

CDPQ Infra inc.

Réseau électrique métropolitain (REM)

Étude d'impact sur la circulation — Station Île-des-Sœurs



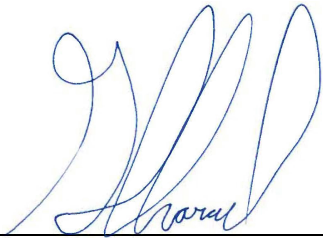
210-1002-15-10-05D7 (R01)

2016-08-24

Réseau électrique métropolitain (REM)

Étude d'impact sur la circulation — Station Île-des-Sœurs

Préparé par :


Geneviève Pharand, ing., D.E.S.S. (OIQ 5010393)
Transport et circulation

Vérifié par :


Marc-André Tousignant, ing. (OIQ 119801)
Transport et circulation

Validé par :


Gérald Lavoie, ing. (OIQ 33329)
Directeur technique



740, rue Notre-Dame Ouest
Bureau 1400
Montréal (Québec) H3C 3X6

Révision (R01) du 2016-08-24



ÉQUIPE DE RÉALISATION

Nom	Rôle	Firme
Chloé Lalancette, tech. dess.	Graphiste	CIMA+
Geneviève Pharand, ing., D.E.S.S. (OIQ 5010393)	Transport et circulation	CIMA+
Gérald Lavoie, ing. (OIQ 33329)	Directeur des études	CIMA+
Marc-André Tousignant, ing. (OIQ 119801)	Transport et circulation	CIMA+
Shaun Burns, ing. jr, M. ing. (OIQ 5056383)	Transport et circulation	CIMA+
Toupin Laurent, ing. jr (OIQ 5038935)	Transport et circulation	CIMA+

REGISTRE DES ÉMISSIONS

Émission	Date	Description
R00	2016-08-19	Émission finale
R01	2016-08-24	Émission finale révisée



Table des matières

1	Introduction	1
1.1	Contexte	1
1.2	Objectifs	1
2	Situation anticipée	2
2.1	Configuration de la future station Île-des-Sœurs	2
2.2	Offre en transport collectif	3
2.3	Impacts anticipés de la station sur la circulation véhiculaire.....	4
2.4	Mesures de mitigation.....	4
3	Conclusion.....	5

Liste des tableaux

Tableau 2-1 — Nombre d'autobus à la station Île-des-Sœurs.....	4
--	---

Liste des figures

Figure 2-1 — Configuration de la station Île-des-Sœurs	2
--	---

1 Introduction

1.1 Contexte

La mise en service d'une ligne du Réseau électrique métropolitain (REM) dans l'axe de l'autoroute 10 (A10) engendra la création d'une nouvelle station sur l'île des Sœurs. Cette station Île-des-Sœurs sera située aux abords du Nouveau pont Champlain et sera accessible à pied, en vélo, en auto (dépose-minute) et en autobus.

1.2 Objectifs

La présente note vise à qualifier sommairement les impacts anticipés sur le réseau routier bordant la future station Île-des-Sœurs. Pour ce faire, les activités suivantes ont été réalisées :

- + Présentation de la configuration de la station Île-des-Sœurs ;
- + Identification des impacts de cette station sur la circulation véhiculaire.

2 Situation anticipée

Ce chapitre dresse un portrait de la configuration de la station Île-des-Sœurs et de ses équipements connexes. Les impacts de cette nouvelle station sur le réseau routier limitrophe sont ensuite dressés.

2.1 Configuration de la future station Île-des-Sœurs

La station Île-des-Sœurs sera située au centre de l'A10, aux abords du Nouveau pont Champlain. Cette nouvelle station sera constituée de quais pour le métro léger et aura pour équipements connexes un terminus d'autobus et un dépose-minute. La figure ci-dessous présente la configuration proposée de la station Île-des-Sœurs.

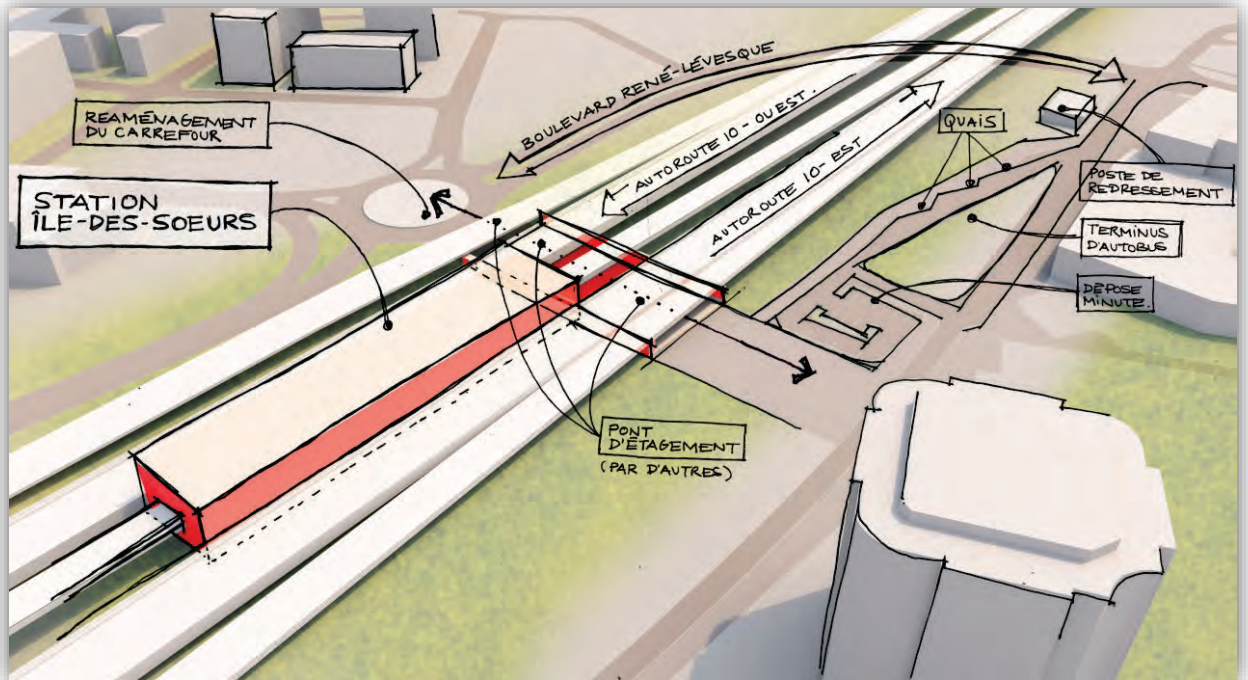


Figure 2-1 — Configuration de la station Île-des-Sœurs

La station Île-des-Sœurs sera construite au centre des voies autoroutières. Elle sera constituée de deux quais de 80 m de longueur aménagés de chaque côté du tablier. Un passage piétonnier sous l'A10 sera aménagé pour permettre aux piétons d'accéder aux quais de la station, tant du sud (via l'axe est-ouest) que du nord (via le carrefour René-Lévesque/Jacques-Leber). D'ailleurs, pour offrir une aire d'accueil suffisante aux piétons à la sortie du côté nord, le carrefour giratoire doit être réaménagé en intersection à feux de circulation, car ce type d'intersection occupe moins d'espace. La géométrie proposée est illustrée à la figure précédente. Elle offre un dégagement de quelques mètres entre la sortie

du tunnel et la chaussée. Des traverses piétonnes sont prévues à chaque approche de l'intersection.

Une boucle pour autobus offrant trois quais et une aire de régulation sera créée au sud de la station, au niveau du sol. Ce terminus, qui pourra accueillir les autobus urbains à plancher bas (« LFS ») de la Société de Transport de Montréal (STM), sera accessible via le boulevard René-Lévesque et un axe routier est-ouest situé au sud de l'A10. Il est à noter qu'un des quais est destiné aux autobus de la STM qui circulent en continu sur le boulevard René-Lévesque, mais qui doivent néanmoins desservir la station Île-des-Sœurs.

À l'ouest des quais d'autobus, une aire servant de dépose-minute (2 cases), de stationnement pour les employés du REM (1 case), d'aire d'attente pour les taxis (2 cases) et les taxis collectifs (1 case) a été aménagée. Cette boucle sera accessible via le boulevard René-Lévesque en empruntant le nouveau lien routier qui sépare les quais d'autobus du dépose-minute.

Un stationnement vélo pouvant accueillir 40 vélos sera aménagé au sud de la station. Les cyclistes pourront accéder à ce stationnement via une nouvelle connexion cyclable prévue entre le stationnement vélo et la piste cyclable du boulevard René-Lévesque.

2.2 Offre en transport collectif

Comme mentionné précédemment, la station Île-des-Sœurs comportera un terminus d'autobus. Ce dernier accueillera quatre (4) circuits de la STM à l'horizon 2031. Il est à noter qu'il s'agit de circuits existants qui effectueront un arrêt ou compléteront leur parcours à la station (autobus desservant actuellement le quartier de L'Île-des-Sœurs et le centre-ville de Montréal). Le Tableau 2-1 présente le nombre d'autobus desservant la station Île-des-Sœurs aux heures de pointe du matin et de l'après-midi. Le nombre d'autobus à l'heure de pointe a été calculé ainsi : 43 %¹ du nombre d'autobus prévu sur la période de pointe².

Le nombre d'autobus anticipé à l'heure de pointe de l'après-midi est considéré comme équivalent au nombre d'autobus de l'heure de pointe du matin.

¹ Steer Davies Gleave (2015). *Transport collectif sur l'axe A-10/centre-ville de Montréal, Report*, December 2015, p.10.


² AMT (2016). *Rabattement au SLR et besoins en quais d'autobus*, document de travail, version finale, 4 février 2016, 49 pages [ PDF].

Tableau 2-1 — Nombre d'autobus à la station Île-des-Sœurs³

Circuits STM	Type de rabattement	Nombre d'autobus (autobus/h)			
		Heure de pointe du matin		Heure de pointe de l'après-midi	
		Entrants	Sortants	Entrants	Sortants
12	Pendulaire	7	7	7	7
21	En terminus	3	3	3	3
168	Pendulaire	14	14	14	14
178	En terminus	16	16	16	16
Total		40	40	40	40

Ainsi un total de 40 autobus de la STM accéderont au terminus de la station Île-des-Sœurs et le quitteront aux heures de pointe.

2.3 Impacts anticipés de la station sur la circulation véhiculaire

La station Île-des-Sœurs aura peu d'incidence sur la circulation des véhicules de particuliers et autobus sur les réseaux local et autoroutier limitrophes. En effet, cette future station ne comporte pas de stationnement incitatif pouvant générer un volume important de déplacements véhiculaires. De plus, la majorité des autobus de la STM qui desserviront la station circulent déjà sur le réseau routier.

2.4 Mesures de mitigation

Les mesures de mitigation proposées aux abords de la station Île-des-Sœurs sont :

- + **Planter des feux de circulation à l'intersection du boulevard René-Lévesque et de l'axe routier est-ouest (axe desservant la station).** L'ajout des feux de circulation est nécessaire à ce carrefour étant donné le manque de visibilité qu'ont les conducteurs aux approches de cette intersection. Cette problématique de visibilité est causée par la courbe du boulevard René-Lévesque et par la présence du viaduc de l'A10. Les feux de circulation permettront ainsi aux conducteurs de véhicules particuliers et aux chauffeurs d'autobus sortant de la station de s'insérer de manière sécuritaire sur le boulevard René-Lévesque. Ces feux permettront aussi aux piétons et cyclistes désirant accéder/quitter la station de traverser le carrefour en éliminant tout risque de conflit avec les véhicules ;
- + **Réaménager le carrefour giratoire de l'intersection René-Lévesque/Jacques-Leber en intersection à feux de circulation.** La modification de la configuration de l'intersection assurera un espace suffisant pour offrir la continuité des aménagements piétons et cyclistes vers la station et une connexion avec les aménagements existants, afin de sécuriser les déplacements de ces usagers tout au long de leur parcours.

³ Ibid.

3 Conclusion

La présente étude d'impact sur la circulation sommaire visait à caractériser la future station Île-des-Sœurs du REM, à identifier les impacts de cet aménagement sur la circulation véhiculaire et à proposer des mesures de mitigation.

La station Île-des-Sœurs sera située au centre de l'A10, aux abords du Nouveau pont Champlain. Cette station sera constituée de quais pour le métro léger, d'un terminus d'autobus (trois quais et une aire de régulation) et d'une aire servant de dépose-minute, d'aire d'attente aux taxis et taxis collectifs et de stationnement des employés du REM.

Étant donné qu'aucun stationnement incitatif n'est offert aux abords de la station, son implantation aura peu d'incidence sur la circulation véhiculaire. Cependant, des feux de circulation seraient nécessaires sur le boulevard René-Lévesque à l'intersection avec l'axe est-ouest afin de sécuriser les manœuvres véhiculaires d'entrée/sortie aux équipements connexes de la station. Au nord de la station Île-des-Sœurs, il faut réaménager le carrefour giratoire de l'intersection René-Lévesque/Jacques-Leber en intersection à feux de circulation pour offrir l'espace nécessaire aux aménagements piétons.