

# Étude d'impact sur les déplacements – Carrière Saint-Michel

SmartCentres

*Office de Consultation Publique de Montréal*

21 mai 2008



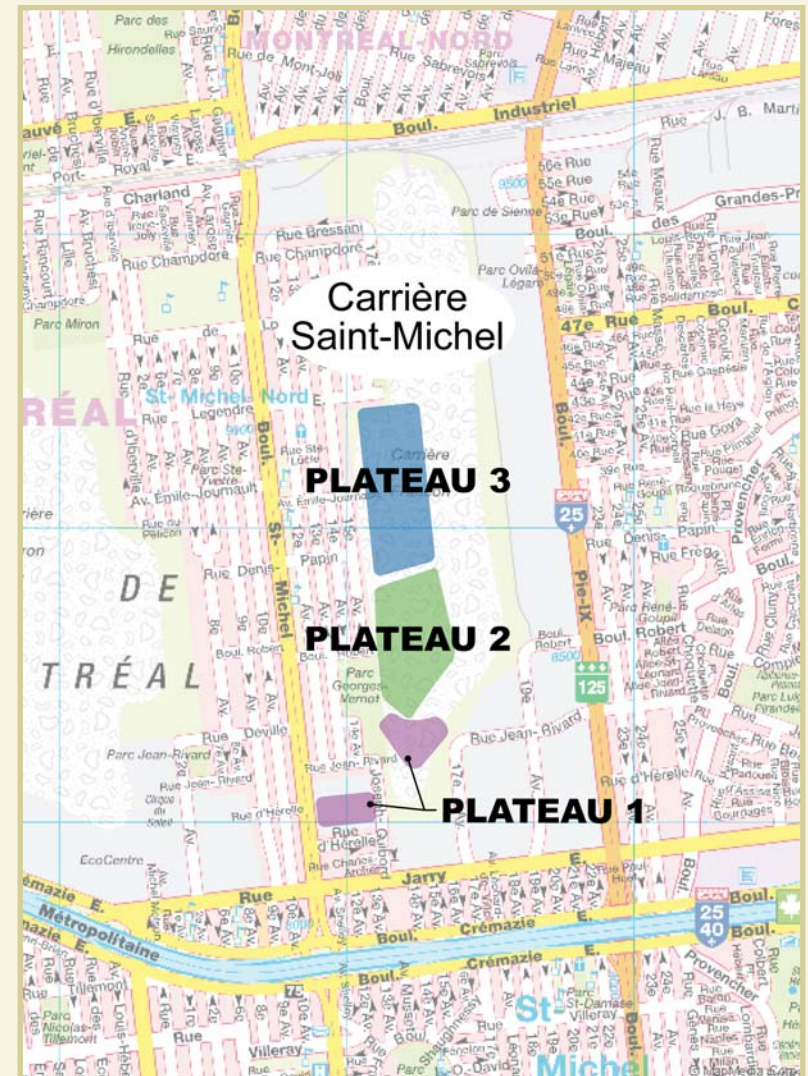
## 2. Caractéristiques du site

Situé au Nord de l'A-40, entre les axes Saint-Michel et Pie-IX

Trois phases de développement, sur des plateaux d'élévations différentes

Accès par trois axes importants :

- Le boulevard Saint-Michel;
- La rue Jarry;
- Le boulevard Pie-IX.



### 3. Principes directeurs - Déplacements

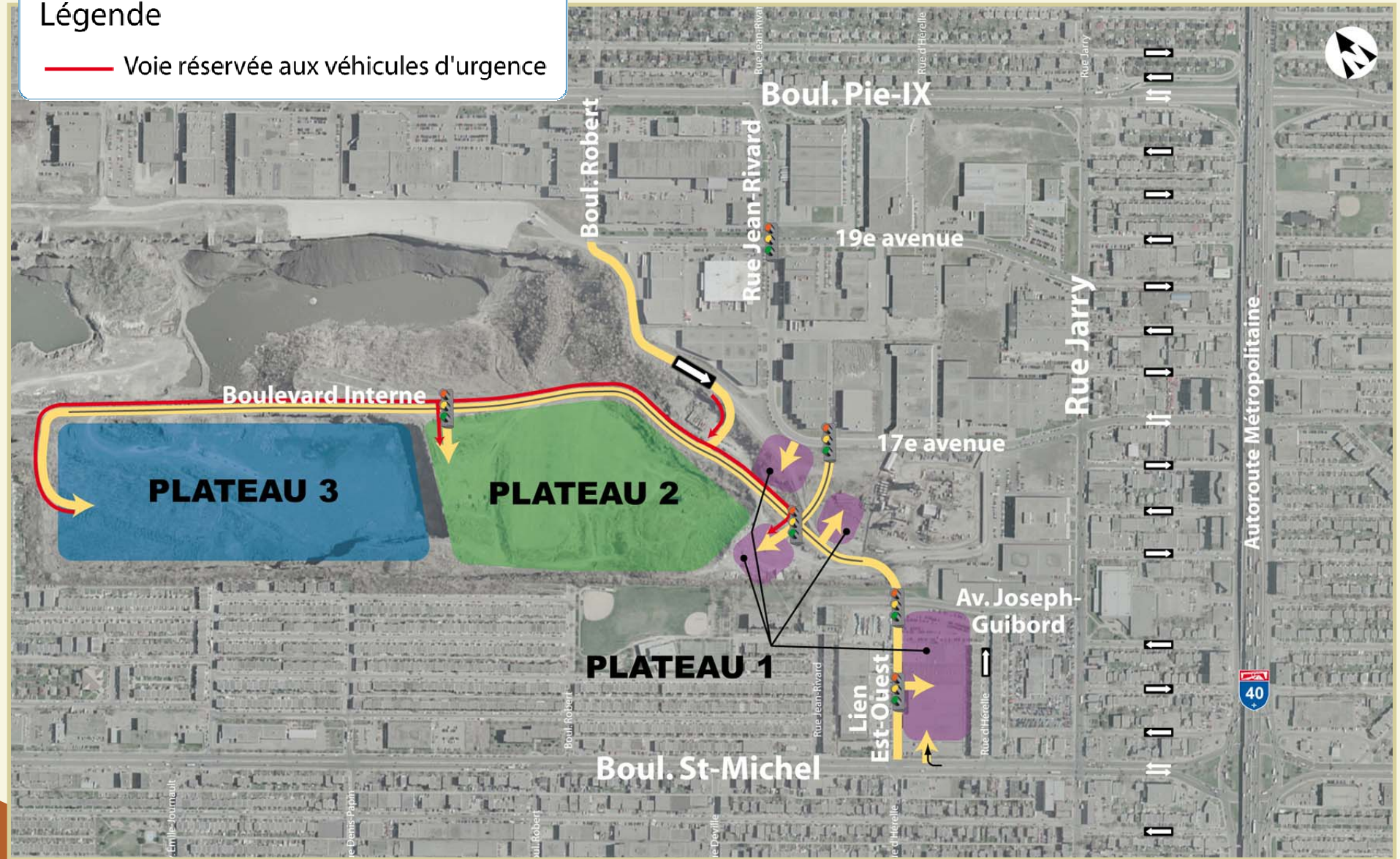
- Créer un développement attrayant, confortable, sécuritaire et accessible qui facilite et encourage l'usage des modes de transport alternatifs à l'automobile en solo par les différentes catégories d'utilisateurs (employés, clients, visiteurs);
- Faire un projet novateur en matière de promotion des transports durables de façon à créer une image positive et devenir une référence pour de futurs développements;
- Répondre aux orientations du Plan de Transport de Montréal;
- Mettre en place les infrastructures pour minimiser l'utilisation de l'automobile;
- Canaliser les véhicules sur les axes importants et éviter les rues résidentielles.



# 4. Concept d'aménagement routier

## Légende

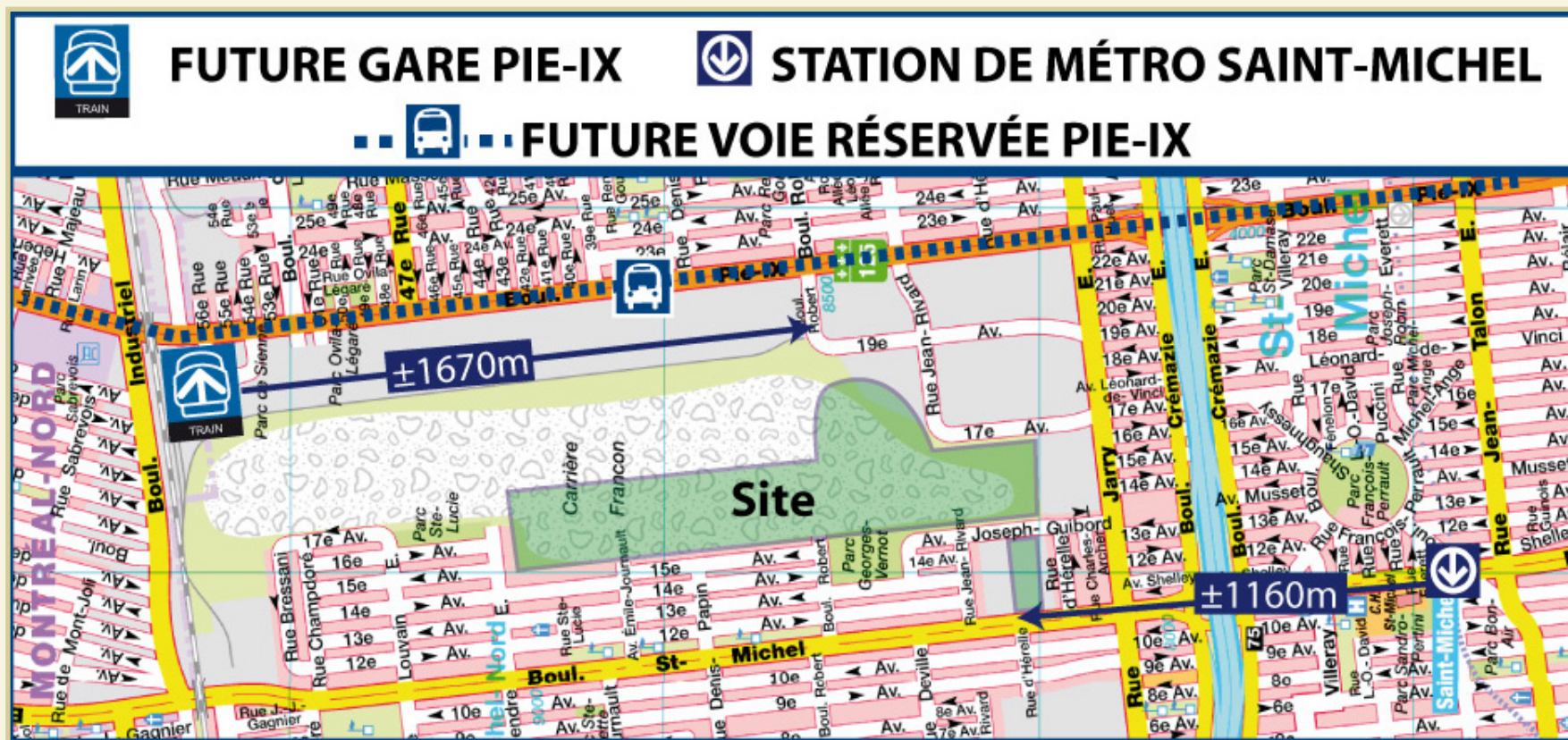
— Voie réservée aux véhicules d'urgence





## 5. Accessibilité – Transport en commun

Le site est à proximité d'équipements majeurs de transport en commun: métro Saint-Michel, future gare Pie-IX et future voie réservée Pie-IX.










# 6. Accessibilité – Transport en commun

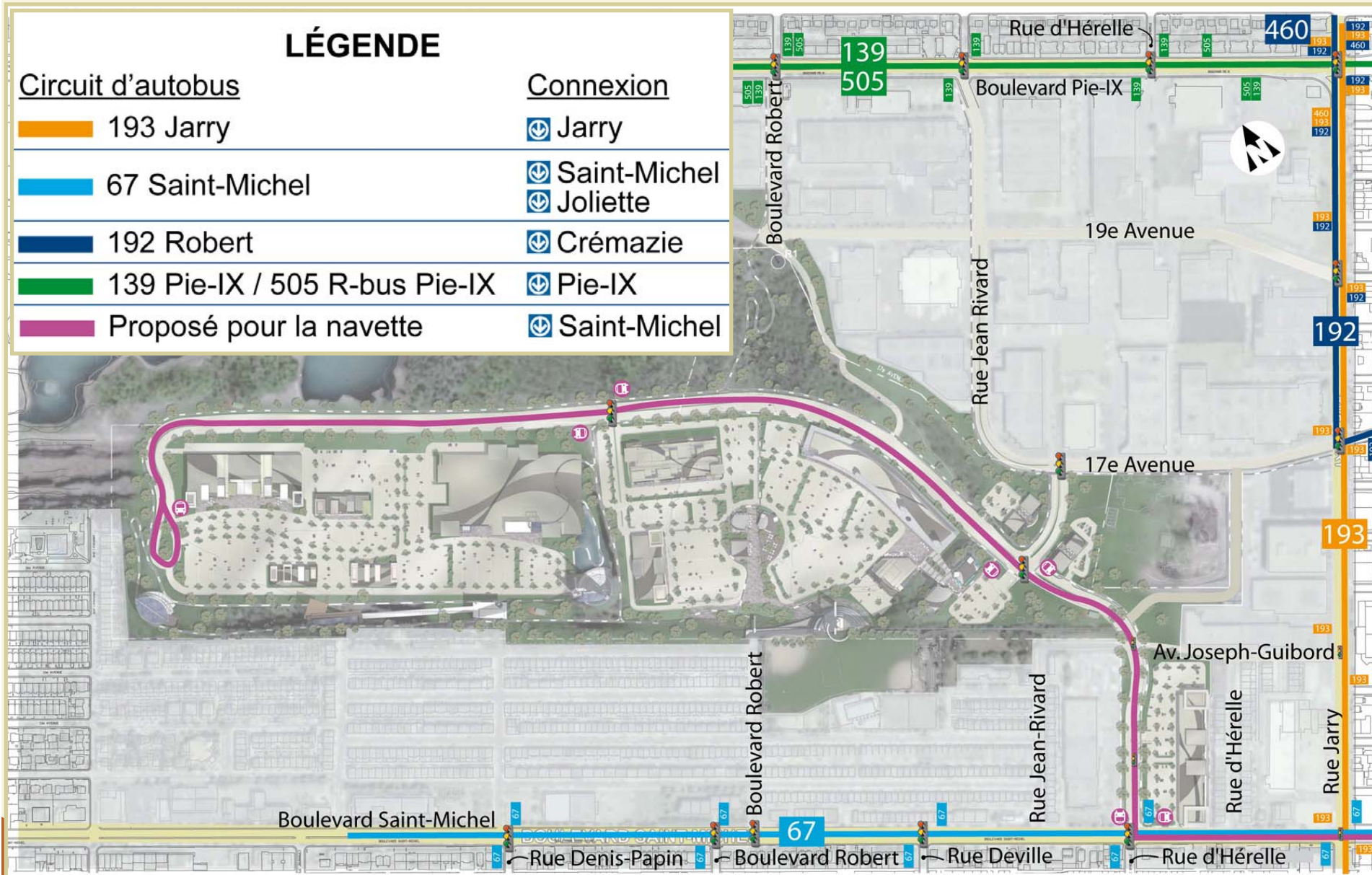
## LÉGENDE

### Circuit d'autobus

-  193 Jarry
-  67 Saint-Michel
-  192 Robert
-  139 Pie-IX / 505 R-bus Pie-IX
-  Proposé pour la navette

### Connexion







-  Jarry
-  Saint-Michel
-  Joliette
-  Crémazie
-  Pie-IX
-  Saint-Michel

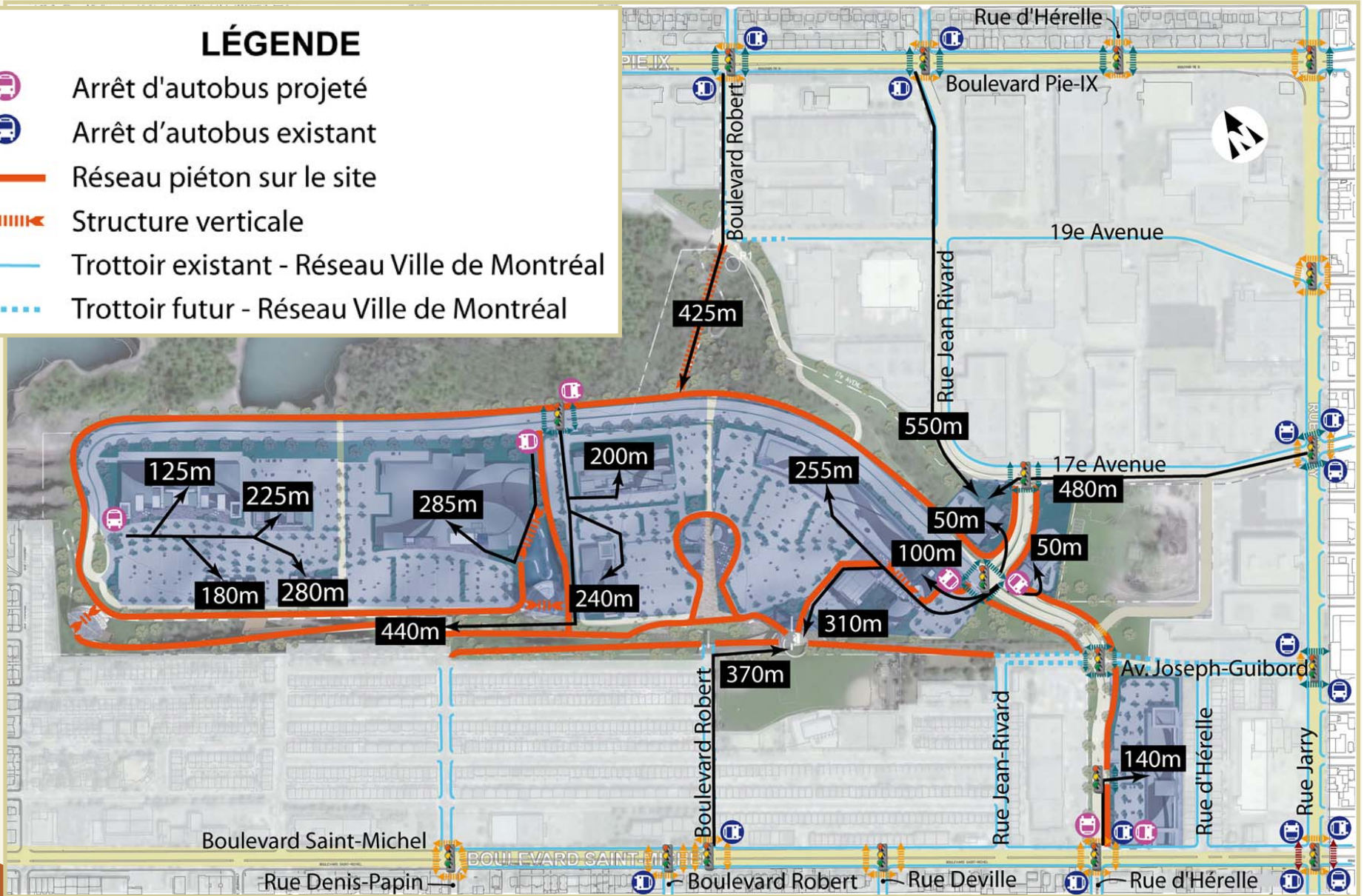




# 6. Accessibilité – Transport en commun

## LÉGENDE



-  Arrêt d'autobus projeté
-  Arrêt d'autobus existant
-  Réseau piéton sur le site
-  Structure verticale
-  Trottoir existant - Réseau Ville de Montréal
-  Trottoir futur - Réseau Ville de Montréal

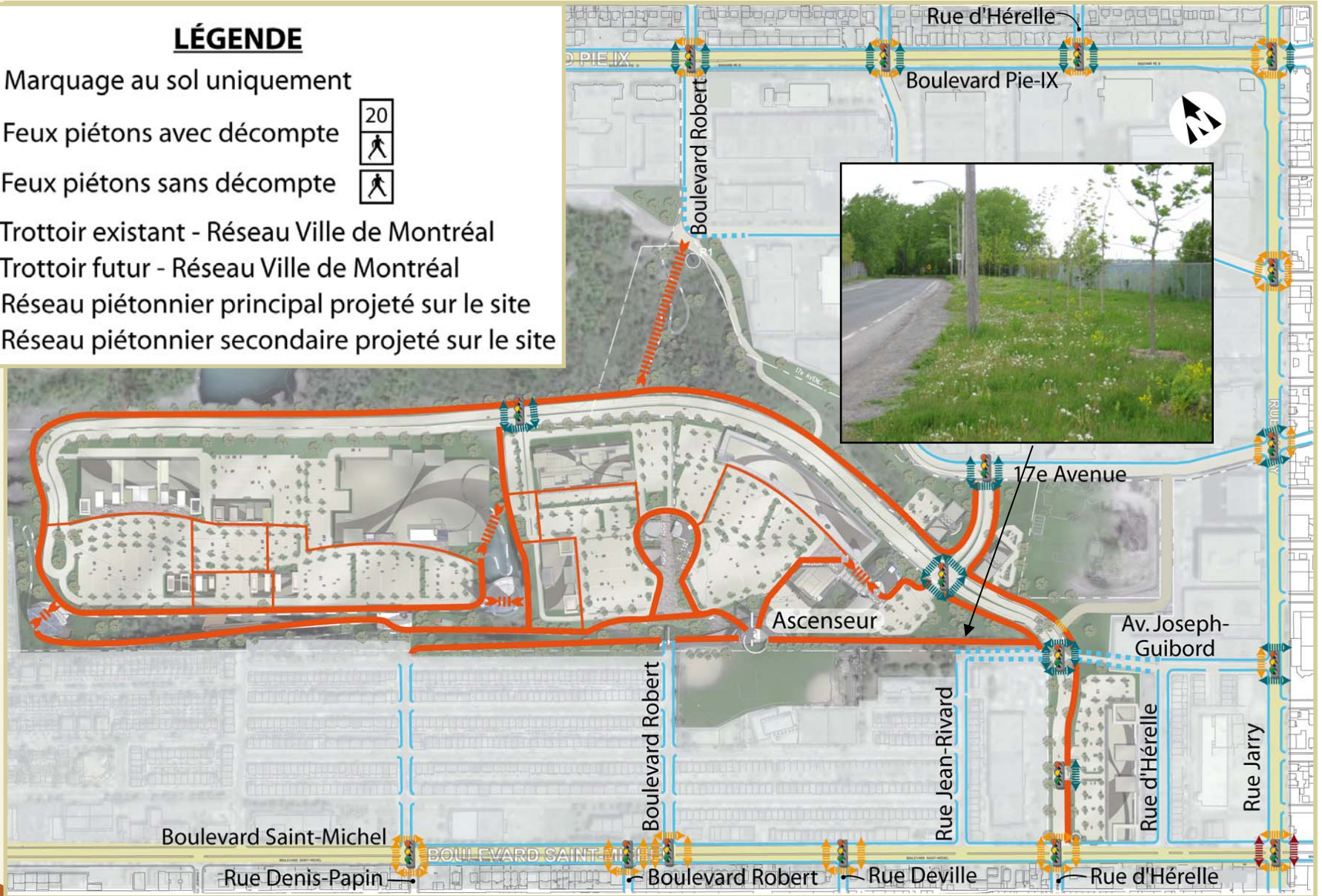




# 7. Accessibilité – Marche

## LÉGENDE




- Marquage au sol uniquement
- Feux piétons avec décompte 
- Feux piétons sans décompte 
- Trottoir existant - Réseau Ville de Montréal
- Trottoir futur - Réseau Ville de Montréal
- Réseau piétonnier principal projeté sur le site
- Réseau piétonnier secondaire projeté sur le site

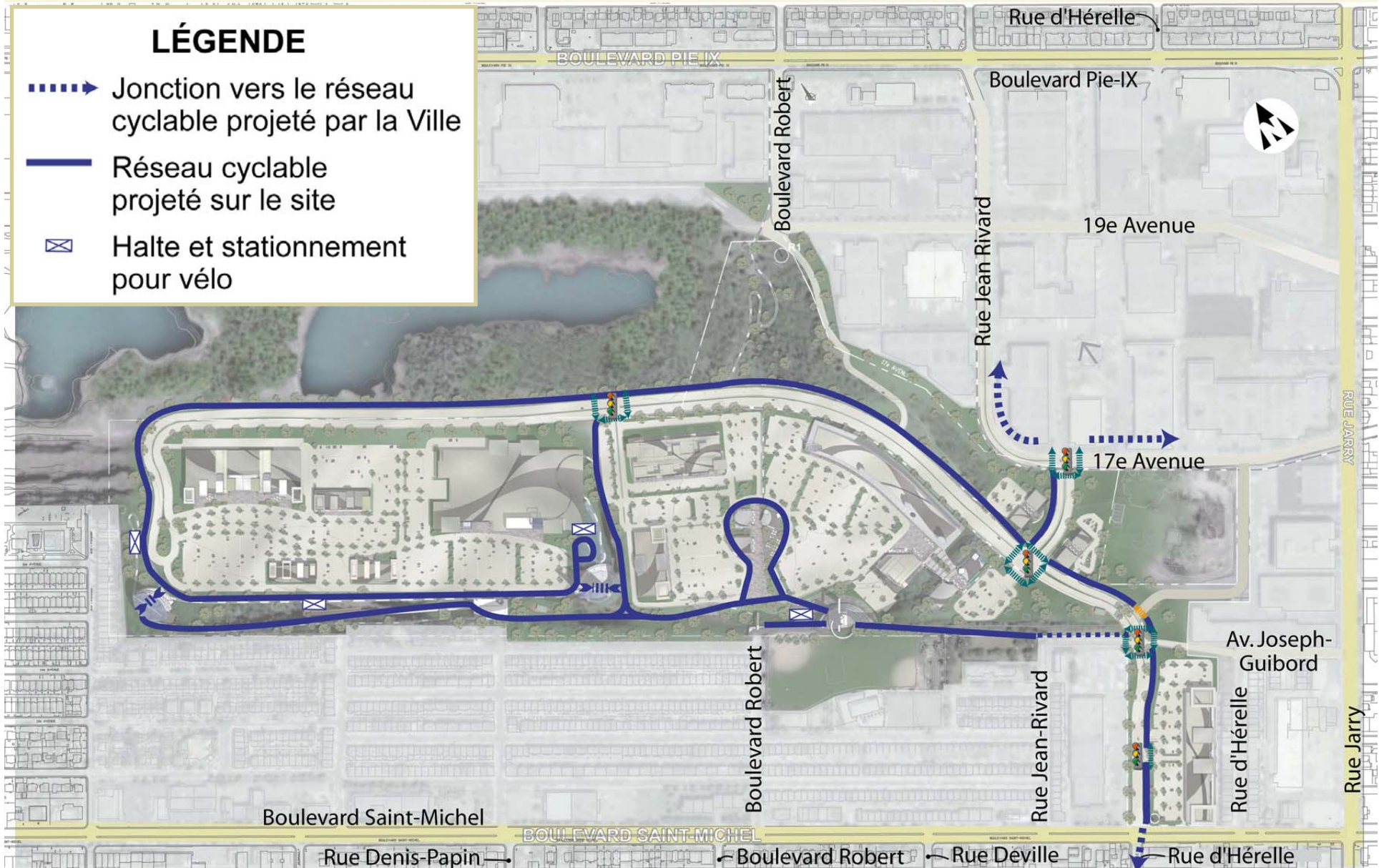




# 8. Accessibilité - Vélo

## LÉGENDE

-  Jonction vers le réseau cyclable projeté par la Ville
-  Réseau cyclable projeté sur le site
-  Halte et stationnement pour vélo



## 9. Plan de gestion des déplacements

Pour favoriser l'utilisation de ces infrastructures, un Plan de gestion des déplacements a été élaboré pour le projet.

Mobiligo a travaillé en collaboration avec SmartCentres afin de diminuer le recours à l'automobile dans les déplacements. Les actions visent autant les employés que la clientèle.

La mise en place du Plan de gestion des déplacements sera soutenue financièrement par SmartCentres.



# 9. Plan de gestion des déplacements (PGD)

La stratégie du Plan de gestion des déplacements vise à encourager, par divers moyens, les modes de transport suivants:

## ■ Transport collectif:

- Encourager les locataires à adhérer au programme Allégo;
- Implanter une navette;
- Favoriser la correspondance avec les circuits existants.

## ■ Usage collectif de l'auto (covoiturage):

- Faciliter le pairage des employés;
- Offrir des places de stationnement privilégiées à ceux qui covoiturent.

## ■ Marche:

- Aménager des voies piétonnes attrayantes et confortables
- Assurer la sécurité des piétons (largeur de trottoir, éclairage...)

## ■ Vélo:

- Installer des supports à vélos sécuritaires;
- Aménager des espaces pour les usagers du vélo à des endroits stratégiques (haltes).

# 10. Impact sur la circulation

Une analyse de la circulation du secteur a été réalisée, comportant les étapes suivantes:

- Collecte de données (comptages);
- Évaluation de la situation actuelle;
- Génération des déplacements;
- Évaluation de la situation future;
- Recommandations.

Dans le but d'obtenir des conditions de circulation comparables à celles de la situation actuelle et permettre des manœuvres sécuritaires sur le réseau routier, des interventions d'ordre opérationnel sont recommandées.



# 11. Interventions sur le réseau routier

## LÉGENDE



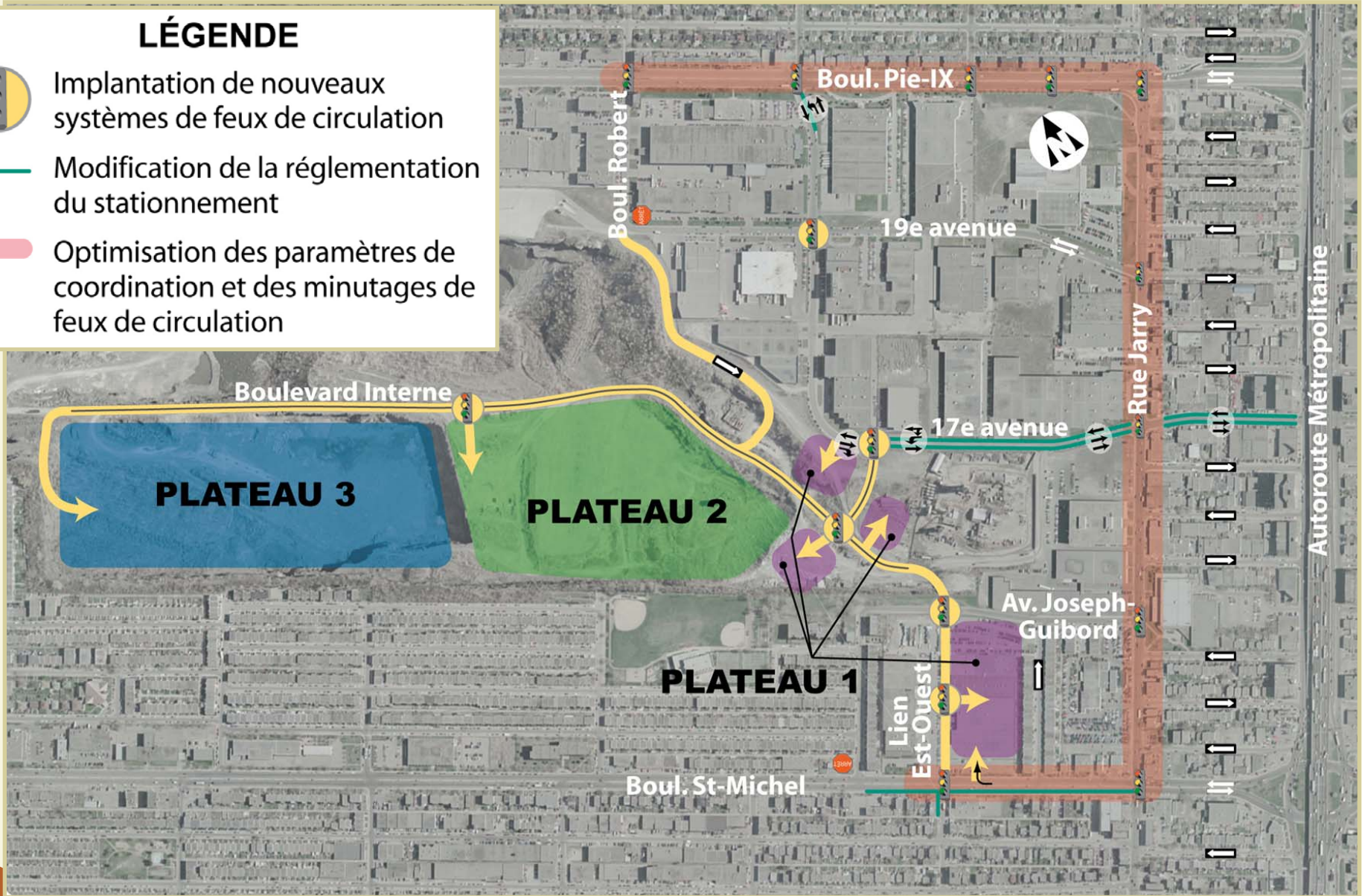
Implantation de nouveaux systèmes de feux de circulation



Modification de la réglementation du stationnement



Optimisation des paramètres de coordination et des minutages de feux de circulation



## 12. Stationnement

En appui aux mesures incitatives qui seront mises en place via le Plan de gestion des déplacements, l'offre en stationnement a été diminuée par rapport aux standards habituels.

■ Pour ce type de développement, le manuel *Parking* suggère un ratio de:

■ 1 case / 17 m<sup>2</sup> (5,5 cases / 1 000 pi<sup>2</sup>);

■ Avec toutes les mesures prises dans le cadre du Plan de gestion des déplacements, SmartCentres propose de réduire le nombre de cases offertes en fixant le taux à un maximum de:

■ 1 case / 23 m<sup>2</sup> (4,0 cases / 1 000 pi<sup>2</sup>).



# Questions

