

**ÉTUDE DE SÉCURITÉ ET D'ACCESSIBILITÉ
PIÉTONS ET VÉLOS**

PROJET RÉSIDENCES SEVILLE

Version finale




740, rue Notre-Dame Ouest
Bureau 900
Montréal (Québec) H3C 3X6
Tél. : 514 337-2462
Télec. : 514 281-1632

Projet n° : M00907A
Novembre 2007

ÉQUIPE DE RÉALISATION DU PROJET

Claude Poirier, ing., M. Ing.
Directeur de projet

Luc Fortin, urb., M. MBA
Herbert Nunes, B.Sc. Urb.
Jean François Barabé, tech.
Sébastien Jolette, tech.

Préparé par : 
Herbert Nunes, B.Sc. Urb

Date : 23 nov 2007

Vérifié par : 
Claude Poirier, ing., M. Ing.
Chargé de projet
No membre OIQ : 116220

Date : 23 nov, 07

| REGISTRE DES ÉMISSIONS ET RÉVISIONS | | |
|-------------------------------------|------------|---|
| IDENTIFICATION | DATE | DESCRIPTION DE L'ÉMISSION ET/OU DE RÉVISION |
| | 2007-11-19 | Version préliminaire |
| | 2007-11-23 | Version finale |

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|-----------|
| 1. INTRODUCTION | 1 |
| 1.1 LE PROJET | 1 |
| 1.2 LE MANDAT DE CIMA+ | 1 |
| 1.3 LA MÉTHODOLOGIE UTILISÉE | 1 |
| 2. SITUATION ACTUELLE..... | 2 |
| 2.1 TISSU URBAIN EXISTANT | 2 |
| 2.1.1 Caractéristiques du site | 2 |
| 2.1.2 Caractéristiques de l'îlot touché..... | 2 |
| 2.1.3 Caractéristiques du secteur d'implantation | 2 |
| 2.2 VOIRIE, TROTTOIRS ET ÉQUIPEMENTS URBAINS | 7 |
| 2.3 CONDITIONS DE CIRCULATION ACTUELLE | 9 |
| 3. DESCRIPTION DU PROJET IMMOBILIER..... | 12 |
| 3.1 LOCALISATION DES ACCÈS PRINCIPAUX PIÉTONS, VÉLO ET AUTO | 12 |
| 4. CIRCULATION GÉNÉRÉE PAR LE PROJET..... | 14 |
| 5. DISTRIBUTION ET AFFECTATION DES DÉPLACEMENTS..... | 15 |
| 6. CARACTÉRISTIQUES D'INTÉGRATION/ACCESSIBILITÉ DU PROJET ET MESURES COMPLÉMENTAIRES ENVISAGÉES | 17 |
| 6.1 DÉPLACEMENTS PIÉTONS | 17 |
| 6.1.1 Principales caractéristiques | 17 |
| 6.1.2 Mesures complémentaires | 17 |
| 6.2 DÉPLACEMENTS EN VÉLO | 18 |
| 6.2.1 Principales caractéristiques | 18 |
| 6.2.2 Mesures complémentaires | 18 |
| 6.3 TRANSPORT EN COMMUN | 19 |
| 6.3.1 Principales caractéristiques | 19 |
| 6.4 USAGE COLLECTIF DE L'AUTOMOBILE | 21 |
| 6.4.1 Principales caractéristiques | 21 |
| 6.4.2 Mesures complémentaires | 21 |
| 6.5 IMPACTS DES MODES DE MOBILITÉ SUR LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS | 21 |
| 7. BILAN DES IMPACTS DU PROJET | 22 |
| 7.1 IMPACTS RÉSULTANT DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE | 22 |
| 7.2 NOUVELLE POPULATION LOCALE | 22 |
| 7.3 CONTINUITÉ DU TISSU COMMERCIAL | 22 |
| 8. CONCLUSION..... | 23 |

FIGURES

| | |
|---|----|
| FIGURE 2.1 LOCALISATION DU SITE À L'ÉTUDE | 4 |
| FIGURE 2.2 CARACTÉRISTIQUES DU SITE DU PROJET | 5 |
| FIGURE 2.3 PRINCIPAUX ATTRAITS ET OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN DU SECTEUR | 6 |
| FIGURE 2.4 CARACTÉRISTIQUES DU PROJET RÉSIDENCES SEVILLE | 8 |
| FIGURE 2.5 CONDITIONS ACTUELLES DE CIRCULATION..... | 10 |
| FIGURE 2.6 CONDITIONS ACTUELLES DE CIRCULATION..... | 11 |
| FIGURE 3.1 LOCALISATION DU BÂTIMENT ET DES ACCÈS | 13 |
| FIGURE 5.1 ITINÉRAIRES PRINCIPAUX PIÉTONS ET VÉLOS | 16 |
| FIGURE 6.1 OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN..... | 20 |

1. INTRODUCTION

1.1 Le projet

Un promoteur désire implanter une nouvelle résidence étudiante dans l'arrondissement Ville-Marie sur la rue Sainte-Catherine entre les rues Atwater et Lambert-Closse. Le projet des Résidences Seville est un développement résidentiel de haute densité offrant plus de 970 unités, le projet permettra d'augmenter considérablement l'offre de logement pour étudiants à Montréal et plus précisément au sein de l'arrondissement Ville-Marie.

1.2 Le mandat de CIMA+

La firme d'experts CIMA+ a été mandatée par le développeur afin de déterminer l'impact, en termes de nouveaux déplacements, de l'implantation d'un nouveau projet résidentiel dans le secteur à l'étude. De plus, l'accessibilité au secteur a été analysée sur la base des exigences du nouveau plan de transport de la ville de Montréal.

À l'aide du logiciel de simulation Synchro 6, une évaluation des conditions de circulation actuelles a été effectuée. Une analyse de la demande en déplacement dans le secteur a été réalisée afin de desservir adéquatement la clientèle de la résidence. Pour terminer, des recommandations sont proposées pour maintenir ou améliorer les conditions d'accessibilité dans le secteur développé.

1.3 La méthodologie utilisée

Nous avons pris connaissance du plan d'aménagement du projet. Nous proposons de délimiter le secteur d'étude par le boulevard De Maisonneuve au Nord, la rue Lambert-Closse à l'Est, la rue Sainte-Catherine au Sud et l'avenue Atwater à l'Ouest.

Ainsi, pour réaliser ce mandat, nos professionnels ont accompli les activités suivantes:

- cueillette de données;
- analyse de la situation actuelle;
- identification de la demande future en déplacements;
- étude d'accessibilité au secteur;
- évaluation des impacts sur la sécurité et sur le secteur avoisinant et élaboration de mesures de mitigation.

2. Situation actuelle

Le projet des Résidences Seville sera réalisé dans le secteur « Atwater/ancien Forum » de l'arrondissement Ville-Marie à Montréal. Plus précisément, le site du projet occupe la façade Sud de l'îlot délimité par la rue Sainte-Catherine, le boulevard De Maisonneuve au Nord, les rues Chomedey à l'Est et Lambert-Closse à l'Ouest (**Figure 2.1**).

2.1 Tissu urbain existant

2.1.1 Caractéristiques du site

Le site retenu pour le projet est actuellement occupé par des immeubles de trois étages avec commerces au rez-de-chaussée ainsi que l'ancien cinéma Séville dans sa partie Est. Tous ces bâtiments sont désuets ou abandonnés (**Figure 2.2**).

2.1.2 Caractéristiques de l'îlot touché

Le reste de l'îlot est occupé exclusivement par des usages résidentiels sauf sur la rue Lambert-Closse. La rue Chomedey compte essentiellement des immeubles résidentiels de trois étages alors que le boulevard De Maisonneuve, en plus d'immeubles du même type, compte une tour d'habitation de 22 étages. La façade Lambert-Closse de l'îlot est occupée par un stationnement privé tarifé, un immeuble commercial et des édifices à bureaux de deux étages. Aucun bâtiment autre que ceux du site du projet n'est à l'abandon.

Une **ruelle** traverse l'îlot reliant le boulevard De Maisonneuve à la rue Lambert-Closse. Des stationnements privés extérieurs et intérieurs sont desservis par cette ruelle. Le revêtement en pavage de la **ruelle est en mauvaise état** et on y retrouve plusieurs débris; l'éclairage y est déficient. La condition actuelle de la ruelle la rend difficilement utilisable par les piétons ou les cyclistes et peu sécuritaire.

2.1.3 Caractéristiques du secteur d'implantation

Le tissu urbain dans le secteur d'implantation du projet est de densité moyenne à élevée. On y retrouve principalement des immeubles résidentiels, des commerces et des immeubles mixtes:

- des immeubles résidentiels de trois étages en rangée avec commerces au rez-de-chaussée occupent la rue Sainte-Catherine et dans certains cas le boulevard De Maisonneuve; des immeubles similaires mais sans commerces au rez-de-chaussée occupent principalement les rues dans l'axe Nord-Sud;
- des tours d'habitation se retrouvent principalement sur le boulevard De Maisonneuve;

- des immeubles strictement commerciaux sont situés sur le côté Sud de la rue Sainte-Catherine et le Forum Pepsi occupe tout l'îlot situé à l'Ouest du site du projet;
- le Square Cabot occupe le quadrilatère situé au Sud-Ouest du projet.

En périphérie du secteur d'implantation, on compte de nombreux points d'attraction importants pour le projet, dont les établissements d'enseignement suivants : le Collège Dawson, l'Université Concordia, des locaux de l'UQAM, le Collège LaSalle et le Collège de Montréal.

Bien qu'ayant subi les contrecoups de la fermeture de l'ancien Forum, le secteur d'implantation dispose d'une multitude d'activités économiques et sociales et offre certains attraits de quartier. On y retrouve notamment les éléments suivants :

- bibliothèque;
- hôpital;
- collège;
- cinéma;
- éventail important de commerces divers;
- nombreux points d'accès au réseau de transport en commun (métro et autobus);
- accès au Montréal souterrain – Place Alexis Nihon et réseau du métro.

La **figure 2.3** présente les principales composantes du secteur d'implantation et l'offre de transport en commun.



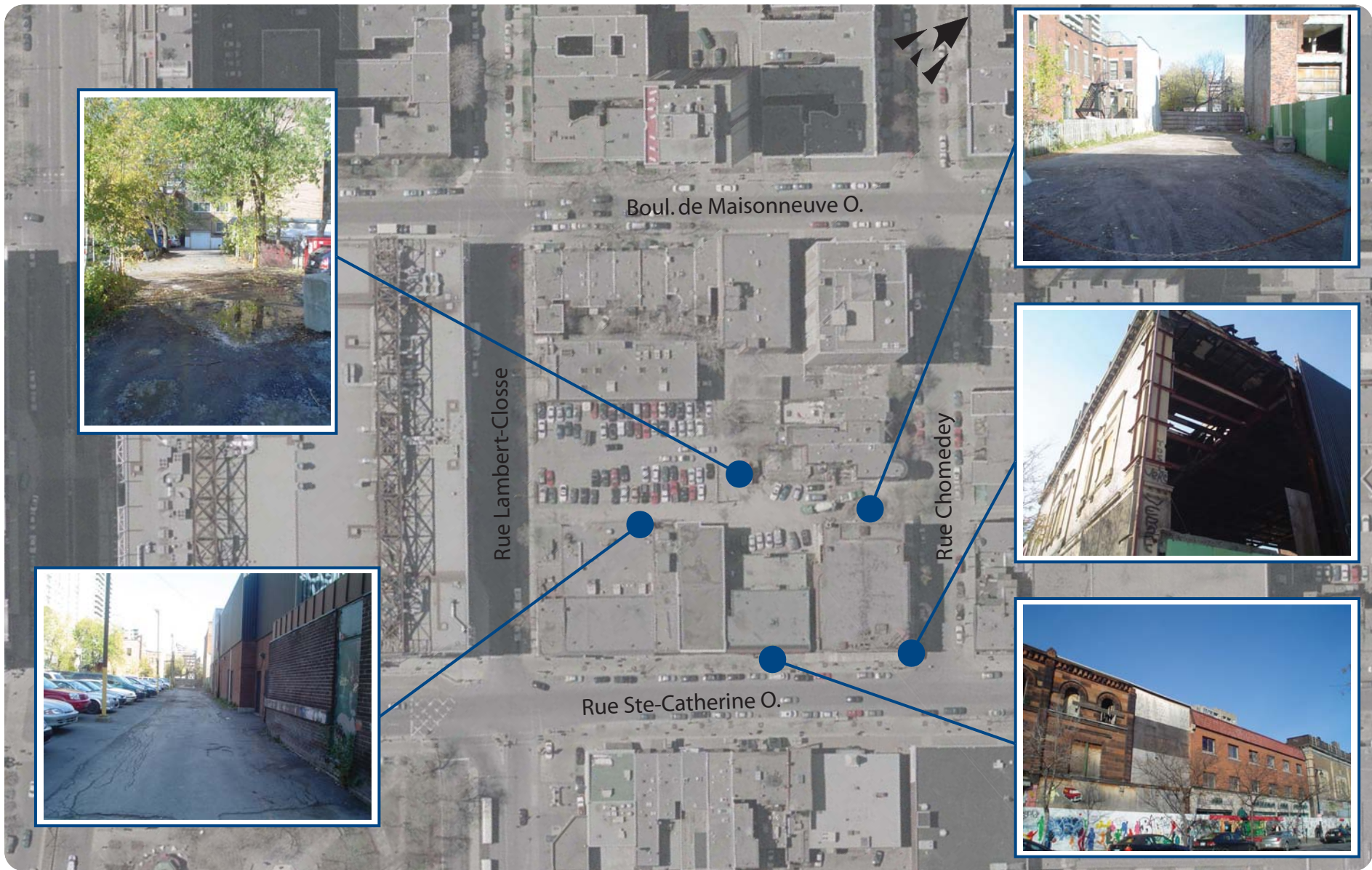
ÉTUDE DE SÉCURITÉ ET D'ACCESSIBILITÉ
 PIÉTONS ET VÉLOS
 PROJET RÉSIDENCE SEVILLE
 ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE - MONTRÉAL

M00907A
 Novembre 2007

LOCALISATION DU SITE À L'ÉTUDE



Figure 2.1



ÉTUDE DE SÉCURITÉ ET D'ACCESSIBILITÉ
 PIÉTONS ET VÉLOS
 PROJET RÉSIDENCES SEVILLE
 ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE - MONTRÉAL

M00907A
 Novembre 2007






CARACTÉRISTIQUES DU SITE DU PROJET



Figure 2.2



Légende

-  Accès au métro
-  Poste de taxi
-  Arrêt d'autobus
-  Service spécial d'autobus en cas d'interruption du métro
-  Réseau piétonnier souterrain

ÉTUDE DE SÉCURITÉ ET D'ACCESSIBILITÉ
 PIÉTONS ET VÉLOS
 PROJET RÉSIDENCES SEVILLE
 ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE - MONTRÉAL

M00907A
 Novembre 2007



**PRINCIPAUX ATTRAITS ET
 OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN
 DU SECTEUR**

Figure 2.3

2.2 Voirie, trottoirs et équipements urbains

La rue Sainte-Catherine est sens unique direction Est à partir de l'intersection Lambert-Closse. Le boulevard De Maisonneuve est sens unique vers l'Ouest avec une piste cyclable bidirectionnelle protégée côté Sud. La rue Chomedey est sens unique vers le Nord et la rue Lambert-Closse sens unique vers le Sud.

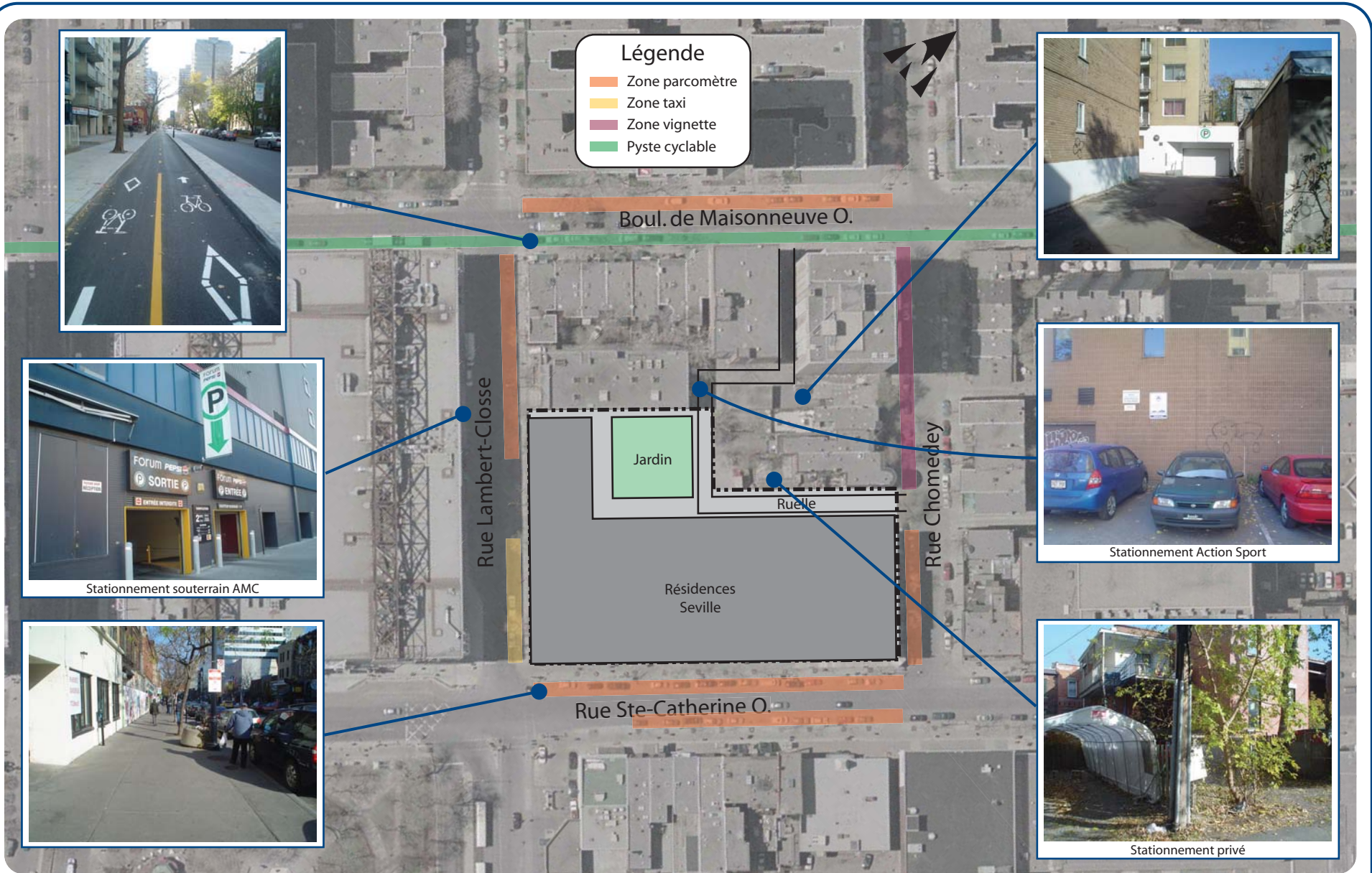
Le projet se situe dans un quadrilatère pourvu de corridors piétonniers d'importance avec des **grands trottoirs** et des **passages piétons** munis de feux. Le corridor piéton de la rue Sainte-Catherine se situe dans le prolongement des accès au métro de la ligne verte du Métro de Montréal. Les trottoirs de la rue Sainte-Catherine face au site du projet possèdent une largeur de 4.8 mètres. Il est important de noter que ces trottoirs ne sont pas alignés avec ceux situés en face du Forum Pepsi plus à l'Ouest – ces derniers, réaménagés récemment, sont plus larges et utilisés en partie par des terrasses commerciales. Les trottoirs délimitant le reste de l'îlot (Maisonneuve, Chomedey, Lambert-Closse) sont de largeur variant entre 2,8 m et 3,2 m.

Il existe actuellement du stationnement payant sur rue sur Sainte-Catherine, sur le boulevard De Maisonneuve, la rue Lambert-Closse et la partie de la rue Chomedey adjacente à la rue Sainte-Catherine. On retrouve du stationnement réservé (vignettes) sur la rue Chomedey. Un stationnement souterrain privé tarifé situé dans les sous-sols de l'ancien forum est également disponible et dessert la clientèle commerciale du secteur.

La piste cyclable bidirectionnelle du boulevard De Maisonneuve qui traverse le centre-ville en reliant la piste cyclable de la rue Berri à celle de la rue Green, occupe le côté Sud du boulevard.

Outre la piste cyclable du boulevard De Maisonneuve, l'îlot compte très peu de mobilier urbain, tout au plus des « boîtes à fleurs » sur la rue Sainte-Catherine, ce qui fait contraste avec l'îlot adjacent à l'Ouest (Square Cartier et façade du Forum Pepsi).

La **figure 2.4** présente les caractéristiques du projet.



ÉTUDE DE SÉCURITÉ ET D'ACCESSIBILITÉ
 PIÉTONS ET VÉLOS
 PROJET RÉSIDENCES SEVILLE
 ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE - MONTRÉAL

M00907A
 Novembre 2007

CARATÉRISTIQUES DU PROJET RÉSIDENCES SEVILLE



Figure 2.4

2.3 Conditions de circulation actuelle

Dans le but de dresser un portrait complet des conditions de circulation dans le secteur à l'étude, des comptages piétons, vélos et autos ont été effectués le mardi 6 novembre 2007 en période du matin de 7 h 00 à 9 h 00 ainsi qu'en période de l'après-midi de 16 h à 18 h. Ces comptages ont été réalisés aux 4 intersections suivantes :

- Sainte-Catherine/Lambert-Closse;
- Sainte-Catherine/Atwater;
- Atwater/De Maisonneuve;
- De Maisonneuve/Lambert-Closse.

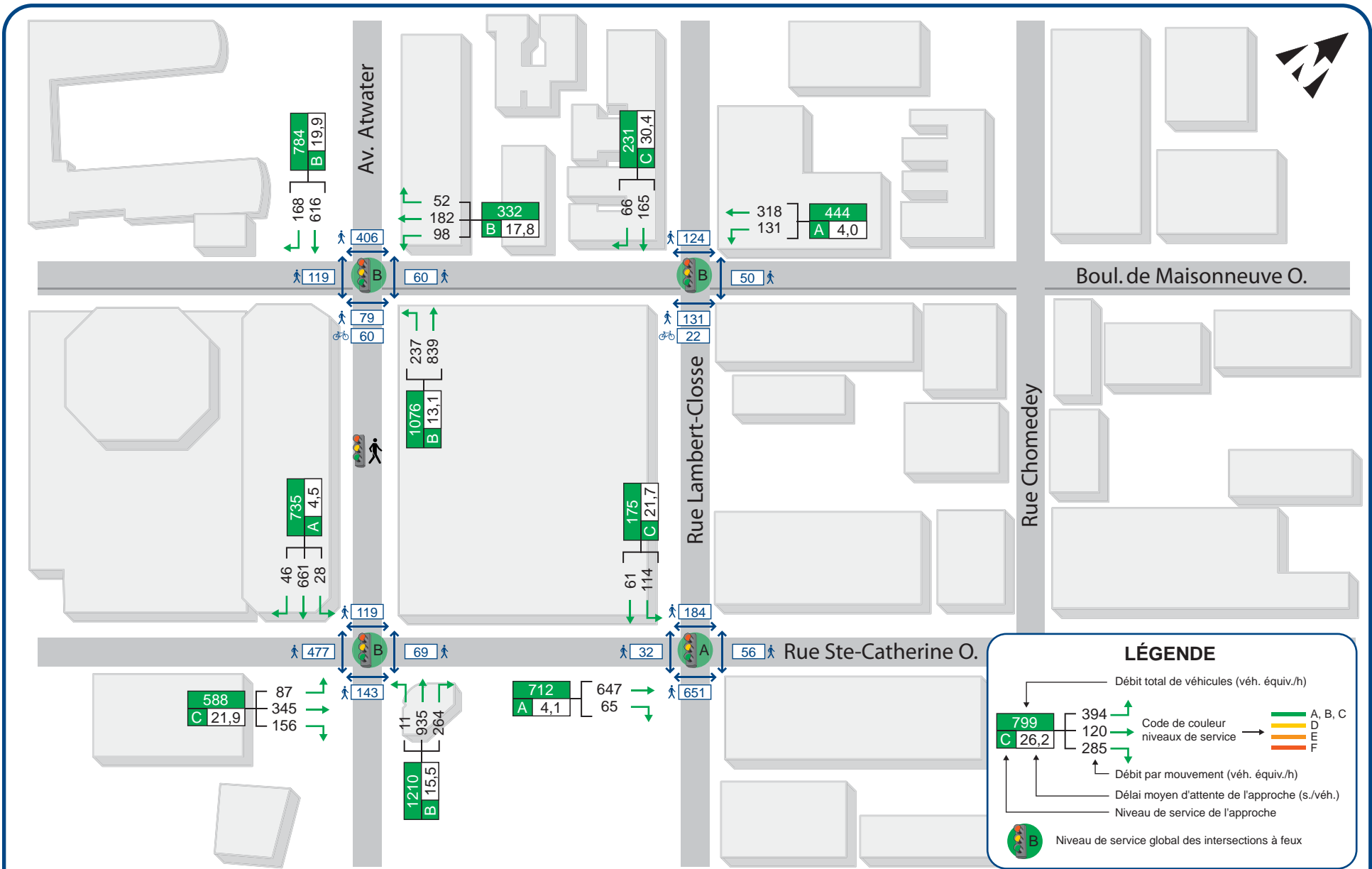
Ce quadrilatère a été retenu puisqu'il s'agit des principaux accès au réseau de transport en commun ainsi qu'au réseau souterrain de la ville de Montréal. Les **figures 2.5** et **2.6** illustrent les conditions actuelles de la circulation du quadrilatère relevé.

L'heure de pointe commune aux quatre points de comptage est de 7 h 45 à 8 h 45 pour la pointe du matin et de 17 h 00 à 18 h 00 pour la pointe du soir. Le logiciel de simulation Synchro a été utilisé pour réaliser les analyses de circulation et estimer les divers indicateurs de performance permettant de qualifier les conditions actuelles de circulation.

En général, les conditions de circulation pour les différentes approches sont très bonnes (niveau de service de A à E). Les analyses démontrent des réserves de capacité sur les voies de circulation.

Toutefois, à l'intersection Atwater et Sainte-Catherine, l'approche Ouest présentent des conditions de circulation un peu plus difficiles en pointe PM. Le nombre élevé de virage à droite ainsi qu'un nombre élevé de piétons conflictuels occasionnent des délais pour ce mouvement véhiculaire.

En ce qui concerne les traverses piétonnes aux intersections, les temps offerts sont en général adéquats sauf pour la traverse Nord-Sud de Sainte-Catherine/Lambert-Closse et la traverse Nord-Sud de De Maisonneuve/Lambert-Closse qui pourraient être prolongés de quelques secondes.



ÉTUDE DE SÉCURITÉ ET D'ACCESSIBILITÉ
PIÉTONS ET VÉLOS
PROJET RÉSIDENCES SEVILLE
ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE - MONTRÉAL

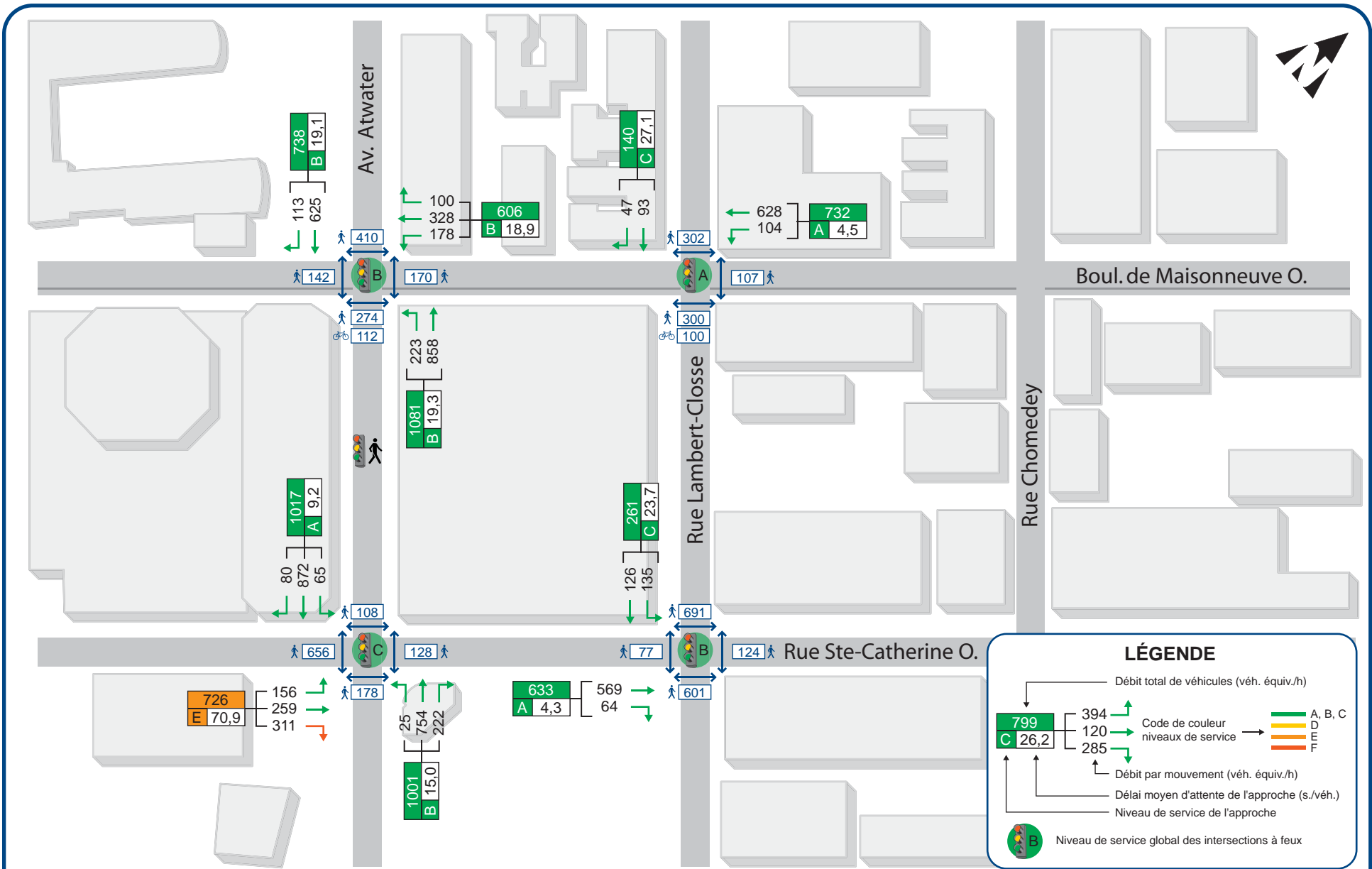
M00907A
Novembre 2007

CONDITIONS ACTUELLES DE CIRCULATION

Heure de pointe du mardi matin (7h45-8h45)
Comptage effectué le mardi 6 novembre 2007 de 7h00 à 9h00



Figure 2.5



ÉTUDE DE SÉCURITÉ ET D'ACCESSIBILITÉ
 PIÉTONS ET VÉLOS
 PROJET RÉSIDENCES SEVILLE
 ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE - MONTRÉAL

M00907A
 Novembre 2007

CONDITIONS ACTUELLES DE CIRCULATION

Heure de pointe du mardi soir (17h00-18h00)
 Comptage effectué le mardi 6 novembre 2007 de 16h00 à 18h00



Figure 2.6

3. Description du projet immobilier

Le projet des Résidences Seville est un immeuble résidentiel locatif sur 12 étages. Ses principales caractéristiques sont :

- 970 unités;
- des locaux commerciaux au rez-de-chaussée;
- 80 cases de stationnement intérieur;
- un espace de jardin réservé aux locataires et implanté à l'arrière du bâtiment.
-

3.1 Localisation des accès principaux piétons, vélo et auto

L'accès piéton principal du projet se situe sur la rue Lambert-Closse. Des accès secondaires seront aussi localisés sur la rue Chomedey et le jardin intérieur. La façade de la rue Sainte-Catherine, occupée sur toute sa longueur au niveau du rez-de-chaussée, comptera des accès aux commerces seulement.

L'entrée et la sortie du stationnement intérieur sera située sur la rue Lambert-Closse.

La **figure 3.1** présente la localisation du bâtiment et ses accès.



ÉTUDE DE SÉCURITÉ ET D'ACCESSIBILITÉ
 PIÉTONS ET VÉLOS
 PROJET RÉSIDENCES SEVILLE
 ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE - MONTRÉAL

M00907A
 Novembre 2007

LOCALISATION DU BÂTIMENT ET DES ACCÈS



Figure 3.1

4. Circulation générée par le projet

L'implantation d'une résidence étudiante de ce type génère des déplacements supplémentaires dans le secteur à l'étude. Cette génération a été effectuée à partir de données fournies par le client concernant le futur projet.

En ce qui concerne les nouveaux déplacements véhiculaires en période de pointe dans le secteur, nous estimons négligeable l'accroissement de ces nouveaux déplacements puisqu'il s'agit de résidences étudiantes. De plus, le stationnement extérieur (entre 70 et 80 véhicules) sera remplacé par un nouveau stationnement intérieur d'une capacité équivalente. Les déplacements véhiculaires générés par les visiteurs seront surtout en période hors-pointe, soit les soirs et les fins de semaines.

Pour les déplacements piétons et vélos, l'estimation des déplacements générés s'appuie sur l'expérience des experts de la firme faute de données représentatives dans la littérature sur la génération des déplacements piétonniers. Il s'agit d'une estimation théorique des déplacements piétons et vélos engendrés par un tel projet.

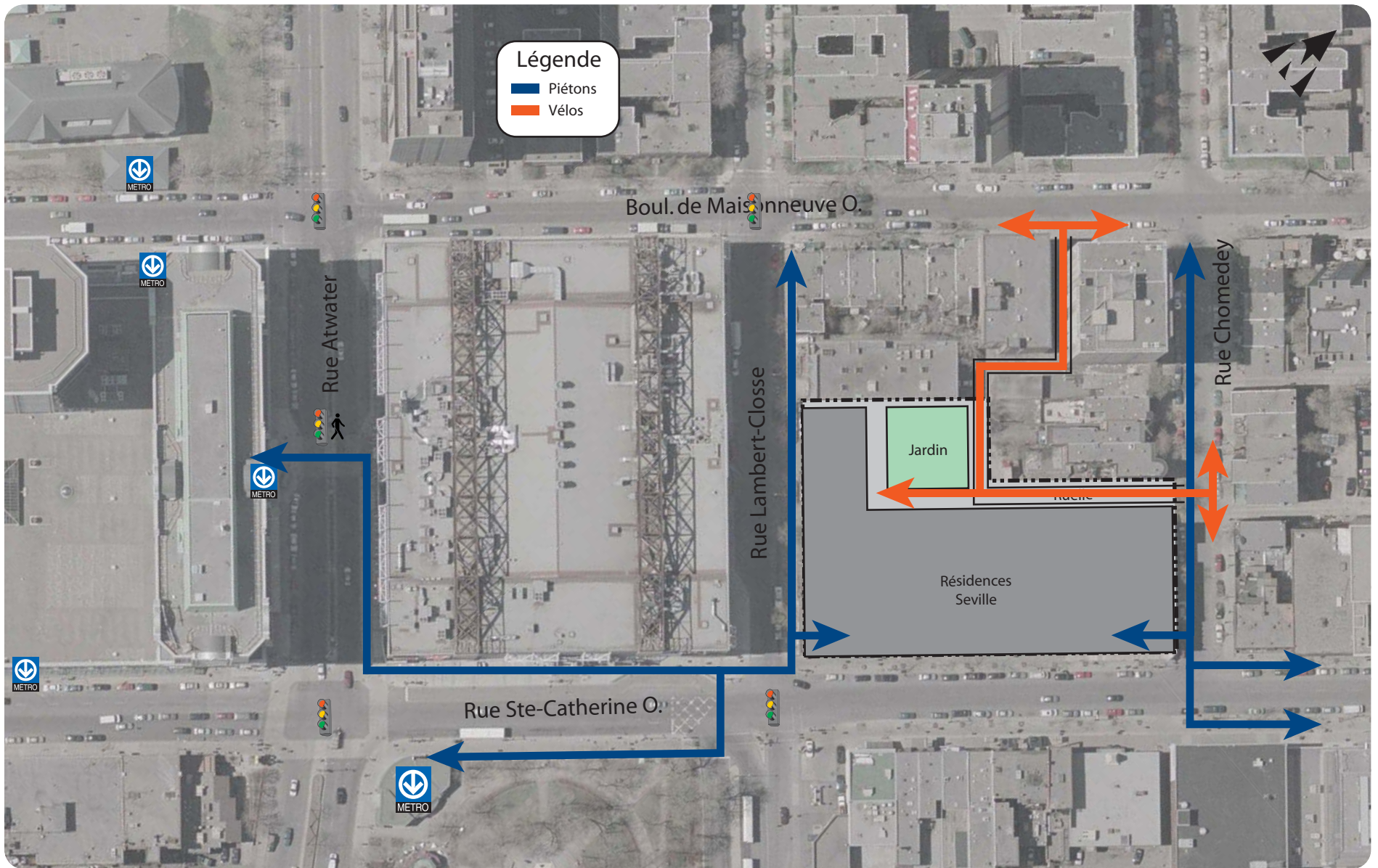
Tableau 4.1 : Déplacements piétons et vélos générés

| Période | Nombre de lits | Déplacements estimés | Déplacements bruts (%) | |
|-----------|----------------|---|------------------------|--------|
| | | | Entrée | Sortie |
| Pointe AM | 970 | Entre 300 et 400 dont 94% piétons et 6% vélos | 20% | 80% |
| Pointe PM | 970 | Entre 450 et 550 dont 94% piétons et 6% vélos | 66% | 34% |

5. Distribution et affectation des déplacements

En ce qui concerne la distribution des nouveaux déplacements générés par ce projet, il est difficile dans ce cas-ci de les affecter à des itinéraires précis puisqu'il s'agit de mouvements piétonniers dans un secteur qui contient plusieurs points d'attraction. Nous avons alors élaboré les principaux chemins d'accès qu'emprunterons la majorité des nouveaux déplacements. La **figure 5.1** illustre ces principaux itinéraires.

Les nouveaux déplacements générés par ce développement ne devraient pas avoir un impact significatif sur les traverses aux feux de circulations. Il serait peut-être nécessaire, une fois le projet implanté, d'ajuster les temps pour bien desservir les piétons, mais pour l'instant, la sécurité des piétons n'est pas en cause. De plus, l'ajout de ces nouveaux déplacements piétons n'affectera pas la fluidité véhiculaire dans le secteur puisque les intersections avoisinantes offrent une capacité adéquate pour répondre à la demande.



ÉTUDE DE SÉCURITÉ ET D'ACCESSIBILITÉ
 PIÉTONS ET VÉLOS
 PROJET RÉSIDENCES SEVILLE
 ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE - MONTRÉAL

M00907A
 Novembre 2007

ITINÉRAIRES PRINCIPAUX PIÉTONS ET VÉLOS



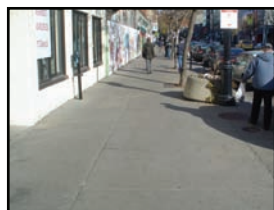
Figure 5.1

6. Caractéristiques d'intégration/accessibilité du projet et mesures complémentaires envisagées

Ce chapitre statue sur les paramètres d'accessibilité du projet et identifie des mesures complémentaires qui favoriseront les modes de déplacement spécifiquement priorisés dans les orientations du Plan de transport 2007 de la ville de Montréal « *pour assurer un équilibre durable entre les besoins de déplacement de la population et la qualité de l'environnement* »¹.

6.1 Déplacements piétons

6.1.1 Principales caractéristiques



La marche est le principal mode de déplacement de la population habitant au sein des quartiers centraux car ils sont synonymes de grande densité et d'une importante mixité des fonctions urbaines. Le site du projet des Résidences Seville se situe dans un îlot où plusieurs éléments sont en place pour rendre la marche agréable et sécuritaire pour les piétons. En effet, en plus de retrouver des **trottoirs de taille importante** aux alentours de l'îlot du projet, plusieurs passages piétons ont été aménagés afin de sécuriser la traversée des diverses artères. De plus, un rétrécissement de la rue Sainte-Catherine à la hauteur de la rue Lambert-Closse entraîne une **diminution de** la vitesse des voitures circulant sur la rue Sainte-Catherine.



Par ailleurs, le Métro Atwater jouit du privilège d'être relié au réseau **piétonnier intérieur** de Montréal. Ce réseau joue un rôle complémentaire au réseau de surface en permettant de diluer la circulation en surface et en reliant les équipements de transport en commun aux immeubles.

6.1.2 Mesures complémentaires

Les mesures complémentaires suivantes pourront servir à bonifier l'accessibilité du projet lors de sa réalisation :

- L'ensemble des anciens feux équipés de contrôleurs mécaniques sera remplacé par des contrôleurs électroniques, permettant ainsi de renforcer le caractère piéton du secteur. La ville de Montréal s'est en effet engagée à compléter le programme d'adaptation des feux de circulation aux besoins des piétons.

¹ Plan des Transport 2007 – Document de consultation *Réinventer Montréal* p.7

- L'implantation des feux à décompte numérique aux intersections les plus achalandées pourrait venir consolider la sécurité piétonne.
- Un élargissement des trottoirs de la rue Sainte-Catherine correspondant à un rétrécissement de la largeur de la chaussée pourrait être aménagé dans le cadre de la construction du projet. Cela donnerait une visibilité plus importante aux piétons. Aucune place de stationnement ne serait cependant sacrifiée.
- Offrir un réseau de signalisation uniforme. En effet, la ville de Montréal pourrait profiter du projet pour y intégrer une signalisation adéquate et un plan de quartier à différents endroits pour permettre aux piétons de se localiser facilement et de circuler de façon efficiente. La ruelle arrière pourrait également être signalisée pour les locataires des Résidences Seville.

6.2 Déplacements en vélo

6.2.1 Principales caractéristiques

Selon le Plan de transport 2007 de la ville de Montréal, l'orientation « vélo » est un enjeu majeur à prendre en considération dans les prochaines années. Le projet se situe à proximité de la piste cyclable du boulevard De Maisonneuve. La ville de Montréal a annoncé qu'au printemps 2008, la piste cyclable du boulevard De Maisonneuve reliera la rue Berri jusqu'au Vieux-Lachine traversant ainsi Montréal sur une distance de 15 km. Cette piste cyclable fait partie du **réseau cyclable d'hiver** proposé par le Plan de Transport 2007 de la ville. La ruelle située à l'arrière du projet est **connectée directement avec la piste cyclable** bidirectionnelle du boulevard De Maisonneuve.



6.2.2 Mesures complémentaires

Les mesures complémentaires suivantes pourront servir à bonifier l'accessibilité du projet lors de sa réalisation :

- Un stationnement de vélos extérieur de qualité pourrait être aménagé dans le but d'encourager l'utilisation du vélo et de la piste cyclable.
- La ruelle pourrait être repavée et aménagée de façon à permettre une circulation agréable en vélo.
- Un espace pourrait être implanté au sein du projet pour des vélos libre-service lorsque le système de location que la ville de Montréal élabore sera mis au point. La clientèle cible pour un tel système correspond précisément aux caractéristiques des futurs locataires des Résidences Seville.
- Un itinéraire cyclable pourrait être aménagé sur la rue Chomedey permettant une connexion avec la sortie de ruelle (sur Chomedey) et la piste cyclable du boulevard De Maisonneuve.

6.3 Transport en commun

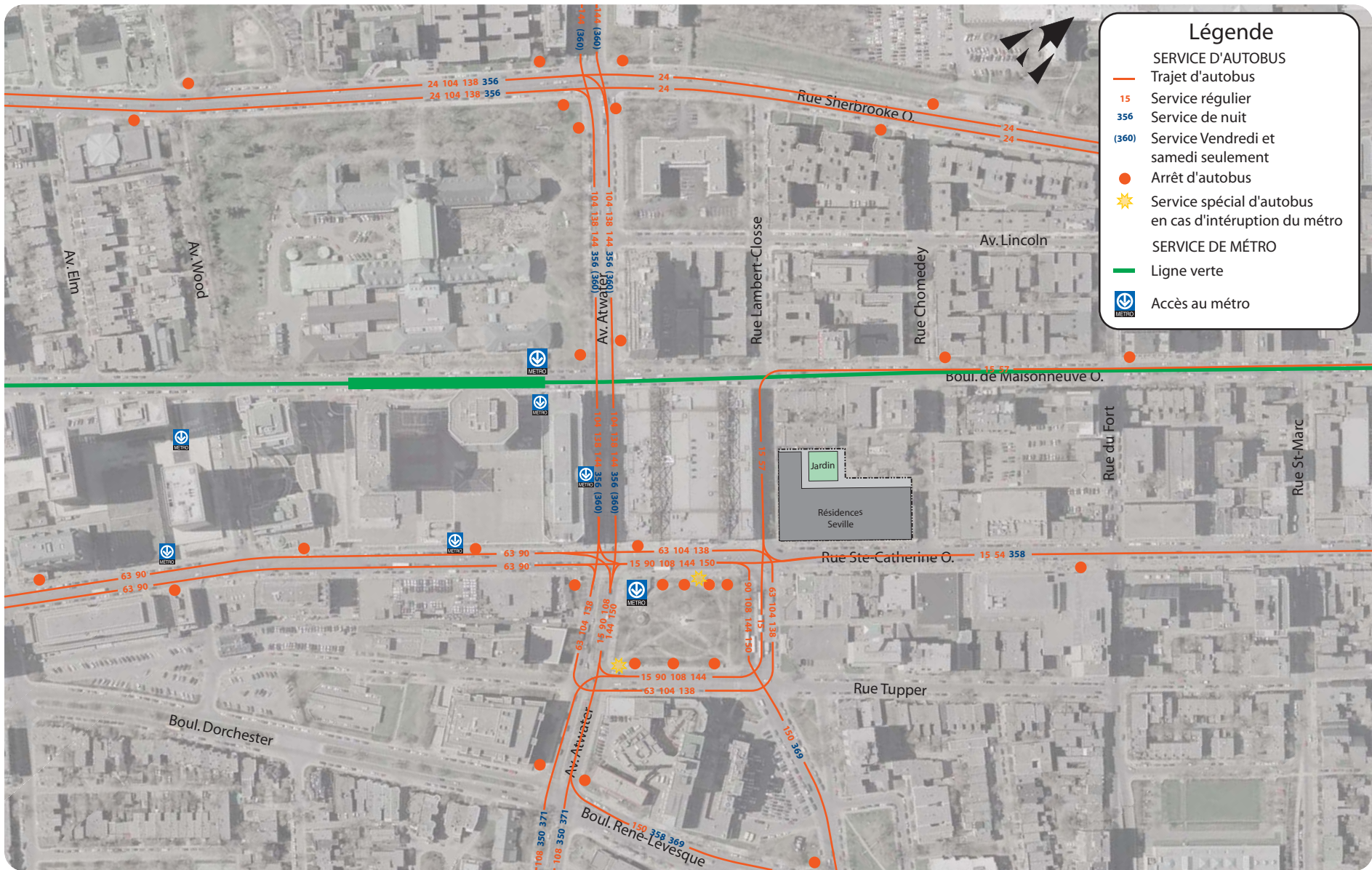
6.3.1 Principales caractéristiques

Le transport en commun est sans aucun doute la pierre angulaire en matière de déplacement pour le développement de ce projet d'envergure. Les Résidences Seville se trouvent au carrefour d'une vaste offre de transport.

La **figure 6.1** indique l'accessibilité du site du projet par le transport en commun. Plusieurs accès au **Métro Atwater**, situé sur la ligne verte du métro de Montréal, sont présents dans le secteur tout en permettant de se relier au réseau piéton souterrain.

Une multitude d'**arrêts d'autobus** donnant accès à plus de 13 parcours (15, 150, 90, 371, 144, 108, 369, 350, 63, 104, 138, 356, 57) est accessible par voie piétonne. Ces nombreux parcours se dirigent aussi bien vers le Sud, le Nord, l'Est et l'Ouest. On y retrouve par ailleurs un **service spécial d'autobus** en cas d'interruption de service du métro aux abords du Square Cabot.

Le projet incitera donc les citoyens à utiliser en plus grand nombre le réseau de transport en commun et participera ainsi activement à atteindre l'objectif de la ville de Montréal visant au minimum une hausse de 8% de l'achalandage du transport en commun d'ici 2012. Le projet des Résidences Seville adhère donc au concept de développement durable et participera au projet collectif qu'a fixé la ville de Montréal pour développer le territoire montréalais de façon harmonieuse et sensée.



ÉTUDE DE SÉCURITÉ ET D'ACCESSIBILITÉ
 PIÉTONS ET VÉLOS
 PROJET RÉSIDENCES SEVILLE
 ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE - MONTRÉAL

M00907A
 Novembre 2007

OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN



Figure 6.1

6.4 Usage collectif de l'automobile

6.4.1 Principales caractéristiques

Comme partout ailleurs en Amérique du Nord, la ville de Montréal s'est développée en vue d'une continuelle augmentation de l'utilisation de l'automobile au détriment du transport en commun. La ville de Montréal a maintenant réalisé les problèmes engendrés par une telle approche, et s'est doté de l'objectif de changer cette mentalité axée sur la voiture. La planification de la ville devra donc répondre à ces nouvelles exigences.

Le projet des Résidences Seville s'inscrit parfaitement dans une telle approche concernant la place de la voiture en ville. En effet, le projet encourage un usage collectif de l'automobile permettant ainsi la diminution de son utilisation. Plusieurs composantes stimulant l'usage collectif de la voiture sont présentes dans le secteur.

Cinq postes de taxis sont localisés à proximité du projet. Le poste le plus proche du projet se situe à l'angle des rues Sainte-Catherine et Lambert-Closse directement en face d'une entrée principale du bâtiment proposé.

Le faible ratio locataire/stationnement correspond à la nature de la nouvelle population tout en répondant à la vision de la ville de Montréal qui y voit une façon de favoriser « *un transfert modal vers les transports collectifs* »².

6.4.2 Mesures complémentaires

La mesure complémentaire suivante pourra servir à bonifier l'accessibilité du projet lors de sa réalisation :

- Un ou deux espaces pour des véhicules de Communauto pourraient être aménagés aux abords du bâtiment. La STM a dans ce sens émis le désir d'augmenter des alliances entre l'auto-partage et le transport en commun et dans le but d'encourager un usage collectif et responsable de l'automobile.



6.5 Impacts des modes de mobilité sur la sécurité des déplacements

L'ensemble des éléments mentionnés précédemment s'oriente dans une optique de sécurité des déplacements et de qualité de vie. Le projet des Résidences Seville s'inscrit dans les objectifs de la ville de Montréal de protéger les citoyens circulant dans

² Plan des Transport 2007 – Document de consultation *Réinventer Montréal* p.105

la ville en incitant fortement ces derniers à utiliser des modes de déplacement collectifs et sécuritaires tout en diminuant l'utilisation de la voiture.

7. Bilan des impacts du projet

7.1 Impacts résultant de la circulation automobile

En général, le développement proposé n'aura pas d'impact significatif sur la circulation du secteur. Les intersections analysées offrent une capacité adéquate pour la demande projetée et offrent également des traverses sécuritaires pour les piétons et cyclistes.

7.2 Nouvelle population locale

Le développement d'un tel projet générera la venue d'une nouvelle population dans le secteur. Le projet attirera près de 1000 étudiants, immigrants ou jeunes travailleurs, une **population dynamique et conscientisée par l'utilisation du transport en commun**. Cette nouvelle population amènera un stimulant important à **l'économie locale** du secteur, permettant ainsi d'atteindre le niveau de densité nécessaire pour assurer la rentabilisation et le développement des commerces locaux et une progressive revitalisation du quartier.

7.3 Continuité du tissu commercial

En proposant des commerces au rez-de-chaussée du bâtiment projeté, le promoteur du projet démontre un désir de préserver la continuité du tissu commercial fortement présent dans le secteur et offrir un éventail de **services de proximité** aux futurs locataires de l'immeuble. Le fait d'avoir des trottoirs de grande taille aux abords du bâtiment permettra certains commerçants d'y installer une terrasse durant la saison estivale.

8. Conclusion

Malgré un environnement immédiat offrant une multitude d'activités économiques et sociales ainsi qu'une offre de transport en commun de qualité, le secteur du projet vit depuis quelques années des difficultés certaines. Le projet de réhabilitation de l'ancien Forum de Montréal n'a pas empêché le secteur de subir le contre coup du déménagement de l'équipe professionnelle de hockey du Canadien de Montréal.

En proposant un projet de qualité offrant près de 1000 nouvelles unités, le projet des Résidences Seville aura donc un impact majeur sur la revitalisation de ce secteur.

Le projet se veut un projet sensible aux nouvelles réalités urbaines. Son intégration au milieu environnant qui encourage une utilisation des divers moyens de transports écologiques soit, la marche, le vélo, les transports en commun et l'usage collectif de la voiture ainsi que les éléments de bonification proposés en font un projet qui devrait constituer un modèle de développement en regard aux orientations recherchées par le Plan de Transport de la Ville de Montréal 2007.