

Étude des besoins en transport et identification de pistes de solution pour améliorer les déplacements dans le secteur Namur-De la Savane et ses abords

**RAPPORT FINAL
(version finale)**



Étude des besoins en transport et identification de pistes de solution pour améliorer les déplacements dans le secteur Namur-De la Savane et ses abords

Rapport final

Version finale

N/Réf. : 60539353

Mai 2018

Réserves et Limites

Le rapport ci-joint (le « Rapport ») a été préparé par AECOM Consultants Inc. (« Consultant ») pour le bénéfice du client (« Client ») conformément à l'entente entre le Consultant et le Client, y compris l'étendue détaillée des services (le « Contrat »).

Les informations, données, recommandations et conclusions contenues dans le Rapport (collectivement, les « Informations ») :

- sont soumises à la portée des services, à l'échéancier et aux autres contraintes et limites contenues au Contrat ainsi qu'aux réserves et limites formulées dans le Rapport (les « Limites »);
- représentent le jugement professionnel du Consultant à la lumière des Limites et des standards de l'industrie pour la préparation de rapports similaires;
- peuvent être basées sur des informations fournies au Consultant qui n'ont pas été vérifiées de façon indépendante;
- n'ont pas été mises à jour depuis la date d'émission du Rapport et leur exactitude est limitée à la période de temps et aux circonstances dans lesquelles elles ont été collectées, traitées, produites ou émises;
- doivent être lues comme un tout et par conséquent, aucune section du Rapport ne devrait être lue hors de ce contexte;
- ont été préparées pour les fins précises décrites dans le Rapport et le Contrat;
- dans le cas de conditions souterraines, environnementales ou géotechniques, peuvent être basées sur des tests limités et sur l'hypothèse que de telles conditions sont uniformes et ne varient pas géographiquement ou dans le temps.

Le Consultant est en droit de se fier aux informations qui lui ont été fournies et d'en présumer l'exactitude et l'exhaustivité et n'a pas l'obligation de mettre à jour ces informations. Le Consultant n'accepte aucune responsabilité pour les événements ou les circonstances qui pourraient être survenus depuis la date à laquelle le Rapport a été préparé et, dans le cas de conditions souterraines, environnementales ou géotechniques, n'est pas responsable de toute variation dans de telles conditions, que ce soit géographiquement ou dans le temps.

Le Consultant convient que le Rapport représente son jugement professionnel tel que décrit ci-dessus et que l'Information a été préparée dans le but spécifique et pour l'utilisation décrite dans le Rapport et le Contrat, mais ne fait aucune autre représentation ou garantie de quelque nature que ce soit, expresse ou implicite, en ce qui concerne le Rapport, les Informations ou toute partie de ceux-ci.

Sans limiter de quelque façon la généralité de ce qui précède, toute estimation ou opinion fournie par le Consultant concernant les coûts et l'échéancier de travaux de construction représentent le jugement professionnel du Consultant à la lumière de son expérience et de la connaissance et des informations dont il dispose au moment de la préparation du Rapport. N'ayant aucun contrôle sur le marché, les conditions économiques, le prix de la main d'œuvre, du matériel et des équipements de construction ou les procédures d'appel d'offres, le Consultant, ses administrateurs, dirigeants et employés ne sont en mesure de faire aucune représentation ou garantie de quelque nature que ce soit, expresse ou implicite, quant à l'exactitude de ces estimations et opinions ou quant à l'écart possible entre celles-ci et les coûts et échéanciers de construction réels, et n'acceptent aucune responsabilité pour toute perte ou dommage découlant ou lié de quelque façon à celles-ci. Toute personne se fiant sur ces estimations ou opinions le fait à ses propres risques.

À moins que, (1) le Consultant et le Client n'en conviennent autrement par écrit; (2) ce soit requis en vertu de d'une loi ou d'un règlement; ou (3) ce soit utilisé par un organisme gouvernemental révisant une demande de permis ou d'approbation, seul le Client est en droit de se fier ou d'utiliser le Rapport et les Informations.

Le Consultant n'accepte et n'assume aucune responsabilité de quelque nature que ce soit envers toute partie, autre que le Client, qui pourrait avoir accès au Rapport ou à l'Information et l'utiliser, s'y fier ou prendre des décisions qui en découlent, à moins que cette dernière ait obtenu l'autorisation écrite préalable du Consultant par rapport à un tel usage (« Usage non conforme »). Tout dommage, blessure ou perte découlant d'un Usage non conforme du Rapport ou des Informations sera aux propres risques de la partie faisant un tel usage.

Ces Réserves et Limites font partie intégrante du Rapport et toute utilisation du Rapport est sujette à ces Réserves et Limites.


Historique de révision

Révision	Date de révision	Description
00	22/12/2017	Rapport en version préliminaire
01	06/03/2018	Rapport en version finale
02	30/05/2018	Rapport en version finale révisée

Signatures

Rapport préparé par :  Le 30 mai 2018
 Margaux Meyssonier, ing. jr., M. Ing.
 Ingénieure jr

Avec la participation de :
 Ariane Touchette-Lacasse, ing.
 Liette Dionne, adjointe administrative sr

Rapport vérifié par :  Le 30 mai 2018
 Rozenn Aignel, ing.
 Chargée de mandat

Rapport approuvé par :  Le 30 mai 2018
 Yves Dallaire, M. Urb.
 Chargé de projet

Table des matières

1	Introduction	1
1.1	Mise en contexte et cadre du mandat.....	1
1.2	Localisation.....	2
1.3	Approche méthodologique.....	3
1.3.1	Phase 1 – Besoins et enjeux actuels et futurs.....	3
1.3.2	Phase 2 – Développement concerté des pistes de solution.....	4
2	Portrait du secteur d'étude Namur-De la Savane	7
2.1	Enjeux et contraintes actuels.....	7
2.2	Opportunités du secteur d'étude.....	11
3	Besoins et enjeux futurs	13
3.1	Hypothèses de développement et de réaménagement du domaine public à l'horizon 2030.....	13
3.2	Besoins futurs.....	14
3.3	Enjeux futurs.....	24
4	Solutions	29
4.1	Planification des réseaux par mode (échelle régionale).....	29
4.1.1	Réseau cyclable.....	29
4.1.2	Réseau structurant de transport collectif.....	31
4.1.3	Transport véhiculaire.....	33
4.1.4	Synthèse des réseaux.....	35
4.2	Interventions par sous-secteur (échelle municipale).....	37
4.3	Interventions à l'échelle locale.....	40
4.3.1	Interventions détaillées.....	41
4.3.1.1	Axe 1 – Transport actif et sécurité.....	41
4.3.1.2	Axe 2 – Transport en commun.....	51
4.3.1.3	Axe 4 – Stationnement et mobilité durable.....	52
4.4	Synthèse de l'ensemble des solutions.....	57
5	Synthèse et conclusion	69

Liste des tableaux

Tableau 1-1	Exigences de la Ville de Montréal en matière d'aménagement de la rue.....	6
Tableau 3-1	Définition des échelles de planification.....	17
Tableau 3-2	Enjeux et problématiques futurs – Sous-secteur de l'ancien hippodrome.....	26
Tableau 3-3	Enjeux et problématiques futurs – Sous-secteur aux abords de Décarie et Le Triangle.....	27
Tableau 3-4	Enjeux et problématiques futurs – Sous-secteur du projet Royalmount et ses abords (portion nord du secteur d'étude).....	28
Tableau 4-1	Tableau synthèse de l'ensemble des solutions.....	57

Liste des figures

Figure 1-1	Secteur d'étude NDLS et ses huit sous-secteurs.....	3
Figure 1-2	Démarche d'élaboration des interventions.....	5
Figure 2-1	Ensemble des enjeux actuels.....	9
Figure 2-2	Part modale des déplacements vers le secteur, par destination (tous motifs, sauf retour) ...	11
Figure 2-3	Part modale des déplacements depuis le secteur, par destination (tous motifs, sauf retour)	12
Figure 3-1	Principaux projets de développement et de réaménagement du secteur NDLS.....	14
Figure 3-2	Besoins en transit et en destination dans le secteur NDLS.....	15
Figure 3-3	Principaux générateurs de déplacements actuels et futurs.....	16
Figure 3-4	Besoins futurs – Piétons.....	18
Figure 3-5	Besoins futurs – Cyclistes.....	19

Figure 3-6	Besoins futurs – Transport collectif	20
Figure 3-7	Besoins futurs – Automobiles	21
Figure 3-8	Besoins futurs – Camionnage	22
Figure 3-9	Besoins futurs – Tous modes	23
Figure 3-10	Enjeux actuels amplifiés (rouge) ou non solutionnés (jaune)	24
Figure 3-11	Enjeux supplémentaires futurs	25
Figure 4-1	Réseau cyclable projeté	30
Figure 4-2	Réseau structurant de transport collectif proposé	32
Figure 4-3	Réseau de camionnage proposé	34
Figure 4-4	Réseaux superposés : transport collectif, vélo, camionnage	36
Figure 4-5	Réseau routier projeté dans le secteur de l'ancien hippodrome	37
Figure 4-6	Agrandissement du réseau cyclable aux abords du projet Royalmount et MPB Royalmount	38
Figure 4-7	Chemins piétons aux abords de Décarie	39
Figure 4-8	Exemple d'amélioration en intersection, en faveur des modes actifs : Greene/De Maisonneuve ...	44
Figure 4-9	Exemple d'amélioration de viaduc en faveur des modes actifs : Décarie/Queen-Mary	45
Figure 4-10	Exemple d'amélioration en intersection, en faveur des modes actifs : Mountain Sights/Paré (secteur du Triangle)	46
Figure 4-11	Caractéristiques du boulevard Décarie, entre les rues de la Savane et Paré	47
Figure 4-12	Proposition d'embellissement et de sécurisation du passage inférieur Décarie (côté est) ...	49
Figure 4-13	Passage inférieur rue Saint-Laurent, Montréal (identité, embellissement)	50
Figure 4-14	Passage inférieur Chabanel, Montréal (identité, embellissement, agrandissement du trottoir, séparation physique continue de la chaussée)	50
Figure 4-15	Exemples de pôles de mobilité	52
Figure 4-16	Opportunité d'emplacements des pôles de mobilité sur le territoire NDLS	53
Figure 4-17	Exemples de stationnements vélos	55
Figure 4-18	Opportunité de mutualisation des stationnements des grands commerces	56

Liste des annexes

- Annexe A Liste des études antérieures et des documents stratégiques
- Annexe B Présentation mi-mandat, version du 9 juin 2017
- Annexe C Générateurs de déplacements futurs (Ville de Montréal)
- Annexe D Tableau synthèse complet de l'ensemble des solutions

Liste des acronymes

Acronyme	Nom complet
ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain (anciennement l'Agence métropolitaine de transport [AMT])
CDN-NDG	Arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CN	Chemin de fer Canadien National
CP	Chemin de fer Canadien Pacifique
CSL	Ville de Côte Saint-Luc
MPB	Mesures préférentielles pour bus
MTQ	Ministère des transports du Québec (maintenant le Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports)
NDLS	Secteur d'étude Namur-De la Savane
OD	Origine-Destination
PLD	Plan local de déplacements
REM	Réseau express métropolitain
SL	Arrondissement Saint-Laurent
SIVT	Service des infrastructures, de la voirie et des transports
SMVT	Service de la mise en valeur du territoire
SRRR	Stationnement sur rue réservé aux résidents
STM	Société de transport de Montréal
TA	Transport actif
TC	Transport collectif
VAD	Virage à droite

1 Introduction

1.1 Mise en contexte et cadre du mandat

Avec un emplacement avantageux à l'échelle régionale, le secteur Namur-De La Savane (NDLS) a été ciblé au *Schéma d'aménagement et de développement* de l'agglomération de Montréal, pour l'**élaboration d'une planification stratégique**. Le secteur à l'étude est considéré comme un pivot entre les deux principaux pôles économiques de l'île de Montréal, le pôle de l'Ouest et le pôle du Centre.

Avec plus de 95 000 déplacements par jour, le secteur Namur-De La Savane évolue actuellement dans un **contexte de déplacements difficile**. Ce secteur présente des signes de congestion automobile importante, autant sur le réseau artériel municipal qu'autoroutier. Plusieurs facteurs sont liés aux problématiques de déplacement du secteur :

- Plus de 95 000 déplacements par jour, en origine et destination dont :
 - 65 % pour les activités économiques du secteur (travail, magasinage);
 - 80 % s'effectuent en automobile (prédominante);
 - 8 % proviennent des stations de métro Namur et De la Savane;
 - un nombre important de véhicules lourds;
- Un secteur morcelé par des infrastructures de transport régionales (autoroutes et voies ferrées) et des activités urbaines diversifiées;
- De nombreuses interactions entre le réseau artériel et le réseau autoroutier;
- Un manque d'aménagements pour les modes actifs;
- Une desserte faible en autobus, soumise à des conditions de circulation difficiles;
- Un secteur en constante transformation (projets immobiliers résidentiels, nombreux travaux).

Avec une capacité d'accueil importante, le secteur est également **la cible de nombreux projets immobiliers en cours ou futurs**. Dans un horizon proche, ces projets vont exercer une pression supplémentaire sur les conditions de mobilité et d'accessibilité. Plusieurs études ont été réalisées par le passé et sont parfois encore en cours pour les différents projets de développement et d'aménagement. Même si certaines d'entre elles proposent des mesures concrètes d'atténuation des impacts de chaque projet, aucune ne mesure l'impact de l'ensemble des projets immobiliers et de réaménagement prévus à court et long terme.

Le secteur d'étude est également visé par le *Plan de transport* de la Ville de Montréal (2008) et par le *Plan local de déplacements* de l'Arrondissement Saint-Laurent (dernière version 2017).

Afin de **doter la Ville d'une vision stratégique globale de la mobilité et des déplacements** pour le secteur ciblé, d'améliorer et d'établir les interventions nécessaires au soutien de son développement, la Ville de Montréal a mandaté AECOM pour élaborer une étude des besoins en transport et identifier des pistes de solution. Les objectifs de cette étude sont les suivants :

- Cerner les besoins en déplacements tous modes, actuels et futurs, en tenant compte des projets majeurs en cours ou en planification.
- Cerner les enjeux et les problématiques du secteur, en validant et en intégrant les principes directeurs de déplacement élaborés par la Ville de Montréal.
- Proposer une priorisation des modes de transport dans le secteur d'étude.
- Proposer des interventions ordonnancées par priorité selon les orientations de la Ville, le cadre méthodologique et les principes directeurs.

Le mandat s'articule en deux phases :

- Phase 1 : Analyse des besoins et enjeux actuels et futurs
- Phase 2 : Développement concerté des pistes de solution

1.2 Localisation

Le secteur d'étude chevauche les arrondissements de Saint-Laurent et de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce ainsi que les villes reconstituées de Côte Saint-Luc et de Mont-Royal. Il regroupe les huit sous-secteurs suivants, présentant des caractéristiques différentes :

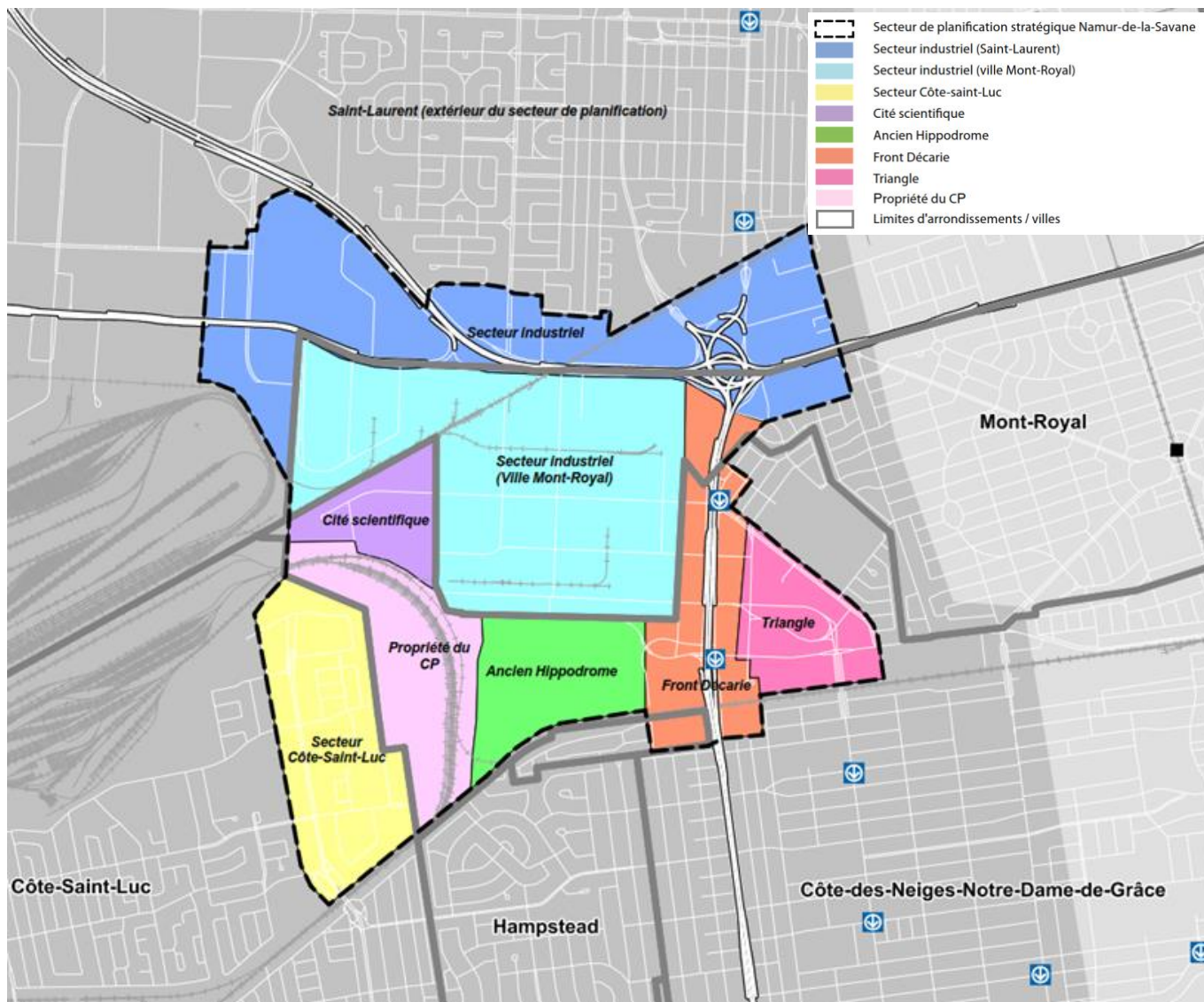
1. Secteur industriel Saint-Laurent (Saint-Laurent);
2. La cité scientifique (Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce);
3. Secteur industriel Mont-Royal (Ville de Mont-Royal);
4. Le secteur résidentiel Côte Saint-Luc (Côte Saint-Luc);
5. La gare de triage du CP (Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce);
6. L'ancien site de l'hippodrome Blue Bonnets (Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce);
7. Les abords de Décarie Est et Ouest (Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et Ville de Mont-Royal);
8. Le Triangle (Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce).

En plus de morceler le secteur d'étude, les voies ferrées du CP et du CN, les autoroutes 15, 40 et 520, l'échangeur Décarie, ainsi que les voies de service de ces autoroutes occupent une emprise importante. Le secteur présente une bonne connexion au réseau autoroutier. Toutefois, l'absence de franchissement des barrières physiques sur le réseau routier local entraîne l'enclavement de plusieurs sous-secteurs et amplifie les enjeux d'accessibilité pour l'ensemble des modes.

Le secteur est desservi à l'est de Décarie (A-15) par la ligne de métro 2-Orange, avec les stations De la Savane et Namur. Malgré la présence de celles-ci, le secteur est dominé par l'automobile.

La Figure 1-1 ci-après présente le secteur d'étude (aussi appelé secteur de planification stratégique Namur-De la Savane), les huit sous-secteurs, les barrières physiques et les stations de métro.

Figure 1-1 Secteur d'étude NDLS et ses huit sous-secteurs



Source : Carte du secteur de planification Namur-De la Savane, Ville de Montréal, janvier 2016 (modifiée le 12 juin 2017).

1.3 Approche méthodologique

1.3.1 Phase 1 – Besoins et enjeux actuels et futurs

La première phase du mandat consiste en l'analyse des besoins et des enjeux de déplacements actuels et futurs du secteur. La première phase du mandat comprend :

- des visites terrain;
- plusieurs rencontres avec les intervenants de la Ville;
- l'analyse de l'ensemble des documents fourni en intrants (cartes, plans, ortho-photos, documents stratégiques, études antérieures et récentes, hypothèses d'aménagement, comptages, plans de programmation des feux, règlementations, données d'accidents);
- l'analyse des données de l'enquête Origine-Destination 2013 de l'AMT.

Dans un premier temps, un portrait de la mobilité du secteur d'étude a été élaboré, pour en faire émerger les enjeux et les problématiques de mobilité actuels. Dans un second temps, les besoins en déplacements futurs du secteur et les cheminements associés ont été identifiés. Ensuite, le recensement des différents projets planifiés a permis de mettre en lumière :

- les enjeux et les problématiques actuels solutionnés;
- les enjeux et les problématiques actuels amplifiés ou non solutionnés;
- les enjeux supplémentaires identifiés.

La liste des études antérieures et des documents stratégiques fournis en intrants est présentée en annexe A.

1.3.2 Phase 2 – Développement concerté des pistes de solution

La deuxième phase du mandat vise l'élaboration concertée des pistes de solution. Les résultats de cette deuxième phase du mandat sont basés sur :

- les analyses de la première phase du mandat;
- des rencontres de travail collaboratives avec les intervenants de la Ville;
- les orientations d'aménagement de la Ville;
- les principes directeurs de la Ville découlant des études antérieures du secteur d'étude;
- le cadre méthodologique de la Ville pour le secteur NDLS.

Les orientations, les principes directeurs et le cadre méthodologique sont détaillés ci-après.

Tout en respectant les grandes orientations, les principes directeurs et le cadre méthodologique, les pistes de solution visent à privilégier l'intermodalité en encourageant l'utilisation du transport collectif et des modes actifs. Elles visent également à optimiser l'utilisation des infrastructures et des réseaux existants, et à maintenir l'efficacité et la fiabilité du réseau municipal.

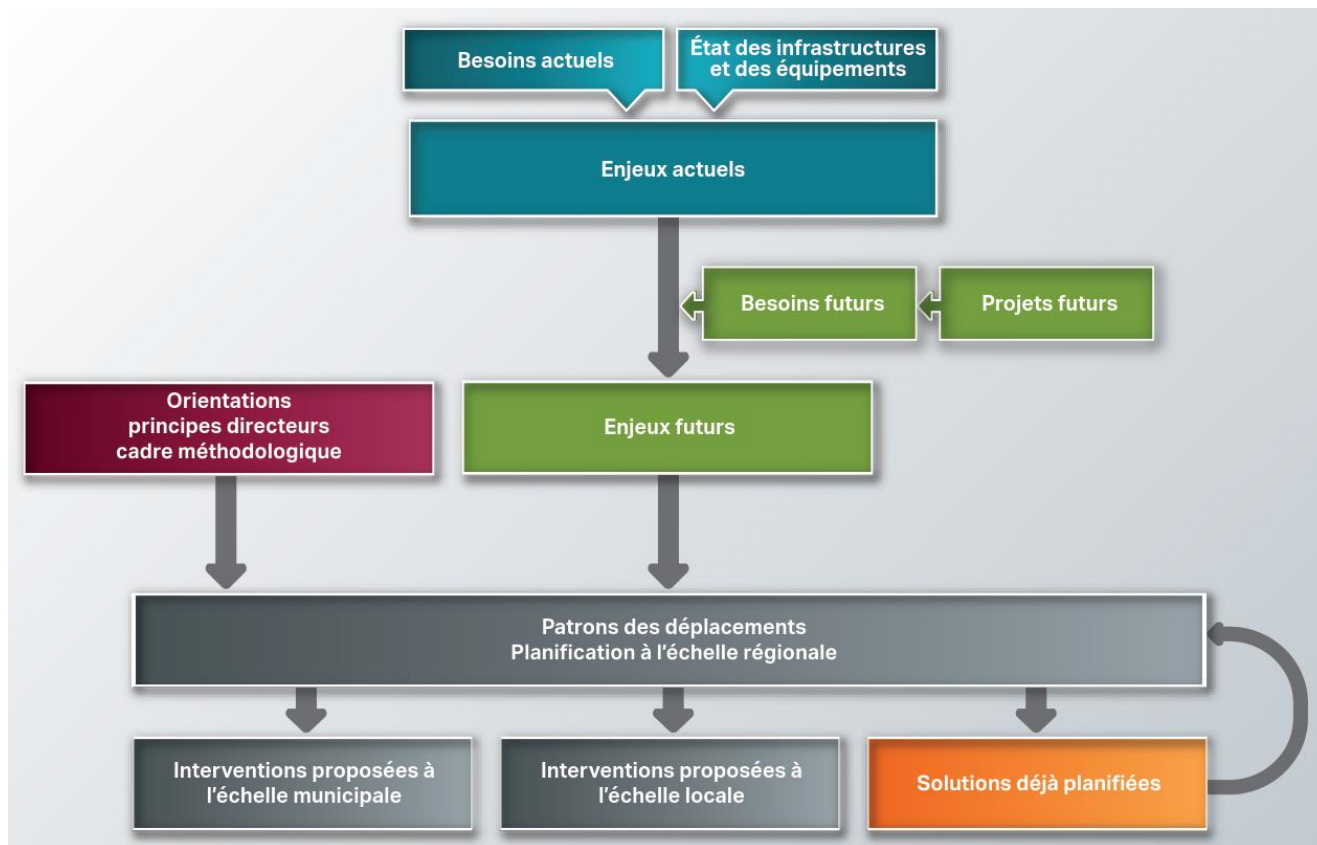
En effet, les mesures visent à maintenir la fonctionnalité du réseau supérieur qui traverse le secteur d'étude et dont la portée est d'ordre national (éviter la multiplication des accès au réseau supérieur, tenir compte de l'impact de l'augmentation des déplacements sur la capacité des réseaux, la fluidité et la sécurité).

Les mesures d'amélioration à apporter sont basées sur les demandes actuelle et future en déplacements (les besoins), le caractère adéquat ou non des infrastructures et équipements existants, la part anticipée de l'utilisation des différents modes de transport, ainsi que les enjeux futurs. Les interventions sont regroupées selon trois échelles :

- Régionale : réseaux structurants du secteur d'étude;
- Municipale : interventions par sous-secteur prioritaire;
- Locale : interventions ponctuelles, récurrentes ou non.

Les interventions municipales et locales doivent apporter un soutien à la mise en place des réseaux structurants à l'échelle régionale. Le schéma qui suit présente la démarche ayant permis l'élaboration des interventions selon les trois échelles.

Figure 1-2 Démarche d'élaboration des interventions



Les grandes orientations d'aménagement de la Ville de Montréal

La Ville de Montréal a émis plusieurs orientations d'aménagement pour le secteur NDLS :

- Assurer des accès au secteur et des déplacements efficaces pour tous les modes, dans un réseau de rues perméables;
- Intensifier et diversifier les activités urbaines en lien avec la desserte en transport collectif;
- Améliorer l'accessibilité aux stations de métro, et faire de leurs abords des pôles attracteurs et unificateurs;
- Mettre en place une stratégie de verdissement et une gestion écologique des ressources.

Les principes directeurs

La Ville de Montréal a émis plusieurs principes directeurs, suite à l'analyse de l'ensemble des études antérieures pour le secteur NDLS :

- Orienter les pistes de solution en privilégiant le transport collectif et actif;
- Accorder la plus haute priorité à la sécurité et au confort des piétons et des cyclistes;
- Limiter la présence de la circulation véhiculaire, particulièrement sur le réseau local;
- Considérer le secteur NDLS comme un lieu de destination, en limitant toute circulation de transit par une gestion appropriée du réseau routier.

Le cadre méthodologique

La Ville de Montréal a émis un cadre méthodologique pour le secteur NDLS. Celui-ci récapitule les objectifs auxquels doivent satisfaire les mesures proposées, les contraintes à respecter pour le développement des scénarios d'aménagement et les exigences à respecter en matière d'aménagement de la rue.

Les mesures proposées doivent répondre aux sept objectifs énumérés ci-après :

- Améliorer la sécurité des déplacements, tous modes confondus
- Améliorer les conditions de circulation
- Hiérarchiser et aménager des liens routiers, afin de canaliser la circulation qui accède au secteur et de protéger le réseau local. Par exemple, sur les rues périphériques entre le prolongement du boulevard Cavendish et le boulevard Décarie
- Développer le secteur avec une vision de transport innovant
- Favoriser les transports collectif et actif pour les déplacements est-ouest
- Structurer le secteur, en fonction du transport actif, en aménageant des cheminements piétons, des itinéraires vélos, des placotoirs, etc.
- Assurer le franchissement des voies ferrées pour les transports collectif et actif, ainsi que pour les véhicules d'urgence

Également, la Ville de Montréal a défini des exigences à respecter en matière d'aménagement de la rue, comme présenté au Tableau 1-1.

Tableau 1-1 Exigences de la Ville de Montréal en matière d'aménagement de la rue

Expérience de l'utilisateur	<ul style="list-style-type: none">• Pouvoir d'attraction – Donner le goût de s'y rendre• Ambiance – Donner le goût de s'y arrêter et de s'y asseoir• Confort – Procurer un sentiment de bien-être et de sécurité• Empreinte écologique – Créer des îlots de fraîcheur et verdir les rues
Mobilité	<ul style="list-style-type: none">• Connectivité et offre modale – Faciliter l'accès par les modes actif et collectif• Partage de l'espace – Rendre les déplacements efficaces et conviviaux• Accessibilité universelle – Permettre l'autonomie des personnes
Sécurité	<ul style="list-style-type: none">• Traversée de la rue – Simplifier la traversée de la rue• Apaisement de la circulation – Générer une vitesse de circulation au rythme du quartier

2 Portrait du secteur d'étude Namur-De la Savane

La première phase du mandat, qui incluait le portrait et les enjeux actuels du secteur d'étude, a fait l'objet d'un rapport sous forme de présentation PowerPoint, dont la version finale a été transmise à la Ville le 9 juin 2017. Cette présentation détaillée est disponible en annexe B. La synthèse des besoins et des enjeux actuels est présentée sommairement dans le chapitre 2.

Les enjeux découlent de l'évaluation de l'adéquation des infrastructures et des équipements existants de transport terrestre (congestion, desserte, fluidité, sécurité) avec la demande actuelle, ainsi que de l'analyse des problèmes d'aménagement liés à la proximité des infrastructures de transport (bruit, qualité visuelle en bordure des itinéraires, etc.).

2.1 Enjeux et contraintes actuels

Le secteur d'étude compte plusieurs générateurs de déplacements industriels et commerciaux. La dynamique des déplacements est ainsi dictée par la présence de travailleurs, alors que le secteur attire environ quatre fois plus de déplacements qu'il n'en produit en période de pointe du matin.

L'envergure du réseau routier (A-15, A-40, A-520 et leurs voies de desserte) confère au secteur NDLS une très forte accessibilité en automobile. À cet effet, l'automobile représente le mode de déplacement le plus utilisé depuis et vers le secteur, malgré la présence de deux stations de métro. Le réseau autoroutier connaît toutefois une forte congestion, occasionnant des refoulements sur les voies de desserte et des répercussions sur le réseau local.

La configuration du réseau routier fait aussi en sorte qu'une partie des déplacements locaux nécessite l'utilisation du réseau autoroutier, lequel présente déjà des problèmes de congestion. En l'absence de liens locaux nord-sud, l'accessibilité entre les sous-secteurs et avec les quartiers limitrophes est difficile. C'est particulièrement le cas pour les déplacements vers l'arrondissement Saint-Laurent, qui représente le deuxième pôle d'emplois du secteur.

Par ailleurs, la présence du réseau supérieur et la localisation centrale du secteur NDLS y entraînent nécessairement une circulation de transit, c'est-à-dire des déplacements traversant le secteur sans s'y destiner. À cet effet, la présence de congestion sur le réseau autoroutier peut inciter des usagers à recourir au réseau local pour transiter dans le secteur, entraînant des nuisances pour les riverains. Le secteur présente aussi un important transit de camions sur des rues parfois non adaptées telles que l'avenue Mountain Sights, qui vient d'être réaménagée, afin d'améliorer la convivialité des déplacements actifs (saillies de trottoir, traitement de la chaussée, etc.).

Des problèmes de congestion sont aussi récurrents sur le réseau artériel, particulièrement en présence d'entrecroisements peu sécuritaires aux entrées et sorties des autoroutes, et en raison de nombreux mouvements de virage aux intersections. Le réseau présente peu de réserve de capacité, ce qui réduit fortement son accessibilité.

Plusieurs sites ont aussi été identifiés comme accidentogènes, notamment suite à des enjeux de cohabitation des différents modes de déplacements (camionnage, modes actifs, etc.). Plusieurs intersections avec le boulevard Décarie figurent parmi les plus accidentogènes, en raison du nombre élevé de camions qui y circulent. La rue Jean-Talon, le chemin de la Côte-de-Liesse et le boulevard Cavendish présentent aussi un caractère accidentogène plus important.

Les autoroutes, les voies ferrées du CN et du CP et les stationnements hors-rue des commerces et des industries représentent d'importantes barrières physiques aux déplacements par modes actifs et collectifs, qui s'avèrent moins attractifs que l'automobile. Plus particulièrement, l'efficacité de la desserte par autobus jusqu'au réseau de métro est limitée, en raison du faible achalandage, des barrières physiques, de la géométrie des rues et des problèmes de circulation :

- Accès aux stations de métro Namur et De la Savane limités par les barrières physiques pour les autobus et les usagers;
- Station de métro De la Savane peu attractive et sous-utilisée, comparativement à la station de métro Namur;
- Desserte de bus et ponctualité dépendantes des conditions de circulation problématiques aux heures de pointe;
- Faible fréquence des autobus et heures d'opération limitées dans le secteur industriel de Ville Mont-Royal, à cause du faible achalandage.

Le secteur d'étude est également peu convivial et peu propice à des déplacements actifs confortables et sécuritaires, tout particulièrement dans les sous-secteurs industriels et au niveau des stations de métro. La qualité des infrastructures de mobilité active est à revoir :

- **Piétons vulnérables** : largeurs de chaussées à traverser, importantes barrières physiques, franchissement de larges îlots, trottoirs étroits ou absence de trottoirs, nombreuses nuisances, absence d'arbres, camionnage;
- **Manque d'aménagements cyclables** : absence de liens, importantes barrières physiques, camionnage, manque de stations BIXI et de stationnements pour vélos, notamment aux stations de métro.

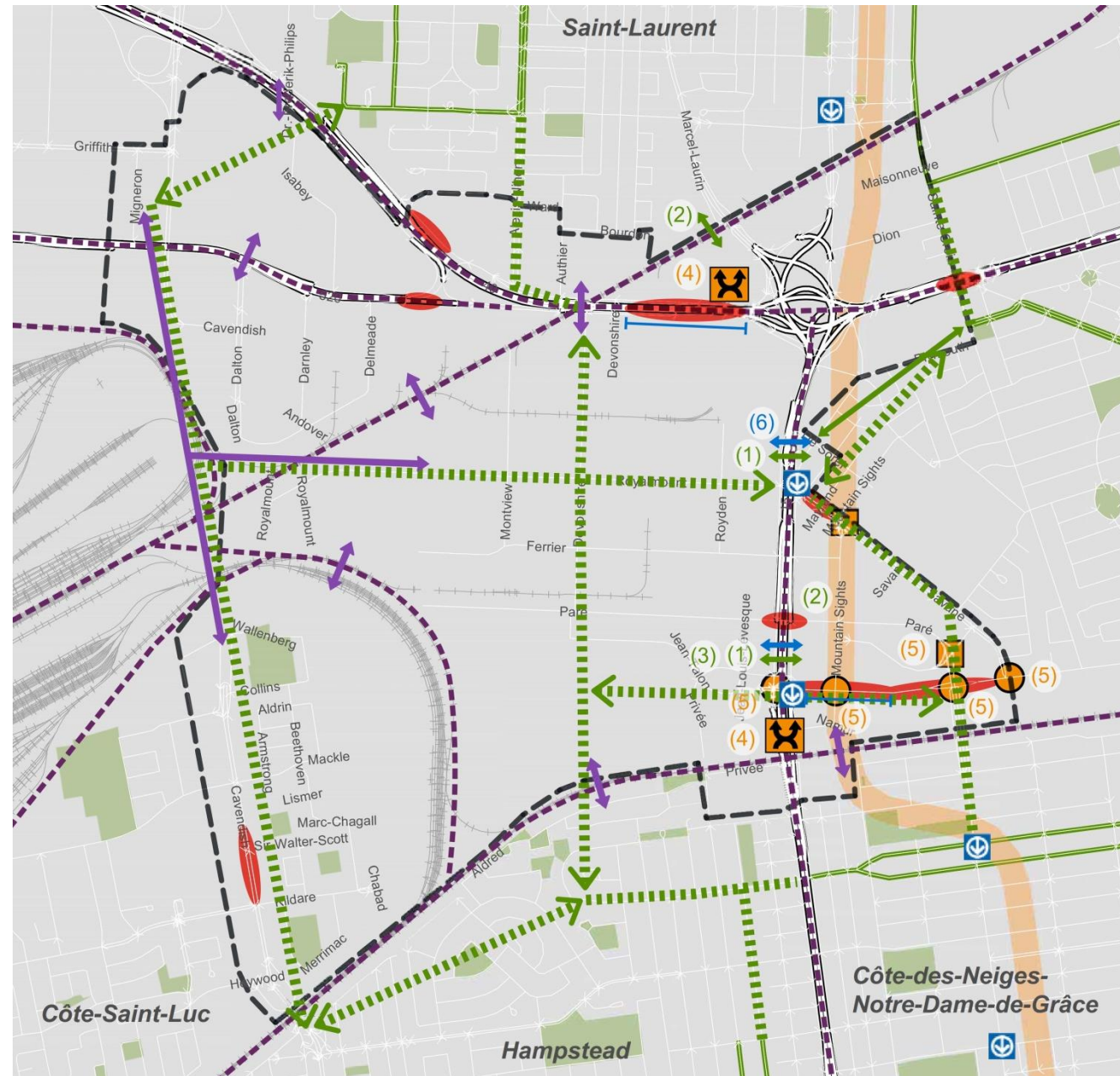
En plus de constituer des barrières aux déplacements, les nombreux sites d'entreposage et aires de stationnement comportent peu de végétation et représentent des îlots de chaleur.

De plus, des débordements du stationnement ont été observés sur le réseau routier périphérique, notamment dans le secteur industriel Mont-Royal et les secteurs résidentiels du Triangle et de Côte-Saint-Luc. À l'inverse, certaines aires de stationnement sont très peu utilisées et présentent une importante réserve de capacité, ce qui traduit une mauvaise répartition de l'offre par rapport à la demande en stationnement.

La variation de la réglementation du stationnement sur rue à l'échelle des sous-secteurs complexifie aussi la compréhension des usagers.

La Figure 2-1 fait état des principaux enjeux pour tous les modes de transport, dont les problématiques sont détaillées en annexe B.

Figure 2-1 Ensemble des enjeux actuels



Barrières physiques

Nombreuses barrières physiques: A15, A40, A520, CP, CN = Sous-secteurs enclavés

Mobilité tous modes

Absence de lien N-S et E-O vers Saint-Laurent (2e pôle d'emploi) et entre les sous-secteurs
 = Rabattement sur le réseau autoroutier, qui présente des problèmes importants de congestion
 = Mauvaise connectivité entre les sous-secteurs

Modes actifs

- (1) Traversée piétonne importante et difficile d'est en ouest au niveau de la station de métro Namur (traverse peu adaptée)
- (2) Chemins piétons informels dans les stationnements du Triangle + illégaux le long du CP/CN
- (3) Absence de trottoirs sur l'avenue Clanranald
 - Absence d'aménagements cyclables (absence de liens, stationnements pour vélos aux métros, stations BIXI)
 - Peu convivial, confortable et sécuritaire pour les piétons : traverses larges, trottoirs étroits, circulation importante, nombreuses nuisances, espaces peu accueillants, absence d'arbres
 - = Qualité des infrastructures piétonnes à revoir

Circulation

- (4) Entrecroisements problématiques entre les entrées et sorties de l'A-15 sur le boul. Décarie et pour les entrées de l'A-40 à partir du chemin de la Côte-de-Liesse
- (5) Plusieurs mouvements de virage impactant fortement le réseau = problème de capacité du réseau
 - Présence du réseau supérieur avec un transit important
 - Camionnage important dans tous les sous-secteurs (enjeux pour la rue Mountain-Sights)
 - Problèmes importants de congestion sur le réseau supérieur aux heures de pointes (au-delà de sa capacité)
 - = Refoule sur les voies de service et impacte le réseau local + la desserte et la ponctualité des bus
 - = Réduction de l'accessibilité

Transport collectif

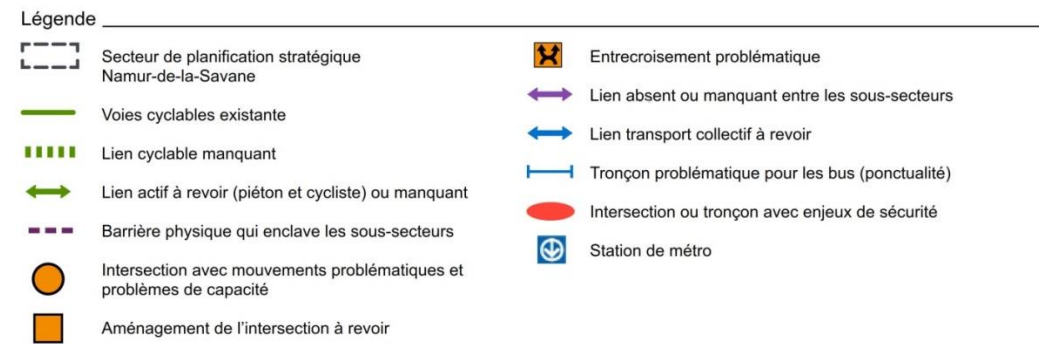
- (6) Station de métro De La Savane peu attractive et sous-utilisée (comparativement à Namur)
 - Accès aux stations Namur et De La Savane limités par les barrières physiques (pour les bus et les usagers)
 - Desserte de bus dépendante des conditions de circulation, qui sont problématiques aux heures de pointes
 - Fréquence des bus faible, heures d'opération limitées dans le secteur industriel central (faible achalandage)

Stationnements

- Stationnements hors rue nombreux, vastes et éparpillés = importants îlots de chaleur
- Complexité du système d'affichage sur rue et mauvaise répartition de l'offre par rapport à la demande

Sécurité

- Intersections Jean-Talon/boul. Décarie et Paré/boul. Décarie avec le plus d'accidents (dommages matériels principalement)
 - > Nombreux camions impliqués.
 - > Modes actifs impliqués à l'intersection Jean-Talon surtout
- Tronçon Jean-Talon avec les intersections Victoria et Mountain-Sights très accidentogène
- Certains tronçons du chemin de la Côte-de-Liesse avec nombreux accidents, nombreux camions impliqués et modes actifs impliqués proche de l'échangeur Décarie
- Tronçons sur Cavendish et intersection avec Kildare dans Côte-Saint-Luc, présentant un enjeux de sécurité pour les modes actifs (1 mort et nombreux accidents les impliquant)



Source : AECOM, 2017

2.2 Opportunités du secteur d'étude

En réponse aux enjeux et aux contraintes du secteur d'étude, plusieurs opportunités de modifier les habitudes de déplacements ont été identifiées.

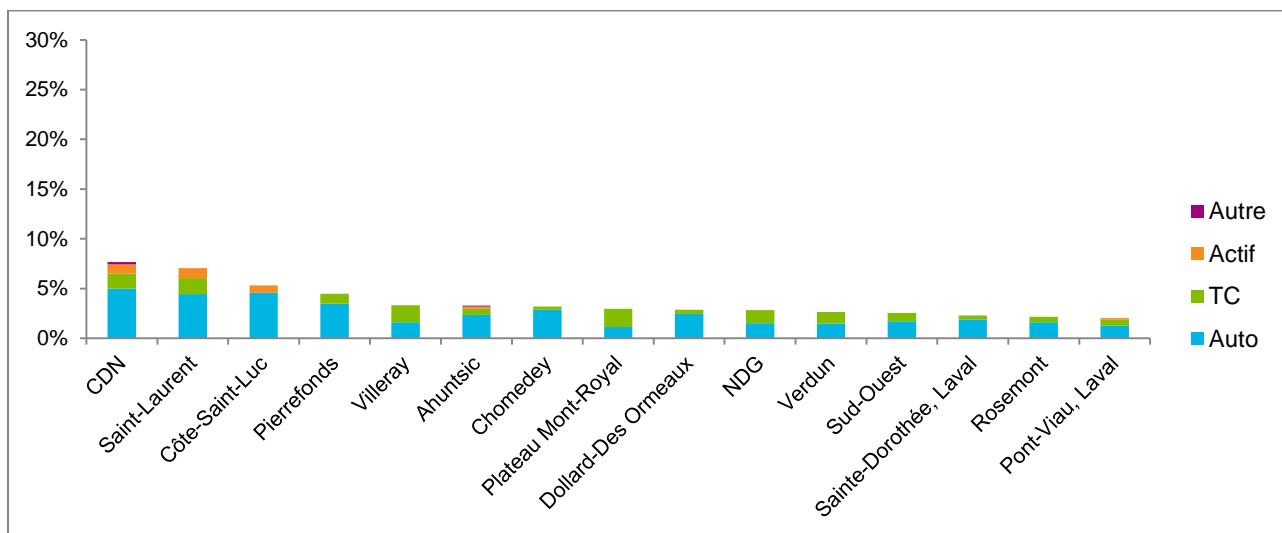
Les projets de développement urbain présentent une opportunité d'améliorer l'intégration des modes alternatifs à l'automobile dans le secteur NDLS, par le développement d'une mixité des usages dans les grands espaces disponibles.

D'une part, le développement de nouveaux générateurs commerciaux et de bureaux représentent une opportunité pour densifier le secteur et ainsi, encourager les déplacements par modes actifs au quotidien vers le travail. En complément, le déploiement de nouveaux quartiers résidentiels devrait aussi prévoir une desserte efficace des modes actifs, par exemple par l'intégration et l'arrimage d'infrastructures cyclables. D'autre part, les projets de développement urbain offrent aussi l'opportunité de bonifier les services de transport collectif, pour encourager l'utilisation de ce mode de transport. En effet, l'achalandage a un impact direct sur l'offre et la fréquence du transport collectif, qui influencent son attractivité. Par ailleurs, l'intégration d'aménagements préférentiels pour les transports collectifs est d'autant plus justifiée lorsque l'achalandage est important.

La ligne de métro orange, traversant le secteur d'étude et accessible via deux stations de métro, dispose d'une réserve de capacité sur son tronçon Ouest, ce qui permet d'entrevoir l'opportunité d'augmenter la part modale du transport collectif par un transfert modal ou par l'utilisation de ce mode pour les nouveaux déplacements générés par les nouveaux développements.

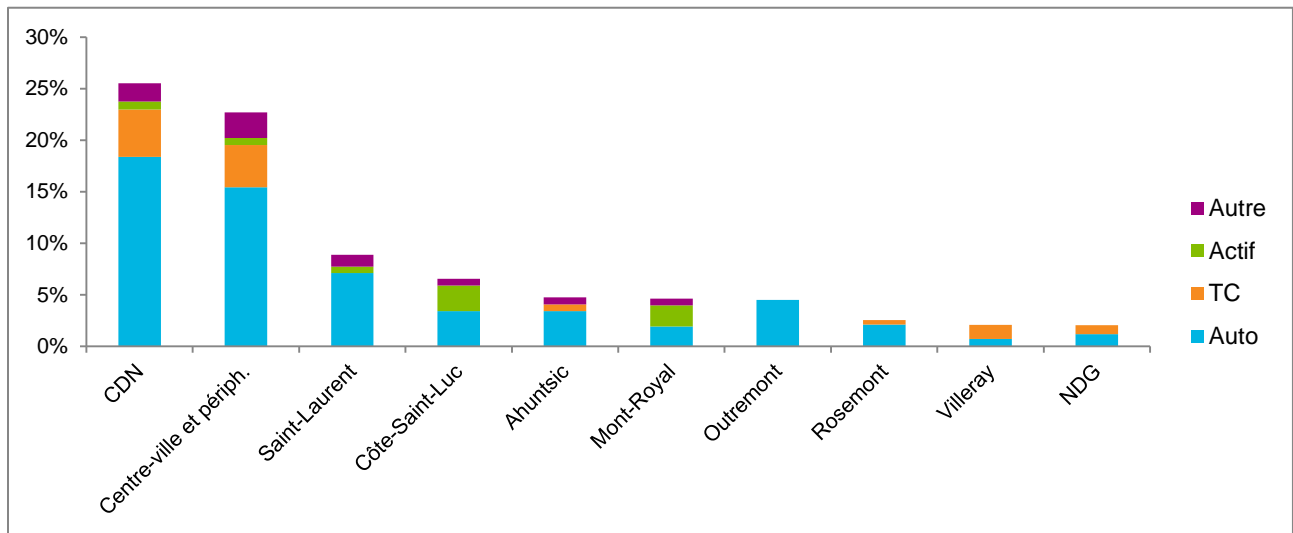
La part importante des déplacements vers et depuis les villes et les arrondissements voisins offre l'opportunité d'exploiter les courtes distances de déplacement pour les modes actifs. Comme présenté aux figures suivantes, une part importante des échanges avec le secteur d'étude est faite avec les quartiers limitrophes. Ces déplacements sont majoritairement réalisés en automobile, alors que très peu sont réalisés en transport en commun ou par modes actifs. Le nombre élevé de déplacements vers le quartier Côte-des-Neiges, Saint-Laurent ou Côte-Saint-Luc et leur proximité avec le secteur d'étude représentent une opportunité d'améliorer les infrastructures de mobilité active entre le secteur d'étude et ces quartiers.

Figure 2-2 Part modale des déplacements vers le secteur, par destination (tous motifs, sauf retour)



Source des données : Enquête OD 2013, AMT. Traitement AECOM

Figure 2-3 Part modale des déplacements depuis le secteur, par destination (tous motifs, sauf retour)



Source des données : Enquête OD 2013, AMT. Traitement AECOM

Le déploiement du Réseau express métropolitain (REM), reliant la Rive-Sud de Montréal, l'Aéroport Montréal-Trudeau, et les villes de Deux-Montagnes et Sainte-Anne-de-Bellevue, représente une opportunité de tisser des liens collectifs (autobus) avec les futures stations.

Bien qu'aucune station ne soit implantée à même le secteur NDLS, les gares Canora et Mont-Royal sont situées à environ 2,5 kilomètres à l'est du secteur d'étude, entre la rue Jean-Talon et l'A-40. Leur proximité au secteur NDLS devrait encourager de meilleurs maillage et interconnectivité avec le réseau d'autobus du secteur.

Le retrait des stationnements incitatifs de l'ARTM représente une opportunité de réduire la part de déplacements en automobile réalisés vers le secteur, et d'encourager les modes collectifs et actifs. En effet, l'utilisation de ces aires de stationnement à d'autres fins permettrait de développer et de valoriser les terrains adjacents aux stations de métro. Toutefois, la revalorisation de ces espaces doit être planifiée de façon à éviter que les déplacements bimodaux actuels soient réalisés entièrement en automobile.

3 Besoins et enjeux futurs

Comme mentionné au chapitre 1, la première phase du mandat a fait l'objet d'un rapport sous forme de présentation PowerPoint. Celui-ci détaille les besoins et enjeux futurs (voir annexe B¹). La synthèse des besoins et des enjeux futurs du secteur d'étude est présentée sommairement à la suite du présent chapitre.

Les besoins et enjeux pris en compte dans le secteur NDLS cumulent :

- les enjeux actuels, si aucun projet ne prévoit leur modification dans le futur;
- les enjeux futurs, prévus à la suite de projets de développement à court, moyen ou long terme.

La section 3.1 présente les projets pris en compte pour identifier les besoins et les enjeux futurs, soit à l'horizon 2030.

Les sections 3.2 et 3.3 présentent, quant à elles, les besoins et les enjeux projetés à cet horizon, et tiennent compte des enjeux actuels maintenus ou amplifiés et des enjeux à venir.

3.1 Hypothèses de développement et de réaménagement du domaine public à l'horizon 2030

Plusieurs projets de développement sont prévus dans le secteur NDLS à l'horizon 2030. Ils entraîneront une évolution des besoins de mobilité et sont pris en compte dans l'élaboration de solutions appropriées à la demande projetée. Les lignes qui suivent présentent les principales interventions prévues dans chaque sous-secteur touché.

Sous-secteur front Décarie

- Réaménagement de l'îlot de virage à l'intersection de la Savane/Décarie
- Réalignement de l'intersection Mountain Sights/de la Savane
- Possibilité d'implantation d'une passerelle piétonne enjambant les voies du CP pour relier le projet Westbury à la station Namur

Sous-secteur industriel Mont-Royal

- Construction d'une passerelle piétonne/cyclable enjambant l'A-15, pour relier la station De la Savane au futur projet Royalmount

Sous-secteur du Triangle

- Réduction du nombre de places de stationnement à 51 places (contre 170 actuellement) sur les rues Buchan et Paré. Les places SRRR ne seront pas touchées

Sous-secteur industriel Saint-Laurent

- Sécurisation des viaducs existants pour les modes actifs (Cavendish, Lucerne, boulevard Décarie)
- Installation d'un feu de circulation à l'intersection Ward/Alexis-Nihon pour la sécuriser

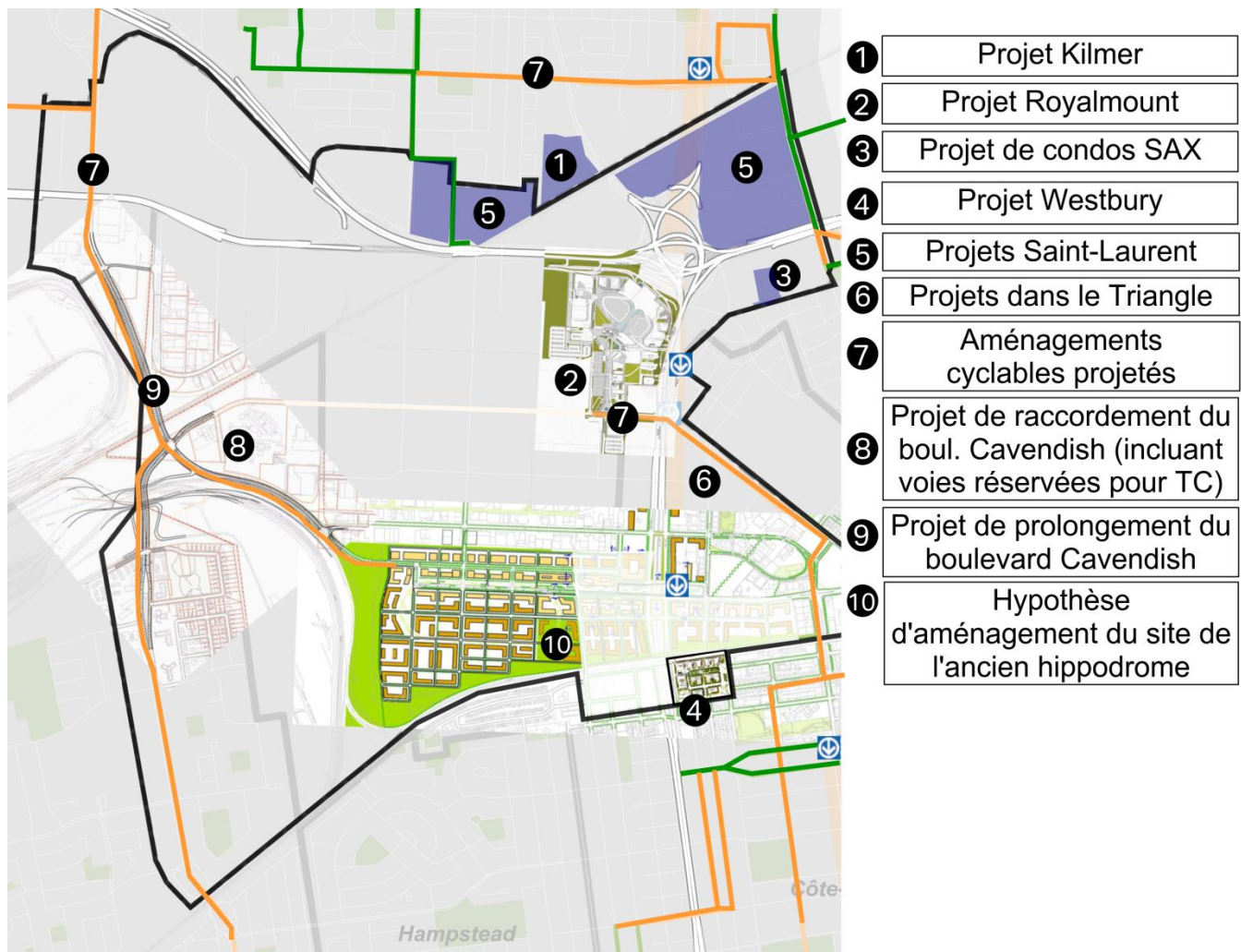
¹ Voir les sections « Portrait du futur : Hypothèses de développement et de réaménagement du domaine public à l'horizon 2030 » (pages 68 à 72) et « Synthèses des enjeux futurs » (pages 74 à 82).

L'ensemble de ces projets futurs viendra modifier les patrons de déplacement dans le secteur d'étude. En effet, en plus de générer de nouveaux déplacements sur l'ensemble du réseau :

- le projet Royalmount ajoutera une offre en stationnement intérieur supplémentaire;
- le réaménagement de l'ancien hippodrome créera un maillage routier supplémentaire;
- le raccordement du lien Cavendish entraînera une réaffectation des déplacements véhiculaires;
- les projets de passerelles et d'aménagements cyclables engendreront un transfert modal des déplacements actuels.

La Figure 3-1 présente les projets de développement et d'aménagement majeurs prévus d'ici 2030.

Figure 3-1 Principaux projets de développement et de réaménagement du secteur NDLS



Source : Ville de Montréal, 2017. Traitement AECOM.

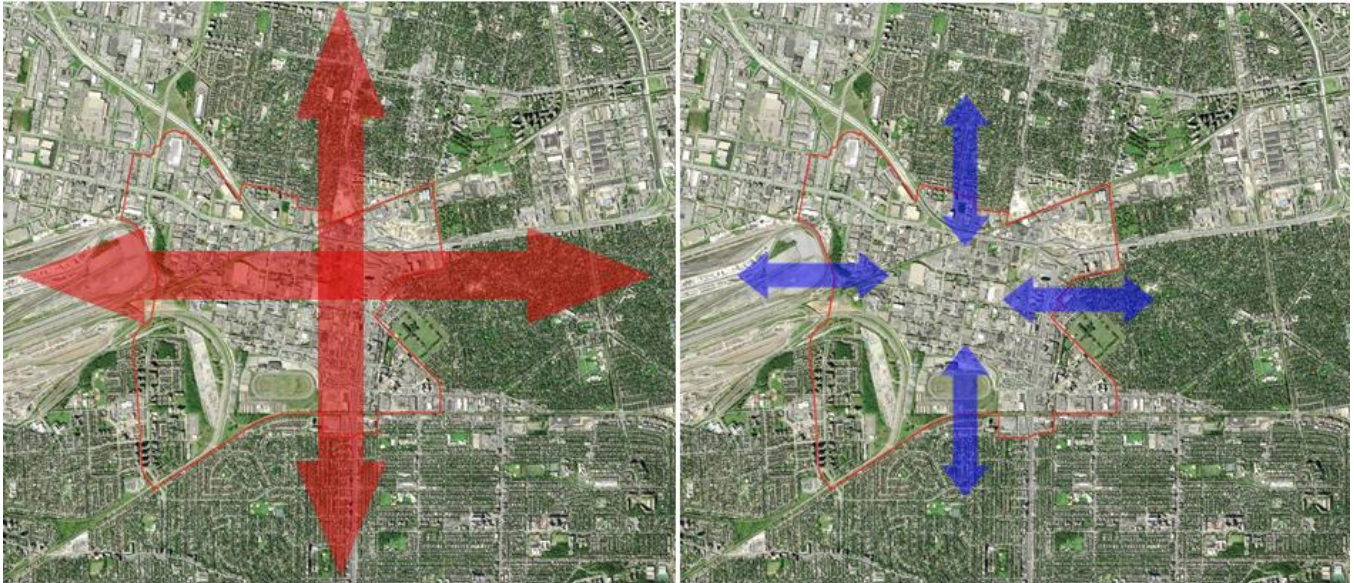
3.2 Besoins futurs

Les projets de développement futurs du secteur NDLS vont avoir un impact sur la demande en transport, sur l'utilisation, l'efficacité et la sécurité des réseaux de transport ainsi que sur le besoin pour de nouvelles infrastructures. Il est donc primordial pour planifier efficacement les déplacements dans le secteur, de bien comprendre l'ensemble des besoins futurs.

En fonction des besoins projetés, la révision et la restructuration des différents réseaux de transport seront nécessaires pour répondre de façon optimale à l'évolution de la demande.

Deux types de besoins (tous modes confondus) se distinguent : les besoins de transit et les besoins de destination vers le secteur d'étude. Le développement des réseaux futurs doit en tenir compte. Il est donc nécessaire de mailler les réseaux de transport, en plus d'en améliorer l'accessibilité tous modes. La Figure 3-2 illustre ces deux types de besoins.

Figure 3-2 Besoins en transit et en destination dans le secteur NDLS

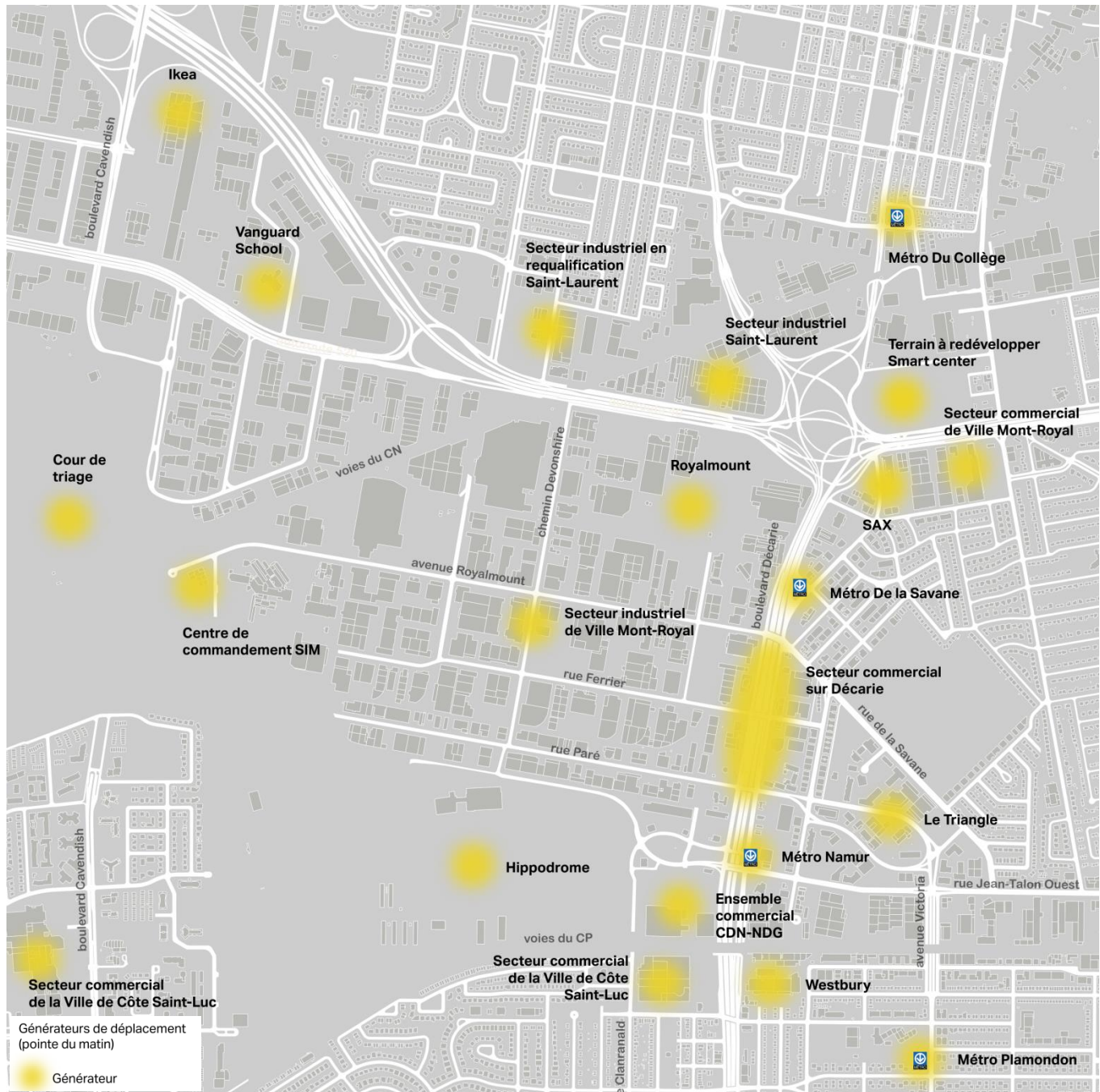


Source : Ville de Montréal, 2017

Pôles générateurs et patrons de déplacements

Les futurs pôles générateurs tiennent compte des pôles générateurs actuels auxquels s'ajoutent ceux planifiés d'ici 2030 (projets futurs). Les principaux pôles générateurs de déplacements existants et futurs sont illustrés à la Figure 3-3.

Figure 3-3 Principaux générateurs de déplacements actuels et futurs



Source : Ville de Montréal, 2017

Il est possible d'estimer les principaux patrons de déplacements projetés en fonction des futurs pôles générateurs. Ceux-ci tiennent compte des patrons de déplacements actuels (à partir des générateurs de déplacements actuels) et des nouveaux besoins en déplacements créés par les nouveaux développements.

À titre d'exemple, le projet Royalmount représente un futur pôle générateur majeur, qui va générer et attirer des milliers de déplacements dans le secteur d'étude.

À ce propos, une cartographie des principaux générateurs et des patrons de déplacements a été élaborée par mode de transport. Ces cartes ont été réalisées pour la période de pointe du matin et présentent les futurs pôles générateurs et les principaux échanges (déplacements produits ou attirés). Ces cartes sont disponibles en annexe C.

Les besoins futurs en déplacements ont été cartographiés aux Figures 3-4 à 3-8, selon le mode de transport. Ces cartes présentent les cheminements futurs pour chacun des modes selon trois échelles, comme défini au Tableau 3-1.

Tableau 3-1 Définition des échelles de planification

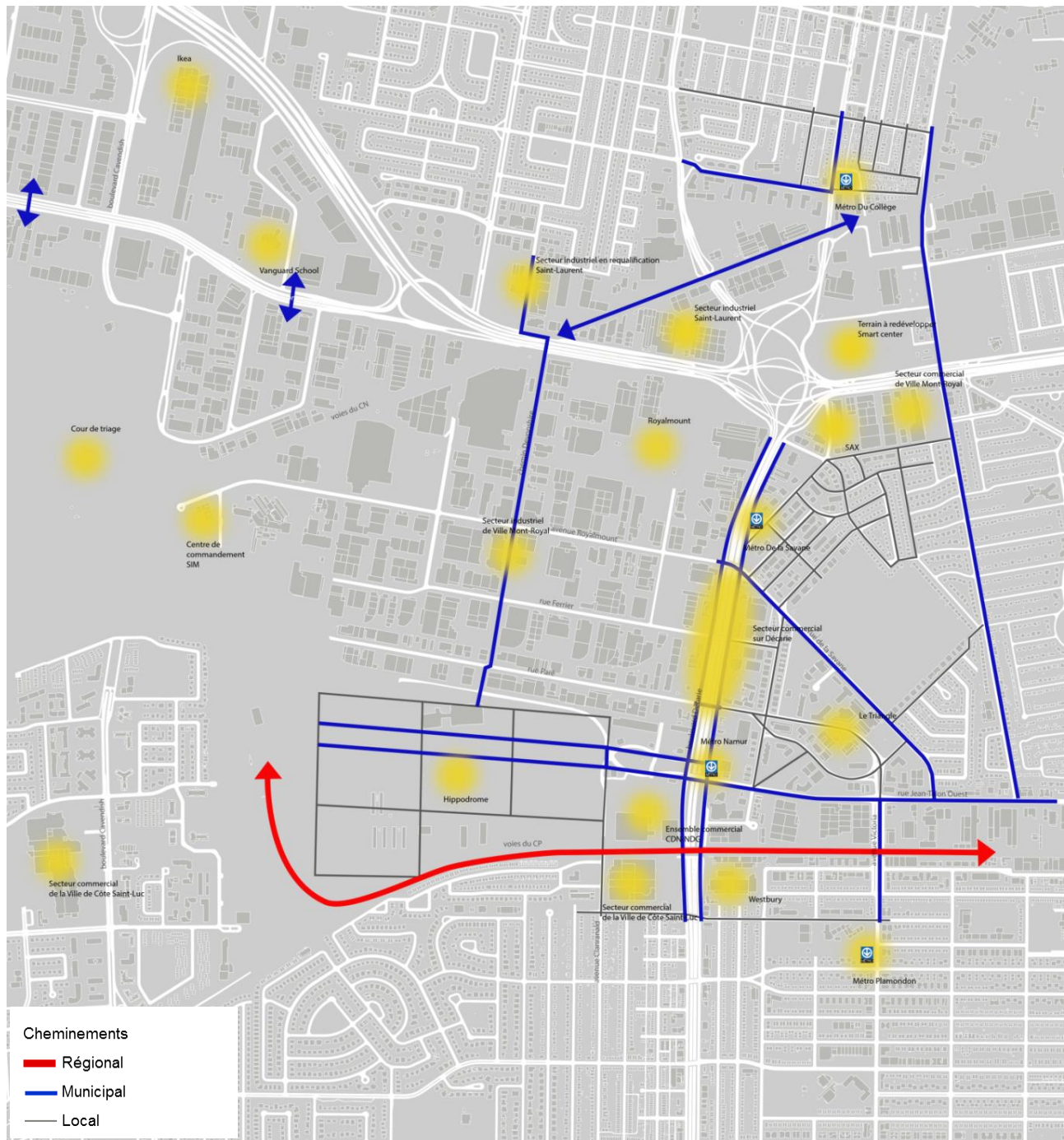
Régionale	<ul style="list-style-type: none"> • Interventions sur les réseaux structurants, à l'échelle du secteur d'étude • Planification globale des transports et de l'aménagement du territoire, en fonction des projets de développement prévus • Priorisation des modes de déplacements selon les pôles desservis
Municipale	<ul style="list-style-type: none"> • Interventions sur les réseaux à l'échelle des sous-secteurs d'intérêt : <ul style="list-style-type: none"> - Ancien hippodrome et abords de la station Namur - Projet Royalmount et abords de la station De la Savane - Abords de Décarie • Réponse aux enjeux de cohabitation des modes et de sécurité des modes actifs
Locale	<ul style="list-style-type: none"> • Interventions ponctuelles, récurrentes ou non • Amélioration ou mise en place d'infrastructures et d'équipements <ul style="list-style-type: none"> - Feux de circulation - Réaménagements et aménagements géométriques - Réaffectations des voies de circulation - Signalisation - Élargissement - Information - Mesures préférentielles pour bus (MPB) - Aménagements cyclables - Mutualisation du stationnement - Offre en transport alternatif - Etc.

Les besoins piétons (Figure 3-4) prennent notamment en compte le franchissement des barrières physiques, particulièrement des autoroutes Décarie et Côte-de-Liesse, et le désenclavement des sous-secteurs. La desserte piétonne des stations de métro et leur accessibilité vers les pôles d'emplois sont aussi nécessaires pour encourager les déplacements par modes actifs et collectifs.

Des liens piétonniers efficaces seront aussi nécessaires pour assurer la desserte de l'ancien hippodrome, du Triangle et du projet Royalmount, permettant ainsi d'inciter les déplacements locaux à pieds entre ces pôles.

L'utilisation de l'emprise des voies ferrées du CP au sud du secteur représente, par ailleurs, une opportunité de déployer un lien actif (piéton et cyclable). En complément, le développement du secteur au nord de l'échangeur Décarie entraînera un besoin en infrastructures piétonnes. L'utilisation de l'emprise ferroviaire du CN est envisagée, afin de créer un lien direct vers le secteur NDLS et de favoriser la desserte à pied. Ce lien est d'autant plus pertinent qu'il longe le projet Kilmer qui est orienté vers le piéton.

Figure 3-4 Besoins futurs – Piétons



Source : Ville de Montréal, 2017

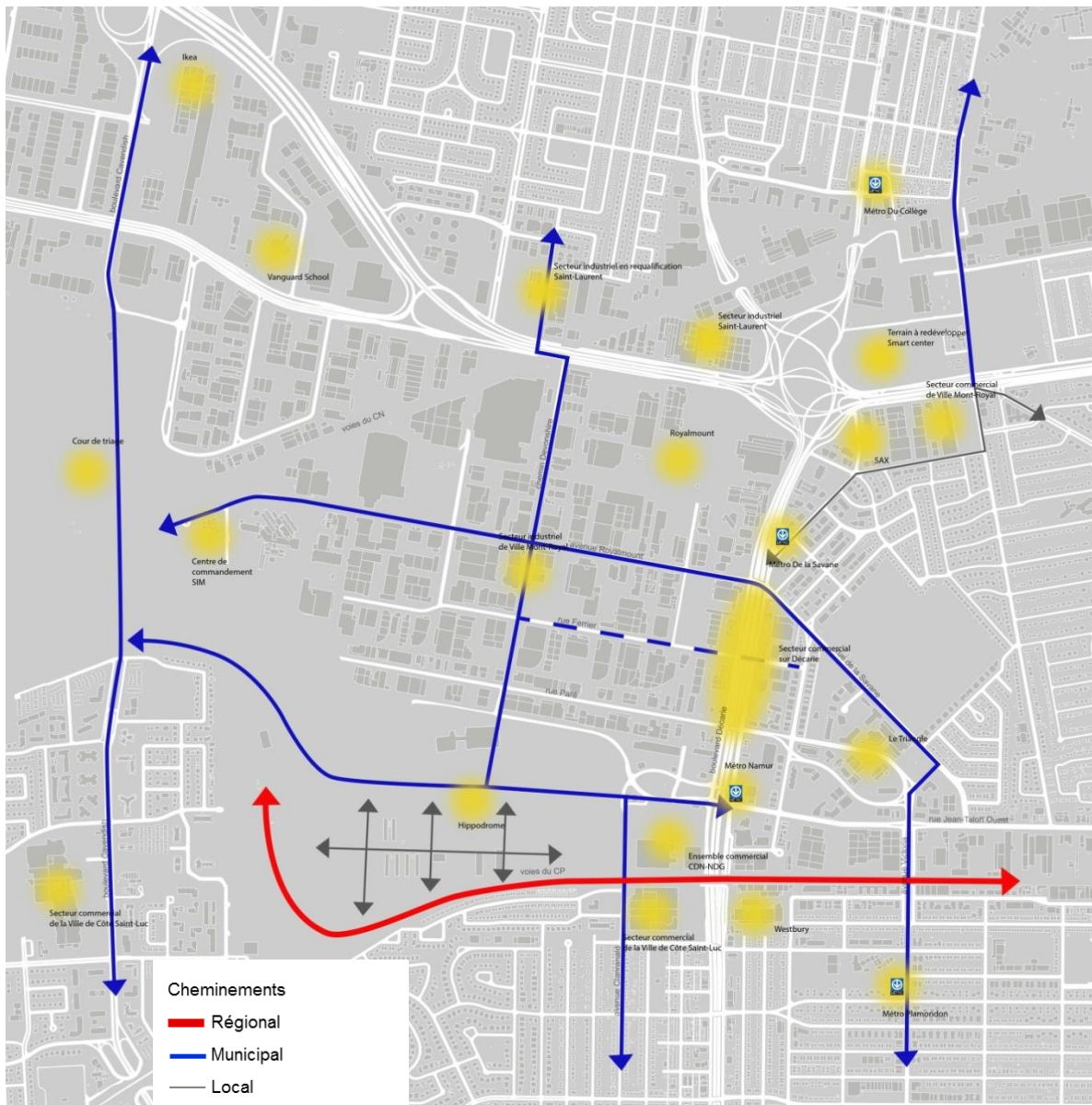
En termes de déplacements cyclistes (Figure 3-5), le secteur NDLS nécessite le déploiement d'axes directs permettant de mieux structurer le réseau cyclable du secteur. Des liens est-ouest et nord-sud devraient être

planifiés, afin de desservir efficacement les pôles d’emplois et les commerces, et de les relier aux quartiers périphériques. À cet effet, le prolongement du boulevard Cavendish représente une opportunité pour créer un lien nord-sud fort dans le secteur et d’améliorer la desserte vers Saint-Laurent et Côte-Saint-Luc.

Le maillage du réseau cyclable est essentiel pour soutenir son utilisation à l’échelle du secteur, notamment entre les secteurs résidentiels et les pôles d’emplois. Le développement des secteurs de l’ancien hippodrome, du Triangle et du projet Royalmount devrait être accompagné du déploiement d’infrastructures cyclables visant à soutenir l’utilisation du vélo entre les principaux pôles de déplacements.

Le franchissement des barrières physiques, notamment des autoroutes, est à envisager, afin de désenclaver le secteur et d’améliorer la part modale du vélo. Un meilleur arrimage des réseaux cyclable et de transport collectif permettrait aussi d’améliorer l’intermodalité des déplacements.

Figure 3-5 Besoins futurs – Cyclistes



Source : Ville de Montréal, 2017

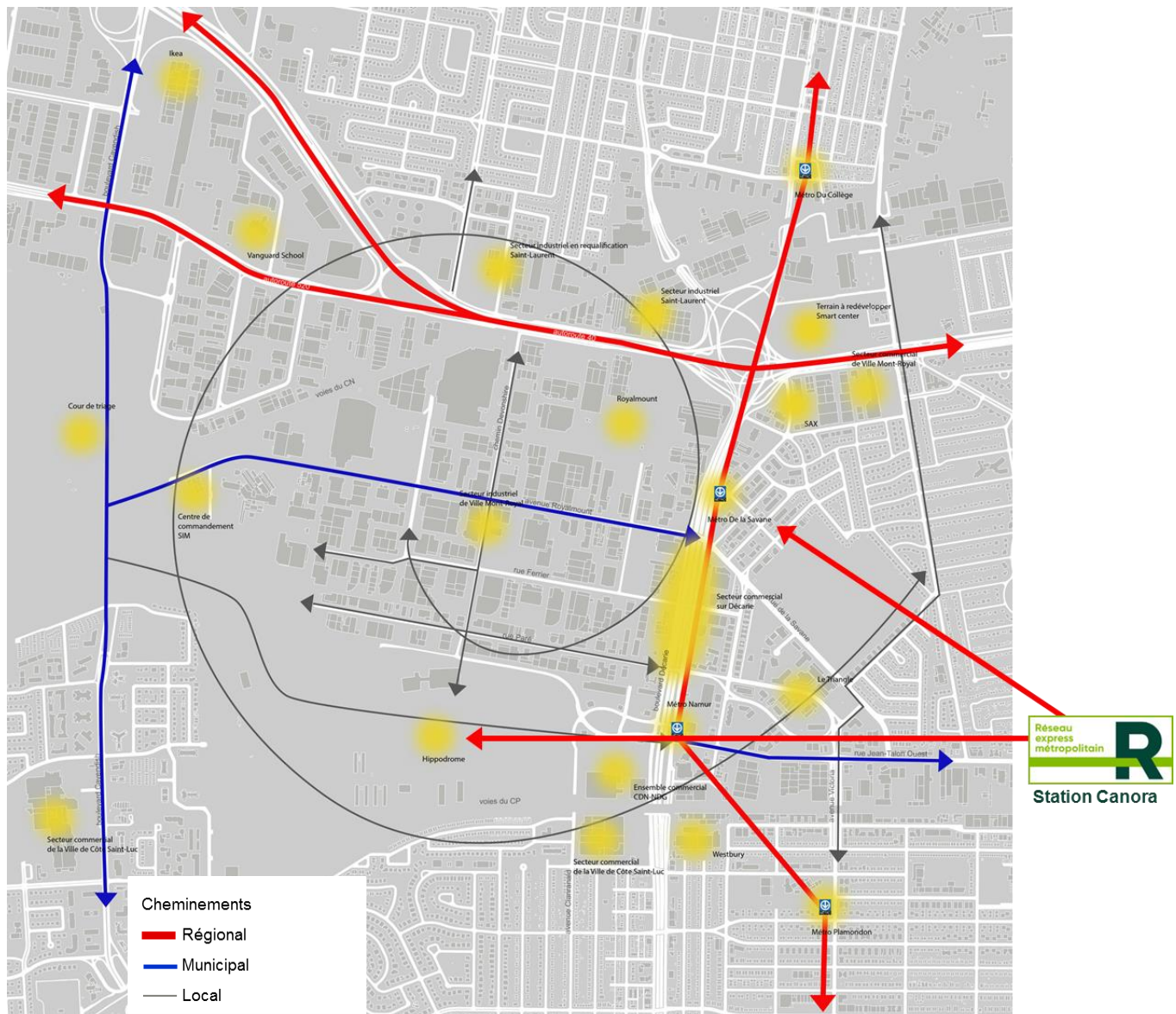
Les besoins en ce qui a trait au transport collectif (Figure 3-6) intègrent des liens forts sur les principaux axes de transport structurants, visant une desserte rapide et efficace du secteur et sa liaison avec le reste de la région métropolitaine. L'efficacité du réseau de transport métropolitain permet de répondre aux déplacements de transit et de limiter l'utilisation de l'automobile sur le réseau supérieur.

Comme mentionné, l'implantation du REM entraînera la nécessité de nouveaux axes de rabattement vers les stations de métro. Ces dernières doivent à la fois jouer le rôle de pôle régional (rabattement de lignes métropolitaines) et de pôle local de transport (desserte locale des résidences, emplois et commerces).

Les besoins en desserte locale dans le secteur NDLS seront grandissants, avec son redéveloppement, notamment la liaison entre les sous-secteurs et les différents pôles résidentiels, commerciaux et industriels.

Encore une fois, des liaisons en transport collectif vers les quartiers périphériques devront être planifiées, notamment en utilisant l'opportunité du prolongement du boulevard Cavendish et de son raccordement à l'axe Jean-Talon.

Figure 3-6 Besoins futurs – Transport collectif

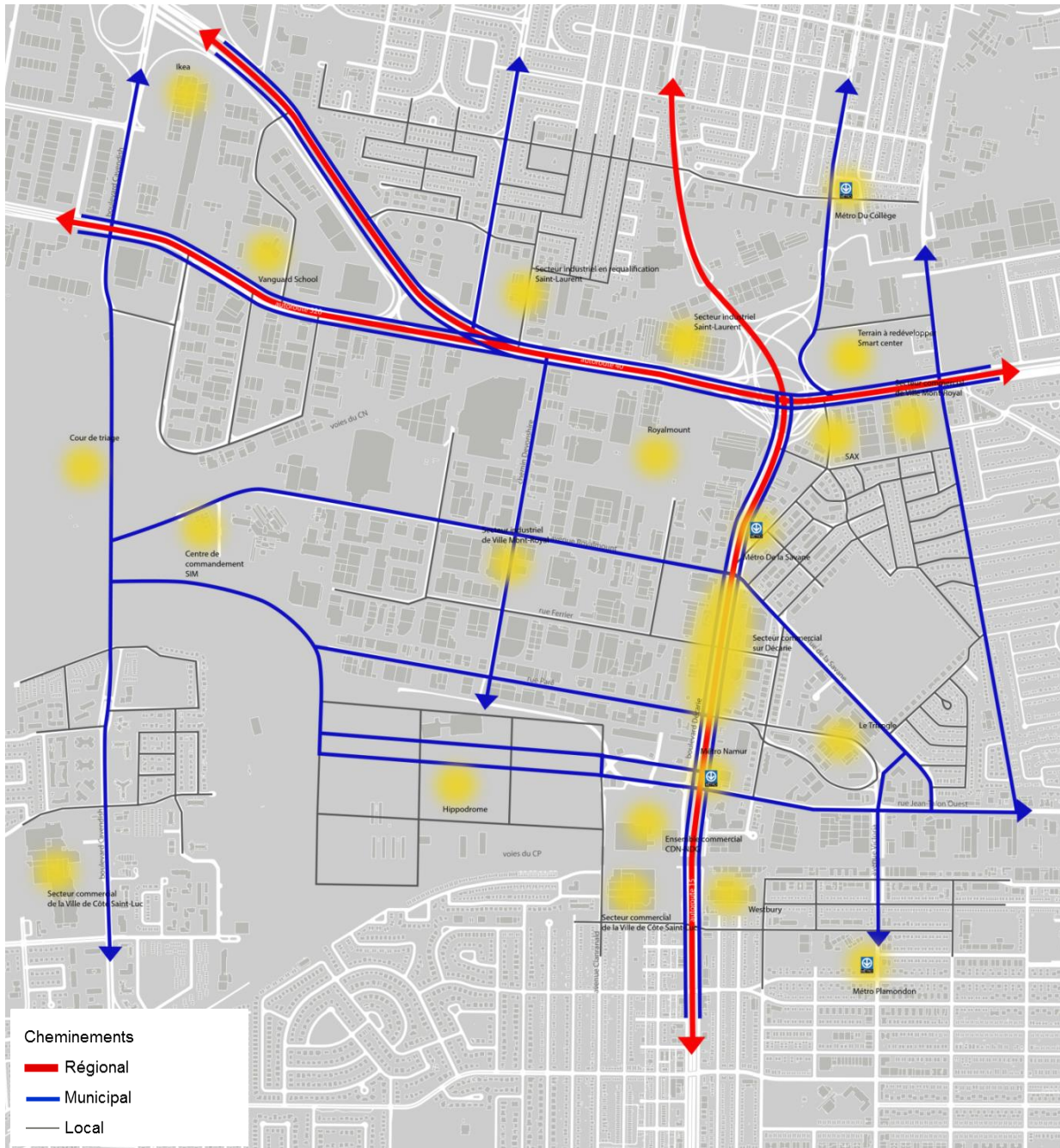


Source : Ville de Montréal, 2017, traitement AECOM

Comme illustré à la Figure 3-7, les besoins pour les déplacements en automobile évolueront avec le développement du secteur NDLS, et les options de mobilité devront être diversifiées, afin d'éviter de surcharger davantage le réseau routier actuel. C'est notamment le cas pour le projet Royalmount, qui générera une forte demande en automobile et dont la desserte devra être améliorée pour limiter la pression sur le réseau adjacent. C'est aussi le cas du sous-secteur de l'ancien hippodrome, dont l'accessibilité devra être accrue. Le prolongement du boulevard Cavendish et son raccordement à l'avenue Royalmount et à la rue Jean-Talon représentent une opportunité pour améliorer la desserte du secteur depuis le nord, le sud et l'ouest.

L'amélioration de l'accessibilité depuis les secteurs limitrophes (Saint-Laurent, Côte-Saint-Luc, etc.) est aussi essentielle pour optimiser les déplacements et pour délester les axes routiers aux abords de Décarie.

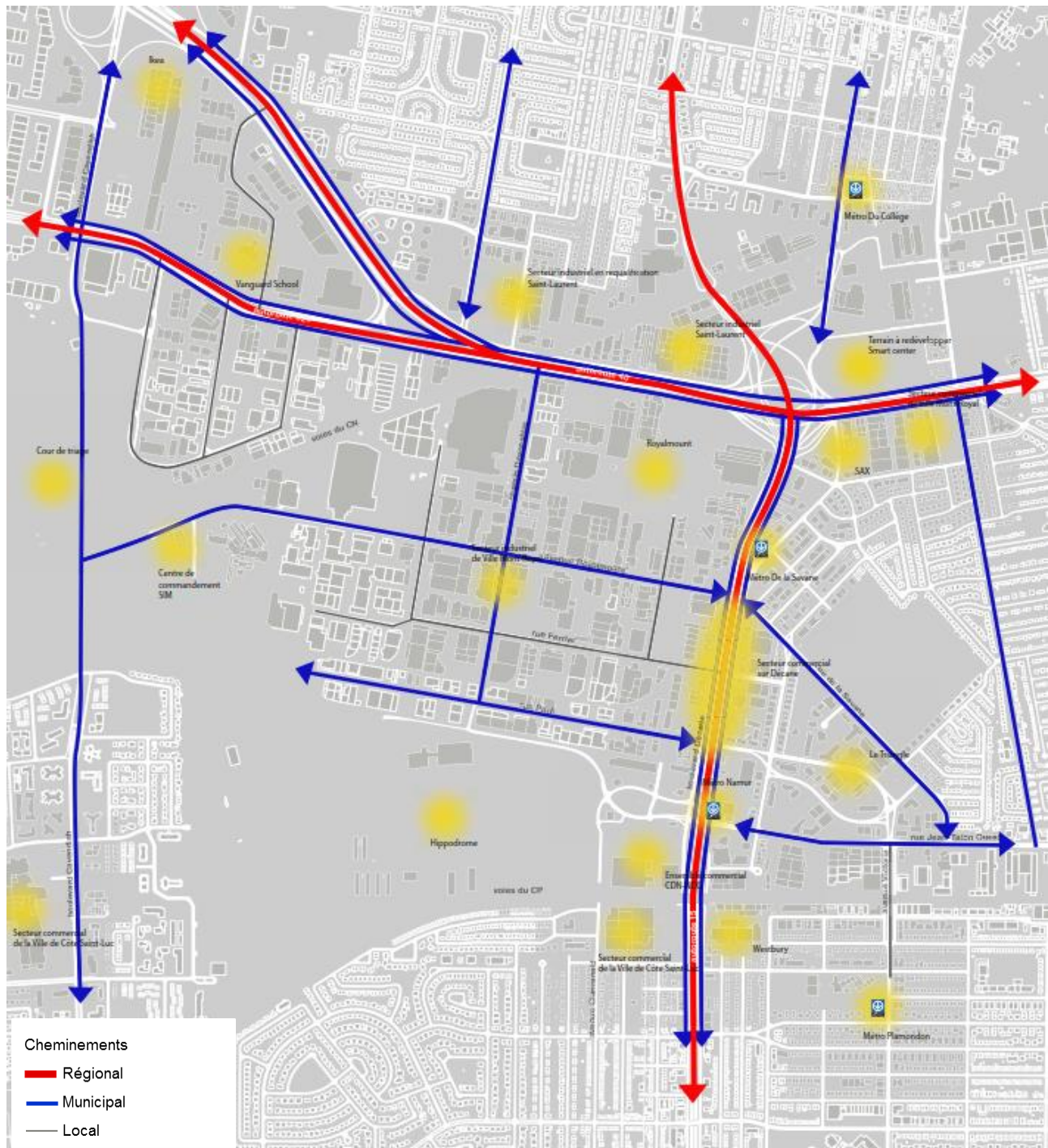
Figure 3-7 Besoins futurs – Automobiles



Source : Ville de Montréal, 2017

Les besoins en ce qui a trait au camionnage (Figure 3-8) sont similaires à ceux de l'automobile, à l'exception de la desserte du sous-secteur de l'ancien hippodrome, qui se veut un milieu de vie favorable aux modes actifs et collectifs. Les besoins en camionnage visent principalement l'amélioration de l'accessibilité aux secteurs d'emplois. Pour le camionnage, les raccordements au réseau supérieur sont d'autant plus importants, afin d'éviter l'utilisation du réseau local et d'y générer des nuisances et des problématiques de sécurité.

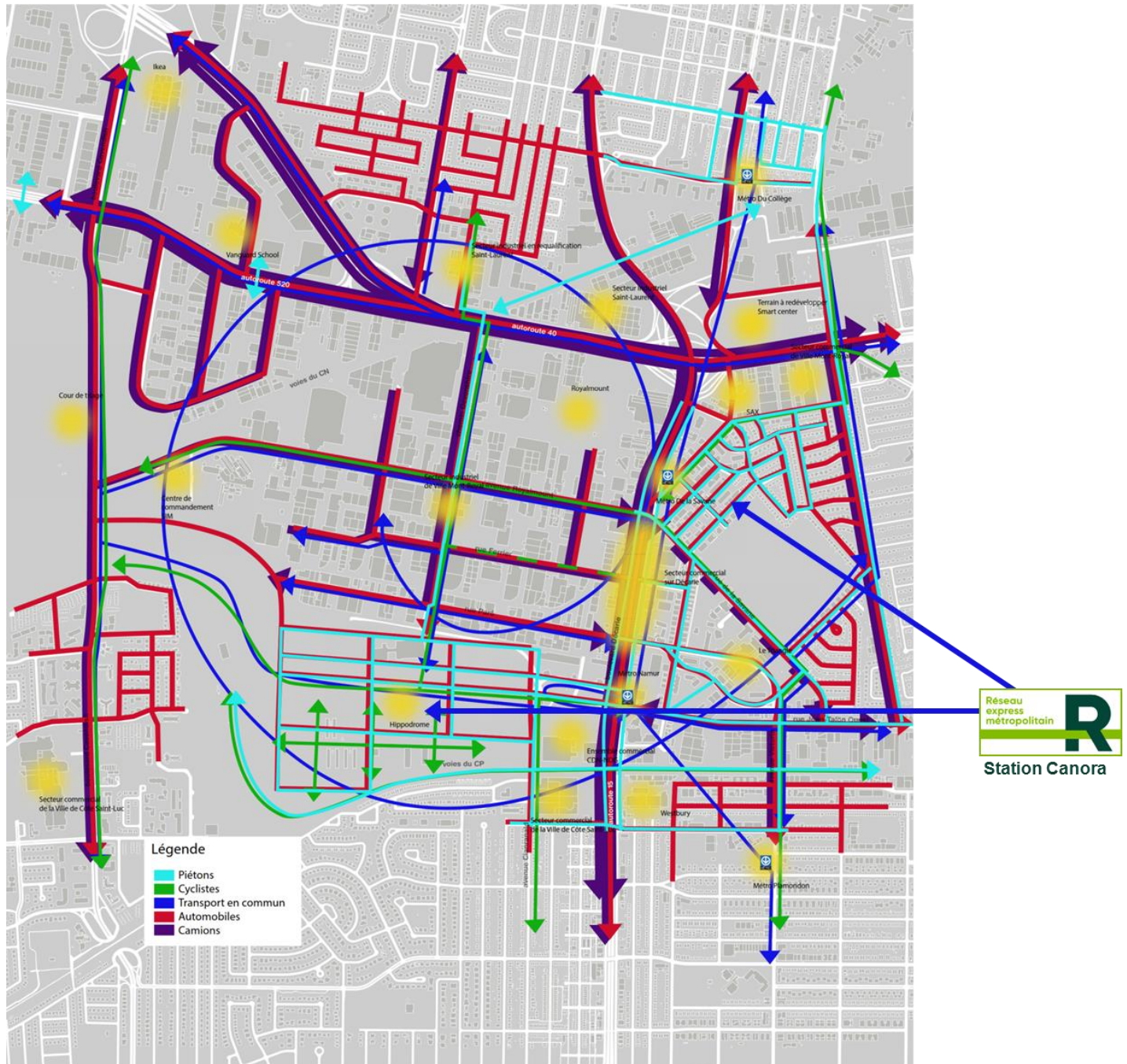
Figure 3-8 Besoins futurs – Camionnage



Source : Ville de Montréal, 2017

La Figure 3-9 présente l'ensemble des cheminements pour tous les modes. Elle démontre que les besoins futurs par mode se chevauchent sur les principaux axes du secteur. Considérant les infrastructures actuellement en place, les limites d'emprise, et la vocation de chaque sous-secteur, la priorisation des modes, l'organisation et la structuration du réseau deviennent essentielles sur ces axes, afin de limiter les conflits et de garantir des déplacements sécuritaires, cohérents et fluides.

Figure 3-9 Besoins futurs – Tous modes



Source : Ville de Montréal, 2017, traitement AECOM

3.3 Enjeux futurs

Les enjeux et contraintes actuels ont été présentés à la section 2.1. Certains d'entre eux seront amplifiés par les projets futurs, alors que d'autres vont s'y ajouter.

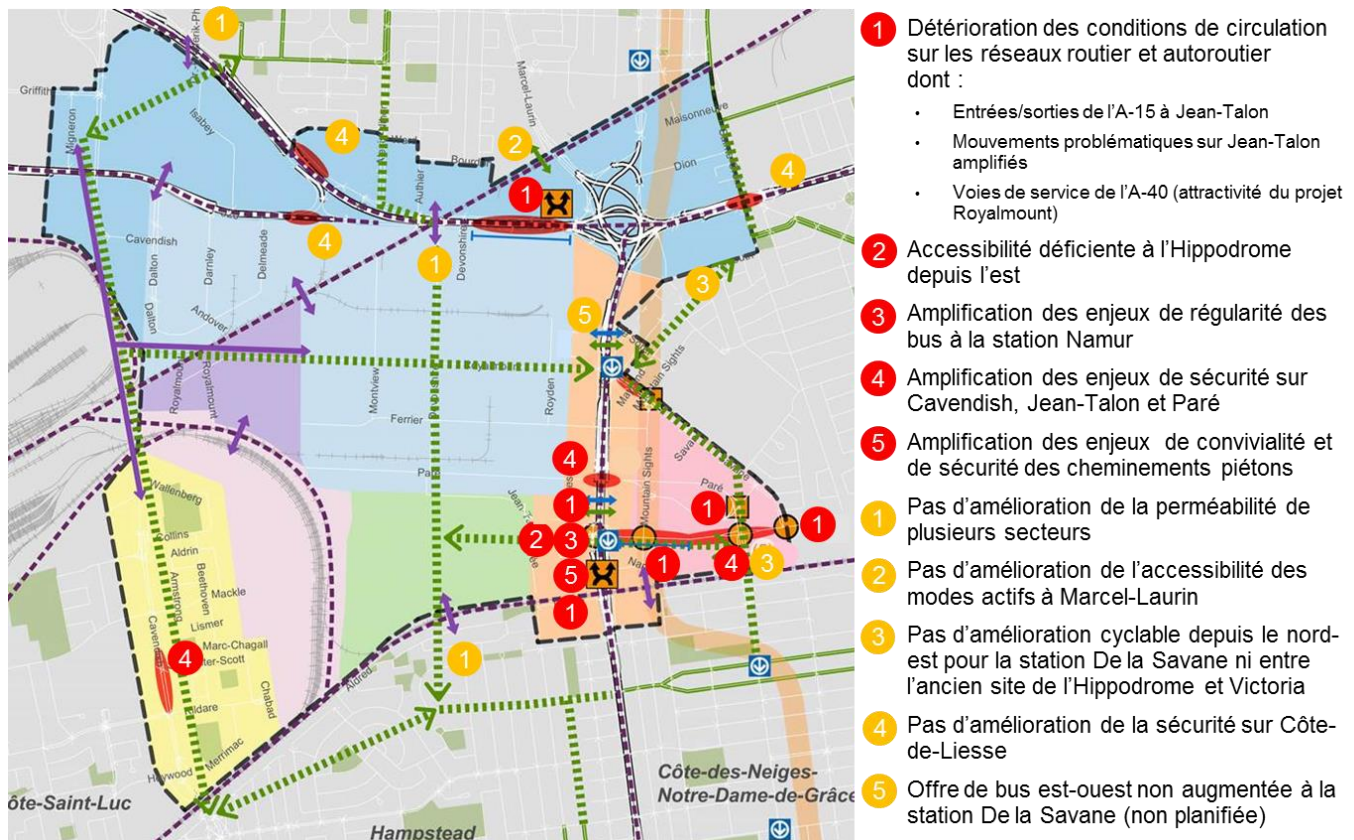
La Figure 3-10 présente les enjeux actuels amplifiés ou non solutionnés. De plus, considérant les besoins futurs présentés précédemment et les enjeux supplémentaires générés par les projets futurs, l'ensemble des enjeux futurs sont mis en lumière et présentés à la Figure 3-11. Ces figures montrent les impacts des projets futurs et permettront d'aider à prioriser les interventions présentées dans la section des solutions.

Il est à noter, qu'à ce stade de l'étude, les caractéristiques des projets futurs peuvent encore évoluer. Les enjeux identifiés ici ne tiennent donc pas compte des recommandations émises dans les différentes études réalisées à ce jour pour le compte des futurs développements.

Par ailleurs, certains projets à l'étude ne sont pas pris en compte dans l'identification des enjeux futurs, en raison du manque de connaissance de leurs impacts. À cet effet, la Ville de Montréal étudie actuellement la faisabilité d'un lien actif dans l'axe de la rue Clanranald. Bien que celui-ci permette de pallier certains enjeux, plus particulièrement en améliorant la perméabilité et l'accessibilité du sous-secteur de l'ancien hippodrome par le franchissement des voies du CP, sa réalisation n'est pas prise en compte dans le cadre de la présente analyse.

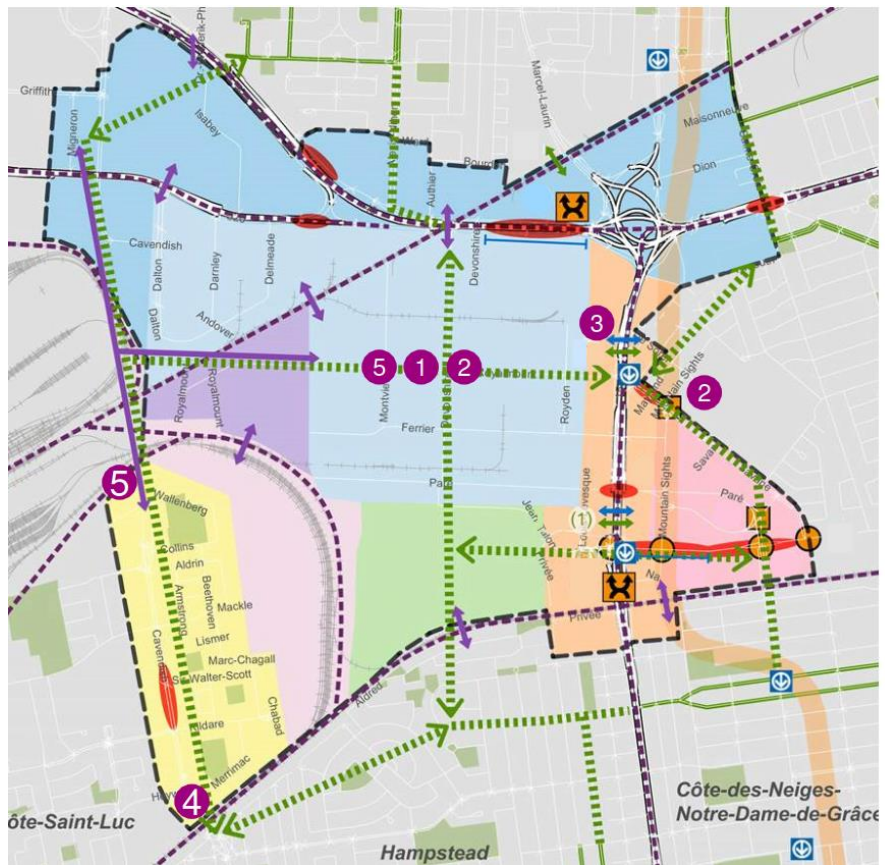
De plus, la STM étudie la révision de la desserte par autobus du secteur, notamment en prévision de la réalisation du projet Royalmount. La vision de transport en commun du secteur n'étant pas développée à ce jour, la desserte prévue est identifiée comme un enjeu futur à ce stade.

Figure 3-10 Enjeux actuels amplifiés (rouge) ou non solutionnés (jaune)



Source : AECOM, 2017

Figure 3-11 Enjeux supplémentaires futurs



- 1 Forte hausse des débits véhiculaires sur Royalmount (une voie par direction), avec peu de réserve de capacité
- 2 Enjeux de bonification de l'offre TC sur Royalmount et de la Savane
- 3 Enjeux pour l'entrée de l'A-15 Sud, au sud de l'échangeur Décarie
- 4 Enjeux d'accessibilité tous modes à Côte-Saint-Luc depuis le sud (un seul accès dans le prolongement du nouveau lien Cavendish)
- 5 Cohabitation cyclistes/camions sur Royalmount et Cavendish

Source : AECOM, 2017

Trois tableaux récapitulatifs des enjeux futurs pour les sous-secteurs de l'ancien hippodrome (Tableau 3-2), des abords de Décarie/Triangle (Tableau 3-3) et des abords de Décarie/Mont-Royal/Saint-Laurent (Tableau 3-4) sont présentés aux pages suivantes.

Tableau 3-2 Enjeux et problématiques futurs – Sous-secteur de l'ancien hippodrome

Mesure	Améliorations	Limites	Détériorations	Enjeux futurs
Projet de raccordement Cavendish	<ul style="list-style-type: none"> Meilleure connectivité entre le secteur de l'ancien hippodrome et les sous-secteurs de l'ouest Nouvel accès pour les futurs déplacements automobiles générés par le développement du site de l'ancien hippodrome Apporte une option de connectivité entre le sous-secteur du Triangle et les sous-secteurs de l'ouest, sans passer par le réseau supérieur 	<ul style="list-style-type: none"> Congestion actuelle à Décarie/Jean-Talon limite la portée du raccordement Cavendish vers l'est Augmentation du transit à l'intersection Jean-Talon/Décarie et dans le secteur de l'ancien hippodrome (trajet par l'ancien hippodrome pour éviter la congestion sur l'A-15) 	<ul style="list-style-type: none"> Augmentation des problèmes de congestion à l'intersection Jean-Talon/Décarie (plus d'autobus et de transit) 	<ul style="list-style-type: none"> Accès restreint depuis l'est Pas d'accès depuis le sud Transit supplémentaire de camions, bus et autos à l'intersection Jean-Talon/Décarie
Accès privilégié TC et TA au cœur de l'ancien hippodrome	<ul style="list-style-type: none"> Déplacements futurs générés, orientés vers l'usage des TC (bus et accès piéton facilité au métro Namur) et des TA 	<ul style="list-style-type: none"> Problèmes de congestion à Décarie/Jean-Talon limite l'impact positif de l'ajout d'un axe privilégié TC vers l'est Non-conivialité piétonne autour du métro Namur et pour traverser les voies du boulevard Décarie 	<ul style="list-style-type: none"> Répercussion des problèmes de congestion sur les sorties de l'A-15, sur l'ensemble du tronçon Jean-Talon, ainsi que sur le réseau local (Le Triangle) Amplification des enjeux de sécurité pour les piétons à l'intersection Jean-Talon/Décarie 	<ul style="list-style-type: none"> Détérioration de la régularité des nouvelles lignes de bus (retards) Cohabitation future difficile entre tous les modes de déplacements à l'intersection Jean-Talon/Décarie Sécurité Confort Accès limité depuis le nord
Maillage des rues locales du projet de l'ancien hippodrome	<ul style="list-style-type: none"> Meilleure desserte du site pour tous les modes 	<ul style="list-style-type: none"> Pression supplémentaire des nouveaux déplacements générés par le projet de développement de l'ancien hippodrome sur l'intersection Jean-Talon/Décarie Congestion routière limite les échanges de part et d'autre de Décarie ainsi que l'accès à l'A-15 		

Tableau 3-3 Enjeux et problématiques futurs – Sous-secteur aux abords de Décarie et Le Triangle

Mesure	Améliorations	Limites	Détériorations	Enjeux futurs
Projet de raccordement Cavendish	<ul style="list-style-type: none"> • Apporte une option de connectivité entre le sous-secteur du Triangle et les sous-secteurs de l'ouest, sans passer par le réseau supérieur 	<ul style="list-style-type: none"> • Congestion actuelle à Décarie/Jean-Talon limite la portée du raccordement Cavendish vers l'ouest 	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation des problèmes de congestion à Jean-Talon/Décarie (nouveaux transit de bus et d'auto vers Cavendish) • Répercussions des problèmes de congestion sur les entrées/sorties de l'A-15, sur l'ensemble du tronçon Jean-Talon et sur le réseau local • Mouvements problématiques sur Jean-Talon amplifiés • Amplification des enjeux de sécurité pour les piétons à l'intersection Jean-Talon/Décarie 	<ul style="list-style-type: none"> • Accessibilité aux stations de métro depuis l'Est • Transit supplémentaire de bus et d'autos à l'intersection Jean-Talon/Décarie • Régularité des nouvelles lignes de bus (retards)
Réaménagement Paré/Buchan/Victoria et de la Savane/Mountain Sight	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la sécurité et de la convivialité piétonnes et cyclistes • Réduction de l'empreinte au sol des voies de circulation • Décomplexification des mouvements véhiculaires • Ajout de canopée 	<ul style="list-style-type: none"> • S.O. 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction du nombre de voies de circulation sur Victoria, entre Paré et Jean-Talon • Retrait du stationnement sur rue 	<ul style="list-style-type: none"> • Détérioration des conditions de circulation à l'intersection Jean-Talon/Décarie • Cohabitation future difficile entre tous les modes de déplacement à l'intersection Jean-Talon/Décarie
Aménagement cyclable sur de la Savane raccordé à Victoria	<ul style="list-style-type: none"> • Meilleure connectivité avec le sud (continuité) • Option aménagée pour se rendre au métro De la Savane • Sécurisation 	<ul style="list-style-type: none"> • Discontinuité à partir du métro De La Savane 	<ul style="list-style-type: none"> • Suppression de toutes les places de stationnement sur rue d'un côté de de la Savane 	<ul style="list-style-type: none"> • Sécurité • Confort • Offre en stationnement grandement réduite • Augmentation des besoins de traverses piétonnes de la rue Jean-Talon, en dehors des intersections (accès au Village des valeurs)
Connectivité piétonne station Namur – projet Westbury	<ul style="list-style-type: none"> • Meilleure connectivité avec le Sud • Option au passage peu convivial le long du boulevard Décarie (raccourci) 	<ul style="list-style-type: none"> • Non-convivialité piétonne autour du métro Namur • Sécurité de la traversée de la rue Jean-Talon 	<ul style="list-style-type: none"> • S.O. 	
Nouveaux développements dans le Triangle	<ul style="list-style-type: none"> • Intégration de places de stationnement dans les nouveaux développements (limite les pressions sur rue) • Déplacements futurs générés, orientés vers l'usage des TC et des TA 	<ul style="list-style-type: none"> • Pression supplémentaire des nouveaux déplacements générés par les projets de développement sur l'intersection Jean-Talon/ Décarie • Congestion routière limite l'accès à l'A-15 	<ul style="list-style-type: none"> • Suppression de places de stationnement sur rue 	

Tableau 3-4 Enjeux et problématiques futurs – Sous-secteur du projet Royalmount et ses abords (portion nord du secteur d'étude)

Mesure	Améliorations	Limites	Détériorations	Enjeux futurs
Projet de raccordement Cavendish	<ul style="list-style-type: none"> • Apporte une option de connectivité entre le sous-secteur Mont-Royal et les sous-secteurs de l'Ouest, sans passer par le réseau supérieur (A-40 ou A-15), et pour tous les modes • Réduction de la circulation de camions sur Côte-de-Liesse, aux entrecroisements accidentogènes 	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation probable du transit sur Côte-de-Liesse, au niveau des zones d'entrecroisement (transit entre Côte-Saint-Luc et l'A-40 Est, l'A-15 Nord) • Répercussion de l'augmentation du transit sur de la Savane • Aménagements cyclables à la hauteur de de la Savane/Décarie 	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation de l'achalandage véhiculaire aux intersections de la Savane/Décarie et Royalmount/Décarie • Amplification des enjeux de sécurités piétonne et cyclable aux intersections de la Savane/Décarie et Royalmount/Décarie • Cohabitation cyclistes/camions sur Royalmount et Cavendish 	<ul style="list-style-type: none"> • Accessibilité aux stations de métro depuis l'Est • Transit supplémentaire d'autos à l'intersection Royalmount/de la Savane/Décarie • Bonification de l'offre TC sur Royalmount et de la Savane • Détérioration des conditions de circulation aux entrées/sorties de l'A-15 et sur le réseau supérieur • Sécurité véhiculaire et des modes actifs sur la voie de service Côte-de-Liesse, au niveau des entrecroisements • Cohabitation mode actifs/véhicules sur Côte-de-Liesse • Cohabitation future difficile entre tous les modes de déplacement à l'intersection Royalmount/de la Savane/Décarie <ul style="list-style-type: none"> - Sécurité - Confort
Aménagement cyclable sur de la Savane	<ul style="list-style-type: none"> • Meilleure connectivité avec le Sud (continuité) • Option aménagée et sécuritaire pour se rendre au métro De la Savane 	<ul style="list-style-type: none"> • Discontinuité à partir du métro De La Savane vers l'ouest 	<ul style="list-style-type: none"> • Suppression de toutes les places de stationnement sur rue d'un côté de de la Savane 	
Nouveaux développements dans le Triangle	<ul style="list-style-type: none"> • Déplacements futurs générés, orientés vers l'usage des TC et des TA 	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation du nombre de piétons traversant de la Savane pour se rendre au métro (enjeu de sécurité) 	<ul style="list-style-type: none"> • Pression supplémentaire des nouveaux déplacements générés par les projets de développement sur Royalmount/de la Savane/Décarie (véhicule) 	
Projet Royalmount	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la connectivité est-ouest, de l'accessibilité et de la sécurité des modes actifs vers le métro De la Savane (passerelle TA enjambant l'A-15) • Déplacements futurs générés, orientés vers l'usage des TC et des TA 	<ul style="list-style-type: none"> • Traversée des rues transversales à Décarie depuis la passerelle pourrait constituer un enjeu, selon son emplacement • Augmentation des déplacements internes entre les sous-secteurs et du transit sur : R-117, Décarie, Sainte-Croix/de Lucerne/Côte-de-Liesse, Côte-de-liesse et Royalmount (points de raccordement) • Sécurité des modes actifs pour traverser Côte-de-Liesse 	<ul style="list-style-type: none"> • Pression véhiculaire supplémentaire sur Royalmount/de la Savane/Décarie • Augmentation de l'achalandage véhiculaire sur Côte-de-Liesse, sur Décarie et sur le réseau supérieur • Amplification des problèmes de congestion aux entrées/sorties de l'A-15 et de l'A-40 (autant au croisement Jean-Talon qu'à Royalmount) • Transit sur Cavendish pour rejoindre le projet Royalmount (pourrait occasionner des enjeux de circulation en amont du raccordement à l'axe Cavendish) 	
Projets Saint-Laurent			<ul style="list-style-type: none"> • Pressions véhiculaires supplémentaires sur les réseaux routier et autoroutier 	

4 Solutions

Comme précisé à la section 1.3.2, les mesures d'amélioration proposées proviennent d'une démarche de réflexion collaborative entre la Ville de Montréal, les arrondissements, les villes liées et AECOM. Ces mesures respectent les orientations, les principes directeurs et le cadre méthodologique élaborés par la Ville. Elles sont regroupées selon les échelles régionales, municipales et locales.

4.1 Planification des réseaux par mode (échelle régionale)

L'échelle régionale correspond à l'échelle des réseaux structurants du secteur d'étude. La demande en transport est influencée par les choix d'aménagement du territoire. De ce fait, les interrelations entre les modes de transport et l'aménagement deviennent un élément clé de planification. La planification des réseaux est donc basée sur les besoins et les enjeux futurs en vue des projets de développement prévus, ainsi que sur l'analyse des possibilités d'insertion selon l'emprise disponible et la priorisation des modes.

La priorisation des modes a été établie selon les critères suivants :

- Favoriser la sécurité des modes actifs et la cohésion de tous les modes (la superposition des modes n'est pas compatible ni souhaitée dans un souci de confort et de sécurité.);
- Optimiser l'utilisation des infrastructures et des équipements de transport existants;
- Influencer et diminuer la demande des automobiles sur les routes;
- Accroître l'offre en transport en commun pour répondre à la demande future.

Les sections qui suivent présentent la nature des nouvelles infrastructures ou des nouveaux équipements pour les réseaux cyclable, de transport collectif et de camionnage, les endroits approximatifs où ils seront implantés, et la priorisation des modes selon l'axe.

4.1.1 Réseau cyclable

Le réseau projeté répond aux besoins futurs, en maillant l'existant et en créant de nouveaux liens est-ouest et nord-sud traversant le secteur d'étude. Ce nouveau réseau permet, entre autres, de desservir et de connecter les principaux pôles. Le déploiement du réseau cyclable nécessitera le réaménagement de l'emprise sur certains axes (rue Jean-Talon, boulevard Cavendish, tronçon de l'avenue Royalmount entre la nouvelle rue du projet Royalmount et la rue Labarre) et celui de certaines intersections (Jean-Talon/Décarie, de la Savane/Décarie, voie du CN/Côte-de-Liesse, le long de Cavendish).

Pour permettre les traversées nord-sud et est-ouest du secteur d'étude, le réseau proposé profite des réaménagements du domaine public résultant des nouveaux développements, de l'emprise disponible des voies ferrées du CN et du CP, ainsi que de la construction du nouveau lien Cavendish.

Centre du secteur NDLS

L'implantation d'un réseau cyclable au sein du secteur industriel Royalmount est limitée par la forte présence du camionnage. En effet, ce sous-secteur est principalement à vocation industrielle. Le réseau passe donc en périphérie du secteur industriel : dans le secteur de l'ancien hippodrome, aux abords du projet Royalmount et dans le prolongement du boulevard Cavendish. Toutefois, le besoin d'un axe nord-sud reliant le secteur de l'ancien hippodrome au projet Royalmount en passant par le secteur industriel est présent. Il devra donc faire l'objet d'études plus approfondies et d'échanges avec les propriétaires de certains lots, pour trouver une solution à ce besoin. L'emplacement exact du lien est-ouest de l'ancien hippodrome reste également à déterminer, en fonction des plans finaux de réaménagement du sous-secteur.

Le réseau proposé autour du futur projet Royalmount a été recommandé dans l'étude d'impact du projet Royalmount (WSP, 2017) sur les déplacements. Ce réseau tient compte de la construction d'une passerelle pour les modes actifs enjambant l'A-15 au niveau de la station De la Savane.

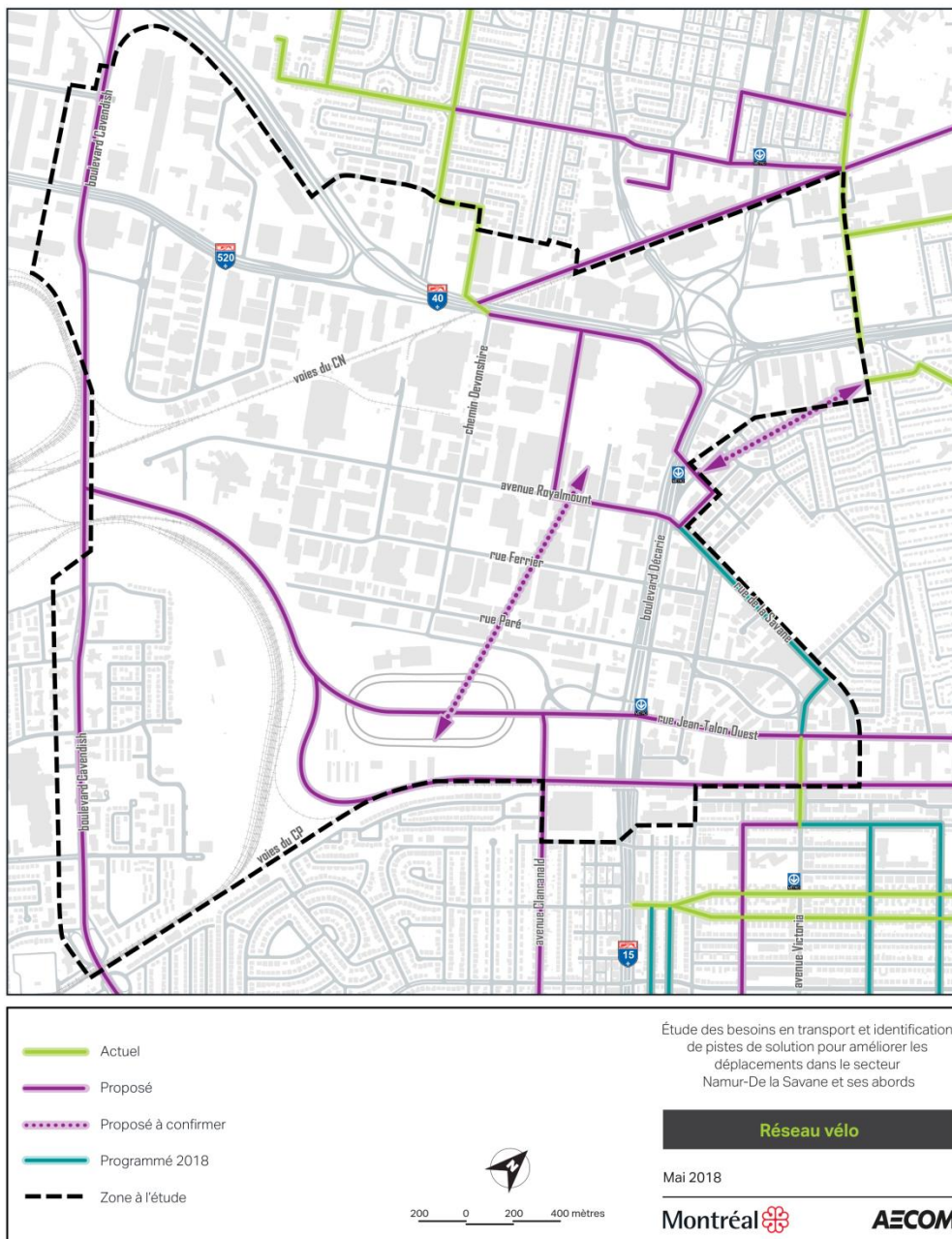
Axes proposés à confirmer

Plusieurs axes restent à confirmer avec la Ville de Mont-Royal, en particulier :

- un lien entre le projet Royalmount et le sous-secteur de l'ancien hippodrome passant par le secteur industriel;
- un lien entre la station De la Savane et le réseau cyclable de Ville de Mont-Royal et de Saint-Laurent (vers le lien cyclable du boulevard Graham).

Ces liens n'ont pu être définis, puisqu'ils présentent des enjeux de sécurité pour les modes actifs et d'emprise disponible. Le réseau cyclable projeté est présenté à la Figure 4-1.

Figure 4-1 Réseau cyclable projeté



4.1.2 Réseau structurant de transport collectif

Le réseau structurant de transport collectif est présenté à la Figure 4-2. Il cherche à répondre aux besoins futurs, en créant de nouveaux liens est-ouest et nord-sud traversant le secteur d'étude, maillés avec le réseau de transport lourd existant (stations de métro de la ligne orange, futures stations du REM). Ce réseau peut se matérialiser par l'ajout ou la bonification du service d'autobus, et par la mise en place de mesures préférentielles pour bus (MPB).

En tenant compte des parts modales actuelles, les déplacements automobiles générés par les nouveaux développements vont appliquer une importante pression supplémentaire sur le réseau routier déjà au-delà de sa capacité. Il est donc primordial de développer un réseau structurant de transport collectif à la hauteur, pour encourager l'utilisation de ce mode au détriment de l'automobile, autant pour les déplacements actuels que futurs, et pour assurer l'efficacité des déplacements en transport collectif. Le raccordement de Cavendish au reste du réseau présente une opportunité unique de décharger le réseau routier des déplacements entre ces sous-secteurs et de générer un transfert modal.

Liens est-ouest et nord-sud

L'ajout du lien est-ouest sur Royalmount permet de desservir le secteur industriel à forte concentration d'entreprises et de le raccorder efficacement au réseau du métro, en plus d'offrir une desserte continue vers et depuis les secteurs de Saint-Laurent, de Côte Saint-Luc et de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce.

De plus, les projets Royalmount et de l'ancien hippodrome vont attirer de nouveaux déplacements provenant des secteurs limitrophes. Le développement du réseau d'autobus desservant ces deux projets majeurs est primordial, afin d'encourager l'utilisation du transport collectif pour les nouveaux déplacements.

L'ajout de liens est-ouest et nord-sud par l'entremise de Cavendish permet également de raccorder les arrondissements de Saint-Laurent et de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce ainsi que les villes de Côte Saint-Luc et de Mont-Royal.

Le rabattement des lignes d'autobus provenant de l'ouest pourra se faire à la station de métro De la Savane, qui deviendra un pôle régional de transport.

Dessertes régionale et locale

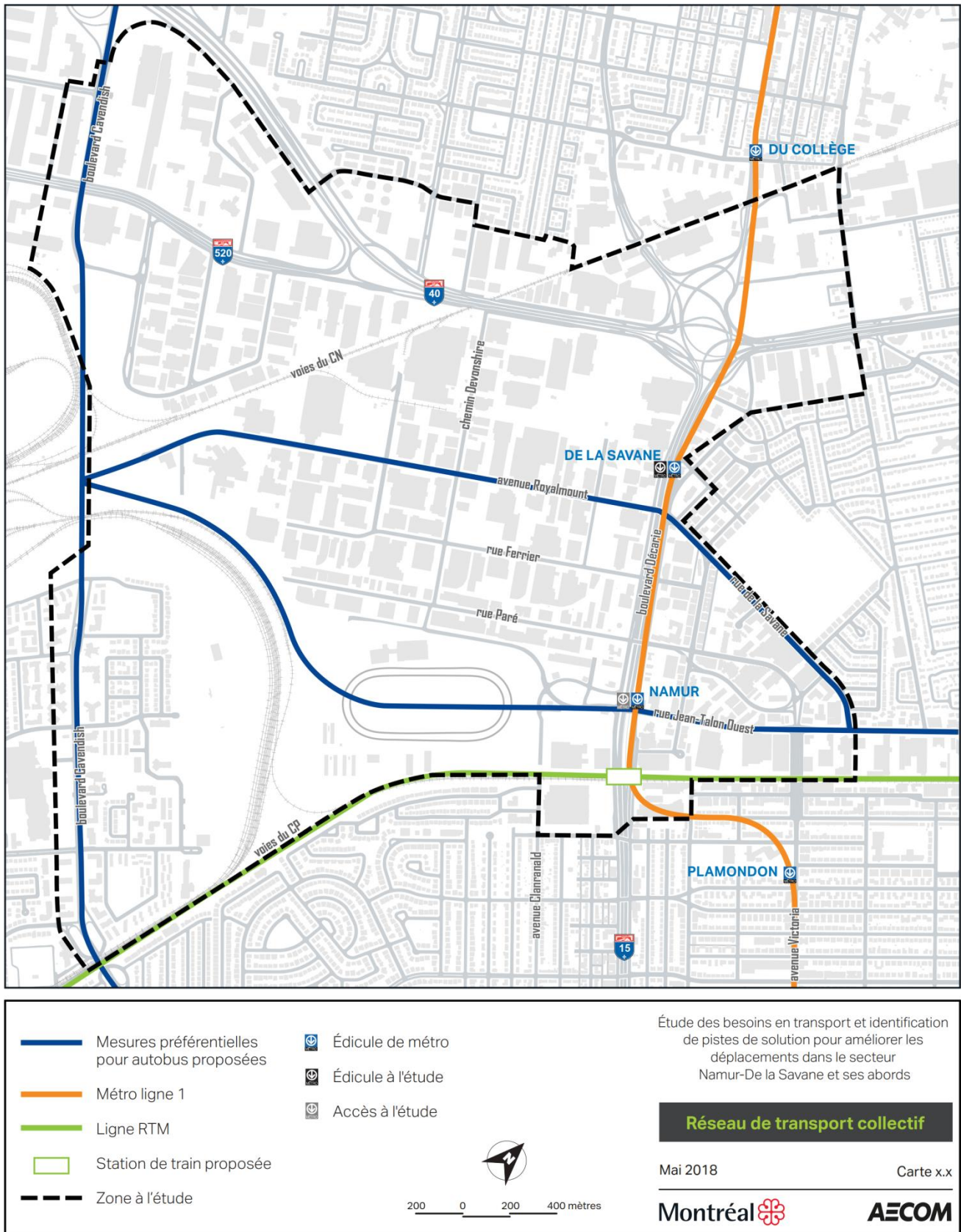
Avec la mise en place de mesures préférentielles pour autobus sur les axes structurants existants et futurs, la STM a pour objectif de réorganiser sa desserte d'autobus sur le territoire d'étude, selon une hiérarchie de desserte régionale au niveau du pôle de la Savane et d'une plus locale au niveau de la station Namur. Il a par ailleurs été confirmé que le réseau de métro à ce niveau du secteur d'étude présentait une capacité résiduelle exploitable pour accueillir des nouveaux déplacements.

L'amélioration de l'accessibilité des stations de métro De la Savane et Namur est par ailleurs prévue. À cet effet, la Ville de Montréal a mandaté la STM pour évaluer la faisabilité technique de l'ajout d'un accès (et non édicule) au métro Namur du côté ouest de Décarie, et pour faire une actualisation de l'étude similaire réalisée pour la station De la Savane.

Par ailleurs, l'opportunité d'ajouter une station sur la ligne de train Saint-Jérôme permettrait également de desservir le secteur d'étude à une échelle régionale. Le cas échéant, il serait pertinent que le réseau de rues et l'aménagement autour de cette nouvelle gare de train puissent favoriser une desserte par autobus.

Enfin, avec l'arrivée du REM, des opportunités de nouvelles connexions aux gares Canora et Mont-Royal se présentent. Comme mentionné, celles-ci se situent environ à 2,5 kilomètres à l'est du secteur d'étude. Le déploiement d'axe de transport en commun structurant sur le boulevard Jean-Talon permettrait notamment de relier le secteur d'étude à la gare Canora.

Figure 4-2 Réseau structurant de transport collectif proposé



4.1.3 Transport véhiculaire

Réseau automobile

Le réseau automobile actuel et les fonctions des axes doivent être maintenus, voire bonifiés, sur l'ensemble du secteur d'étude. En effet, le réseau autoroutier, utilisé au-delà de sa capacité, crée des refoulements sur les voies de service de l'A-15 et de l'A-40. Ceux-ci ont un impact allant jusqu'aux rues locales. Si aucune mesure n'est mise en place pour bonifier le réseau routier, les déplacements supplémentaires générés par les nouveaux projets vont surcharger le réseau déjà peu fonctionnel et rendre les conditions de circulation critiques.

Les conditions de circulation sur les axes forts tels que Royalmount et Jean-Talon doivent être optimisées, afin d'assurer une fluidité automobile acceptable, autant pour rejoindre le réseau supérieur que pour continuer sur le réseau local. La fluidité de la circulation sur les axes structurants du réseau routier assurera leur utilisation et limitera les nuisances sur le réseau local. Les optimisations peuvent notamment viser la modification des feux de circulation (phasage, minutage, synchronisation) ou le réaménagement de la configuration géométrique, etc.

Par ailleurs, le prolongement du boulevard Cavendish et son raccordement au boulevard Jean-Talon présentent une opportunité unique d'améliorer l'accessibilité locale et municipale du secteur d'étude.

Réseau de camionnage

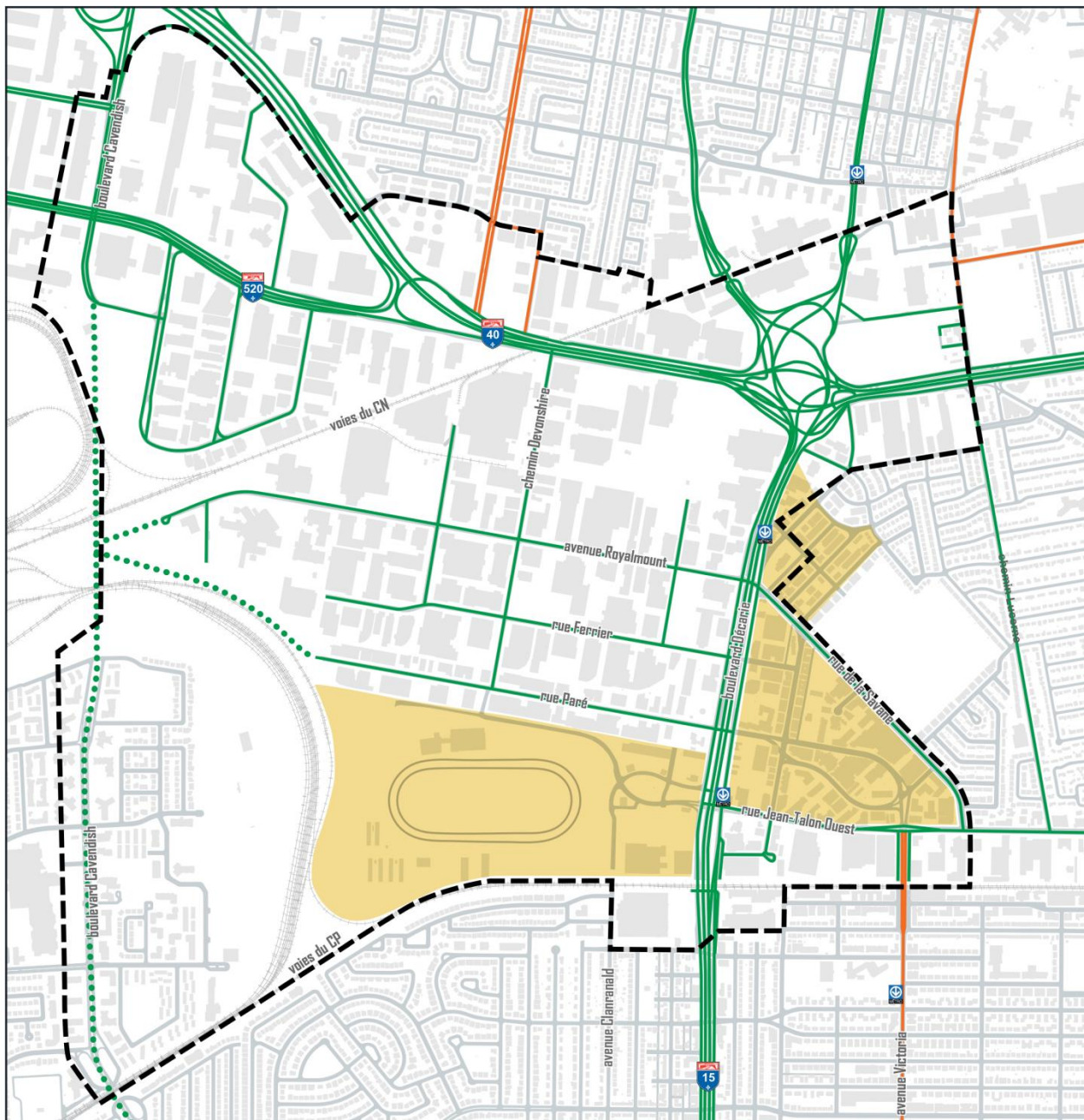
Le réseau de camionnage proposé est présenté à la Figure 4-3. Des zones d'interdiction de transit sont proposées, afin de répondre aux enjeux de sécurité des modes actifs et aux nouvelles vocations des sous-secteurs.




En effet, les secteurs de l'ancien hippodrome et du Triangle auront des vocations principalement résidentielles ou institutionnelles. Les camions en transit ne devraient pas avoir l'autorisation de circuler dans ces nouveaux quartiers sauf pour la livraison. Le transit des camions ne sera donc autorisé qu'aux limites de ces secteurs résidentiels (de la Savane, Jean-Talon, Paré, boulevard Décarie), afin de canaliser le transit vers les secteurs industriels et le réseau autoroutier.

Le prolongement de l'axe Cavendish pourrait être autorisé au camionnage, afin de réduire la pression sur le boulevard Décarie. Il est à noter que la Ville de Côte-Saint-Luc a toutefois des préoccupations par rapport à la circulation des camions sur le prolongement du boulevard Cavendish, en raison des potentiels désagréments dans les quartiers résidentiels riverains.

Le raccordement du boulevard Cavendish aux axes Royalmount et Paré assurerait aussi une meilleure accessibilité au sous-secteur industriel. Ces nouveaux liens routiers devraient aussi être autorisés aux camions en tout temps. Le raccordement du boulevard permettrait également de réduire la pression sur les axes Côte-de-Liesse et Devonshire, en offrant une option aux camions pour rejoindre/venir de l'A-40 ou de l'A-520.

Figure 4-3 Réseau de camionnage proposé



<ul style="list-style-type: none"> Zone d'interdiction de transit proposée Camionnage permis actuel Camionnage permis proposé Camionnage restreint actuel Zone à l'étude 	 200 0 200 400 mètres	<p>Étude des besoins en transport et identification de pistes de solution pour améliorer les déplacements dans le secteur Namur-De la Savane et ses abords</p> <div style="background-color: #333; color: white; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">Réseau camionnage</div> <p>Mai 2018</p> <p>   </p>
---	---	---

4.1.4 Synthèse des réseaux

De façon générale, le déploiement du réseau routier dans le secteur profitera aux déplacements automobiles, en améliorant l'accessibilité entre les sous-secteurs et les quartiers limitrophes. Le maillage du réseau permettra aussi de soulager certains axes routiers actuellement surchargés, en offrant d'autres options et en optimisant les itinéraires.

Afin de bien comprendre la priorisation des modes selon les axes, les réseaux de transport collectif, cyclable et de camionnage sont superposés (Figure 4-4), ce qui permet de faire ressortir leur répartition selon les différents besoins des milieux.

Boulevard Cavendish

Le réseau projeté implique une intégration de tous les modes sur le boulevard Cavendish, après son prolongement entre Côte-Saint-Luc et Saint-Laurent. L'axe Cavendish représentera un axe utilitaire fort permettant une meilleure efficacité des déplacements tous modes et améliorera l'inter-connectivité avec les quartiers limitrophes. Une attention particulière devra toutefois être apportée pour assurer la cohabitation sécuritaire des camions et des modes actifs.

Avenue Royalmount

L'implantation d'une ligne de transport collectif sur l'axe Royalmount est recommandée, afin de desservir adéquatement le futur projet Royalmount. La présence attendue de nombreux camions sur l'axe, particulièrement suite à son raccordement au boulevard Cavendish, suggère l'utilisation d'un autre axe par les cyclistes, afin d'éviter les conflits et les enjeux de sécurité. Le prolongement de la rue Jean-Talon vers l'ancien hippodrome représente, quant à lui, l'opportunité de desservir les modes actifs et collectifs, et assure la complémentarité de l'avenue Royalmount.

Secteurs résidentiels du Triangle et de l'ancien hippodrome

La structure des réseaux projetés soutient le déploiement d'infrastructures de transports actif et collectif pour assurer la desserte des quartiers résidentiels de l'ancien hippodrome et du Triangle. Celle-ci vise à décourager l'utilisation de l'automobile par une desserte efficace des stations de métro, un meilleur maillage et une meilleure inter-connectivité avec les autres sous-secteurs.

Figure 4-4 Réseaux superposés : transport collectif, vélo, camionnage



4.2 Interventions par sous-secteur (échelle municipale)

L'échelle municipale correspond à l'échelle des interventions par sous-secteur d'intérêt définies comme prioritaires. Trois sous-secteurs ont été abordés : l'ancien hippodrome et les abords de la station Namur, le projet Royalmount et les abords de la station De la Savane, les abords de Décarie. Ces sous-secteurs présentent des enjeux de cohabitation des modes et de sécurité pour les modes actifs.

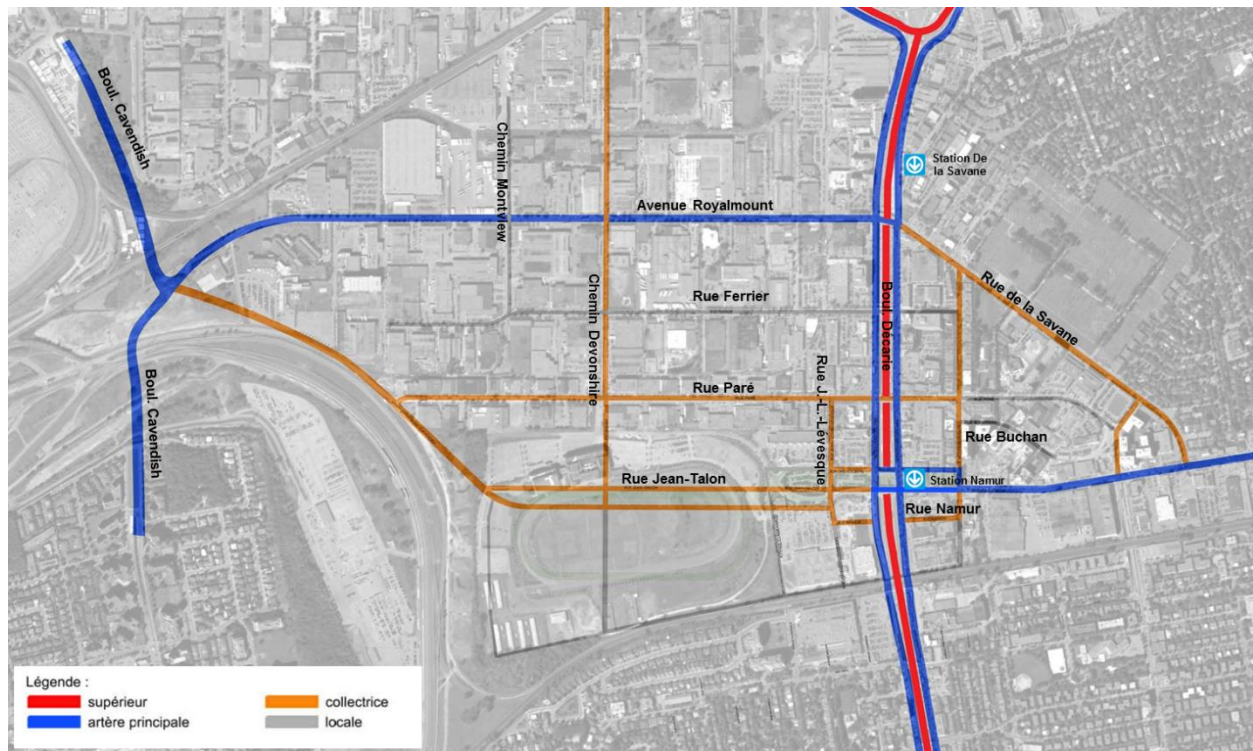
L'ancien hippodrome et les abords de la station Namur

La démarche de planification du secteur NDLS a permis d'identifier un secteur prioritaire d'intervention, constitué des abords de la station de métro Namur et du site de l'ancien hippodrome. Ce secteur, maintenant de compétence municipale, a été priorisé en raison de son importante capacité d'accueil et du besoin urgent d'y améliorer les conditions de déplacement, notamment en transports collectif et actif.

Les hypothèses d'aménagement à l'étude s'appuient sur les principes généraux de densification et de diversification des activités aux abords des infrastructures de transport collectif, de requalification de l'aménagement du domaine public et de l'augmentation du verdissement. En complément, des besoins plus spécifiques sont aussi identifiés, visant à relier les secteurs du Triangle, de l'ancien hippodrome et des stations de métro, à multiplier les liens et à améliorer la qualité des aménagements. Dans une perspective d'amélioration des conditions de déplacements aux abords de la station de métro Namur, l'impact de nouvelles connexions routières mettant l'accent sur des aménagements pour les transports collectif et actif est actuellement à l'étude, le tout privilégiant les technologies innovantes. La Figure 4-5 présente le réseau projeté pour améliorer la desserte du secteur NDLS, plus particulièrement celle du site de l'ancien hippodrome.

Les nouveaux liens assureront l'accessibilité du secteur de l'ancien hippodrome ainsi qu'une meilleure desserte en autobus depuis et vers la station de métro Namur. Le prolongement vers l'ouest de la rue Jean-Talon permettra l'intégration d'un lien structurant de transports collectif et actif, jusqu'au projet de prolongement du boulevard Cavendish.

Figure 4-5 Réseau routier projeté dans le secteur de l'ancien hippodrome



Source : Ville de Montréal, 2017. Traitement AECOM.

Le projet Royalmount et les abords de la station De la Savane

Si la part modale actuelle de l'automobile est maintenue, l'ampleur du projet Royalmount et sa position géographique entraîneront des enjeux importants de circulation routière sur le réseau supérieur. Des mesures doivent être mises en place pour favoriser et encourager l'utilisation des modes actifs et collectifs, afin de limiter la part des déplacements automobiles dans le secteur. À ce titre, une étude d'impact sur les déplacements, réalisée pour le compte du projet Royalmount, recommande neuf mesures d'atténuation, permettant notamment de favoriser les modes actifs et collectifs (WSP, 2017). La proximité de la station De la Savane au projet Royalmount présente une opportunité unique d'encourager l'utilisation des transports collectifs. Il est nécessaire de mettre en place un lien autobus structurant sur l'avenue Royalmount connecté au réseau du métro. Ce lien aura d'autant plus d'importance, avec le raccordement de l'avenue Royalmount au boulevard Cavendish, et permettra d'améliorer la desserte vers l'Ouest de l'île et l'aéroport Montréal-Trudeau. La section 4.3.1.2 présente l'analyse préliminaire de l'implantation de MPB dans les deux directions sur l'avenue Royalmount, en fonction de l'emprise disponible.

Pour encourager l'utilisation des transports collectifs, il est nécessaire d'améliorer le franchissement des barrières physiques pour les modes actifs. L'amélioration des franchissements bénéficiera également aux déplacements piétons de proximité, qui n'utilisent pas le réseau de transport collectif.

L'implantation d'une passerelle piétonne et cyclable au-dessus de l'autoroute Décarie, au niveau de la station De la Savane, contribuerait à améliorer la connectivité du projet Royalmount au réseau de transport en commun et aux quartiers limitrophes à l'Est de l'A-15.

Des aménagements cyclables sécuritaires et de qualité doivent aussi être mis en place pour connecter ce pôle d'importance au réseau actuel et aux secteurs résidentiels. Le réseau cyclable devrait être continu et accessible en tous points du projet Royalmount.

La Figure 4-6 présente, de façon plus détaillée, le réseau cyclable et les mesures préférentielles pour autobus proposés au niveau du projet Royalmount et de la station de métro De la Savane.

Figure 4-6 **Agrandissement du réseau cyclable aux abords du projet Royalmount et MPB Royalmount**



Source : fond de carte Ville de Montréal, 2017. Traitement AECOM.

Pour plus de détails, la section 4.4 présente l'ensemble des interventions à mettre en place dans le secteur d'étude. Plusieurs interventions présentées au Tableau 4-1 traitent des améliorations à mettre en place aux abords du projet Royalmount et de la station De la Savane.

Abords de Décarie

Les abords de l'autoroute Décarie présentent de nombreux enjeux de cohabitation entre les modes. Les déplacements piétons y sont peu conviviaux, voire même peu sécuritaires, et les aménagements peu adéquats. Étant donné la proximité des stations de métro Namur et De la Savane et l'achalandage piéton de part et d'autre de l'axe Décarie, plusieurs mesures doivent être étudiées, afin d'améliorer les cheminements piétons et le franchissement de cette barrière physique.

La Ville de Montréal privilégie une vision spécifique qui prévoit :

- l'amélioration des déplacements piétons dans l'axe est-ouest, particulièrement au niveau des stations de métro (viaducs Jean-Talon et Royalmount);
- l'amélioration des déplacements piétonniers dans l'axe nord-sud, entre ces deux intersections.

La Figure 4-7 présente les cheminements piétons aux abords de Décarie, plus particulièrement autour des stations de métro De la Savane et Namur.

Par ailleurs, l'amélioration des conditions de circulation des modes actifs et collectifs au niveau de la station Namur est préalable au développement du terrain de l'ancien hippodrome.

Figure 4-7 Cheminements piétons aux abords de Décarie



Source : fond de carte Ville de Montréal, 2017. Traitement AECOM.

Les solutions préconisées aux abords de Décarie sont les suivantes :

- Élaborer une stratégie d'intervention pour le réseau piétonnier, en particulier:
 - Proposer des mesures de modération de la circulation (saillies de trottoir, élargissement des trottoirs, particulièrement sur les axes perpendiculaires au boulevard Décarie);
 - Bonifier ou mettre en place des protections piétonnes;
 - Revoir le marquage;
 - Revoir la signalisation;
 - Verdir les trottoirs de part et d'autre de l'axe Décarie;
 - Construire une passerelle pour les modes actifs, afin de traverser l'axe Décarie au niveau de la station De la Savane;
- Élargir les trottoirs ou implanter des saillies entre Paré et de la Savane (voir le détail à la section 4.3.1.1);
- Dans le cadre d'une requalification des abords de Décarie, convertir les places de stationnement en rive de Décarie, pour ajouter du verdissement, et ainsi permettre une meilleure convivialité et améliorer le sentiment de sécurité des piétons;
- Améliorer le franchissement du passage inférieur Décarie;
- Bonifier l'accessibilité aux stations de métro, avec l'ajout de nouveaux édicules du côté ouest de l'autoroute.

Plusieurs mesures prévues à l'échelle locale et visant l'amélioration des déplacements piétonniers aux abords du boulevard Décarie (franchissement de l'autoroute et circulation piétonne sur l'axe) sont détaillées à la section 4.3.1.1.

4.3 Interventions à l'échelle locale

L'échelle locale correspond aux interventions ponctuelles, récurrentes ou non. Les solutions et interventions préconisées consistent soit à améliorer des infrastructures ou des équipements existants, soit à mettre en place de nouvelles infrastructures et de nouveaux équipements.

Les mesures sont identifiées de façon ponctuelle, mais représentent des solutions pouvant être mises en place à l'échelle du secteur. À titre d'exemple, les interventions à l'échelle locale touchent notamment :

- **les feux de circulation et la signalisation** : mise en place de feux piéton, mise aux normes des feux de circulation, optimisation des phasages et minutages des feux, ajout de marquage au sol, etc.
- **les réaménagements et aménagements géométriques** : implantation ou élargissement de trottoirs, mise en place de saillies, réduction des longueurs de traverse piétonne, implantation de mesures de modération de la circulation, ajout de traverses piétonnes, implantation d'îlots de refuge, réaménagement d'intersections, verdissement, etc.
- **la réaffectation des voies de circulation** : suppression de mouvements conflictuels, élimination d'entrecroisements, etc.
- **l'information à l'usager** : bornes arrêt-minute, panneaux de jalonnement dynamique, etc.
- **la bonification de l'offre en transport en commun et la mise en place de MPB** : voies réservées pour autobus, feux chandelle, abribus, etc.
- **la mise en place d'aménagements cyclables** : liens cyclables, stationnements sécurisés pour vélos, arceaux vélos, goulottes pour vélos, etc.
- **l'adaptation de l'offre en stationnement** : clarification de la signalisation de l'offre en stationnement sur rue, mutualisation des aires de stationnement, etc.
- **la bonification de l'offre en transport alternatif et durable** : pôles de mobilité, stations BIXI, offre d'auto-partage et de véhicules en libre-service, véhicules autonomes, bornes de recharge électrique, etc.

Le Tableau 4-1 rassemble l'ensemble des interventions proposées aux trois échelles de planification prises en compte. Chaque intervention est détaillée selon son emplacement, sa priorisation, son terme, les principes directeurs s'y rattachant, et les enjeux ou opportunités la justifiant. Les interventions sont regroupées selon six axes, à savoir :

1. Transport actif et sécurité (piétons et cyclistes)
2. Transport en commun
3. Système de transport partagé
4. Stationnement et mobilité durable
5. Circulation véhiculaire
6. Livraison et camionnage

Chaque axe est subdivisé en groupes d'interventions. Au total 22 groupes sont présentés, regroupant 84 interventions. Celles-ci sont détaillées dans la suite du rapport. Certaines interventions présentées dans le tableau sont déjà planifiées à court terme (comme la révision de l'intersection Victoria/Jean-Talon); d'autres sont déjà planifiées à long terme (prolongement du lien Cavendish).

Certaines des interventions proposées ici sont également mentionnées dans le *Plan local des déplacements* (PLD) de l'Arrondissement Saint-Laurent ou dans l'étude d'impact du projet Royalmount de WSP. Ces interventions sont marquées d'un astérisque bleu (PLD Saint-Laurent, 2017) ou de deux astérisques rouges (Étude d'impact de WSP, 2017). Leur identification devrait permettre d'éviter le dédoublement des efforts consacrés au développement de ces mesures et de bien arrimer les interventions entre les arrondissements et villes liées.

Plusieurs éléments de transport innovant sont inclus dans les interventions proposées, particulièrement :

- le développement d'infrastructures pour les véhicules électriques (bornes de recharge);
- le développement des services de partage de véhicules (Communauto, Car2Go) et de stationnements;
- le développement des vélos en libre-service (BIXI);
- l'utilisation de véhicules autonomes pour le service de transport collectif;
- l'implantation de pôle de mobilité (TC, vélos, auto-partage, bornes électriques etc.).

4.3.1 Interventions détaillées

Les interventions présentées dans le Tableau 4-1 demeurent à un stade préliminaire et devront être analysées en profondeur dans le futur. Toutefois, la présentation de ces analyses permet d'identifier concrètement les possibilités d'interventions.

4.3.1.1 Axe 1 – Transport actif et sécurité

Élaborer une stratégie pour améliorer les traverses piétonnes au niveau des voies de service de l'autoroute Décarie²

Pour ne citer que les plus importants, les projets de développement Royalmount et du site de l'ancien hippodrome vont générer de nombreux déplacements piétonniers vers et depuis les stations de métro De la Savane et Namur. Actuellement, les débits piétons pour traverser les voies de service de Décarie au niveau des rues Jean-Talon et des Jockeys sont très importants, de par l'emplacement de la station de métro Namur et la présence de nombreux pôles d'attraction à l'ouest de l'A-15. Or, il a été démontré que l'ensemble des viaducs du secteur d'étude sont très peu propices aux déplacements actifs (manque de convivialité, enjeux de sécurité, etc.), en particulier ceux situés à proximité des stations de métro. Les principaux déplacements piétons futurs à proximité des stations de métro sont présentés à la Figure 4-7.

² Voir intervention 1.2.1

Avant d'entreprendre l'ensemble des développements du secteur NDLS, il est primordial d'améliorer la circulation piétonne au niveau des traversées du boulevard Décarie, en particulier au niveau des stations de métro Namur et De la Savane. Tel que mentionné, la STM a obtenu le mandat d'étudier la faisabilité technique de l'ajout de nouveaux accès aux stations Namur et De la Savane du côté ouest de Décarie.

Le développement d'une stratégie piétonne concrète qui pourrait s'appliquer à l'ensemble des carrefours et traversées piétonnes du secteur d'étude est préconisé. Cette stratégie est en accord avec l'application du principe de « vision zéro » en matière de sécurité routière souhaitée par la Ville de Montréal (voir *Mémoire de la direction régionale de la santé publique de Montréal*).

Stratégie piétonne préliminaire

La stratégie proposée s'articule autour des trois objectifs suivants :

1. Accroître la sécurité des piétons et éliminer les collisions
2. Accroître le confort des piétons
3. Accroître la qualité de l'expérience de se déplacer

Les interventions devront être priorisées aux intersections et aux tronçons les plus achalandés et les plus à risque pour les piétons. Dans ce cas, la priorité devra être accordée aux principaux cheminements piétons situés à proximité des stations de métro De la Savane et Namur, soit :

- aux intersections avec le boulevard Décarie, au niveau des viaducs De la Savane, Paré, Des Jockeys et Jean-Talon;
- sur les viaducs De la Savane, Paré, Des Jockeys et Jean-Talon;
- sur le tronçon du boulevard Décarie, entre Ferrier et Jean-Talon;
- sur le tronçon du boulevard Décarie, entre la station De la Savane et la rue de la Savane;
- aux intersections de la rue De Sorel, à l'approche de la station De la Savane;
- sur le tronçon Jean-Talon, entre Décarie et Mountain Sights.

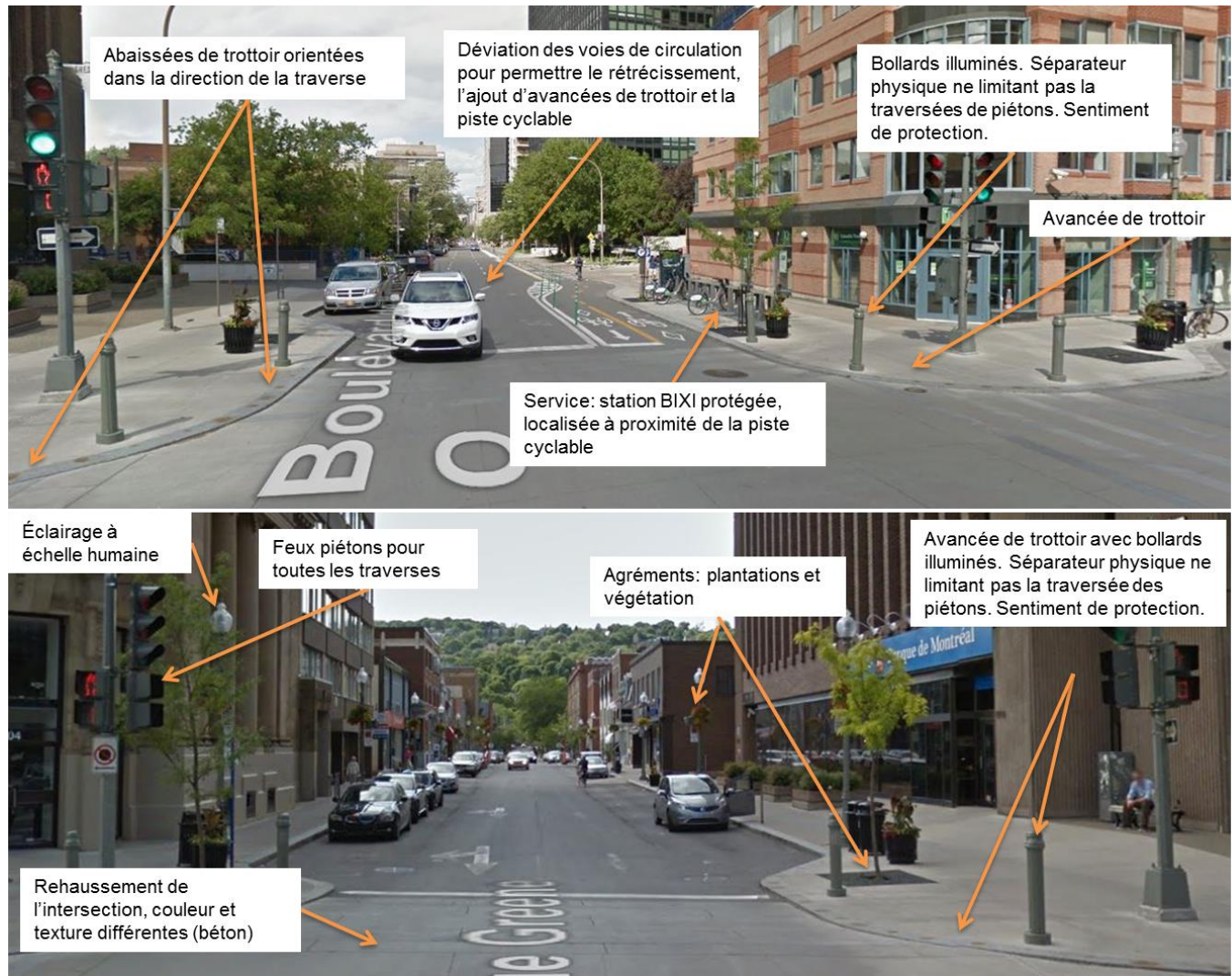
Plusieurs mesures sont envisageables, pour répondre à cette stratégie. L'application de celles-ci est à adapter et à évaluer en fonction de chaque secteur :

- Modération de la circulation;
- Réduction de la vitesse de circulation prescrite;
- Ajout de panneaux indicateurs de vitesse;
- Bonification ou mise en place de protections piétonnes :
 - Feux piétons à décompte numérique à toutes les approches;
 - Feux piétons exclusifs avec rouge intégral (réduit les menaces de collision, évite les conflits des virages à droite [VAD]). Il est préférable de synchroniser les feux et de séparer les déplacements piétons des véhicules, afin de réduire les risques de collision. Cette mesure est particulièrement importante au niveau des traversées du boulevard Décarie, de des Jockeys et Jean-Talon;
 - Feux piétons sonores;
 - Ajout de trottoirs de chaque côté des viaducs;
 - Élargissement des trottoirs à minimum 1,8 m ;
 - Abaissement des trottoirs aux normes;
 - Construction de saillies;
 - Ajout de miroirs aux intersections pour le VAD des camions (visibilité souvent insuffisante et ce ne sont pas tous les camions qui sont pourvus de systèmes de détection);
- Marquage et autre signalisation :
 - Intensification du marquage au sol (longue durée et couleur distincte au niveau des traverses piétonnes);
 - Ajout de texture aux traverses piétonnes (béton, pavés, etc.);
 - Rehaussement de la chaussée au niveau des traverses piétonnes ou sur l'ensemble de l'intersection;
 - Ajout d'un espace supplémentaire entre le trottoir et les autos lorsqu'il n'y a pas présence de stationnement sur rue;
- Embellissement (convivialité et attractivité) :
 - Ajout de plantations (végétation en pot, arbres) pour éloigner les piétons de la chaussée. *Attention de maintenir le dégagement visuel requis pour les autos;*
 - Ajout de mobilier urbain (poubelles, bancs, stationnements vélos). *Attention de maintenir un corridor adéquat sur les trottoirs, particulièrement pour les usagers à mobilité réduite;*
 - Ajout de barrières infranchissables entre la circulation et les piétons;
 - Mise en place d'un éclairage à échelle humaine sur tous les aménagements actifs;
 - Création d'une identité aux traversées (telle que des barrières lumineuses, de la coloration, de l'éclairage singulier, etc.);
- Suivi :
 - Suivi des accidents par l'analyse des accidents liés aux facteurs environnementaux, aux véhicules, aux comportements des individus et à l'exposition aux risques de collision.

Les figures suivantes montrent des exemples d'améliorations en faveur des déplacements actifs en intersection.

La Figure 4-8 présente l'intersection d'une rue locale et d'une artère dans la ville de Westmount, où des aménagements favorables aux piétons ont été implantés, afin d'améliorer leur sécurité et la convivialité.

Figure 4-8 Exemple d'amélioration en intersection, en faveur des modes actifs : Greene/De Maisonneuve



Source : Google Street View. Traitement AECOM

La Figure 4-9 présente l'aménagement d'un viaduc en faveur des déplacements actifs. Celui-ci se situe à l'intersection Décarie/Queen-Mary, soit juste au sud du secteur NDLS dans l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce. Comme le chemin Queen-Mary dessert la station de métro Snowdon, les aménagements visent la sécurité, la convivialité et l'accessibilité des piétons pour le franchissement de l'autoroute Décarie. Ils comptent notamment la réduction des distances de traversée pour les piétons, par l'implantation de saillies de trottoir, par l'ajout de barrières de sécurité aux abords des traverses interdites et par l'ajout de bacs à fleurs aux abords des trottoirs.

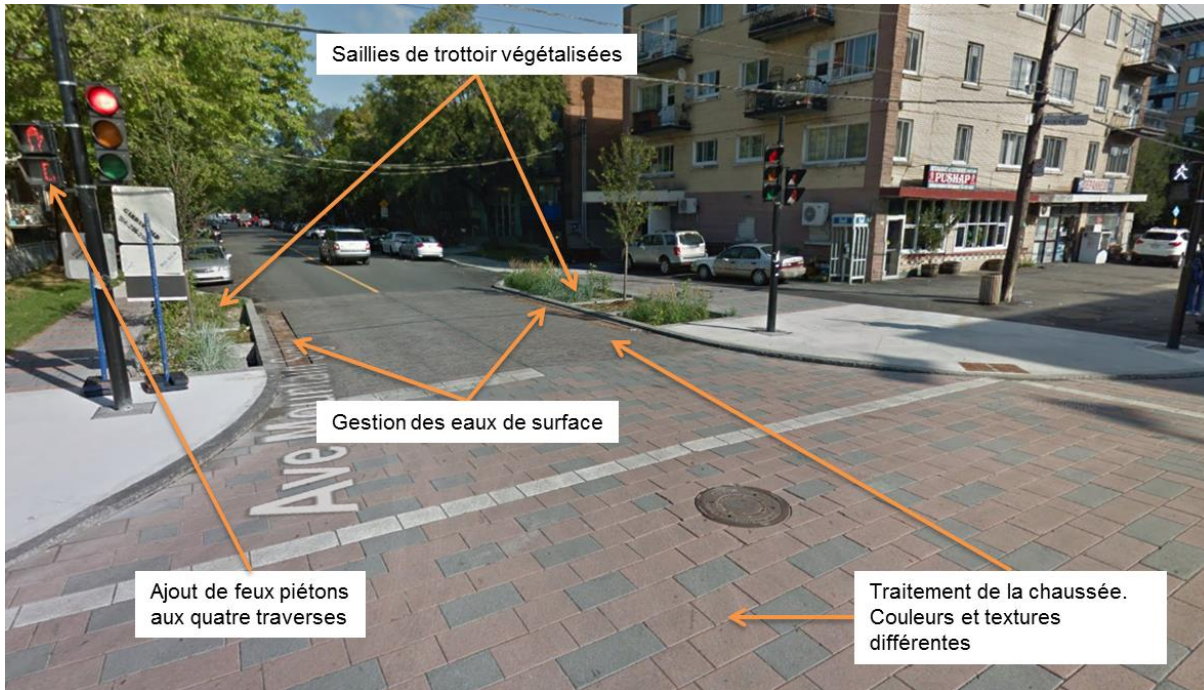
Figure 4-9 Exemple d'amélioration de viaduc en faveur des modes actifs : Décarie/Queen-Mary



Source : Google Street View

Des efforts sont déjà mis en place dans le secteur NDLS, afin d'améliorer les conditions de déplacement des piétons. C'est notamment le cas dans le secteur du Triangle, où des réaménagements ont été amorcés. La Figure 4-10 présente le réaménagement à l'intersection Mountain Sights/Paré. La rue Buchan, située à proximité, fait aussi l'objet d'un réaménagement, afin d'y intégrer un concept de rue partagée.

Figure 4-10 Exemple d'amélioration en intersection, en faveur des modes actifs : Mountain Sights/Paré (secteur du Triangle)

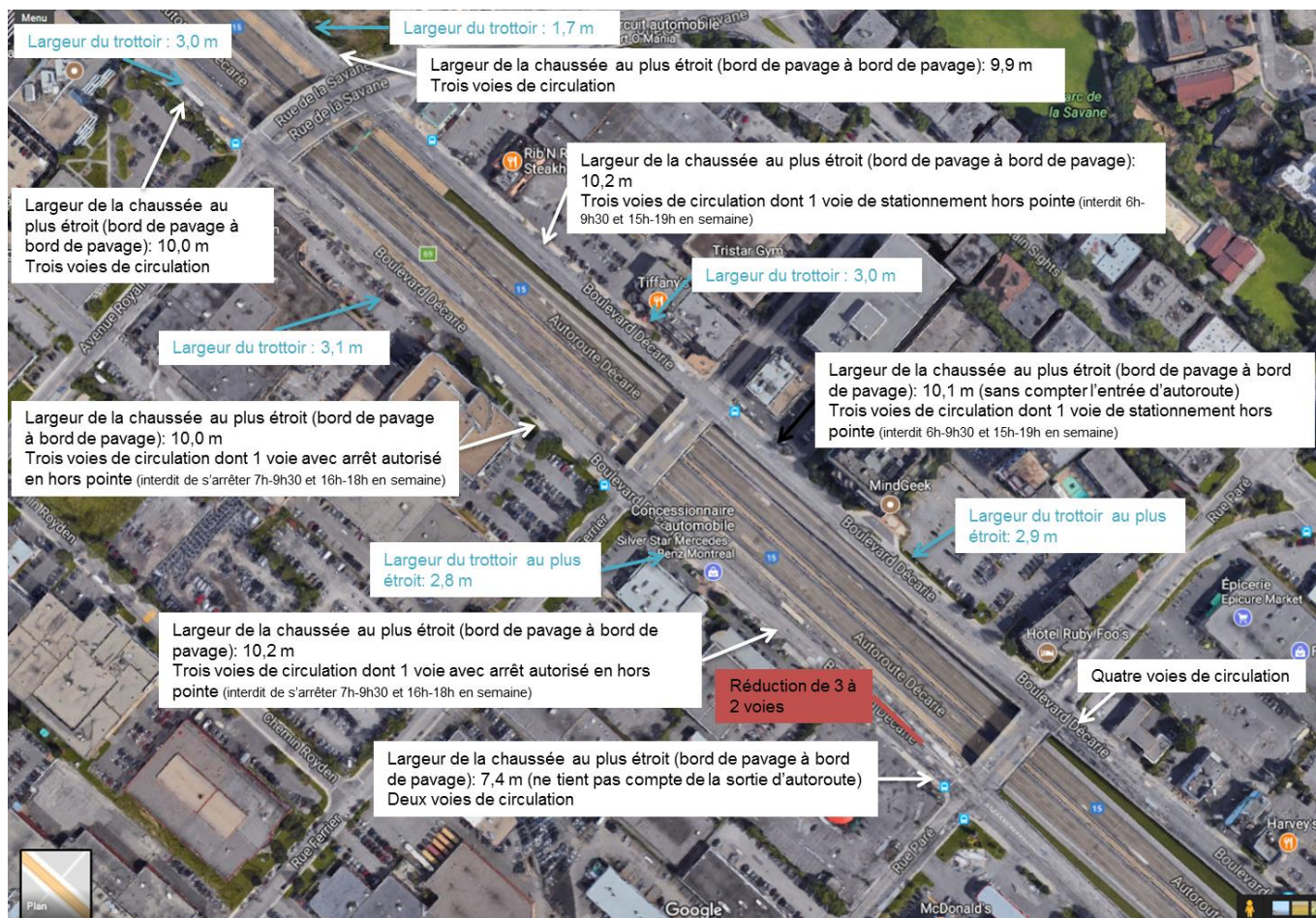


Source : Google Street View. Traitement AECOM

Élargir les trottoirs du boulevard Décarie, entre les rues de la Savane et Paré³

Afin de répondre aux enjeux de convivialité piétonne, de trottoirs étroits et de déficience en canopée, il est préconisé d'élargir les trottoirs du boulevard Décarie, entre les rues de la Savane et Paré. L'implantation de saillies est également une possibilité qui doit être étudiée en détail, en fonction des débits actuels de circulation, de l'affectation des voies de circulation, des entrées et sorties de l'A-15, et des débits supplémentaires générés par les projets futurs. La Figure 4-11 présente les caractéristiques du boulevard Décarie, selon le tronçon et la direction.

Figure 4-11 Caractéristiques du boulevard Décarie, entre les rues de la Savane et Paré



Source : fond de carte Google Maps. Traitement AECOM

³ Voir intervention 1.2.4

AECOM a ciblé plusieurs opportunités d'amélioration. Ces suggestions doivent faire l'objet d'une étude complète de faisabilité :

- Implantation de saillies sur les voies de service de Décarie aux approches situées en aval des intersections, excepté à l'approche sud de Paré/Décarie, côté ouest (juste après la sortie de l'autoroute);
- Suppression de la voie de circulation de droite du boulevard Décarie, en direction sud, jusqu'au rétrécissement (Paré/Décarie), avec marquage de réalignement des voies. Élargissement du trottoir;
- Réfection des trottoirs, avec implantation de bacs à fleur et de grilles pour protéger les arbres;
- Permettre le stationnement sur rue en tout temps, avec réduction de la largeur de la voie de stationnement, au profit de l'élargissement des trottoirs sur toute la longueur des tronçons. Cette possibilité implique la suppression totale d'une voie de circulation (même aux heures de pointe) mais est compatible avec l'implantation de baies de virage à droite au niveau des intersections;
- Ajout de mobilier urbain.

Plusieurs contraintes ont également été ciblées :

- Axe agissant comme lien régional de transport tous modes, particulièrement pour les automobiles et le camionnage;
- Présence d'arrêts d'autobus limitant la possibilité d'implanter des saillies ou de supprimer une voie de circulation;
- Stationnement de côté est occupé, réduisant la possibilité de supprimer une voie de stationnement;
- Débits de circulation en augmentation avec la construction des projets immobiliers prévus.

Rétrécir la longueur des passages piétons du boulevard Décarie au niveau Paré/Décarie, Ferrier/Décarie, de la Savane/Décarie⁴

Afin de répondre aux enjeux des traverses piétonnes larges et non signalisées, et à l'absence de feux piétons ou de protection piétonne, il est envisageable de rétrécir la longueur des passages piétons du boulevard Décarie, au niveau des intersections entre Royalmount et Paré. Les possibilités d'intervention pour réduire la longueur des passages piétons ont été présentées plus en détail dans les pages précédentes.

Réviser l'intersection Cavendish/Griffith pour favoriser un rétrécissement de la longueur des passages piétons⁵

Afin de répondre aux enjeux futurs de sécurité piétonne et aux enjeux actuels de traverse piétonne large et peu conviviale, il est préconisé de réviser l'intersection Cavendish/Griffith, pour favoriser un rétrécissement de la longueur des passages piétons. Cette intersection est, par ailleurs, la porte d'entrée du commerce IKEA, laquelle est très achalandée. Des validations supplémentaires sont à prévoir pour confirmer les aménagements les mieux adaptés pour les piétons, notamment en raison de l'aménagement projeté, en 2019, d'une piste cyclable bidirectionnelle sur le boulevard Cavendish, entre les axes Thimens et Griffith.

À partir des débits véhiculaires et piétons à l'intersection Griffith/Cavendish, pour les heures de pointe du matin (7 h 45 à 8 h 45) et du midi (12 h à 13 h), AECOM a ciblé l'opportunité d'ajouter une saillie au coin sud-ouest de l'intersection. Celle-ci serait située au niveau de la traverse piétonne la plus achalandée en heure de pointe du midi. Son implantation impliquerait la suppression d'une voie de circulation en direction sud, du côté sud de l'intersection. Des validations supplémentaires sont nécessaires (rayon de braquage, géométrie, faisabilité, débits à jour, etc.). Cette solution doit être évaluée dans le cadre du prolongement du boulevard Cavendish. L'aménagement d'une saillie permettrait, par ailleurs, de réduire le rayon de virage à droite des véhicules.

De façon générale, toutes les intersections avec le boulevard Cavendish devraient faire l'objet d'évaluations dans le cadre de son prolongement et de son raccordement au reste du réseau. D'autres intersections sont citées dans

⁴ Voir interventions 1.2.5, 1.2.7 et 1.2.9

⁵ Voir intervention 1.2.11

le tableau synthèse des interventions (interventions 1.3.7, 1.3.8 et 1.3.9). Les cheminements piétonniers devront être étudiés de façon détaillée sur l'ensemble de l'axe.

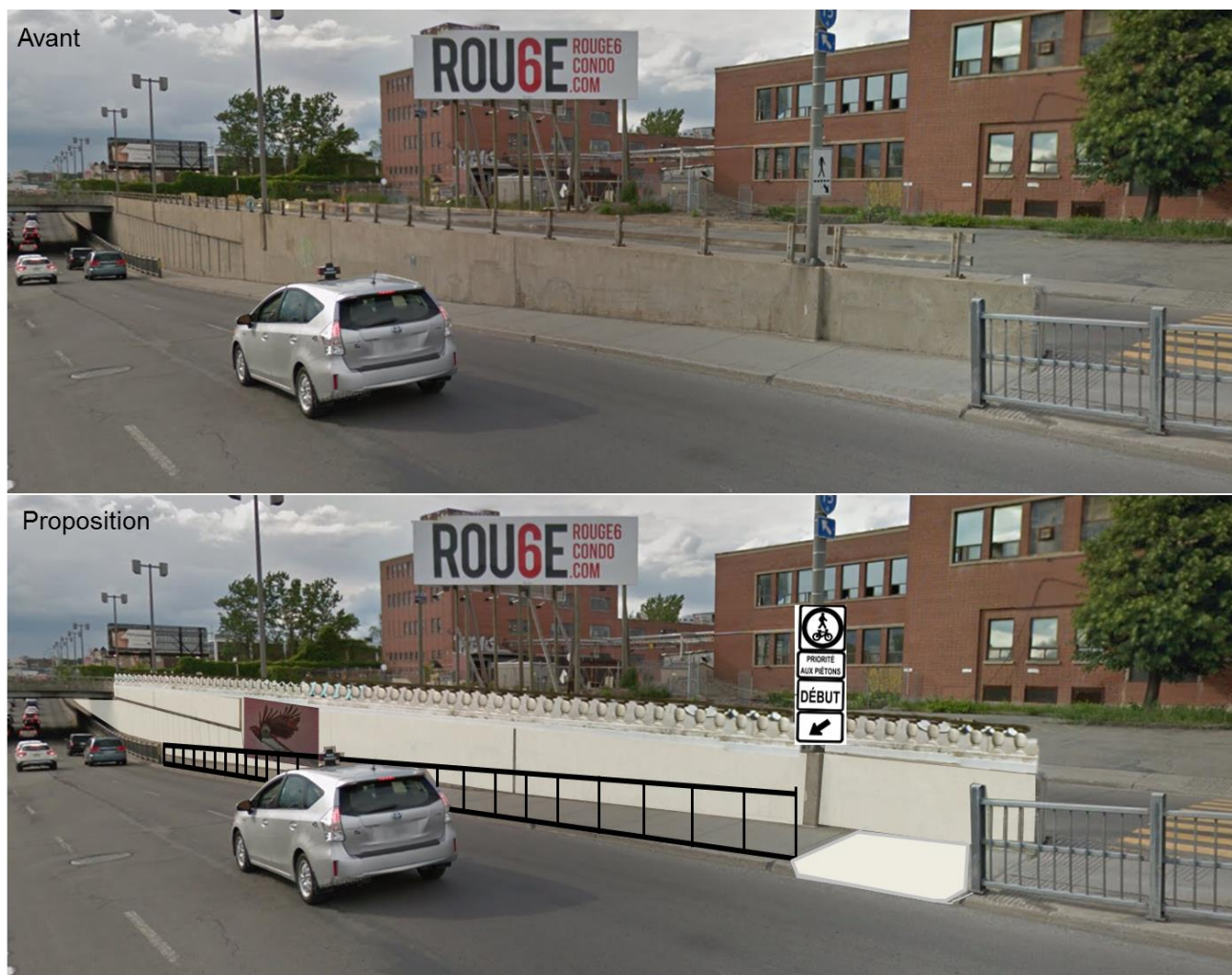
Aménager et améliorer la sécurité des passages inférieurs de l'avenue Victoria et du boulevard Décarie⁶

Afin de répondre aux enjeux de conflits piétons/cyclistes sur les trottoirs et de sécurité des passages inférieurs, il est préconisé de revoir les aménagements du passage inférieur Décarie pour les modes actifs, particulièrement pour les cyclistes (le passage inférieur Victoria vient d'être réaménagé par l'Arrondissement CDN en 2017).

La Figure 4-12 illustre un exemple de modification suggérée. Les interventions traitent des éléments suivants :

- l'ajout de signalisation spécifique au partage du trottoir par les piétons et les cyclistes;
- la séparation entre les modes actifs et les voies de circulation par l'ajout de barrière;
- l'intégration d'une abaissée de trottoir entre les deux barrières dans le but de permettre aux cyclistes de se positionner sur le trottoir;
- l'ajout d'une identité propre au passage inférieur.

Figure 4-12 Proposition d'embellissement et de sécurisation du passage inférieur Décarie (côté est)



Source : Google Street View. Traitement AECOM

⁶ Voir intervention 1.8.2

La Figure 4-13 et la Figure 4-14 présentent des exemples intéressants d'aménagement des passages inférieurs à Montréal.

Figure 4-13 Passage inférieur rue Saint-Laurent, Montréal (identité, embellissement)



Source : Google Street View

Figure 4-14 Passage inférieur Chabanel, Montréal (identité, embellissement, agrandissement du trottoir, séparation physique continue de la chaussée)



Source : Google Street View

4.3.1.2 Axe 2 – Transport en commun

Implanter des abribus le long des axes structurants de transport en commun et aux arrêts les plus achalandés⁷

Afin de répondre aux enjeux d'attractivité du transport collectif, il est proposé d'implanter des abribus le long des axes structurants de transport en commun. Une étude complète de localisation des abribus devra être réalisée par la STM.

L'emplacement des abribus doit être validé avec les données des montants/descendants aux arrêts actuels et projetés, pour l'ensemble des lignes d'autobus et dépend du renforcement de la desserte en transport en commun et de l'implantation de MPB.

Déployer des mesures préférentielles pour bus (MPB) sur l'avenue Royalmount⁸

Afin de répondre aux enjeux de cohabitation des modes sur l'avenue Royalmount et à la connexion limitée entre le métro et l'autobus, des MPB devraient être mises en place sur cet axe. Ce dernier a été ciblé comme axe prioritaire pour l'implantation d'un réseau structurant de transport collectif, en prévision du projet Royalmount et du développement du réseau routier (prolongement du boulevard Cavendish et raccordement de l'avenue Royalmount). Il est essentiel de prévoir une desserte rapide par autobus dans le secteur, permettant d'assurer la connectivité entre le réseau de métro et les principaux pôles générateurs.

Une analyse préliminaire des possibilités de réaménagement de l'avenue Royalmount a été réalisée par AECOM selon l'emprise disponible, afin de valider les possibilités d'implantation d'une voie réservée par direction. Selon les informations transmises par la Ville, l'emprise disponible pour cet axe est de 20,5 mètres. Or, actuellement, l'emprise utilisée est d'environ 14 mètres. L'implantation de voies réservées pour autobus est donc possible, en bénéficiant de l'emprise non utilisée par la Ville de Mont-Royal. Plusieurs propositions d'aménagement ont été étudiées.

Le nombre de places disponibles sur rue pour une journée de semaine est estimé à 174 (places de 6 mètres), en tenant compte de l'alternance des autorisations, selon le jour et le côté de rue. Le nombre de places de stationnement privé situées dans les limites de l'emprise de la Ville de Mont-Royal est estimé à 50. Étant donné l'utilisation actuelle des places de stationnement sur rue et le peu d'options possibles de stationnement, il est nécessaire de conserver la capacité du stationnement sur rue. De plus, la suppression des stationnements privés dans l'emprise publique aurait pour conséquence de réacheminer les usagers vers les places de stationnement sur rue.

Des analyses plus poussées devront être réalisées pour le réaménagement de l'avenue Royalmount. Elles devront tenir compte de la position des entrées charretières, des rayons de braquage des camions et de l'implantation d'un aménagement cyclable en bordure du projet Royalmount, et devront s'arrimer aux réaménagements prévus du projet Royalmount (l'implantation d'un important nombre de places de stationnement, dans le cadre du projet Royalmount pourrait permettre de réduire la pression sur le stationnement sur rue dans le cas d'un partenariat entre les différents acteurs du secteur).

⁷ Voir intervention 2.1.1

⁸ Voir intervention 2.2.2

4.3.1.3 Axe 4 – Stationnement et mobilité durable

Aménager des pôles de mobilité sur le territoire pour favoriser le regroupement de l'offre en transport alternatif⁹

Afin de répondre aux enjeux de congestion dans le secteur d'étude, l'aménagement de pôles de mobilité permet de regrouper et de proposer des alternatives à l'utilisation de l'auto-solo, pour sortir ou se rendre dans le secteur NDLS. En effet, les pôles de mobilité facilitent les pratiques multimodales des citoyens, en proposant plusieurs modes alternatifs à l'auto solo (dont les vélos, les BIXI, les véhicules et les taxis électriques, les véhicules en libre-service et en auto-partage et les véhicules électriques). Cette offre vient compléter l'offre en transport collectif existante. La Figure 4-15 présente deux exemples de pôles de mobilité.

Figure 4-15 Exemples de pôles de mobilité



Source : Illustration du Totem Mobil.punkt, ville de Brême, Allemagne



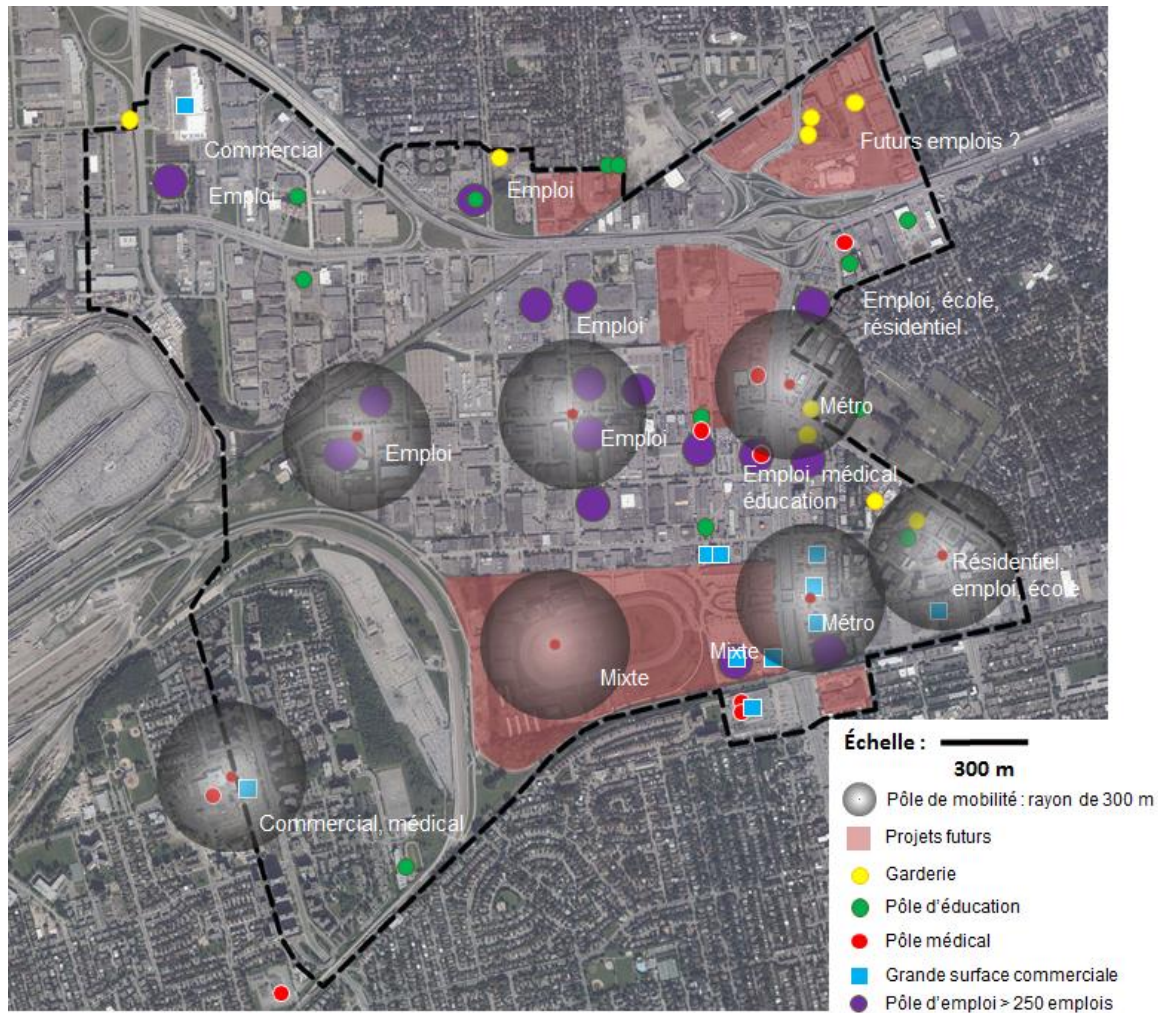
Source : <http://ville.montreal.qc.ca>, pôle de mobilité – Tour de la Bourse, Montréal

⁹ Voir intervention 4.1.1

La carte ci-après montre les opportunités d'emplacement de ces pôles de mobilité, en fonction des projets futurs et des pôles d'attraction actuels. Les pôles proposés représentent un plan stratégique à long terme et sont compatibles avec l'étendue des réseaux d'auto-partage et de vélo-partage.

Pour l'arrondissement de Saint-Laurent, plusieurs pôles sont déjà planifiés : à la station Du Collège et au Cégep de Saint-Laurent. Ceux-ci ne sont pas représentés sur la carte. Des analyses plus poussées devront être réalisées.

Figure 4-16 Opportunité d'emplacements des pôles de mobilité sur le territoire NDLS



Source : AECOM

Le rayon d'influence des pôles de mobilité est estimé à approximativement 300 mètres.

Implanter des stationnements vélos aux abords des générateurs de déplacements et fournir des supports à vélo à des endroits stratégiques¹⁰

L'ajout de mobilier dédié augmente l'attractivité du mode vélo en couvrant un besoin en espace de stationnement.

Afin de répondre aux enjeux d'absence de supports à vélo dans la zone d'étude et de convivialité pour les modes actifs, il est préconisé d'implanter des stationnements vélos aux abords des générateurs de déplacements ainsi qu'aux endroits stratégiques du secteur NDLS. Les secteurs prioritaires sont les stations de métro, les pôles d'éducation et les garderies, les pôles médicaux, les commerces et les principaux pôles d'emplois.

L'implantation de supports à vélo devra se faire en lien avec l'implantation des pôles de mobilité et du réseau cyclable.

Le type de stationnement vélo et le type de protection devront être déterminés selon les besoins (poteaux, arceaux, râteliers, cases; sans protection, abrité ou partiellement couvert de la pluie, abrité des intempéries, intérieur, etc.). Des analyses plus poussées devront être réalisées.

Plusieurs recommandations sont émises pour l'implantation des stationnements vélos :

- Des stationnements de longue durée devront être installés près des écoles, des terminus, des stations de métro, des bureaux et des résidences. Les supports devront être installés dans des zones bien éclairées et une partie devra être protégée des intempéries :
 - Les stationnements de longue durée peuvent être sur râteliers ou en cases (casier fermé contenant un vélo).
 - Au niveau des stations de métros, les supports devront être sécurisés.
 - Pour les habitations de forte densité, ceux-ci pourront être situés dans les stationnements intérieurs.
- Des stationnements de plus courte durée devront être installés près des commerces et des résidences. Les supports devront être installés sur le trottoir, si la largeur le permet, ou sur la chaussée, à la place d'un stationnement auto :
 - Les stationnements de courte durée peuvent être sur râteliers, poteaux ou arceaux.
 - Pour les commerces, les stationnements pourront être partiellement couverts de la pluie.
 - Pour les nouveaux développements, les règlements d'urbanisme imposent déjà un ratio de nombre de stationnements vélos par logement mais les ratios minimums pourraient être augmentés dans le futur, afin d'augmenter l'implantation de stationnements vélos.
- Recommandations (selon des besoins spécifiques) :
 - L'emplacement des supports doit limiter les déplacements à pieds à 15-50 mètres, à partir de l'entrée de l'édifice, du parc, de la gare.
 - Les supports doivent pouvoir être déneigés et se trouver dans un emplacement visible de la rue dans des emplacements achalandés en plus d'être bien indiqués.
 - La capacité des stationnements doit être déterminée à partir de comptages (actuels) ou bien d'abaques estimatifs.

¹⁰ Voir intervention 4.3.1

À titre d'exemple, plusieurs types de stationnements vélos sont présentés ci-après.

Figure 4-17 Exemples de stationnements vélos



Arceaux sur rue pour résidents Bordeaux / Gauthier



Arceaux vélos estivaux sur rue Saint-Denis / Mont-Royal



Poteaux Stationnement Montréal compatibles pour les vélos Rue Saint-Denis



Poteaux sur trottoir Rue Laurier Est



Abri -vélo sécurisé Station Lionel-Groulx

Sources : Google Street View, STM

Mutualiser les stationnements des grands commerces avec d'autres besoins (résidentiel/employés/navetteurs)¹¹

Afin de répondre aux enjeux de gestion des espaces de stationnement et des nombreux îlots de chaleur (nombreux stationnements extérieurs étalés), la mutualisation des stationnements des grands commerces se présente comme une opportunité intéressante. Elle permettrait de centraliser le stationnement à l'échelle d'un ou plusieurs secteurs et d'optimiser son utilisation pour différentes activités. Selon la réglementation en place, les propriétaires pourraient autoriser le stationnement d'autres usagers, en échange d'une rémunération. Celle-ci représente une mesure permettant d'inciter la mutualisation dans les stationnements existants.

¹¹ Voir intervention 4.4.1

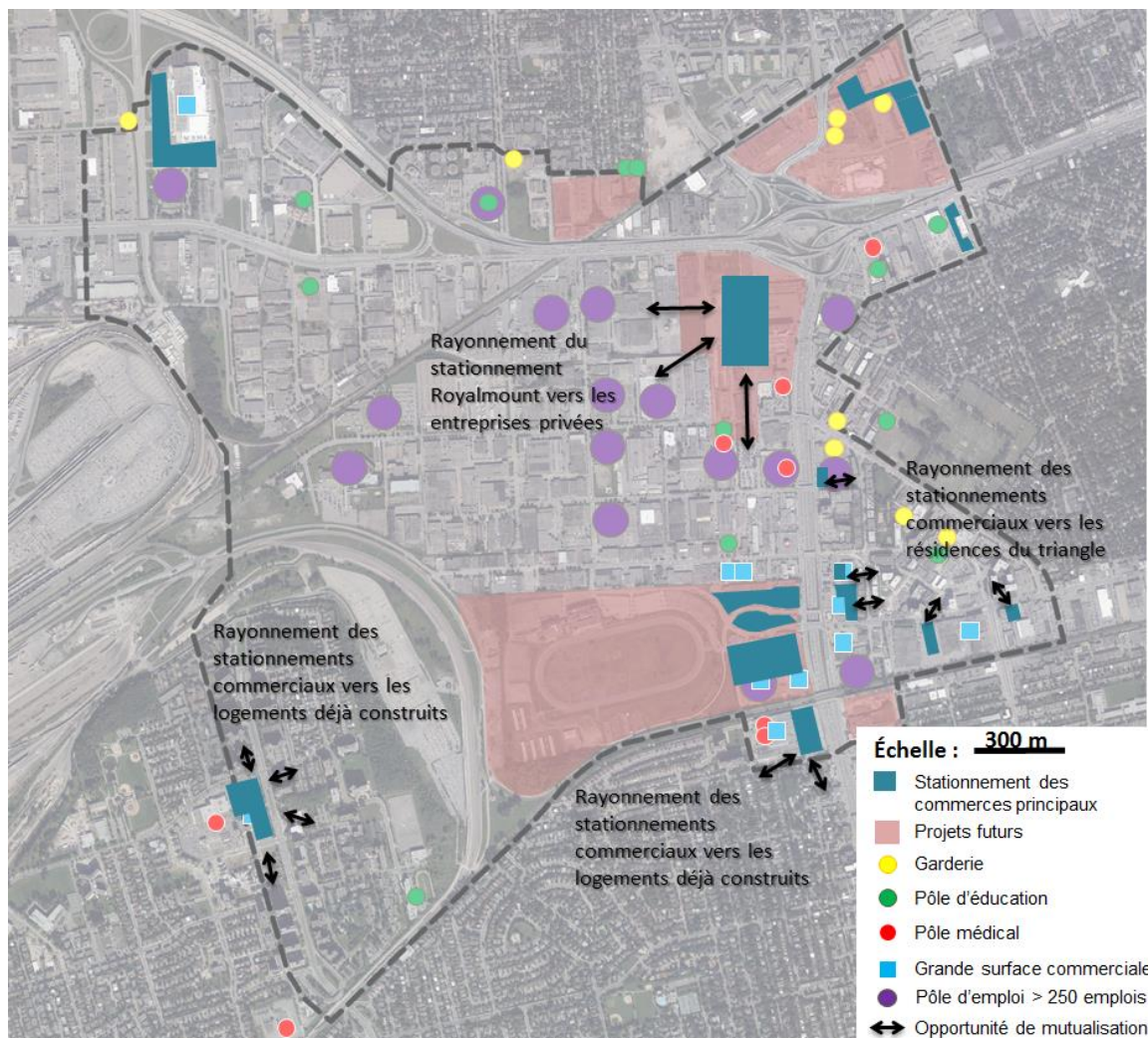
Considérant les nombreux stationnements existants à proximité des secteurs résidentiels, des entreprises et des stations de métro, il serait possible d'envisager de mutualiser ceux des grands commerces avec les besoins résidentiels/employés/navetteurs (dans le cadre de nouveaux développements et de développements déjà existants). Ainsi, avec des ententes commerciales, l'objectif serait de permettre aux résidents/employés/navetteurs d'utiliser les stationnements commerciaux (voir Figure 4-18).

L'aménagement d'un nombre très important de places de stationnement dans le cadre du projet Royalmount pourrait également offrir une opportunité de mutualisation des espaces avec les entreprises avoisinantes dont l'offre est parfois inférieure à la demande.

La mutualisation aurait pour objectifs :

- de réduire le nombre de places requises pour les différentes activités;
- de réduire l'emprise des stationnements;
- de réduire les îlots de chaleur au profit d'espaces verts;
- de densifier et de prioriser les transports collectifs et actifs.

Figure 4-18 Opportunité de mutualisation des stationnements des grands commerces



Source : AECOM

4.4 Synthèse de l'ensemble des solutions

Le Tableau 4-1 rassemble l'ensemble des interventions proposées aux trois échelles de planification prises en compte. Chaque intervention est détaillée selon son emplacement, sa priorisation, son terme, et les enjeux ou opportunités la justifiant.

L'ensemble des interventions se retrouvent également en annexe D, dans un tableau dont les détails suivants ont été ajoutés : les modes de transport touchés par la mesure, l'année de planification de l'implantation de la mesure, lorsque celle-ci est déjà à l'étude, et les principes directeurs s'y rattachant.

Tableau 4-1 Tableau synthèse de l'ensemble des solutions

Axe/Intervention	Terme	Priorité	Enjeux/contexte/opportunité
1 Transports actifs et sécurité			
1.1 Créer de nouveaux franchissements favorables aux transports actifs			
1.1.1* Raccorder et prolonger le boulevard Cavendish et intégrer des trottoirs et des aménagements cyclables (en rapport avec l'intervention 5.1.1) <i>Planifié à l'horizon 2025</i>	M	1	Enjeux d'enclavement et d'accessibilité restreinte vers le nord, le sud et l'ouest Peu de perméabilité/connectivité entre Côte Saint-Luc, Saint-Laurent et le secteur industriel Mont-Royal Absence d'aménagements cyclables traversant le secteur d'étude Secteur morcelé par d'importantes barrières physiques Opportunité de favoriser la cohabitation des modes sur le nouveau lien Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite (feux sonores, linéarité des corridors piétonniers, alignement des traverses, etc.)
1.1.2** Construire une nouvelle passerelle pour modes actifs liant le projet Royalmount à la station De la Savane <i>Planifié dans le cadre du projet Royalmount</i>	M	2	Enjeux du nombre de déplacements générés par le nouveau projet Royalmount Enjeux de traversée des voies de Décarie en provenance du métro De la Savane et de l'est du secteur d'étude (peu confortable, longues traversées, peu convivial) Enjeux de couverture de la station De la Savane, réduite à l'ouest par l'absence d'un lien direct et par l'éloignement de l'édicule
1.1.3 Construire une nouvelle passerelle piétonne liant le projet Westbury aux abords de la station Namur <i>Planifié dans le cadre du projet Westbury</i>	M	2	Enjeux du nombre de déplacements générés par le nouveau projet Westbury Enjeux du passage inférieur Décarie pour les modes actifs (peu convivial, peu confortable, plusieurs traversées non signalisées)
1.1.4 Implanter une traverse piétonne en tronçon sur la rue Jean-Talon, entre les avenues Mountain Sights et Victoria	M	1	Enjeux de sécurité piétonne (nombreux accidents sur ce tronçon) Large tronçon sans aménagements piéton, avec un fort débit véhiculaire et la présence de commerces du côté sud-est
1.1.5 Créer un lien piétonnier Nord-Sud entre les secteurs de l'ancien hippodrome, Côte Saint-Luc et Hampstead : avenue Clanranald	M	1	Enjeux de barrières physiques Enjeux d'enclavement Enjeux de déplacements générés par les nouveaux développements Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite (feux sonores, linéarité des corridors piétonniers, alignement des traverses, etc.)

Axe/Intervention	Terme	Priorité	Enjeux/contexte/opportunité
1.2 Améliorer la convivialité et bonifier les infrastructures piétonnes			
1.2.1 Élaborer une stratégie pour améliorer les traverses piétonnes au niveau des voies de service de l'autoroute Décarie	C	1	Enjeux du nombre de déplacements générés par les nouveaux développements de l'ancien hippodrome et les importants débits piétons actuellement sur les viaducs Jean-Talon et des Jockeys Enjeux de traversée des voies de Décarie pour les piétons en provenance du métro Namur (peu confortables, longues traversées, peu conviviales) et de configuration autour du métro Namur (peu fonctionnelle) Enjeux de positionnement des arrêts d'autobus autour de l'édicule actuel de la station Namur Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite (feux sonores, linéarité des corridors piétonniers, alignement des traverses, etc.)
1.2.2 Élargir les trottoirs sur la rue Jean-Talon, au niveau de la station de métro Namur	C	1	Enjeux de convivialité pour les piétons
1.2.3 Créer une esplanade urbaine/agrafe urbaine entre les deux pans de l'axe Décarie, au niveau de la station Namur (entre des Jockeys et Jean-Talon)	C	1	Enjeux de traversée des voies Décarie, au niveau du métro Namur (convivialité, longueur, sécurité) Enjeux du nombre important de piétons au niveau du métro Namur
1.2.4 Élargir les trottoirs du boulevard Décarie, entre les rues de la Savane et Paré	M	2	Enjeux de convivialité piétonne, des trottoirs étroits et de déficience en canopée
1.2.5 Rétrécir la longueur des passages piétons du boulevard Décarie, au niveau Paré/Décarie	C	1	Enjeux de traverses piétonnes larges et non signalisées Absence de feux piétons ou de protection piétonne Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite
1.2.6 Élargir les trottoirs du viaduc Paré	M	2	Enjeux de convivialité piétonne, de trottoirs étroits
1.2.7 Rétrécir la longueur des passages piétons du boulevard Décarie, au niveau Ferrier/Décarie	C	2	Enjeux de convivialité piétonne, large traverse de Décarie Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite
1.2.8 Élargir les trottoirs du viaduc Ferrier	M	2	Enjeux de convivialité piétonne, de trottoirs étroits
1.2.9 Rétrécir la longueur des passages piétons du boulevard Décarie, au niveau de la Savane/Décarie	C	1	Enjeux de convivialité piétonne, large traverse de Décarie Note : dans les plans de réaménagement de la rue de la Savane, la traverse de l'approche est va être réduite Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite
1.2.10 Élargir les trottoirs du viaduc Royalmount/de la Savane	C	1	Enjeux de convivialité piétonne, de trottoirs étroits
1.2.11 Réviser l'intersection Cavendish/Griffith pour favoriser un rétrécissement de la longueur des passages piétons	M	2	Enjeux futur de sécurité piétonne et enjeux actuels de traverse piétonne large et peu conviviale Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite
1.2.12 Évaluer la possibilité d'implanter des mesures de modération de la circulation sur l'ensemble du secteur NDLS	M	3	Enjeux de sécurité et convivialité des modes actifs, et de cohésion des modes
1.3 Sécuriser les aménagements piétonniers existants			
1.3.1 Réduire les longueurs des traverses piétonnes et agrandir les îlots de refuge au niveau de l'intersection Victoria/Jean-Talon <i>Planifié en 2018</i>	C	1	Enjeux de traverses piétonnes larges et non signalisées Absence de feux piétons ou de protection piétonne Complexité des mouvements véhiculaires non favorables à la bonne cohésion des modes Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite
1.3.2 Réviser l'intersection Buchan/Victoria/Paré <i>Planifié en 2018</i>	C	1	Enjeux de traverses piétonnes larges, non signalisées et de complexité des mouvements véhiculaires Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite

Axe/Intervention	Terme	Priorité	Enjeux/contexte/opportunité
1.3.3** Sécuriser les passages piétons Nord-sud sous l'A-40	C	1	Enjeux d'accidents et de convivialité pour les modes actifs Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite
1.3.4 Implanter des feux piétons avec marquage au sol à l'intersection Royalmount/Devonshire (présence d'un arrêt d'autobus)	C	1	Enjeux d'absence de feux piétons ou de protection piétonne dans un secteur à fort débit de camions (visibilité réduite). Peu décourager les modes actifs de circuler dans le secteur Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite (feux sonores)
1.3.5 Implanter des feux piétons avec marquage au sol à l'intersection Paré/Devonshire et réaligner l'intersection (présence d'arrêts d'autobus)	C	1	Enjeux d'absence de feux piétons ou de protection piétonne dans un secteur à fort débit de camions (visibilité réduite). Peut décourager les modes actifs de circuler dans le secteur Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite (feux sonores, linéarité des corridors piétonniers, alignement des traverses, etc.)
1.3.6 Implanter des feux piétons avec marquage au sol à l'intersection Ferrier/Devonshire (présence d'arrêts d'autobus)	C	2	Enjeux de traverses piétonnes non signalisées Absence de feux piétons ou de protection piétonne Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite (feux sonores, linéarité des corridors piétonniers, alignement des traverses, etc.)
1.3.7 Réviser l'intersection Kildare/Cavendish, pour améliorer la sécurité des piétons et éliminer les conflits véhiculaires <i>Planifié par la Ville de Côte-Saint-Luc</i>	C	1	Enjeux de sécurité piétonne, nombreux accidents Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite (feux sonores, linéarité des corridors piétonniers, alignement des traverses, etc.) <i>Note : la Ville de Côte Saint-Luc (CSL) prévoit revoir la programmation des feux de l'intersection suite à l'émission du rapport d'analyse de CIMA+, en juin 2016</i>
1.3.8 Réviser l'intersection Heywood/Cavendish, pour améliorer la sécurité des modes actifs	M	2	Enjeux actuels de sécurités piétonne et cyclable, amplifiés dans le futur, suite à la construction du nouveau lien Cavendish
1.3.9 Réviser l'intersection Collins/Cavendish pour améliorer la sécurité des modes actifs	M	2	Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite
1.3.10 Réviser l'approche Est et protéger le passage piéton de l'intersection Décarie/de la Savane <i>Planifié par l'Arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce</i>	C	1	Enjeux de convivialité piétonne, large traverse de la rue de la Savane; Enjeux de sécurité piétonne Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite
1.3.11 Réviser l'intersection Décarie/Sorel/Bougainville	C	2	Enjeux de multiplication des accès Enjeux de convivialité piétonne et d'accès à la station de métro Opportunité de fermer certaines bretelles entourant la station de métro Opportunité de mailler le réseau cyclable, en réaffectant les voies de circulation autour de la station de métro Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite <i>Note : doit être validé selon l'empiètement de la passerelle pour modes actifs, entre la station De la Savane et le projet Royalmount</i>
1.3.12 Augmenter la visibilité des traverses piétonnes par un marquage distinctif de longue durée	C	1	Enjeux de convivialité et de sécurisation pour les piétons Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite (linéarité des corridors piétonniers, alignement des traverses, etc.)
1.3.13 Aménager un corridor piéton sécuritaire et confortable entre le métro Namur et la rue Paré (dans les stationnements de grandes surfaces)	C	2	Enjeux de chemins informels dans les stationnements Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite

Axe/Intervention	Terme	Priorité	Enjeux/contexte/opportunité
1.3.14 Revoir l'intersection Ward/Alexis-Nihon <i>Planifié</i>	M	3	Enjeux de traversée pour les piétons Opportunité de supprimer la bretelle de virage à droite du boulevard Alexis-Nihon vers la rue Ward (volonté de l'Arrondissement Saint-Laurent d'installer un feu à l'intersection actuellement gérée par des Arrêts) Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite
1.4 Développer un réseau cyclable continu améliorant la perméabilité du secteur d'étude			
1.4.1 Créer un lien cyclable Nord-Sud sur la rue de la Savane et l'avenue Victoria <i>Planifié en 2017-2018</i>	C	1	Enjeux d'absence d'aménagements cyclables dans le secteur d'étude (incomplets, discontinus). Absence d'un réseau complet attirant Opportunité de rendre plus attractif le mode vélo dans l'ensemble du secteur d'étude
1.4.2 Créer un lien cyclable entre le métro De la Savane et la piste cyclable Sainte-Croix <i>Planifié par la Ville de Mont-Royal</i>	M	2	Enjeux de discontinuité du réseau cyclable Opportunité de raccordement au nouvel aménagement cyclable sur de la Savane
1.4.3 * Créer un lien cyclable Nord-Sud sur le chemin Devonshire (ou trouver une autre option) pour relier l'arrondissement Saint-Laurent et Ville de Mont-Royal et améliorer le passage à niveau sous l'A-40	C	1	Enjeux d'absence d'aménagements cyclables dans le secteur d'étude (incomplets, discontinus). Absence d'un réseau complet attirant Opportunité de rendre plus attractif le mode vélo dans l'ensemble du secteur d'étude Enjeux de traversée des voies de service Côte-De-Liesse depuis le passage à niveau sous l'A-40
1.4.4 Créer un lien cyclable Est-Ouest sous l'emprise de l'A-40, entre l'échangeur Décarie et le demi-tour ouest (croisement de la voie ferrée)	C	1	Enjeux du nombre de déplacements générés par les nouveaux projets dans Saint-Laurent et sur le site du Royalmount Enjeux de sécurité des modes actifs pour traverser les voies de service de Côte-de-Liesse
1.4.5 Créer un ou des lien(s) cyclable(s) Est-Ouest via les anciennes voies ferrées du secteur Industriel de Ville de Mont-Royal	L	3	Enjeux d'absence d'aménagements cyclables dans le secteur d'étude (incomplet, discontinus). Absence d'un réseau complet attirant Opportunité de rendre plus attractif le mode vélo dans l'ensemble du secteur d'étude, en séparant les cyclistes de la circulation routière
1.4.6 Créer un lien cyclable Nord-Sud entre les secteurs de l'ancien hippodrome, Côte Saint-Luc et Hampstead	M	1	Enjeux de barrières physiques Enjeux d'absence d'aménagements cyclables dans le secteur d'étude (incomplets, discontinus). Absence d'un réseau complet attirant Opportunité de rendre plus attractif le mode vélo dans l'ensemble du secteur d'étude Enjeux de déplacements générés par les nouveaux développements
1.4.7 Créer un lien cyclable Est-Ouest le long de la voie ferrée du CP (au sud du secteur d'étude)	L	3	Enjeux d'absence d'aménagements cyclables dans le secteur d'étude (incomplets, discontinus). Absence d'un réseau complet attirant Opportunité de rendre plus attractif le mode vélo dans l'ensemble du secteur d'étude et de raccorder les aménagements vers les secteurs de l'Est Opportunité d'extraire les cyclistes de la circulation routière (pour plus de sécurité)
1.4.8 * Créer un lien cyclable Est-Ouest le long de la voie ferrée du CN (au nord du secteur d'étude, dans l'arrondissement Saint-Laurent) <i>Planifié par l'Arrondissement Saint-Laurent</i>	M	2	Enjeux d'absence d'aménagements cyclables dans le secteur d'étude (incomplets, discontinus). Absence d'un réseau complet attirant Opportunité de rendre plus attractif le mode vélo dans l'ensemble du secteur d'étude et de raccorder les aménagements Opportunité d'extraire les cyclistes de la circulation routière (pour plus de sécurité)
1.4.9 Créer un lien cyclable Est-Ouest dans le secteur de l'ancien hippodrome	M	1	Enjeux d'absence d'aménagements cyclables dans le secteur d'étude (incomplets, discontinus). Absence d'un réseau complet attirant Opportunité de rendre plus attractif le mode vélo dans l'ensemble du secteur d'étude Enjeux de déplacements générés par les nouveaux développements

Axe/Intervention	Terme	Priorité	Enjeux/contexte/opportunité
1.5 Étendre la portée du réseau cyclable			
1.5.1* Créer des liens cyclables vers les futures stations du REM via : rue Jean-Talon, rue Graham, avenue Sainte-Croix, rue Bougainville, avenue Plymouth, chemin Lucerne	C	1	Enjeux de la part importante des déplacements automobiles Opportunité de transfert modal
1.5.2* Développer la Vélo-route entre Deux-Montagnes et la Ville de Ville-Mont-Royal le long de la ligne de train Deux-Montagnes : Île Bigras jusqu'à la gare Canora <i>Planifié par l'Arrondissement Saint-Laurent</i>	M	2	
1.6 Bonifier l'offre de service offerte liée à l'utilisation du vélo			
1.6.1* ** Implanter des stations BIXI <i>Planifié dans l'Arrondissement de Saint-Laurent</i>	C	1	Enjeux d'absence de systèmes de partage dans le secteur d'étude (excepté dans le Triangle) Opportunité d'étendre le réseau BIXI à proximité des principaux pôles, jumelé à l'ajout d'aménagements cyclables Opportunités d'implantation : station de métro De la Savane, station de métro Namur, secteur de l'ancien hippodrome, sur le chemin Devonshire; dans Saint-Laurent
1.7 Bonifier les aménagements complémentaires à l'utilisation du vélo			
1.7.1 Aménager des goulottes pour vélo sur les nouvelles passerelles enjambant l'A-520 <i>Planifié en 2018</i>	M	2	Enjeux d'attractivité de l'utilisation du vélo
1.8 Sécuriser les aménagements cyclables			
1.8.1 Augmenter la visibilité des traverses cyclables par un marquage distinctif de longue durée (couleur verte)	C	2	Enjeux d'attrait et de sécurisation des aménagements cyclables
1.8.2 Aménager et améliorer la sécurité des passages inférieurs de l'avenue Victoria et du boulevard Décarie <i>Planifié dans Côte-des-Neiges (Victoria)</i>	C	1	Enjeux de partage de trottoirs étroits avec les piétons
2 Transport en commun			
2.1 Améliorer l'expérience en transport collectif			
2.1.1 Implanter des abribus le long des axes structurants de transport en commun et aux arrêts les plus achalandés	M	2	Enjeux d'attractivité du TC
2.2 Déployer des mesures préférentielles pour bus			
2.2.1* Implanter des mesures préférentielles pour bus sur le raccordement et le prolongement du boulevard Cavendish (dans le cadre du projet de prolongement Cavendish) <i>Planifié à l'horizon 2025</i>	M	1	Enjeux d'enclavement et d'accessibilité restreinte vers le nord, le sud et l'ouest Peu de perméabilité/connectivité entre Côte Saint-Luc, Saint-Laurent et le secteur industriel Mont-Royal Secteur morcelé par d'importantes barrières physiques Opportunité de favoriser la cohabitation des modes sur le nouveau lien Note : des feux chandelle sont planifiés dans Côte Saint-Luc, pour cinq intersections le long de Cavendish, avec remplacement des contrôleurs

Axe/Intervention	Terme	Priorité	Enjeux/contexte/opportunité
2.2.2 Déployer des mesures préférentielles pour bus sur l'avenue Royalmount (suite au projet de raccordement Cavendish)	M	1	Enjeux de cohabitation des modes sur Royalmount, de connexion limitée entre le métro et le bus, et d'accessibilité restreinte au réseau d'autobus Actuellement, aucune ligne d'autobus ne circule sur le tronçon Est de Royalmount Opportunité d'ajouter une ligne d'autobus avec MPB pour les nouveaux besoins à venir : amélioration du service; augmentation de l'attractivité du réseau d'autobus Raccordement au nouveau lien Cavendish Emprise disponible sur Royalmount, de part et d'autre de l'emprise actuelle, pour élargissement de l'avenue
2.2.3 Déployer des mesures préférentielles pour bus sur la rue de la Savane	C	1	Enjeux de connexion limitée entre le métro et l'autobus Actuellement, aucune ligne d'autobus ne circule sur de la Savane Opportunité d'ajouter une ligne d'autobus avec MPB pour les nouveaux besoins à venir : amélioration du service; augmentation de l'attractivité du réseau d'autobus Raccordement au prolongement du lien Cavendish, à Royalmount, au métro De la Savane et prolongement vers Côte-des-Neiges Nouveaux aménagements cyclables prévus sur de la Savane, avec réduction des voies de circulation
2.2.4 Déployer des mesures préférentielles pour bus sur la rue Jean-Talon (sur le site de l'ancien hippodrome et sur l'axe actuel Jean-Talon) et aux abords de la station Namur, de part et d'autre, de l'axe Décarie	C	1	Enjeux de congestion routière et d'efficacité du TC Opportunité de mise en place de MPB pour les besoins actuels et futurs : amélioration du service; augmentation de l'attractivité du réseau d'autobus Note : la STM étudie actuellement le déploiement de MPB sur la rue Jean-Talon entre Clanranald et Saint-Michel.
2.2.5 Supprimer le virage à droite depuis la rue Jean-Talon vers le boulevard Décarie direction nord et le déplacer dans le prolongement de la rue des Jockeys, via Mountain Sights (en rapport avec les interventions 6.1.3 et 6.1.4)	C	1	Enjeux de mouvements problématiques sur Jean-Talon vers Décarie; Enjeux d'amplification des problématiques de circulation suite au développement du site de l'ancien hippodrome; Enjeux de cohabitation des modes (bus/automobiles)
2.3 Bonifier le réseau d'autobus et favoriser l'implantation de nouvelles technologies			
2.3.1 Créer une ligne d'autobus électrique ou de véhicule autonome	M	1	Opportunité de répondre aux besoins en déplacements générés par le secteur d'étude (Triangle/ancien hippodrome/secteur industriel de Ville de Mont-Royal/projet Royalmount) Opportunité de modifier/prolonger une ligne du réseau existante Opportunité de développer le secteur avec une vision de transport innovant
2.3.2 Créer ou prolonger les lignes d'autobus vers l'ouest de l'axe Décarie depuis les stations de métro Namur et De la Savane vers l'ouest de l'axe Décarie	C	1	Enjeux de connexion limitée entre le métro et l'autobus, et d'accessibilité restreinte au réseau d'autobus Actuellement, une seule ligne d'autobus circule depuis le métro Namur vers l'ouest, avec des horaires réduits Amélioration du service; augmentation de l'attractivité du réseau d'autobus Opportunité de raccordement au nouveau lien Cavendish et au métro De la Savane; Opportunité de modifier le parcours de la ligne 115 et d'analyser les lignes de Côte Saint-Luc, de Saint-Laurent et de l'Ouest-de-l'île
2.3.3 Créer une ligne d'autobus vers le nord de Cavendish (passant par l'ancien hippodrome et le nouveau raccordement vers Cavendish) depuis le sud de Côte-des-Neiges	M	1	Enjeux de connexion limitée entre le métro et l'autobus, et d'accessibilité restreinte au réseau d'autobus Actuellement, 25 % des déplacements produits par le secteur d'étude vers CDN (environ 1 100 déplacements) Dix-huit pour cent (18 %) des déplacements produits se font en auto vers CDN (environ 800 déplacements) Également, 8% des déplacements attirés depuis CDN (environ 1400 déplacements); 5% des déplacements attirés se font en auto depuis CDN (environ 900 déplacements); Opportunité de désenclaver Saint-Laurent vers la station Namur et le secteur CDN; Amélioration du service = augmentation de l'attractivité du réseau d'autobus

Axe/Intervention	Terme	Priorité	Enjeux/contexte/opportunité
2.3.4 Créer une ligne d'autobus depuis le sud de Cavendish vers la station De la Savane (en passant par le nouveau prolongement de l'axe Cavendish et son raccordement à Royalmount)	M	1	Enjeux de connexion limitée entre le métro et l'autobus et d'accessibilité restreinte au réseau d'autobus; Actuellement, 9 % des déplacements produits par le secteur d'étude vers Saint-Laurent (environ 400 déplacements) Six pour cent (6 %) des déplacements produits se font en auto vers Saint-Laurent (environ 250 déplacements) Également, 7 % des déplacements attirés depuis Saint-Laurent (environ 1 200 déplacements); Cinq pour cent (5 %) des déplacements attirés se font en auto depuis Saint-Laurent (environ 900 déplacements) Opportunité de désenclaver Côte-Saint-Luc vers la station De la Savane Amélioration du service; augmentation de l'attractivité du réseau d'autobus
2.3.5** Élaborer une connexion entre le réseau d'autobus et les futures stations du REM <i>Planifié à l'ouverture du REM</i>	C	2	Enjeux importants de part des déplacements en auto, malgré les aménagements TC en place (57% en auto en provenance de la zone, 27 % en TC en provenance; 72 % en auto vers la zone; 20 % en TC vers la zone); Opportunités de connexion sur le réseau local : 124-Victoria (A-40) et 92-Jean-Talon (Canora) et d'autres lignes venant de l'Ouest
2.4 Créer de nouveaux accès au métro			
2.4.1 Créer un nouvel édicule à la station de métro De la Savane (pôle régional), à l'ouest de l'axe Décarie et idéalement raccordé à un terminus d'autobus	M	1	Enjeux du nombre de déplacements générés par le nouveau projet Royalmount Enjeux de traversée des voies de Décarie pour les piétons en provenance du métro De la Savane (peu confortables, longues traversées, peu conviviales) Enjeux de couverture de la station De la Savane réduite à l'ouest par l'absence d'un lien direct et l'éloignement de l'édicule Note : à confirmer, selon les aménagements prévus dans le contexte du projet Royalmount
2.4.2 Créer un nouvel édicule ou un accès à la station de métro Namur (pôle local), à l'ouest de l'axe Décarie	M	2	Enjeux du nombre de déplacements générés par les nouveaux développements de l'ancien hippodrome et d'importants débits piétons actuellement sur les viaducs Jean-Talon et Des Jockeys Enjeux de traverse des voies du boulevard Décarie pour les piétons en provenance du métro Namur (peu confortable, longue traverse, peu conviviale) et de configuration autour du métro Namur (peu fonctionnelle) Enjeux de positionnement des arrêts d'autobus autour de l'édicule actuel de la station Namur
2.5 Développer un nouvel accès au réseau de train de banlieue			
2.5.1 Créer une station de train de banlieue de ligne Saint-Jérôme dans le secteur de l'hippodrome (limite ouest de l'autoroute Décarie)	L	3	Enjeux du nombre de déplacements générés par les nouveaux développements de l'ancien hippodrome, et d'importants débits piétons et véhiculaires actuellement sur les viaducs Jean-Talon et Des Jockeys Opportunité d'offrir une alternative à l'utilisation de l'automobile pour les futurs résidents du secteur de l'ancien hippodrome
3 Système de transport partagé			
3.1 Améliorer le service d'auto-partage			
3.1.1 Étendre la couverture des véhicules en libre-service par l'entremise des pôles de mobilité	C	2	Enjeux d'absence de système de partage dans le secteur d'étude (excepté dans le Triangle) Opportunité d'étendre le réseau car2go à proximité des pôles principaux en établissant des ententes
3.1.2 Étendre la couverture des véhicules d'auto-partage par l'entremise des pôles de mobilité <i>Planifié</i>	C	2	Enjeux d'absence de système de partage dans le secteur d'étude (excepté dans le Triangle) Opportunité d'étendre le réseau Communauto à proximité des principaux pôles, en établissant des ententes

Axe/Intervention	Terme	Priorité	Enjeux/contexte/opportunité
4 Stationnement et mobilité durable			
4.1 Bonifier l'offre de mobilité partagée et développer l'intermodalité			
4.1.1* Aménager des pôles de mobilité sur le territoire pour favoriser le regroupement de l'offre de transport alternatif <i>Planifié dans l'Arrondissement de Saint-Laurent</i>	C	1	Enjeux de congestion dans le secteur d'étude Opportunité de proposer des alternatives à l'utilisation de l'auto-solo pour se rendre dans le secteur d'étude Opportunité de proposer des alternatives pour limiter le stationnement des autos-solo
4.1.2* Augmenter l'offre d'auto-partage en favorisant l'intégration de places pour ces véhicules et pour le covoiturage dans les nouveaux projets immobiliers	C	1	Offre limitée des modes alternatifs à l'auto-solo Enjeux de places de stationnement sur rue et de gestion du stationnement
4.1.3* Développer une collaboration étroite entre les sociétés de transport et les entreprises, et possibilité de prévoir une réglementation imposant l'élaboration d'un plan de gestion des entreprises <i>Planifié dans l'Arrondissement de Saint-Laurent</i>	C	2	Enjeux de places de stationnement sur rue, de gestion du stationnement et de congestion Opportunité de s'inspirer des actions du comité de transport du Technoparc Montréal (en collaboration avec MOBA, les représentant d'entreprise, la STM, la Ville de Montréal) qui s'assure que les services de transport collectif répondent adéquatement aux besoins de ses travailleurs
4.2 Intégrer les nouvelles technologies			
4.2.1* Poursuivre l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques <i>Planifié dans les arrondissements de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce et de de Saint-Laurent</i>	C	2	Opportunité de développer le secteur avec une vision de transport innovant Note : cette intervention rentre dans la <i>Politique d'électrification</i> de la Ville de Montréal 2016-2020
4.2.2 Implanter les nouvelles technologies : • Bornes arrêt-minute • Système de détection de l'occupation des places de stationnement • Jalonnement dynamique	M	1	Enjeux de gestion des espaces de stationnement. Nombreux stationnements hors-rue avec saturation des places de stationnement sur rue
4.3 Bonifier l'offre en stationnement pour les vélos			
4.3.1* Implanter des stationnements vélos aux abords des générateurs de déplacements et fournir des supports à vélo à des endroits stratégiques	C	1	Enjeux d'absence de supports à vélo dans la zone d'étude et de convivialité pour les modes actifs L'ajout de mobilier dédié augmente l'attractivité du mode vélo en couvrant un besoin en espace de stationnement
4.3.2 Augmenter le ratio minimum en stationnements vélos dans la réglementation d'urbanisme	C	2	Enjeux de faible présence de supports à vélo dans la zone d'étude L'ajout de mobilier dédié augmente l'attractivité du mode vélo, en couvrant un besoin en espace de stationnement. En proposant des stationnements vélo dans les résidences, un transfert modal peut être envisagé
4.4 Revoir et régler l'offre en stationnement véhiculaire			
4.4.1* Mutualiser les stationnements des grands commerces avec d'autres besoins (résidentiel/employés/ navetteurs)	C	2	Enjeux de gestion des espaces de stationnement (forte disparité de l'occupation des places). Nombreux stationnements hors-rue, avec saturation des places de stationnement sur rue
4.4.2 Implanter des systèmes de tarification ou de contrôle de l'utilisation des places sur rue de courte durée, lors de présence de commerces de proximité	C	2	De nombreux îlots de chaleur
4.4.3* Favoriser le stationnement hors-rue intérieur (souterrain ou étagé) dans le cas des nouvelles constructions	C	1	Enjeux d'espaces pour les places de stationnement sur rue De nombreux îlots de chaleur
4.4.4 Intégrer des places pour visiteurs aux développements résidentiels	C	2	Enjeux d'espaces de stationnement sur rue
4.4.5 Intégrer des débarcadères aux abords des stations de métro (dépose-minute)	C	2	Opportunité d'encourager l'utilisation du métro

Axe/Intervention	Terme	Priorité	Enjeux/contexte/opportunité
4.4.6 Verdir les stationnements extérieurs	M	2	Enjeux de manque de canopée sur l'ensemble du secteur d'étude De nombreux îlots de chaleur
5 Circulation véhiculaire			
5.1 Créer de nouveaux franchissements			
5.1.1* Prolonger le boulevard Cavendish <i>Planifié à l'horizon 2025</i>	M	1	Enjeux d'enclavement par la présence des voies ferrées Enjeux d'absence de franchissements Nord-Sud et Est-Ouest
5.1.2 Prolonger la rue Jean-Louis-Lévesque jusqu'à la rue Paré	C	1	Enjeux de continuité des axes routiers et de traversée de l'A-15 pour le réseau local et les modes actifs
5.1.3 Prolonger la rue des Jockeys jusqu'à l'avenue Mountain Sights	C	1	Enjeux de mouvements véhiculaires problématiques, de Jean-Talon vers Décarie Enjeux de cohabitation des modes (autobus/automobiles) au niveau du métro Namur Enjeux de continuité des axes routiers
5.1.4 Supprimer le virage à droite depuis la rue Jean-Talon vers le boulevard Décarie direction Nord et le déplacer dans le prolongement de la rue des Jockeys, via Mountain Sights (en rapport avec les interventions 3.2.5 et 6.1.3)	C	1	Enjeux de mouvements problématiques sur Jean-Talon vers Décarie; Enjeux d'amplification des problématiques de circulation suite au développement du site de l'ancien hippodrome Enjeux de cohabitation des modes (autobus/automobiles)
5.2 Revoir l'organisation des mouvements véhiculaires			
5.2.1 Éliminer les entrecroisements sur Côte-de-Liesse, au niveau de l'entrée de l'A-40 Ouest : implanter un feu de circulation pour alterner les débits provenant de Côte-de-Liesse et de l'A-40 Ouest	L	1	Enjeux d'entrecroisement camions/autos, autos/autos Nombreux accidents en tronçon au niveau de l'entrecroisement
5.2.2 Éliminer l'entrecroisement à partir de la bretelle de sortie de l'autoroute Décarie, en direction nord (rue Jean-Talon) : <ul style="list-style-type: none"> Étudier la possibilité de déplacer la bretelle de sortie de l'autoroute Décarie au niveau de la rue Vézina Étudier la possibilité d'implanter des feux de circulation en amont de la rue Jean-Talon, pour alterner les débits du boulevard Décarie (voie de service) et ceux de la bretelle de sortie de l'A-15 Nord 	M	1	Enjeux d'entrecroisement au niveau de la sortie de l'A-15. Refoulement sur le boulevard Décarie et refoulement sur l'A-15
6 Livraison et camionnage			
6.1 Gérer les livraisons			
6.1.1 Créer un centre de livraison : transfert des marchandises des gros camions vers des plus petits véhicules (électriques)	C	2	Limiter le transit des camions Enjeux de sécurité et de cohabitation avec les camions Opportunité de développer le secteur avec une vision de transport innovant Enjeux d'amélioration du confort des déplacements des modes actifs
6.1.2 Instaurer des livraisons avec des camions de taille limitée et/ou avec des camions électriques	C	2	Enjeux de sécurité et de cohabitation avec les camions Opportunité de développer le secteur avec une vision de transport innovant Enjeux d'amélioration du confort des déplacements des modes actifs

Axe/Intervention	Terme	Priorité	Enjeux/contexte/opportunité
6.2 Réduire le réseau de camionnage			
6.2.1 Interdire le camionnage en transit dans les secteurs de l'ancien hippodrome et du Triangle	C	1	Enjeux de transit de camions et de cohabitation des modes dans le Triangle

Légende : C = Court terme (5 ans); M = Moyen terme (5-10 ans); L = Long terme (+10 ans)

* = **Prévu dans le PLD Saint-Laurent**

** = **Prévu dans le projet Royalmount**

5 Synthèse et conclusion

Le secteur NDLS représente un pivot entre les principaux pôles économiques de l'Ouest et du Centre de l'île de Montréal. Il évolue actuellement dans un contexte de déplacements difficile et présente des signes de congestion véhiculaire importante, autant sur le réseau artériel municipal qu'autoroutier.

De nombreux projets de développement sont prévus dans le secteur, notamment le complexe Royalmount, qui représentera un pôle majeur de déplacements. L'arrivée de ces nouveaux projets de développement a confirmé le besoin d'élaborer une **stratégie globale de la mobilité et des déplacements** pour ce secteur, visé par le *Plan de transport* de la Ville de Montréal (2008) et par le *Plan local de déplacements* de l'Arrondissement Saint-Laurent (dernière version 2017). Quatre grandes orientations d'aménagement ont été définies pour ce secteur et ont servi de fil conducteur tout au long de l'élaboration de ce mandat :

- Assurer des accès au secteur et des déplacements efficaces pour tous les modes, dans un réseau perméable de rues
- Intensifier et diversifier les activités urbaines en lien avec la desserte en transport collectif
- Améliorer l'accessibilité aux stations de métro, et faire de leurs abords des pôles attracteurs et unificateurs
- Mettre en place une stratégie de verdissement et une gestion écologique des ressources

Le portrait-diagnostic du secteur a permis d'identifier plusieurs contraintes en ce qui a trait aux déplacements, principalement dictées par la forte présence automobile et le manque d'infrastructures sécuritaires et confortables pour les piétons et les cyclistes. Les problématiques de circulation sur le territoire représentent un frein au développement de nouveaux projets, dans la mesure où le réseau routier est saturé et ne peut accueillir davantage de véhicules. De plus, la forte présence de camions, liée au bassin d'emplois des secteurs industriels situés au centre du secteur d'étude, complexifie l'intégration des modes de transports actifs.

Néanmoins, le secteur connaît une effervescence et plusieurs atouts qui permettent d'identifier un fort potentiel de développement. Les principaux atouts reposent sur la desserte du secteur par deux stations de métro, et la part importante des déplacements vers et depuis les arrondissements et les villes voisines, à des distances favorables à pied et en vélo. Les projets de développement urbain déjà prévus (commercial, résidentiel et de bureaux) présentent une opportunité d'intégration d'aménagements pour les modes actifs.

Suite à l'identification des enjeux et des besoins futurs, un exercice de planification a été réalisé en concertation avec la Ville de Montréal, les arrondissements, les villes liées et les autres partenaires, et a permis de définir les réseaux futurs structurants, basés sur les projets prévus d'ici 2030. Les réseaux structurants (à l'échelle régionale) s'appuient sur une vision globale des déplacements et représentent une hiérarchisation des modes, en fonction des besoins futurs. D'ailleurs, l'intégration des modes de transports actifs, collectifs et innovants représente une priorité dans le secteur. En complément, d'autres interventions plus ponctuelles (échelles municipale et locale) ont été proposées, afin d'améliorer les conditions de mobilité selon les axes suivants :

1. Transport actif et sécurité (piétons et cyclistes)
2. Transport en commun
3. Système de transport partagé
4. Stationnement et mobilité durable
5. Circulation véhiculaire
6. Livraison et camionnage

Les solutions avancées relèvent de l'amélioration des infrastructures et des équipements existants, et de l'implantation de nouveaux aménagements permettant de réduire la part modale de l'automobile et d'optimiser la convivialité et la sécurité des déplacements par modes alternatifs (feux de circulation, réaménagements et aménagements géométriques, réaffectations des voies de circulation, signalisation, élargissement, information, voies réservées TC, aménagements cyclables, mutualisation du stationnement, offre en transport alternatif, etc.).

Les solutions misent sur le déploiement du réseau routier dans le secteur NDLS, afin d'améliorer la desserte est-ouest tous modes et de réduire la pression routière sur le réseau supérieur. La desserte interne du secteur doit être améliorée, afin de mieux connecter les sous-secteurs entre eux et avec les quartiers limitrophes. À cet effet, le raccordement des secteurs de l'ancien hippodrome, du Triangle et des pôles industriels avec le réseau de métro est prévu, notamment par le prolongement du boulevard Cavendish et son raccordement au réseau existant (avenue Royalmount, rue Paré, rue Jean-Talon).

L'axe de l'avenue Royalmount est par ailleurs identifié comme axe structurant de transport collectif, et l'implantation de MPB y est envisagée, afin d'assurer des déplacements rapides et efficaces en autobus entre la station de métro De la Savane, le projet Royalmount, le boulevard Cavendish et l'Ouest de l'île.

L'augmentation de la part modale des transports collectifs passe aussi par une amélioration des infrastructures de mobilité active, particulièrement des cheminements piétons. L'amélioration des conditions des piétons sur le boulevard Décarie, entre les stations de métro ainsi que sur les viaducs qui le franchissent, passe par l'élargissement des trottoirs, la réduction des longueurs de traverses et l'augmentation de la convivialité le long de ces itinéraires. En complément, la construction d'une passerelle au niveau de la station De la Savane, au-dessus de l'autoroute Décarie, permettrait d'améliorer la desserte au projet Royalmount par modes actifs, tout en bonifiant l'accessibilité globale du secteur NDLS, par l'ajout d'un franchissement de la barrière physique.

La bonification des réseaux actifs est aussi envisagée, afin de décourager l'utilisation de l'automobile lors des échanges avec le secteur NDLS et les quartiers adjacents. Le franchissement des autoroutes 15, 40 et 520 ainsi que celui des voies ferrées du CN et du CP permettra d'améliorer le maillage des réseaux actifs et de favoriser la sécurité des déplacements.

Dans le but de mettre en application la planification proposée par la suite, il sera nécessaire :

- d'intégrer les projets de développement entre eux;
- de développer le secteur avec une vision de transport innovante;
- de poursuivre la collaboration entre les différents partenaires.

Par le biais de ce document, la Ville de Montréal, les arrondissements, les villes liées et les partenaires conviennent d'un arrimage entre les projets. Un travail collaboratif et d'approfondissement des solutions est à poursuivre, afin de développer l'utilisation des modes durables dans le secteur NDLS.

Annexe A

**Liste des études antérieures et des documents
stratégiques**

Liste des études antérieures et des documents stratégiques

Titre du rapport	Auteur	Date
Transport collectif		
Email – Synthèse des besoins et enjeux, secteur de planification Namur-de la Savane	STM	Février 2016
Rapport d'étude – Ajout d'un nouvel accès à la station de la Savane	STM	Octobre 2015
Note technique – Projet Cavendish	STM	Mai 2015
Étude de transport – Mise en valeur de l'ancien hippodrome de Montréal	STM	Mars 2012
Note technique – Stratégie de déplacements pour le secteur Namur-De La Savane	STM	Mai 2017
Extrait d'un rapport – Nouvel accès de la Savane (conflit avec bassin de rétention du MTQ de l'A-15)	STM	Octobre 2015
Études ou réflexions de la Ville de Montréal		
Avis préliminaire – Planification du secteur Namur-De la Savane, Potentiel d'amélioration de l'accessibilité au site de l'hippodrome	SIVT – Division du développement des transports	Octobre 2016
Note – Mise à jour de la modélisation mésoscopique du raccordement du boulevard Cavendish – Variante préférentielle 2014	SIVT – Division du développement des transports	Avril 2015
Présentation – Orientations en matière de transport et de mobilité	---	---
Email – Inversion des bretelles d'autoroute aux abords de la rue Jean-Talon	SIVT – Division du développement des transports	Septembre 2014
Synthèse – Synthèse de la problématique du transport et de la mobilité – Planification détaillée du secteur Namur-De la Savane	Division de l'aménagement et du design urbain	Décembre 2013
Études ou réflexions de la Ville de Montréal		
Présentation – Secteur Namur-De la Savane	SMVT Comité directeur	Janvier 2016
Compte-rendu – Planification du secteur Namur-De la Savane	SMVT Comité directeur	Janvier 2016
Diagnostic – Planification du secteur Namur-De la Savane	SMVT	Novembre 2014
Présentation à M. Desrochers – Planification du secteur Namur-De la Savane	Direction de l'urbanisme	Mai 2016
Présentation au SIVT – Planification du secteur Namur-De la Savane	Direction de l'urbanisme	Mai 2016
Carte – Emprise disponible des routes dans le secteur d'étude	SMVT	Août 2017
Études de circulation, de déplacement ou de transport		
Rapport d'étape 2 – Étude d'opportunité préliminaire du projet de raccordement du boulevard Cavendish	WSP	Novembre 2015
Rapport – Rapport d'analyse du sondage sur les habitudes de déplacements des résidents de la ville de Côte Saint-Luc vers le secteur de la santé de l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce	Développement économique Saint-Laurent	Juillet 2013
Rapport pré-diagnostic – Amélioration de la desserte en transport alternatif Ville de Côte Saint-Luc	Développement économique Saint-Laurent	Novembre 2006
Étude préliminaire de transport – Développement immobilier du secteur de l'hippodrome de Montréal	GENIVAR	Mars 2010
Extrait de l'étude Le Royalmount	WSP	Août 2017
Étude d'opportunité, de préfaisabilité et de risque		
Rapport d'étape 1 – Étude d'opportunité préliminaire du projet de raccordement du boulevard Cavendish	WSP	Juillet 2014
Rapport d'étape 2 – Étude d'opportunité préliminaire du projet de raccordement du boulevard Cavendish	WSP	Novembre 2015
Rapport final – Analyse préliminaire des risques stratégiques associés au projet Cavendish	COSIME	Juillet 2014

Titre du rapport	Auteur	Date
Rapport synthèse final – Évaluation de la préfaisabilité technique et financière des hypothèses de requalification de l'autoroute Décarie dans le secteur Namur-De la Savane	WSP	Juillet 2015
Orientations de développement		
Orientations de développement issues de la communauté, Site de l'ancien hippodrome Blue Bonnets	Rayside Labrossière	Mars 2016
Compte rendu du forum citoyen sur l'avenir du site de l'hippodrome Blue Bonnets : De la Vision à la réalité	Rayside Labrossière	Juin 2015
Sécurité incendie		
Présentation – Projet de l'hippodrome	Service de sécurité incendie de Montréal	Mars 2011
Présentation – Scénarios d'accès au site de l'hippodrome pour simulation du temps de réponse (sécurité incendie)	---	---
Stationnement		
Carte – Bilan offre en stationnement du nouvel aménagement routier dans le Triangle (rues Paré et Buchan)	---	---
Sécurité		
Carte – Nombre d'accidents tous modes en intersection et en section courante 2012-2016	SIVT – Direction des transports	Mars 2017
Carte – Nombre d'accidents impliquant vélos/piétons en intersection et en section courante 2012-2016	SIVT – Direction des transports	Mars 2017
Carte – Nombre d'accidents impliquant camions lourds en intersection et en section courante 2012-2016	SIVT – Direction des transports	Mars 2017
Carte – Gravité des accidents en intersection et en section courante 2012-2016	SIVT – Direction des transports	Mars 2017
Avis professionnel – Proposition géométrique de l'intersection du boulevard Cavendish et du chemin Kildare à la Ville de Côte Saint-Luc	CIMA+	Juin 2016
Documents stratégiques		
Électrisons Montréal – Stratégie d'électrification des transports 2016-2020	SMVT	2016
Plan de transport 2008	SITE – Direction des transports	2008
Plan d'urbanisme de Montréal	SMVT	Novembre 2014
Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal	SMVT	Janvier 2015
Plan métropolitain d'aménagement et de développement	CMM	Avril 2012
Plan stratégique 2020	STM	Juin 2012
Plan d'urbanisme 2008	Ville de Mont-Royal	Janvier 2008
Plan stratégique 2013-2015	MTQ	2013
Stratégie nationale de mobilité durable, une approche responsable et novatrice	MTQ	2014
Charte du piéton du <i>Plan de transport de Montréal</i>	SITE – Division des transports	Juin 2006
Plan de déplacements du secteur Namur-De la Savane, principes directeurs d'accessibilité	---	Février 2017

Annexe B

Présentation mi-mandat, version du 9 juin 2017

Étude des besoins en transport et identification de pistes de solution pour améliorer les déplacements dans le secteur Namur-De la Savane et ses abords

Version finale

Préparée par : Rozenn Aignel, ing. (AECOM)
 Margaux Meyssonier, ing. jr, M. Ing. (AECOM)

Approuvée par : Yves Dallaire, M. Urb. (AECOM)

Avec la participation de : Liette Dionne, adjointe administrative sr (AECOM)
 Ariane Touchette-Lacasse, ing. (AECOM)

09 juin 2017

Sommaire

Mise en contexte

Portrait de l'actuel

Synthèse des enjeux actuels

Portrait du futur : Hypothèses de développement et de réaménagement du domaine public à l'horizon 2030

Synthèses des enjeux futurs

Pistes de solution

Liste des acronymes

Acronyme	Nom complet
AMT	Agence métropolitaine de transport
CDN	Quartier Côte-Des-Neiges
CN	Chemin de fer Canadien National
CP	Chemin de fer Canadien Pacifique
DMS	Domage matériel seulement
E-O	Est-Ouest
HPAM	Heure de pointe du matin
HPPM	Heure de pointe de l'après-midi
NDG	Quartier Notre-Dame-de-Grâce
NDLS	Secteur d'étude Namur-De La Savane
N-S	Nord-Sud
OD	Origine-Destination
PPAM	Période de pointe du matin
PPPM	Période de pointe de l'après-midi
SIVT	Service des infrastructures, de la voirie et des transports de la Ville de Montréal
SL	Arrondissement Saint-Laurent
SMVT	Service de la mise en valeur du territoire de la Ville de Montréal
SRRR	Stationnement sur rue réservé aux résidents
STM	Société de transport de Montréal
TC	Transport collectif
VDS	Voie de service

Sommaire

Mise en contexte

Portrait de l'actuel

Synthèse des enjeux actuels

Portrait du futur : Hypothèses de développement et de réaménagement du domaine public à l'horizon 2030

Synthèses des enjeux futurs

Pistes de solution

Mise en contexte

Description du mandat

Étude octroyée à AECOM dans le cadre de la démarche de planification pour le secteur Namur-De La Savane :

- Phase 1 : Analyse des besoins actuels et futurs, synthèse des causes et des enjeux
- Phase 2 : Proposition de pistes de solution

Objectifs de la présentation – Portrait des enjeux actuels et futurs :

- Portrait du secteur d'étude (actuel vs futur)
- Identification des enjeux de mobilité actuels
- Identifications des besoins et des enjeux futurs en mobilité
- Initiation de la recherche de pistes de solution, en fonction des principes directeurs énoncés pour le secteur d'intervention

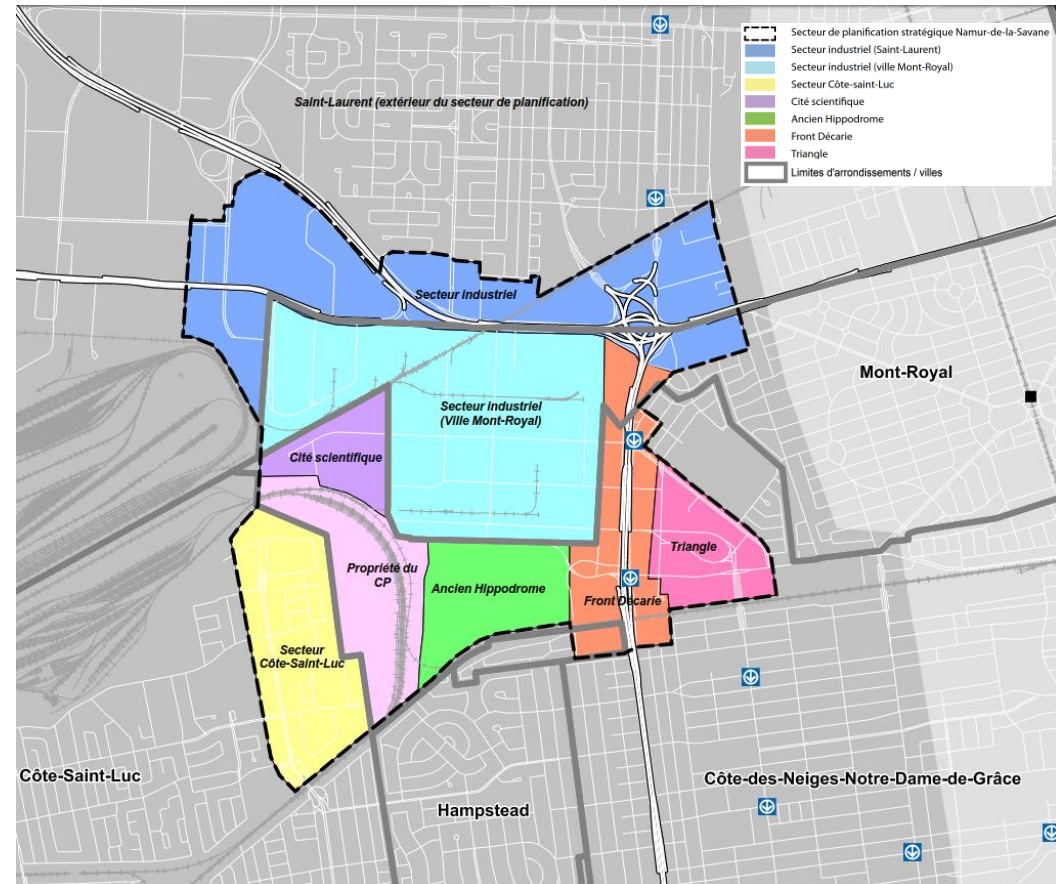
Basé sur :

- La visite terrain
- Les documents fournis en intrants
- Les rencontres

Mise en contexte (suite)

Secteur d'étude

- Secteur d'étude sur deux arrondissements (Saint-Laurent, Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce) et deux villes liées (Côte-Saint-Luc, Ville de Mont-Royal)
- Grande partie du secteur d'étude en redéveloppement
- Morcelé par d'importantes barrières physiques :
 - Voies ferrées (CP, CN)
 - Autoroutes 15, 40 et 520, et voies de service
- Desservi par la ligne de métro orange
- Orienté vers l'usage de l'automobile, peu propice aux déplacements actifs

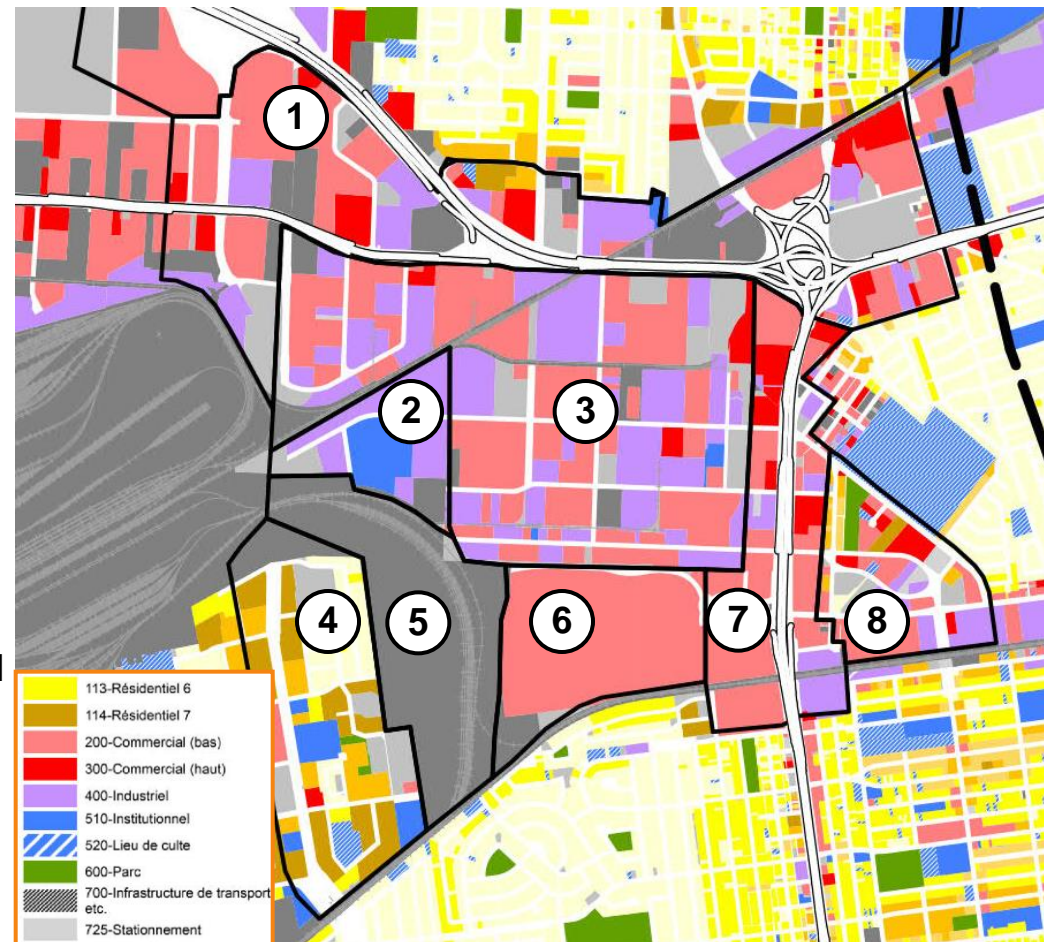


Source : Planification Namur-De-La-Savane, Carte du secteur de planification, Services des infrastructures, de la voirie et des transports, Direction des transports, Division du développement des transports, janvier 2016 (modifiée le 12 juin 2017)

Mise en contexte (suite)

Occupation du sol

- Huit sous-secteurs aux caractéristiques différentes :
 - 1, 3 et 7 : principalement industriel/commercial
 - Concentration d'îlots de chaleur
 - 2 : industriel/institutionnel
 - 4 : résidentiel dense/institutionnel
 - 5 : emprise du CP
 - 6 : terrain vacant (Hippodrome)
 - 8 : mixte résidentiel/commercial/industriel
- Enjeux d'accessibilité, d'aménagement du domaine public et d'enclavement pour l'ensemble des secteurs

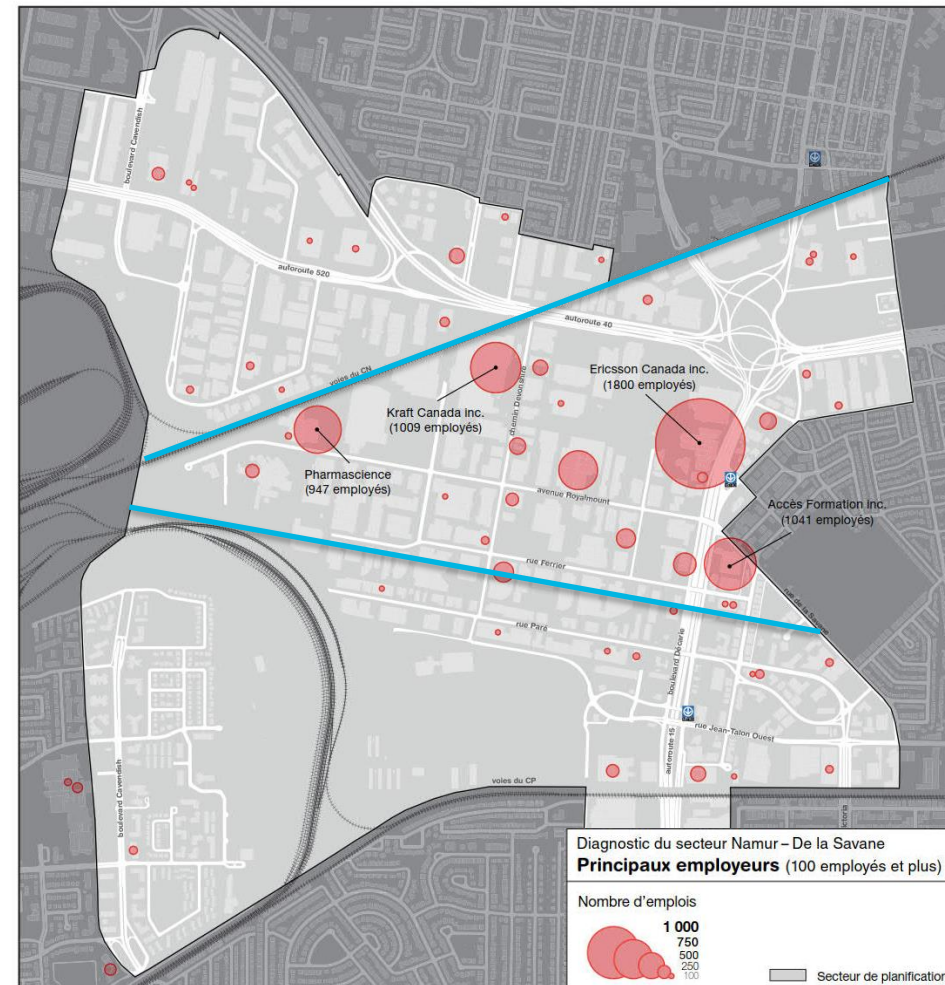


Source : *Planification Namur-De la Savane, Carte de l'utilisation du sol*, Services des infrastructures, de la voirie et des transports, Direction des transports, Division du développement des transports, janvier 2016

Mise en contexte (suite)

Pôles d'attraction

- Plus de 30 000 emplois :
 - 80 % des emplois dans le secteur tertiaire : fabrication, services professionnels, scientifiques et techniques, commerces de détails et de gros
- Les plus gros pôles d'emplois sont situés dans le secteur industriel de Ville de Mont-Royal :
 - Au total plus de 500 entreprises et 14 000 emplois (excluant Ericsson)
 - **Principalement concentrés entre la rue Ferrier et les voies du CN**
 - Demande en circulation et en stationnement importante
 - Proximité du métro De la Savane
- Nombreux générateurs de camionnage soulevant un enjeu de cohabitation avec les autres modes de déplacement

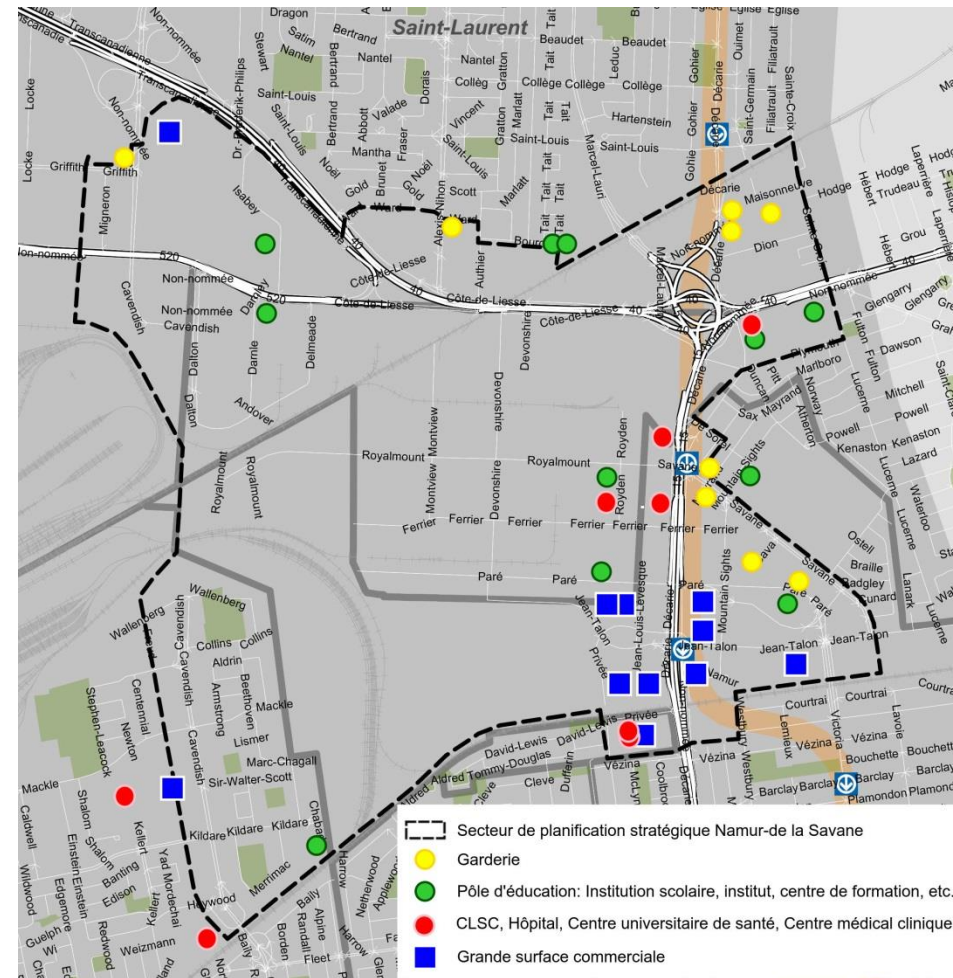


Source : Planification du secteur Namur-De la Savane - Diagnostic, SMVT, novembre 2014
 Note : Ericsson Canada inc. a déménagé en 2017 dans Saint-Laurent, hors de la zone d'étude

Mise en contexte (suite)

Pôles d'attraction (suite)

- Plusieurs institutions scolaires (11) et garderies (9) à proximité des secteurs résidentiels et des stations de métro
- Grandes surfaces commerciales à proximité de la station de métro Namur
- De nombreux services de restauration et de loisirs à proximité du métro Namur (Loisirs : Gym sur Ferrier, Kart-O-Mania sur de la Savane, Dollar Cinema sur Vézina, etc.)



Sommaire

Mise en contexte

Portrait de l'actuel

- Mobilité
- Transport actif
- Transport collectif et modes alternatifs à l'auto-solo
- Transport véhiculaire – Circulation
- Stationnement
- Camionnage et livraison
- Sécurité routière

Synthèse des enjeux actuels

Portrait du futur : Hypothèses de développement et de réaménagement du domaine public à l'horizon 2030

Synthèses des enjeux futurs

Pistes de solution

Sommaire

Mise en contexte

Portrait de l'actuel

- Mobilité
- Transport actif
- Transport collectif et modes alternatifs à l'auto-solo
- Transport véhiculaire – Circulation
- Stationnement
- Camionnage et livraison
- Sécurité routière

Synthèse des enjeux actuels

Portrait du futur : Hypothèses de développement et de réaménagement du domaine public à l'horizon 2030

Synthèses des enjeux futurs

Pistes de solution

Analyse de la mobilité – Statistique Canada 2011

Portrait des résidents

– Trois secteurs aux caractéristiques sociodémographiques variées :

Saint-Laurent

Côte-Saint-Luc

Abords de Décarie

– Besoins de mobilité différents dans chacun des secteurs :

- Part importante de **personnes âgées** dans Côte-Saint-Luc (41 % vs 27 % en moyenne)
- Part des **15-34 ans** plus importante aux abords de Décarie (32 % vs 23 % en moyenne)
- Nombreux ménages avec **enfants** aux abords de Décarie (44 % vs 32 % en moyenne)



Analyse de la mobilité – Enquête OD 2013

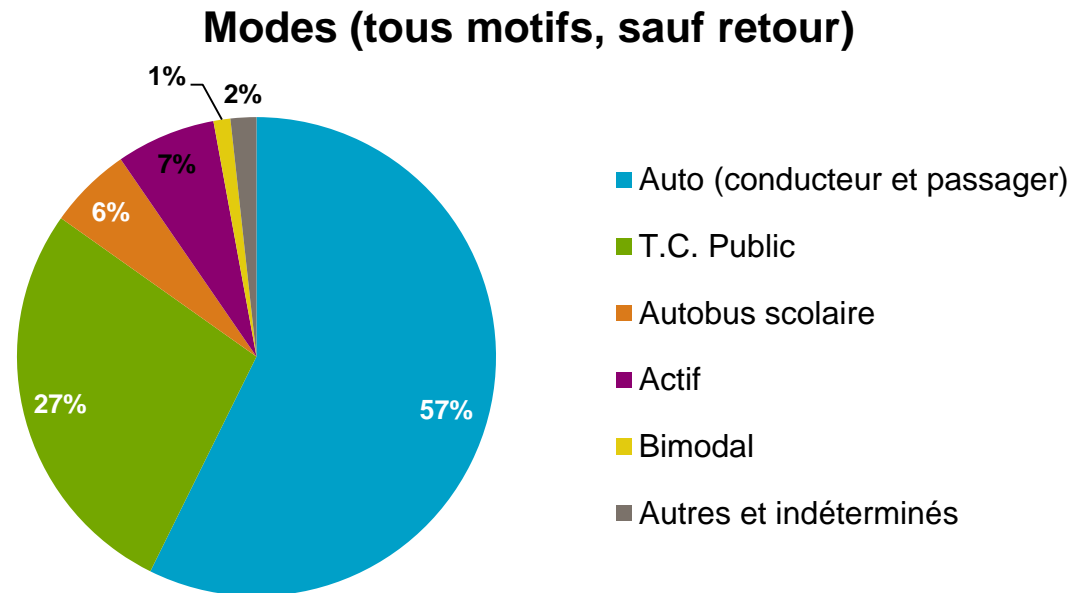
Portrait des résidents : taux de possession automobile

- Taux de possession automobile semblable à celui de l'échelle de Montréal : 1,00 par ménage vs 1,00 pour l'île de Montréal :
 - 26 % des ménages ne possèdent pas de véhicule
 - 49 % des ménages possèdent 1 véhicule
 - 25 % des ménages possèdent 2 véhicules ou plus
 - Taux de possession homogène entre les sous-secteurs

Analyse de la mobilité – Enquête OD 2013 (suite)

Déplacements en provenance de la zone – PPAM

- **4 400** déplacements depuis le secteur d'étude en PPAM (tous motifs sauf retour)
- Part majoritaire de déplacements en automobile
- Forte utilisation du TC (métro et bus), malgré l'accès peu convivial aux stations de métro et la desserte restreinte des autobus
- Peu de déplacements par modes actifs, particulièrement à vélo, en l'absence d'aménagements

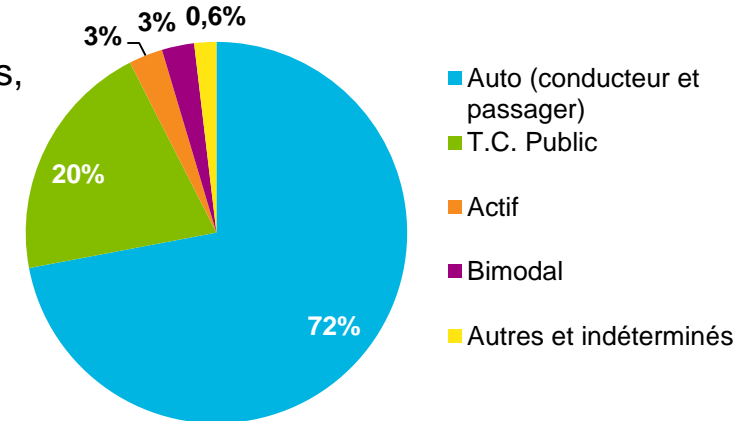


Analyse de la mobilité – Enquête OD 2013 (suite)

Déplacements vers la zone – PPAM

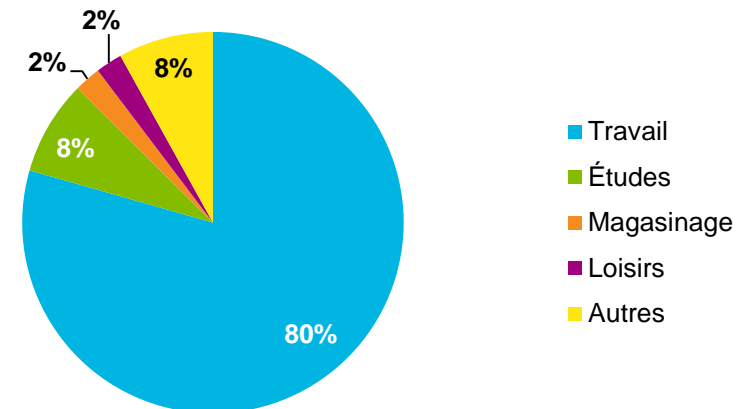
- **17 700** déplacements attirés en PPAM (tous motifs, sauf retour)
- Part majoritaire des déplacements en automobile
- Très peu de modes actifs

Modes (tous motifs, sauf retour)



- Forte attraction des nombreux emplois du secteur
- 8 % des déplacements pour études (plusieurs pôles d'éducation)

Motifs (sauf retour)



Analyse de la mobilité – Enquête OD 2013 (suite)

Déplacements produits et attirés – 24 heures

– Déplacements produits :

- 24 heures : 16 700 (tous motifs sauf retour)

– Déplacements attirés :

- 24 heures : 41 800 (tous motifs sauf retour)

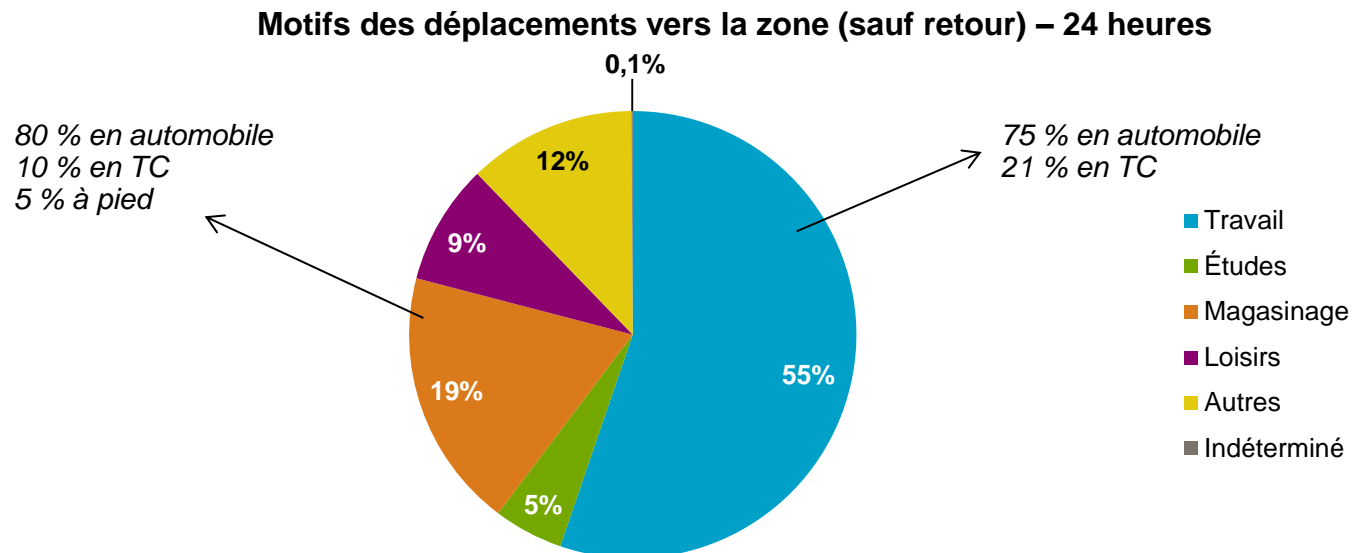
– Environ **2,5 fois plus de déplacements attirés** que produits sur 24 heures (part des déplacements attirés = 72 %) :

- Logique de déplacements dictée par la présence des travailleurs
- Mobilité du secteur se distingue des secteurs adjacents qui sont principalement résidentiels (plus de déplacements produits que de déplacements attirés)

Analyse de la mobilité – Enquête OD 2013 (suite)

Motifs de déplacements – 24 heures

- Près de 20 % des déplacements attirés pour motif Magasinage :
 - 35 % vers IKEA
 - 16 % vers les commerces en périphérie de la station Namur (entre Ferrier et le chemin de fer)
- Secteur important d'emplois et de magasinage

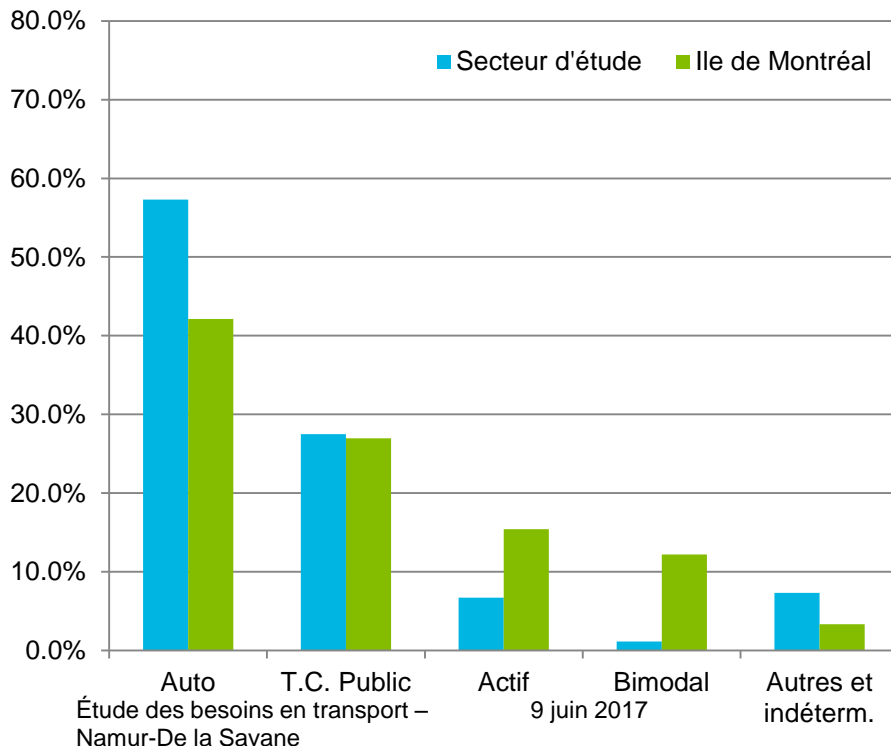


Analyse de la mobilité – Enquête OD 2013 (suite)

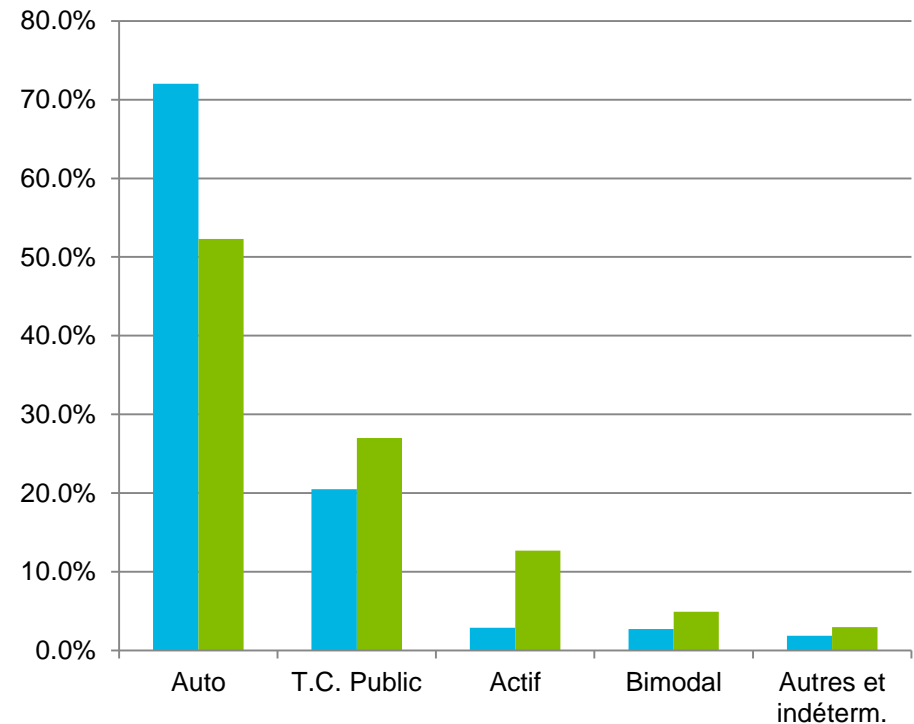
Secteur par rapport à l'île de Montréal – PPAM

- Part des déplacements en auto dans le secteur d'étude plus importante que celle de l'île de Montréal ($\Delta + 15\%$) au détriment des modes en TC et actifs, malgré les deux stations de métro
- Part des déplacements TC attirés par le secteur d'étude plus faible que celle de l'île de Montréal, malgré sa desserte par le métro

Déplacements depuis le secteur d'étude



Déplacements attirés

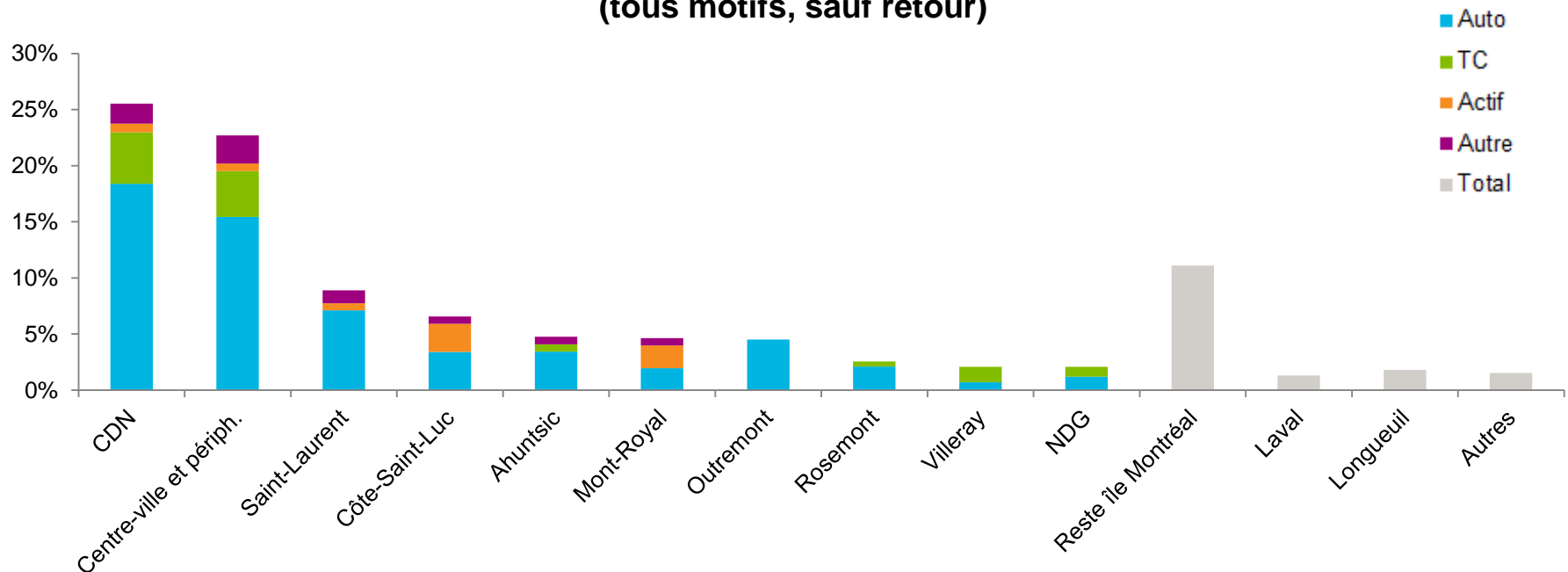


Analyse de la mobilité – Enquête OD 2013 (suite)

Répartition spatiale des déplacements – matin

- Part importante de déplacements depuis et vers CDN, principalement en auto
- Destination des déplacements principalement vers le centre-ville et les arrondissements limitrophes, avec une part importante de l'automobile

Destination des déplacements depuis le secteur d'étude
(tous motifs, sauf retour)

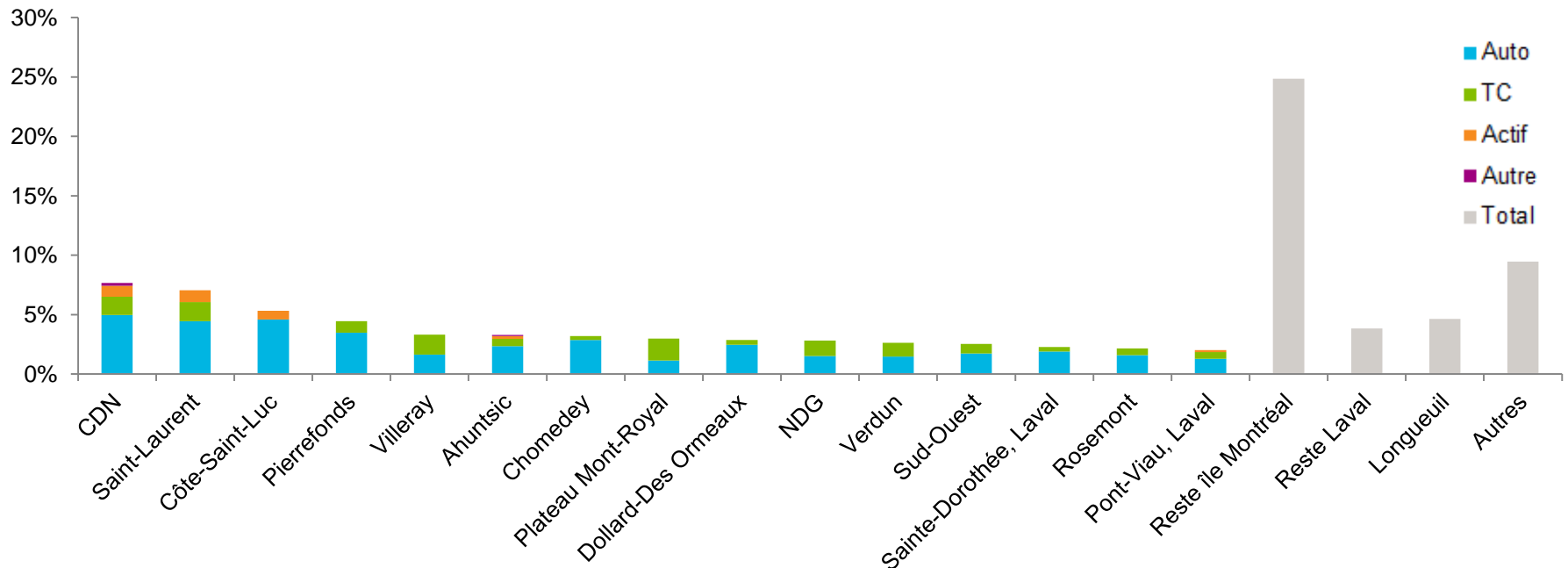


Analyse de la mobilité – Enquête OD 2013 (suite)

Répartition spatiale des déplacements – matin (suite)

- Part importante de déplacements depuis et vers CDN, principalement en auto
- Provenance des déplacements plus étalée sur l'agglomération

Provenance des déplacements attirés (tous motifs, sauf retour)



Analyse de la mobilité

Principaux constats

Mobilité

- Taux de motorisation similaire à celui de l'île de Montréal (1 véh./ménage) – Homogène entre les sous-secteurs
- Part importante des déplacements depuis et vers les arrondissements limitrophes → **potentiel important d'augmentation des déplacements en mode actif**
- Forte utilisation de l'automobile lors des déplacements produits (57 %) et attirés (72 %), malgré la desserte et la capacité du métro (ligne 2)
- Environ **4 fois plus de déplacements attirés** que produits en PPAM → Logique de déplacements dictée par la présence des travailleurs
- Attractivité du secteur pour le magasinage

Sommaire

Mise en contexte

Portrait de l'actuel

- Mobilité
- Transport actif
- Transport collectif et modes alternatifs à l'auto-solo
- Transport véhiculaire – Circulation
- Stationnement
- Camionnage et livraison
- Sécurité routière

Synthèse des enjeux actuels

Portrait du futur : Hypothèses de développement et de réaménagement du domaine public à l'horizon 2030

Synthèses des enjeux futurs

Pistes de solution

Transport actif

Infrastructures piétonnes

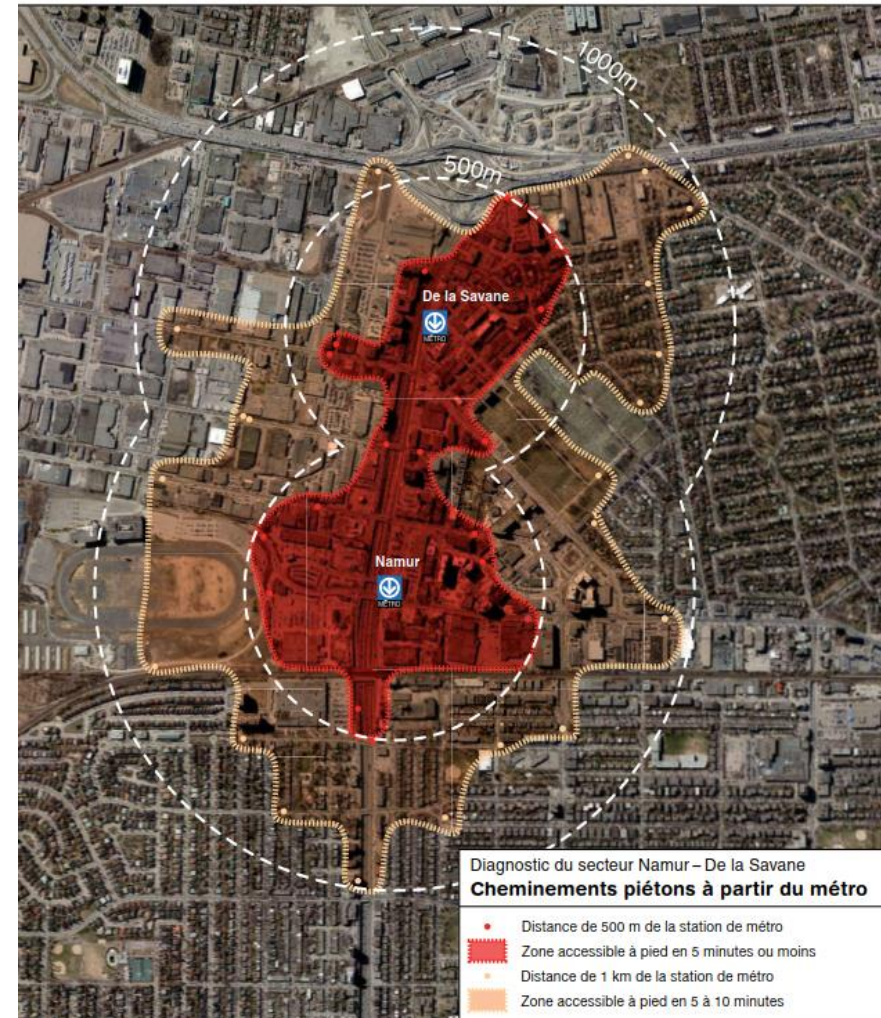
- Trottoirs parfois étroits (<1,5 m)
- Trottoir d'un seul côté de la chaussée dans certaines zones de circulation piétonne achalandées
- Certaines traverses piétonnes ne sont pas signalisées/absence de feux piétons et d'avances-flèches (seulement 50 % des intersections protégées)
- Infrastructures piétonnes peu conviviales, peu confortables et parfois peu sécuritaires (raisons citées ci-haut)
- Secteur d'étude peu accessible aux personnes à mobilité réduite et aucun feu sonore



Transport actif (suite)

Accessibilité piétonne aux métros

- Bonne couverture d'accès via le métro pour le Triangle et les commerces en bordure de Décarie
- Importante distance à pied pour l'ouest du secteur industriel Mont-Royal, l'ouest de Saint-Laurent et Côte-Saint-Luc
- Impact des barrières physiques sur l'accessibilité aux métros :
 - Couverture de la station De la Savane réduite à l'ouest par l'absence d'un lien direct et l'éloignement de l'édicule
 - Traversée du boulevard Décarie et de l'autoroute vers/depuis l'ouest réduit l'efficacité des déplacements (temps d'attente aux feux)
 - Accessibilité réduite par les voies ferrées au sud
 - Importants détours piétons
 - Accessibilité réduite de manière générale
- Environnement peu convivial et peu propice aux déplacements actifs



Source : Planification du secteur Namur-De la Savane – Diagnostic, SMVT, novembre 2014

Transport actif (suite)

Accessibilité piétonne au métro Namur

- Importants débits piétons aux heures de pointe sur les viaducs Jean-Talon et Des Jockeys
- Configuration autour du métro Namur peu fonctionnelle et peu agréable pour les piétons (existence d'itinéraires piétons informels dans le stationnement de la rue Paré pour rejoindre le métro Namur)
- Aménagements peu conviviaux, voire inhospitaliers (nuisances, circulation importante, trottoirs étroits, absence d'arbres, etc.)



Source : Étude d'opportunité préliminaire du projet de raccordement du boulevard Cavendish, WSP, juillet 2014



Jean-Talon : côté est du métro Namur



Des Jockeys : côté ouest du métro Namur

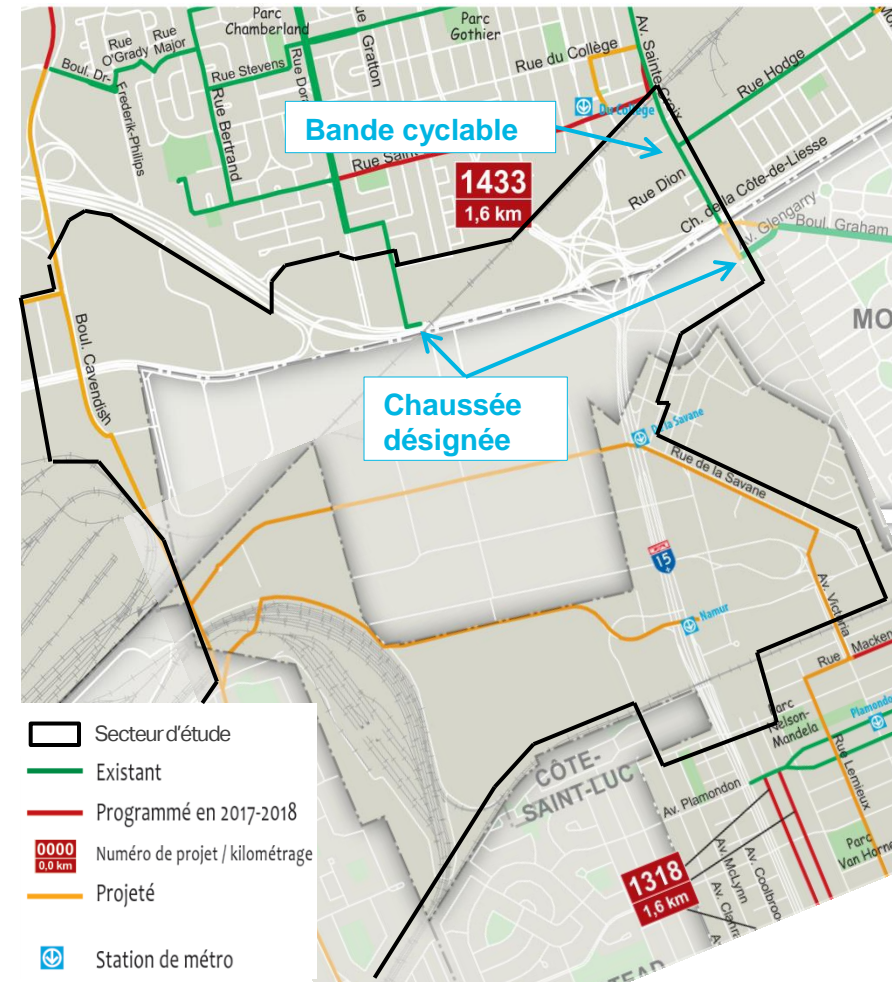


Boulevard Décarie : côté nord du métro Namur – passages informels

Transport actif (suite)

Infrastructures cyclables

- Aménagements cyclables discontinus à l'approche du secteur d'étude :
 - Deux tronçons cyclables pénétrant dans le secteur (Saint-Laurent)
- Absence d'aménagements cyclables traversant le secteur d'étude, se raccordant aux liens existants et se rabattant vers les stations de métro :
 - Le manque d'aménagement engendre une absence de cyclistes
- Absence de Bixi
- Trottoir partagé piétons/cyclistes peu adéquat sous le Viaduc de l'avenue Victoria (trottoir endommagé, rejoint l'intersection peu convivial Jean-Talon/Victoria)



Source : *Programmation des voies cyclables 2017-2018*, SIVT, février 2017

Transport actif (suite)

Infrastructures – Sous-secteur Saint-Laurent



Passage sous l'A-40
Se raccorde à la rue Authier
Discontinuité de l'aménagement cyclable



Rue Authier, Secteur industriel
Conflit vélos/camions
Discontinuité de la chaussée désignée



Tourne-bride Marcel-Laurin
Trottoirs étroits et passages illégaux des voies ferrées



Boulevard Décarie, au nord de l'échangeur
Traverses piétonnes non signalisées

Transport actif (suite)

Infrastructures – Sous-secteur Saint-Laurent (suite)



Source : Google Maps

Boulevard Cavendish – Face au Ikea
Longues traverses (huit voies), zone inhospitalière



Source : Google Maps

Boulevard Cavendish
Trottoirs étroits, abîmés, secteur
industriel



Source : Google Maps

Chemin de la Côte-de-Liesse
Trottoirs étroits, zone inhospitalière

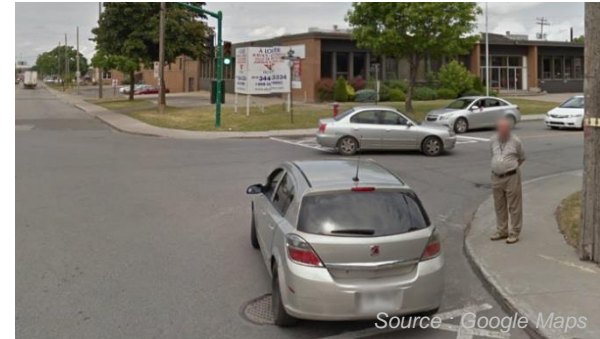
Transport actif (suite)

Infrastructures — Sous-secteurs Mont-Royal, cité scientifique et Hippodrome



Source : AECOM

Chemin Devonshire
Trottoirs étroits et abîmés, zone inhospitalière



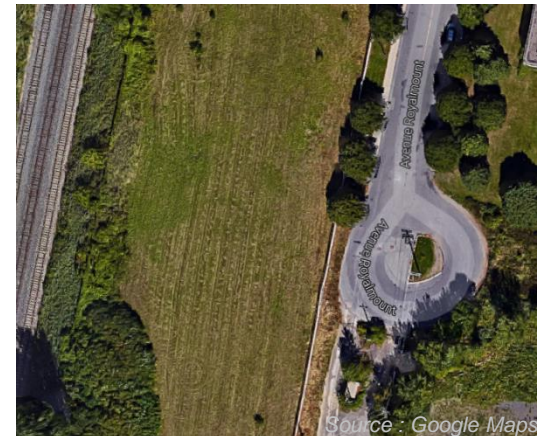
Source : Google Maps

Chemin Devonshire/Royalmount
Absence de feux piétons



Source : Google Maps

Avenue Clanranald
Absence de trottoirs



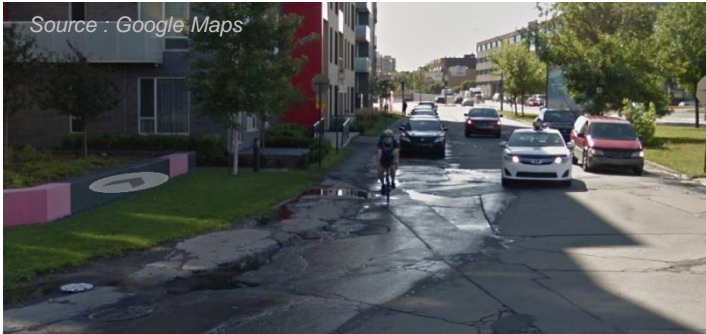
Source : Google Maps

Cul-de-sac Royalmount

Transport actif (suite)

Infrastructures – Sous-secteurs Triangle et Décarie Est

Source : Google Maps



Victoria/Buchan
Trottoirs détruits

Source : Google Maps



Victoria/Jean-Talon
Traverse de trois rues (huit voies double sens) + partage du trottoir



Source : Google Maps

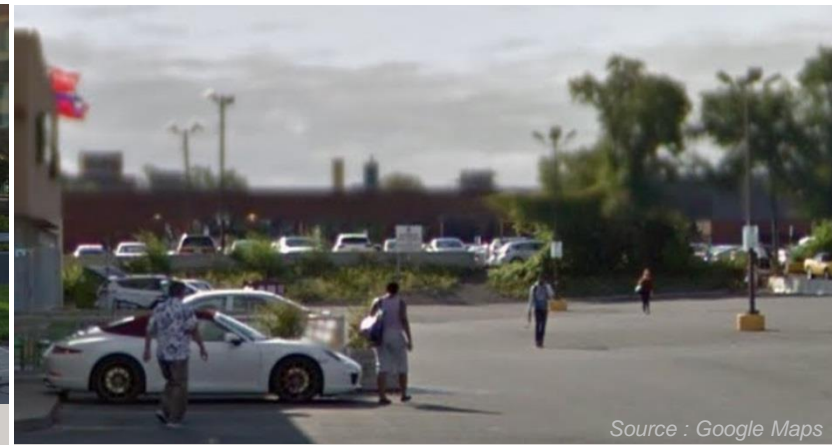
Buchan/Victoria/Paré
Intersection large

Source : Google Maps



Victoria/Buchan
Passages piétons entre les
logements

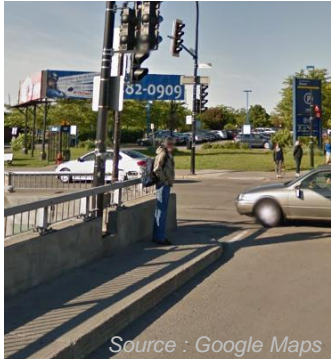
Source : Google Maps



Stationnement sur la rue Paré
Chemins piétons informels pour métro Namur

Transport actif (suite)

Infrastructures – Sous-secteur Fronts Décarie



Source : Google Maps

Rue des Jockeys/boulevard Décarie
Trottoirs étroits, marquage par ligne
blanche, enjeux multiples



Source : AECOM



Source : Google Maps

Rue des Jockeys/boulevard Décarie
Absence de trottoirs



Source : Google Maps

Boulevard Décarie/de la Savane
Traverse piétonne non protégée, zone
inhospitalière



Source : Google Maps

Jean-Talon/boulevard Décarie
Traverse piétonne absente, marquage
effacé

Transport actif (suite)

Infrastructures – Sous-secteurs Côte-Saint-Luc et propriété du CP



Chemin Kildare/boulevard Cavendish
Environnement peu convivial pour les
modes actifs



Boulevard Cavendish
Un seul accès au sous-secteur



Cul-de-sac Cavendish



Boulevard Cavendish
Passage piéton

Transport actif (suite)

Principaux constats

Réseau piétonnier

- De nombreuses **barrières physiques** (artères, voies ferrées, etc.) et détours importants
- **Accessibilité** limitée à certains pôles, dont les deux stations de métro
- **Chemin piétons informels** dans les stationnements (métro Namur) **et illégaux** (traversées des voies ferrées)
- Présence de **trottoirs étroits** (en particulier les traversées de Décarie pour se rendre au métro)
- **Traverses souvent larges et peu conviviales**, avec une circulation importante
- **Nombreuses nuisances** (bruit)
- Absence de **traverses piétonnes** et de **trottoirs** sur certains tronçons
- Absence de **feux piétons** ou de protection piétonne à plusieurs intersections
- **Déficiences en canopée** et peu de mobilier urbain

Réseau cyclable

- De nombreuses **barrières physiques** (artères, voies ferrées, etc.)
- **Accessibilité** limitée à l'ensemble du secteur
- **Couverture incomplète** du réseau cyclable (distance entre les différentes infrastructures, pas de lien nord-sud ni est-ouest directement dans le secteur)
- **Discontinuité** de liens cyclables (2) pour lesquels la part de la chaussée accordée est limitée et pourrait générer des situations peu sécuritaires (emportierage)
- **Feux de circulation** adaptés à la circulation véhiculaire
- Peu de **supports à vélo**
- Absence de Bixi
- Peu de cyclistes dans le secteur d'étude

Réseau cyclable quasi-inexistant et réseau piétonnier fortement déficient, peu convivial et inhospitalier

Sommaire

Mise en contexte

Portrait de l'actuel

- Mobilité
- Transport actif
- Transport collectif et modes alternatifs à l'auto-solo
- Transport véhiculaire – Circulation
- Stationnement
- Camionnage et livraison
- Sécurité routière

Synthèse des enjeux actuels

Portrait du futur : Hypothèses de développement et de réaménagement du domaine public à l'horizon 2030

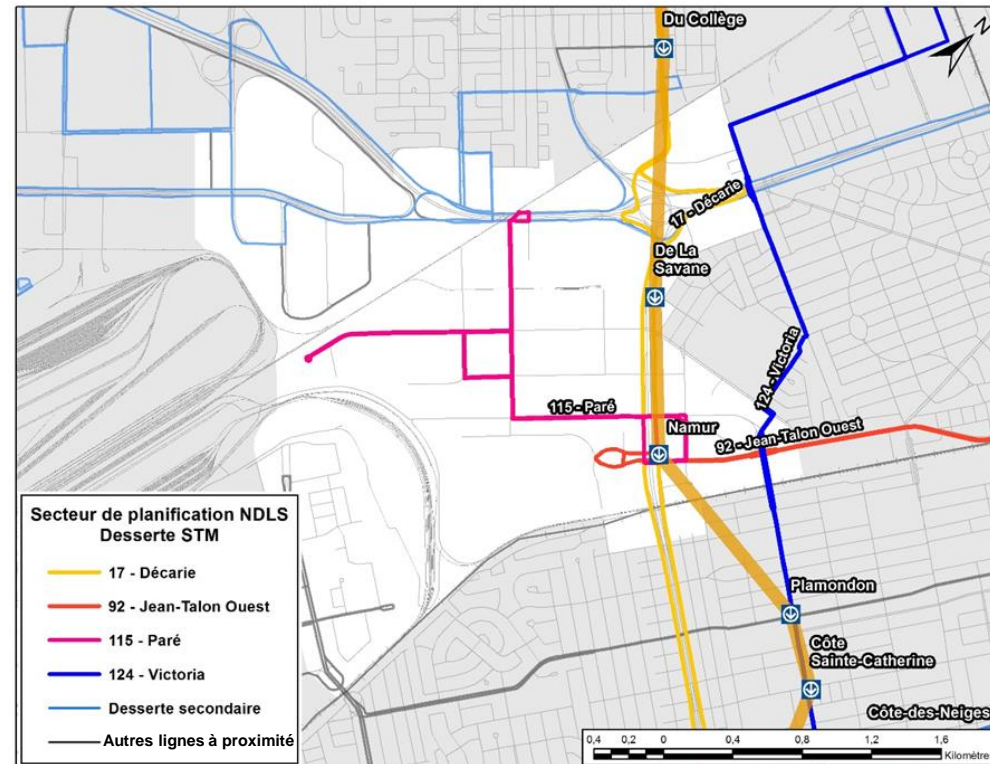
Synthèses des enjeux futurs

Pistes de solution

Transport collectif et modes alternatifs à l'auto-soleo

Offre et demande en transport en commun

- **Desserte du secteur par :**
 - **Deux stations de métro** (ligne orange) – non accessibles aux personnes à mobilité réduite
 - **Quatre lignes de bus** (17, 92, 115, 124) dont trois avec accès au métro
 - Six autres lignes à proximité (73, 76, 104, 138, 161, 162) desservent Côte-Saint-Luc seulement
 - Cinq lignes secondaires circulent sur les autoroutes 40 et 520 (100, 175, 202, 409, 460)
- Intervalles de service de 25 minutes et plus pour les lignes principales (17, 92, 124)
- Intervalle de service de **moins de 10 minutes pour la ligne 115 direction ouest** (offerte qu'aux périodes de pointe)
- Intervalle de service de 30 minutes pour la ligne 115 direction est
- Faible achalandage pour l'ensemble des lignes principales : 3000 déplacements quotidiens pour la ligne 124

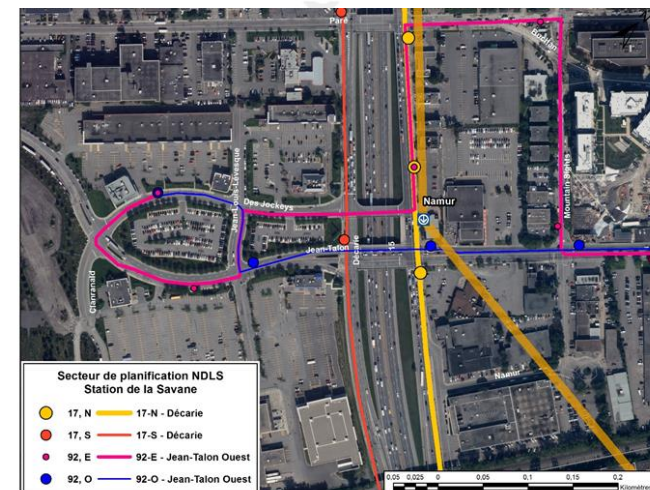
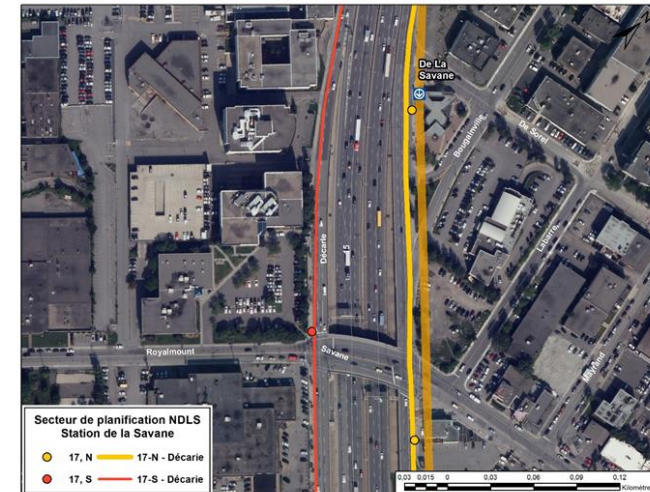


Source : *Stratégies de déplacements – version préliminaire*, STM, 31 mars 2017

Transport collectif et modes alternatifs à l'auto-soleo (suite)

Offre et demande en transport en commun (suite)

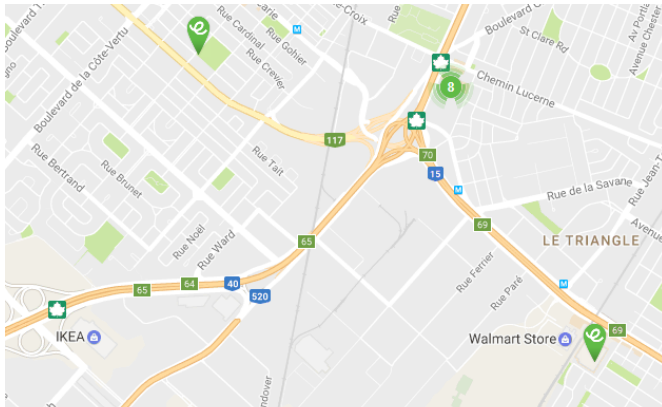
- Desserte limitée au métro De la Savane (une ligne de bus causée par la faible demande vers le secteur industriel (secteur déjà desservi par la 115))
- Positionnement des arrêts éloigné des stations de métro et conditionné par les entrées et sorties de l'A-15 :
 - Arrêt de bus de la 17-Sud pour métro Namur : distance de 100 m et traversée de 4 voies de circulation
 - Arrêt de bus de la 17-Sud pour métro De la Savane : distance de 250 m et traversée de 4 voies
 - Localisation de l'édicule de la station De la Savane plus difficilement accessible depuis l'ouest de l'A-15
- Détours de la ligne 92-Est importants pour proposer un arrêt de bus sécuritaire au métro Namur
- Lignes de bus soumises à la congestion routière importante
- Métro (2014) :
 - Station Namur : 48^e/68 du réseau en ce qui a trait à l'achalandage (moyenne de 5900 déplacements entrants quotidiens)
 - Station De la Savane : 67^e/68 (3600 déplacements entrants quotidiens)
 - Réserve de capacité de la branche ouest de la ligne orange



Source : Stratégies de déplacements – version préliminaire, STM, 31 mars 2017

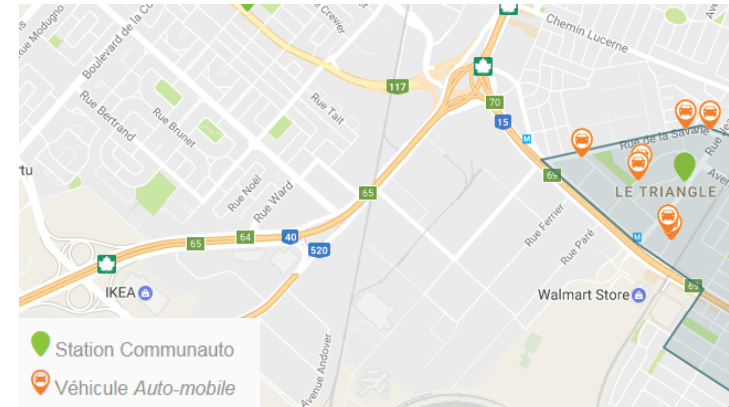
Transport collectif et modes alternatifs à l'auto-soleo (suite)

Offre pour les alternatives à l'automobile



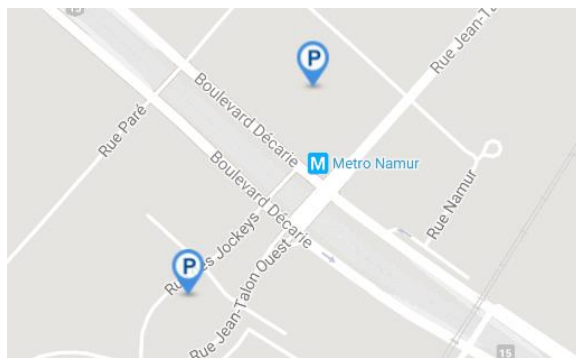
Plusieurs bornes de recharge électrique à
Ville de Mont-Royal

<https://lecircuitelectrique.com/trouver-une-borne>

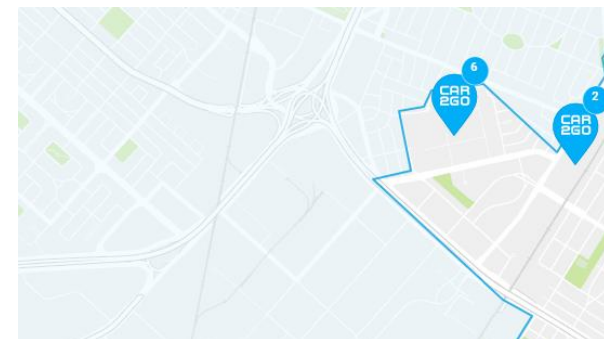


Secteur du Triangle desservi par AutoMobile
Présence d'une station Communauto

<http://www.communauto.com/auto-mobile/>



Stationnements incitatifs de l'AMT
250 places (ouest)/176 places (est)



Secteur du Triangle desservi par car2go

<https://www.car2go.com/CA/fr/montreal/>

Transport collectif et modes alternatifs à l'auto-solo (suite)

Principaux constats

Transport collectif

- Achalandage plus faible au métro de La Savane par rapport au métro Namur
- **Réserve de capacité de la branche ouest de la ligne orange**
- **Accessibilité** restreinte au réseau d'autobus (desserte limitée)
- **Connexion** limitée entre le métro et le bus (desserte, fréquence, arrêts d'autobus éloignés des édicules de métro)
- Manque de **convivialité** aux abords des stations de métro
- **Fréquence** et **heures d'opération** limitées du réseau d'autobus, en raison de l'achalandage et de la part modale auto
- **Obstacles physiques et conditions de circulation** limitent l'efficacité du transport collectif (détours et positions des arrêts de bus)
- Offre existante mais limitée de modes alternatifs à l'automobile dans le secteur du Triangle

Réseau TC moins attractif que l'auto dans ce contexte



Sommaire

Mise en contexte

Portrait de l'actuel

- Mobilité
- Transport actif
- Transport collectif et modes alternatifs à l'auto-solo
- Transport véhiculaire – Circulation
- Stationnement
- Camionnage et livraison
- Sécurité routière

Synthèse des enjeux actuels

Portrait du futur : Hypothèses de développement et de réaménagement du domaine public à l'horizon 2030

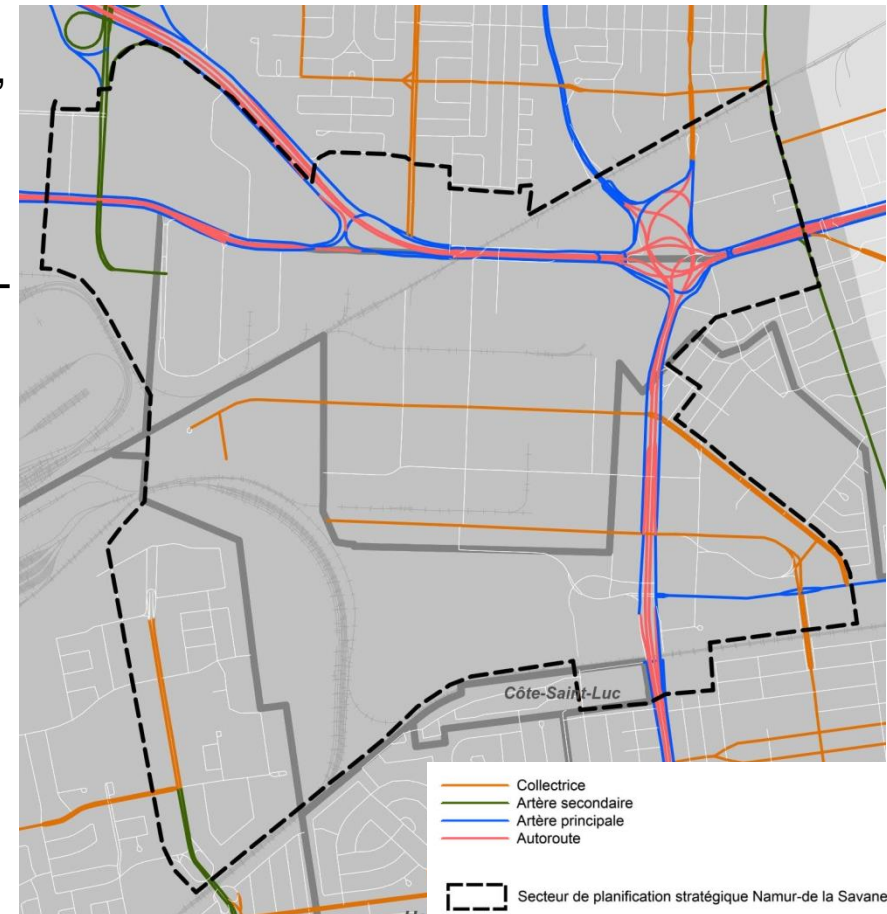
Synthèses des enjeux futurs

Pistes de solution

Transport véhiculaire

Hiérarchie du réseau

- Secteur traversé par :
 - une autoroute Nord-Sud et deux Est-Ouest, avec pour point de jonction l'échangeur Décarie (plus de deux entrées/sorties par autoroute)
 - un lot d'artères principales Nord-Sud et Est-Ouest le long des autoroutes (voie de service)
- Réseau routier discontinu
- **Importante circulation de transit**
- **Nombreux liens entre le secteur et le réseau supérieur**
- **Difficulté à traverser le secteur d'étude et à circuler d'un sous-secteur à l'autre (barrières physiques)**



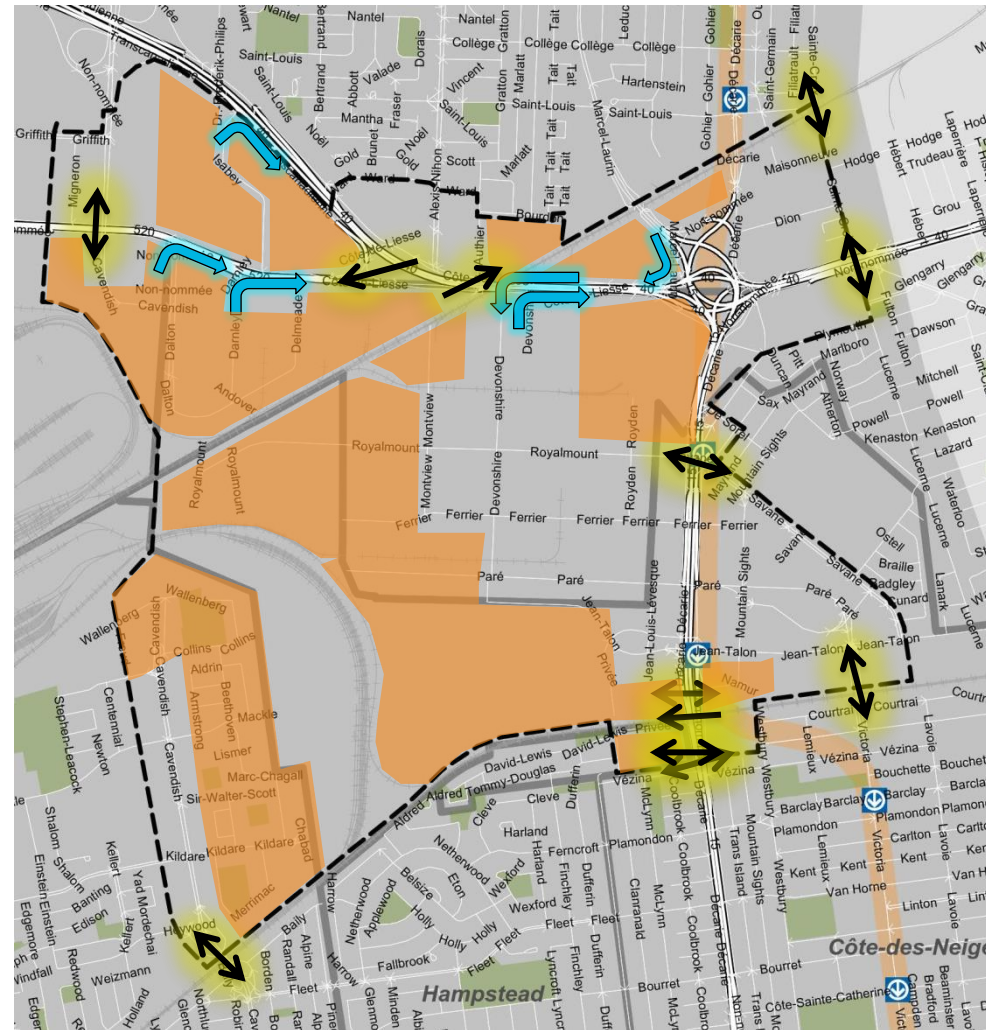
Source : *Planification Namur-De la Savane, Carte du réseau hiérarchique (2000), Services des infrastructures, de la voirie et des transports, Direction des transports, Division du développement des transports, janvier 2016*

Transport véhiculaire (suite)

Accessibilité

- Voies de service des autoroutes à sens unique de part et d'autre
- Collectrices et artères secondaires à double sens
- Enclavement important par les voies ferrées (cul-de-sac), et les autoroutes et leurs voies de service (grands détours) :
 - Quatre traverses des autoroutes au nord (dont deux artères secondaires) et six à l'est (deux collectrices et une artère principale)
 - Trois traverses des voies ferrées au sud, quatre au nord et aucune à l'ouest

→ **Difficulté d'accessibilité générale**



Traversées possibles entre les sous-secteurs sans passer par les autoroutes

Accès limité aux voies de service

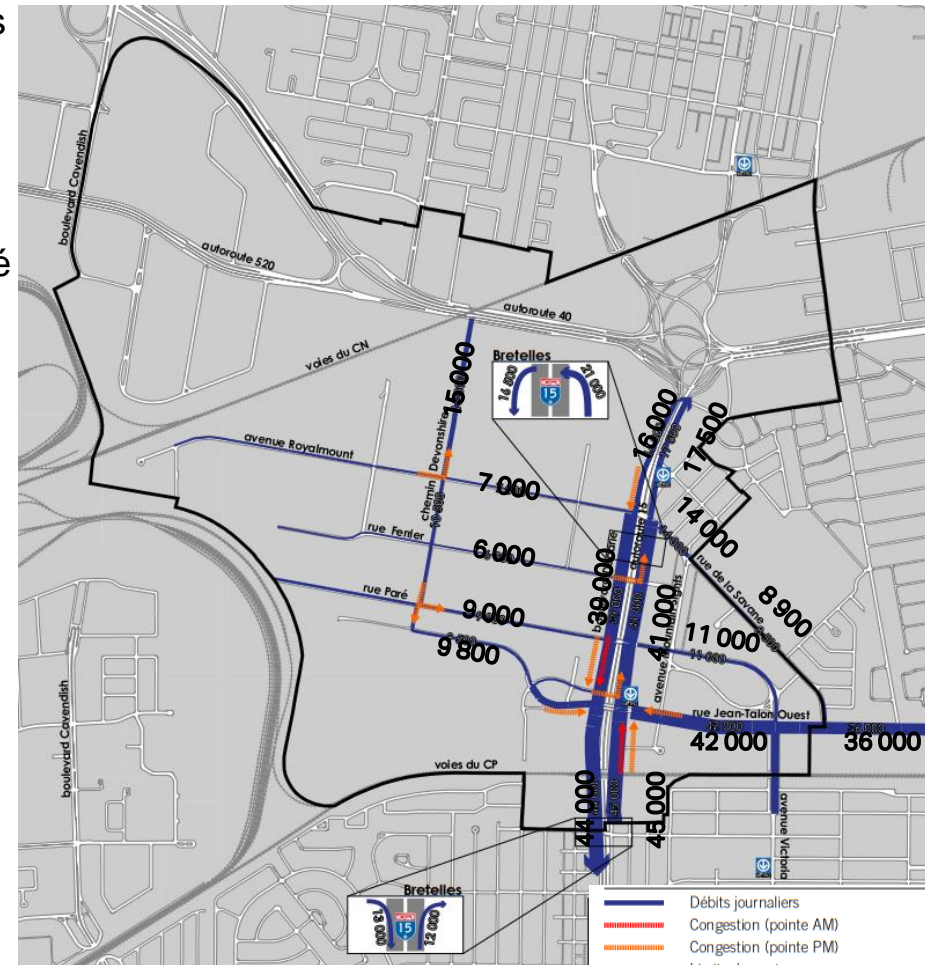
Zone enclavée, incluant les cul-de-sac



Transport véhiculaire – Circulation

Débits et enjeux de circulation

- Conditions de circulation critiques sur les autoroutes aux périodes de pointes : **refoule sur les voies de service, les artères et les collectrices**
- Débits de circulation très importants sur les VDS de l'A-15 et sur Jean-Talon
- Moins de débits sur les autres axes (secteur enclavé qui limite le transit)
- **Circulation généralement problématique** dans le secteur d'étude
- **Enjeux de mouvements :**
 - Virages à gauche pour l'A-15 Nord en HPPM
 - Virage sur Devonshire pour rejoindre l'A-40 et l'A-15 en HPPM
 - Toutes les approches Jean-Talon/Décarie en HPPM (congestion permanente directions nord et sud)
 - Sorties de l'A-15 pour Jean-Talon
 - Entrecroisements du boulevard Décarie direction nord, à l'approche de Jean-Talon
 - Entrecroisements des camions sur la VDS de l'A-40 (depuis Devonshire)



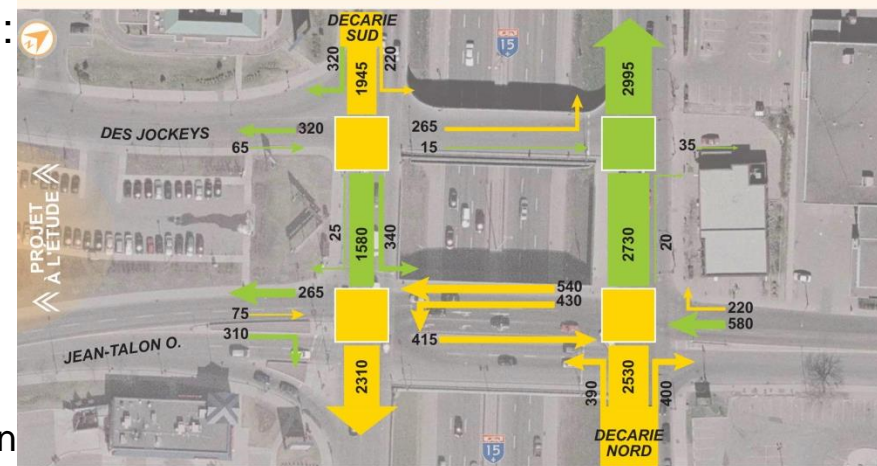
Source : Planification du secteur Namur-De la Savane – Diagnostic, SMVT, novembre 2014

Transport véhiculaire – Circulation (suite)

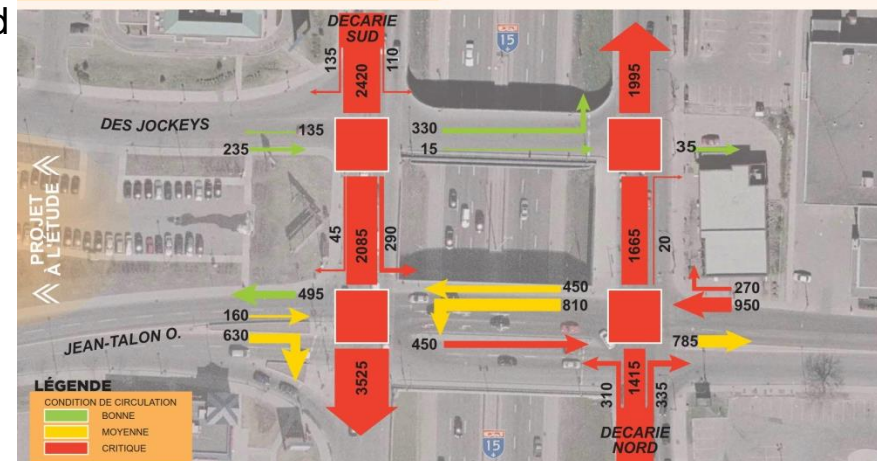
Débits et enjeux de circulation – Jean-Talon/Décarie

- Conditions de circulation moyennes en HPAM :
 - Sortie de l'A-15 direction nord problématique de par les entrecroisements nombreux avec le boulevard Décarie : différents mouvements de virage pour Jean-Talon
- Conditions de circulation critiques en HPPM :
 - Débits importants sur les VDS de l'A-15
 - Débit important en provenance de Jean-Talon direction ouest : virage à droite pour VDS direction nord engendre de la congestion
 - Débit important de la sortie de l'A-15 direction sud pour la voie de service
 - Sortie de l'A-15 direction nord, particulièrement critique à cause des entrecroisements et du débit important
 - Manque de capacité sur le viaduc Jean-Talon et phénomène d'interblocage

Heure de pointe du matin



Heure de pointe de l'après-midi



Source : Étude préliminaire de transport – Développement immobilier du secteur de l'Hippodrome de Montréal, Genivar, 2010

Transport véhiculaire – Circulation (suite)

Débits et niveaux de service



Congestion sur l'A-15 direction nord et sur le boulevard Décarie (vue vers le sud depuis Jean-Talon Ouest)



Congestion sur l'A-15 direction sud et à la sortie de l'A-15 direction sud (vue vers le sud depuis avenue Royalmount)



Congestion sur l'A-15 direction nord et à l'entrée de l'A-15 direction sud (vue vers le nord depuis avenue Royalmount)

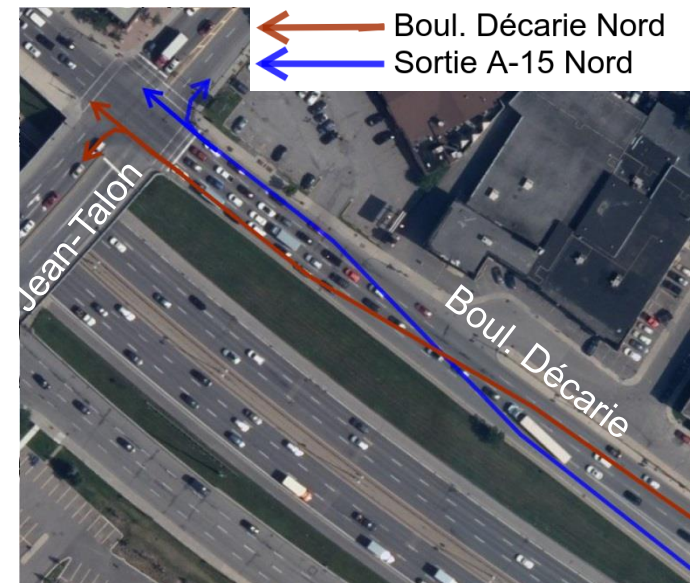
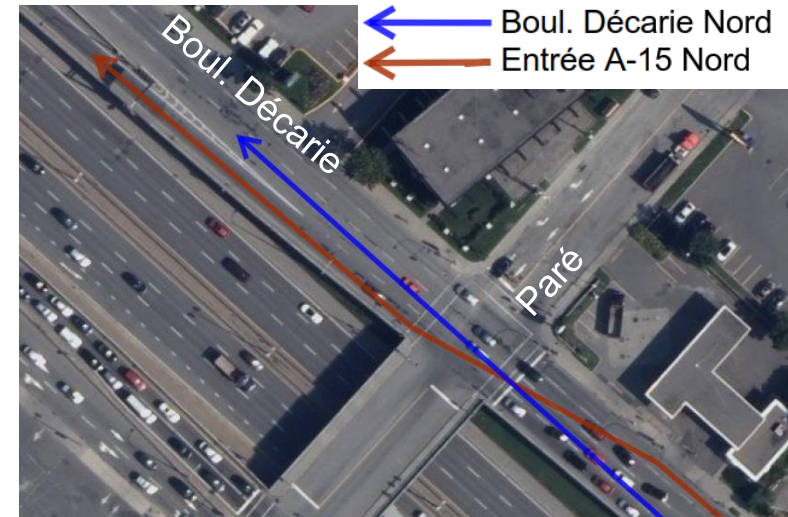
Source des photos : Québec 511, consulté le 26 avril 2017, <http://www.quebec511.info/fr/cameras/montreal/a15.aspx>

Transport véhiculaire – Circulation (suite)

Mouvements d'entrecroisements

- Boulevard Décarie Nord/entrée A-15 Nord :
 - Entrecroisements causés par la proximité de la sortie A-15 Nord
 - Phénomène amplifié par les débordements de l'A-15 sur le boulevard Décarie et par les débits importants sur celui-ci

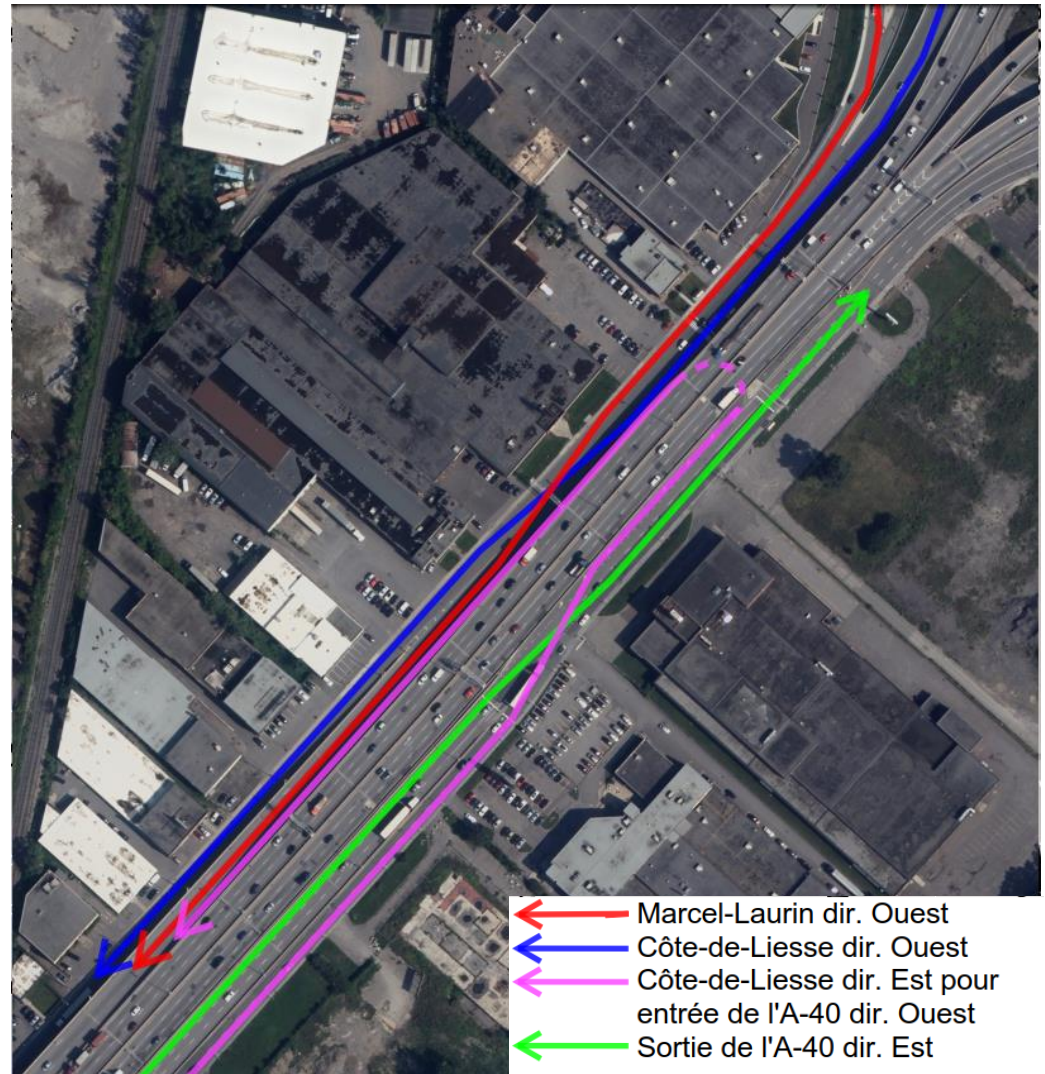
- Boulevard Décarie Nord/sortie A-15 Nord :
 - Entrecroisements importants sur une courte distance
 - Phénomène amplifié par la congestion sur le boulevard Décarie et par les importants débits



Transport véhiculaire – Circulation (suite)

Mouvements d'entrecroisements (suite)

- Côte-de-Liesse Ouest/
entrée A-40 Ouest :
 - Entrecroisements importants sur une courte distance
 - Implique de nombreux camions
- Côte-de-Liesse Est/
sortie A-40 Est :
 - Implique de nombreux camions



Transport véhiculaire – Circulation (suite)

Principaux constats

Transport véhiculaire

- **Congestion importante** sur les autoroutes ayant un impact sur les voies de service et sur le réseau local (congestion sur l'A-40 = congestion sur l'A-15 = refoulement sur les entrées de l'A-15)
- Présence de **transit** important pour rejoindre les autoroutes
- **Congestion importante à Jean-Talon/Décarie**, particulièrement en PPPM (enjeux de virages et capacité)
- **Enjeux d'entrecroisements** aux entrées/sorties des autoroutes (A-15 Nord pour Jean-Talon, entrée/sortie de l'A-40 Ouest/Est)
- **Présence de nombreuses connexions** au réseau autoroutier pour le secteur d'étude
- Enjeux d'**accessibilité** pour certains secteurs (accès par les VDS seulement) et enclavement (barrières physiques)
- **Détours importants** et rabattement sur le réseau autoroutier pour circuler entre les sous-secteurs
- Mauvais état de la **chaussée** et du **marquage** à certains endroits

Enjeux d'accessibilité majeurs

Sommaire

Mise en contexte

Portrait de l'actuel

- Mobilité
- Transport actif
- Transport collectif et modes alternatifs à l'auto-solo
- Transport véhiculaire – Circulation
- Stationnement
- Camionnage et livraison
- Sécurité routière

Synthèse des enjeux actuels

Portrait du futur : Hypothèses de développement et de réaménagement du domaine public à l'horizon 2030

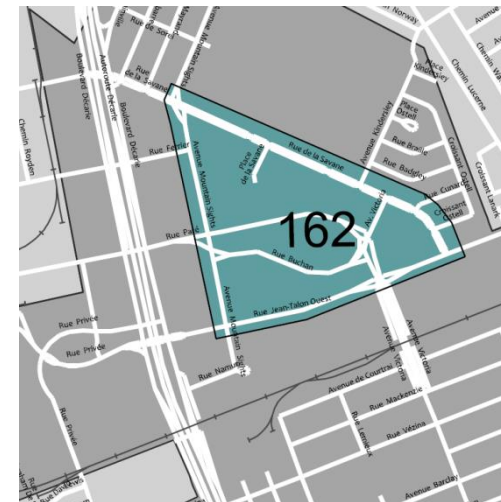
Synthèses des enjeux futurs

Pistes de solution

Stationnement

Offre en stationnement

- Offre importante en stationnement hors-rue extérieur pour les entreprises et les commerces :
 - Îlots de chaleur
 - Stationnements incitatifs de l'AMT
- Stationnement hors-rue intérieur résidentiel dans le secteur du Triangle et dans Côte-Saint-Luc
- 170 places de stationnement sur les rues Paré et Buchan, dans le Triangle
- Réglementation :
 - Aucun parcomètre dans le secteur
 - SRRR sur la rue Paré dans le Triangle (20 places)
 - Interdiction alternée selon le jour de la semaine, dans le secteur industriel Mont-Royal
 - Permis pour stationner sur la rue la nuit à Côte-Saint-Luc
 - Autorisé ailleurs
 - Présence de nombreuses entrées charretières dans les secteurs industriels limite le nombre de places sur rue



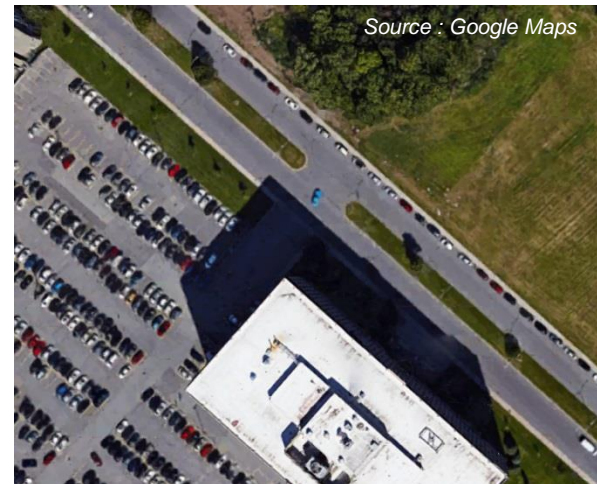
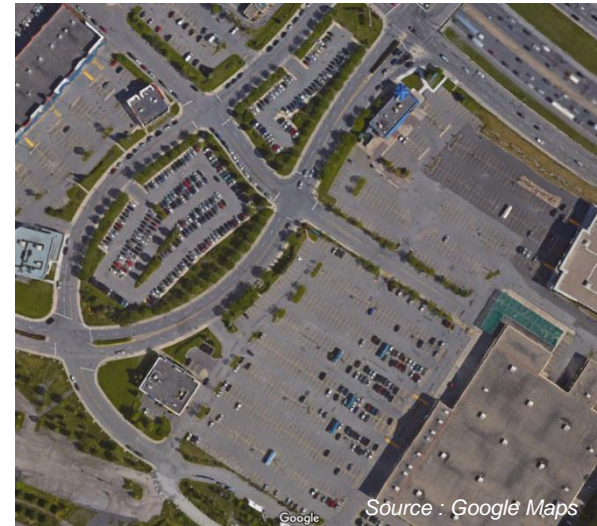
Source : Carte SRRR CDN-NDG 2016,
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7497,80585585&_dad=portal&_schema=PORTAL

Stationnement (suite)

Principaux constats

Stationnement

- Importante offre en stationnement hors-rue (entreprises, commerces, stationnements incitatifs de l'AMT) → De nombreux **îlots de chaleur**
- Débordements du stationnement sur le réseau routier périphérique (secteur industriel Mont-Royal) → Inadéquation entre l'offre et la demande
- Stationnement hors-rue intérieur résidentiel dans le secteur du Triangle et dans Côte-Saint-Luc
- Complexité de la réglementation du stationnement sur rue qui varie entre les sous-secteurs



Sommaire

Mise en contexte

Portrait de l'actuel

- Mobilité
- Transport actif
- Transport collectif et modes alternatifs à l'auto-solo
- Transport véhiculaire – Circulation
- Stationnement
- Camionnage et livraison
- Sécurité routière

Synthèse des enjeux actuels

Portrait du futur : Hypothèses de développement et de réaménagement du domaine public à l'horizon 2030

Synthèses des enjeux futurs

Pistes de solution

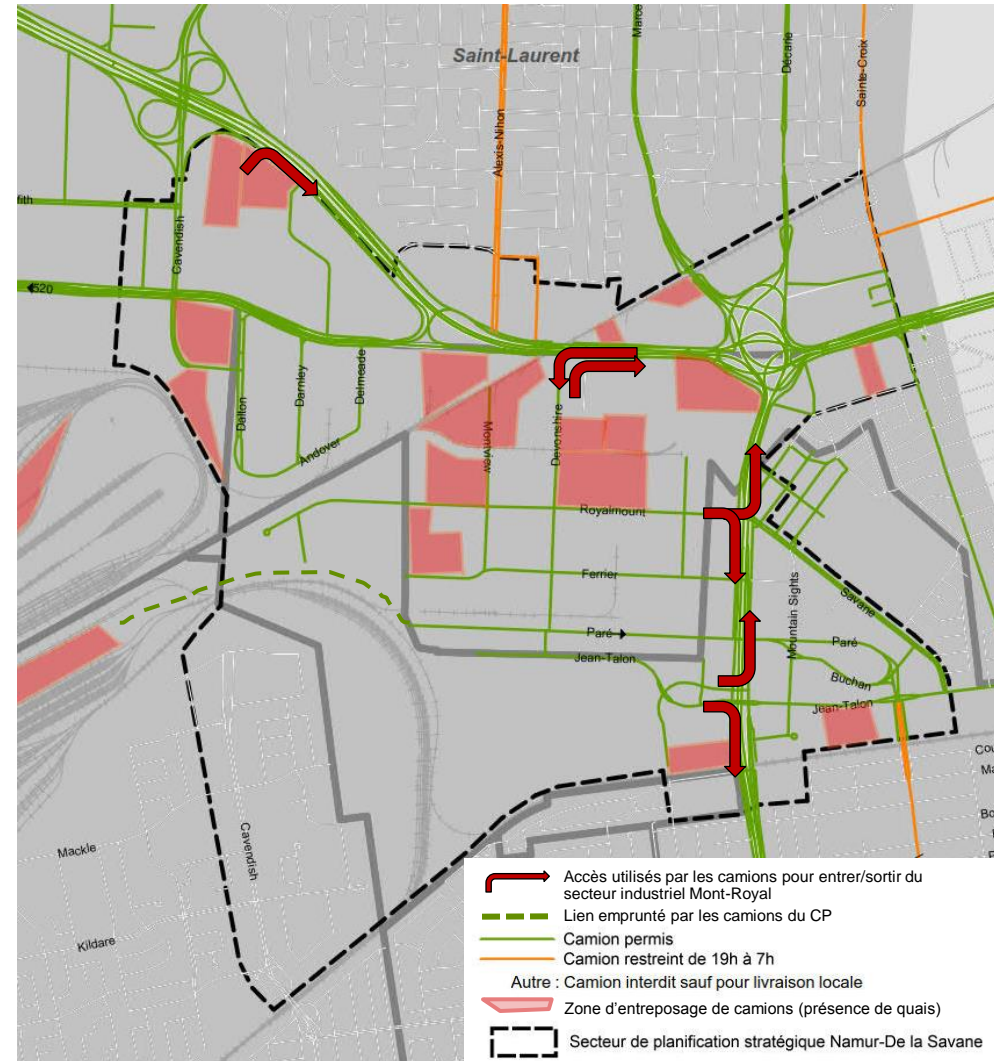
Camionnage et livraison

Portrait de la zone

- Réseau de camionnage :
 - **Camionnage interdit dans Côte-Saint-Luc**
 - Camionnage autorisé de jour sur Alexis-Nihon (au nord de l'A-40) et Victoria (au sud de Jean-Talon)
 - **Camionnage autorisé en tout temps partout ailleurs**
 - Accès privé des camions du CP
- Nombreux stationnements accueillant des camions avec **quais de déchargement**
- Part de camion importante :
 - 14 % à l'approche ouest du boulevard Décarie /Royalmount côté ouest
 - 5,5 % à l'approche est de Côte-de-Liesse /5415 Aerated Home Furnishings (8h-9h)
 - 7% à l'approche ouest de l'intersection boulevard Décarie/Jean-Talon côté Ouest (8h-9h)

– Accès limités au secteur industriel

→ Important transit de camions

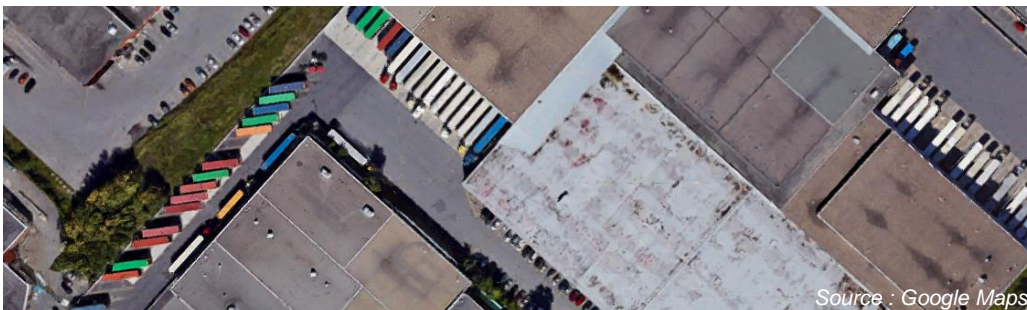


Camionnage et livraison (suite)

Principaux constats

Camionnage et livraison

- Nombreux pôles de camionnage
- Forte part du camionnage au niveau des zones d'entrecroisement problématiques qui accentue le phénomène
- Circulation de **transit de camions et camionnage important** vers/depuis le secteur industriel
- Conflits à la limite de certaines zones industrielles et résidentielles (Triangle, avenue Mountain Sights)
- **Enjeux de cohabitation** entre les camions et les modes actifs



Sommaire

Mise en contexte

Portrait de l'actuel

- Mobilité
- Transport actif
- Transport collectif et modes alternatifs à l'auto-solo
- Transport véhiculaire – Circulation
- Stationnement
- Camionnage et livraison
- Sécurité routière

Synthèse des enjeux actuels

Portrait du futur : Hypothèses de développement et de réaménagement du domaine public à l'horizon 2030

Synthèses des enjeux futurs

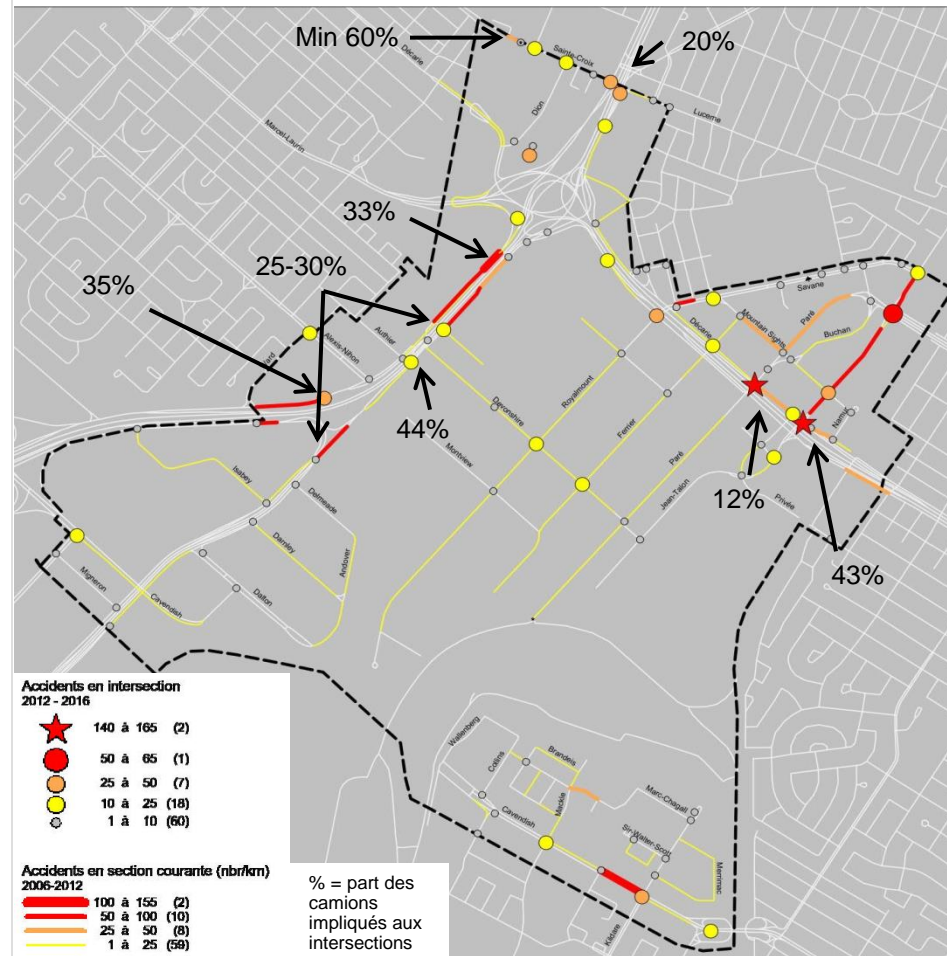
Pistes de solution

Sécurité routière

Analyse des accidents 2012-2016

- De nombreux accidents à Jean-Talon /Décarie et Paré/Décarie + forte implication des camions :
 - 43 % de camions impliqués à Jean-Talon/boulevard Décarie, alors que le camionnage ne représente que 3,8 % de la circulation en HPAM à boulevard Décarie/Jean-Talon côté ouest
- De nombreux accidents sur Jean-Talon et Cavendish (Côte-Saint-Luc)
- De nombreux accidents sur les VDS de l'A-40, avec forte implication des camions (minimum 25 %)
- Six accidents mortels ou graves

Nombre d'accidents tous modes en intersection et en section courante 2012-2016
et part des camions impliqués aux intersections



Source : Carte du nombre d'accidents tous modes en intersection et en section courante 2012-2016 – secteur d'étude Namur-De la Savane, SIVT, Direction des transports, mars 2017

Sécurité routière (suite)

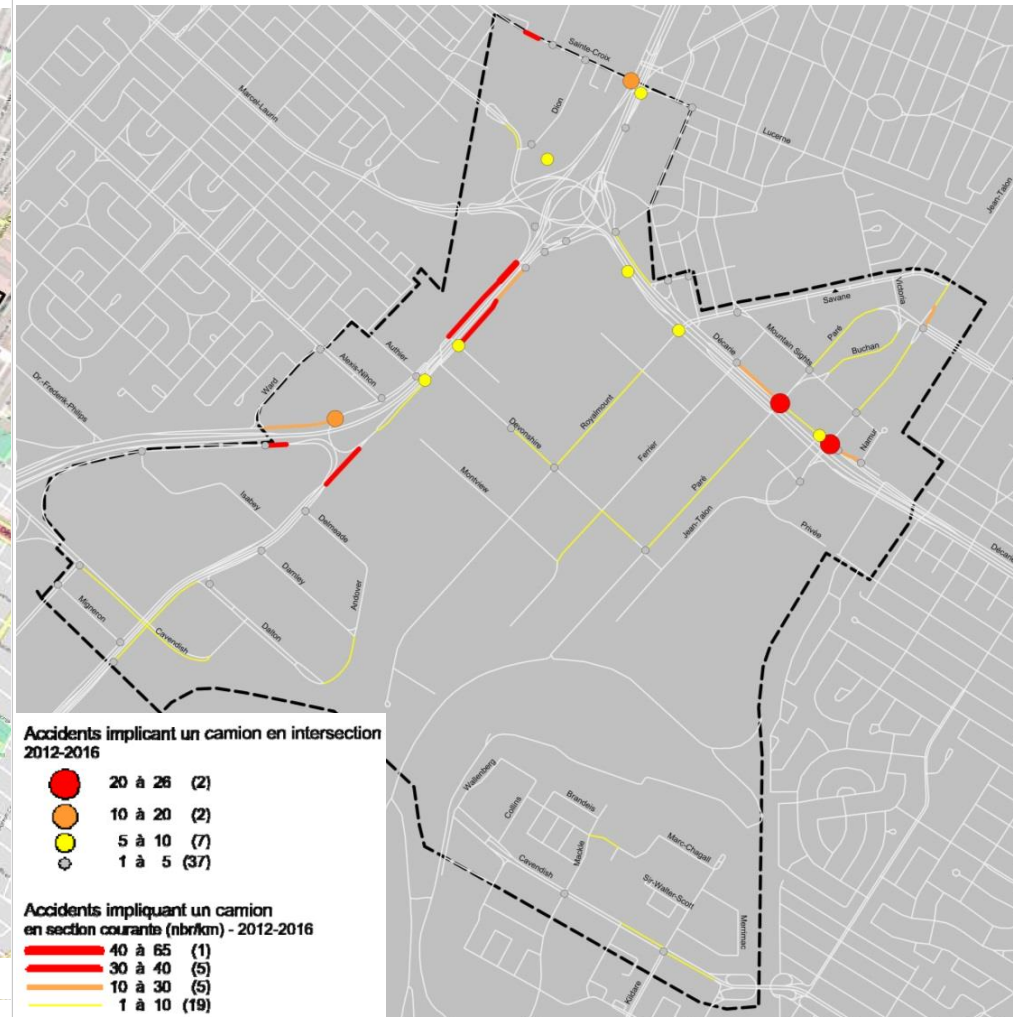
Analyse des accidents 2012-2016 (camions)

Pourcentage des accidents impliquant des camions en intersection 2012-2016



★ Pourcentage des accidents impliquant des camions en intersection

Nombre d'accidents impliquant camions lourds en intersection et en section courante 2012-2016



Accidents impliquant un camion en intersection 2012-2016



Accidents impliquant un camion en section courante (nbr/km) - 2012-2016



Source : Carte du nombre accidents impliquant camions lourds en intersection et en section courante 2012-2016 – secteur d'étude Namur-De la Savane, SIVT, Direction des transports, mars 2017

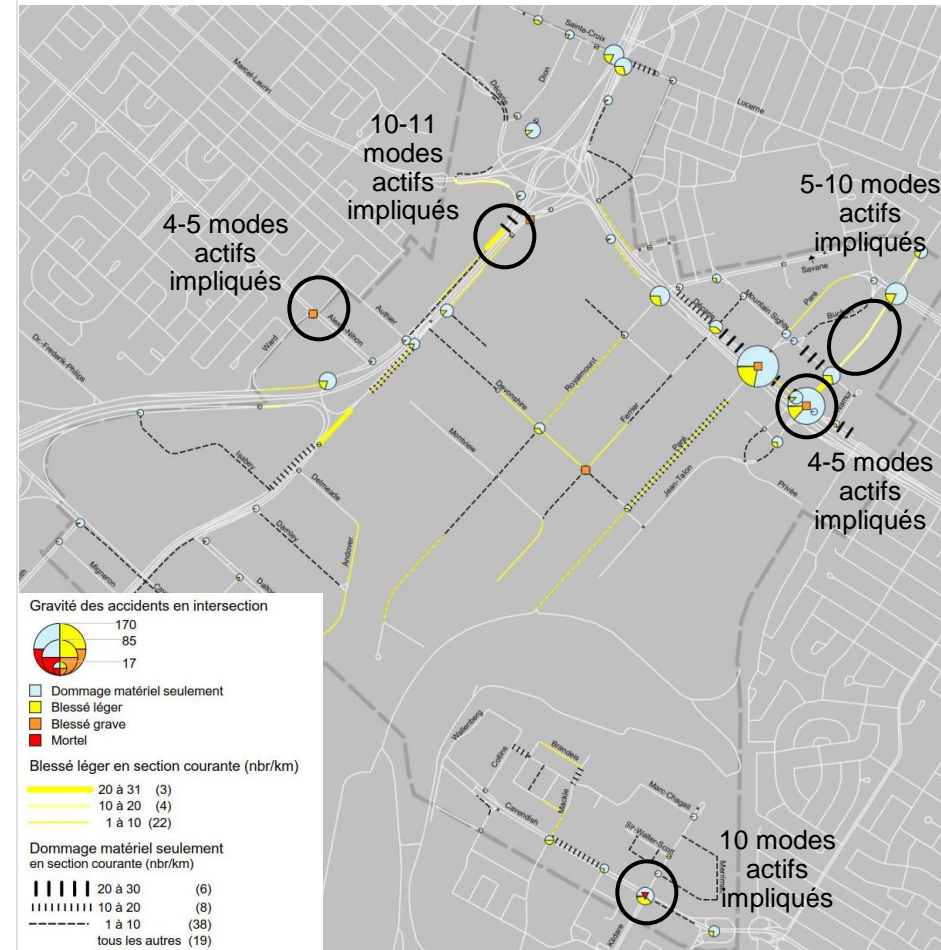
Sécurité routière (suite)

Analyse des accidents 2012-2016

- Accidents mortels ou graves à six intersections (dont un mort piéton et deux blessés graves piétons)
 - De nombreux blessés sur trois sections courantes (Jean-Talon proche de Décarie, la VDS de l'A-40 et la VDS de l'A-520)
 - Modes actifs particulièrement vulnérables (encerclés)
- **Présence de modes actifs dans un milieu de type industriel/commercial avec camionage important**

Gravité	Rue	Intersection	Genre d'acc.
Mortel	CAVENDISH	KILDARE	Piéton
Blessé grave	DEVONSHIRE	FERRIER	Piéton
Blessé grave	CH COTE DE LIESSE	DECARIE	Pilier (pont et tunnel)
Blessé grave	DECARIE	JEAN TALON	Véhicule routier
Blessé grave	DECARIE	PARE	Piéton
Blessé grave	BD ALEXIS NIHON	WARD	Véhicule routier

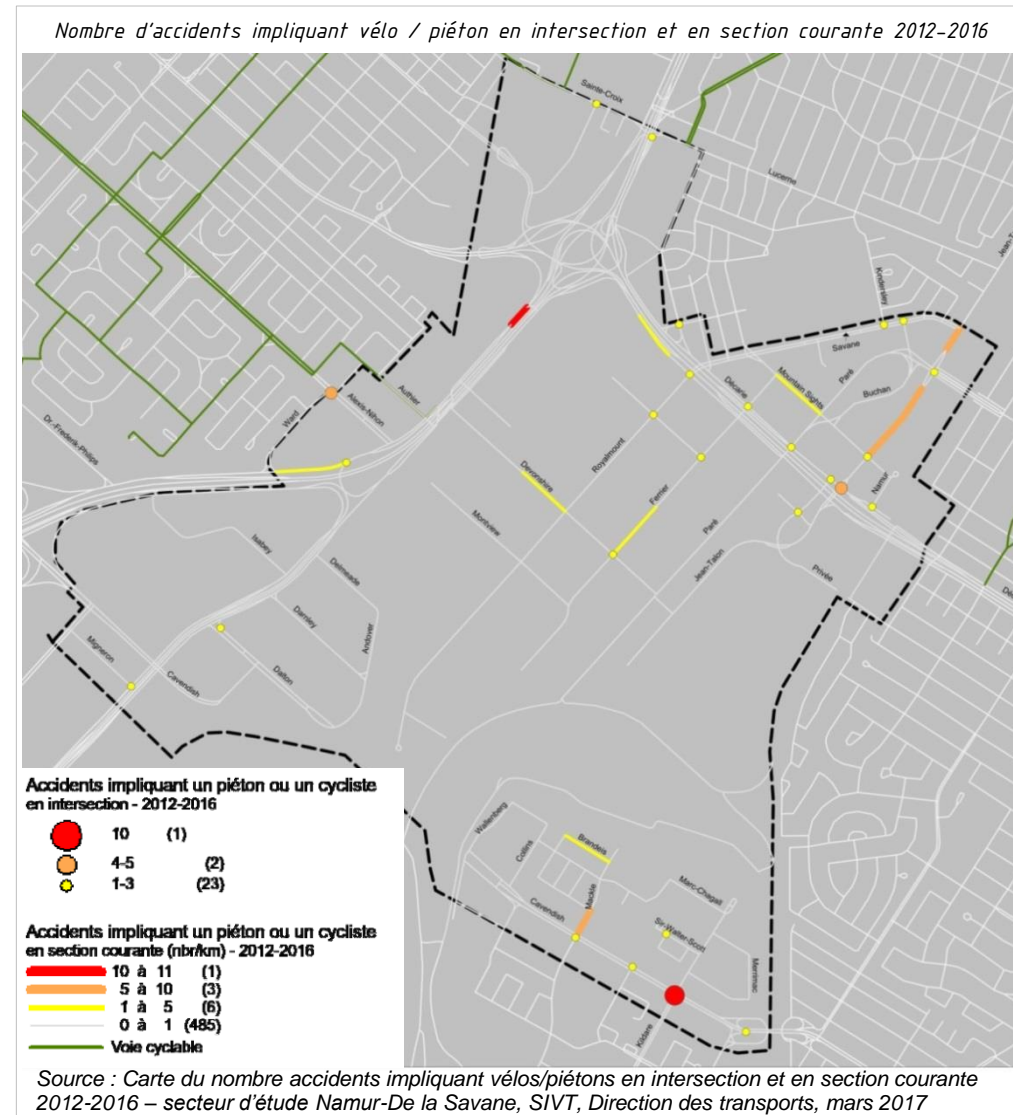
Gravité des accidents en intersection et en section courante 2012-2016 et nombre de modes actifs impliqués pour des intersections/sections ciblées



Sécurité routière (suite)

Analyse des accidents 2012-2016 (modes actifs)

- Modes actifs particulièrement vulnérables à :
 - Kildare/Cavendish
 - Sur la voie de service de l'A-40 direction Ouest, après l'échangeur Décarie
 - À l'intersection Alexis-Nihon/rue Ward
 - À l'intersection Jean-Talon/boulevard Décarie
 - Sur le tronçon Jean-Talon



Sécurité routière (suite)

Accès des véhicules d'urgence

- Temps de réponse de la sécurité incendie limité par les barrières physiques dans les sous-secteurs de l'Hippodrome et industriel Mont-Royal
- Absence de casernes de pompiers dans le secteur d'étude

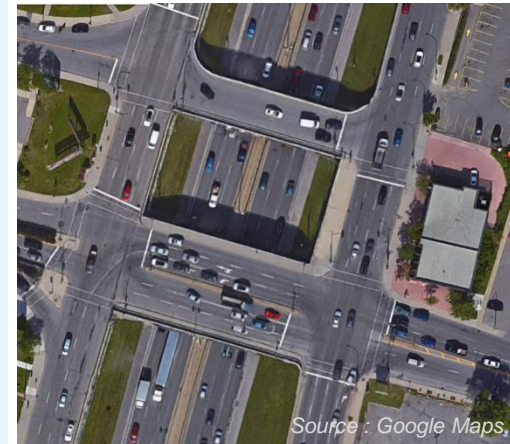


Sécurité routière (suite)

Principaux constats

Sécurité

- **Tronçon Jean-Talon, entre Mountain Sights et Victoria :**
 - Très accidentogène, **camions et modes actifs impliqués**
 - **Peu d'espace pour les modes actifs** (trottoirs étroits) et **longs tronçons sans traverses**
- **Intersection Jean-Talon/boulevard Décarie et Paré/boulevard Décarie :**
 - De nombreux accidents avec dommage matériel seulement
 - **Enjeux multiples et mauvaise cohabitation entre les modes** → importants débits de circulation, de nombreux camions, entrecroisements avec les sorties de l'A-15, pas de capacité résiduelle sur les viaducs, accès au métro pour les piétons
- **Tronçons Côte-de-Liesse (VDS de l'A-40) :**
 - De nombreux accidents et de nombreux camions impliqués
 - De nombreux modes actifs impliqués à proximité de l'échangeur Décarie
- **Tronçons Cavendish (Côte-Saint-Luc) et intersection avec Kiladare : enjeux de sécurité pour les modes actifs**
→ Intersections larges



Sommaire

Mise en contexte

Portrait de l'actuel

Synthèse des enjeux actuels

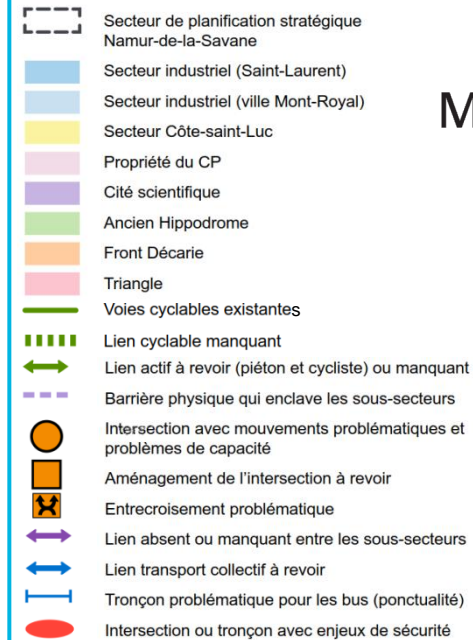
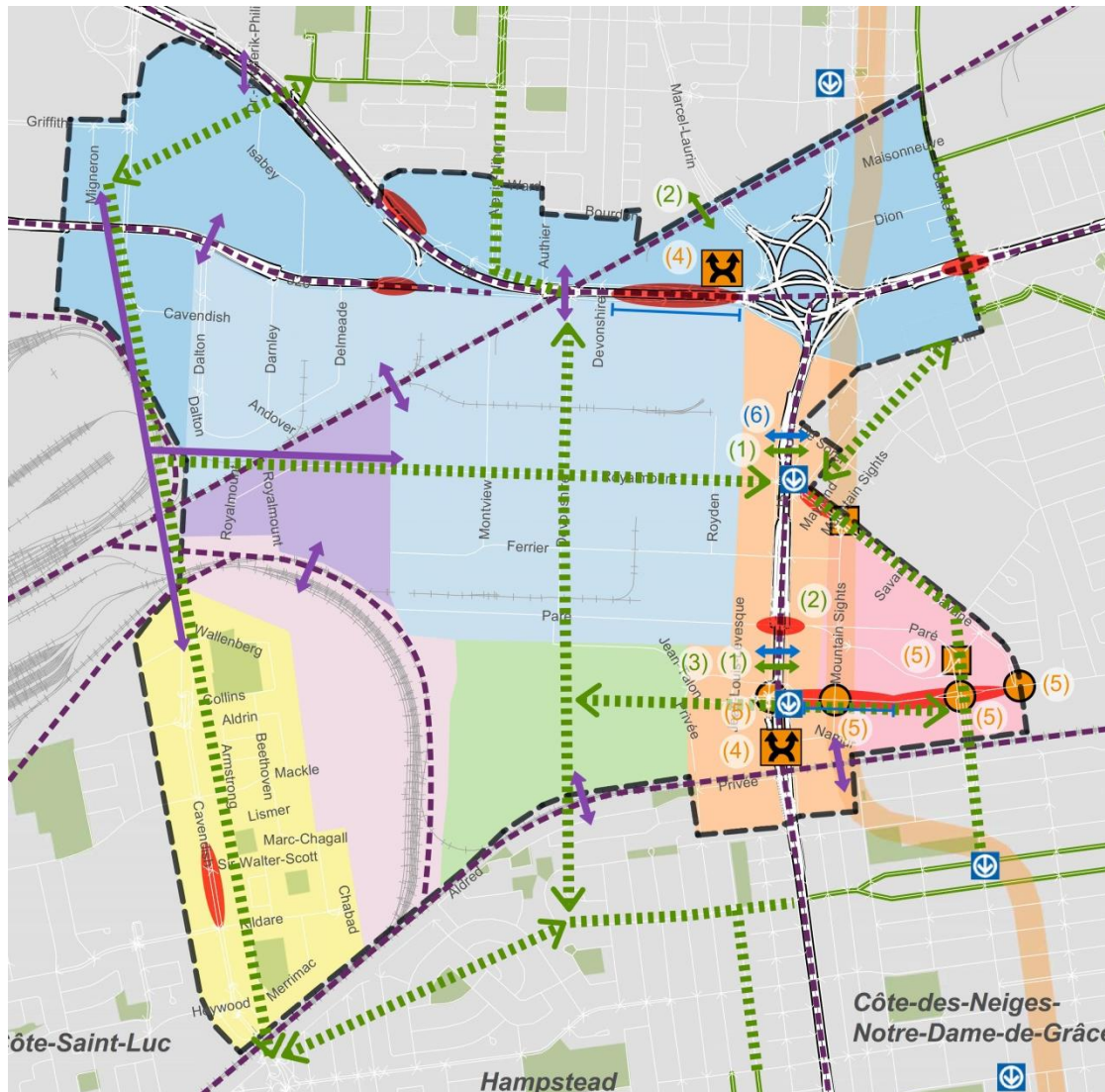
Portrait du futur : Hypothèses de développement et de réaménagement du domaine public à l'horizon 2030

Synthèses des enjeux futurs

Pistes de solutions

Enjeux et problématiques ACTUELS

Ensemble des constats



Modes actifs

- (1) Traversée piétonne importante et difficile d'est en ouest au niveau du métro Namur (traverse peu adaptée) et De la Savane
- (2) Chemins piétons informels dans les stationnements du Triangle + illégaux le long du CP/CN
- (3) Absence de trottoirs entre Paré et Clanranald

Circulation

- (4) Entrecroisements problématiques entre les entrées et sorties de l'A15 sur boul. Décarie et pour les entrées de l'A40 à partir de Chemin de la Côte de Liesse
- (5) Plusieurs mouvements de virage impactent fortement sur le réseau = problème de capacité du réseau











Sécurité

- Intersections Jean-Talon/boul. Décarie et Paré/boul. Décarie avec le plus d'accidents (DMS principalement).
--> Nombreux camions impliqués.
--> Modes actifs impliqués à l'intersection Jean-Talon surtout.
- Tronçon Jean-Talon avec les intersections Victoria et Mountain-Sights très accidentogène
- Certains tronçons du chemin côte de Liesse avec nombreux accidents, nombreux camions impliqués et modes actifs impliqués proche de l'échangeur Décarie.
- Tronçons sur Cavendish et intersection avec Kildare dans côté Saint-Luc, présentant un enjeu de sécurité pour les modes actifs (1 mort et nombreux accidents les impliquant)

Enjeux et problématiques ACTUELS (suite)

Ensemble des constats (zoom sur le Triangle et les abords de Décarie)



-  Lien cyclable manquant
-  Lien actif à revoir (piéton et cycliste) ou manquant
-  Barrière physique qui enclave les sous-secteurs
-  Intersection avec mouvements problématiques et problèmes de capacité
-  Aménagement de l'intersection à revoir
-  Entrecroisement problématique
-  Lien absent ou manquant entre les sous-secteurs
-  Lien transport collectif à revoir
-  Tronçon problématique pour les bus (ponctualité)
-  Intersection ou tronçon avec enjeux de sécurité

Modes actifs

- (1) Traversée piétonne importante et difficile d'est en ouest au niveau du métro Namur (traverse peu adaptée)
- (2) Chemins piétons informels dans les stationnements du Triangle
- (3) Absence de trottoirs entre Paré et Clanranald

Circulation

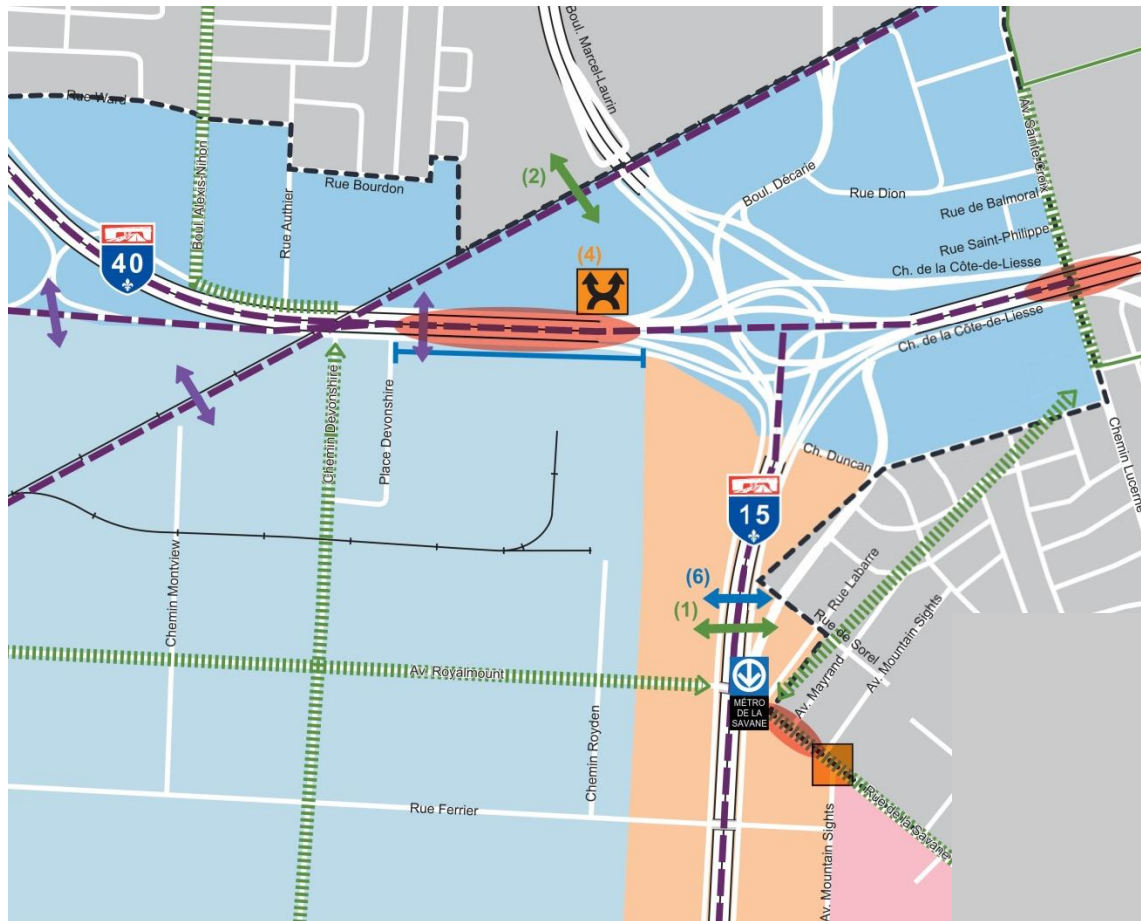
- (4) Entrecroisements problématiques entre les entrées et sorties de l'A15 sur boul. Décarie et pour les entrées de l'A40 à partir de Chemin de la Côte de Liesse
- (5) Plusieurs mouvements de virage impactent fortement sur le réseau = problème de capacité du réseau











Sécurité

- Intersections Jean-Talon/boul. Décarie et Paré/boul. Décarie avec le plus d'accidents (DMS principalement).
--> Nombreux camions impliqués.
- > Modes actifs impliqués à l'intersection Jean-Talon surtout.
- Tronçon Jean-Talon avec les intersections Victoria et Mountain-Sights très accidentogène

Enjeux et problématiques ACTUELS (suite)

Ensemble des constats (zoom sur Marcel-Laurin et de la Savane)



-  Lien cyclable manquant
-  Lien actif à revoir (piéton et cycliste) ou manquant
-  Barrière physique qui enclave les sous-secteurs
-  Intersection avec mouvements problématiques et problèmes de capacité
-  Aménagement de l'intersection à revoir
-  Entrecroisement problématique
-  Lien absent ou manquant entre les sous-secteurs
-  Lien transport collectif à revoir
-  Tronçon problématique pour les bus (ponctualité)
-  Intersection ou tronçon avec enjeux de sécurité

Modes actifs

- (1) Traversée piétonne importante et difficile d'est en ouest au niveau du métro De la Savane
- (2) Chemins piétons informels dans les stationnements du Triangle

Circulation

- (4) Entrecroisements problématiques entre les entrées et sorties de l'A15 sur boul. Décarie et pour les entrées de l'A40 à partir de Chemin de la Côte de Liesse

Transport collectif

- (6) Station De La Savane moins achalandée (comparativement à Namur)

Synthèse des contraintes

Modes actifs

Peu propice aux déplacements actifs (peu convivial, confortable et sécuritaire) dans les secteurs industriels et pour accéder aux stations de métro → Qualité des infrastructures à revoir :

- Piétons vulnérables : traverses larges, trottoirs étroits, nombreuses nuisances, absence d'arbres
- Manque d'aménagements cyclables : absence de liens, de stationnements vélo aux métros et de stations Bixi

Transports collectifs

Desserte par autobus jusqu'au réseau de métro limitée par le faible achalandage, les barrières physiques, la géométrie des rues existantes et les problèmes de circulation :

- Accès aux métros Namur et De La Savane limités par les barrières physiques pour les bus et les usagers
- Desserte de bus et ponctualité dépendantes des conditions de circulation problématiques aux heures de pointe
- Faible fréquence des bus, heures d'opération limitées dans le secteur industriel central à cause du faible achalandage

Circulation, camionnage

Secteur orienté vers l'usage de l'automobile, avec **beaucoup de transit** vers et depuis le **réseau supérieur congestionné (au-delà de sa capacité)** → Refoulement sur les voies de service dégrade la circulation sur le réseau local

De nombreux problèmes de congestion aux intersections Décarie/Jean-Talon et Décarie/Paré, en plus des **entrecroisements peu sécuritaires**. Peu de réserve de capacité sur le réseau → Réduction de l'accessibilité

Important transit de camions, avec de **nombreux accidents les impliquants** → Mauvaise cohabitation camions/modes actifs

Stationnement

De nombreux îlots de chaleur liés aux nombreux stationnements et à l'entreposage

Mauvaise répartition de l'offre par rapport à la demande

Mobilité

Présence de barrières physiques créés par les autoroutes et les voies ferrées → mauvaise connectivité et **enclavement** des sous-secteurs

Absence de lien N-S et E-O vers SL (2^e pôle d'emploi) **et entre les sous-secteurs** → rabattement sur le réseau autoroutier qui présente des problèmes de congestion

Synthèse des opportunités

Modes actifs

Projets de développement urbains
(commercial, résidentiel et bureaux)

→ Intégration d'aménagements pour modes actifs

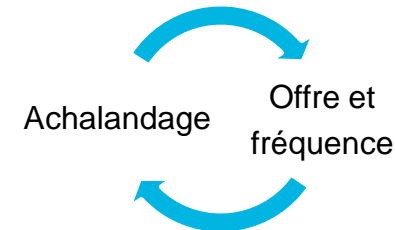
Part importante des déplacements vers et depuis les
arrondissements voisins/villes voisines

→ Distances favorables aux modes actifs

Transports collectifs

Projets de développement urbains

→ Intégration d'aménagements pour les TC



Mobilité

Secteur desservi par deux stations de métro avec
réserve de capacité sur le tronçon Ouest de la
ligne orange

→ Part modale TC augmentée (transfert modal
et utilisation du TC pour les nouveaux
développements)

Mixité des usages en développement dans le secteur
et grands espaces disponibles pour un aménagement
intégré en faveur des modes alternatifs à l'auto solo

→ Favorable aux déplacements tous modes

Déploiement du REM

→ Liens autobus avec les futures stations REM

Sommaire

Mise en contexte

Portrait de l'actuel

Synthèse des enjeux actuels

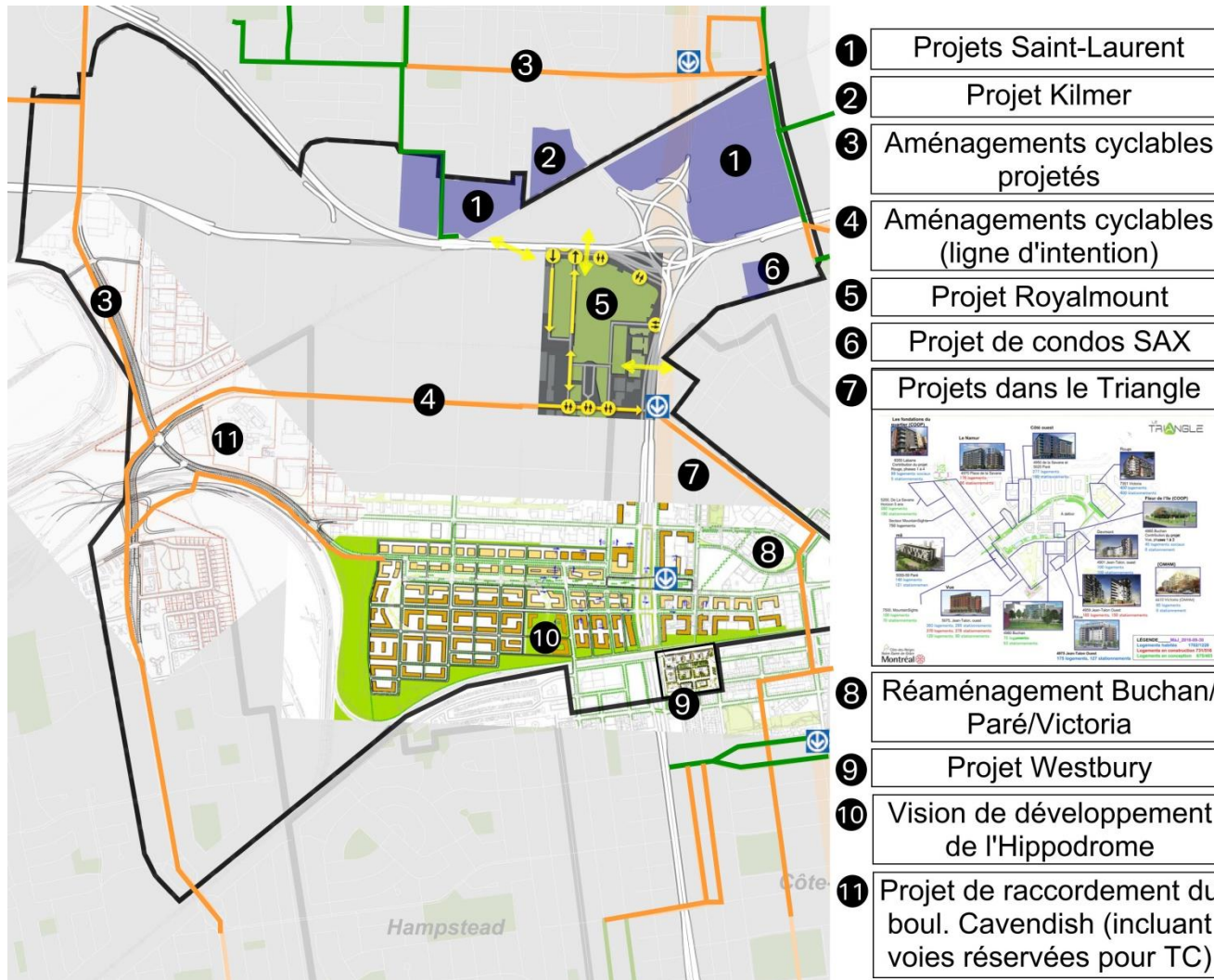
Portrait du futur : Hypothèses de développement et de réaménagement du domaine public à l'horizon 2030

Synthèses des enjeux futurs

Pistes de solution

Projets de développement et de réaménagement futurs

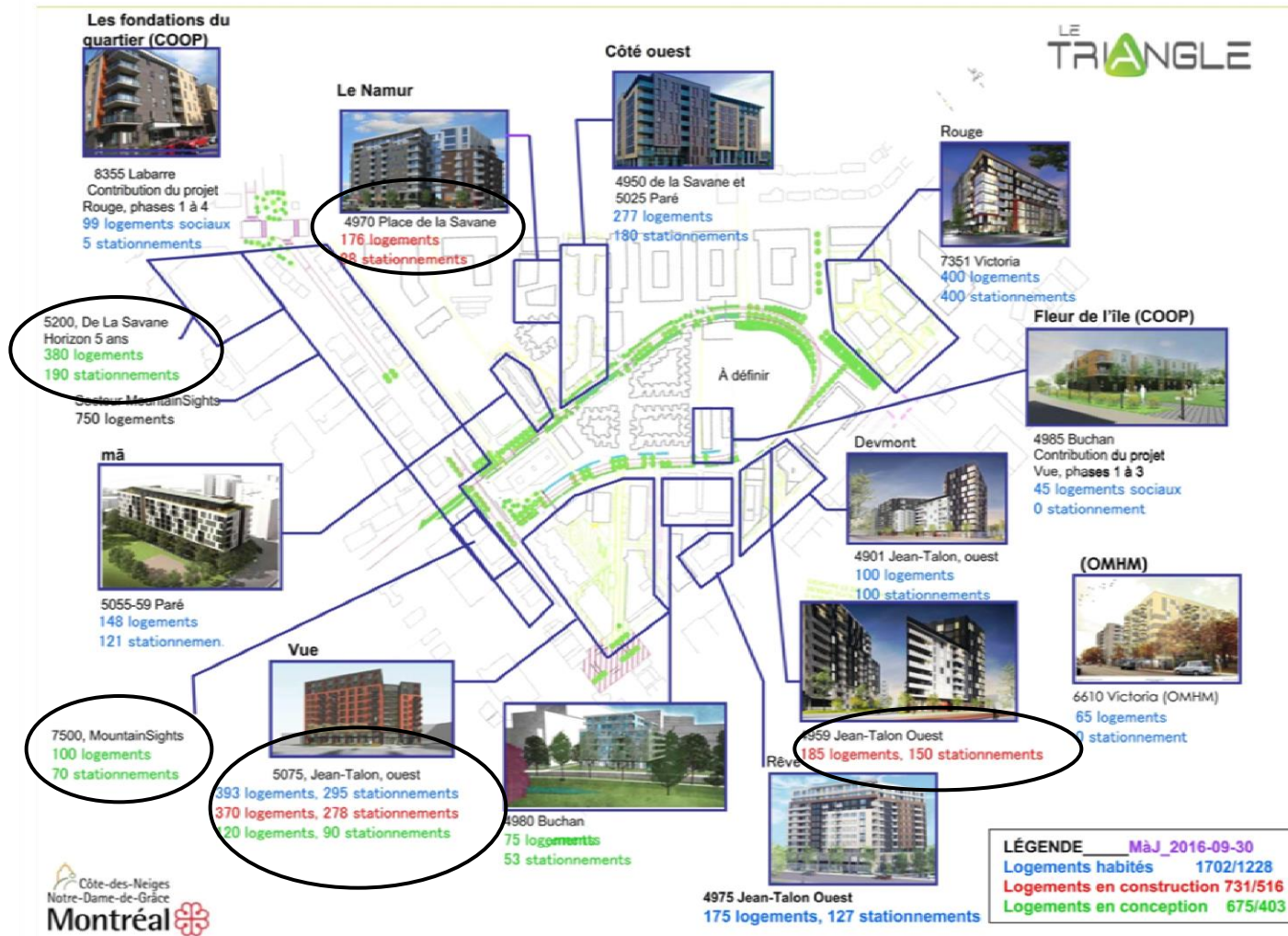
Ensemble des projets planifiés à l'horizon 2030



+ capacité d'accueil des sous-secteurs : fronts Décarie; cité scientifique; industriel Mont-Royal

Projets de développement et de réaménagement futurs (suite)

Ensemble des projets planifiés à l'horizon 2030 – Triangle



Projets de développement et de réaménagement futurs (suite)

Autres projets planifiés à l'horizon 2030

Sous-secteur Fronts Décarie :

- Baux de l'AMT non reconduits à partir de 2019 : 425 places (toutefois, volonté de l'AMT de rester dans le secteur)
- Réaménagement de la baie de virage de la Savane/Décarie
- Réalignement de l'intersection Mountain Sights/de la Savane

Sous-secteur Hippodrome :

- Hypothèse de développement pour le sous-secteur de l'Hippodrome d'un axe central réservé aux transports actifs et collectifs, avec nouvelle desserte de bus reliant Cavendish à la station Namur

Arrondissement Saint-Laurent et Ville de Mont-Royal :

- Futures stations du Réseau Électrique Métropolitain (REM)
 - Rabattement de nombreuses lignes d'autobus du secteur d'étude vers les futures stations et ajout de lignes d'autobus envisagés
 - Lignes 124-Victoria, 92-Jean-Talon, 72-Alfred-Nobel, 16-Graham, 160-Barclay, 202-Dawson

Sous-secteur du Triangle :

- Réduction du nombre de places de stationnement sur les rues Buchan et Paré à 51 places (vs 170 actuellement). Les places SRRR ne seront pas touchées
- Ajout d'une borne de recharge électrique sur de la Savane (à proximité de l'intersection avec Jean-Talon)

Projets de développement et de réaménagement futurs (suite)

Projets mentionnés non confirmés

Sous-secteur Fronts Décarie :

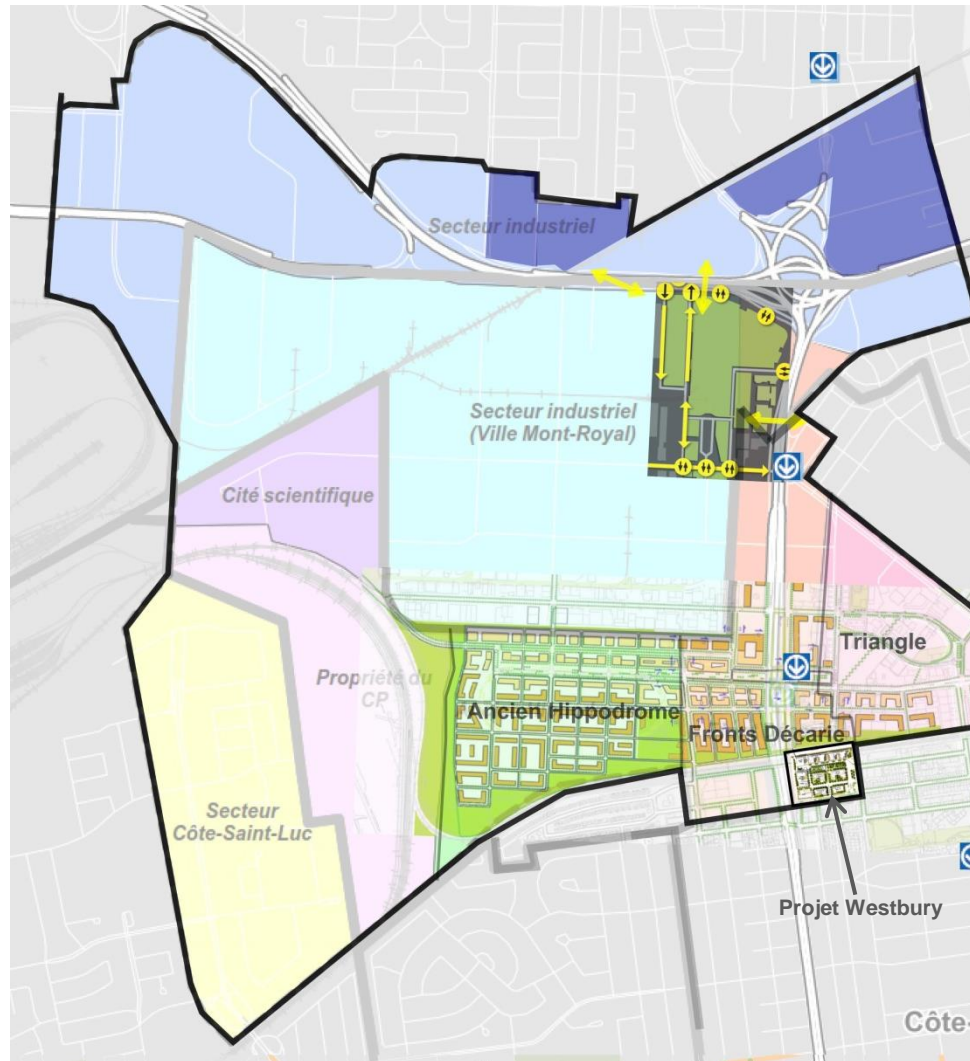
- Présentement à l'étude : reconfiguration de Jean-Talon, entre Décarie et Clanranald; prolongement de des Jockeys, entre Décarie et Mountain Sights; prolongement de Jean-louis Lévesque vers le nord jusqu'à Paré; nouveau lien aux abords de la voie du CP, entre Mountain Sights et Clanranald; prolongement de Clanranald vers le sud; recouvrement de Décarie au niveau du métro Namur

Sous-secteur Saint-Laurent :

- Nouveaux liens pour les modes actifs traversant les voies ferrées entre le redéveloppement Sainte-Croix/Hodge et le Cégep de Saint-Laurent
- MPB le long de l'A-40 traversant le secteur d'étude

Projets de développement et de réaménagement futurs (suite)

Hypothèses de capacité d'accueil – 2030



Extérieur du secteur industriel Saint-Laurent
Pas d'information

Secteur industriel Saint-Laurent
Bureaux et emplois 143 535 m²
Commerces 23 200 m²

Secteur résidentiel Mont-Royal
Logements 22 log.

Secteur industriel Mont-Royal et Cité scientifique
Bureaux et emplois 155 238 m²
Commerces 300 000 m²

Secteur du Triangle
Logements 1 300 log.
Commerces 38 096 m²
Stationnement total 920 un.

Secteur de l'Hippodrome
Logements 2 625 log.
Bureaux et emplois 16 667 m²
Commerces 12 135 m²
Équipements collectifs et instit. 21 583 m²

Projet Westbury (Armstrong)
Logements 700 log.
Hôtel 200 log.
Commerces 35 000 m²
Stationnement total 1 000 un.

Fronts Décarie	Ouest	Est
Logements	360 log.	1 250 log.
Bureaux et emplois	29 167 m ²	66 062 m ²
Commerces	20 557 m ²	28 920 m ²
Équipements collectifs et instit.	20 000 m ²	(pour les deux)

Sommaire

Mise en contexte

Portrait de l'actuel

Synthèse des enjeux actuels

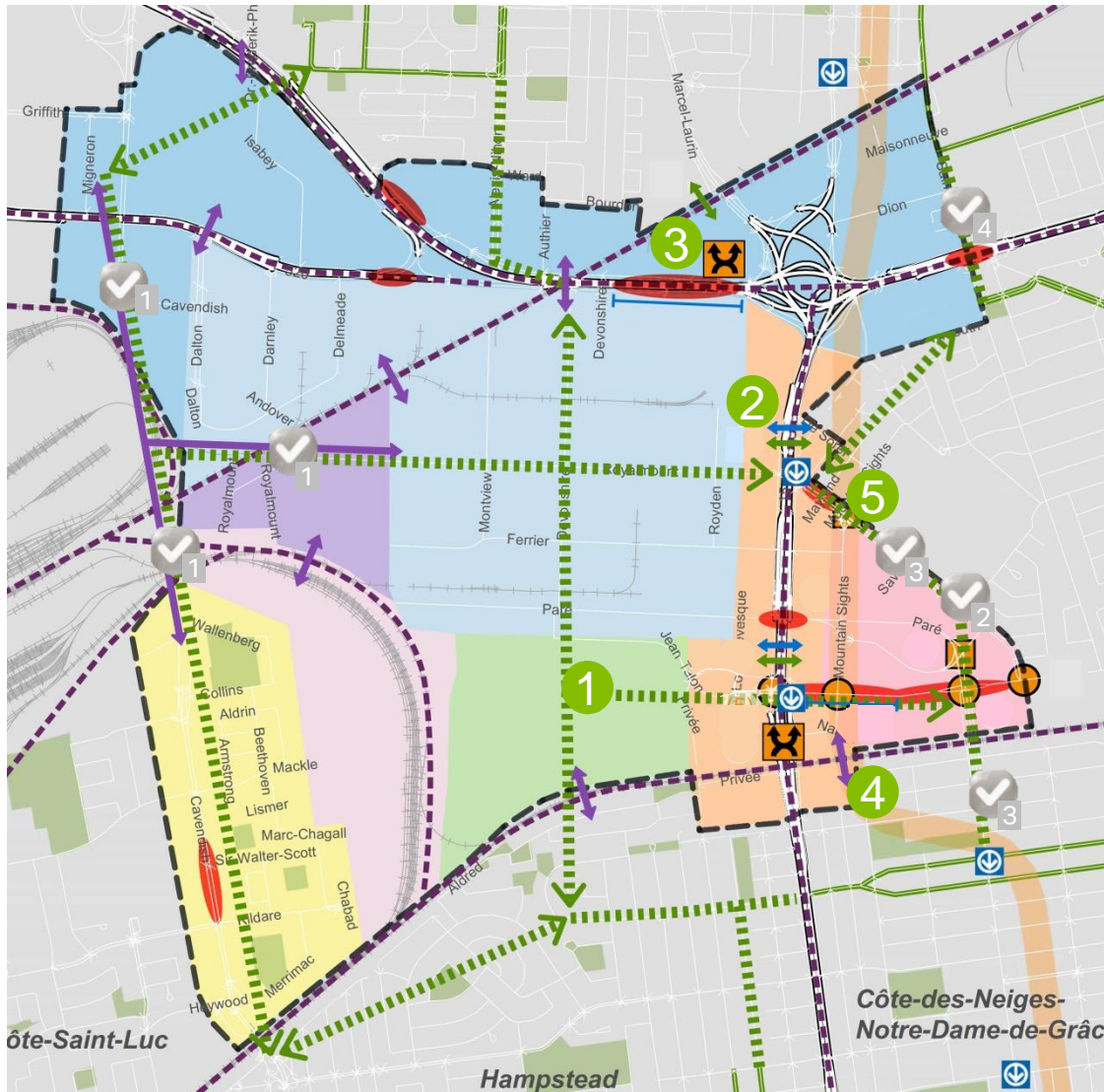
Portrait du futur : Hypothèses de développement et de réaménagement du domaine public à l'horizon 2030










Synthèses des enjeux futurs

Pistes de solution

Enjeux et problématiques FUTURS

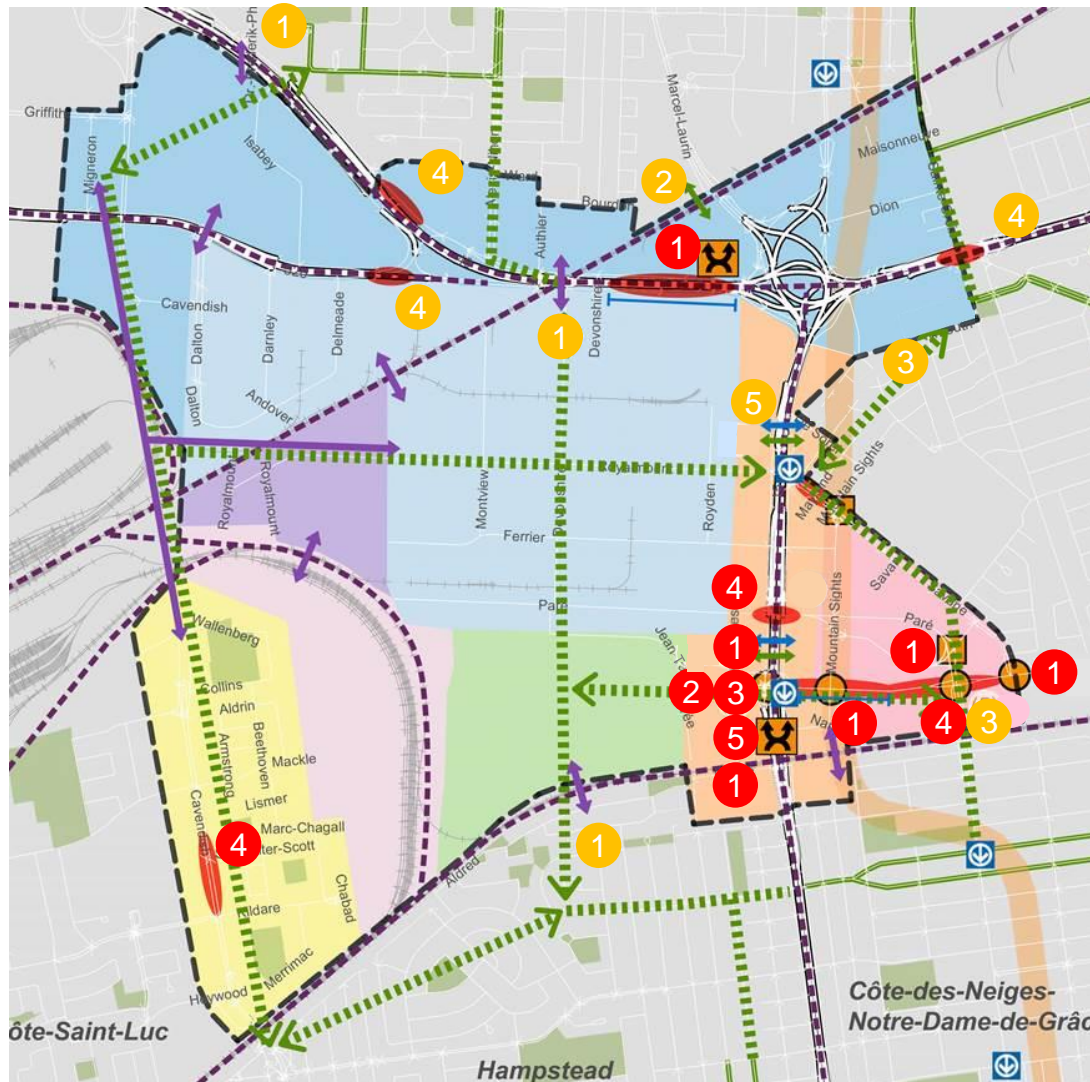
Problématiques actuelles solutionnées  ou améliorées  par les projets planifiés



-  1 Connectivité tous modes des sous-secteurs Côte-Saint-Luc, Industriel Saint-Laurent, Industriel Mont-Royal, y compris le Triangle avec les secteurs à l'ouest
-  2 Réaménagement Paré/Buchan/Victoria
-  3 Aménagements cyclables connectés au métro De la Savane via Victoria, de la Savane et Royalmount
-  4 Autres aménagements cyclables
-  1 Axe privilégié pour le TC et le TA au coeur de l'Hippodrome
-  2 Accessibilité piétonne au métro De la Savane depuis le Front Décarie Ouest
-  3 Entrecroisements et accidents impliquants des camions sur Côte-de-Liesse (camions redirigés sur Cavendish)
-  4 Connectivité piétonne entre Côte-des-Neiges et le Triangle
-  5 Sécurisation de l'intersection Mountain Sights/de la Savane

Enjeux et problématiques FUTURS (suite)

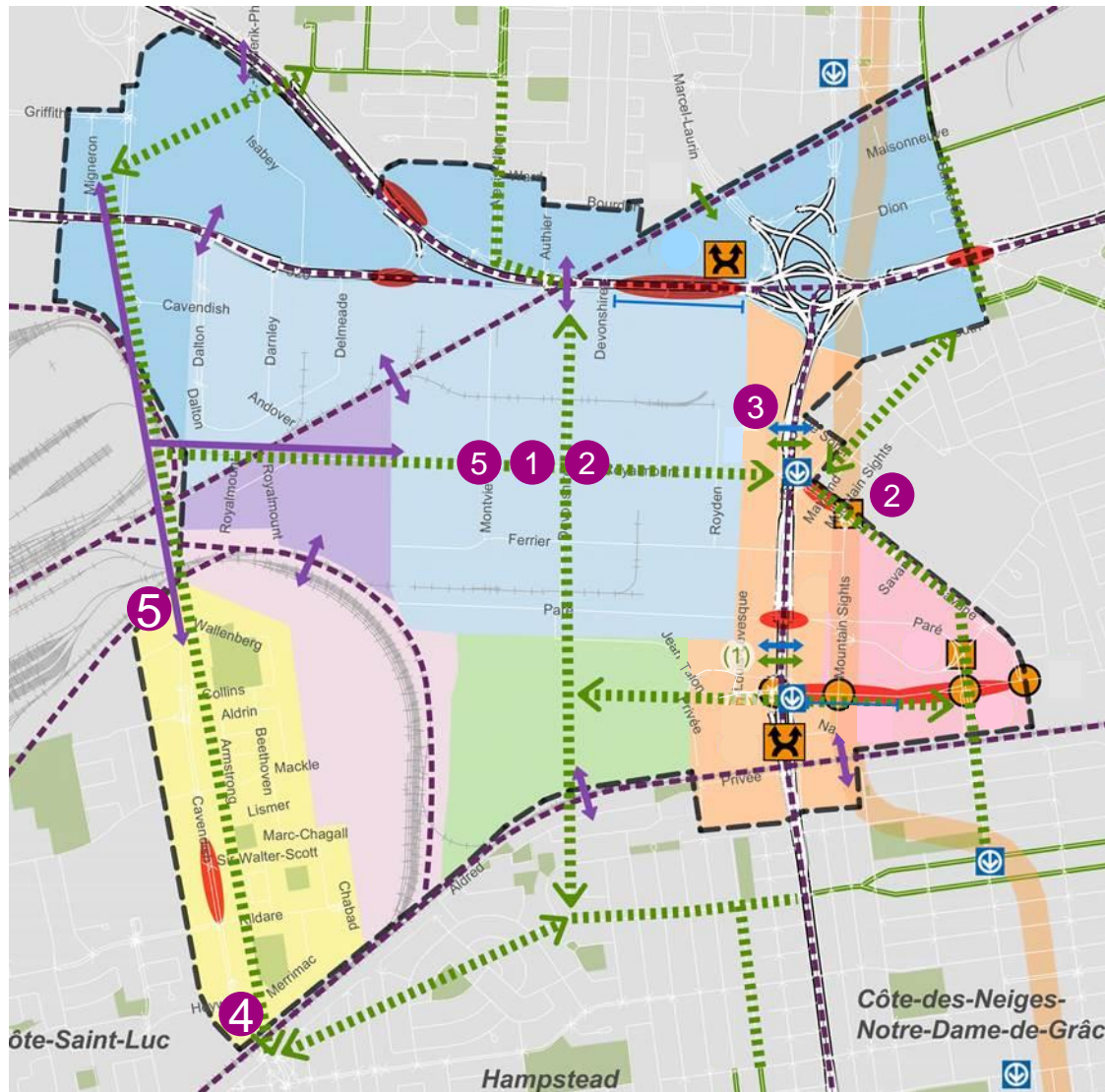
Problématiques actuelles amplifiées  ou non solutionnées  par les projets planifiés



- 1** Détérioration des conditions de circulation sur les réseaux routier et autoroutier dont :
 - Entrées/sorties de l'A-15 à Jean-Talon
 - Mouvements problématiques sur Jean-Talon amplifiés
 - Voies de service de l'A-40 (attractivité du projet Royalmount)
- 2** Accessibilité déficiente à l'Hippodrome depuis l'est
- 3** Amplification des enjeux de régularité des bus à la station Namur
- 4** Amplification des enjeux de sécurité sur Cavendish, Jean-Talon et Paré
- 5** Amplification des enjeux de convivialité et de sécurité des cheminements piétons
- 1** Pas d'amélioration de la perméabilité de plusieurs secteurs
- 2** Pas d'amélioration de l'accessibilité des modes actifs à Marcel-Laurin
- 3** Pas d'amélioration cyclable depuis le nord-est pour la station De la Savane ni entre l'ancien site de l'Hippodrome et Victoria
- 4** Pas d'amélioration de la sécurité sur Côte-de-Liesse
- 5** Offre de bus est-ouest non augmentée à la station De la Savane (non planifiée)

Enjeux et problématiques FUTURS (suite)

Enjeux supplémentaires identifiés  par les projets planifiés



- 1 Forte hausse des débits véhiculaires sur Royalmount (une voie par direction), avec peu de réserve de capacité
- 2 Enjeux de bonification de l'offre TC sur Royalmount et de la Savane
- 3 Enjeux pour l'entrée de l'A-15 Sud, au sud de l'échangeur Décarie
- 4 Enjeux d'accessibilité tous modes à Côte-Saint-Luc depuis le sud (un seul accès dans le prolongement du nouveau lien Cavendish)
- 5 Cohabitation cyclistes/camions sur Royalmount et Cavendish

Enjeux et problématiques FUTURS

Sous-secteur de l'Hippodrome (suite)



Mesure	Amélioration	Limite	Détériorations	Enjeux futurs
Projet de raccordement Cavendish	<ul style="list-style-type: none"> • Meilleure connectivité entre le secteur de l'Hippodrome et les sous-secteurs de l'ouest • Nouvel accès pour les futurs déplacements automobiles générés par le développement du site de l'Hippodrome • Apporte une option de connectivité entre le sous-secteur du Triangle et les sous-secteurs de l'ouest, sans passer par le réseau supérieur 	<ul style="list-style-type: none"> • Congestion actuelle à Décarie/Jean-Talon limite la portée du raccordement Cavendish vers l'est • Augmentation du transit à l'intersection Jean-Talon/Décarie et dans le secteur de l'Hippodrome (trajet par l'Hippodrome pour éviter la congestion sur l'A-15) 	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation des problèmes de congestion à l'intersection Jean-Talon/Décarie (plus d'autobus et de transit) • Répercussion des problèmes de congestion sur les sorties de l'A-15, l'ensemble du tronçon Jean-Talon, ainsi que sur le réseau local (Le Triangle) • Amplification des enjeux de sécurité pour les piétons à l'intersection Jean-Talon/Décarie 	<ul style="list-style-type: none"> • Accès restreint depuis l'est • Pas d'accès depuis le sud • Transit supplémentaire de camions, bus et autos à l'intersection Jean-Talon/Décarie • Détérioration de la régularité des nouvelles lignes de bus (retards) • Cohabitation future difficile entre tous les modes de déplacements à l'intersection Jean-Talon/Décarie <ul style="list-style-type: none"> • Sécurité • Confort • Accès limité depuis le nord
Accès privilégié TC et TA au coeur de l'Hippodrome	<ul style="list-style-type: none"> • Déplacements futurs générés, orientés vers l'usage des TC (bus et accès piéton facilité au métro Namur) et TA 	<ul style="list-style-type: none"> • Problèmes de congestion à Décarie/Jean-Talon limite l'impact positif de l'ajout d'un axe privilégié TC vers l'est • Non convivialité piétonne autour du métro Namur et pour traverser les voies du boulevard Décarie 		
Maillage des rues locales du projet de l'Hippodrome	<ul style="list-style-type: none"> • Meilleure desserte du site pour tous les modes 	<ul style="list-style-type: none"> • Pression supplémentaire des nouveaux déplacements générés par le projet de développement de l'Hippodrome sur l'intersection Jean-Talon/Décarie • Congestion routière limite les échanges de part et d'autre de Décarie ainsi que l'accès à l'A-15 		

Enjeux et problématiques FUTURS

Sous-secteurs : abords de Décarie et Le Triangle



(suite)

Mesure	Amélioration	Limite	Détériorations	Enjeux futurs
Projet de raccordement Cavendish	<ul style="list-style-type: none"> • Apporte une option de connectivité entre le sous-secteur du Triangle et les sous-secteurs de l'ouest, sans passer par le réseau supérieur 	<ul style="list-style-type: none"> • Congestion actuelle à Décarie/Jean-Talon limite la portée du raccordement Cavendish vers l'ouest 	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation des problèmes de congestion à Jean-Talon/Décarie (nouveaux transit de bus et d'auto vers Cavendish) • Répercussion des problèmes de congestion sur les entrées/sorties de l'A-15, sur l'ensemble du tronçon Jean-Talon et sur le réseau local • Mouvements problématiques sur Jean-Talon amplifiés • Amplification des enjeux de sécurité pour les piétons à l'intersection Jean-Talon/Décarie 	<ul style="list-style-type: none"> • Accessibilité aux stations de métro depuis l'est • Transit supplémentaire de bus et d'autos à l'intersection Jean-Talon/Décarie
Réaménagement Paré/Buchan/Victoria et de la Savane/Mountain Sight	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la sécurité et de la convivialité piétonne et cycliste • Réduction de l'empreinte au sol des voies de circulation • Décomplexification des mouvements véhiculaires • Ajout de canopée 	<ul style="list-style-type: none"> • S.O. 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction du nombre de voies de circulation sur Victoria entre Paré et Jean-Talon • Retrait du stationnement sur rue 	<ul style="list-style-type: none"> • Régularité des nouvelles lignes de bus (retards) • Détérioration des conditions de circulation à l'intersection Jean-Talon/Décarie
Aménagement cyclable sur de la Savane raccordé à Victoria	<ul style="list-style-type: none"> • Meilleure connectivité avec le sud (continuité) • Option aménagée pour se rendre au métro De la Savane • Sécurisation 	<ul style="list-style-type: none"> • Discontinuité à partir du métro De La Savane 	<ul style="list-style-type: none"> • Suppression de toutes les places de stationnement sur rue d'un côté de de la Savane 	<ul style="list-style-type: none"> • Cohabitation future difficile entre tous les modes de déplacement à l'intersection Jean-Talon/Décarie <ul style="list-style-type: none"> • Sécurité • Confort
Connectivité piétonne rue Namur - projet Westbury	<ul style="list-style-type: none"> • Meilleure connectivité avec le sud • Option au passage peu convivial le long du boulevard Décarie (raccourci) 	<ul style="list-style-type: none"> • Non convivialité piétonne autour du métro Namur • Sécurité de la traversée de la rue Jean-Talon 	<ul style="list-style-type: none"> • S.O. 	<ul style="list-style-type: none"> • Offre en stationnement grandement réduite
Nouveaux développements dans le Triangle	<ul style="list-style-type: none"> • Intégration de places de stationnement dans les nouveaux développements = limite les pressions sur rue • Déplacements futurs générés, orientés vers l'usage des TC et TA 	<ul style="list-style-type: none"> • Pression supplémentaire des nouveaux déplacements générés par les projets de développement sur l'intersection Jean-Talon/Décarie • Congestion routière limite l'accès à l'A-15 	<ul style="list-style-type: none"> • Suppression de places de stationnement sur rue 	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation des besoins de traverses péonnes de la rue Jean-Talon en dehors des intersections (accès au Village des valeurs)

Enjeux et problématiques FUTURS

Sous-secteurs : abords de Décarie, Mont-Royal et



(suite)
Saint-Laurent

Mesure	Amélioration	Limite	Détériorations	Enjeux futurs
Projet de raccordement Cavendish	<ul style="list-style-type: none"> • Apporte une option de connectivité entre le sous-secteur Mont-Royal et les sous-secteurs de l'ouest, sans passer par le réseau supérieur (A-40 ou A15) et pour tous les modes • Réduction de la circulation de camions sur Côte-de-Liesse aux entrecroisements accidentogènes 	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation probable du transit sur Côte-de-Liesse au niveau des zones d'entrecroisements (transit entre Côte-Saint-Luc et l'A-40 Est, l'A-15 Nord) • Répercussion de l'augmentation du transit sur de la Savane • Aménagements cyclables à la hauteur de de la Savane/Décarie 	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation de l'achalandage véhiculaire aux intersections de la Savane/Décarie et Royalmount/Décarie • Amplification des enjeux de sécurités piétonne et cyclable aux intersections de la Savane/Décarie et Royalmount/Décarie • Cohabitation cyclistes/camions sur Royalmount et Cavendish 	<ul style="list-style-type: none"> • Accessibilité aux stations de métro depuis l'est • Transit supplémentaire d'auto à l'intersection Royalmount/de la Savane/Décarie • Bonification de l'offre TC sur Royalmount et de la Savane • Détérioration des conditions de circulation aux entrées/sorties de l'A-15 et sur le réseau supérieur • Sécurité véhiculaire et des modes actifs sur la voie de service Côte-de-Liesse, au niveau des entrecroisements • Cohabitation mode actifs /véhicules sur Côte-de-Liesse • Cohabitation future difficile entre tous les modes de déplacement à l'intersection Royalmount/de la Savane/Décarie <ul style="list-style-type: none"> • Sécurité • Confort
Aménagement cyclable sur de la Savane	<ul style="list-style-type: none"> • Meilleure connectivité avec le sud (continuité) • Option aménagée et sécuritaire pour se rendre au métro De la Savane 	<ul style="list-style-type: none"> • Discontinuité à partir du métro De La Savane vers l'ouest 	<ul style="list-style-type: none"> • Suppression de toutes les places de stationnement sur rue d'un côté de de la Savane 	
Nouveaux développements dans le Triangle	<ul style="list-style-type: none"> • Déplacements futurs générés, orientés vers l'usage TC et TA 	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation du nombre de piétons traversant de la Savane pour se rendre au métro = enjeu de sécurité 	<ul style="list-style-type: none"> • Pression supplémentaire des nouveaux déplacements générés par les projets de développement sur Royalmount/de la Savane/Décarie (véhicule) 	
Projet Royalmount	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la connectivité Est-Ouest, de l'accessibilité et de la sécurité des modes actifs vers le métro De la Savane (passerelle TA enjambant l'A-15) • Déplacements futurs générés, orientés vers l'usage des TC et TA 	<ul style="list-style-type: none"> • Traversée des rues transversales à Décarie depuis la passerelle pourrait constituer un enjeu selon son emplacement • Augmentation des déplacements internes entre les sous-secteurs et du transit sur : R-117, Décarie, Sainte-Croix/Lucerne/Côte-de-Liesse, Côte-de-liesse et Royalmount (points de raccordement) • Sécurité des modes actifs pour traverser Côte-de-Liesse 	<ul style="list-style-type: none"> • Pression véhiculaire supplémentaire sur Royalmount/de la Savane/Décarie • Augmentation de l'achalandage véhiculaire sur Côte-de-Liesse, sur Décarie et sur le réseau supérieur • Amplification des problèmes de congestion aux entrées/sorties de l'A-15 et de l'A-40 (autant au croisement Jean-Talon qu'à Royalmount) • Transit sur Cavendish pour rejoindre le projet Royalmount (pourrait occasionner des enjeux de circulation en amont du raccordement Cavendish) 	
Projets Saint-Laurent			<ul style="list-style-type: none"> • Pressions véhiculaires supplémentaires sur les réseaux routier et autoroutier 	

Enjeux et problématiques FUTURS (suite)

Note technique Cavendish 2015

- Analyse de la *Note technique Cavendish*, SIVT, Direction des transports, 04/2015 :
 - Objectif : Permet de quantifier l'impact sur la circulation routière des projets de développement prévus
 - Modélisation mesoscopique de la circulation du secteur centre de NDLS à l'horizon 2030 :
 - Estimation des débits entrants/sortants générés par les projets futurs
 - Génération sur les liens du secteur industriel Mont-Royal (excluant les piétons et les cyclistes)
- Mêmes projets de développement futurs pris en compte (Royalmount, logements du Triangle, Lien Cavendish, développement de l'ancien site de l'Hippodrome)
- Différences avec la mise à jour de 2017 :
 - Capacité d'accueil des sous-secteurs :
 - Sur-estimée : bureaux et emplois dans l'Hippodrome, logements du Triangle, logements, bureaux et commerces des Fronts Décarie, logements dans Ville de Mont-Royal
 - Sous-estimée : bureaux et commerces du secteur industriel Mont-Royal, logements dans l'Hippodrome, projet Armstrong, équipements collectifs et institutionnels des Fronts Décarie
 - Inclut des projets du secteur industriel Saint-Laurent, à l'extérieur du secteur NDLS
 - Géométrie de l'accès est de l'Hippodrome conservée (des Jockeys, Jean-Talon)
 - Nombre d'entrées/sorties prévues au projet Royalmount
- Débits « existants » utilisés pour la modélisation datent de 2015

Enjeux et problématiques FUTURS (suite)

Problématiques de circulation amplifiées par les projets futurs

Principaux constats de la *Note technique Cavendish* :

- Détérioration des conditions de circulation sur les réseaux routier et autoroutier :
 - Répercussion jusqu'à l'A-40 direction est en HPPM
 - Détérioration aux entrées/sorties de l'A-15, au sud de Jean-Talon
- Accessibilité déficiente à l'Hippodrome via des Jockeys/Décarie/Jean-Talon
- Pas de réserve de capacité sur Jean-Talon (une voie par direction) :
 - Résidents de l'Hippodrome dépendent des conditions sur Jean-Talon
- Forte hausse des débits véhiculaires sur Royalmount (une voie par direction) avec peu de réserve de capacité
- Enjeux pour l'entrée de l'A-15 Sud, au sud de l'échangeur
- Bonne conditions de circulation sur le lien Cavendish Nord-Sud/Royalmount

→ Constats amplifiés (Royalmount) ou amenuisés (Hippodrome) par les différences d'hypothèses de capacité, avec la mise à jour de 2017

Enjeux et problématiques FUTURS (suite)

Causes et conséquences sur la circulation

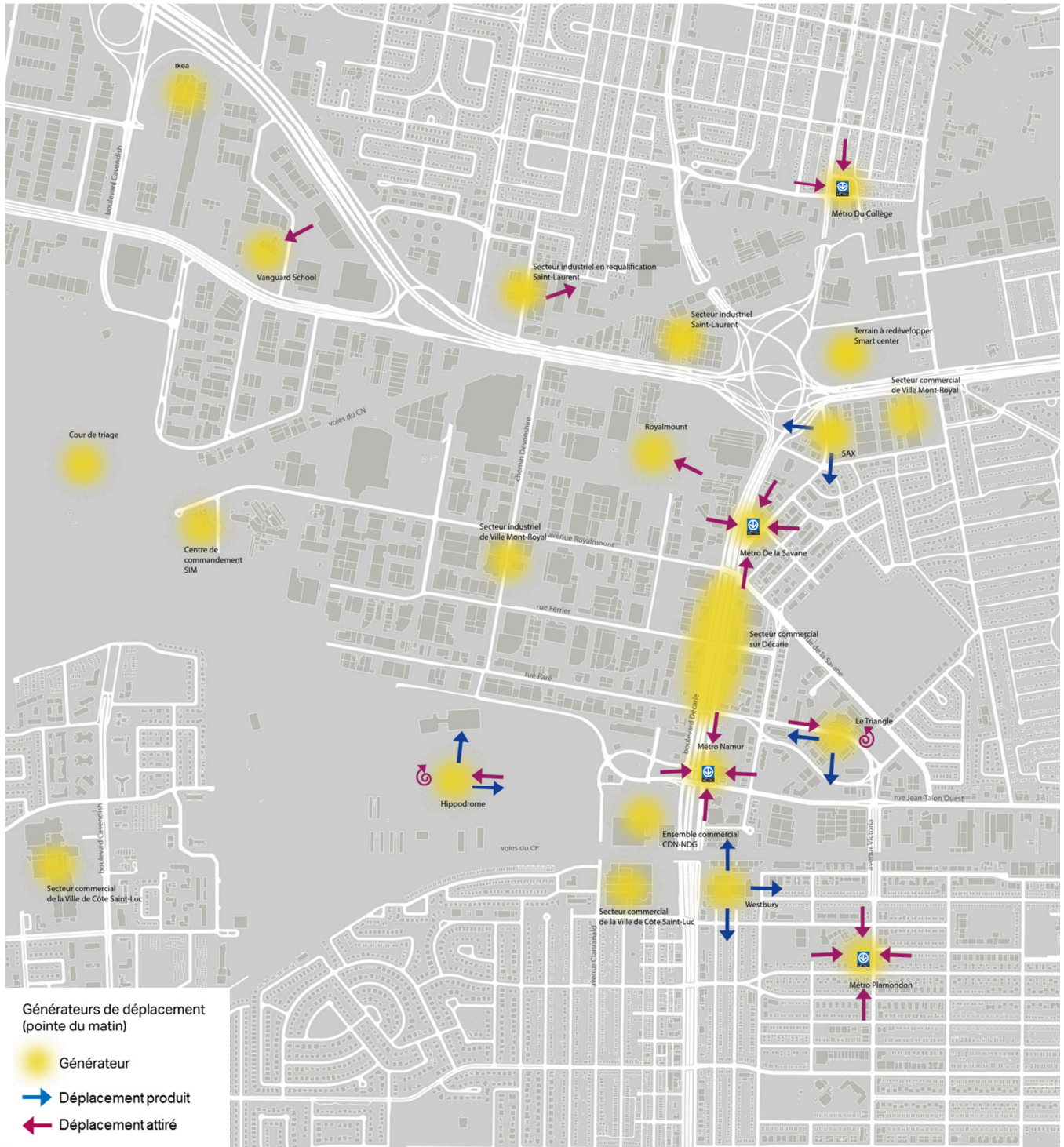
Peu de réserve de capacité pour l'intégration de nouveaux déplacements sur le réseau :

- Détérioration des conditions de circulation sur le réseau
- Accessibilité déficiente à l'Hippodrome
- Amplification des enjeux de régularité du service de bus
- Enjeux pour les entrées et sorties de l'A-15

Annexe C

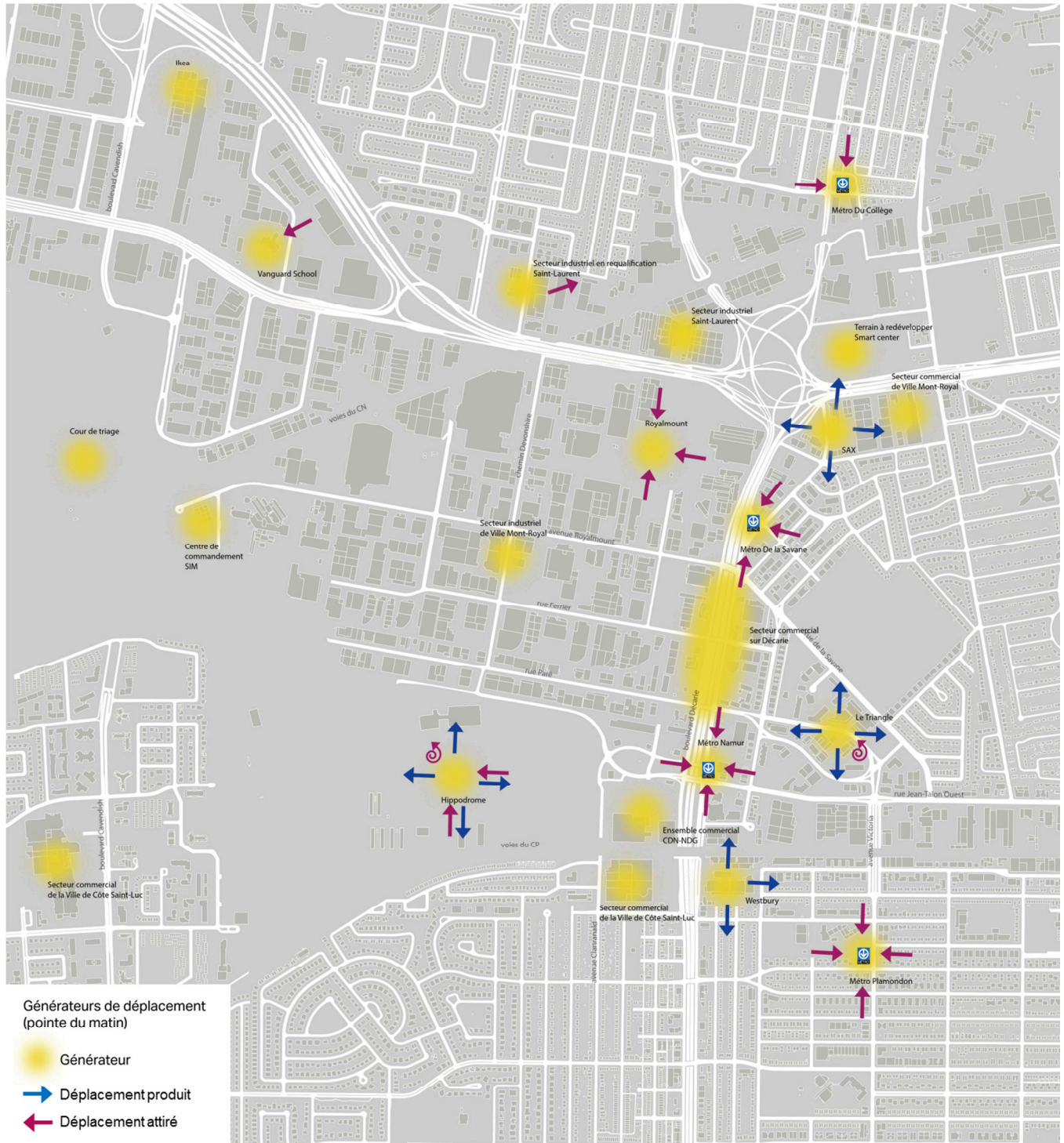
Générateurs de déplacements futurs (Ville de Montréal)

Générateurs futurs – Piétons



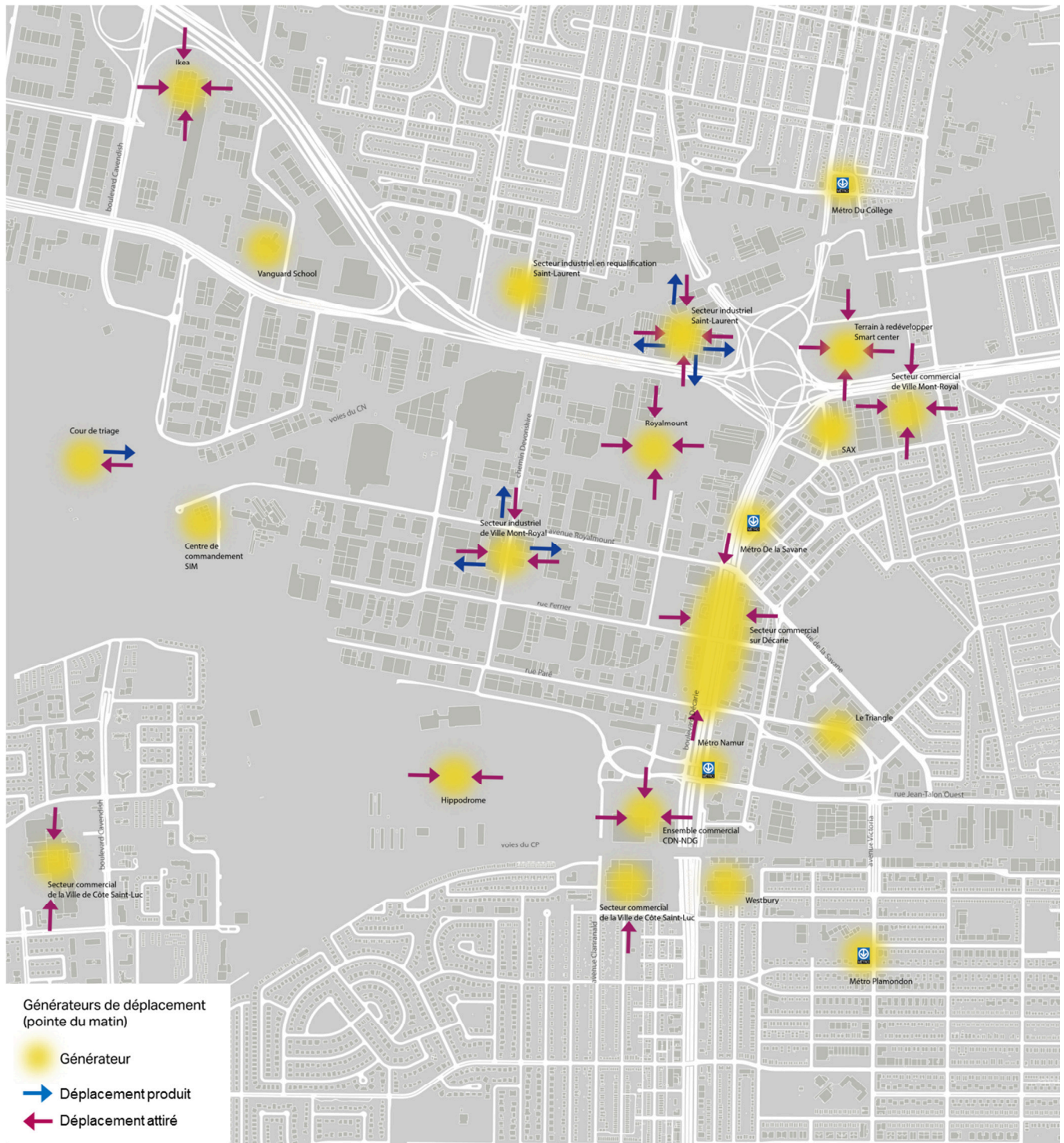
Source : SMVT, 2017

Générateurs futurs – Cyclistes



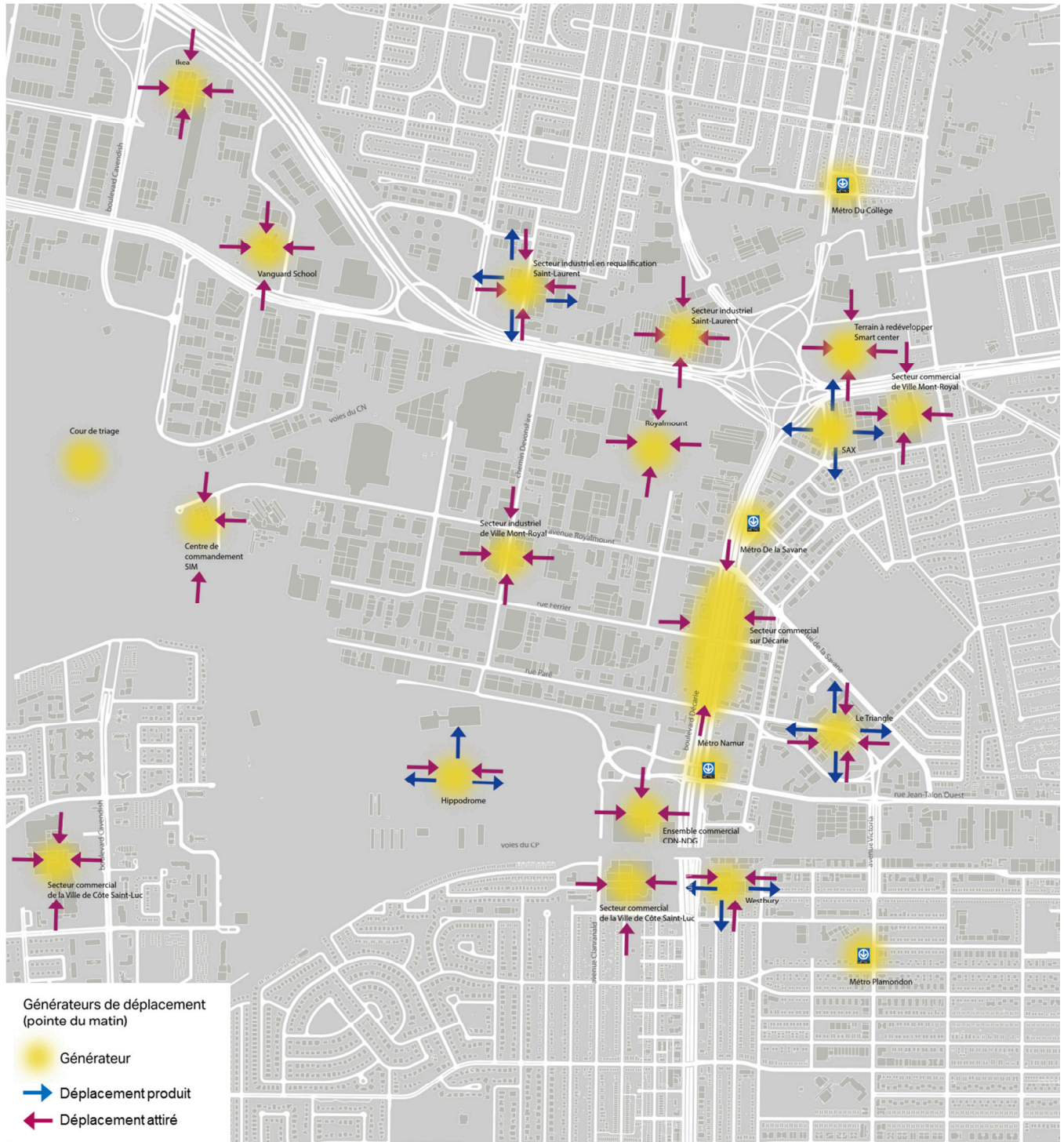
Source : SMVT, 2017

Générateurs futurs – Camionnage



Source : SMVT, 2017

Générateurs futurs – Automobiles



Source : SMVT, 2017

Annexe D

Tableau synthèse complet de l'ensemble des solutions

Tableau synthèse complet de l'ensemble des solutions

Axe/Intervention	Mode(s)	Planifié	Terme	Priorité	Principe(s) directeur(s)	Enjeux/contexte/opportunité
1 Transports actifs et sécurité						
1.1 Créer de nouveaux franchissements favorables aux transports actifs						
1.1.1* Raccorder et prolonger le boulevard Cavendish et intégrer des trottoirs et des aménagements cyclables (en rapport avec l'intervention 5.1.1)	Piétons Cyclistes	2025	M	1	Privilégier les transports collectifs et actifs Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux d'enclavement et d'accessibilité restreinte vers le nord, le sud et l'ouest Peu de perméabilité/connectivité entre Côte Saint-Luc, Saint-Laurent et le secteur industriel Mont-Royal Absence d'aménagements cyclables traversant le secteur d'étude Secteur morcelé par d'importantes barrières physiques Opportunité de favoriser la cohabitation des modes sur le nouveau lien Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite (feux sonores, linéarité des corridors piétonniers, alignement des traverses, etc.)
1.1.2** Construire une nouvelle passerelle pour modes actifs liant le projet Royalmount à la station De la Savane	Piétons Cyclistes	Avec le projet Royalmount	M	2	Privilégier les transports collectifs et actifs Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux du nombre de déplacements générés par le nouveau projet Royalmount Enjeux de traversée des voies de Décarie en provenance du métro De la Savane et de l'est du secteur d'étude (peu confortable, longues traversées, peu convivial) Enjeux de couverture de la station De la Savane, réduite à l'ouest par l'absence d'un lien direct et par l'éloignement de l'édicule
1.1.3 Construire une nouvelle passerelle piétonne liant le projet Westbury aux abords de la station Namur	Piétons	Avec le projet Westbury	M	2	Privilégier les transports collectifs et actifs Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux du nombre de déplacements générés par le nouveau projet Westbury Enjeux du passage inférieur Décarie pour les modes actifs (peu convivial, peu confortable, plusieurs traversées non signalisées)
1.1.4 Implanter une traverse piétonne en tronçon sur la rue Jean-Talon, entre les avenues Mountain Sights et Victoria	Piétons	-	M	1	Privilégier les transports collectifs et actifs Prioriser la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux de sécurité piétonne (nombreux accidents sur ce tronçon) Large tronçon sans aménagements piéton, avec un fort débit véhiculaire et la présence de commerces du côté sud-est
1.1.5 Créer un lien piétonnier Nord-Sud entre les secteurs de l'ancien hippodrome, Côte Saint-Luc et Hampstead : avenue Clanranald	Piétons	-	M	1	Privilégier les transports collectifs et actifs Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux de barrières physiques Enjeux d'enclavement Enjeux de déplacements générés par les nouveaux développements Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite (feux sonores, linéarité des corridors piétonniers, alignement des traverses, etc.)
1.2 Améliorer la convivialité et bonifier les infrastructures piétonnes						
1.2.1 Élaborer une stratégie pour améliorer les traverses piétonnes au niveau des voies de service de l'autoroute Décarie	Piétons	-	C	1	Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux du nombre de déplacements générés par les nouveaux développements de l'ancien hippodrome et les importants débits piétons actuellement sur les viaducs Jean-Talon et des Jockeys Enjeux de traversée des voies de Décarie pour les piétons en provenance du métro Namur (peu confortables, longues traversées, peu conviviales) et de configuration autour du métro Namur (peu fonctionnelle) Enjeux de positionnement des arrêts d'autobus autour de l'édicule actuel de la station Namur Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite (feux sonores, linéarité des corridors piétonniers, alignement des traverses, etc.)
1.2.2 Élargir les trottoirs sur la rue Jean-Talon, au niveau de la station de métro Namur	Piétons	-	C	1	Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux de convivialité pour les piétons

Axe/Intervention	Mode(s)	Planifié	Terme	Priorité	Principe(s) directeur(s)	Enjeux/contexte/opportunité
1.2.3 Créer une esplanade urbaine/agrafe urbaine entre les deux pans de l'axe Décarie, au niveau de la station Namur (entre des Jockeys et Jean-Talon)	Piétons	-	C	1	Privilégier les transports collectifs et actifs Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux de traversée des voies Décarie, au niveau du métro Namur (convivialité, longueur, sécurité) Enjeux du nombre important de piétons au niveau du métro Namur
1.2.4 Élargir les trottoirs du boulevard Décarie, entre les rues de la Savane et Paré	Piétons	-	M	2	Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux de convivialité piétonne, des trottoirs étroits et de déficience en canopée
1.2.5 Rétrécir la longueur des passages piétons du boulevard Décarie, au niveau Paré/Décarie	Piétons	-	C	1	Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux de traverses piétonnes larges et non signalisées Absence de feux piétons ou de protection piétonne Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite
1.2.6 Élargir les trottoirs du viaduc Paré	Piétons	-	M	2	Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux de convivialité piétonne, de trottoirs étroits
1.2.7 Rétrécir la longueur des passages piétons du boulevard Décarie, au niveau Ferrier/Décarie	Piétons	-	C	2	Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux de convivialité piétonne, large traverse de Décarie Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite
1.2.8 Élargir les trottoirs du viaduc Ferrier	Piétons	-	M	2	Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux de convivialité piétonne, de trottoirs étroits
1.2.9 Rétrécir la longueur des passages piétons du boulevard Décarie, au niveau de la Savane/Décarie	Piétons	-	C	1	Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux de convivialité piétonne, large traverse de Décarie Note : dans les plans de réaménagement de la rue de la Savane, la traverse de l'approche est va être réduite Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite
1.2.10 Élargir les trottoirs du viaduc Royalmount/de la Savane	Piétons	-	C	1	Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux de convivialité piétonne, de trottoirs étroits
1.2.11 Réviser l'intersection Cavendish/Griffith pour favoriser un rétrécissement de la longueur des passages piétons	Piétons	-	M	2	Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux futur de sécurité piétonne et enjeux actuels de traverse piétonne large et peu conviviale Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite
1.2.12 Évaluer la possibilité d'implanter des mesures de modération de la circulation sur l'ensemble du secteur NDLS	Piétons	-	M	3	Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux de sécurité et convivialité des modes actifs, et de cohésion des modes
1.3 Sécuriser les aménagements piétonniers existants						
1.3.1 Réduire les longueurs des traverses piétonnes et agrandir les îlots de refuge au niveau de l'intersection Victoria/Jean-Talon	Piétons Cyclistes Automobiles	2018	C	1	Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux de traverses piétonnes larges et non signalisées Absence de feux piétons ou de protection piétonne Complexité des mouvements véhiculaires non favorables à la bonne cohésion des modes Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite
1.3.2 Réviser l'intersection Buchan/Victoria/Paré	Piétons Automobiles	2018	C	1	Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux de traverses piétonnes larges, non signalisées et de complexité des mouvements véhiculaires Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite
1.3.3** Sécuriser les passages piétons Nord-sud sous l'A-40	Piétons Cyclistes	-	C	1	Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux d'accidents et de convivialité pour les modes actifs Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite

Axe/Intervention	Mode(s)	Planifié	Terme	Priorité	Principe(s) directeur(s)	Enjeux/contexte/opportunité
1.3.4 Implanter des feux piétons avec marquage au sol à l'intersection Royalmount/Devonshire (présence d'un arrêt d'autobus)	Piétons Cyclistes	-	C	1	Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux d'absence de feux piétons ou de protection piétonne dans un secteur à fort débit de camions (visibilité réduite). Peu décourager les modes actifs de circuler dans le secteur Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite (feux sonores)
1.3.5 Implanter des feux piétons avec marquage au sol à l'intersection Paré/Devonshire et réaligner l'intersection (présence d'arrêts d'autobus)	Piétons	-	C	1	Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux d'absence de feux piétons ou de protection piétonne dans un secteur à fort débit de camions (visibilité réduite). Peut décourager les modes actifs de circuler dans le secteur Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite (feux sonores, linéarité des corridors piétonniers, alignement des traverses, etc.)
1.3.6 Implanter des feux piétons avec marquage au sol à l'intersection Ferrier/Devonshire (présence d'arrêts d'autobus)	Piétons	-	C	2	Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux de traverses piétonnes non signalisées Absence de feux piétons ou de protection piétonne Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite (feux sonores, linéarité des corridors piétonniers, alignement des traverses, etc.)
1.3.7 Réviser l'intersection Kildare/Cavendish, pour améliorer la sécurité des piétons et éliminer les conflits véhiculaires	Piétons	CSL	C	1	Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux de sécurité piétonne, nombreux accidents Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite (feux sonores, linéarité des corridors piétonniers, alignement des traverses, etc.) <i>Note : la Ville de Côte Saint-Luc (CSL) prévoit revoir la programmation des feux de l'intersection suite à l'émission du rapport d'analyse de CIMA+, en juin 2016</i>
1.3.8 Réviser l'intersection Heywood/Cavendish, pour améliorer la sécurité des modes actifs	Piétons	-	M	2	Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux actuels de sécurités piétonne et cyclable, amplifiés dans le futur , suite à la construction du nouveau lien Cavendish
1.3.9 Réviser l'intersection Collins/Cavendish pour améliorer la sécurité des modes actifs	Piétons	-	M	2	Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite
1.3.10 Réviser l'approche Est et protéger le passage piéton de l'intersection Décarie/de la Savane	Piétons	CDN-NDG	C	1	Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux de convivialité piétonne, large traverse de la rue de la Savane; Enjeux de sécurité piétonne Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite
1.3.11 Réviser l'intersection Décarie/Sorel/Bougainville	Piétons Cyclistes Automobiles	-	C	2	Privilégier les transports collectifs et actifs Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes Limiter la présence de la circulation véhiculaire (sur tout le réseau local)	Enjeux de multiplication des accès Enjeux de convivialité piétonne et d'accès à la station de métro Opportunité de fermer certaines bretelles entourant la station de métro Opportunité de mailler le réseau cyclable, en réaffectant les voies de circulation autour de la station de métro Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite <i>Note : doit être validé selon l'empiètement de la passerelle pour modes actifs, entre la station De la Savane et le projet Royalmount</i>
1.3.12 Augmenter la visibilité des traverses piétonnes par un marquage distinctif de longue durée	Piétons	-	C	1	Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux de convivialité et de sécurisation pour les piétons Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite (linéarité des corridors piétonniers, alignement des traverses, etc.)
1.3.13 Aménager un corridor piéton sécuritaire et confortable entre le métro Namur et la rue Paré (dans les stationnements de grandes surfaces)	Piétons	-	C	2	Privilégier les transports collectifs et actifs Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux de chemins informels dans les stationnements Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite

Axe/Intervention	Mode(s)	Planifié	Terme	Priorité	Principe(s) directeur(s)	Enjeux/contexte/opportunité
1.3.14 Revoir l'intersection Ward/Alexis-Nihon	Piétons Cyclistes	Oui	M	3	Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux de traversée pour les piétons Opportunité de supprimer la bretelle de virage à droite du boulevard Alexis-Nihon vers la rue Ward (volonté de l'Arrondissement Saint-Laurent d'installer un feu à l'intersection actuellement gérée par des arrêts) Enjeux de l'accessibilité universelle et des besoins des usagers à mobilité réduite
1.4 Développer un réseau cyclable continu améliorant la perméabilité du secteur d'étude						
1.4.1 Créer un lien cyclable Nord-Sud sur la rue de la Savane et l'avenue Victoria	Cyclistes	2017-2018	C	1	Privilégier les transports collectifs et actifs Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux d'absence d'aménagements cyclables dans le secteur d'étude (incomplets, discontinus). Absence d'un réseau complet attirant Opportunité de rendre plus attractif le mode vélo dans l'ensemble du secteur d'étude
1.4.2 Créer un lien cyclable entre le métro De la Savane et la piste cyclable Sainte-Croix	Cyclistes	Ville de Mont-Royal	M	2	Privilégier les transports collectifs et actifs Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux de discontinuité du réseau cyclable Opportunité de raccordement au nouvel aménagement cyclable sur de la Savane
1.4.3 * Créer un lien cyclable Nord-Sud sur le chemin Devonshire (ou trouver une autre option) pour relier l'arrondissement Saint-Laurent et Ville de Mont-Royal et améliorer le passage à niveau sous l'A-40	Cyclistes	-	C	1	Privilégier les transports collectifs et actifs Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux d'absence d'aménagements cyclables dans le secteur d'étude (incomplets, discontinus). Absence d'un réseau complet attirant Opportunité de rendre plus attractif le mode vélo dans l'ensemble du secteur d'étude Enjeux de traversée des voies de service Côte-De-Liesse depuis le passage à niveau sous l'A-40
1.4.4 Créer un lien cyclable Est-Ouest sous l'emprise de l'A-40, entre l'échangeur Décarie et le demi-tour ouest (croisement de la voie ferrée)	Cyclistes	-	C	1	Privilégier les transports collectifs et actifs Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux du nombre de déplacements générés par les nouveaux projets dans Saint-Laurent et sur le site du Royalmount Enjeux de sécurité des modes actifs pour traverser les voies de service de Côte-de-Liesse
1.4.5 Créer un ou des lien(s) cyclable(s) Est-Ouest via les anciennes voies ferrées du secteur Industriel de Ville de Mont-Royal	Cyclistes	-	L	3	Privilégier les transports collectifs et actifs Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux d'absence d'aménagements cyclables dans le secteur d'étude (incomplet, discontinus). Absence d'un réseau complet attirant Opportunité de rendre plus attractif le mode vélo dans l'ensemble du secteur d'étude, en séparant les cyclistes de la circulation routière
1.4.6 Créer un lien cyclable Nord-Sud entre les secteurs de l'ancien hippodrome, Côte Saint-Luc et Hampstead	Cyclistes	-	M	1	Privilégier les transports collectifs et actifs Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux de barrières physiques Enjeux d'absence d'aménagements cyclables dans le secteur d'étude (incomplets, discontinus). Absence d'un réseau complet attirant Opportunité de rendre plus attractif le mode vélo dans l'ensemble du secteur d'étude Enjeux de déplacements générés par les nouveaux développements
1.4.7 Créer un lien cyclable Est-Ouest le long de la voie ferrée du CP (au sud du secteur d'étude)	Cyclistes	-	L	3	Privilégier les transports collectifs et actifs Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux d'absence d'aménagements cyclables dans le secteur d'étude (incomplets, discontinus). Absence d'un réseau complet attirant Opportunité de rendre plus attractif le mode vélo dans l'ensemble du secteur d'étude et de raccorder les aménagements vers les secteurs de l'Est Opportunité d'extraire les cyclistes de la circulation routière (pour plus de sécurité)
1.4.8 * Créer un lien cyclable Est-Ouest le long de la voie ferrée du CN (au nord du secteur d'étude, dans l'arrondissement Saint-Laurent)	Cyclistes	Oui par SL	M	2	Privilégier les transports collectifs et actifs Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux d'absence d'aménagements cyclables dans le secteur d'étude (incomplets, discontinus). Absence d'un réseau complet attirant Opportunité de rendre plus attractif le mode vélo dans l'ensemble du secteur d'étude et de raccorder les aménagements Opportunité d'extraire les cyclistes de la circulation routière (pour plus de sécurité)

Axe/Intervention	Mode(s)	Planifié	Terme	Priorité	Principe(s) directeur(s)	Enjeux/contexte/opportunité
1.4.9 Créer un lien cyclable Est-Ouest dans le secteur de l'ancien hippodrome	Cyclistes	-	M	1	Privilégier les transports collectifs et actif Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux d'absence d'aménagements cyclables dans le secteur d'étude (incomplets, discontinus). Absence d'un réseau complet attirant Opportunité de rendre plus attractif le mode vélo dans l'ensemble du secteur d'étude Enjeux de déplacements générés par les nouveaux développements
1.5 Étendre la portée du réseau cyclable						
1.5.1* Créer des liens cyclables vers les futures stations du REM via : rue Jean-Talon, rue Graham, avenue Sainte-Croix, rue Bougainville, avenue Plymouth, chemin Lucerne	Cyclistes	-	C	1	Privilégier les transports collectifs et actifs Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux de la part importante des déplacements automobiles Opportunité de transfert modal
1.5.2* Développer la Vélo-route entre Deux-Montagnes et la Ville de Ville-Mont-Royal le long de la ligne de train Deux-Montagnes : Île Bigras jusqu'à la gare Canora	Cyclistes	Oui par SL	M	2	Privilégier les transports collectifs et actif Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	
1.6 Bonifier l'offre de service offerte liée à l'utilisation du vélo						
1.6.1*** Implanter des stations BIXI	Cyclistes	Dans SL	C	1	Privilégier les transports collectifs et actifs	Enjeux d'absence de systèmes de partage dans le secteur d'étude (excepté dans le Triangle) Opportunité d'étendre le réseau BIXI à proximité des principaux pôles, jumelé à l'ajout d'aménagements cyclables Opportunités d'implantation : station de métro De la Savane, station de métro Namur, secteur de l'ancien hippodrome, sur le chemin Devonshire; dans Saint-Laurent
1.7 Bonifier les aménagements complémentaires à l'utilisation du vélo						
1.7.1 Aménager des goulottes pour vélo sur les nouvelles passerelles enjambant l'A-520	Cyclistes	2018	M	2	Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux d'attractivité de l'utilisation du vélo
1.8 Sécuriser les aménagements cyclables						
1.8.1 Augmenter la visibilité des traverses cyclables par un marquage distinctif de longue durée (couleur verte)	Cyclistes	-	C	2	Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux d'attrait et de sécurisation des aménagements cyclables
1.8.2 Aménager et améliorer la sécurité des passages inférieurs de l'avenue Victoria et du boulevard Décarie	Cyclistes	CDN (Victoria)	C	1	Privilégier les transports collectifs et actifs Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux de partage de trottoirs étroits avec les piétons
2 Transport en commun						

Axe/Intervention	Mode(s)	Planifié	Terme	Priorité	Principe(s) directeur(s)	Enjeux/contexte/opportunité
2.1 Améliorer l'expérience en transport collectif						
2.1.1 Implanter des abribus le long des axes structurants de transport en commun et aux arrêts les plus achalandés	Piétons Transport collectif	-	M	2	Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux d'attractivité du TC
2.2 Déployer des mesures préférentielles pour bus						
2.2.1* Implanter des mesures préférentielles pour bus sur le raccordement et le prolongement du boulevard Cavendish (dans le cadre du projet de prolongement Cavendish)	Transport collectif	2025	M	1	Privilégier les transports collectifs et actifs	Enjeux d'enclavement et d'accessibilité restreinte vers le nord, le sud et l'ouest Peu de perméabilité/connectivité entre Côte Saint-Luc, Saint-Laurent et le secteur industriel Mont-Royal Secteur morcelé par d'importantes barrières physiques Opportunité de favoriser la cohabitation des modes sur le nouveau lien Note : des feux chandelle sont planifiés dans Côte Saint-Luc, pour cinq intersections le long de Cavendish, avec remplacement des contrôleurs
2.2.2 Déployer des mesures préférentielles pour bus sur l'avenue Royalmount (suite au projet de raccordement Cavendish)	Transport collectif	-	M	1	Privilégier les transports collectifs et actifs	Enjeux de cohabitation des modes sur Royalmount, de connexion limitée entre le métro et le bus, et d'accessibilité restreinte au réseau d'autobus Actuellement, aucune ligne d'autobus ne circule sur le tronçon Est de Royalmount Opportunité d'ajouter une ligne d'autobus avec MPB pour les nouveaux besoins à venir : amélioration du service; augmentation de l'attractivité du réseau d'autobus Raccordement au nouveau lien Cavendish Emprise disponible sur Royalmount, de part et d'autre de l'emprise actuelle, pour élargissement de l'avenue
2.2.3 Déployer des mesures préférentielles pour bus sur la rue de la Savane	Transport collectif	-	C	1	Privilégier les transports collectifs et actifs	Enjeux de connexion limitée entre le métro et l'autobus Actuellement, aucune ligne d'autobus ne circule sur de la Savane Opportunité d'ajouter une ligne d'autobus avec MPB pour les nouveaux besoins à venir : amélioration du service; augmentation de l'attractivité du réseau d'autobus Raccordement au nouveau lien Cavendish, à Royalmount, au métro De la Savane et prolongement vers Côte-des-Neiges Nouveaux aménagements cyclables prévus sur de la Savane, avec réduction des voies de circulation
2.2.4 Déployer des mesures préférentielles pour bus sur la rue Jean-Talon (sur le site de l'ancien hippodrome et sur l'axe actuel Jean-Talon) et aux abords de la station Namur, de part et d'autre, de l'axe Décarie	Transport collectif	-	C	1	Privilégier les transports collectifs et actifs	Enjeux de congestion routière et d'efficacité du TC Opportunité de mise en place de MPB pour les besoins actuels et futurs : amélioration du service; augmentation de l'attractivité du réseau d'autobus Note : la STM étudie actuellement le déploiement de MPB sur la rue Jean-Talon entre Clanranald et Saint-Michel.
2.2.5 Supprimer le virage à droite depuis la rue Jean-Talon vers le boulevard Décarie direction nord et le déplacer dans le prolongement de la rue des Jockeys, via Mountain Sights (en rapport avec les interventions 6.1.3 et 6.1.4)	Transport collectif Automobiles	-	C	1	Privilégier les transports collectifs et actifs Limiter la présence de la circulation véhiculaire (sur tout le réseau local)	Enjeux de mouvements problématiques sur Jean-Talon vers Décarie; Enjeux d'amplification des problématiques de circulation suite au développement du site de l'ancien hippodrome; Enjeux de cohabitation des modes (bus/automobiles)
2.3 Bonifier le réseau d'autobus et favoriser l'implantation de nouvelles technologies						

Axe/Intervention	Mode(s)	Planifié	Terme	Priorité	Principe(s) directeur(s)	Enjeux/contexte/opportunité
2.3.1 Créer une ligne d'autobus électrique ou de véhicule autonome	Transport collectif	-	M	1	Privilégier les transports collectifs et actifs	Opportunité de répondre aux besoins en déplacements générés par le secteur d'étude (Triangle/ancien hippodrome/secteur industriel de Ville de Mont-Royal/projet Royalmount) Opportunité de modifier/prolonger une ligne du réseau existante Opportunité de développer le secteur avec une vision de transport innovant
2.3.2 Créer ou prolonger les lignes d'autobus vers l'ouest de l'axe Décarie depuis les stations de métro Namur et De la Savane vers l'ouest de l'axe Décarie	Transport collectif	-	C	1	Privilégier les transports collectifs et actifs	Enjeux de connexion limitée entre le métro et l'autobus, et d'accessibilité restreinte au réseau d'autobus Actuellement, une seule ligne d'autobus circule depuis le métro Namur vers l'ouest, avec des horaires réduits Amélioration du service; augmentation de l'attractivité du réseau d'autobus Opportunité de raccordement au nouveau lien Cavendish et au métro De la Savane; Opportunité de modifier le parcours de la ligne 115 et d'analyser les lignes de Côte Saint-Luc, de Saint-Laurent et de l'Ouest-de-l'île
2.3.3 Créer une ligne d'autobus vers le nord de Cavendish (passant par l'ancien hippodrome et le nouveau raccordement vers Cavendish) depuis le sud de Côte-des-Neiges	Transport collectif	-	M	1	Privilégier les transports collectifs et actifs	Enjeux de connexion limitée entre le métro et l'autobus, et d'accessibilité restreinte au réseau d'autobus Actuellement, 25 % des déplacements produits par le secteur d'étude vers CDN (environ 1 100 déplacements) Dix-huit pour cent (18 %) des déplacements produits se font en auto vers CDN (environ 800 déplacements) Également, 8% des déplacements attirés depuis CDN (environ 1400 déplacements); 5% des déplacements attirés se font en auto depuis CDN (environ 900 déplacements); Opportunité de désenclaver Saint-Laurent vers la station Namur et le secteur CDN; Amélioration du service = augmentation de l'attractivité du réseau d'autobus
2.3.4 Créer une ligne d'autobus depuis le sud de Cavendish vers la station De la Savane (en passant par le nouveau prolongement de l'axe Cavendish et son raccordement à Royalmount)	Transport collectif	-	M	1	Privilégier les transports collectifs et actifs	Enjeux de connexion limitée entre le métro et l'autobus et d'accessibilité restreinte au réseau d'autobus; Actuellement, 9 % des déplacements produits par le secteur d'étude vers Saint-Laurent (environ 400 déplacements) Six pour cent (6 %) des déplacements produits se font en auto vers Saint-Laurent (environ 250 déplacements) Également, 7 % des déplacements attirés depuis Saint-Laurent (environ 1 200 déplacements); Cinq pour cent (5 %) des déplacements attirés se font en auto depuis Saint-Laurent (environ 900 déplacements) Opportunité de désenclaver Côte-Saint-Luc vers la station De la Savane Amélioration du service; augmentation de l'attractivité du réseau d'autobus
2.3.5** Élaborer une connexion entre le réseau d'autobus et les futures stations du REM	Transport collectif	À l'ouverture du REM	C	2	Privilégier les transports collectifs et actifs	Enjeux importants de part des déplacements en auto, malgré les aménagements TC en place (57% en auto en provenance de la zone, 27 % en TC en provenance; 72 % en auto vers la zone; 20 % en TC vers la zone); Opportunités de connexion sur le réseau local : 124-Victoria (A-40) et 92-Jean-Talon (Canora) et d'autres lignes venant de l'Ouest
2.4 Créer de nouveaux accès au métro						
2.4.1 Créer un nouvel édicule à la station de métro De la Savane (pôle régional), à l'ouest de l'axe Décarie et idéalement raccordé à un terminus d'autobus	Piétons Transport collectif	-	M	1	Privilégier les transports collectifs et actifs Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux du nombre de déplacements générés par le nouveau projet Royalmount Enjeux de traversée des voies de Décarie pour les piétons en provenance du métro De la Savane (peu confortables, longues traversées, peu conviviales) Enjeux de couverture de la station De la Savane réduite à l'ouest par l'absence d'un lien direct et l'éloignement de l'édicule Note : à confirmer, selon les aménagements prévus dans le contexte du projet Royalmount

Axe/Intervention	Mode(s)	Planifié	Terme	Priorité	Principe(s) directeur(s)	Enjeux/contexte/opportunité
2.4.2 Créer un nouvel édicule ou un accès à la station de métro Namur (pôle local), à l'ouest de l'axe Décarie	Piétons Transport collectif	-	M	2	Privilégier les transports collectifs et actifs Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et des cyclistes	Enjeux du nombre de déplacements générés par les nouveaux développements de l'ancien hippodrome et d'importants débits piétons actuellement sur les viaducs Jean-Talon et Des Jockeys Enjeux de traverse des voies du boulevard Décarie pour les piétons en provenance du métro Namur (peu confortable, longue traverse, peu conviviale) et de configuration autour du métro Namur (peu fonctionnelle) Enjeux de positionnement des arrêts d'autobus autour de l'édicule actuel de la station Namur
2.5 Développer un nouvel accès au réseau de train de banlieue						
2.5.1 Créer une station de train de banlieue de ligne Saint-Jérôme dans le secteur de l'ancien hippodrome (limite ouest de l'autoroute Décarie)	Transport collectif	-	L	3	Privilégier les transports collectifs et actifs	Enjeux du nombre de déplacements générés par les nouveaux développements de l'ancien hippodrome, et d'importants débits piétons et véhiculaires actuellement sur les viaducs Jean-Talon et Des Jockeys Opportunité d'offrir une alternative à l'utilisation de l'automobile pour les futurs résidents du secteur de l'ancien hippodrome
3 Système de transport partagé						
3.1 Améliorer le service d'auto-partage						
3.1.1 Étendre la couverture des véhicules en libre-service par l'entremise des pôles de mobilité	Automobiles	-	C	2	Privilégier les transports collectifs et actifs	Enjeux d'absence de système de partage dans le secteur d'étude (excepté dans le Triangle) Opportunité d'étendre le réseau car2go à proximité des pôles principaux en établissant des ententes
3.1.2 Étendre la couverture des véhicules d'auto-partage par l'entremise des pôles de mobilité	Automobiles	Oui	C	2	Privilégier les transports collectifs et actifs	Enjeux d'absence de système de partage dans le secteur d'étude (excepté dans le Triangle) Opportunité d'étendre le réseau Communauto à proximité des principaux pôles, en établissant des ententes
4 Stationnement et mobilité durable						
4.1 Bonifier l'offre de mobilité partagée et développer l'intermodalité						
4.1.1* Aménager des pôles de mobilité sur le territoire pour favoriser le regroupement de l'offre de transport alternatif	Piétons Cyclistes Automobiles	Pour SL	C	1	Privilégier les transports collectifs et actifs	Enjeux de congestion dans le secteur d'étude Opportunité de proposer des alternatives à l'utilisation de l'auto-solo pour se rendre dans le secteur d'étude Opportunité de proposer des alternatives pour limiter le stationnement des autos-solo
4.1.2* Augmenter l'offre d'auto-partage en favorisant l'intégration de places pour ces véhicules et pour le covoiturage dans les nouveaux projets immobiliers	Automobiles	-	C	1	Limiter la présence de la circulation véhiculaire (sur tout le réseau local)	Offre limitée des modes alternatifs à l'auto-solo Enjeux de places de stationnement sur rue et de gestion du stationnement
4.1.3* Développer une collaboration étroite entre les sociétés de transport et les entreprises, et possibilité de prévoir une réglementation imposant l'élaboration d'un plan de gestion des entreprises	Automobiles	Pour SL	C	2	Limiter la présence de la circulation véhiculaire (sur tout le réseau local)	Enjeux de places de stationnement sur rue, de gestion du stationnement et de congestion Opportunité de s'inspirer des actions du comité de transport du Technoparc Montréal (en collaboration avec MOBA, les représentant d'entreprise, la STM, la Ville de Montréal) qui s'assure que les services de transport collectif répondent adéquatement aux besoins de ses travailleurs
4.2 Intégrer les nouvelles technologies						
4.2.1* Poursuivre l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques	Automobiles	Pour CDN-NDG et SL	C	2	-	Opportunité de développer le secteur avec une vision de transport innovant Note : cette intervention rentre dans la <i>Politique d'électrification</i> de la Ville de Montréal 2016-2020

Axe/Intervention	Mode(s)	Planifié	Terme	Priorité	Principe(s) directeur(s)	Enjeux/contexte/opportunité
4.2.2 Implanter les nouvelles technologies : • Bornes arrêt-minute • Système de détection de l'occupation des places de stationnement • Jalonnement dynamique	Automobiles	-	M	1	Privilégier les transports collectifs et actifs Limiter la présence de la circulation véhiculaire (sur tout le réseau local)	Enjeux de gestion des espaces de stationnement. Nombreux stationnements hors-rue avec saturation des places de stationnement sur rue
4.3 Bonifier l'offre en stationnement pour les vélos						
4.3.1* Implanter des stationnements vélos aux abords des générateurs de déplacements et fournir des supports à vélo à des endroits stratégiques	Cyclistes	-	C	1	Privilégier les transports collectifs et actifs Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et cyclistes	Enjeux d'absence de supports à vélo dans la zone d'étude et de convivialité pour les modes actifs L'ajout de mobilier dédié augmente l'attractivité du mode vélo en couvrant un besoin en espace de stationnement
4.3.2 Augmenter le ratio minimum en stationnements vélos dans la réglementation d'urbanisme	Cyclistes	-	C	2	Privilégier les transports collectifs et actifs Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et cyclistes	Enjeux de faible présence de supports à vélo dans la zone d'étude L'ajout de mobilier dédié augmente l'attractivité du mode vélo, en couvrant un besoin en espace de stationnement. En proposant des stationnements vélo dans les résidences, un transfert modal peut être envisagé
4.4 Revoir et régler l'offre en stationnement véhiculaire						
4.4.1* Mutualiser les stationnements des grands commerces avec d'autres besoins (résidentiel/employés/navetteurs)	Automobiles	-	C	2	Privilégier les transports collectifs et actifs Limiter la présence de la circulation véhiculaire (sur tout le réseau local)	Enjeux de gestion des espaces de stationnement (forte disparité de l'occupation des places). Nombreux stationnements hors-rue, avec saturation des places de stationnement sur rue
4.4.2 Implanter des systèmes de tarification ou de contrôle de l'utilisation des places sur rue de courte durée, lors de présence de commerces de proximité	Automobiles	-	C	2	Privilégier les transports collectifs et actifs Limiter la présence de la circulation véhiculaire (sur tout le réseau local)	De nombreux îlots de chaleur
4.4.3* Favoriser le stationnement hors-rue intérieur (souterrain ou étagé) dans le cas des nouvelles constructions	Automobiles	-	C	1	Privilégier les transports collectifs et actifs;	Enjeux d'espaces pour les places de stationnement sur rue De nombreux îlots de chaleur
4.4.4 Intégrer des places pour visiteurs aux développements résidentiels	Automobiles	-	C	2	Limiter la présence de la circulation véhiculaire (sur tout le réseau local)	Enjeux d'espaces de stationnement sur rue
4.4.5 Intégrer des débarcadères aux abords des stations de métro (dépose-minute)	Automobiles	-	C	2	Privilégier les transports collectifs et actifs	Opportunité d'encourager l'utilisation du métro
4.4.6 Verdir les stationnements extérieurs	Piétons Automobiles	-	M	2	Prioriser la sécurité, et le confort des piétons et cyclistes	Enjeux de manque de canopée sur l'ensemble du secteur d'étude De nombreux îlots de chaleur
5 Circulation véhiculaire						
5.1 Créer de nouveaux franchissements						

Axe/Intervention	Mode(s)	Planifié	Terme	Priorité	Principe(s) directeur(s)	Enjeux/contexte/opportunité
5.1.1* Prolonger le boulevard Cavendish	Automobiles	2025	M	1	-	Enjeux d'enclavement par la présence des voies ferrées Enjeux d'absence de franchissements Nord-Sud et Est-Ouest
5.1.2 Prolonger la rue Jean-Louis-Lévesque jusqu'à la rue Paré	Piétons Cyclistes Automobiles	-	C	1	Privilégier les transports collectifs et actifs Limiter la présence de la circulation véhiculaire (sur tout le réseau local)	Enjeux de continuité des axes routiers et de traversée de l'A-15 pour le réseau local et les modes actifs
5.1.3 Prolonger la rue des Jockeys jusqu'à l'avenue Mountain Sights	Piétons Cyclistes Automobiles	-	C	1	Privilégier les transports collectifs et actifs Limiter la présence de la circulation véhiculaire (sur tout le réseau local)	Enjeux de mouvements véhiculaires problématiques, de Jean-Talon vers Décarie Enjeux de cohabitation des modes (autobus/automobiles) au niveau du métro Namur Enjeux de continuité des axes routiers
5.1.4 Supprimer le virage à droite depuis la rue Jean-Talon vers le boulevard Décarie direction Nord et le déplacer dans le prolongement de la rue des Jockeys, via Mountain Sights (en rapport avec les interventions 3.2.5 et 6.1.3)	Transport collectif Automobiles	-	C	1	Privilégier les transports collectifs et actifs Limiter la présence de la circulation véhiculaire (sur tout le réseau local)	Enjeux de mouvements problématiques sur Jean-Talon vers Décarie; Enjeux d'amplification des problématiques de circulation suite au développement du site de l'ancien hippodrome Enjeux de cohabitation des modes (autobus/automobiles)
5.2 Revoir l'organisation des mouvements véhiculaires						
5.2.1 Éliminer les entrecroisements sur Côte-de-Liesse, au niveau de l'entrée de l'A-40 Ouest : implanter un feu de circulation pour alterner les débits provenant de Côte-de-Liesse et de l'A-40 Ouest	Automobiles	-	L	1	Limiter la présence de la circulation véhiculaire (sur tout le réseau local)	Enjeux d'entrecroisement camions/autos, autos/autos Nombreux accidents en tronçon au niveau de l'entrecroisement
5.2.2 Éliminer l'entrecroisement à partir de la bretelle de sortie de l'autoroute Décarie, en direction nord (rue Jean-Talon) : <ul style="list-style-type: none">Étudier la possibilité de déplacer la bretelle de sortie de l'autoroute Décarie au niveau de la rue VézinaÉtudier la possibilité d'implanter des feux de circulation en amont de la rue Jean-Talon, pour alterner les débits du boulevard Décarie (voie de service) et ceux de la bretelle de sortie de l'A-15 Nord	Automobiles	-	M	1	Limiter la présence de la circulation véhiculaire (sur tout le réseau local)	Enjeux d'entrecroisement au niveau de la sortie de l'A-15. Refoulement sur le boulevard Décarie et refoulement sur l'A-15
6 Livraison et camionnage						
6.1 Gérer les livraisons						
6.1.1 Créer un centre de livraison : transfert des marchandises des gros camions vers des plus petits véhicules (électriques)	Camions	-	C	2	Limiter la présence de la circulation véhiculaire Limiter toute circulation de transit, par une gestion appropriée du réseau routier	Limiter le transit des camions Enjeux de sécurité et de cohabitation avec les camions Opportunité de développer le secteur avec une vision de transport innovant Enjeux d'amélioration du confort des déplacements des modes actifs

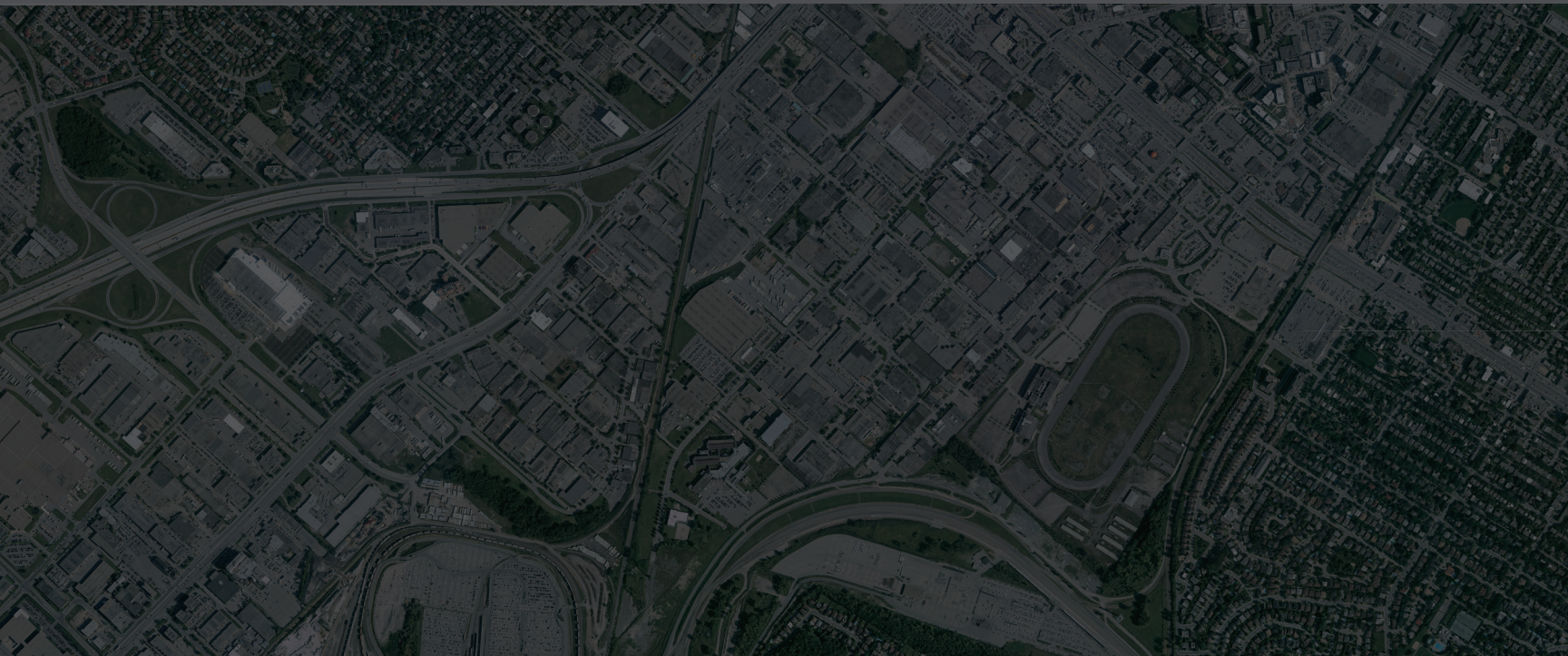
Axe/Intervention	Mode(s)	Planifié	Terme	Priorité	Principe(s) directeur(s)	Enjeux/contexte/opportunité
6.1.2 Instaurer des livraisons avec des camions de taille limitée et/ou avec des camions électriques	Camions	-	C	2	Limiter la présence de la circulation véhiculaire	Enjeux de sécurité et de cohabitation avec les camions Opportunité de développer le secteur avec une vision de transport innovant Enjeux d'amélioration du confort des déplacements des modes actifs
6.2 Réduire le réseau de camionnage						
6.2.1 Interdire le camionnage en transit dans les secteurs de l'ancien hippodrome et du Triangle	Camions	-	C	1	Limiter la présence de la circulation véhiculaire; Limiter toute circulation de transit par une gestion appropriée du réseau routier	Enjeux de transit de camions et de cohabitation des modes dans le Triangle

Légende : C = Court terme (5 ans); M = Moyen terme (5-10 ans); L = Long terme (+10 ans); * = **Prévu dans le PLD Saint-Laurent**; ** = **Prévu dans le projet Royalmount**

À propos d'AECOM

AECOM s'affaire à bâtir pour un monde meilleur. Nous assurons la conception, la construction, le financement et l'exploitation d'infrastructures pour des gouvernements, des entreprises et des organisations dans plus de 150 pays. En tant que firme pleinement intégrée, nous conjugons connaissance et expérience, dans notre réseau mondial d'experts, pour aider les clients à relever leurs défis les plus complexes. Installations à haut rendement énergétique, collectivités et environnements résilients, nations stables et sécuritaires : nos réalisations sont transformatrices, uniques et incontournables. Classée dans la liste des entreprises du Fortune 500, AECOM a enregistré des revenus d'environ 17,4 milliards de dollars US pendant l'exercice financier 2016.

Voyez comment nous concrétisons ce que d'autres ne peuvent qu'imaginer, au aecom.ca et @AECOM.



AECOM

85, rue Sainte-Catherine Ouest
Montréal, Québec, H2X 3P4, Canada
Téléphone : 514-287-8500 | Télécopieur : 514-287-8600

infotransport@aecom.com

aecom.com / aecom.ca/fr