



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

Mandat

Réaliser une étude des impacts sur les déplacements pour le site Outremont

Méthologie

- 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 des sens de rues
- Analyse en stationnement
- Recommandations

3. Situation actuelle

Conditions de circulation



Heure de pointe du matin

- 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

- 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, en termes de diversification et de fréquence.

Desserte en transport collectif



2 stations de métro

- *Outremont*
- *Acadie*



3 lignes de train

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



Plusieurs lignes de la STM

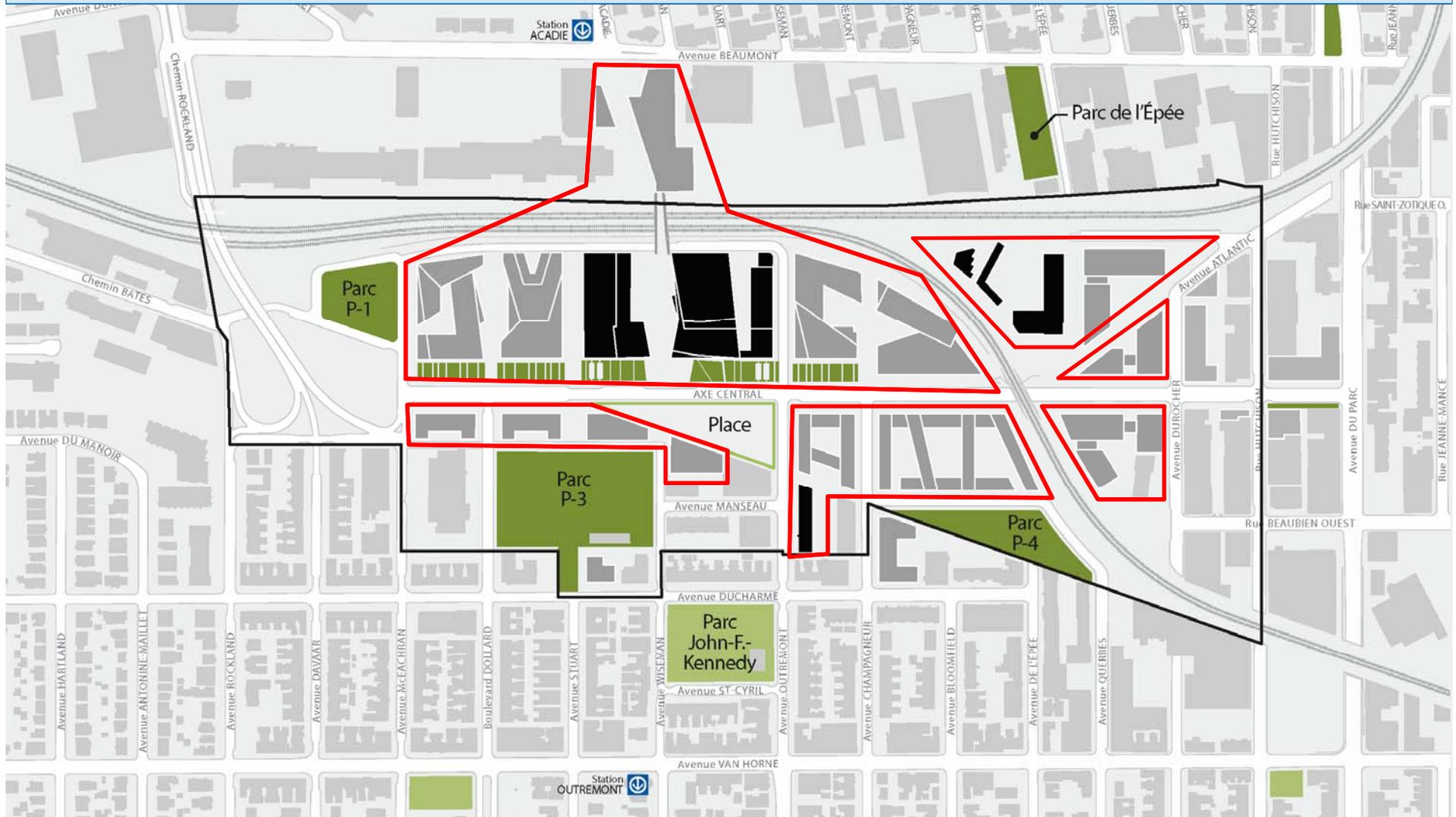
Desserte en transport actif



- Présence de trottoir 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 à l'ultime



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'ancienne station-service.

4. Situation projetée

Données considérées pour le calcul de génération des déplacements

En 2019

À l'ultime



2 000 étudiants sont attendus sur le site



10 000 étudiants sont attendus sur le site



1 300 nouveaux logements



225 000 pi² 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) |
|--|--|---|---|--|
| 2019 | <i>AM</i> | 100 | 250 | - |
| | <i>PM</i> | 100 | 250 | - |
| Ultime | <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

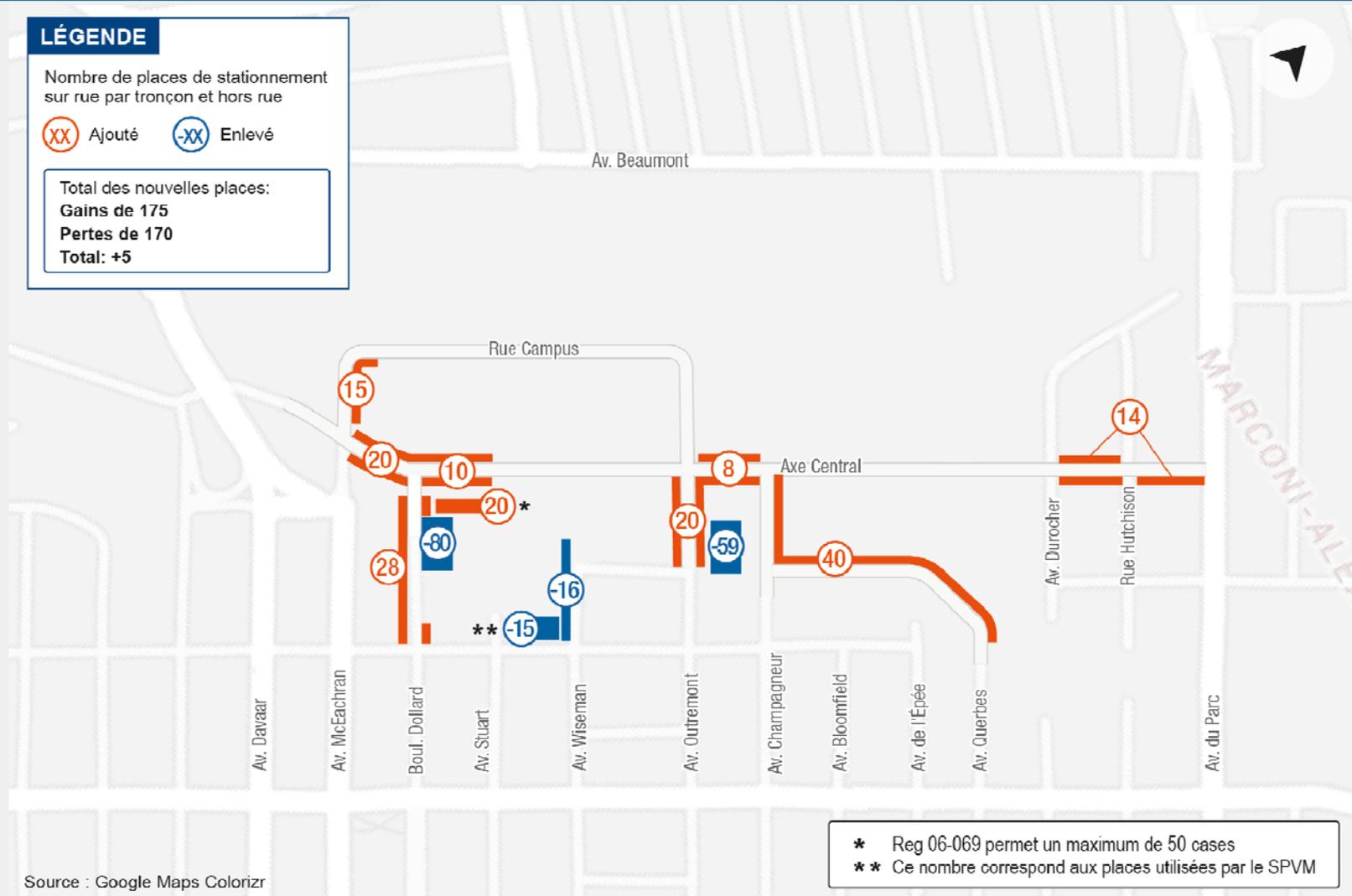
Pertes et gains en stationnement

LÉGENDE

Nombre de places de stationnement sur rue par tronçon et hors rue

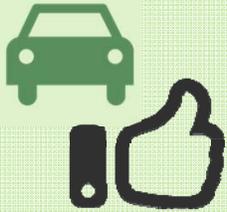
 Ajouté  Enlevé

Total des nouvelles places:
Gains de 175
Pertes de 170
Total: +5



Source : Google Maps Colorizr

* Reg 06-069 permet un maximum de 50 cases
** Ce nombre correspond aux places utilisées par le SPVM



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.

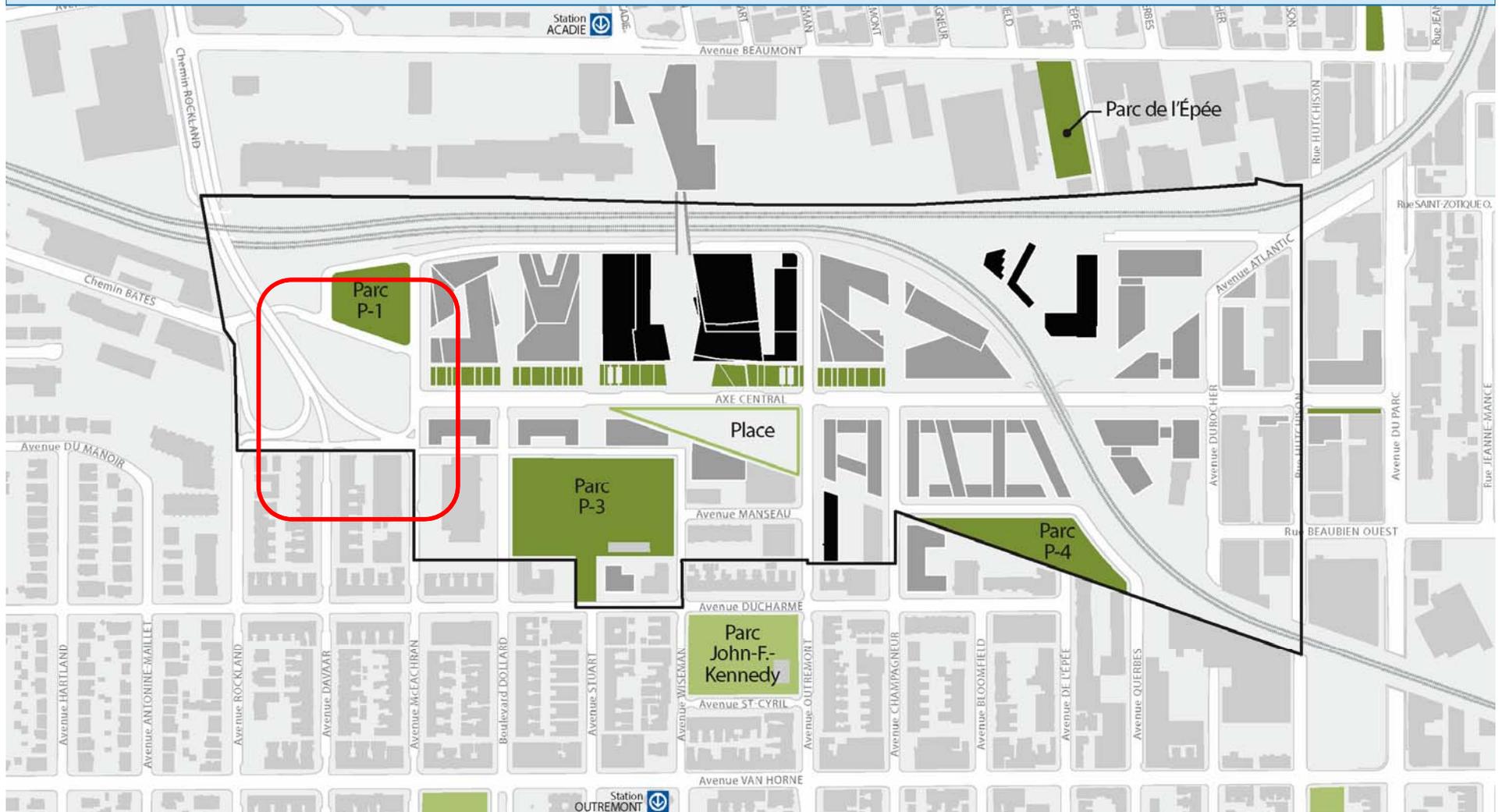


Les interventions recommandées sont les suivantes :

- Revoir la configuration de Axe central/ McEachran/ Bates;
- Mettre en œuvre la grille des sens de rue recommandés;
- 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.

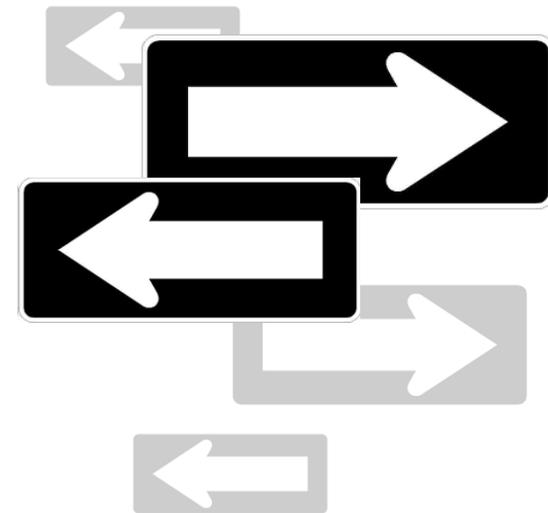
5. Recommandations

La configuration de l'intersection Axe central / McEachran / Bates
fera prochainement l'objet d'une étude



Sens de rues recommandés en fonction des éléments suivants :

- Origines des déplacements et les parcours potentiels;
- Trame de rue dans son ensemble;
- Connections au site et aux artères principales;
- Modes de gestion (feux de circulation, arrêts);
- Présence de nombreux piétons;
- 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;
- Respect du milieu bâti;
- Équité pour l'ensemble des résidents du secteur à l'étude.



5. Recommandations

Sens des rues recommandés



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

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