



Montréal 

# Étude des impacts sur les déplacements du site Outremont

13 septembre 2017

**1** Mise en contexte

**2** Mandat et méthodologie

**3** Situation actuelle

**4** Situation projetée

**5** Recommandations

# 1. Mise en contexte

Développement ultime selon la trame de rue définie  
au règlement 06-069



### Mandat

Réaliser une étude des impacts sur les déplacements du site Outremont

### Méthodologie

- Définition du secteur à l'étude
- Caractérisation de la situation actuelle
- Génération des déplacements liés aux développements :
  - 2019
  - À l'ultime
- Affectation des débits véhiculaires selon l'enquête Origine-Destination 2013
- Modification de certains sens de rues
- Analyse du stationnement
- Recommandations

# 3. Situation actuelle

## Secteur à l'étude et desserte véhiculaire

Réalisation de **27 comptages** aux intersections stratégiques afin d'obtenir un portrait de la circulation dans le secteur avant la venue du projet



# 3. Situation actuelle

## Conditions de circulation



### Heure de pointe du matin (7h30 à 8h30)

- Difficiles sur Ducharme vers l'ouest
  
- Difficiles sur certaines approches secondaires de Van Horne (Dollard, Stuart et de l'Épée)
  
- Difficiles sur certaines approches :
  - Acadie/Beaumont
  - Rockland/Beaumont

### Heure de pointe de l'après-midi (16h30 à 17h30)

- Difficiles sur McEachran vers le nord
  
- Difficiles sur certaines approches secondaires de Van Horne (Bloomfield, de l'Épée et Durocher)
  
- Difficiles sur certaines approches :
  - Acadie/Beaumont
  - Rockland/Beaumont
  - Parc/Van Horne
  - Parc/Beaubien



Le site Outremont bénéficie d'une excellente desserte en transport collectif.

### Desserte en transport collectifs



**2 stations de métro**

- *Outremont*
- *Acadie*



**3 lignes de train**

- *Saint-Jérôme*
- *Deux-Montagnes*
- *Mascouche*



**Plusieurs lignes de la STM**

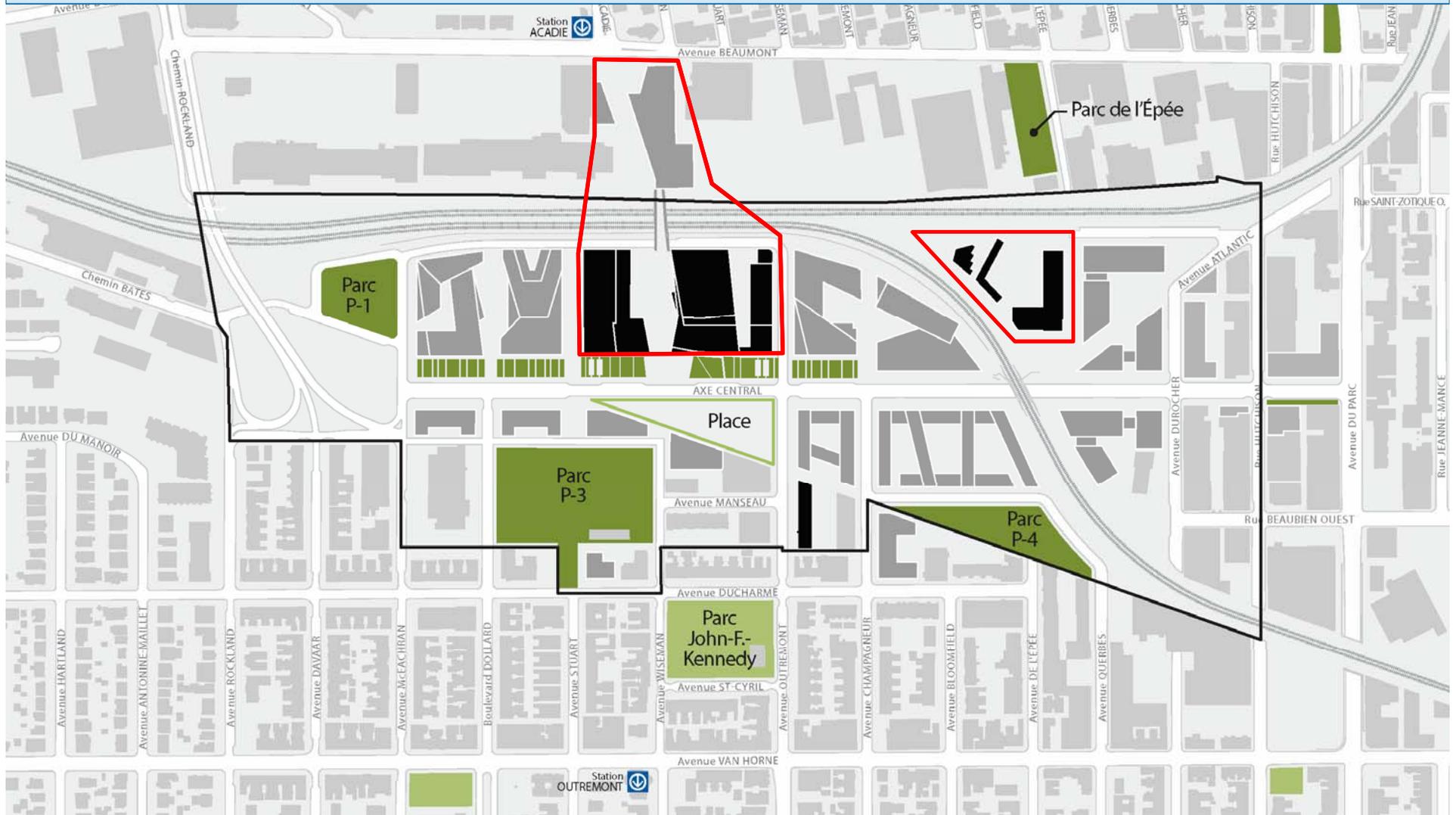
### Desserte en transport actifs



- Présence de trottoirs de part et d'autre des rues
- Liens cyclables projetés afin de relier le site avec le réseau cyclable existant et les pavillons actuels de l'Université de Montréal

# 4. Situation projetée

## Situation 2019





### Éléments pris en compte

- Axe central prolongé jusqu'à l'avenue du Parc;
- Viaduc Rockland conserve sa configuration actuelle d'ici l'horizon de développement ultime;
- Avenue Van Horne conserve sa géométrie actuelle;
- Réaménagement du « 1000-1050 Beaumont » ne génère pas davantage de déplacements que l'ancien usage.

## 4. Situation projetée

### Données considérées pour le calcul de génération des déplacements

En 2019



2 000 étudiants sont attendus sur le site

À l'ultime



10 000 étudiants sont attendus sur le site



1 300 nouveaux logements



225 000 pi<sup>2</sup> de bureau  
(centre d'innovation)

### Paramètres de référence

Variable utilisée pour le calcul est le nombre d'étudiants, toutefois, le taux de génération inclut implicitement l'ensemble du personnel.

## 4. Situation projetée

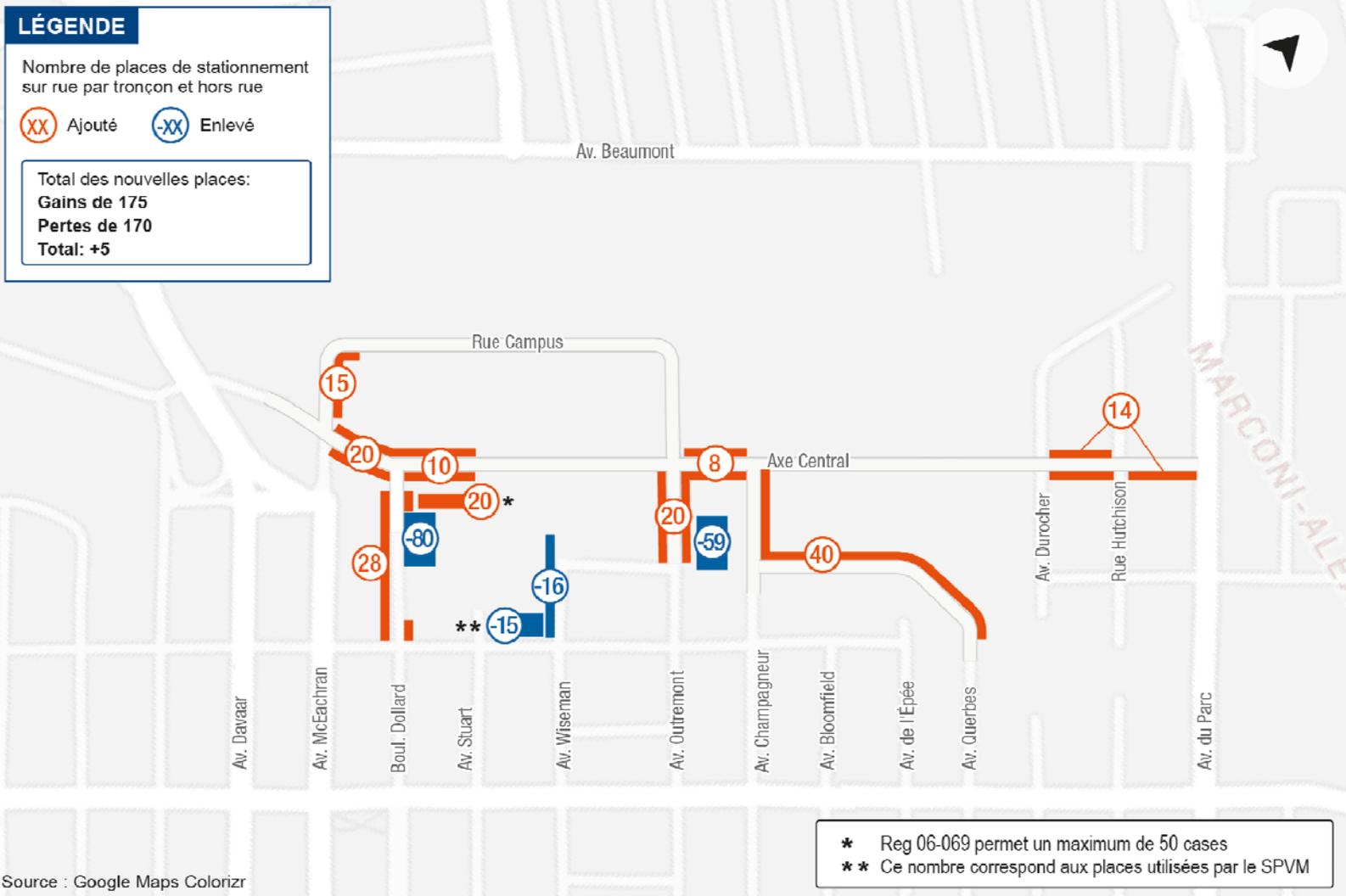
### Déplacements générés aux heures de pointe

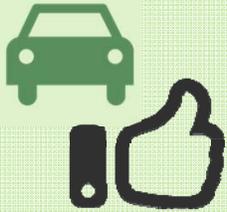
 Horizon	 Heure	 Véhiculaire (véh./h)	 Collectif (métro, bus et train)	 Actif (piéton et cycliste)
<b>2019</b>	<i>AM</i>	100	250	-
	<i>PM</i>	100	250	-
<b>Ultime</b>	<i>AM</i>	550	1 400	500
	<i>PM</i>	600	1 400	550

Note : Afin de rester conservateur, la part en transport actif n'a pas été appliquée à l'ouverture du site.

# 4. Situation projetée

## Pertes et gains en stationnement





**Le site Outremont s'harmonise bien avec le secteur adjacent du point de vue de la circulation et offre plusieurs alternatives à l'utilisation de l'auto comme mode de transport pour les déplacements quotidiens vers et depuis le site.**

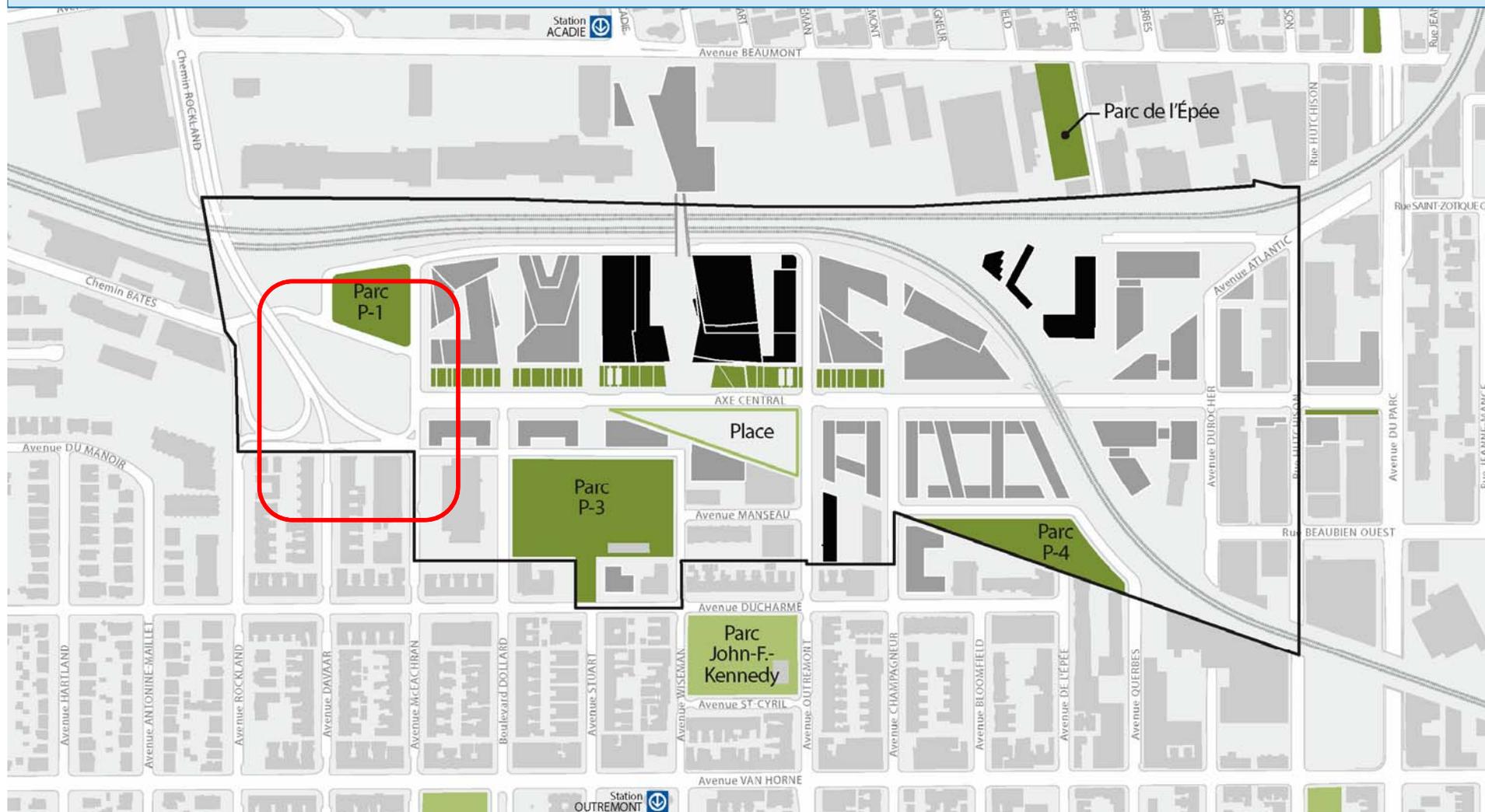


### **Les interventions recommandées sont les suivantes :**

- Mettre en œuvre la grille des sens de rues recommandés;
- Revoir la configuration de axe central/ McEachran/ Bates (à moyen terme);
- Optimiser certaines programmations de feux de circulation;
- Synchroniser les feux sur l'avenue Van Horne;
- Suivre l'évolution des débits de circulation;
- Favoriser et promouvoir avec les partenaires les modes alternatifs à l'auto-solo.

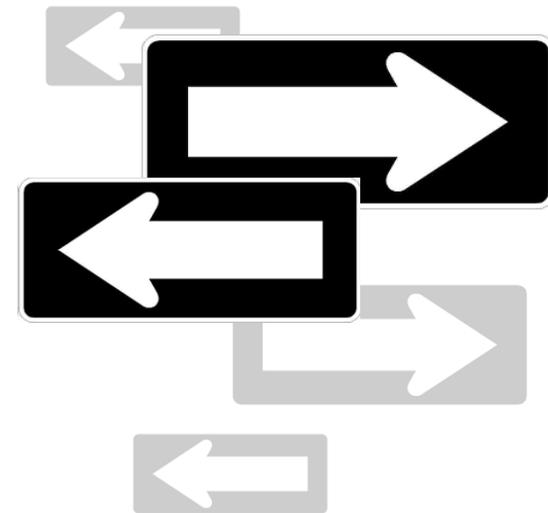
# 5. Recommandations

La configuration de l'intersection axe central / McEachran / Bates fait présentement l'objet d'une étude pour sécuriser les déplacements



## Sens de rues recommandés en fonction des éléments suivants :

- Équité pour l'ensemble des résidents du secteur à l'étude
- Application du principe d'alternance des sens de rue afin de réduire les chemins de détour pour les usagers et surtout pour les véhicules d'urgence
- Origine des déplacements et les parcours potentiels
- Trame de rues dans son ensemble
- Connexions au site et aux artères principales
- Modes de gestion (feux de circulation, arrêts)
- Présence de nombreux piétons
- Respect du milieu bâti



# 5. Recommandations

## Sens des rues recommandés



Avec l'ajout des déplacements générés par le projet, la nouvelle trame de rues et les interventions proposées, les impacts en circulation attendus sont les suivants :

## En 2019

- + Nombre de déplacements véhiculaires générés par le site **faible**

## À l'ultime

- + Conditions **similaires** à celle de l'actuel sur les axes Parc, Beaumont et Acadie
- + Conditions de circulation **améliorées** sur les axes locaux  
(*Van Horne, McEachran et Ducharme*)



# Période de questions