacts. Fort de son expérience en tant que responsable de la gestion des impacts sur les lots précédents du projet, Fabien Wong tient maintenant le double rôle de surveillant du maintien de la circulation et de la gestion des impacts au sein du lot Notre-Dame. Il marque le projet de manière significative en assurant la mobilité, l'accessibilité et la sécurité des usagers du secteur tout en minimisant les impacts sur les riverains, contribuant ainsi au bon déroulement des travaux. La phase 1 du lot Notre-Dame, amorcée en janvier 2023, se terminera fin 2024, tandis que la phase 2 débutera en janvier 2025.</p>
Vincent Pelletier-Bonenfant	Exo, Réseau de transport métropolitain	<p>La fusion des 13 opérateurs autobus a entraîné des incohérences à réguler dans le chevauchement de certains services. Par ailleurs, elle nous permet aussi d'envisager des opportunités de complémentarités et la possibilité de dessertes entre les secteurs. Ensuite, la croissance importante de la population dans les couronnes et le développement de ces territoires en font des pôles de destination et de mobilité qu'il faut repenser.</p> <p>Enfin, l'ouverture de l'antenne sud du REM a eu un impact important sur notre réseau. C'est cette mise en service qui a lancé les mises en service des nouveaux réseaux d'autobus. Ainsi, les 4 premières refontes des réseaux d'autobus concordent avec les implantations des segments du REM. En 2028, tout notre réseau d'autobus aura été revu. Étant donné l'ampleur du territoire d'exo, nous avons dû découper la refonte en plusieurs secteurs. Ce sont donc 7 refontes qui composent le projet dont le calendrier initial est : Amorcé plus fortement en 2019 pour un arrimage le 31 juillet 2023 avec la mise en service de l'antenne sud du REM les secteurs de Carignan-Richelieu-Chambly et Le Richelain et Roussillon.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Février 2023 : Consultation publique pour les secteurs La Presqu'île et Laurentides - Terrebonne-Ouest.</li> <li>- Fin 2024 : Mise en service des nouveaux réseaux d'autobus des secteurs La Presqu'île et Laurentides - Terrebonne-Ouest</li> <li>- 2026 : Mise en service des nouveaux réseaux d'autobus des secteurs L'Assomption / Terrebonne-Mascouche et Haut-Saint-Laurent et Sud-Ouest</li> <li>- 2028 : Mise en service des nouveaux réseaux d'autobus des secteurs Sainte-Julie / Sorel-Varennes / Vallée du Richelieu.</li> </ul>

## Candidatures de Projets - Catégorie : Aménagement du territoire et mobilité active

Projet	Organisme candidat	Résumé du projet
Réalisation d'un Guide de déploiement pour la réalisation des Pôles de mobilité à Montréal	Agence de mobilité durable de Montréal	Dans le but d'assurer une cohérence, tant dans le déploiement que dans l'aménagement des terrains qui seront convertis en pôles de mobilité, l'Agence s'est dotée d'un outil pour encadrer la planification du programme de pôle de mobilité et la conception des projets. Ce Guide de planification et de conception est divisé en trois grands chapitres et aborde : <ul style="list-style-type: none"> <li>- La Vision stratégique, définition du concept et orientations pour déployer les pôles de mobilité</li> <li>- Les étapes de planifications pour effectuer la conversion de terrains de stationnement en pôle de mobilité</li> <li>- Les critères de conception et les principes d'aménagement</li> </ul>
Ça prend une ville pour bâtir un REV   L'axe Viger-St-Antoine-St-Jacques	Ville de Montréal	Depuis 2019, la Ville de Montréal développe un ambitieux réseau de voies cyclables, le Réseau Express Vélo (REV). L'axe Viger / Saint-Antoine / Saint-Jacques, un corridor est-ouest de 5,2 km au cœur du centre-ville, est en cours de déploiement depuis 2021. Ce projet présente de nombreux défis en raison de sa localisation stratégique en plein centre urbain. La présentation mettra en lumière les stratégies adoptées pour son implantation près d'une autoroute et traversant plusieurs quartiers aux besoins variés, ainsi que la manière dont les nombreuses équipes de la Ville ont collaboré pour assurer la réussite de cet ambitieux projet.
Comment une modification significative de l'offre de transport en commun affecte les comportements de mobilité	Polytechnique Montréal	Une volonté de développer et transférer les mobilités vers des formes plus actives se développe dans les villes. Le maillage du territoire devient donc un enjeu central. Ce concept soulève l'importance de pouvoir mesurer les impacts de l'ajout de corridors structurants de transport en commun qui ne sont pas des modifications « à la marge ». Ainsi, ce projet présente une analyse de façon structurelle de l'offre et de la demande selon des critères méthodologiques définis, compare l'accessibilité théorique aux comportements observés sur le territoire d'étude et identifie les bénéficiaires directs et indirects liés à la modification de l'offre.
La conception d'aménagements cyclable à mi-niveau : le projet de la rue De Champlain à Montréal	Ville de Montréal	Toujours à la recherche d'aménagements cyclables plus innovants, Montréal a, depuis quelques années, commencé à aménager des pistes cyclables à mi-niveau. Le réaménagement de la rue De Champlain, qui crée une liaison stratégique entre l'axe Rachel, le parc Olympique et le parc Jean-Drapeau, fait partie de ces projets novateurs. Cette conférence présentera l'évolution du projet, depuis les concepts initiaux jusqu'aux résultats obtenus, en mettant en lumière les défis techniques et logistiques surmontés. Elle traitera également des leçons tirées et des avancées réalisées par Montréal en matière de pistes cyclables à mi-niveau. Pour plus d'informations : Projet rue De Champlain ( <a href="https://montreal.ca/articles/projet-rue-de-champlain-26059">https://montreal.ca/articles/projet-rue-de-champlain-26059</a> )
Vivre ensemble - Une promenade urbaine et verdoyante pour toutes les générations	AECOM	Le secteur Saint-Laurent à Brossard, prisé pour ses vues sur le fleuve et Montréal, se caractérise par une forte densité résidentielle et une population plus âgée que la moyenne Brossardoise. Des problèmes de sécurité ont été identifiés et des besoins importants en espaces publics sont observés. Pour répondre à ces enjeux, la Ville de Brossard a mandaté la firme AECOM pour repenser l'aménagement du boulevard Saint-Laurent et de la rue Saint-Charles, ainsi que l'aménagement des deux futurs parcs, en incluant un volet participatif composé d'un sondage et d'ateliers. La vision et le concept de la promenade St-Laurent reposent sur une redéfinition de l'espace public, une revégétalisation importante, la sécurisation des déplacements actifs conçue pour une clientèle vieillissante et l'apaisement de la circulation. Deux nouveaux parcs seront aménagés en complémentarité à la promenade, bonifiant les espaces publics accessibles dans un concept intégré qui favorisera un mode de vie actif et sécuritaire. Le boulevard et la rue deviendront des promenades actives, le parc Saint-François sera dédié à la détente multigénérationnelle avec jardins et œuvres d'art, et le parc sur les berges à la contemplation, offrant une promenade piétonne avec vues exceptionnelles et espaces verts renaturalisés.
La Zone Santé : Sécuriser et rendre favorable au vieillissement actif les abords des installations de santé	Centre d'écologie urbaine	La Zone Santé propose d'aménager les abords des installations de santé pour favoriser le vieillissement actif. Via un processus innovant intégrant de nombreuses parties prenantes et faisant participer les personnes âgées, les recommandations proposées visent à favoriser l'aménagement de parcours conviviaux et sécuritaires jusqu'aux portes d'entrée de l'installation. L'objectif est aussi d'assurer l'intégration du site aux différentes échelles de planification, notamment en le connectant aux réseaux de transports actifs et collectifs aux services du milieu de vie. La conférence permettra de partager les résultats de la démarche déjà réalisée dans six installations de santé, à Montréal et en Montérégie.
Un plan de mobilité durable régional : pour connecter les initiatives et le territoire	RÉGIM (Régie intermunicipale de transport Gaspésie - Îles-de-la-Madeleine	Fruit d'un important travail de co-construction, le Plan régional de mobilité durable et collective 2024-2028 de la RÉGIM est une première au Québec. À la suite d'un portrait-diagnostic général de la mobilité sur le territoire de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, le plan présente la vision ainsi que les orientations de la RÉGIM, le principal organisme de transport du milieu. Cette conférence mettra en lumière toute la démarche derrière ce document qui se veut une inspiration pour les municipalités qui souhaitent agir sur la mobilité durable.

## Candidatures de Projets - Catégorie : Innovation et nouvelles technologies

Projet	Organisme candidat	Résumé du projet
Une technologie qui ouvre des horizons : Autonomie et accessibilité pour les personnes malvoyantes dans le réseau d'exo.	Exo	Sur une période de dix mois, exo a réalisé une expérimentation sur une ligne d'autobus de Repentigny. Une expérimentation a pour but de redonner un pouvoir de liberté et d'accessibilité aux personnes avec limitations visuelles pour une plus grande autonomie grâce à une application facile d'utilisation. NaviLens une application gratuite utilisée avec un simple téléphone intelligent, contribue à rendre nos sites, les arrêts de bus, des lignes et parcours plus intelligents et plus inclusifs. Des codes QR, détectables à distance permettent aux utilisateurs d'interagir plus facilement avec leur environnement grâce à des messages vocaux leur permettant de s'orienter, avoir de l'information concernant les horaires, les arrêts, etc. Cette technologie simple et conviviale, développée en collaboration avec les usagers, pourrait ultimement être étendue dans tout le réseau d'exo.
Recharge de carte OPUS avec l'appli Chrono	Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)	La nouvelle fonctionnalité d'achat de titres de transport collectif de l'application mobile Chrono, lancée il y a 6 mois, connaît un succès retentissant auprès des usagers. Avec plus de 2,2 millions de transactions réalisées à ce jour, c'est plus du tiers des achats sur carte OPUS qui se font avec Chrono; un nombre en constante croissance. 90 % des utilisateurs se déclarent satisfaits de cette innovation qui mise sur la technologie NFC, présente dans les téléphones intelligents, et offrent des modes de paiement flexibles comme les cartes de crédit et de débit ainsi que les portefeuilles numériques Apple Pay et Google Pay. Développée par l'ARTM avec les organismes de transport de la région et près de 15 000 citoyens qui ont participé aux tests, la fonctionnalité répond à un besoin réel des usagers qui peuvent désormais acheter leurs titres n'importe où, n'importe quand, sans se déplacer dans un point de vente. La solution a été conçue selon les normes de sécurité les plus strictes, en portant une attention particulière à l'accessibilité numérique, et affiche un impressionnant taux de réussite d'achat de 99,75 %. Offerte gratuitement, la nouvelle fonctionnalité de Chrono favorise la mobilité durable en facilitant l'accès au transport collectif.
Réfection des installations aéroportuaires de La Tuque	GBi Experts-conseils	L'équipe de gbi a été mandatée par la Ville de La Tuque pour la réfection de la piste de l'aéroport, abordant des défis d'ingénierie civile, électrique et de transport. Ce projet vise à améliorer la sécurité de la piste, dont l'état s'est dégradé au fil du temps. L'aéroport, situé dans une zone à contraintes thermiques, fait face à des variations de température extrêmes, entraînant des mouvements de sol importants. La piste, vieille de plus de 50 ans et construite sur une base de sable sans drainage, nécessite une attention particulière. Pour remédier à cela, l'équipe a proposé d'enlever le pavage et 100 millimètres de sable, tout en intégrant un mélange de pierre et de sol existant. Cette approche, développée en collaboration avec Eurovia, permet d'optimiser la granulométrie, assurant une adhérence, flexibilité et résistance adéquates. La réfection de la piste, conçue pour être naturellement drainante, a revitalisé l'économie locale en favorisant le retour du tourisme. Avec une capacité portante accrue, l'aéroport peut désormais accueillir des aéronefs de catégorie AGN IIIB, attirant ainsi un nouveau public. Ce projet s'inscrit également dans une démarche écologique, réduisant les émissions de gaz à effet de serre grâce à la réutilisation de matériaux.

## Candidatures de Projets - Catégorie : Sécurité dans les transports

Projet	Organisme candidat	Résumé du projet
Plan directeur piétonnier de Saint-Laurent	Ville de Montréal - Arrondissement Saint-Laurent	Le Plan directeur piéton de Saint-Laurent (PDP) repose sur la sensibilisation et les interventions sur le système routier. Celles-ci ont trois objectifs. D'abord, leur priorité est de sécuriser les déplacements piétonniers sur le territoire, conformément à l'approche Vision Zéro de Montréal pour éliminer les décès et les blessures graves sur son réseau routier. Ensuite, elles cherchent à améliorer l'efficacité et la convivialité des déplacements à pied à Saint-Laurent. Enfin, elles visent à corriger certaines situations précises tout en réalisant des aménagements à plus grande échelle. Depuis l'adoption du PDP en 2020, plus de 200 projets de sécurisation ont été réalisés, en plus de nombreuses interventions de marquage et de signalisation, dont le dégagement des coins de rue des secteurs résidentiels. En 2025, l'arrondissement compte réaliser une trentaine de projets, ce qui portera ses investissements en sécurité des piétons à 15 M\$. Le volet de sensibilisation du PDP est réalisé en collaboration avec différents partenaires pour tenir des activités qui rejoignent l'ensemble de la population de Saint-Laurent, particulièrement les piétons vulnérables. Un comité sur la sécurité routière a notamment été mis sur pied pour arrimer les interventions de l'arrondissement avec celles de ses partenaires comme le SPVM, les écoles, les groupes communautaires, etc.
Vas-y mollo - Réussir le virage à 30 km/h	Ville de Trois-Rivières	Trois-Rivières a transformé les limites de vitesse sur son territoire à travers une démarche tout aussi technique que rassembleuse. En passant par des projets pilotes, la consultation des citoyens, des partenaires externes et internes, la collecte de données probantes, des modélisations, des analyses rigoureuses, la révision du schéma de couverture de risque, une conception détaillée, des campagnes d'information et de sensibilisation et le contrôle policier, la Ville a mis en œuvre un projet porteur répondant aux besoins en sécurité routière et en quiétude des quartiers résidentiels. Cette diminution des limites de vitesse permet dorénavant un meilleur partage des emprises de rue apportant plus d'équité envers les piétons et les personnes se déplaçant à vélo. Elle permet également d'aménager différemment les rues en y bonifiant l'environnement et la quiétude pour ainsi favoriser l'adoption de modes de déplacement ayant un impact positif sur la santé publique. Impliquant notamment, le Service de Police, le Service de la sécurité incendie, la Société de transports de Trois-Rivières et les élus, la démarche menée par la Ville est un modèle de collaboration et est facilement reproductible par d'autres municipalités qui souhaitent s'engager envers la sécurité routière et la qualité de vie de ses citoyens.
Projet pilote : sécurisation de zones scolaires par l'installation de marquages lumineux aux traverses piétonnes.	Ville de Candiac	Les zones scolaires font face à plusieurs enjeux de sécurité en lien avec la cohabitation des véhicules et des usagers des modes actifs, notamment le non-respect des limites de vitesse et des arrêts obligatoires. Recherchant une solution unique et qui a de réels impacts sur l'amélioration de l'expérience des usagers de la mobilité active, la Ville de Candiac a créé un projet pilote en collaboration avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMD) pour installer une signalisation horizontale dynamique et lumineuse sur 4 passages piétonniers localisés dans des zones problématiques du territoire. À l'approche d'un piéton, les dalles lumineuses implantées aux abords de la traverse s'allument afin de signaler sa présence et consolider la vigilance des automobilistes. Développés en France et pour une première fois installés au Québec, ces marquages sont une solution innovante et qui viendra assurément mettre l'emphase sur les passages piétonniers actuels. Le projet inclut d'autant plus une phase approfondie de collecte et d'analyse de données, réalisée en partenariat avec l'Université McGill. Cette collaboration permettra d'évaluer avec précision l'efficacité du mécanisme mis en place et, à terme, d'explorer les opportunités d'étendre cette solution innovante à d'autres municipalités du Québec.