Le projet structurant de transport collectif électrique pour desservir le territoire du grand Sud-Ouest de Montréal et le relier au centre-ville

Identifier la meilleure solution pour répondre aux besoins d'aujourd'hui et de demain

Les besoins de mobilité dans le grand Sud-Ouest de Montréal sont documentés et reconnus. Plusieurs études touchant la mobilité ont été réalisées, à des fins variées, au fil des ans.

L'ARTM, en collaboration avec le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal, réalise un dossier d'opportunité pour évaluer les besoins de mobilité et proposer la meilleure solution pour y répondre.

Site Web : artm.quebec/gso

Québec

Montréal

ARTM Autorité régionale de transport métropolitain

Bien intégré à son milieu

Planification étroitement liée à l'aménagement du territoire pour générer un maximum de bénéfices.

Financièrement responsable

Dans le respect des ressources disponibles, autant dans son développement que son exploitation.

Résilient

En évitant, minimisant et compensant les impacts sur les milieux humain et naturel tout au long de son cycle de vie.

Inclusif

Accessible universellement, procurant un accès équitable aux opportunités et favorisant la mixité sociale.

Où en sommes-nous ?

AVANT-PROJET	DÉMARRAGE 2021-2023	PLANIFICATION	RÉALISATION	CLÔTURE
FICHE D'AVANT-PROJET	DOSSIER D'OPPORTUNITÉ	DOSSIER D'AFFAIRES	RAPPORTS SOMMAIRES	RAPPORT DE CLÔTURE

- **2021 :** Début des études pour la réalisation du dossier d'opportunité
- **2022-2023 :** Établissement du diagnostic du territoire et des besoins de mobilité
- **Mars 2023 :** Rencontres de présentation du diagnostic du territoire et de la mobilité avec les représentants de la société civile
- **Automne 2023 :** Tenue des consultations publiques sur les scénarios de modes et tracés
- **2024 :** Dépôt de la 1re version du dossier d'opportunité

Qu'est-ce qu'un dossier d'opportunité ?

Le dossier d'opportunité (DO) sert à évaluer la pertinence d'un projet et à recommander la meilleure option, parmi celles évaluées, pour répondre au besoin exprimé à long terme, selon les ressources financières disponibles. Selon la *Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique*, le DO est élaboré à l'étape du démarrage. Le DO est déposé au Conseil des ministres pour décision.

Le programme de travail du DO inclut :

Portrait & diagnostic du territoire	Étude de la mobilité	Évaluation des corridors et contraintes	Évaluation des modes et enjeux	Analyses financières et économiques	Analyse comparative
Corridors porteurs	Besoins démontrés	Tracé élaboré	Mode proposé	Coûts identifiés	

La planification du réseau de transport collectif

Une démarche collaborative d'envergure au cœur de la mission de l'ARTM

Les citoyens recherchent des solutions de transport simples, efficaces et durables pour réaliser leurs activités quotidiennes variées.

Investir en transport collectif, c'est :

- Une mobilité des personnes plus fluide
- Des retombées économiques importantes
- La création de milieux de vie plus sains et équitables
- Une réduction de nos émissions de GES

Le réseau structurant

C'est l'ossature du réseau de transport qui relie les pôles de haute densité à l'échelle métropolitaine. Il offre une opportunité pour la consolidation du territoire et la densification des activités par :

- Un service rapide, fréquent, avec une capacité adaptée au besoin
- Une desserte des principaux corridors de déplacement
- Une interconnexion facilitée avec les autres réseaux de transport
- Un service confortable, fiable et sécuritaire

La planification intégrée des réseaux de transport

Identifier les besoins en mobilité des citoyens de la région métropolitaine de Montréal

Définir les projets de transport collectif structurant pour répondre aux besoins de mobilité de façon cohérente, performante et équitable

Prioriser les projets de transport collectif pour éclairer les décisions gouvernementales

Orienter la planification de l'aménagement urbain réalisée par les villes

Le bon niveau de service au bon endroit !

SERVICES RAPIDES ET FRÉQUENTS

- Secteurs denses d'activités
- Important achalandage, toute la journée
- Déplacements de moyenne ou longue distance

SERVICES RAPIDES ET DIRECTS, EN PÉRIODE DE POINTE

- Corridors métropolitains à forte demande
- Achalandage en périodes de pointe
- Déplacements de moyenne ou longue distance

MODE	CAPACITÉ	FRÉQUENCE	INSERTION	COÛTS IMMO.*	COÛTS EXPLOIT.
SRB		+++	Voirie, en surface	$	$$$
TRAMWAY		+++	Voirie, en surface (sections possibles en tunnel et aérien)	$$	$$
MÉTRO		++++	Site propre, en tunnel	$$$$$	$$
MÉTRO LÉGER		++++	Site propre (sections possibles en tunnel et aérien)	$$$	$$
TRAIN		+	Site propre (sections possibles en tunnel et aérien)	$$	$$$$

*N'incluent pas les coûts d'aménagement des infrastructures municipales.

Portrait du territoire à l'étude

6 arrondissements, 3 villes liées

Superficie : 85 km², soit 17 % de l'agglomération

Forte croissance démographique (population totale de 434 277 habitants en 2021, soit un peu plus de 20 % de la population de l'agglomération de Montréal)

Environ 165 000 emplois (excluant le centre-ville)

Plusieurs secteurs d'intérêts et à potentiel de développement/redéveloppement

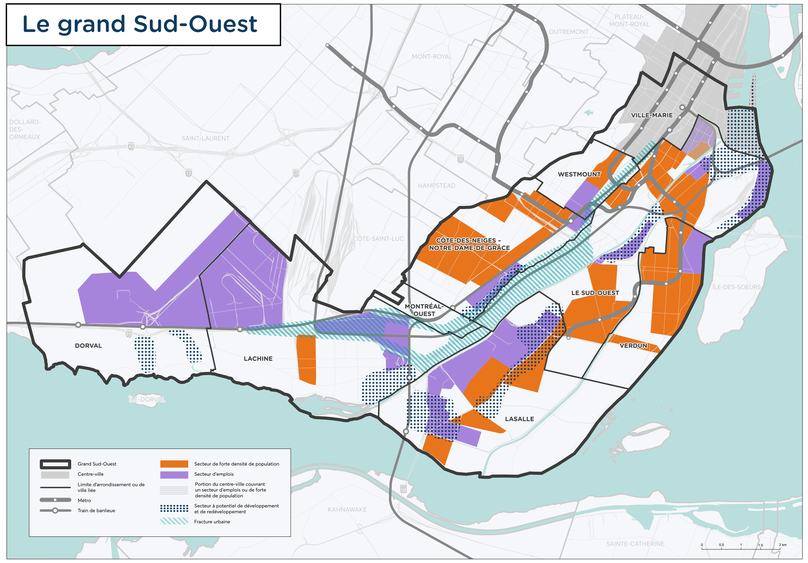
Plusieurs barrières physiques à considérer :

- Le réseau routier supérieur
- Les infrastructures ferroviaires
- Le réseau hydrographique
- Les dénivelés topographiques

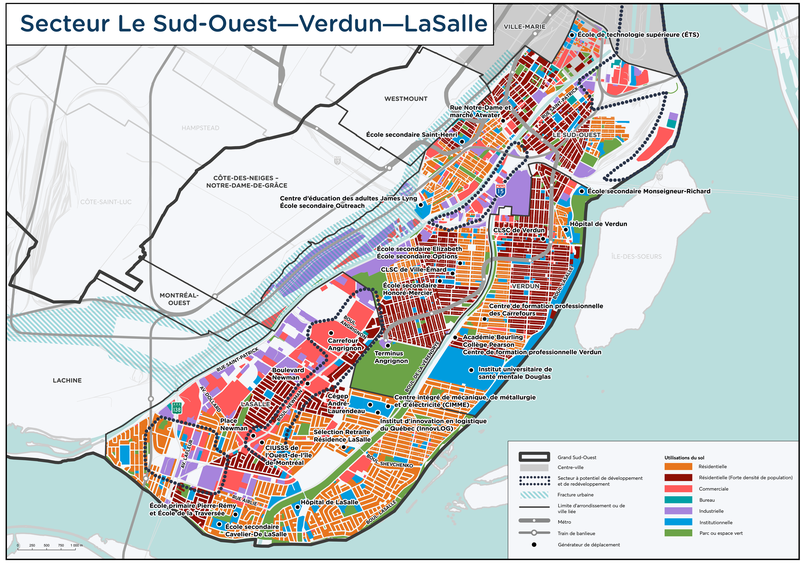
	LE SUD-OUEST	VERDUN	LASALLE
Croissance démographique 2006-2021	• Croissance (20 %) • 84 552 personnes en 2021	• Stable (-2 %) • 48 811 personnes en 2021	• Croissance (4,4 %) • 82 315 personnes en 2021
Croissance de l'emploi* 2001-2016	• Croissance • 34 995 emplois en 2016	• Forte croissance • 21 985 emplois en 2016	• Stable • 25 710 emplois en 2016
Utilisation du sol	• Diversifiée (activités industrielles/commerces lourds, résidentiel…) • Plus résidentiel et de faible densité dans Ville-Émard et Côte-Saint-Paul	• Dominance de l'usage résidentiel • Densité relativement élevée notamment aux abords de la rue Verdun et station Verdun	• Diversifiée (activités industrielles/commerces lourds, résidentiel…) • Usage résidentiel concentré dans le sud-ouest de LaSalle et aux abords du boul. Newman
Développement/ redéveloppement	• Fort potentiel, notamment dans les secteurs Griffintown, Cabot et Bridge-Bonaventure • Plusieurs projets immobiliers denses réalisés, en cours ou en planification	• Faible potentiel (majoritairement consolidé) • Peu de projets immobiliers en cours ou en planification	• Fort potentiel, notamment aux abords du boul. Newman, coin av. Lafleur et rue Airlie, et dans le secteur du Carrefour Angrignon • Planification en cours dans LaSalle-Ouest • Plusieurs projets immobiliers denses réalisés, en cours et en planification

*Pour tout l'arrondissement/ville liée, peut excéder la zone d'étude.

Le grand Sud-Ouest



Secteur Le Sud-Ouest—Verdun—LaSalle



Portrait du territoire à l'étude

6 arrondissements, 3 villes liées

Superficie : 85 km², soit 17 % de l'agglomération

Forte croissance démographique (population totale de 434 277 habitants en 2021, soit un peu plus de 20 % de la population de l'agglomération de Montréal)

Environ 165 000 emplois (excluant le centre-ville)

Plusieurs secteurs d'intérêts et à potentiel de développement/redéveloppement

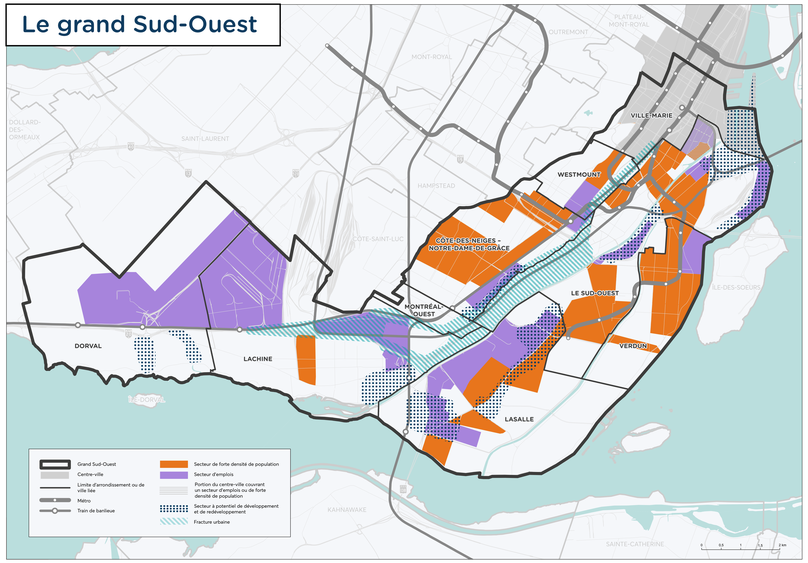
Plusieurs barrières physiques à considérer :

- Le réseau routier supérieur
- Les infrastructures ferroviaires
- Le réseau hydrographique
- Les dénivelés topographiques

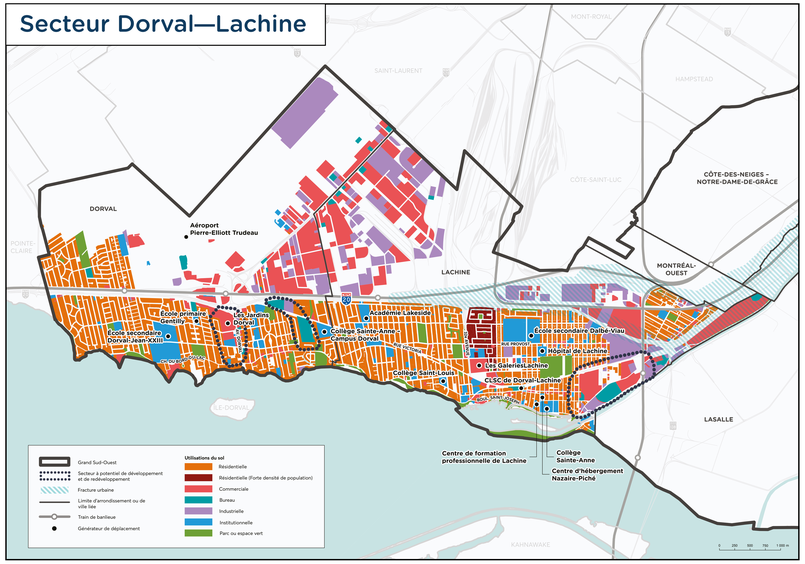
	DORVAL	LACHINE
Croissance démographique 2006-2021	• Stable • 12 750 personnes en 2021	• Croissance (11,5 %) • 46 342 personnes en 2021
Croissance de l'emploi* 2001-2016	• Stable • 42 520 emplois en 2016	• Diminution • 24 035 emplois en 2016
Utilisation du sol	• Au sud de l'A-20, dominance résidentielle de type unifamiliale • Au nord de l'A-20, lots de grandes dimensions associés aux activités industrielles/commerces lourds	• À l'ouest de la 32e avenue, secteurs à dominance résidentielle de type pavillonnaire • À l'est de la 32e avenue, dominance résidentielle de typologie diversifiée
Développement/ redéveloppement	• Potentiel aux abords de l'avenue Dorval • Projets immobiliers en cours ou en planification	• Potentiel important dans le secteur de Lachine-Est.

*Pour tout l'arrondissement/ville liée, peut excéder la zone d'étude.

Le grand Sud-Ouest



Secteur Dorval—Lachine



Portrait du territoire à l'étude

6 arrondissements, 3 villes liées

Superficie : 85 km², soit 17 % de l'agglomération

Forte croissance démographique (population totale de 434 277 habitants en 2021, soit un peu plus de 20 % de la population de l'agglomération de Montréal)

Environ 165 000 emplois (excluant le centre-ville)

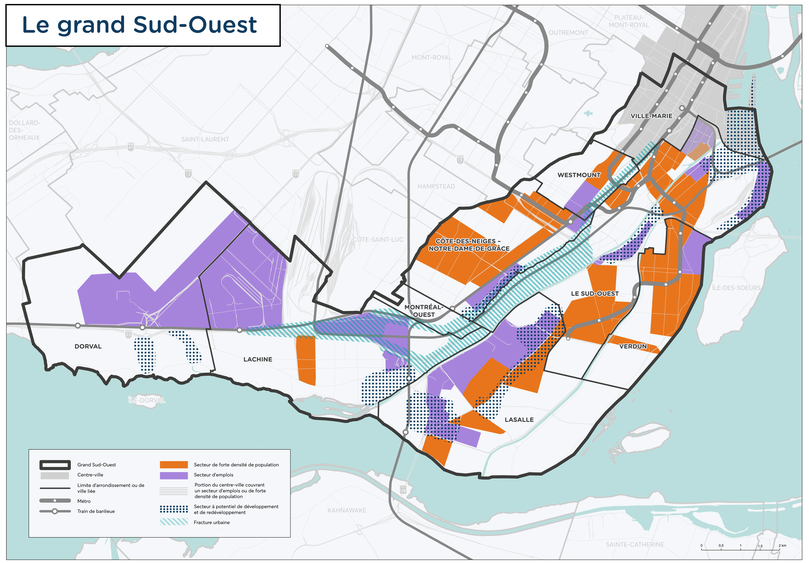
Plusieurs secteurs d'intérêts et à potentiel de développement/redéveloppement

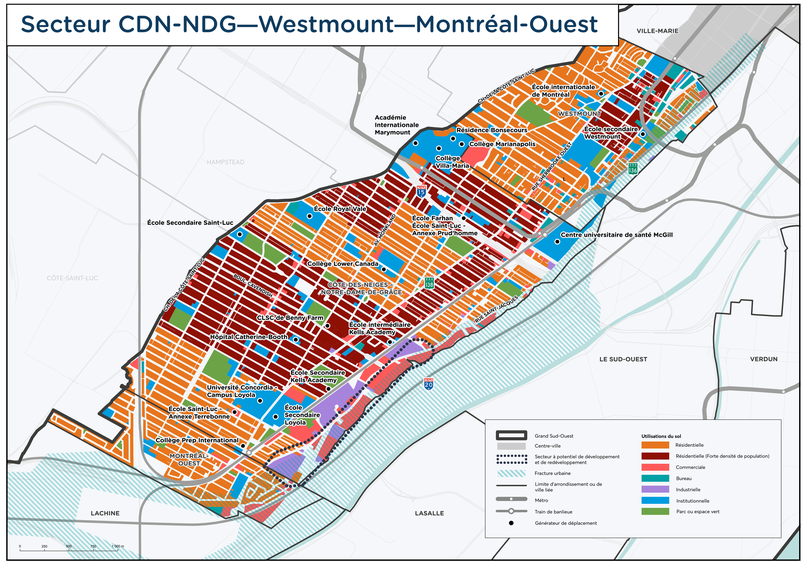
Plusieurs barrières physiques à considérer :

- Le réseau routier supérieur
- Les infrastructures ferroviaires
- Le réseau hydrographique
- Les dénivelés topographiques

	CDN-NDG	WESTMOUNT	MONTRÉAL-OUEST
Croissance démographique 2006-2021	• Stable • 68 263 personnes en 2021	• Diminution (-4,25 %) • 17 682 personnes en 2021	• Stable • 5 128 personnes en 2021
Croissance de l'emploi* 2001-2016	• Croissance • 79 290 emplois en 2016	• Stable • 15 815 emplois en 2016	• Croissance • 1 061 emplois en 2016
Utilisation du sol	• Activités diversifiées et dispersées dans l'arrondissement • Densité de population particulièrement élevée (sud de la rue Sherbrooke)	• Dominance résidentielle	• Dominance résidentielle
Développement/ redéveloppement	• Potentiel aux abords de la rue Saint-Jacques • Peu de projets immobiliers en cours ou en planification	• Faible potentiel (territoire consolidé) • Peu de projets immobiliers en cours ou en planification	• Faible potentiel (territoire consolidé) • Peu de projets immobiliers en cours ou en planification

*Pour tout l'arrondissement/ville liée, peut excéder la zone d'étude.

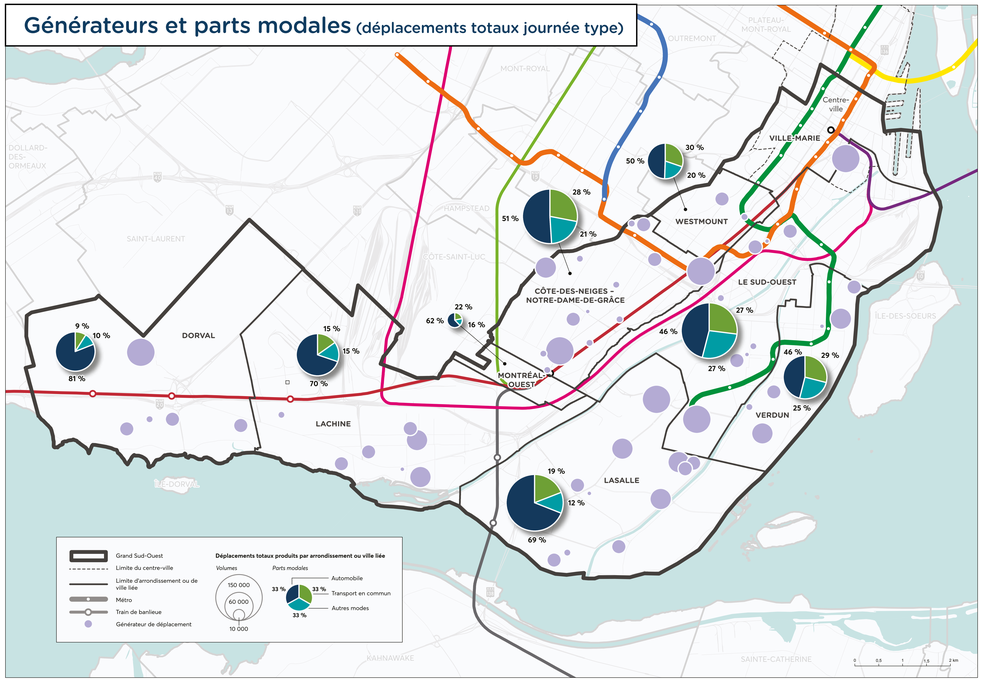
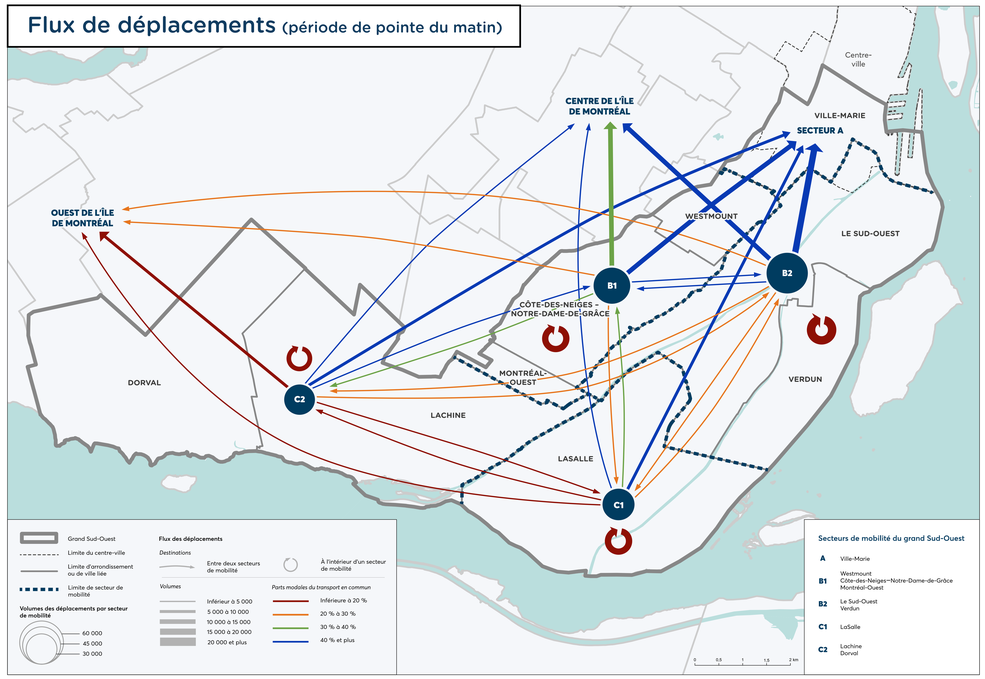




Portrait de la mobilité du territoire à l'étude

Générateurs et parts modales de déplacements

- Part des déplacements en voiture augmente en s'éloignant du centre-ville.
- Part du transport collectif plus importante à l'est du territoire.
- Grande partie des pôles générateurs de déplacements situés à Lachine, LaSalle et NDG, le long de certains axes comme Victoria, Sherbrooke, Newman et De La Vérendrye.

Flux de déplacements

- Grande part des déplacements se font vers le centre-ville (pas majoritaire). Cette part diminue lorsqu'on s'éloigne.
- Part des déplacements internes élevée dans B et C.
- Potentiel d'amélioration de la desserte en transport collectif pour faciliter les déplacements à l'intérieur de la zone d'étude.