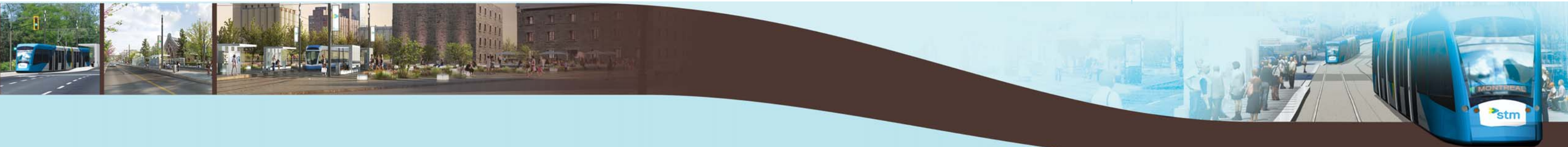




TRAMWAY de Montréal

PHASE 2
Étude de faisabilité de la première ligne



Volume C5 - Gestion des déplacements - Multimodalité
Partie II – Multimodalité

PHASE 2 – ÉTUDE DE FAISABILITÉ DE LA PREMIÈRE LIGNE

Volume C5 – Gestion des déplacements
Partie II – Multimodalité

TRAMWAY DE MONTREAL

4 avril 2011

090802	25	C5-II	ALL	RAP	CGS	01	3.0
Projet	Phase	Livrable	Lieu	Forme	Émetteur	Numéro	Version



SIGNATURES

	Rédigé par	Vérifié par
Prénom, Nom	Réjean Benoit	Ermatinger, Vincent, ing., M.Sc.A. OIQ : 140097
Fonction	Analyste en transport	Responsable de la planification
Signature		

	Validé par	Approuvé par
Prénom, Nom	Claude Messier, ing. MBA OIQ : 35856	Pierre-André Dugas, ing OIQ 25694
Fonction	Directeur technique adjoint	Directeur de projet
Signature		

VERSIONS

Version	Date	Nature du document
1.0	2010-04-08	Document de travail
2.0	2010-11-15	Rapport préliminaire
3.0	2011-04-04	Rapport final

Référence complète

Consortium GENIVAR - SYSTRA (2009) PHASE 2 – ÉTUDE DE FAISABILITÉ DE LA PREMIÈRE LIGNE,
Volume C5 – Gestion des déplacements
Partie II – Multimodalité pour la Ville de Montréal, Montréal, 102 pages et annexes.

\\SERV-REL-DATA1\projets\Montreal\M1140XX\M114012\01-Structure\25 Phase 2\IC Etudes generales\IC5-II Multimodalite\23 Brouillons\090802_25_C5-II_ALL_RAP_CGS_01_v3.0_Multimodalite_20110404.doc



MISE EN GARDE GÉNÉRALE

Le présent rapport fait partie d'une série de volumes réalisés par le consortium Genivar-Systra dans le cadre de l'étude de faisabilité de la première ligne du tramway de Montréal, et ce, pour le compte de la Ville. Cette étude de faisabilité est la seconde phase du projet et fait suite à l'analyse du réseau initial (phase 1).

La phase 2 avait pour but de définir le cadre technique du projet avec un volet important portant sur l'insertion urbaine du tramway. L'étude a permis de qualifier et quantifier les principaux impacts, les coûts, l'échéancier de réalisation et d'autres aspects propres à un projet de tramway afin de définir sa faisabilité et ainsi fournir à la Ville de Montréal et à ses partenaires les renseignements pertinents pour statuer sur la poursuite du projet.

Il importe de mentionner que les résultats présentés dans les différents volumes produits par le consortium Genivar-Systra n'ont pas été approuvés par les instances de la Ville. De plus, il convient de rappeler que tous les résultats doivent être considérés comme préliminaires et seront complétés, corrigés ou validés lors de la phase suivante, soit l'avant-projet.

MISE EN GARDE SPÉCIFIQUE

Le présent rapport fait référence à la réalisation d'un centre d'entretien et d'exploitation (CdEE) sur le site Victoria, localisé sur la rue Jean-Talon Ouest. Or, compte tenu des contraintes financières imposées par ce choix, il est à noter que ce choix de site est aujourd'hui rejeté par la Ville de Montréal.

En ce sens, l'identification d'un nouveau site pour accueillir cette infrastructure fera partie des activités à réaliser lors de la prochaine phase, soit l'avant-projet.

PREAMBULE

Le présent document constitue la deuxième partie – Multimodalité – du volume C5 Gestion des déplacements des études de faisabilité de la première ligne du réseau initial de tramways de Montréal.

Il s'insère dans le cadre plus large des études générales (rubrique C), dont il représente l'un des thèmes. Les études générales abordent des problématiques transversales à toutes les disciplines techniques impliquées dans l'élaboration du projet, problématiques qui cadrent le processus de conception.

Le volume C5-II présente la définition des principaux objectifs du projet en matière de déplacements multimodaux, ainsi que la dimension "transport" des stations, en termes de répartition géographique le long de la ligne et de dimensionnement fonctionnel (fonction d'échange) : nombre, localisation et fonctionnalités d'échange (avec les vélos, les voitures particulières, les taxis, les transports en commun) des stations (pôles multimodaux et autres points de correspondance du tramway avec les autres modes de déplacements).

Cette analyse est nécessaire dans l'optique de la localisation fine des stations, de leur dimensionnement et de leurs besoins spécifiques en matière de fonctionnalités à assurer, ainsi que dans la localisation des stationnements incitatifs potentiels.

SYNTHÈSE

La localisation précise des stations a été le fruit du travail conjoint entre les planificateurs en transport et les responsables de l'aménagement urbain et de l'environnement. La localisation des stations doit aussi bien répondre à une logique transport (position des générateurs de déplacements, pôles d'échanges intermodaux, distances interstations, ...) qu'à une logique d'insertion urbaine (contexte local, espace disponible, prise en compte des baies de virage), tout en minimisant les impacts environnementaux locaux.

De nombreux générateurs de déplacements sont présents tout au long du parcours. Ces générateurs ont été représentés sur une carte à chacune des 32 stations prévues sur la ligne 1 du réseau initial du tramway de Montréal. Ainsi, 32 figures ont été produites avec l'identification dans un rayon d'influence de 500 mètres autour de la station des :

- Pôle générateur de déplacements (commerce, institutionnel, bureau, services, culturel, lieu de culte) ;
- Projet de développement urbain ;
- Haute densité résidentielle.

Au-delà de l'emplacement stratégique des stations, il faut assurer au tramway un achalandage maximum avec les meilleures performances possibles en matière de vitesse commerciale. La réussite du projet est en grande partie due à la qualité de l'insertion des stations dans leur environnement local. Il est ainsi primordial que les cheminements piétons soient irréprochables pour que les piétons puissent atteindre les quais des stations avec facilité et en toute sécurité. Pour ce faire, des traverses piétonnes ont été proposées à plusieurs endroits afin de faciliter le cheminement des piétons entre les stations et les trottoirs environnant. Ainsi, 34 figures de schémas fonctionnels des stations - cheminement des piétons ont été produites, soit 32 pour les stations de base et deux pour les stations de la variante tunnel. Ces éléments devront être validés lors de l'avant-projet.

Finalement les stations de tramway ont été classifiées selon différentes typologies : Station tramway simple (avec faible, moyen ou fort achalandage) ; Station intermodale et Station spécifique.

TABLE DES MATIERES

A.	Localisation des stations	1
1.0	Méthodologie	3
1.1	Principes de base.....	3
1.2	Démarche appliquée	3
1.3	Rappel du projet.....	3
2.0	Localisation des stations	5
2.1	Secteur Jean-Talon	5
2.2	Secteur Côte-des-Neiges	5
2.3	Secteur du Mont-Royal.....	6
2.4	Secteur Guy	7
2.5	Secteur René-Lévesque.....	8
2.6	Secteur Berri	9
2.7	Secteur de la Commune.....	9
2.8	Secteur Peel.....	11
2.9	Synthèse de la localisation et noms des stations de tramway.....	11
3.0	Détails de la desserte des stations du tramway	14
3.1	Aire d'influence du réseau de tramway	14
3.2	Générateurs de déplacements et schémas fonctionnels des stations.....	16
B.	Typologie des stations	87
4.0	Typologie des stations	89
4.1	Définition des typologies	89
4.2	Détermination de l'achalandage des stations	89
4.3	Détermination des typologies des stations.....	90

LISTE DES FIGURES

Figure 1.3.1	Réseau de la STM et parcours de la 1ère ligne de tramways.....	4
Figure 2.9.1	Distance (interstation) entre chaque station de la ligne 1.....	13
Figure 3.1.1	Aire d'influence en marche à pied des stations de tramway	14
Figure 3.1.2	Aire d'influence de la desserte tramway	15
Figure 3.2.1	Station Savane.....	18
Figure 3.2.2	Station Jean-Talon	20
Figure 3.2.3	Station Barclay	22
Figure 3.2.4	Station Van Horne.....	24
Figure 3.2.5	Station Dupuis.....	26
Figure 3.2.6	Station Jean-Brillant.....	28
Figure 3.2.7	Station Queen-Mary	30
Figure 3.2.8	Station Ridgewood	32
Figure 3.2.9	Station Remembrance	34

Figure 3.2.10	Station Boulevard / Hill Park	36
Figure 3.2.11	Station des Pins	40
Figure 3.2.12	Station Sherbrooke.....	44
Figure 3.2.13	Station De Maisonneuve	46
Figure 3.2.14	Station Mackay	48
Figure 3.2.15	Station de la Montagne	50
Figure 3.2.16	Station Peel	52
Figure 3.2.17	Station University	54
Figure 3.2.18	Station Saint-Alexandre	56
Figure 3.2.19	Station Saint-Urbain	58
Figure 3.2.20	Station De Bullion.....	60
Figure 3.2.21	Station Saint-Denis.....	62
Figure 3.2.22	Station Square-Viger	64
Figure 3.2.23	Station Bonneau.....	66
Figure 3.2.24	Station Place-Jacques-Cartier	68
Figure 3.2.25	Station Saint-Sulpice	70
Figure 3.2.26	Station D'Youville	72
Figure 3.2.27	Station Queen	74
Figure 3.2.28	Station Brennan.....	76
Figure 3.2.29	Station Ottawa	78
Figure 3.2.30	Station Notre-Dame.....	80
Figure 3.2.31	Station Saint-Antoine.....	82
Figure 3.2.32	Station René-Lévesque.....	84

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 2.1	Localisation des stations de la ligne 1.....	12
Tableau 3.1	Figure générateurs et schémas fonctionnels des stations.....	17
Tableau 4.1	Achalandage et classification des stations	89
Tableau 4.2	Développements ou événements particuliers aux stations.....	90
Tableau 4.3	Classification des stations.....	90
Tableau 4.4	Typologie des stations de la première ligne du tramway	90

A. LOCALISATION DES STATIONS

1.0 MÉTHODOLOGIE

1.1 PRINCIPES DE BASE

Afin de garantir son succès, notamment en matière d'achalandage, le tramway doit réussir l'équilibre entre deux objectifs pas toujours concordants :

- Assurer la desserte du territoire traversé, soit avoir un nombre suffisant de stations pour capter un maximum de clientèle et localiser les stations aux endroits clés du territoire (gros générateurs de déplacements, pôle d'échange intermodal) ;
- Offrir une vitesse commerciale élevée afin de réduire les temps de parcours et ainsi, rendre le système de transport plus intéressant.

Ainsi, la détermination de la localisation des stations doit jongler avec ces deux éléments en plus d'intégrer les éléments liés au contexte local, soit :

- La trame urbaine : De préférence, les stations sont localisées aux intersections afin de permettre une meilleure perméabilité piétonne dans les quartiers périphériques. Ainsi, l'interstation doit s'adapter à la trame de rue du secteur traversé.
- Le milieu d'insertion : En plus de l'espace nécessaire pour aménager une station, il faut s'assurer que l'endroit prévu pour implanter une station soit propice (pentes, espace public, contraintes visuelles et patrimoniales, etc.).

Dans le cadre du tramway moderne, l'interstation moyenne recherchée est de l'ordre de 400 à 500 mètres, selon que la ligne soit en milieu urbain dense ou qu'une partie de son itinéraire soit dans un secteur périphérique plus diffus.

Ainsi, dans le cadre du projet du tramway de Montréal, l'interstation recherchée se situe dans une fourchette variant de 350 à 450 mètres.

1.2 DÉMARCHE APPLIQUÉE

La démarche appliquée pour déterminer la localisation des stations du tramway se base sur les principaux éléments suivants :

- Identification des points de correspondance multimodale et des principaux générateurs de déplacements :
 - Une des principales sources d'achalandage du tramway est liée aux correspondances avec les autres modes de transports collectifs. Il est donc important de localiser des stations du tramway à proximité des principaux points de correspondance (voir la Figure 1.3.1) ;
 - Afin de maximiser l'achalandage du tramway et d'offrir un service de proximité, il est important de localiser les stations à proximité immédiate des accès piétons aux générateurs de déplacements majeurs situés le long de l'axe.
- Relevés des contraintes d'insertion :
 - La localisation des stations doit répondre à une logique urbaine et elle doit donc s'accorder au contexte local, notamment en matière de trame viaire. De manière générale, une localisation des stations aux carrefours est favorisée par rapport à une localisation à mi-bloc afin de réduire la distance des cheminements des piétons ;

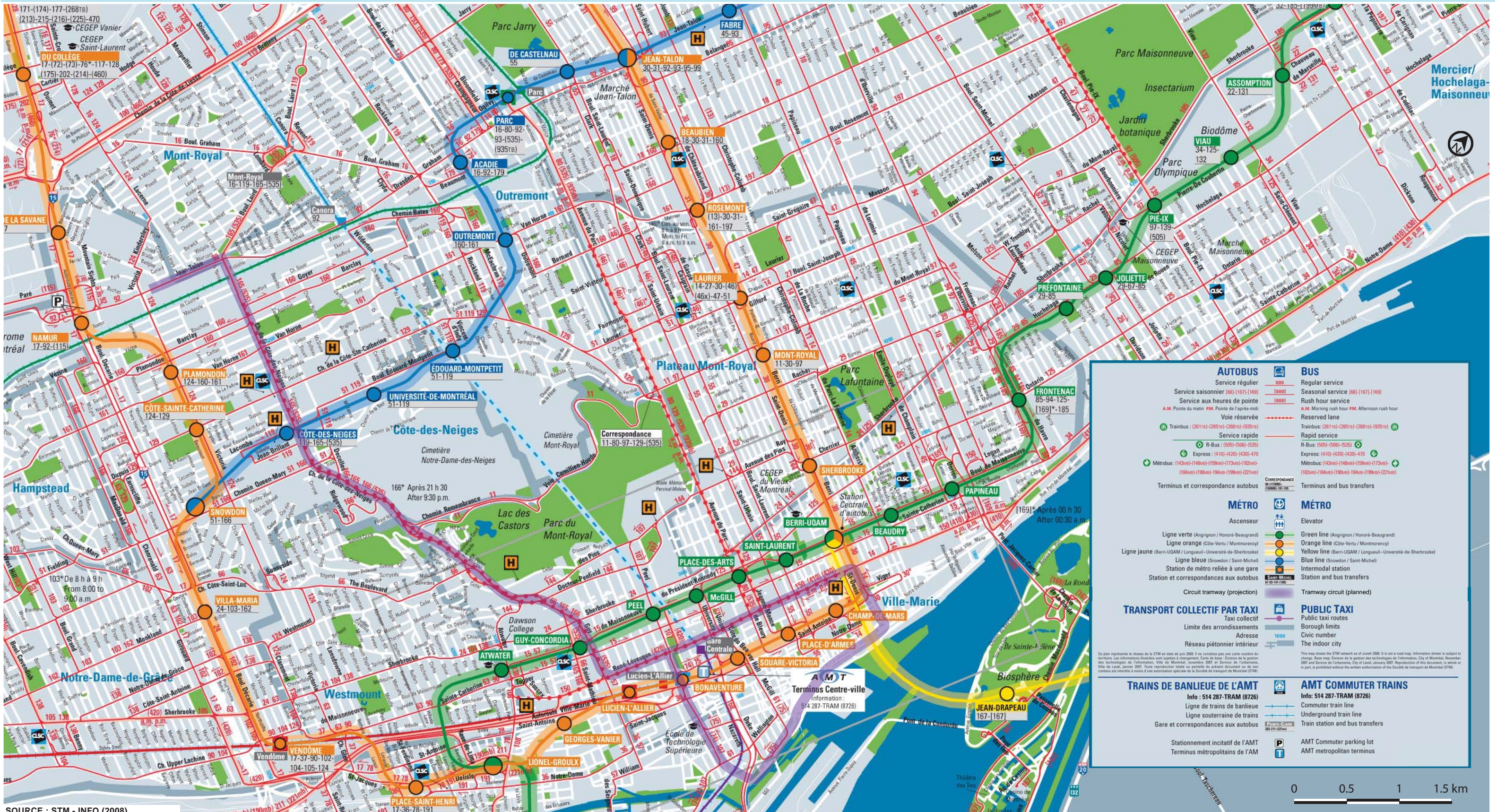
- La localisation des stations est également soumise à leur faisabilité technique, notamment en matière d'emprise disponible et de pente :
 - maximum 2 % pour une station accessible aux PMR ;
 - maximum absolu de 4 %.
- Définition des stations "obligées" :
 - La localisation des stations repose avant tout sur l'identification de stations "obligées" ;
 - Les stations "obligées" sont les principaux pôles générateurs de déplacements et les principaux pôles d'échanges multimodaux.
- Génération et évaluation de variantes de localisation de station entre deux stations obligées (si nécessaire) :
 - Lorsque l'interstation entre deux stations "obligées" dépasse 500 mètres, il y a lieu de se questionner sur l'opportunité d'ajouter une (ou plusieurs) stations intermédiaires ;
 - Dans un tel cas, une évaluation de variantes de localisation de station est effectuée afin de s'assurer que l'équilibre desserte / performances soit respecté.

Un tableau des correspondances multimodales aux stations du tramway est présenté dans le volume C3 – Études de transport collectif Partie II – Restructuration des réseaux d'autobus

1.3 RAPPEL DU PROJET

Les éléments de base du projet pour définir la localisation des stations sont :

- Un tracé de la ligne 1 empruntant les axes :
 - Jean-Talon ;
 - Côte-des-Neiges / McDougall / Docteur Penfield ;
 - Guy ;
 - René-Lévesque ;
 - Berri ;
 - de la Commune ;
 - Peel.
- Des terminus localisés aux endroits suivants :
 - Jean-Talon / Savane ;
 - Mackay / René-Lévesque (terminus service partiel en provenance de René-Lévesque Est) ;
 - Saint-Denis / René-Lévesque (terminus service partiel en provenance de René-Lévesque Ouest) ;
 - Peel / René-Lévesque.



SOURCE : STM - INFO (2008)

Réseau de la STM et parcours de la première ligne de tramway



FIGURE 1.3.1

2.0 LOCALISATION DES STATIONS

La présente étude préliminaire de localisation des stations vise à identifier des nœuds routiers et/ou de transport collectif pour y implanter une station. C'est sur ces éléments de base que l'étude d'insertion et de localisation fine des stations sera effectuée.

2.1 SECTEUR JEAN-TALON

Ce secteur est analysé pour tenir compte de la localisation du Centre d'exploitation d'entretien technique (CdEE) sur le site Victoria. Dans ce cas, il est opportun d'étendre la desserte commerciale du tramway jusqu'à proximité immédiate du CdEE pour réduire au minimum la marche haut le pied (parcours sans desserte commerciale entre le CdEE et le premier, respectivement le dernier, arrêt desservi par le tramway).

2.1.1 Principales lignes et points d'arrêt de transport collectif

Les principales lignes et points d'arrêt des réseaux de transport collectif dans le secteur Jean-Talon sont :

- Les stations de train de banlieue Mont-Royal et Canora ;
- La station de métro Namur ;
- Les lignes d'autobus transversales au tramway maintenues avec la mise en service de celui-ci :
 - 92 sur Jean-Talon (en parallèle) ;
 - 124 sur Victoria.

2.1.2 Principaux générateurs de déplacements

Dans le secteur Jean-Talon, les principaux générateurs de déplacements sont :

- Le futur développement Namur – Jean-Talon (3 200 logements).

2.1.3 Contraintes locales

Pas de contrainte spécifique du secteur liée à l'implantation des stations.

2.1.4 Stations "obligées"

À la lumière des éléments présentés, dans le secteur de Jean-Talon les stations "obligées" sont donc :

- Le terminus de la Savane afin de capter les usagers :
 - de la ligne 92 qui dessert les secteurs de Blue Bonnets et de Namur ;
 - de la ligne 124 qui dessert les secteurs de St-Laurent, Ville Mont-Royal et de Namur
- Jean-Talon, à la hauteur du boulevard Laird afin de capter les usagers de la ligne 92 qui dessert les secteurs de Ville Mont-Royal, de Parc-Extension, des gares de train de banlieue de Canora et de Parc et des stations de métro Namur et Parc (ligne orange). Afin de permettre l'aménagement de voies de virage à gauche sur Jean-Talon, en direction du boulevard Laird, l'emplacement recommandé de la station se trouve à l'ouest de la rue de Nancy.

2.1.5 Synthèse des stations

Ainsi dans le secteur Jean-Talon, deux stations sont prévues réparties sur 452 mètres, soit une interstation moyenne de 452 mètres correspondant à un milieu urbain peu dense :

- Savane ;
- Jean-Talon.

2.2 SECTEUR CÔTE-DES-NEIGES

2.2.1 Principales lignes et points d'arrêt de transport collectif

Les principales lignes et points d'arrêt des réseaux de transport collectif dans le secteur Côte-des-Neiges sont :

- La station de métro Côte-des-Neiges ;
- Les lignes d'autobus transversales au tramway maintenues avec la mise en service de celui-ci :
 - 160 sur Goyer / Barclay ;
 - 161 sur Van Horne ;
 - 129 sur Côte-Sainte-Catherine ;
 - 51 et 166 sur Queen-Mary.

2.2.2 Principaux générateurs de déplacements

Dans le secteur de Côte-des-Neiges, les principaux générateurs de déplacements sont :

- Les résidences, commerces et activités répartis le long de l'axe ;
- L'hôpital Général Juif ;
- L'hôpital St-Mary's ;
- Le CLSC Côte-des-Neiges ;
- Le pôle universitaire (Polytechnique, HEC, Université de Montréal).

2.2.3 Contraintes locales

La principale contrainte locale est liée à la forte pente (~6%) de Côte-des-Neiges située entre de la Peltrie et Dupuis.

La trame de rue serrée du secteur empêche de pouvoir reprofiler l'axe afin d'offrir une pente adéquate à l'implantation d'une station à la hauteur de la rue Côte-Sainte-Catherine.

2.2.4 Stations "obligées"

À la lumière des éléments présentés, dans le secteur de Côte-des-Neiges, les stations "obligées" sont donc :

- Van Horne, afin d'assurer les correspondances avec la ligne d'autobus 161 ;
- La station de métro Côte-des-Neiges, à la hauteur des rues Lacombe / Jean-Brillant afin d'assurer les correspondances avec la ligne bleue du métro ;
- Queen-Mary afin de capter les usagers des lignes 51 et 166 qui desservent le secteur de Notre-Dame-de-Grâce, l'important pôle universitaire, le collège Notre-Dame et l'Oratoire St-Joseph.

2.2.5 Localisation des stations intermédiaires

ENTRE JEAN-TALON ET VAN HORNE

La distance entre ces deux stations est de 1084 mètres. Deux variantes sont donc possibles :

- Une station avec une interstation moyenne de 542 mètres. Dans ce cas de figure la localisation optimale de serait au niveau de la rue Barclay afin d'assurer les correspondances avec la ligne 160 et de permettre l'aménagement de voies de virages nécessaires.
- Deux stations avec une interstation moyenne de 361 mètres. Dans ce cas de figure, la localisation optimale serait au niveau de la rue Barclay et de la rue McKenzie. En raison des pentes en sortie du passage sous les voies ferrées et de la faible densité de générateurs de déplacements à proximité de la rue McKenzie, cette variante n'est pas retenue.

Ainsi, une station localisée à la hauteur des rues Barclay est recommandée.

ENTRE VAN HORNE ET JEAN-BRILLANT

La distance entre ces deux stations est de 1032 mètres. Deux variantes sont donc possibles :

- Une station, avec une interstation moyenne de 516 mètres. Dans ce cas de figure la localisation optimale de la station est au niveau de la rue Dupuis afin d'assurer les correspondances avec la ligne 129 de Côte-Sainte-Catherine (située à ~100 mètres) et de desservir l'Hôpital Général Juif (situé à ~150 mètres).
- Deux stations, avec une interstation moyenne de 344 mètres. Dans ce cas de figure, la localisation optimale serait au niveau de la rue de la Peltrie et de la rue Dupuis. Cette variante permettrait d'améliorer la desserte de l'Hôpital Général Juif avec deux stations situées de part et d'autre du site de l'hôpital. Bien qu'elle améliore la qualité de la desserte de l'Hôpital Général Juif, cette variante n'est pas retenue en raison de l'interstation faible qui est néfaste aux performances globales de la ligne.

Ainsi une station localisée à la hauteur de la rue Dupuis est recommandée.

2.2.6 Synthèse des stations

Ainsi dans le secteur Côte-des-Neiges (de Barclay à Queen-Mary), cinq stations sont prévues réparties sur 1757 mètres, soit une interstation moyenne de 439 mètres correspondant à un milieu urbain relativement dense :

- Barclay ;
- Van Horne ;
- Dupuis ;
- Jean-Brillant ;
- Queen-Mary.

2.3 SECTEUR DU MONT-ROYAL**2.3.1 Principales lignes et points d'arrêt de transport collectif**

Les principales lignes d'autobus et points d'arrêt des réseaux de transport collectif dans le secteur du Mont-Royal sont maintenues avec la mise en service du tramway :

- 11 sur Ridgewood et Remembrance ;
- 66 sur the Boulevard ;
- 144 sur Atwater et des Pins / Docteur-Penfield.

2.3.2 Principaux générateurs de déplacements

Dans le secteur du Mont-Royal, les principaux générateurs de déplacements sont :

- L'hôpital Général de Montréal ;
- Le parc du Mont-Royal ;
- Les habitations à haute densité du secteur Decelles, Ridgewood et Forest-Hill.

2.3.3 Contraintes locales

Les principales contraintes locales sont liées aux fortes pentes (6% à 8%) de Côte-des-Neiges :

- À la hauteur de l'échangeur Remembrance, entre Forest Hill et Blueridge Crescent. L'analyse de l'implantation d'une station dans l'échangeur Remembrance est présentée à l'annexe 1.
- Dans le secteur de l'Hôpital Général, il n'est pas possible d'offrir une pente adéquate à l'implantation d'une station sur Côte-des-Neiges (pente maximale de 4%). La station devra donc être sur Docteur Penfield à l'intersection Côte-des-Neiges, mais sera plus difficile d'accès aux PMR.

- Une variante est possible pour permettre l'implantation d'une station des Pins accessible aux PMR près de l'Hôpital Général (pente maximale de 2%), mais celle-ci doit être en souterrain. Dans ce cas, le tramway quitterait la rue Côte-des-Neiges pour emprunter le chemin McDougall (qui était à l'époque une emprise privée de la Montreal Tramways Company) et s'enfoncerait dans le Mont-Royal afin de franchir le carrefour Cedar en souterrain. Celui-ci rejoindrait la station des Pins sous le niveau de la rue devant l'Hôpital Général et ressortirait avant l'intersection Côte-des-Neiges / Dr Penfield.

2.3.4 Stations "obligées"

À la lumière des éléments présentés, dans le secteur du Mont-Royal, les stations "obligées" sont donc :

- Ridgewood afin de desservir le secteur densément habité et de permettre les correspondances avec la ligne 11 qui dessert le Mont-Royal ;
- Boulevard (Hill Park) afin de capter les usagers de la ligne 66 qui dessert les secteurs de Westmount et de Côte-Saint-Luc, ainsi que l'Université McGill. Dans le cas où la variante tunnel serait retenue, la station serait positionnée plus au nord à la hauteur de la rue Hill Park ;
- Des Pins afin de desservir l'hôpital Général, le secteur densément habité et de capter les usagers des lignes 66 et 144 qui desservent l'Université McGill, le secteur Milton Parc ("The Gettho") et Atwater.

2.3.5 Localisation des stations intermédiaires**ENTRE QUEEN MARY ET RIDGEWOOD**

La distance entre ces deux stations est de 556 mètres. Deux variantes sont donc possibles :

- aucune station, avec une interstation moyenne de 566 mètres. La localisation précise de la station Queen-Mary étant au sud du carrefour, l'important complexe résidentiel situé à la hauteur de la rue Decelles se trouve réellement à ~250 de la station.
- Une station, avec une interstation moyenne de 283 mètres. Dans ce cas de figure, la localisation optimale serait au niveau de la rue Decelles. Cette variante n'est pas retenue car l'implantation d'une station à Decelles ne permettrait pas de sensiblement améliorer la qualité de la desserte tout en diminuant la vitesse commerciale du service.

Ainsi aucune station localisée entre Queen Mary et Ridgewood n'est recommandée.

ENTRE RIDGEWOOD ET BOULEVARD

La distance entre ces deux stations est de 1121 mètres, avec une très faible densité d'habitation. Deux variantes sont donc possibles (pour plus de détails sur l'évaluation de ces deux variantes et la localisation fine de la station Remembrance voir l'annexe 1) :

- aucune station, avec une interstation moyenne de 1121 mètres. Cette configuration permet de bien desservir les résidents et le Mont-Royal (via les escaliers Trafalgar et la ligne 11), tout en évitant une station supplémentaire à l'achalandage relativement faible, notamment aux périodes de pointe ;
- Une station, avec une interstation moyenne de 560 mètres. Dans ce cas de figure, la localisation optimale serait au niveau de l'échangeur Remembrance. Cette configuration permet de bien desservir les résidents et marquer l'entrée du Mont-Royal avec une station intégrée à l'échangeur Remembrance.

Ainsi une station localisée à la hauteur de l'échangeur remembrance est recommandée.

2.3.6 Synthèse des stations

Ainsi dans le secteur du Mont-Royal, quatre stations sont prévues réparties sur 1910 mètres, soit une interstation moyenne de 637 mètres une valeur élevée en raison de la faible densité des générateurs de déplacements dans le secteur. Dans le cas que la variante tunnel serait retenue, la distance n'est que de 1824 mètres, avec une interstation moyenne de 607 mètres, sans oublier que la distance entre des Pins et Sherbrooke sera supérieure avec 508 mètres) :

- **Ridgewood ;**
- **Remembrance ;**
- **Boulevard / Hill Park (variante tunnel) ;**
- **des Pins.**

2.4 SECTEUR GUY

2.4.1 Principales lignes et points d'arrêt de transport collectif

Les principales lignes et points d'arrêt des réseaux de transport collectif dans le secteur Guy sont :

- La station de métro Guy-Concordia ;
- Les lignes d'autobus transversales au tramway maintenues avec la mise en service de celui-ci :
 - 24 sur Sherbrooke ;
 - 15 sur De Maisonneuve et Sainte-Catherine ;
 - 150, 410, 420, 430, 747 sur René-Lévesque ;
 - 166 et 57 sur Guy.

2.4.2 Principaux générateurs de déplacements

Dans le secteur Guy, les principaux générateurs de déplacements sont :

- L'Université Concordia ;
- Les tours d'habitations et les immeubles de bureaux à haute densité sur l'ensemble du secteur;
- Les commerces de la rue Ste-Catherine.

2.4.3 Contraintes locales

La principale contrainte locale est liée à la pente (5 à 6%) de Côte-des-Neiges située entre De Maisonneuve et Selkirk.

La trame de rue serrée du secteur empêche de pouvoir reprofiler l'axe afin d'offrir une pente adéquate à l'implantation d'une station pleinement accessible aux PMR (pente maximale 2%). Ainsi l'aménagement d'une station située à proximité de Sherbrooke sera effectué avec une pente supérieure à la norme, de l'ordre de 4%.

En raison du mode d'exploitation de la première ligne du tramway, notamment la mise en place de services réduits sur René-Lévesque en période de pointe de l'achalandage au centre-ville, il est indispensable d'aménager une station sur René-Lévesque, à proximité de Guy (Mackay). Cette station fera donc office de terminus pour les services réduits en provenance de René-Lévesque Est, avec des tramways effectuant leurs manœuvres de retournement sur René-Lévesque à l'ouest de Guy.

2.4.4 Stations "obligées"

À la lumière des éléments présentés, dans le secteur de Côte-des-Neiges les stations "obligées" sont donc :

- La station Sherbrooke afin de desservir le secteur à haute densité d'habitation, de bureaux et de services et de capter les usagers de la ligne 24, qui desservent les secteurs de Westmount, du Centre-ville et du Plateau Mont-Royal ;
- La station De Maisonneuve afin d'assurer les correspondances avec la ligne verte du métro Guy-Concordia et de desservir l'Université Concordia et les commerces de la rue Ste-Catherine;
- La station Mackay pour desservir le secteur à haute densité d'habitation, de bureaux et de services et pour aménager le terminus de la première ligne lors des services réduits.

2.4.5 Synthèse des stations

Ainsi dans le secteur Guy, trois stations sont prévues réparties sur 709 mètres, soit une interstation moyenne de 355 mètres relativement faible en raison du milieu urbain dense :

- **Sherbrooke ;**
- **De Maisonneuve ;**
- **Mackay.**

2.5 SECTEUR RENÉ-LÉVESQUE

2.5.1 Principales lignes et points d'arrêt de transport collectif

Les principales lignes et points d'arrêt des réseaux de transport collectif dans le secteur René-Lévesque sont :

- Les stations de métro Lucien-L'Allier, Bonaventure, Square-Victoria, Place-D'Armes, Champ-de-Mars, Berri-UQAM, Saint-Laurent, Place-des-Arts, McGill et Peel ;
- Les gares de trains de banlieue de Lucien-L'Allier et Gare Centrale (qui accueille également les trains de Via-Rail).
- Les gares routières des autobus interurbains du Terminus Centre-Ville (1000, De La Gauchetière) et de la gare d'autocars de Montréal (Îlot Voyageur) ;
- Les lignes d'autobus transversales au tramway maintenues avec la mise en service de celui-ci :
 - 30 sur Berri ;
 - 55 sur St-Laurent et St-Urbain ;
 - 61 et 168 sur University et Union ;
 - 75 sur University et Beaver Hall
 - 80, 129 et 535 sur De Bleury et Jeanne-Mance ;
 - 107 sur Peel ;
 - 935 – Trainbus sur De Bleury et Jeanne-Mance.

2.5.2 Principaux générateurs de déplacements

Dans le secteur René-Lévesque, les principaux générateurs de déplacements sont :

- Les habitations, les hôtels, les services et immeubles de bureaux à haute densité sur l'ensemble du secteur ;
- Le Centre Bell ;
- L'hôpital St-Luc ;
- L'UQAM ;
- Les commerces de la rue Ste-Catherine ;
- Le Quartier des spectacles.

2.5.3 Contraintes locales

Le secteur René-Lévesque ne présente pas de contrainte physique spécifique quant à l'aménagement d'une station de tramway, hormis les pentes plus marquées dans le secteur Bleury – University.

Avec l'extension prévue du réseau initial de tramways, il est indispensable d'assurer les correspondances aux nœuds suivants :

- René-Lévesque / Peel pour la mise en œuvre d'une boucle du centre-ville sur la rue Ste-Catherine ;
- René-Lévesque / De Bleury pour la mise en œuvre de l'antenne Parc (De Bleury est le prolongement de l'avenue du Parc au sud de Sherbrooke) ;
- René-Lévesque / Berri pour la mise en œuvre d'une boucle du centre-ville sur la rue Ste-Catherine.

2.5.4 Stations "obligées"

À la lumière des éléments présentés dans le secteur de René-Lévesque les stations "obligées" sont donc :

- La station de la Montagne afin de desservir le secteur à haute densité d'hôtels, de services et de bureaux, la station de métro et la gare de train de banlieue de Lucien L'Allier et le Centre Bell ;
- La station Peel afin d'assurer les correspondances tramway / tramway (avec la station en bout de ligne sur Peel) pour les usagers désirant effectuer le tour du centre-ville, ainsi que pour desservir le secteur à haute densité d'hôtels, de services et de bureaux, la station de métro Bonaventure et la gare centrale ;

- La station Saint-Alexandre afin d'assurer à terme les correspondances tramway / tramway pour les usagers en échange entre les antennes Côte-des-Neiges et Parc, ainsi que pour desservir le secteur à haute densité d'hôtels, de services et de bureaux et le Quartier des spectacles;
- La station Saint-Denis afin d'assurer à terme les correspondances tramway / tramway pour les usagers en échange entre l'antenne Côte-des-Neiges et la boucle du centre-ville, ainsi que pour desservir le secteur à haute densité d'hôtels, de services et de bureaux, l'hôpital St-Luc / CHUM et l'UQAM. Initialement localisée à l'ouest de la rue Berri, cette station doit être déplacée à l'ouest de Saint-Denis afin d'accommoder la voie de virage à gauche de René-Lévesque vers le sud.

2.5.5 Localisation des stations intermédiaires

ENTRE PEEL ET SAINT-ALEXANDRE

La distance entre ces deux stations étant de 722 mètres, seule l'implantation d'une seule station est envisageable. Ainsi, la localisation optimale de cette station serait au niveau de la rue University que est située à mi-chemin entre Peel et Saint-Alexandre.

Ainsi une station localisée à la hauteur de la rue University est recommandée.

ENTRE SAINT-ALEXANDRE ET SAINT-DENIS

La distance entre ces deux stations est de 1017 mètres. Deux variantes sont donc possibles :

- Une station, avec une interstation moyenne de 508 mètres. Dans ce cas de figure la localisation optimale de la station est au niveau de la rue St-Dominique. Bien que cette variante permette d'améliorer la vitesse commerciale du service, elle n'est pas retenue en raison de la relative mauvaise desserte locale d'un secteur à très haute densité de services et de bureaux, en plus de la proximité du secteur des festivals.
- Deux stations, avec une interstation moyenne de 339 mètres. Dans ce cas de figure, la localisation optimale des stations serait au niveau de la rue de la St-Urbain et de la rue De Bullion. La station St-Urbain permet d'être directement connectée à d'importants générateurs de déplacements (Complexe Desjardins, Complexe Guy-Favreau, tour Hydro-Québec, Place des festivals. le Palais des congrès).

Ainsi une station localisée à la hauteur de la rue St-Urbain et une station localisée à la hauteur de la rue De Bullion est donc recommandée.

2.5.6 Synthèse des stations

Ainsi dans le secteur René-Lévesque, huit stations sont prévues réparties sur 2363 mètres, soit une interstation moyenne de 338 mètres relativement faible en raison du milieu urbain très dense :

- Mackay ;
- de la Montagne ;
- Peel ;
- University ;
- Saint-Alexandre ;
- Saint-Urbain ;
- De Bullion ;
- Saint-Denis.

2.6 SECTEUR BERRI

2.6.1 Principales lignes et points d'arrêt de transport collectif

Les principales lignes et points d'arrêt des réseaux de transport collectif dans le secteur Berri sont :

- La station de métro Champ-de-Mars ;
- Les lignes d'autobus transversales au tramway maintenues avec la mise en service de celui-ci :
 - 14 sur St-Antoine et Berri
 - 30 sur St-Antoine, Viger et Berri.

2.6.2 Principaux générateurs de déplacements

Dans le secteur Berri, les principaux générateurs de déplacements sont :

- Les habitations, les services et immeubles de bureaux à moyenne densité sur l'ensemble du secteur ;
- Le site du futur CHUM ;
- Le centre de recherche du CHUM ;
- Le projet résidentiel et hôtelier de la Gare Viger ;
- Le projet résidentiel de Radio-Canada ;
- Le Vieux-Montréal.

2.6.3 Contraintes locales

La densité de la circulation et la piste cyclable présente sur la rue Berri, au nord de Viger, limitent l'espace disponible pour y insérer une station.

Au sud de St-Antoine, la pente et le gabarit réduit du viaduc sous Notre-Dame, limite également l'espace disponible pour y insérer une station.

2.6.4 Stations "obligées"

À la lumière des éléments présentés, dans le secteur de Berri la station "obligée" est donc :

- La station Square Viger, située sur la dalle de couverture de l'autoroute Ville-Marie afin de desservir les habitations et services à proximité et d'assurer les correspondances avec la station Champ-de-Mars de la ligne orange du métro.

2.6.5 Synthèse des stations

Ainsi dans le secteur Berri, une station est prévue sur les 859 mètres du tronçon, soit une interstation moyenne de 429 mètres conforme au milieu urbain moyennement dense :

- Saint-Denis ;
- Square Viger ;
- Bonneau.

2.7 SECTEUR DE LA COMMUNE

2.7.1 Principales lignes et points d'arrêt de transport collectif

Les principales lignes et points d'arrêt des réseaux de transport collectif dans le secteur de la Commune sont :

- Les lignes d'autobus transversales au tramway maintenues avec la mise en service de celui-ci :
 - 61 et 75 sur McGill ;
 - 74 et 168 sur Nazareth.

2.7.2 Principaux générateurs de déplacements

Dans le secteur de la Commune, les principaux générateurs de déplacements sont :

- Les lieux d'intérêts touristiques du Vieux-Montréal, notamment :
 - La Place Jacques-Cartier ;
 - Les quais du Vieux Port ;
 - Le Centre des sciences ;
 - Le cinéma Imax ;
 - Les musées de la Pointe-à-Callière et le Centre d'histoire de Montréal ;
 - Les Navettes Maritimes du St-Laurent ;
 - Le Marché Bonsecours ;
 - L'Hôtel de Ville ;
 - Le Palais de justice ;
 - La Place D'Armes et la Basilique Notre-Dame ;
- Les habitations, les hôtels, les services et immeubles de bureaux à moyenne densité sur l'ensemble du secteur ;
- La Gare maritime Iberville où peu accoster des paquebots pouvant accueillir plus de 2500 personnes ;
- Les projets majeurs (résidentiel, bureaux, équipement) projetés entre les rues Brennan et de la Commune, à la hauteur de l'autoroute Bonaventure ;
- Les projets de développement du secteur Gare Viger et Faubourg Québec ;
- Le projet de Centre d'expositions internationales dans le Hangar 16 ;
- Le Yacht Club de Montréal ;
- Le Canal Lachine, le bassin Peel, le projet Les Bassins avec les projets de Parc Canada de développement d'activités touristiques et de loisirs.

2.7.3 Contraintes locales

Le secteur de la Commune ne présente pas de contrainte physique spécifique quant à l'aménagement d'une station de tramway, hormis :

- Le secteur entre la rue Duke et le pont Mill, en raison des courbes à cet endroit ;
- Le viaduc de l'autoroute Bonaventure et celui de la voie ferroviaire.

2.7.4 Stations "obligées"

À la lumière des éléments présentés, dans le secteur de la Commune les stations "obligées" sont donc :

- La station Bonneau afin de desservir le secteur à haute densité d'habitation du Faubourg Québec, la Marina, et la partie est du Vieux-Montréal (quai de l'horloge, la patinoire du Vieux-Port, Marché Bonsecours, etc.) ;
- La station Place-Jacques-Cartier afin de desservir le secteur touristique de cette importante place publique, l'hôtel de Ville de Montréal et les manifestations ponctuelle se déroulant sur le quai Jacques-Cartier ;
- La station St-Sulpice pour desservir les résidences, les hôtels, les bureaux, le Centre des Sciences-IMAX, le musée Pointe-à-Callière, la Gare maritime Iberville, ainsi que la basilique Notre-Dame ;
- La station Brennan afin de desservir le secteur à très haute densité d'habitat, de services et de bureaux (projets Bonaventure, District Griffin, Les Bassins (Centre de tri postal), le Canal Lachine, ainsi que d'assurer les correspondances train / tramway dans le cas de l'aménagement d'une halte ferroviaire sur la ligne Montréal / Mont-Saint-Hilaire.

2.7.5 Localisation des stations intermédiaires

ENTRE ST-SULPICE ET BRENNAN

À l'est de la station Brennan, le secteur est moyennement dense avec la présence de la Cité du Multimédia et une densité résidentielle en progression ce qui permet de suggérer une station à proximité du pont Mill. Les contraintes géométriques d'insertion du tramway imposent de fermer à la circulation le tronçon de la rue de la Commune entre Duke et Prince, il serait alors possible de créer une place publique à cet endroit, comprenant l'aménagement d'une station nommée Queen.

Ainsi la distance restante entre les stations Queen et St-Sulpice est de 958 mètres, ce qui permet l'implantation d'une seule station. La localisation optimale de celle-ci est au niveau de la rue D'Youville avec une interstation de 479 mètres permettant une bonne perméabilité piétonne au secteur, ainsi qu'un accès direct aux quais du Vieux-Port.

Ainsi une station localisée à la hauteur de la nouvelle place créée à l'ouest du Pont Mill (station Queen), ainsi qu'une station localisée à la hauteur de la rue D'Youville est donc recommandée.

2.7.6 Synthèse des stations

Ainsi dans le secteur De la Commune, six stations sont prévues réparties sur 2047 mètres, soit une interstation moyenne de 409 mètres conforme au milieu urbain moyennement dense :

- Bonneau ;
- Place-Jacques-Cartier ;
- Saint-Sulpice ;
- D'Youville ;
- Queen ;
- Brennan.

2.8 SECTEUR PEEL

2.8.1 Principales lignes et points d'arrêt de transport collectif

Les principales lignes et points d'arrêt des réseaux de transport collectif dans le secteur Peel sont :

- Les gares de train de banlieue :
 - Lucien-L'Allier ;
 - Gare Centrale.
- Le futur TCV2 (terminus centre-ville)
- Les lignes d'autobus transversales au tramway maintenues ou ajoutée avec la mise en service de celui-ci :
 - 36 sur St-Antoine et St-Jacques
 - 61, 74, 107 sur Wellington
 - 75 sur William
 - 150, 410, 420, 430, 480, 747 sur René-Lévesque.

2.8.2 Principaux générateurs de déplacements

Dans le secteur Peel, les principaux générateurs de déplacements sont :

- Les habitations, les services et immeubles de bureaux à moyenne densité sur l'ensemble du secteur, notamment dans le secteur de Griffintown et le Quartier Bonaventure ;
- Le projet résidentiel Les Bassins (Centre de tri postal), Le Carré de la Montagne ;
- L'ÉTS.

2.8.3 Contraintes locales

La principale contrainte locale est liée à la forte pente (~10%) de la rue Peel entre Saint-Antoine et De La Gauchetière.

2.8.4 Stations "obligées"

À la lumière des éléments présentés dans le secteur de Peel, les stations "obligées" sont donc :

- Le terminus René-Lévesque afin d'assurer les correspondances tramway / tramway entre la boucle du centre-ville et l'antenne Côte-des-Neiges, ainsi qu'avec les lignes d'autobus empruntant René-Lévesque et avec les trains de banlieue en terminus à la Gare centrale et à la Gare Lucien-L'Allier ;
- La station Saint-Antoine afin de desservir le futur TCV2-Complexe Cadillac Fairview et ainsi assurer les correspondances avec les usagers de la Rive-Sud ;
- La station Notre-Dame pour desservir l'ÉTS et la haute densité d'habitation à proximité.

2.8.5 Localisation des stations intermédiaires

ENTRE NOTRE-DAME ET BRENNAN

La distance entre les stations Notre-Dame et Brennan est de 790 mètres, ce qui ne permet l'implanter qu'une seule station. La localisation optimale de celle-ci est au niveau de la rue Ottawa, qui permet une bonne perméabilité piétonne au futur secteur résidentiel, commercial et de bureaux de Griffintown, au projet de développement résidentiel du canal Lachine, ainsi qu'un accès privilégié à la station des autobus de la rive-sud projetée sur Dalhousie.

Ainsi une station localisée à la hauteur de la rue Ottawa est recommandée.

2.8.6 Synthèse des stations

Ainsi dans le secteur Peel, cinq stations sont prévues réparties sur 1 285 mètres, soit une interstation moyenne de 321 mètres conforme au milieu urbain relativement dense :

- Brennan
- Ottawa ;
- Notre-Dame ;
- Saint-Antoine ;
- René-Lévesque.

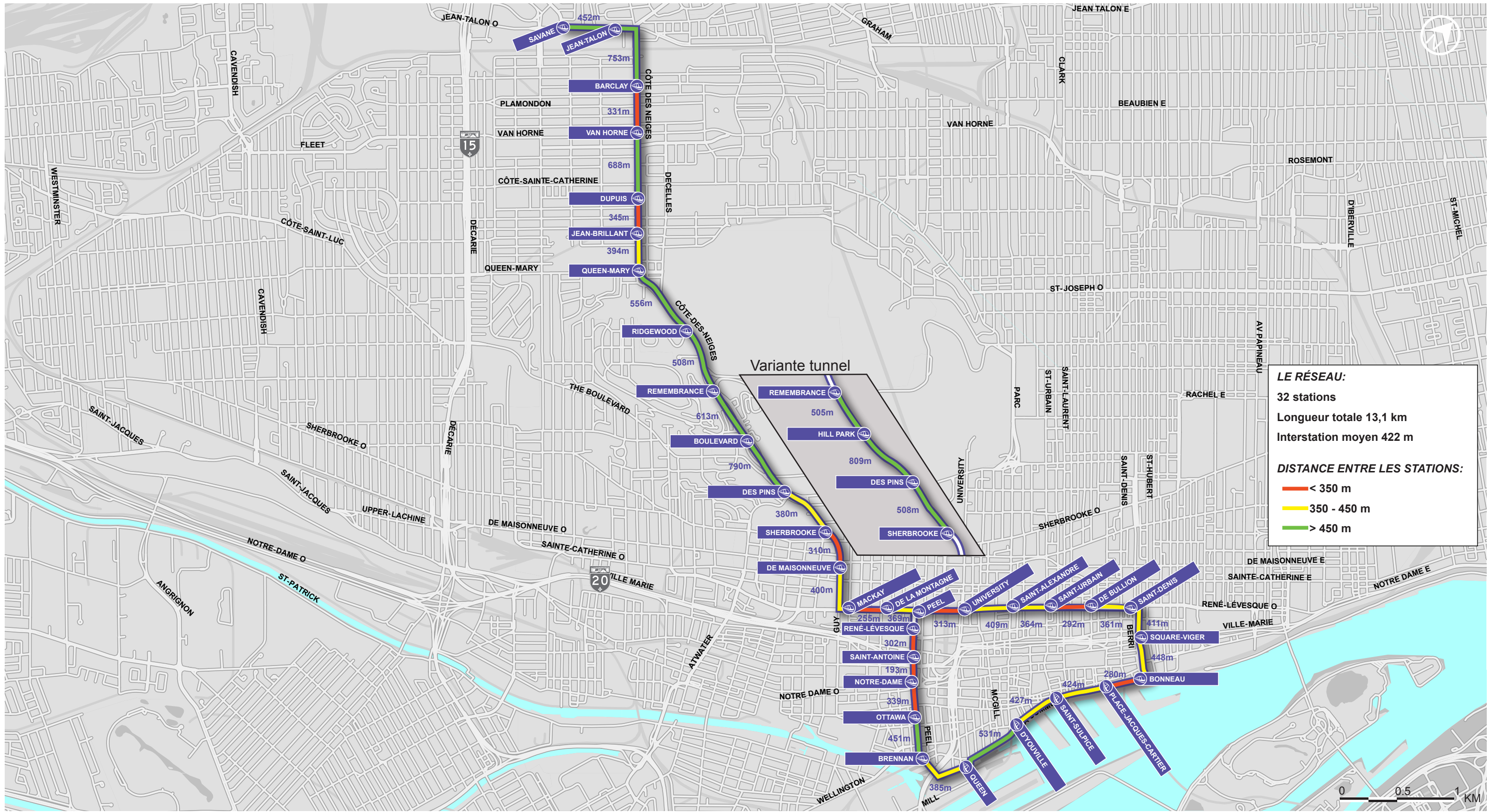
2.9 SYNTHÈSE DE LA LOCALISATION ET NOMS DES STATIONS DE TRAMWAY

Le nom que doit porter une station de transport collectif est assujettie aux règles de la Commission de toponymie. Ainsi, le nom d'une station de transport collectif doit être nommé selon le nom de la rue la plus près, on ne doit pas utiliser le générique (rue, avenue, boulevard) ni les articles (du, de la, des). Il existe néanmoins des exceptions telles que la station de métro De la Savane qui n'auraient pas dû porter les charnières «de la». Quant aux prépositions «De, D'», elles font partie intégrante du nom de personnage historique et signifie la noblesse du nom. Les stations de la Montagne et des Pins utiliseront néanmoins des articles pour qu'il soit clairement établi que les stations bordent les rues précitées plutôt que le nom d'un lieu.

Ainsi la localisation suivante des stations le long de la première ligne du tramway de Montréal est proposée (voir également la Figure 2.9.1 ci-après) :

Tableau 2.1 Localisation des stations de la ligne 1

N°	Nom de la voie ou du lieu	Nom de la station	Interstation (mètre)	Parcours (mètre)
0	(Limite des rails J-T/Victoria)	-	-	0
1	rue de la Savane	Savane	-	201
2	rue Jean-Talon Ouest	Jean-Talon	452	653
3	rue Barclay	Barclay	753	1 406
4	avenue Van Horne	Van Horne	331	1 737
5	avenue Dupuis	Dupuis	688	2 425
6	rue Jean-Brillant	Jean-Brillant	345	2 769
7	chemin Queen-Mary	Queen-Mary	394	3 163
8	avenue Ridgewood	Ridgewood	556	3 719
9	chemin Remembrance	Remembrance	508	4 227
10	The Boulevard	Boulevard	613	4 840
11	avenue des Pins Ouest	des Pins	790	5 629
12	rue Sherbrooke Ouest	Sherbrooke	380	6 009
13	boulevard De Maisonneuve Ouest	De Maisonneuve	310	6 319
14	rue Mackay	Mackay	400	6 719
15	rue de la Montagne	de la Montagne	255	6 974
16	rue Peel	Peel	369	7 343
17	rue University	University	313	7 656
18	rue Saint-Alexandre	Saint-Alexandre	409	8 064
19	rue Saint-Urbain	Saint-Urbain	364	8 428
20	rue De Bullion	De Bullion	292	8 720
21	rue Saint-Denis	Saint-Denis	361	9 081
22	Square Viger	Square-Viger	411	9 492
23	rue Bonneau	Bonneau	448	9 940
24	Place Jacques-Cartier	Place-Jacques-Cartier	280	10 220
25	rue Saint-Sulpice	Saint-Sulpice	424	10 643
26	rue D'Youville	D'Youville	427	11 071
27	rue Queen	Queen	531	11 602
28	rue Brennan	Brennan	385	11 987
29	rue Ottawa	Ottawa	451	12 438
30	rue Notre-Dame Ouest	Notre-Dame	339	12 777
31	rue Saint-Antoine Ouest	Saint-Antoine	193	12 971
32	boulevard René-Lévesque	René-Lévesque	302	13 272
0	(Limite des rails Peel/R-L)	-	-	13 380
	Moyenne		422	-
	Distance totale		13 071	13 380



Interstation (distance entre chaque station) de la ligne 1

FIGURE 2.9.1

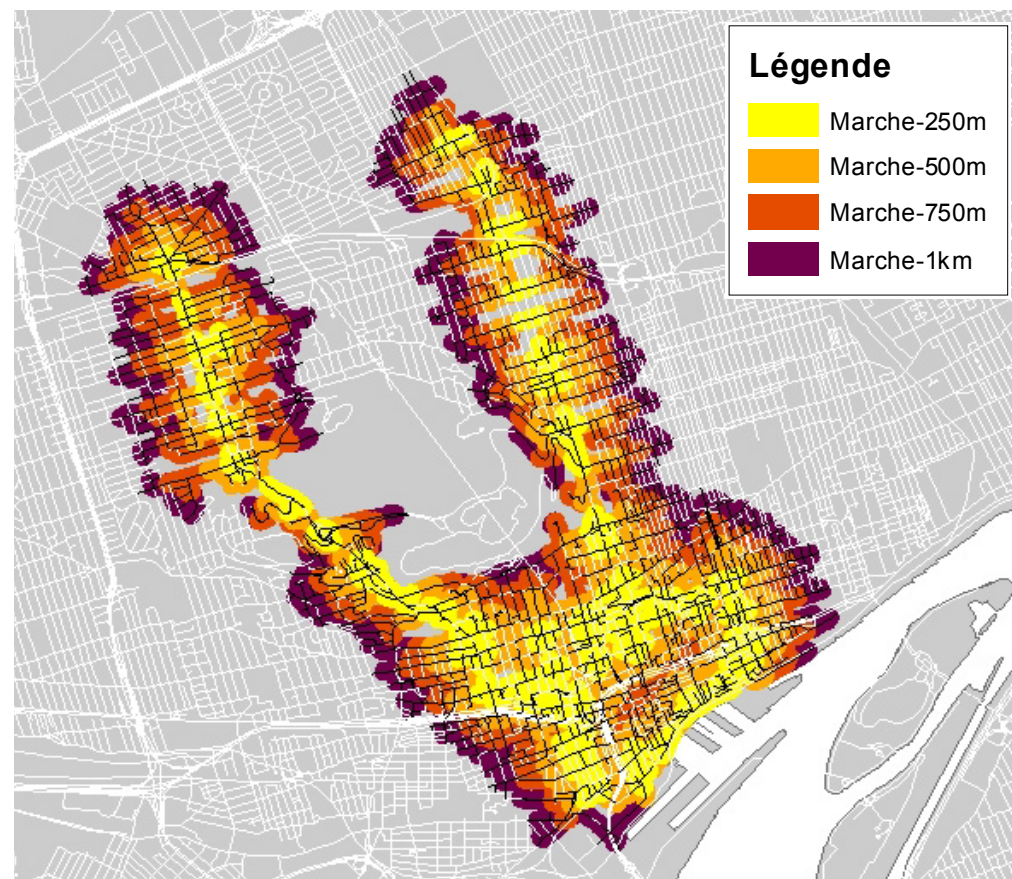
3.0 DÉTAILS DE LA DESSERTE DES STATIONS DU TRAMWAY

3.1 AIRE D'INFLUENCE DU RÉSEAU DE TRAMWAY

L'aire d'influence réelle d'une station de tramway est très importante, soit 500 mètres, voir 750 mètres. En comparaison, l'aire d'influence d'une station d'autobus est de 300 mètres. La figure 3.1.1 représente l'aire d'influence des stations du tramway pour un piéton en fonction de la trame de rue. Cette figure illustre les distances de marche de 250, 500, 750 et 1000 mètres pour chacune des stations. Ces distances représentent des temps de 4, 7, 11 et 14 minutes de marche pour une personne en santé, soit à une vitesse de 1,2 mètre seconde.

Les stations modélisées pour cette figure comprennent des stations sur l'avenue du Parc, qui sont planifiées pour une prochaine phase d'extension du réseau de tramway et exclus la station Savane.

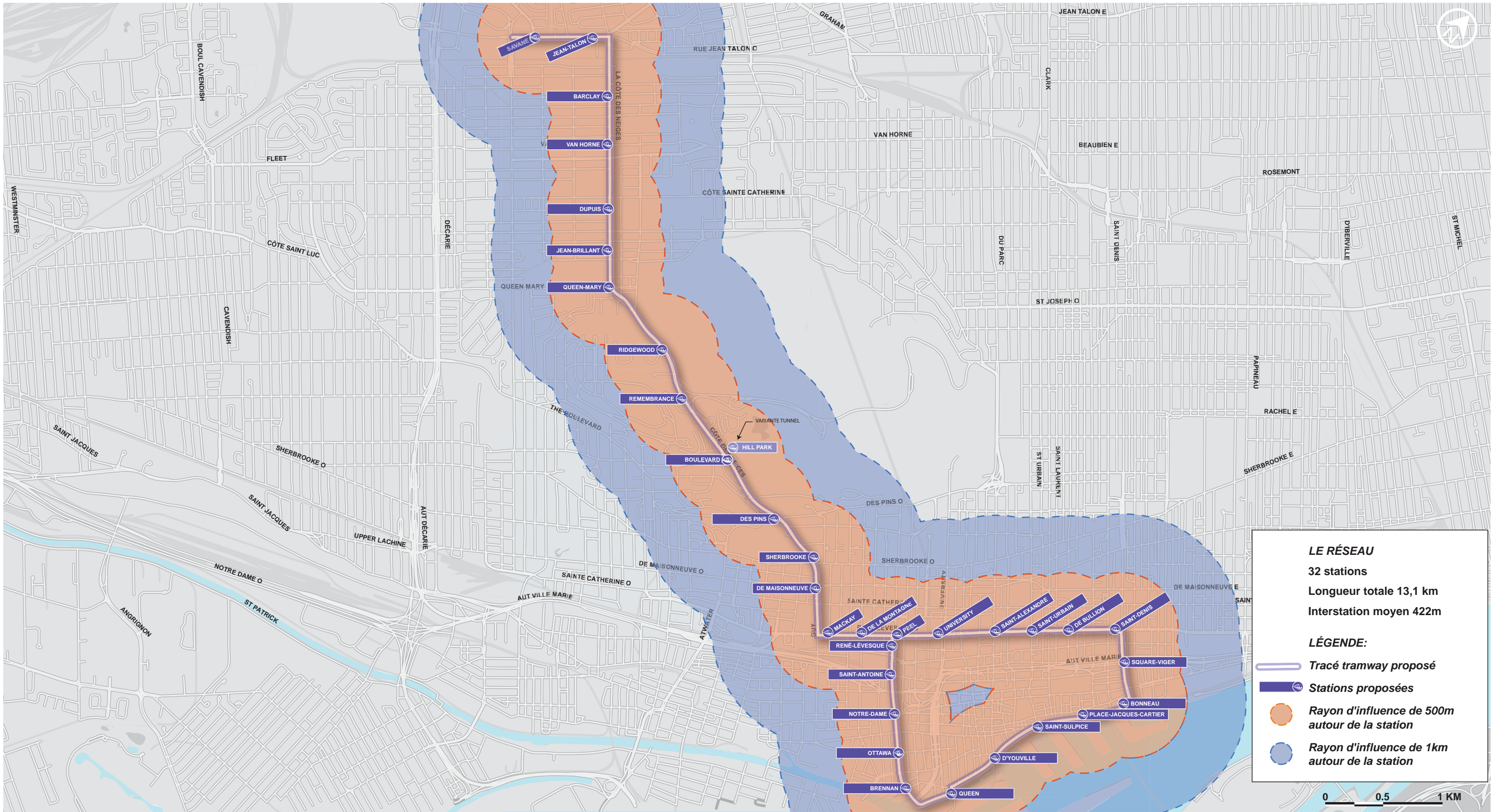
Figure 3.1.1 Aire d'influence en marche à pied des stations de tramway



Source : STM (MADITUC – Poly.)

La Figure 3.1.2 ci-après illustre le périmètre d'influence de 500 et 1000 mètres de la ligne 1, sans tenir compte de la trame de rue.

Il est à souligner que le périmètre d'influence du tramway couvre la grande majorité du secteur de Côte-des-Neiges et l'ensemble du centre-ville et du Vieux-Montréal.



LE RÉSEAU
 32 stations
 Longueur totale 13,1 km
 Interstation moyen 422m

LÉGENDE:

- Tracé tramway proposé
- Stations proposées
- Rayon d'influence de 500m autour de la station
- Rayon d'influence de 1km autour de la station

0 0,5 1 KM

3.2 GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS ET SCHÉMAS FONCTIONNELS DES STATIONS

3.2.1 Générateurs de déplacements

De nombreux générateurs de déplacements sont présents tout au long du parcours du tramway. Ces générateurs ont été représentés sur une carte à chacune des 32 stations prévues sur la ligne 1 du réseau initial du tramway de Montréal. Ainsi, 32 figures ont été produites avec l'identification, dans un rayon d'influence de 500 mètre autour de la station, des :

- Pôles générateurs de déplacements (commerces, institutionnels, bureaux, services, culturels, lieu de culte) ;
- Projet de développement urbain ;
- Haute densité résidentielle ;
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE) ;
- Station de tramway ;
- Stations de métro et accès aux stations du métro.

3.2.2 Schémas fonctionnels des stations

Au-delà de l'emplacement stratégique des stations, pour assurer au tramway un achalandage maximum avec les meilleures performances possibles en matière de vitesse commerciale, la réussite du projet est en grande partie due à la qualité de l'insertion des stations dans leur environnement local. Il est ainsi primordial que les cheminements piétons soient irréprochables pour que les piétons puissent atteindre les quais des stations en toute sécurité. Pour se faire, des itinéraires piétons ont été proposés à maints endroits pour faciliter le cheminement des piétons entre les stations et les trottoirs environnants. Ainsi, 34 figures Schémas fonctionnels des stations - cheminement des piétons ont été produites, soit 32 pour les stations de base et deux pour les stations de la variante tunnel.

Les figures Schéma fonctionnel des stations – cheminement des piétons représentent les parcours que les piétons emprunteront pour atteindre les quais des stations. Ce cheminement est illustré entre les quais des stations et les arrêts d'autobus, les stations de métro ou d'importants générateurs de déplacements.

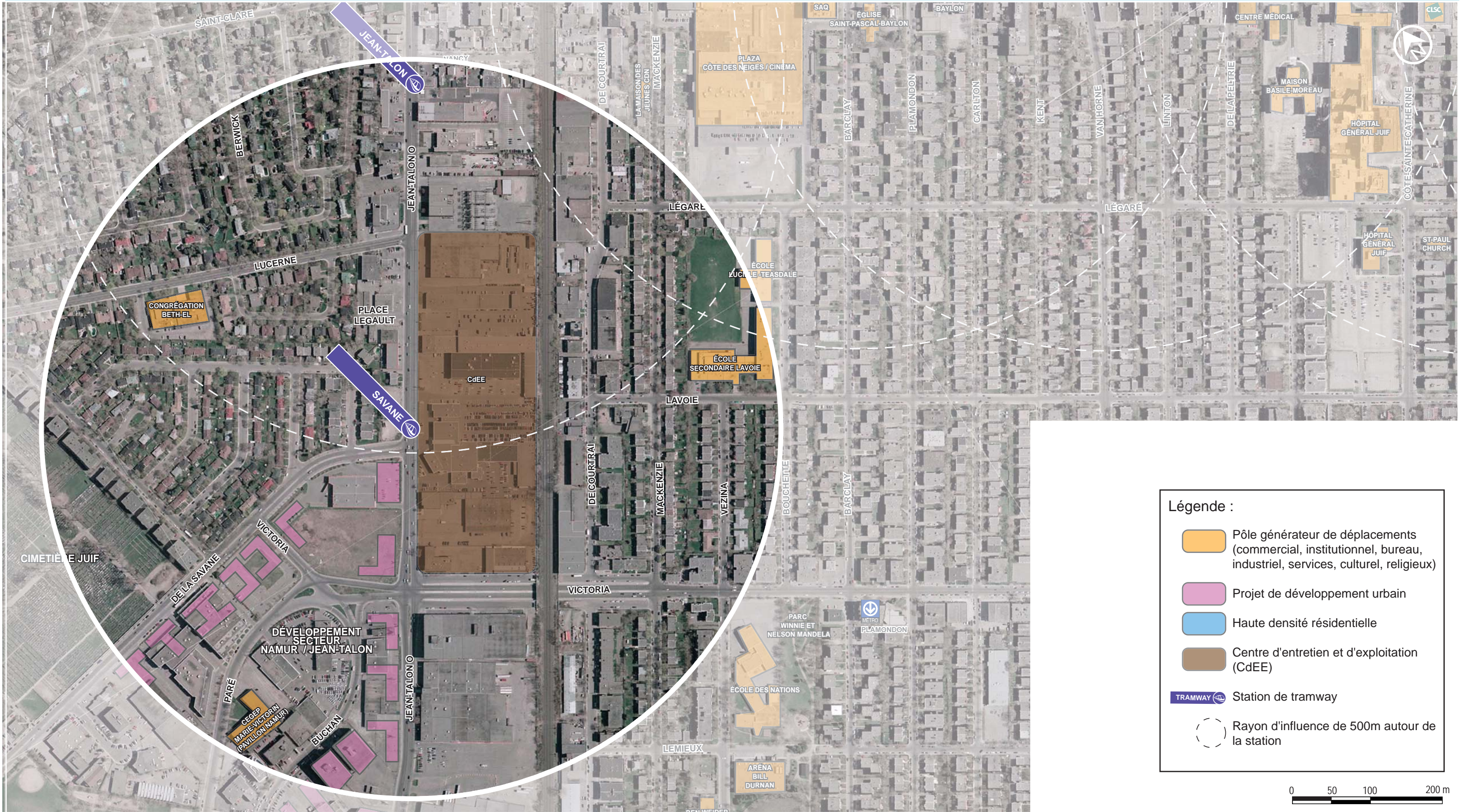
Les quais des stations de tramway seront d'une longueur de 40 mètres et généralement, ils borderont à une extrémité une rue transversale à la ligne de tramway pour faciliter le déplacement des piétons provenant des rues avoisinantes tandis que l'autre extrémité des quais se terminera entre deux carrefours. À cette extrémité, lorsque cela est possible, le quai entre les voies de circulation et les rails sera prolongé en trottoir pour permettre aux piétons de rejoindre la rue transversale suivante. Dans certain cas, des traverses piétonnes seront aménagées devant d'importants générateurs de déplacements comme celui prévu devant le Complexe Desjardins pour accommoder les usagers de cette station. Néanmoins, il sera préférable de limiter le recours aux traverses piétonnes entre deux carrefours pour ne pas ajouter de nouveaux éléments conflictuels dans la gestion de la circulation automobile. S'il n'est pas possible de prolonger le quai en trottoir ou d'aménager une traverse piétonne, les usagers de la station devront accéder uniquement aux quais par l'extrémité en bordure de la rue transversale.

Notez que le schéma fonctionnel de station Remembrance n'a pas été étudié, car le carrefour Remembrance / Côte-des-Neiges doit faire l'objet d'un réaménagement pour rendre plus convivial l'accès ouest au Mont-Royal.

Ces schémas fonctionnels seront à valider lors de la phase d'avant-projet.

Tableau 3.1 Figure générateurs et schémas fonctionnels des stations

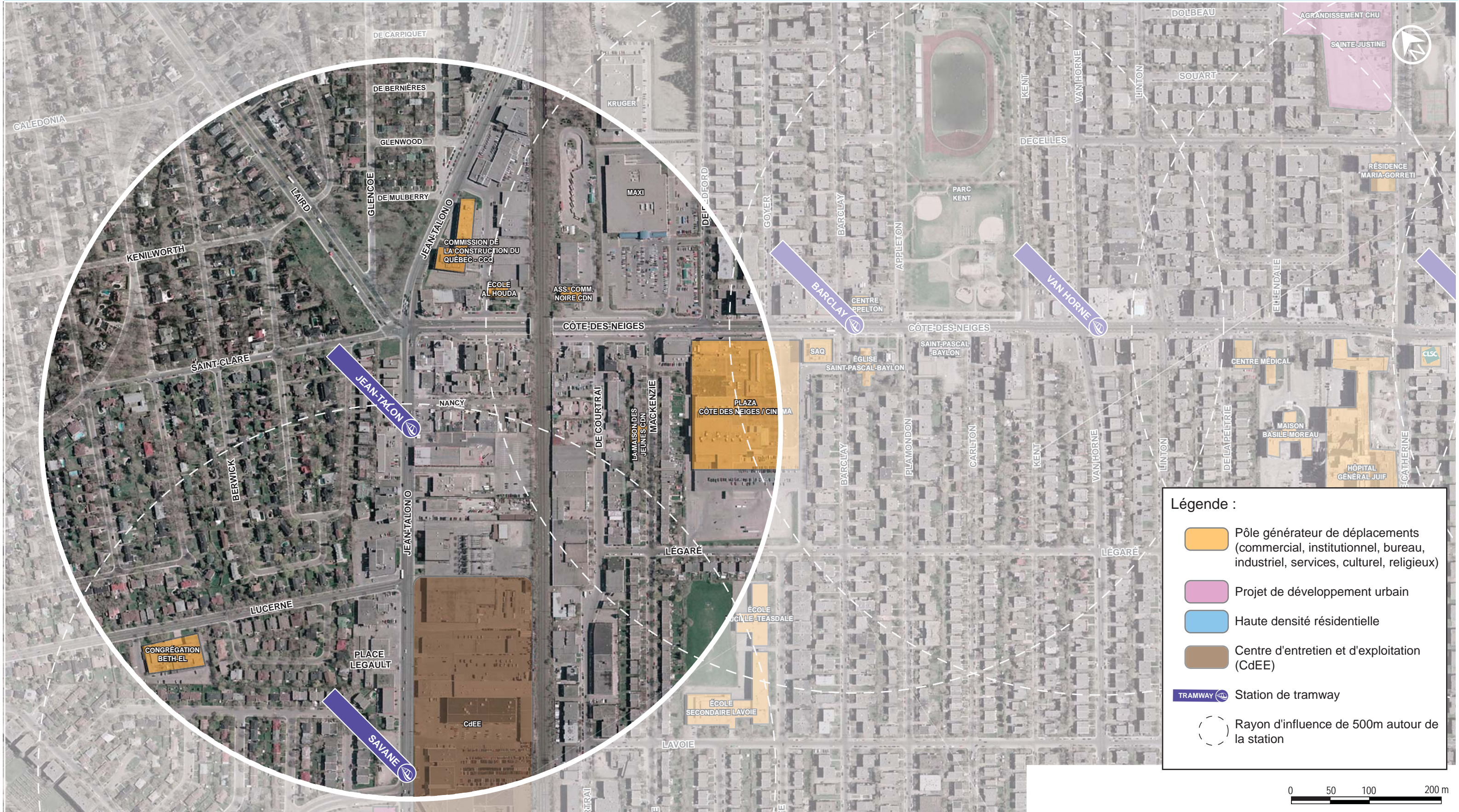
Station numéro	Nom de la station	Générateur	Schéma fonctionnel	Schéma fonctionnel (variante tunnel)
1	Savane	3.2.1A	3.2.1B	-
2	Jean-Talon	3.2.2A	3.2.2B	-
3	Barclay	3.2.3A	3.2.3B	-
4	Van Horne	3.2.4A	3.2.4B	-
5	Dupuis	3.2.5A	3.2.5B	-
6	Jean-Brillant	3.2.6A	3.2.6B	-
7	Queen-Mary	3.2.7A	3.2.7B	-
8	Ridgewood	3.2.8A	3.2.8B	-
9	Remembrance	3.2.9A	3.2.9B	-
10	Boulevard (Hillpark)	3.2.10A	3.2.10B	3.2.10C
11	des Pins (en tunnel)	3.2.11A	3.2.11B	3.2.11C
12	Sherbrooke	3.2.12A	3.2.12B	-
13	De Maisonneuve	3.2.13A	3.2.13B	-
14	Mackay	3.2.14A	3.2.14B	-
15	de la Montagne	3.2.15A	3.2.15B	-
16	Peel	3.2.16A	3.2.16B	-
17	University	3.2.17A	3.2.17B	-
18	Saint-Alexandre	3.2.18A	3.2.18B	-
19	Saint-Urbain	3.2.19A	3.2.19B	-
20	De Bullion	3.2.20A	3.2.20B	-
21	Saint-Denis	3.2.21A	3.2.21B	-
22	Square-Viger	3.2.22A	3.2.22B	-
23	Bonneau	3.2.23A	3.2.23B	-
24	PI-Jacques-Cartier	3.2.24A	3.2.24B	-
25	Saint-Sulpice	3.2.25A	3.2.25B	-
26	D'Youville	3.2.26A	3.2.26B	-
27	Queen	3.2.27A	3.2.27B	-
28	Brennan	3.2.28A	3.2.28B	-
29	Ottawa	3.2.29A	3.2.29B	-
30	Notre-Dame	3.2.30A	3.2.30B	-
31	Saint-Antoine	3.2.31A	3.2.31B	-
32	René-Lévesque	3.2.32A	3.2.32B	-



Légende :

- Pôle générateur de déplacements (commercial, institutionnel, bureau, industriel, services, culturel, religieux)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- Station de tramway
- Rayon d'influence de 500m autour de la station



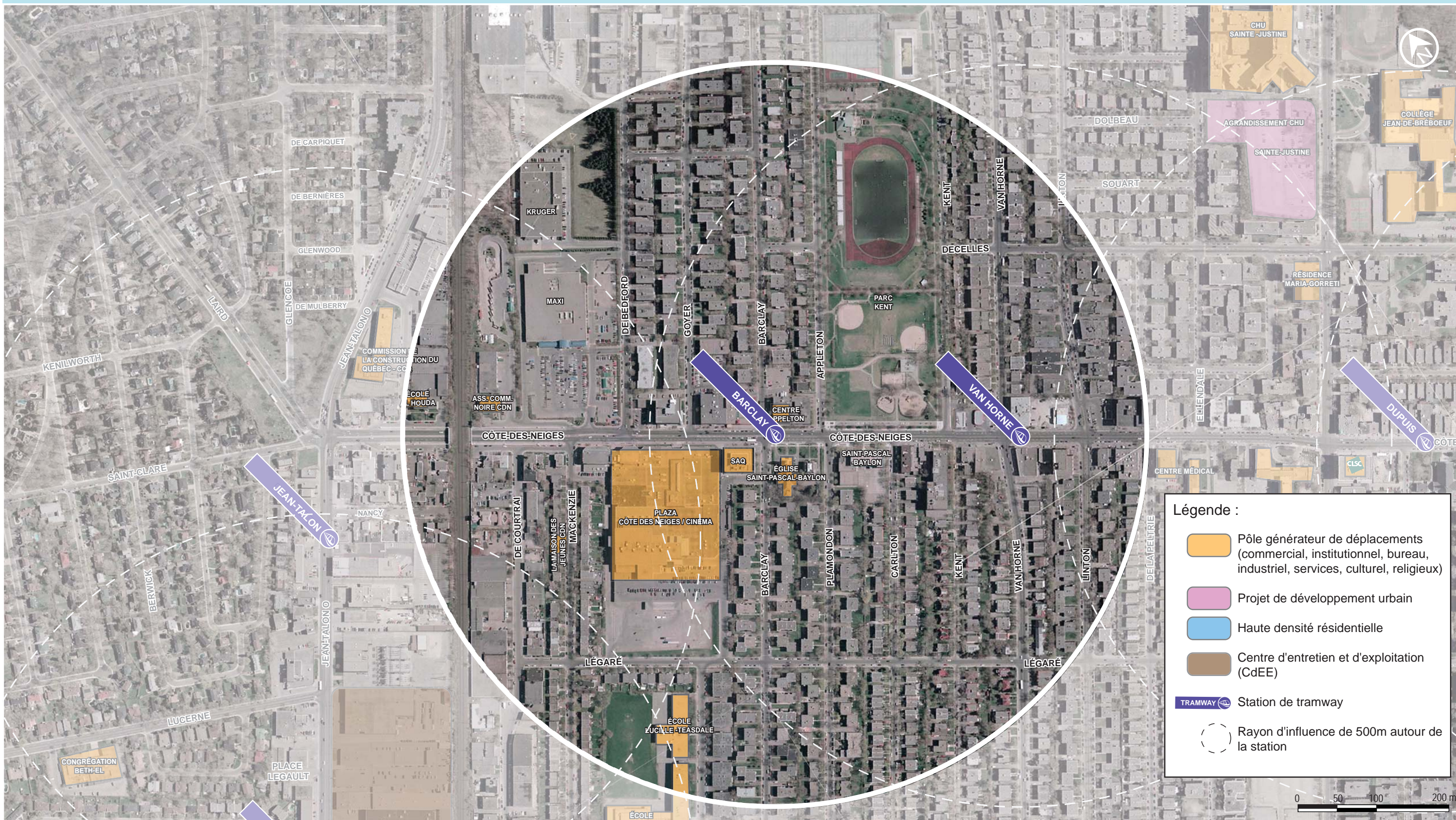


Légende :

- Pôle générateur de déplacements (commercial, institutionnel, bureau, industriel, services, culturel, religieux)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- TRAMWAY Station de tramway
- Rayon d'influence de 500m autour de la station

Station Jean-Talon - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 mètres

FIGURE 3.2.2A

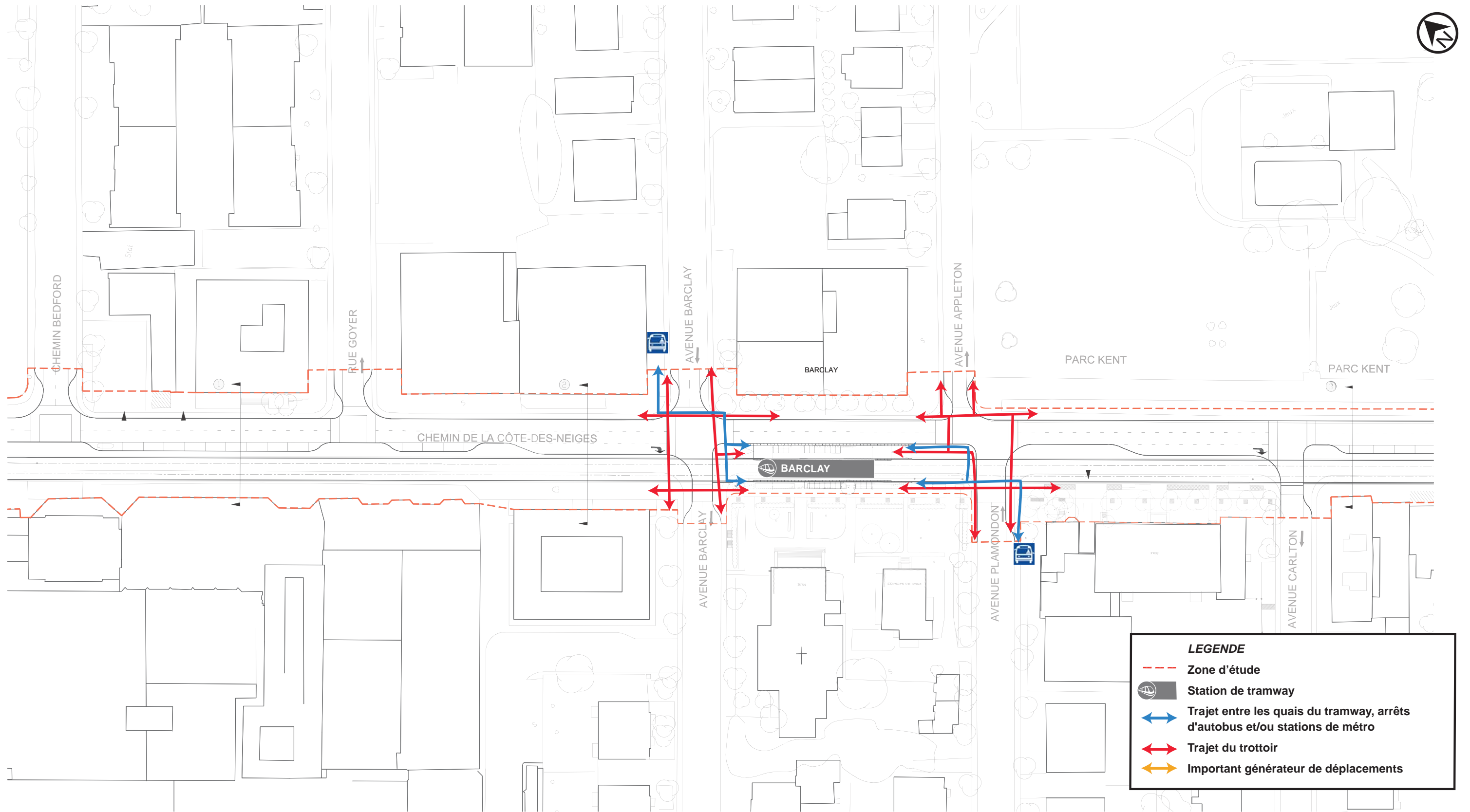


Légende :

- Pôle générateur de déplacements (commercial, institutionnel, bureau, industriel, services, culturel, religieux)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- TRAMWAY** Station de tramway
- Rayon d'influence de 500m autour de la station

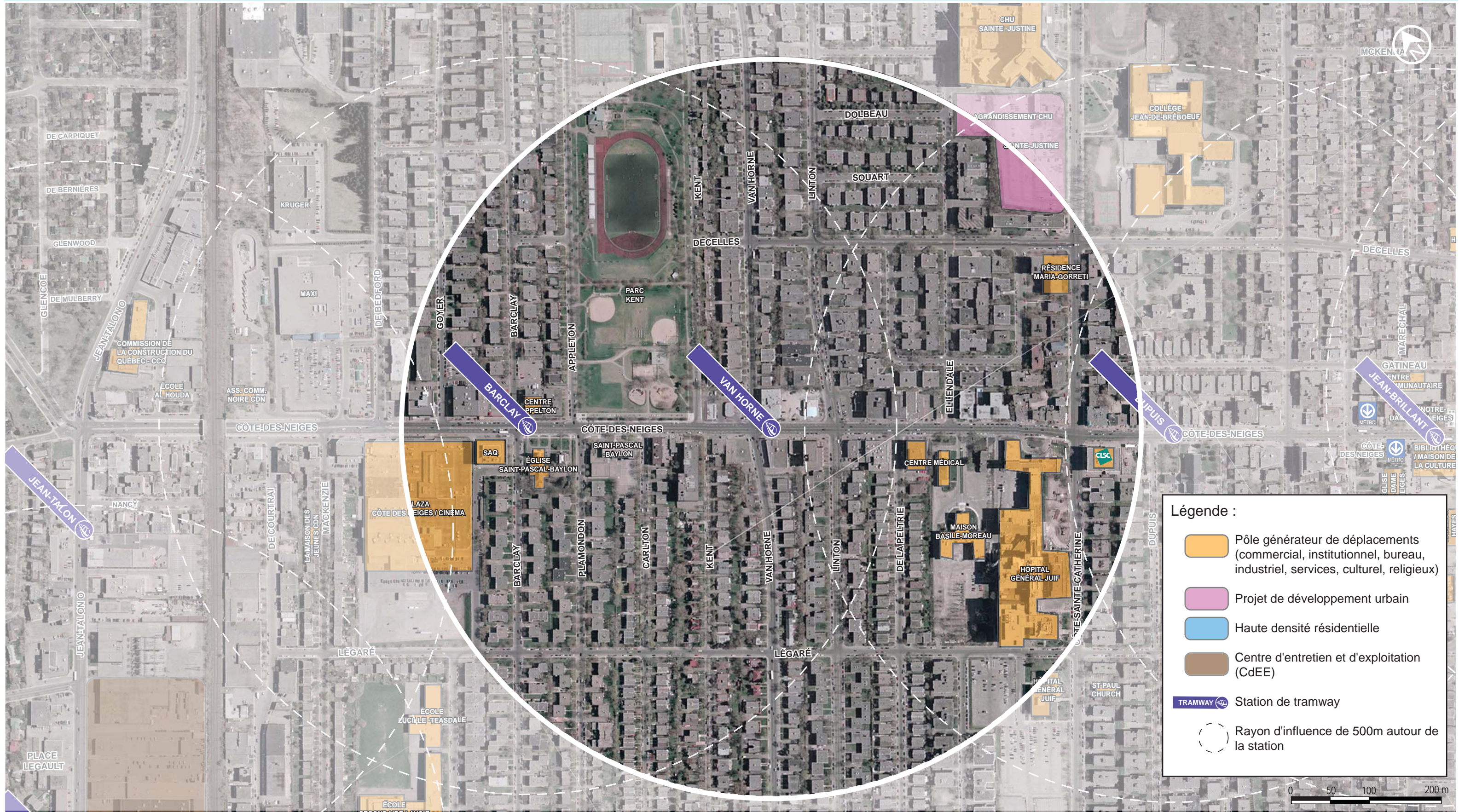
Station Barclay - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 mètres

FIGURE 3.2.3A



LEGENDE

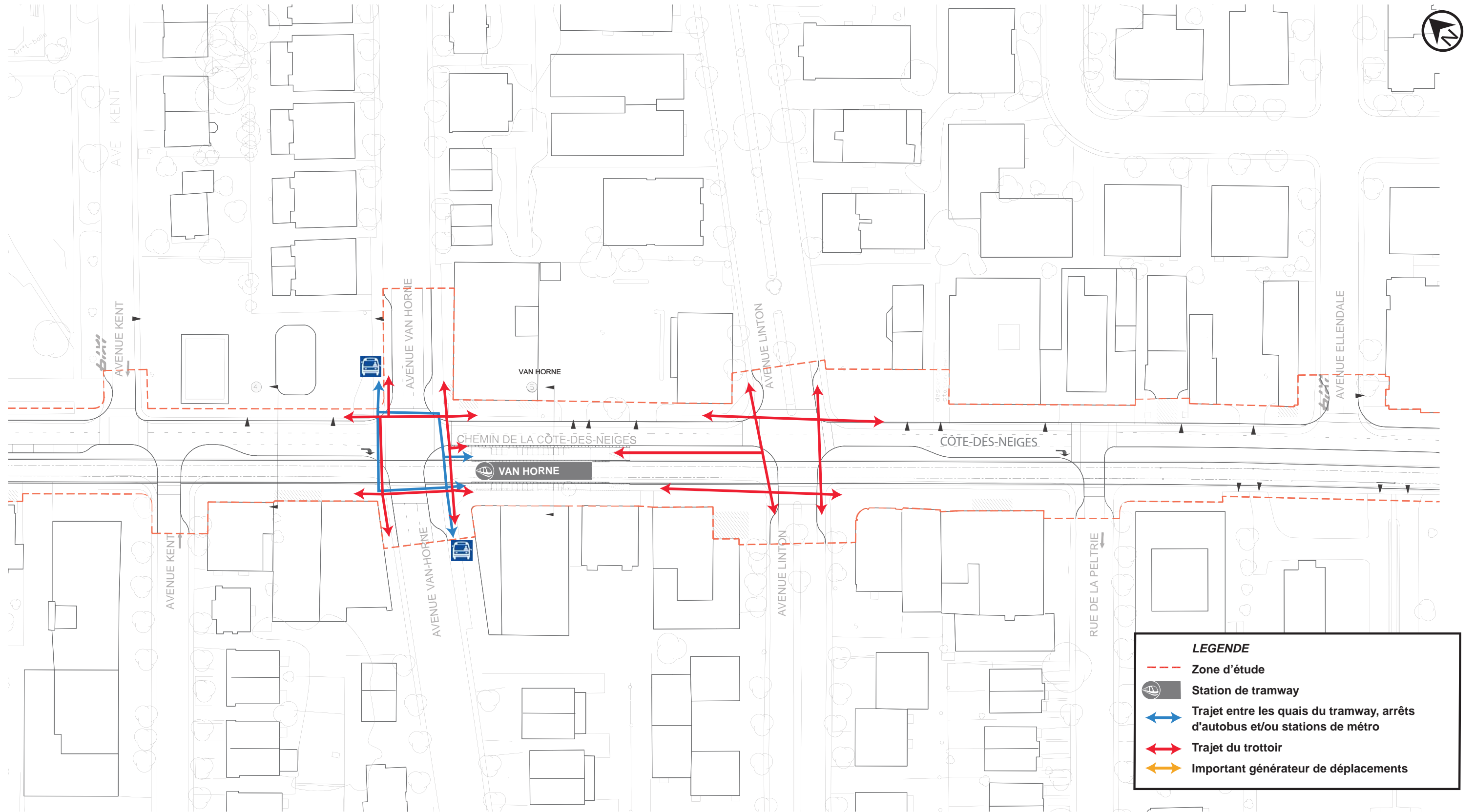
- - - Zone d'étude
- Station de tramway
- ↔ Trajet entre les quais du tramway, arrêts d'autobus et/ou stations de métro
- ↔ Trajet du trottoir
- ↔ Important générateur de déplacements



Légende :

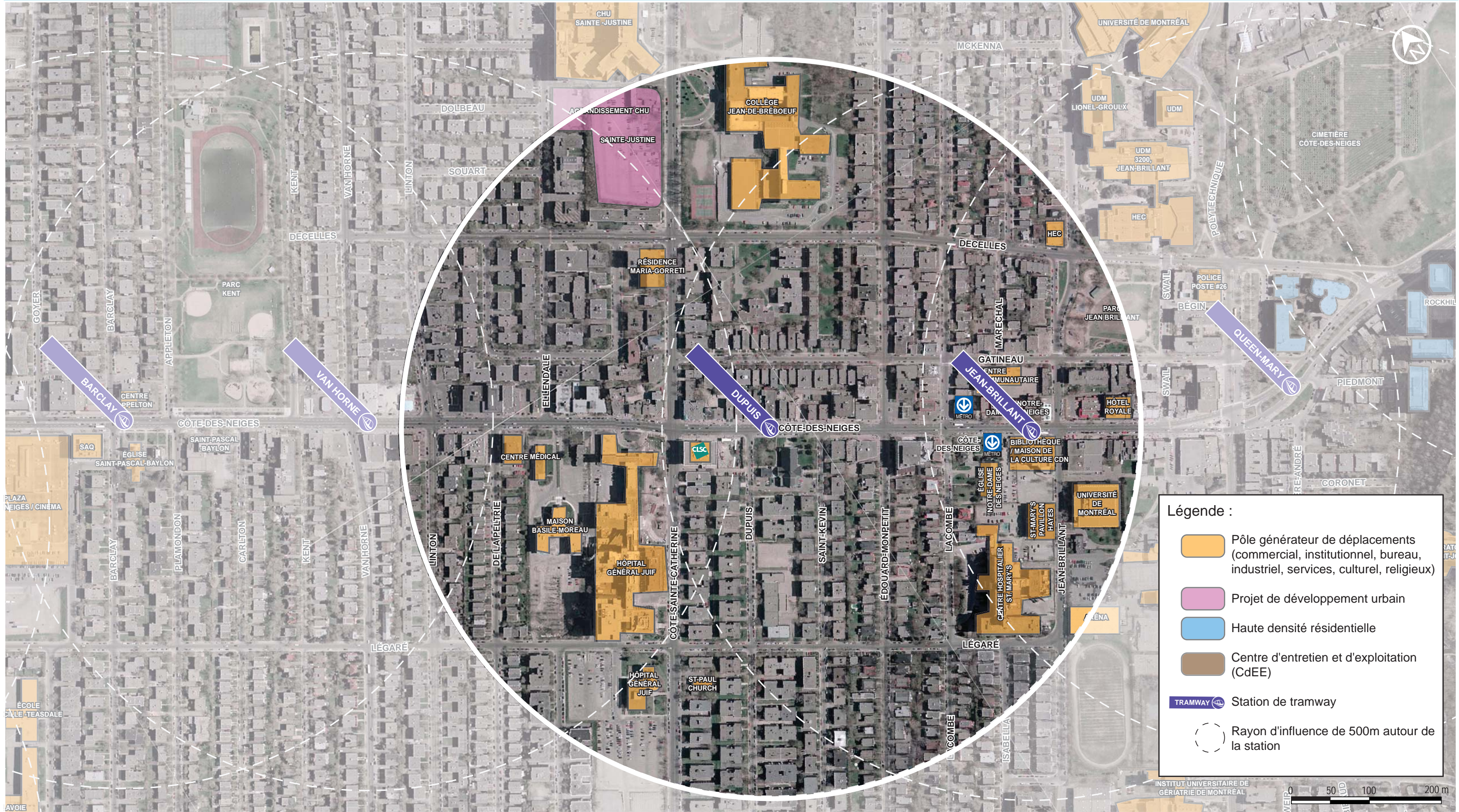
- Pôle générateur de déplacements (commercial, institutionnel, bureau, industriel, services, culturel, religieux)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- TRAMWAY Station de tramway
- Rayon d'influence de 500m autour de la station

0 50 100 200 m



LEGENDE

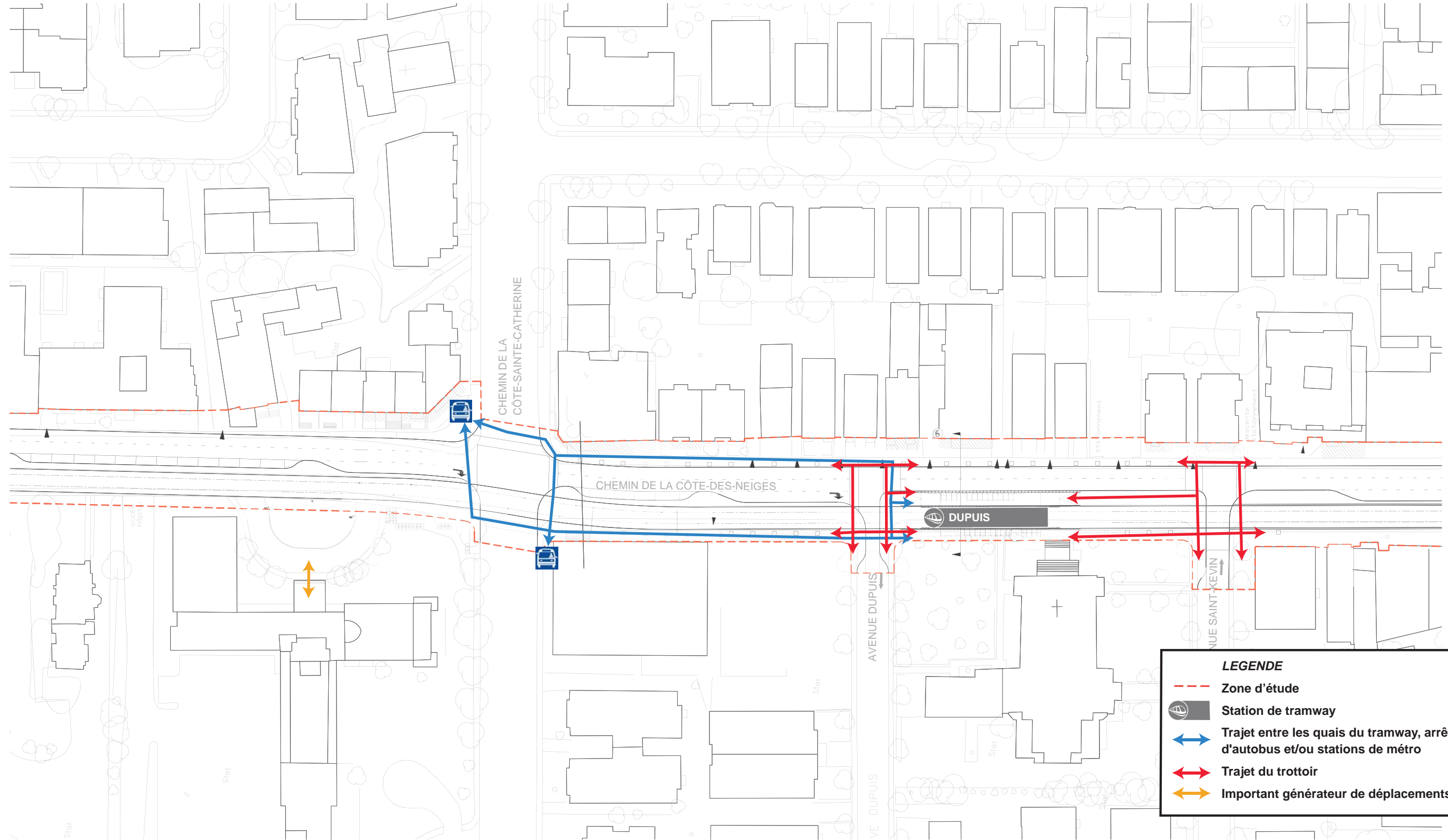
- - - Zone d'étude
- Station de tramway
- ↔ Trajet entre les quais du tramway, arrêts d'autobus et/ou stations de métro
- ↔ Trajet du trottoir
- ↔ Important générateur de déplacements



Légende :

- Pôle générateur de déplacements (commercial, institutionnel, bureau, industriel, services, culturel, religieux)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- TRAMWAY Station de tramway
- Rayon d'influence de 500m autour de la station

Station Dupuis - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 mètres



LEGENDE

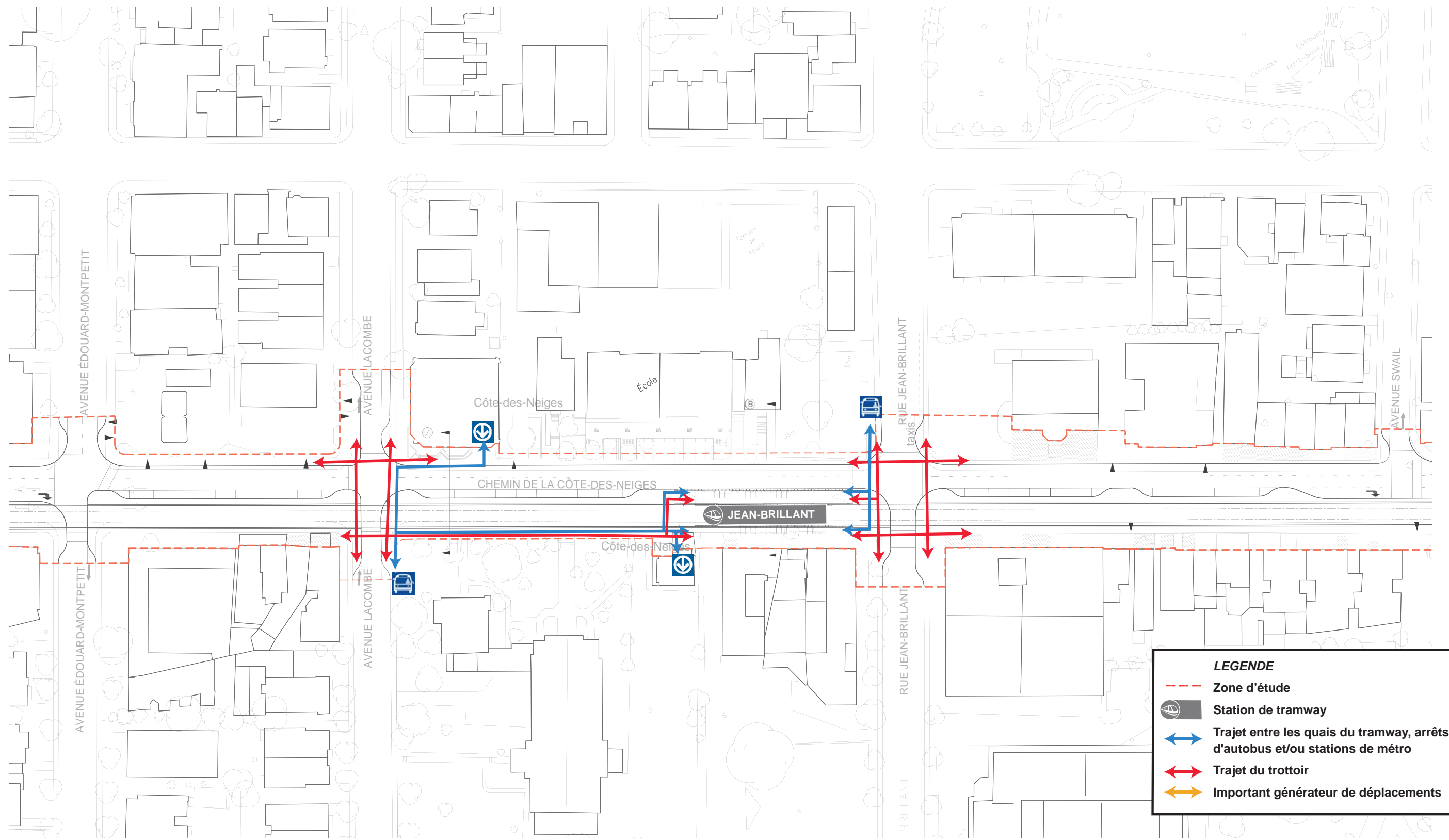
- - - Zone d'étude
- Station de tramway
- ↔ Trajet entre les quais du tramway, arrêts d'autobus et/ou stations de métro
- ↔ Trajet du trottoir
- ↔ Important générateur de déplacements



Légende :

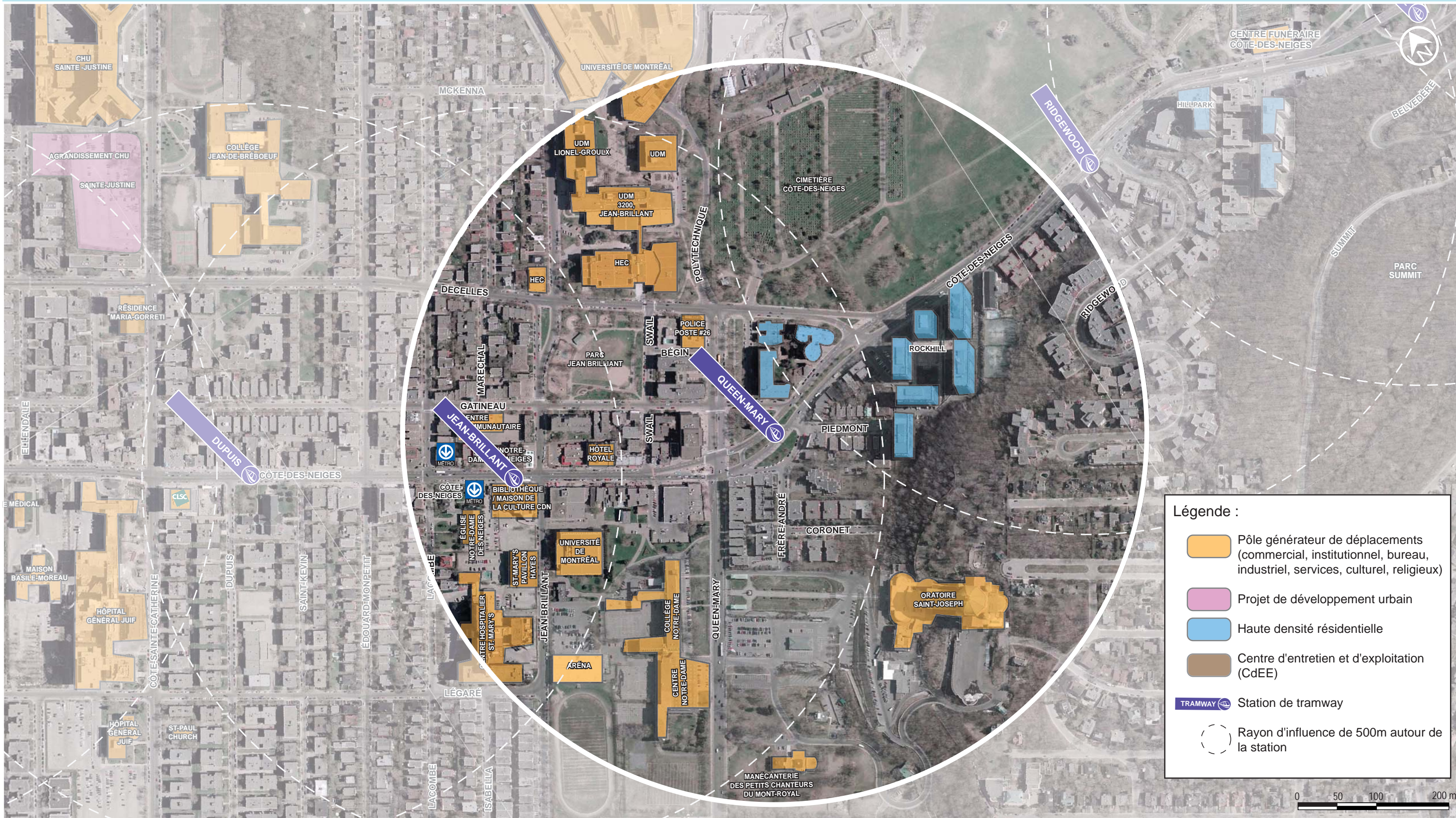
- Pôle générateur de déplacements (commercial, institutionnel, bureau, industriel, services, culturel, religieux)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- Station de tramway
- Rayon d'influence de 500m autour de la station

Station Jean-Brillant - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 mètres



LEGENDE

- Zone d'étude
- Station de tramway
- ↔ Trajet entre les quais du tramway, arrêts d'autobus et/ou stations de métro
- ↔ Trajet du trottoir
- ↔ Important générateur de déplacements

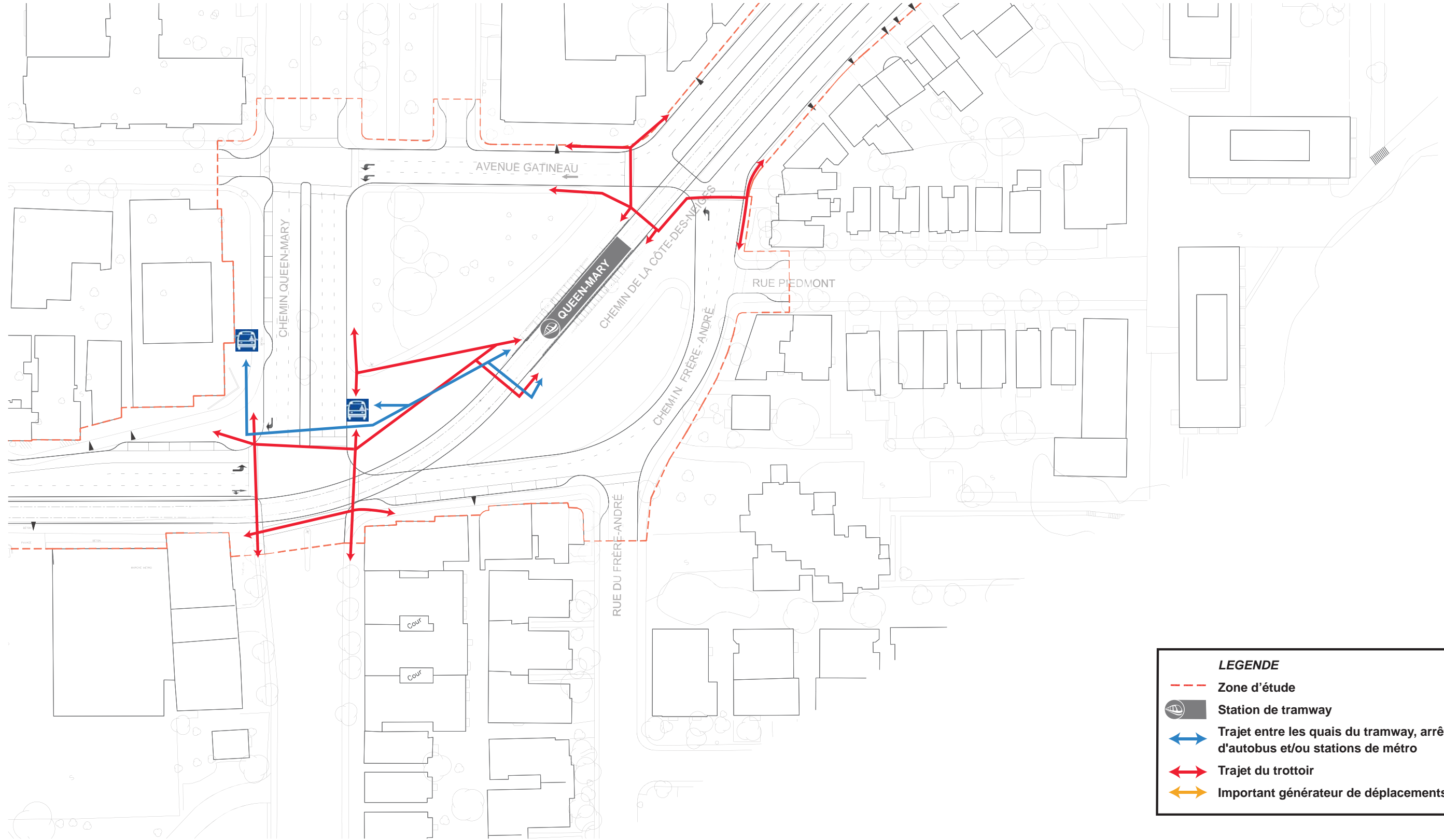


Légende :

- Pôle générateur de déplacements (commercial, institutionnel, bureau, industriel, services, culturel, religieux)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- TRAMWAY Station de tramway
- Rayon d'influence de 500m autour de la station

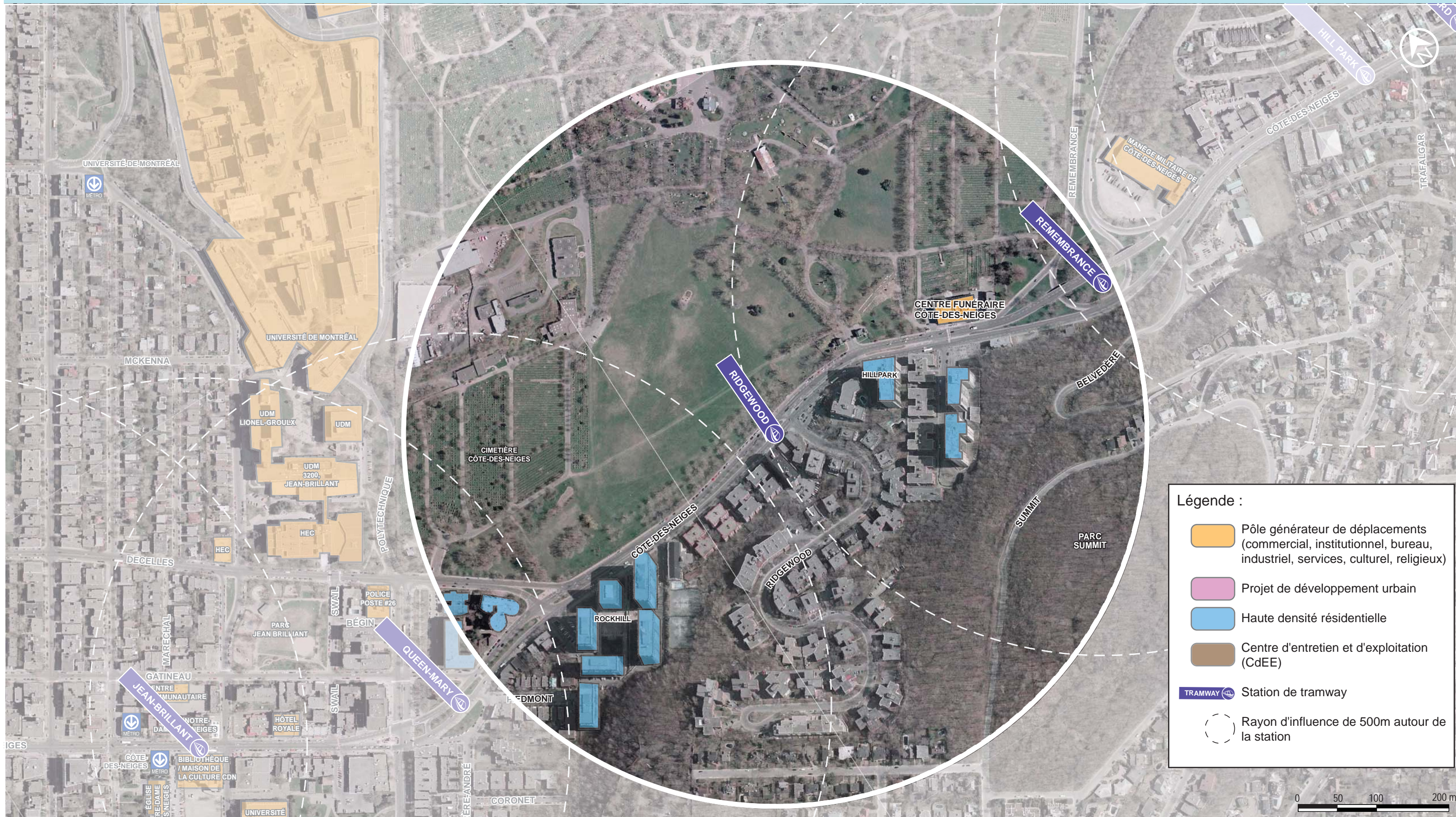
Station Queen-Mary - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 mètres

FIGURE 3.2.7A



LEGENDE

- - - Zone d'étude
- Station de tramway
- ↔ Trajet entre les quais du tramway, arrêts d'autobus et/ou stations de métro
- ↔ Trajet du trottoir
- ↔ Important générateur de déplacements

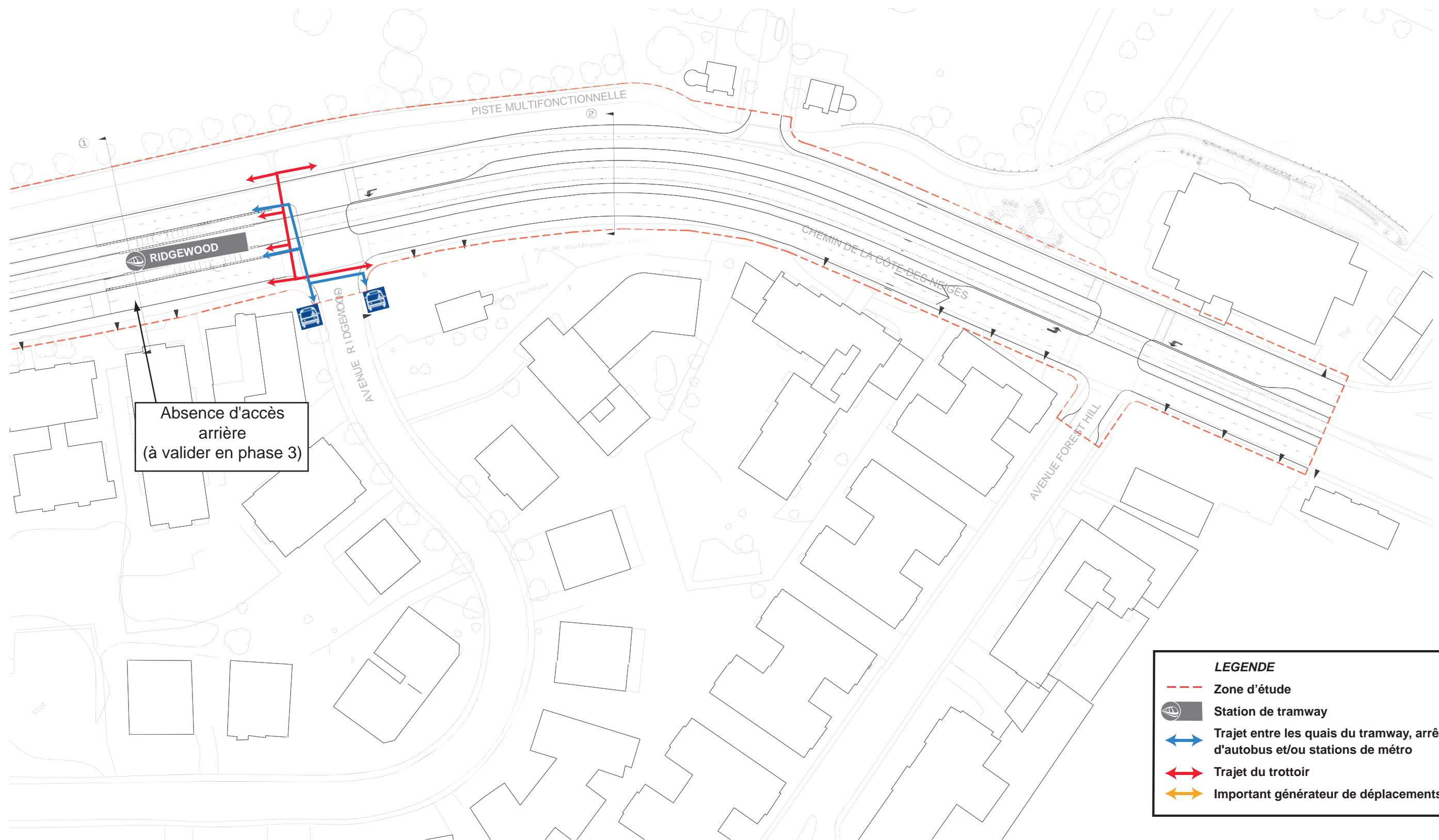


Légende :

- Pôle générateur de déplacements (commercial, institutionnel, bureau, industriel, services, culturel, religieux)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- Station de tramway
- Rayon d'influence de 500m autour de la station

Station Ridgewood - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 mètres

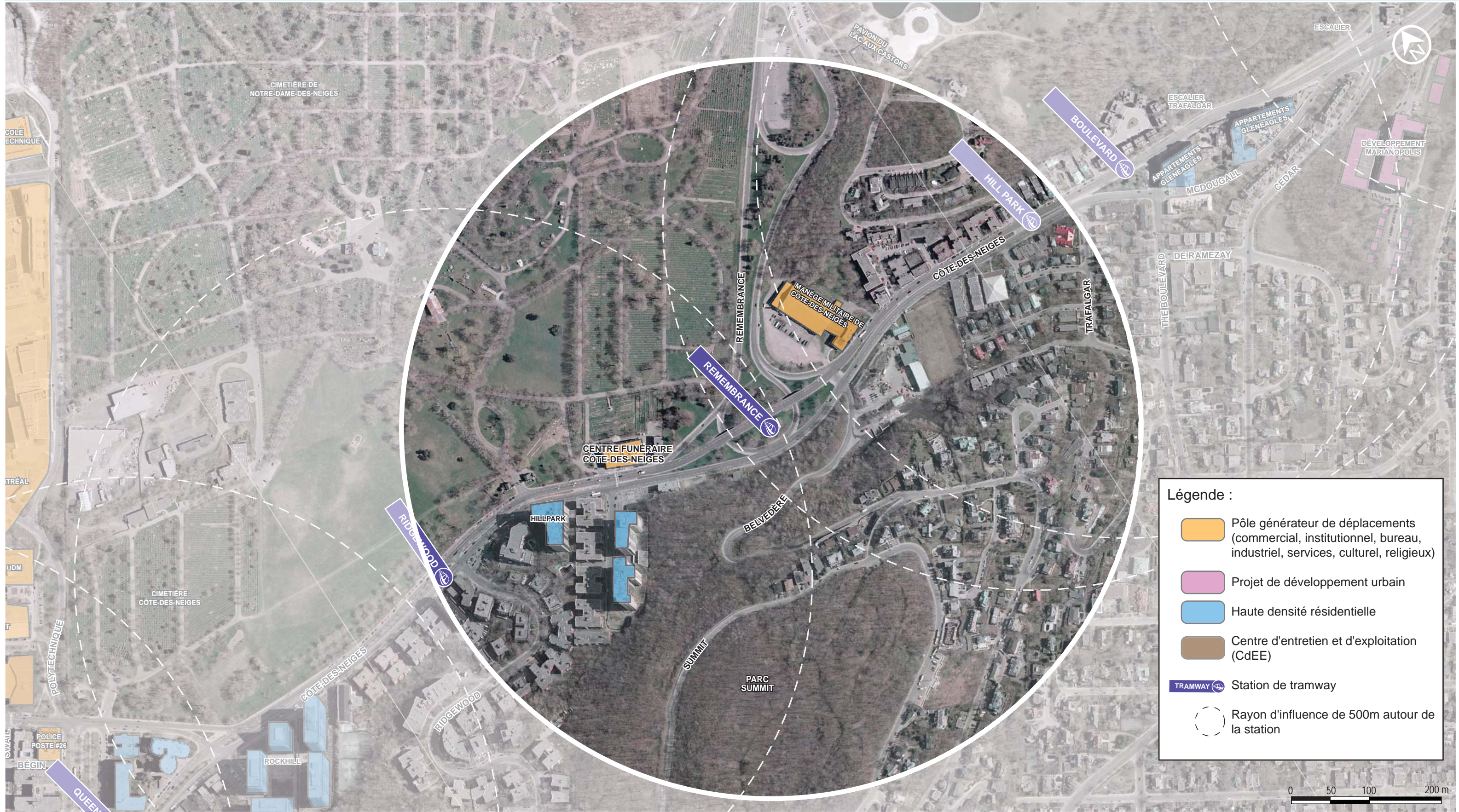
FIGURE 3.2.8A



Absence d'accès arrière (à valider en phase 3)

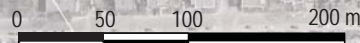
LEGENDE

- Zone d'étude
- Station de tramway
- ↔ Trajet entre les quais du tramway, arrêts d'autobus et/ou stations de métro
- ↔ Trajet du trottoir
- ↔ Important générateur de déplacements

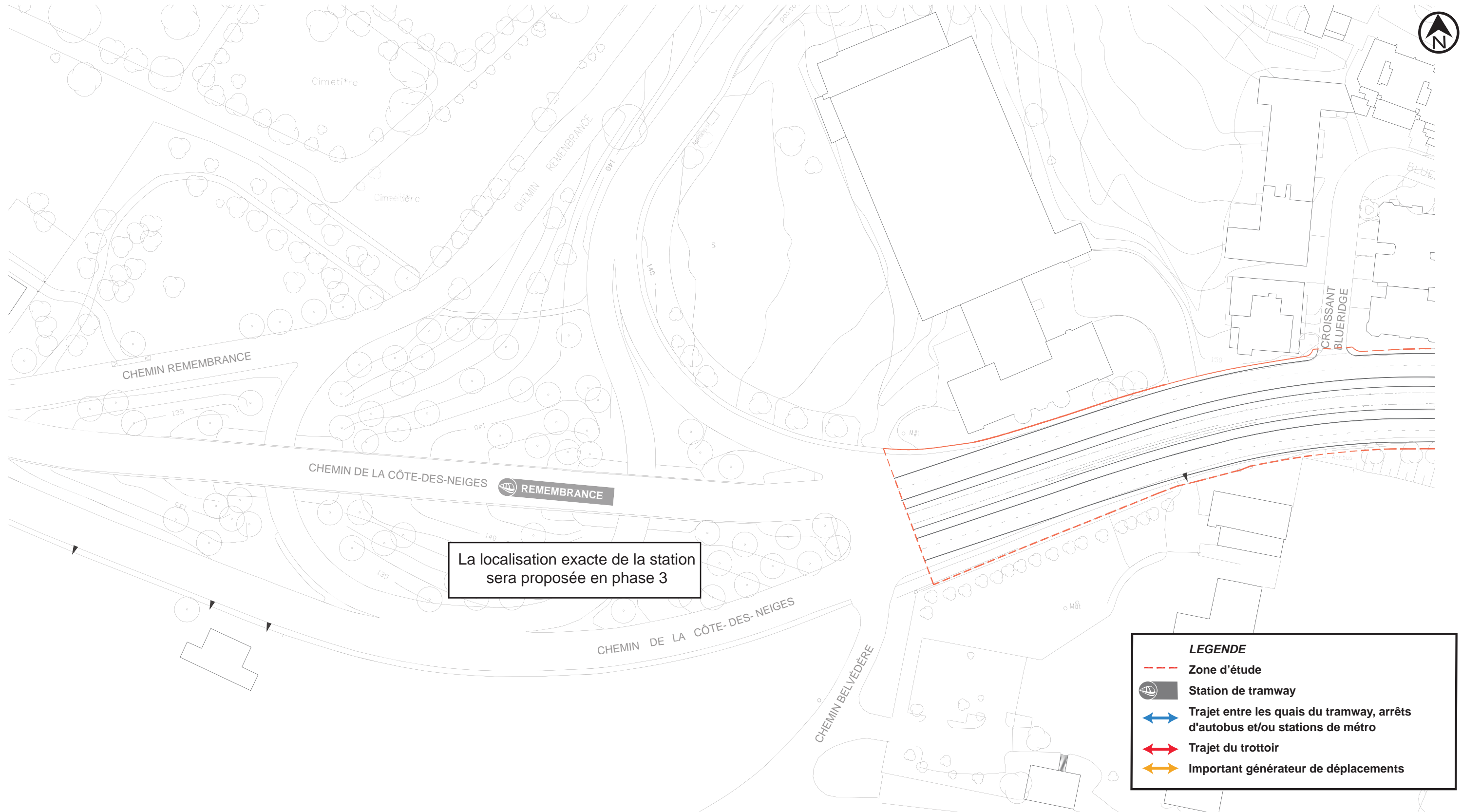


Légende :

- Pôle générateur de déplacements (commercial, institutionnel, bureau, industriel, services, culturel, religieux)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- TRAMWAY Station de tramway
- Rayon d'influence de 500m autour de la station



Station Remembrance - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 mètres



La localisation exacte de la station sera proposée en phase 3

LEGENDE

- - - Zone d'étude
- Station de tramway
- ↔ Trajet entre les quais du tramway, arrêts d'autobus et/ou stations de métro
- ↔ Trajet du trottoir
- ↔ Important générateur de déplacements



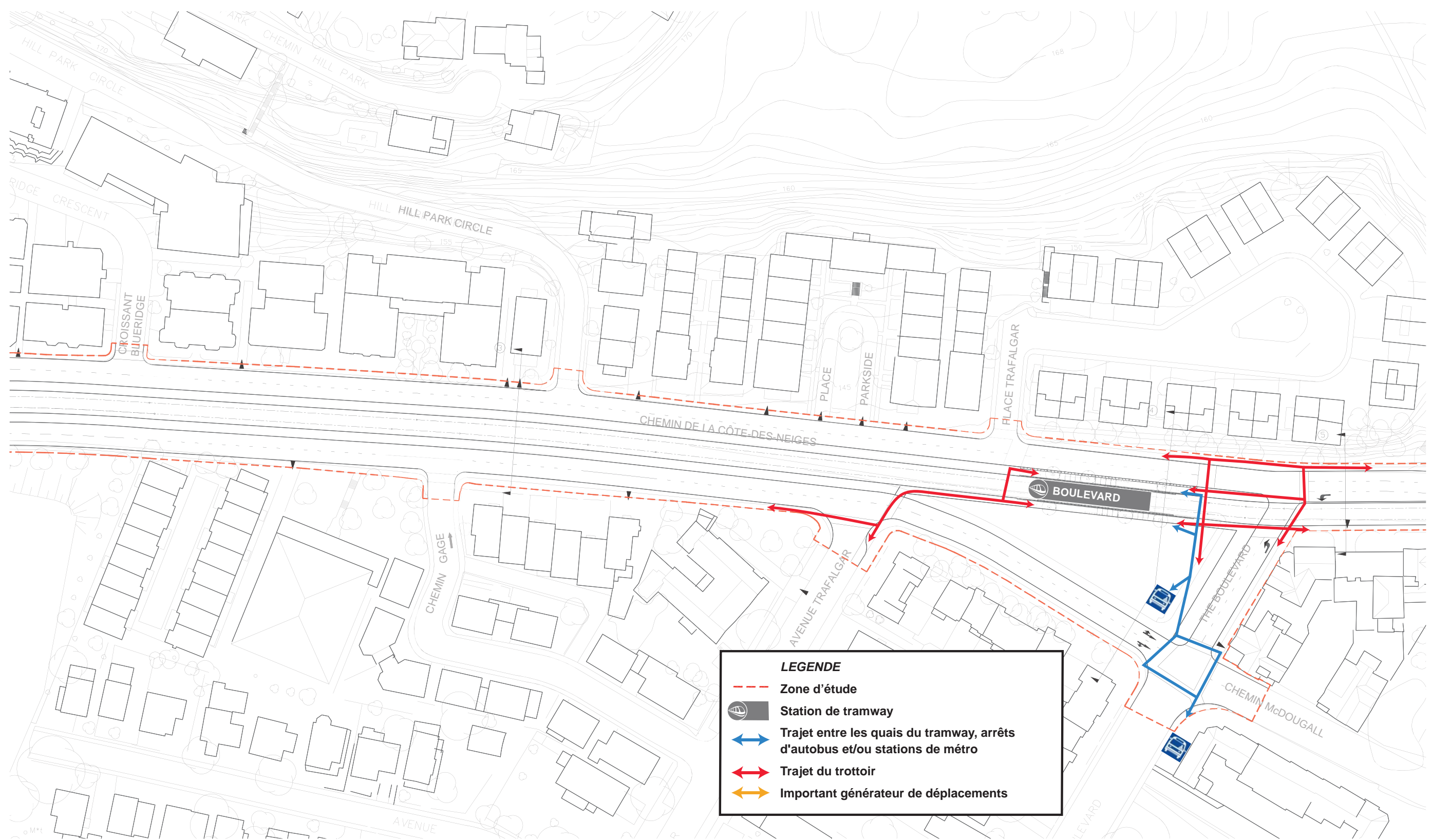
Légende :

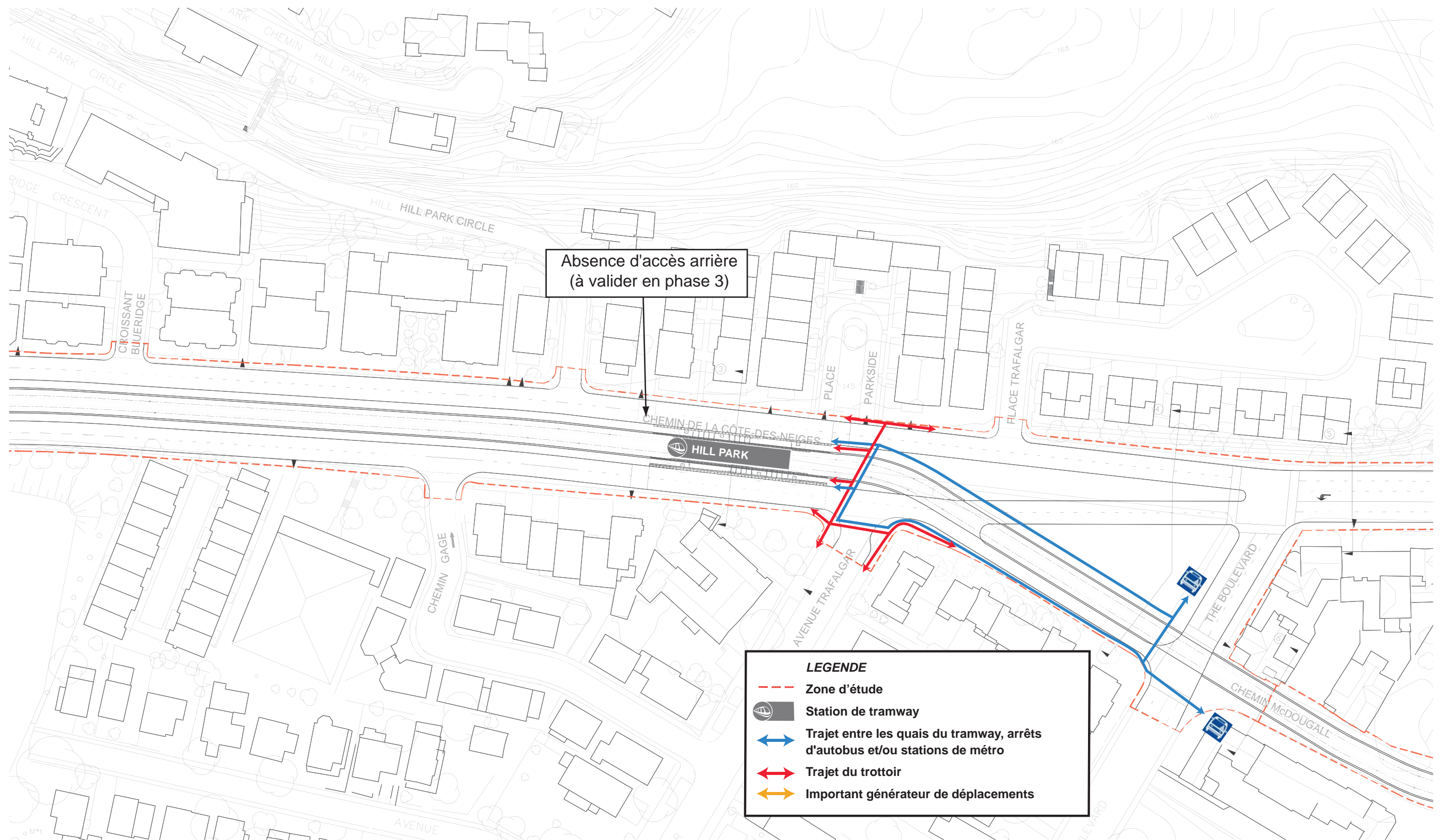
- Pôle générateur de déplacements (commercial, institutionnel, bureau, industriel, services, culturel, religieux)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- Station de tramway
- Station de tramway variante tunnel
- Rayon d'influence de 500m autour de la station

0 50 100 200 m

Station Boulevard - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 mètres

FIGURE 3.2.10A



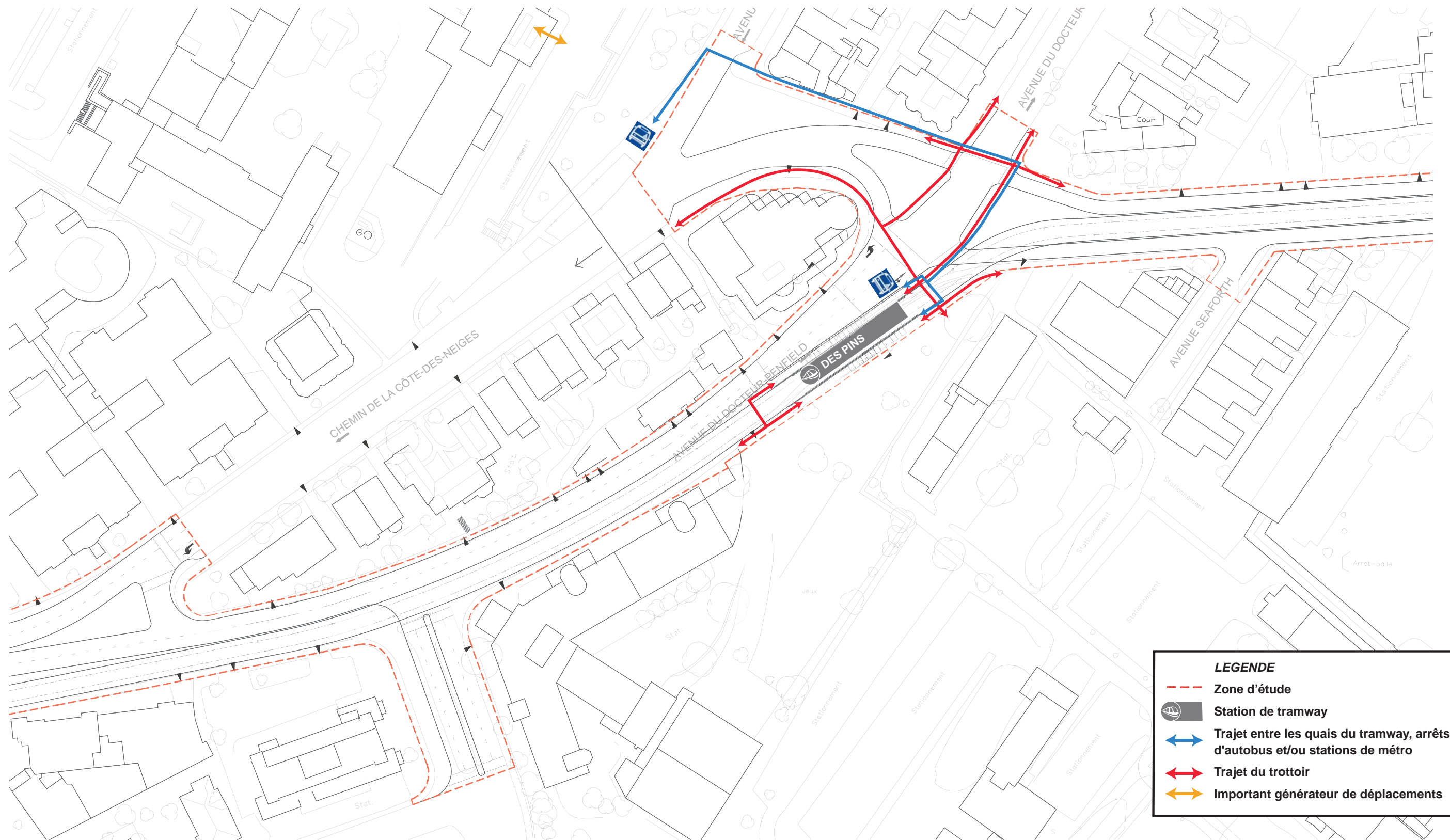




Légende :

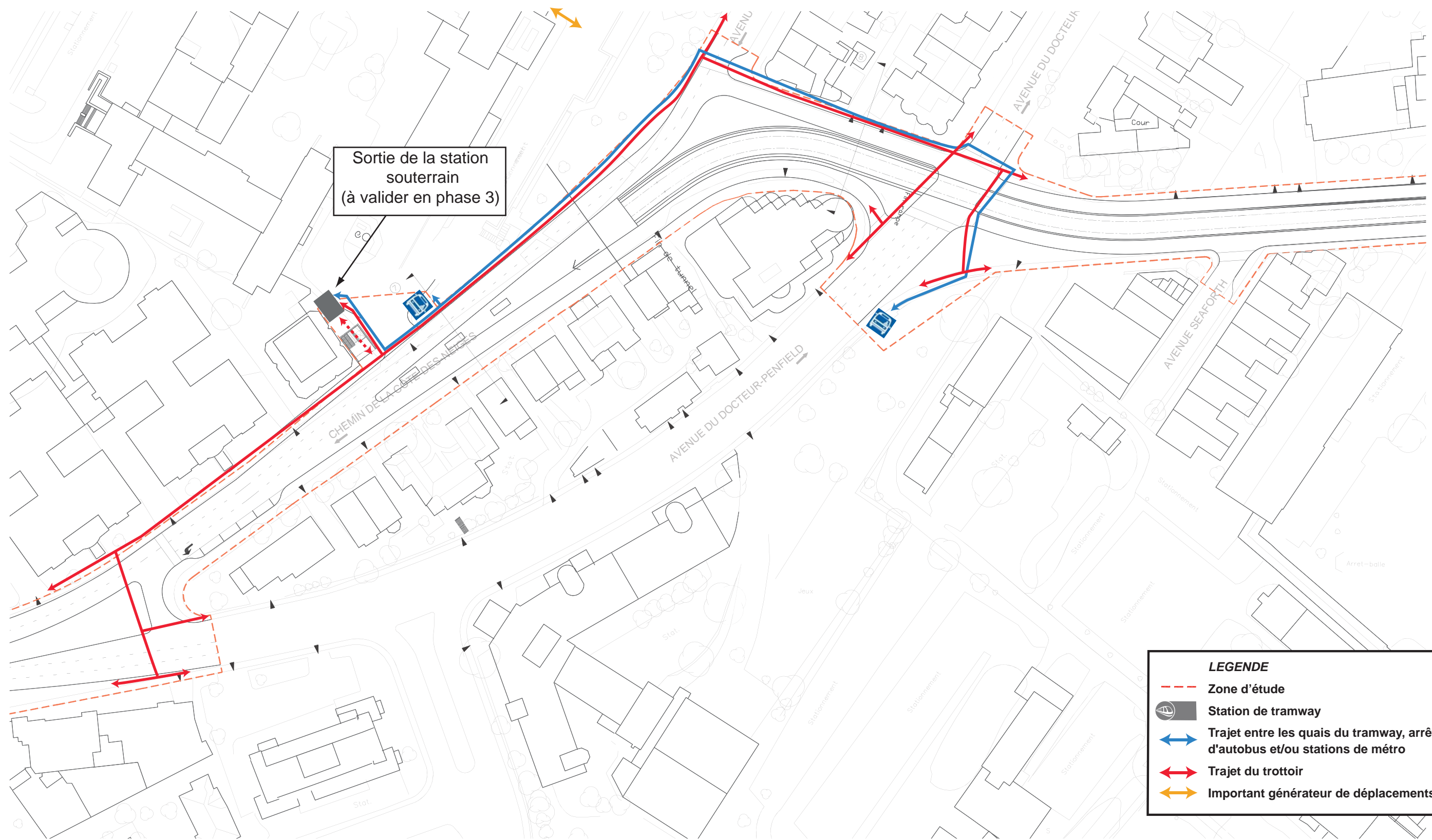
- Pôle générateur de déplacements (commercial, institutionnel, bureau, industriel, services, culturel, religieux)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- TRAMWAY Station de tramway
- TRAMWAY Station de tramway variante tunnel
- Rayon d'influence de 500m autour de la station

Station des Pins - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 mètres



LEGENDE

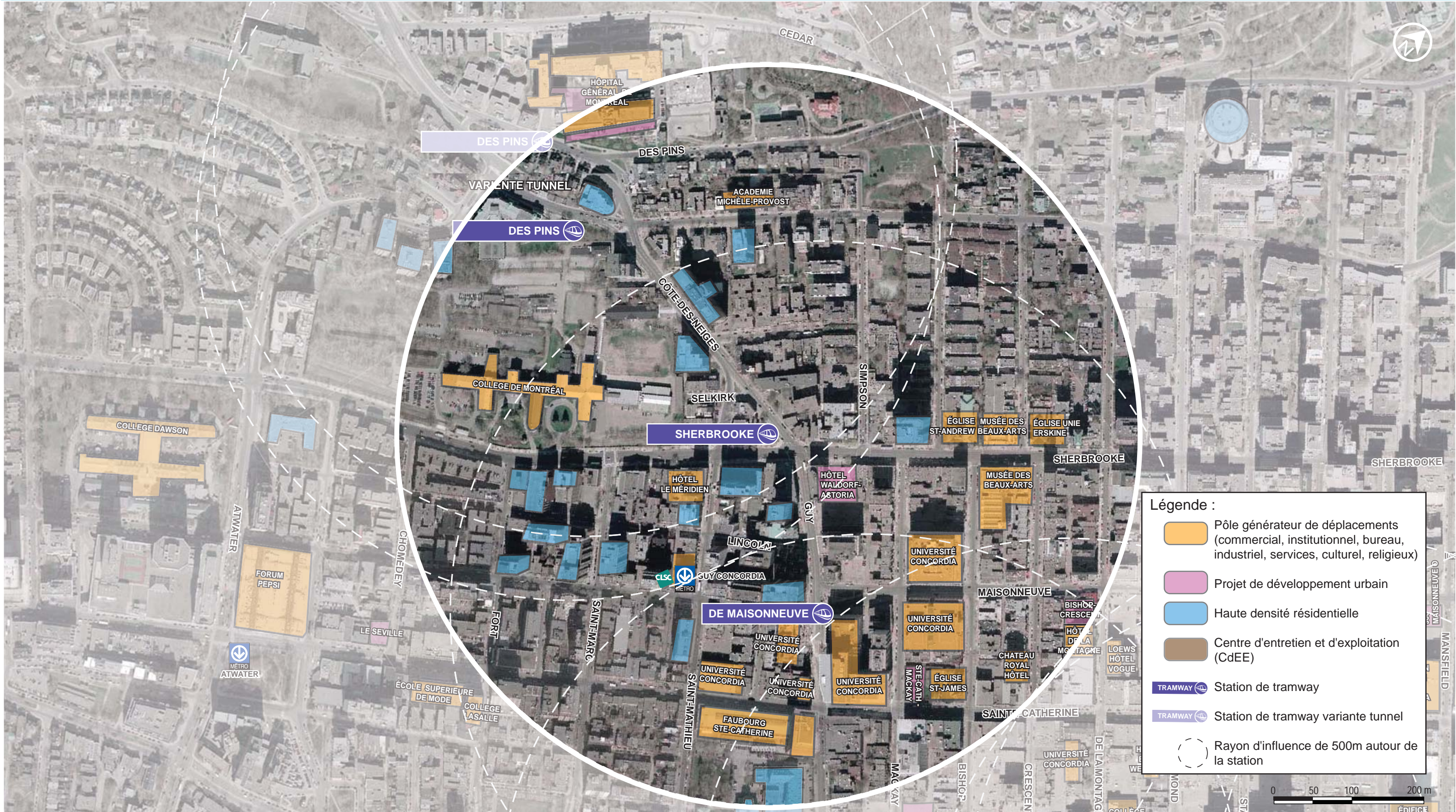
- - - Zone d'étude
- Station de tramway
- ↔ Trajet entre les quais du tramway, arrêts d'autobus et/ou stations de métro
- ↔ Trajet du trottoir
- ↔ Important générateur de déplacements



Sortie de la station souterrain (à valider en phase 3)

LEGENDE

- - - Zone d'étude
- Station de tramway
- ↔ Trajet entre les quais du tramway, arrêts d'autobus et/ou stations de métro
- ↔ Trajet du trottoir
- ↔ Important générateur de déplacements

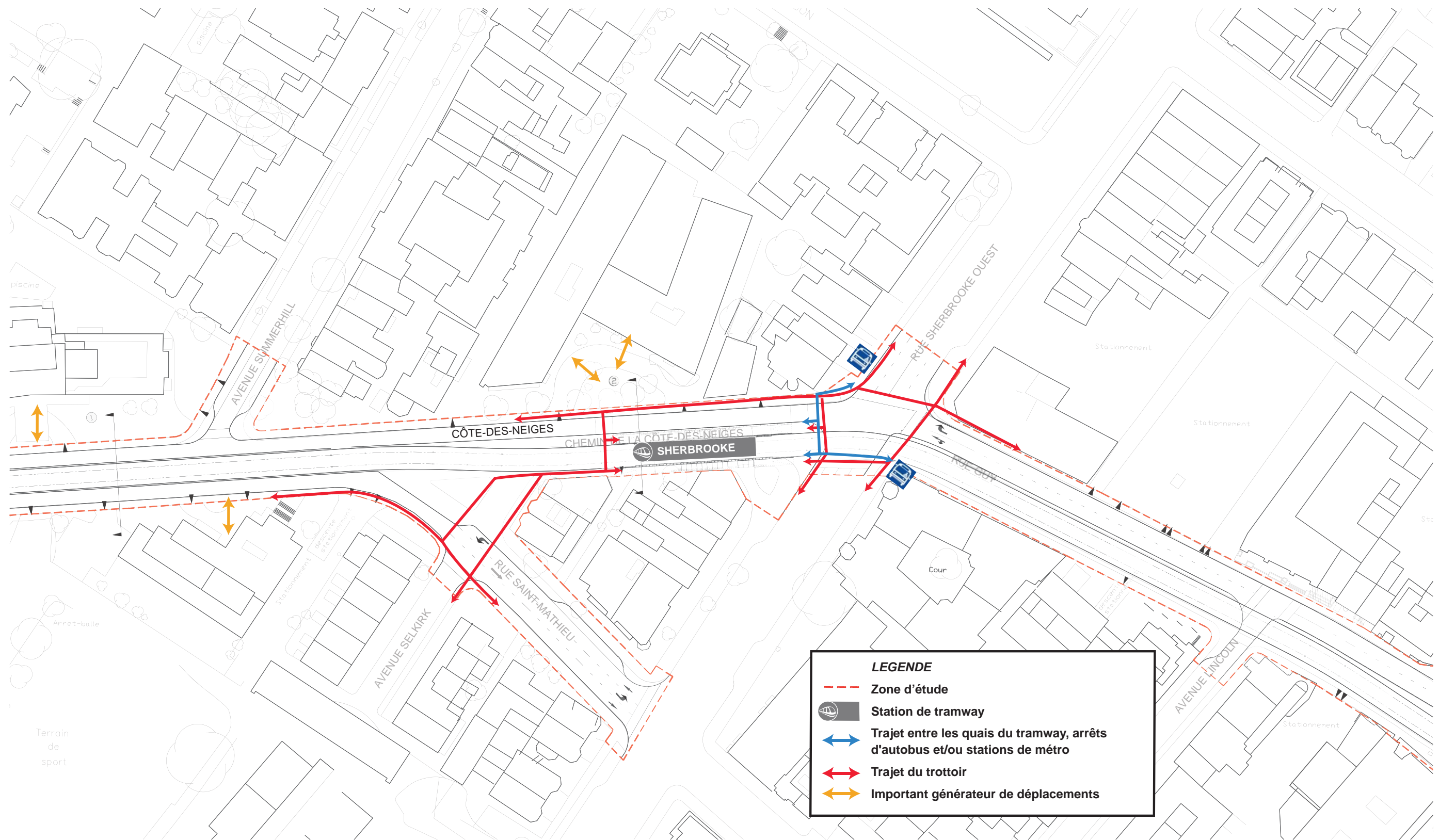


Légende :

- Pôle générateur de déplacements (commercial, institutionnel, bureau, industriel, services, culturel, religieux)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- Station de tramway
- Station de tramway variante tunnel
- Rayon d'influence de 500m autour de la station

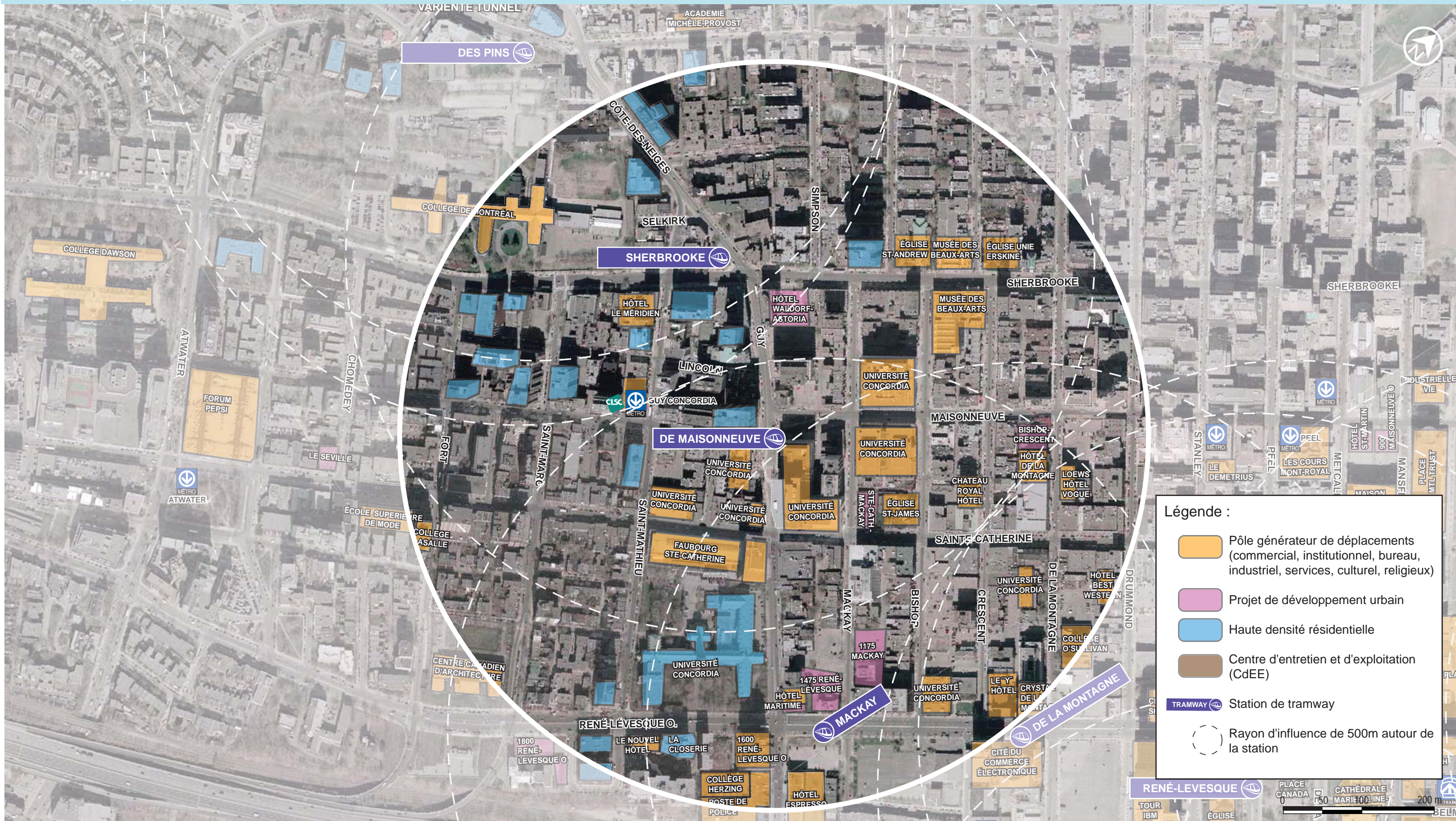
Station Sherbrooke - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 mètres

FIGURE 3.1.12 A



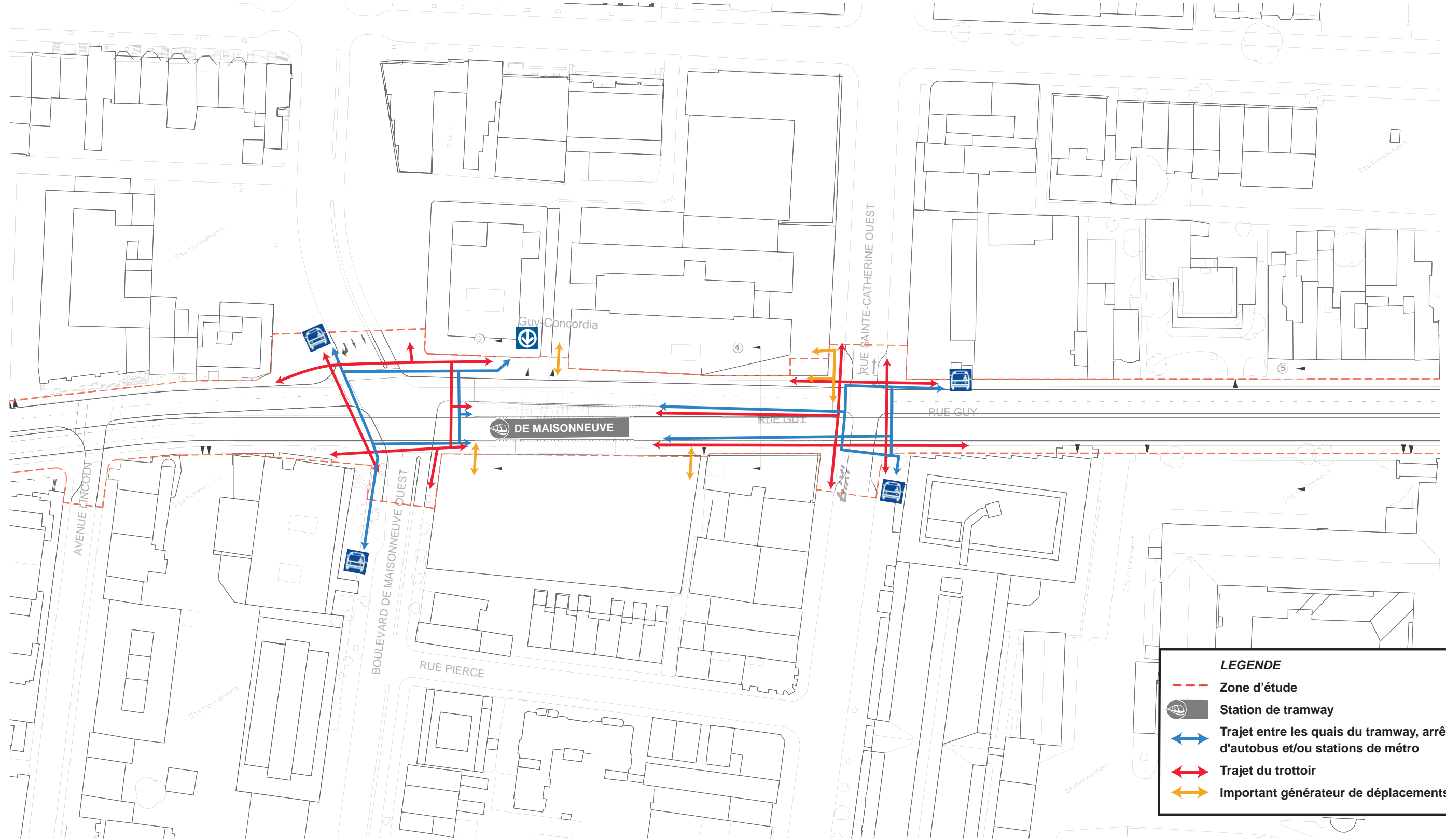
LEGENDE

- - - Zone d'étude
- Station de tramway
- ↔ Trajet entre les quais du tramway, arrêts d'autobus et/ou stations de métro
- ↔ Trajet du trottoir
- ↔ Important générateur de déplacements



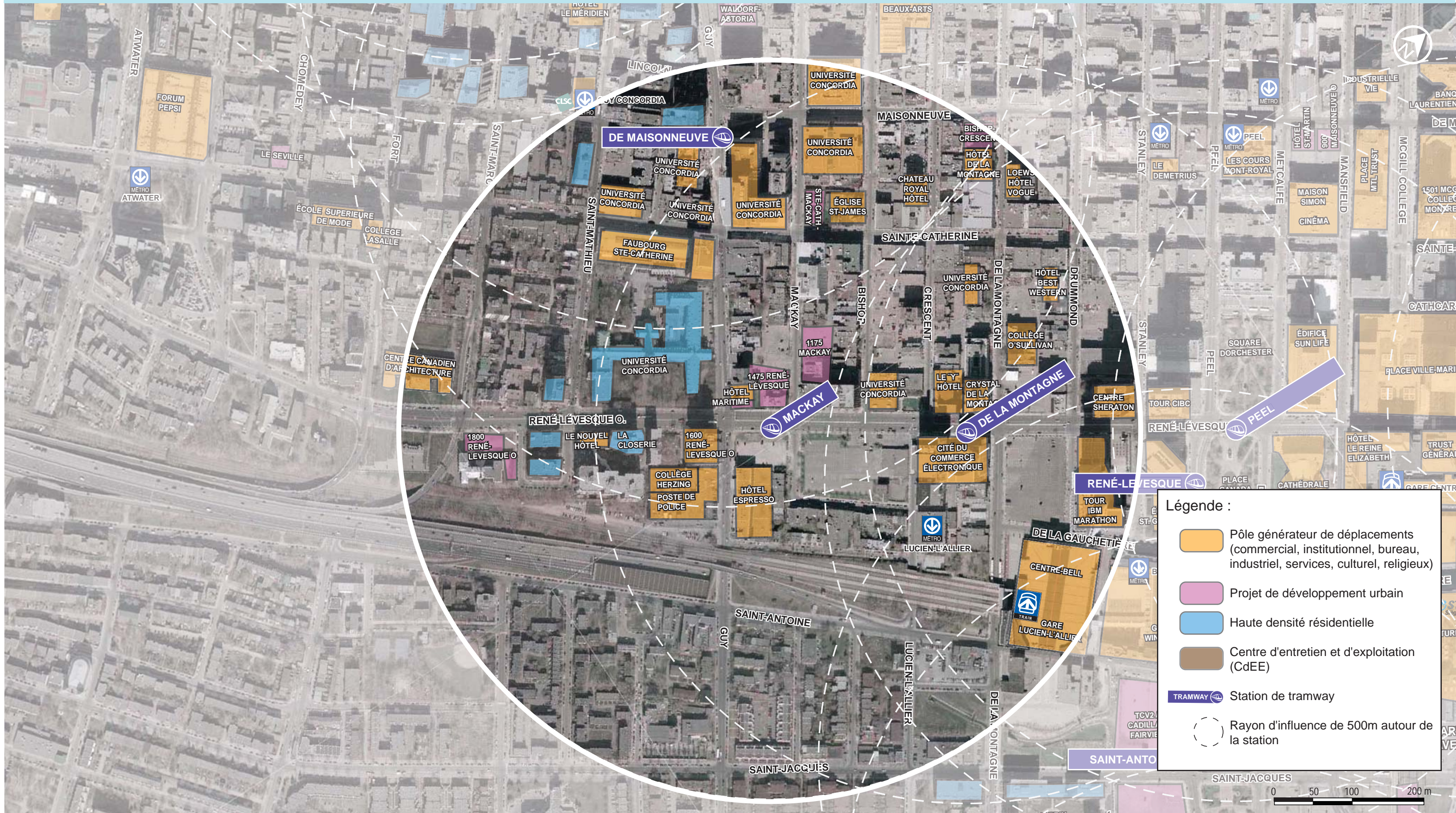
Légende :

- Pôle générateur de déplacements (commercial, institutionnel, bureau, industriel, services, culturel, religieux)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- Station de tramway
- Rayon d'influence de 500m autour de la station



LEGENDE

- - - Zone d'étude
- Station de tramway
- ↔ Trajet entre les quais du tramway, arrêts d'autobus et/ou stations de métro
- ↔ Trajet du trottoir
- ↔ Important générateur de déplacements

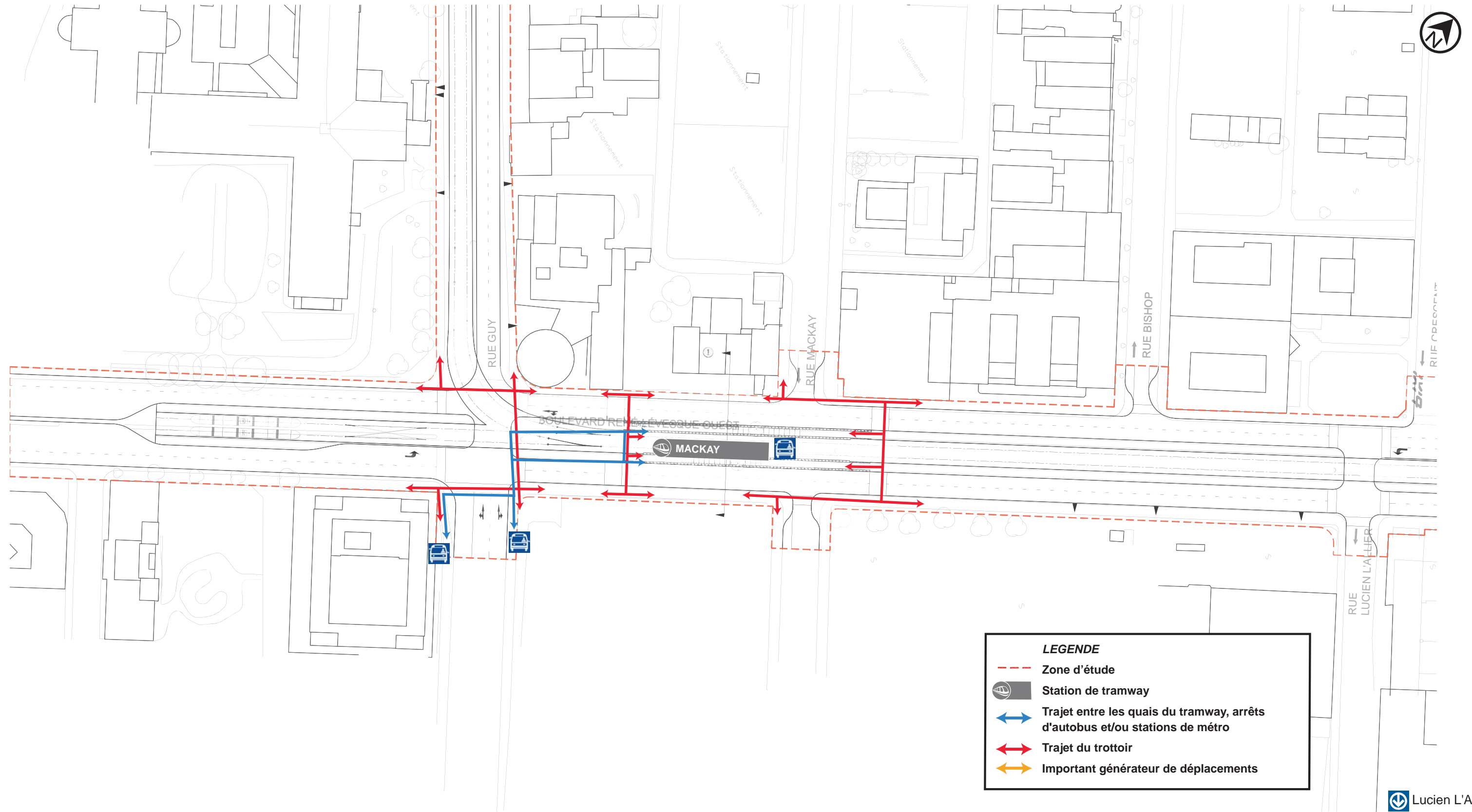


Légende :

- Pôle générateur de déplacements (commercial, institutionnel, bureau, industriel, services, culturel, religieux)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- TRAMWAY Station de tramway
- Rayon d'influence de 500m autour de la station

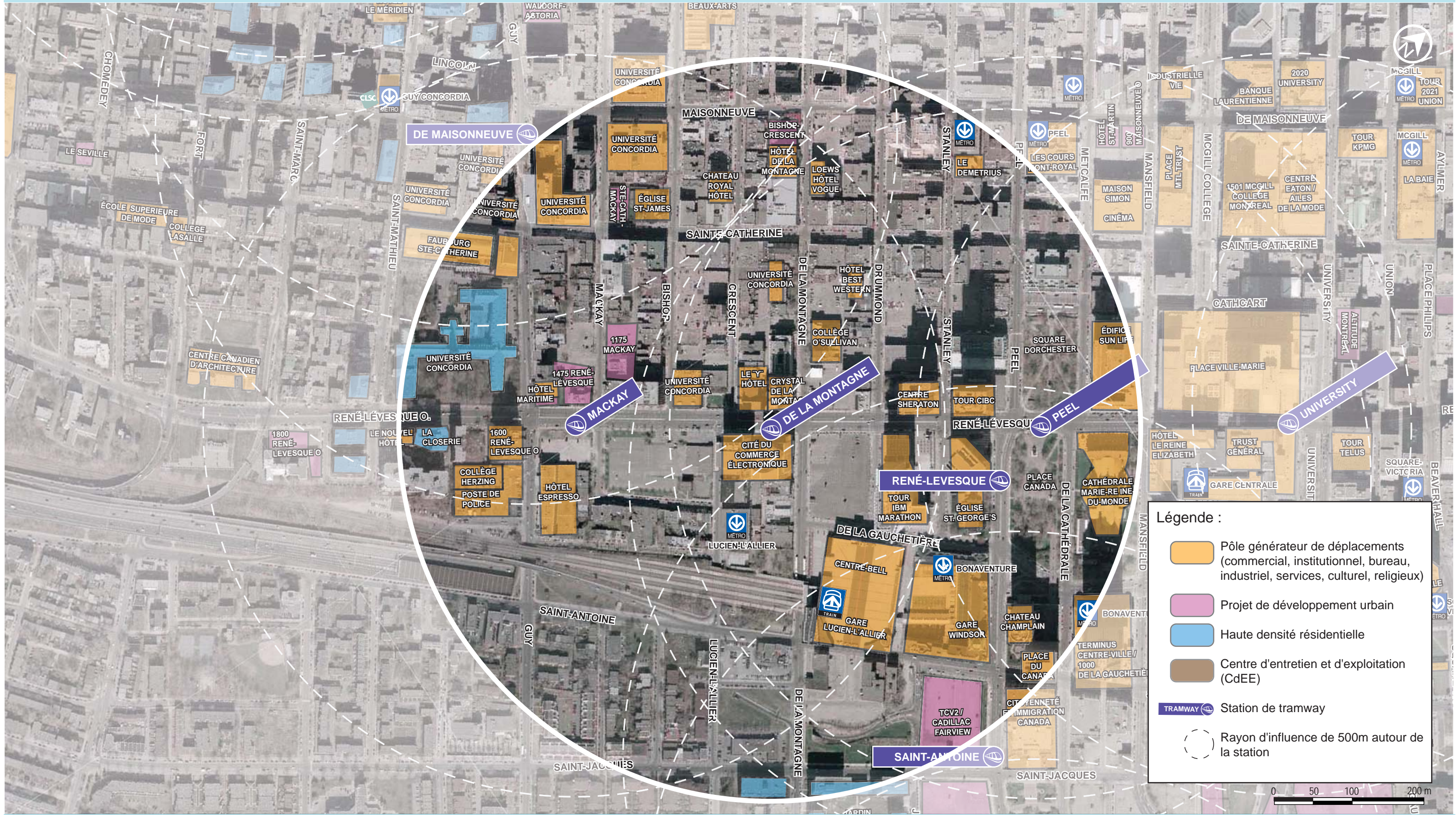
Station Mackay - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 mètres

FIGURE 3.2.14A



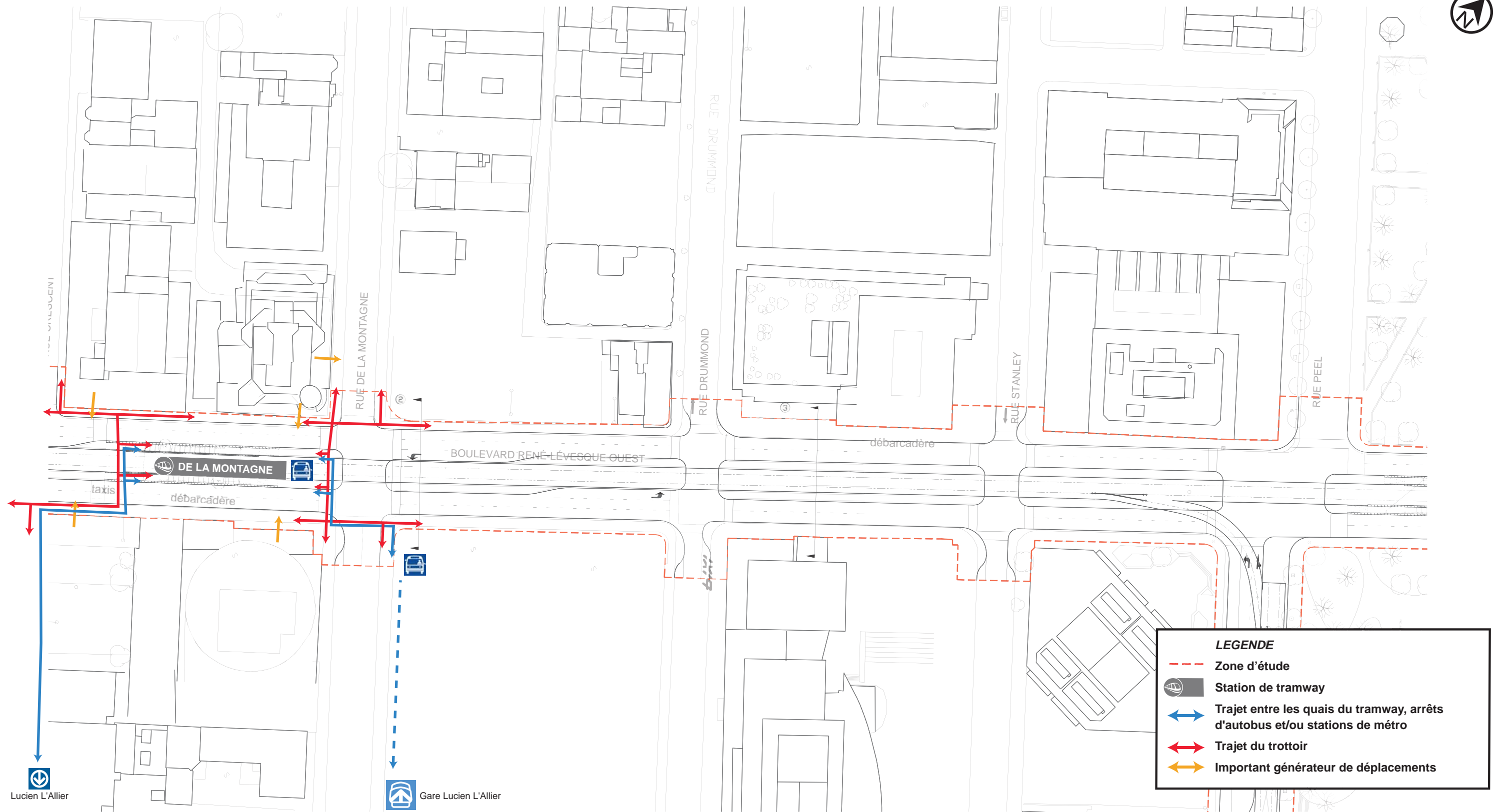
LEGENDE

- - - Zone d'étude
- Station de tramway
- ↔ Trajet entre les quais du tramway, arrêts d'autobus et/ou stations de métro
- ↔ Trajet du trottoir
- ↔ Important générateur de déplacements



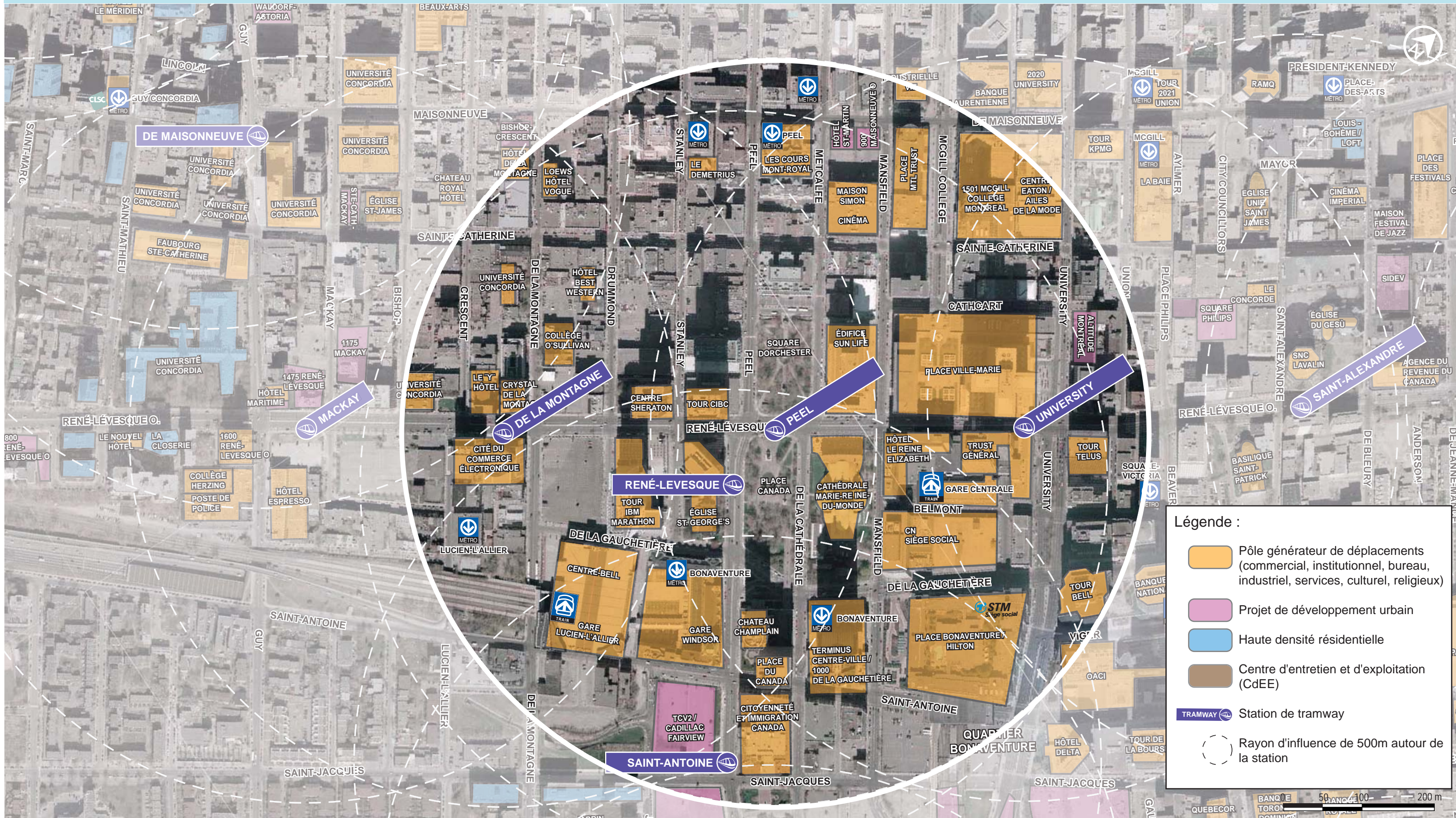
Station de la Montagne - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 mètres

FIGURE 3.2.15A



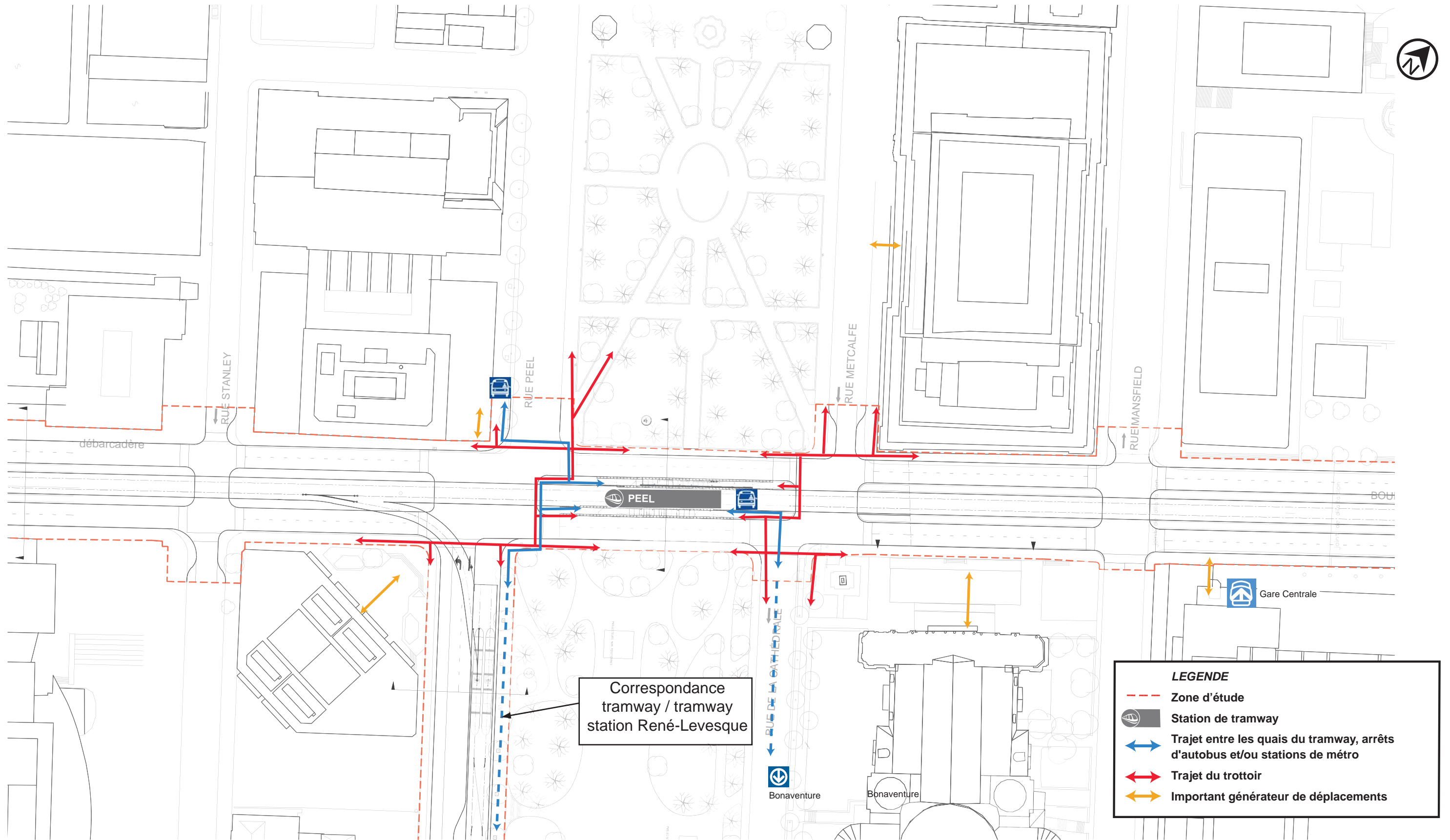
LEGENDE

- Zone d'étude
- Station de tramway
- ↔ Trajet entre les quais du tramway, arrêts d'autobus et/ou stations de métro
- ↔ Trajet du trottoir
- ↔ Important générateur de déplacements



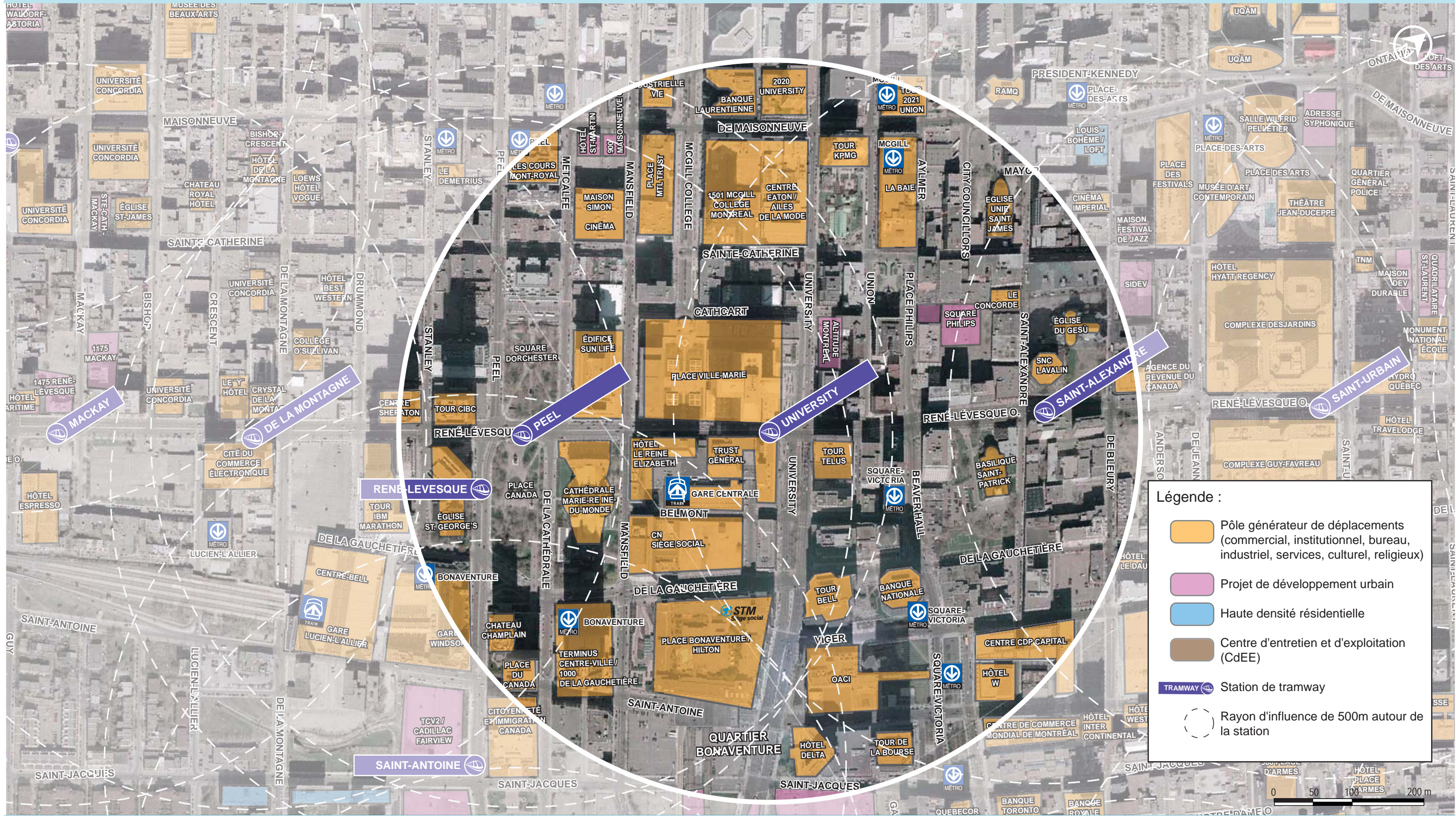
Station Peel - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 mètres

FIGURE 3.2.16A



LEGENDE

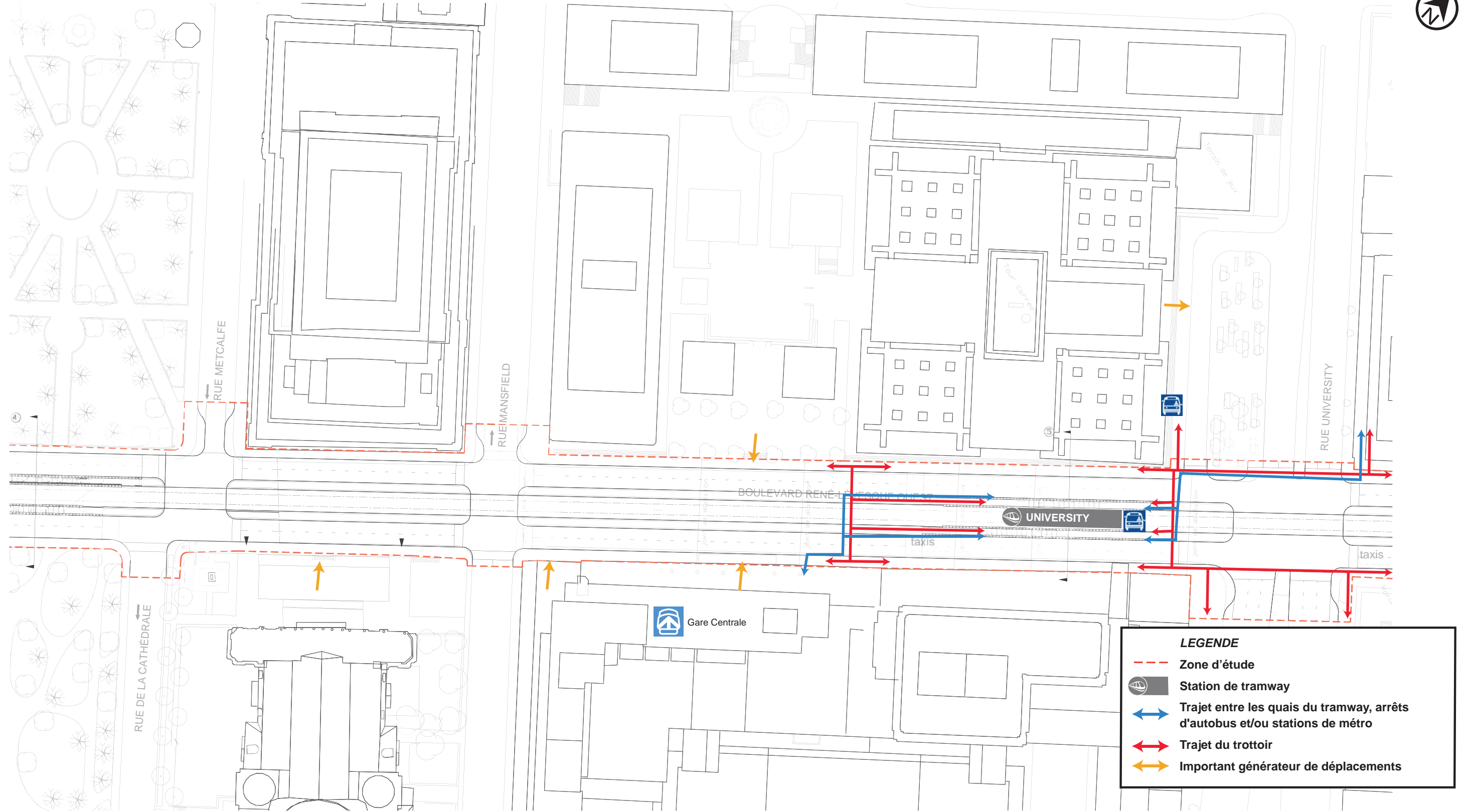
- - - Zone d'étude
- Station de tramway
- Trajet entre les quais du tramway, arrêts d'autobus et/ou stations de métro
- Trajet du trottoir
- Important générateur de déplacements

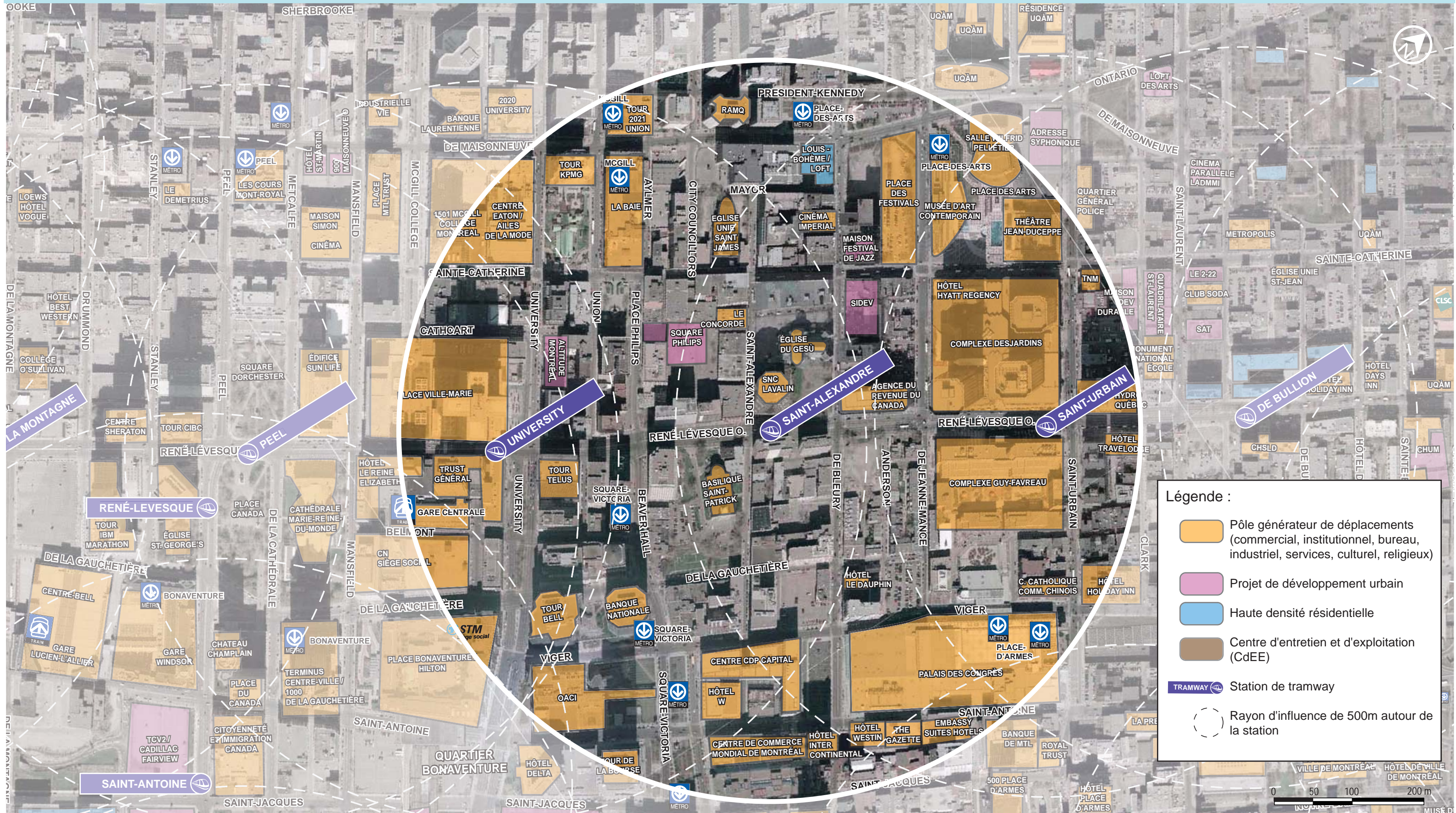


Légende :

- Pôle générateur de déplacements (commercial, institutionnel, bureau, industriel, services, culturel, religieux)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- Station de tramway
- Rayon d'influence de 500m autour de la station







Légende :

- Pôle générateur de déplacements (commercial, institutionnel, bureau, industriel, services, culturel, religieux)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- Station de tramway
- Rayon d'influence de 500m autour de la station

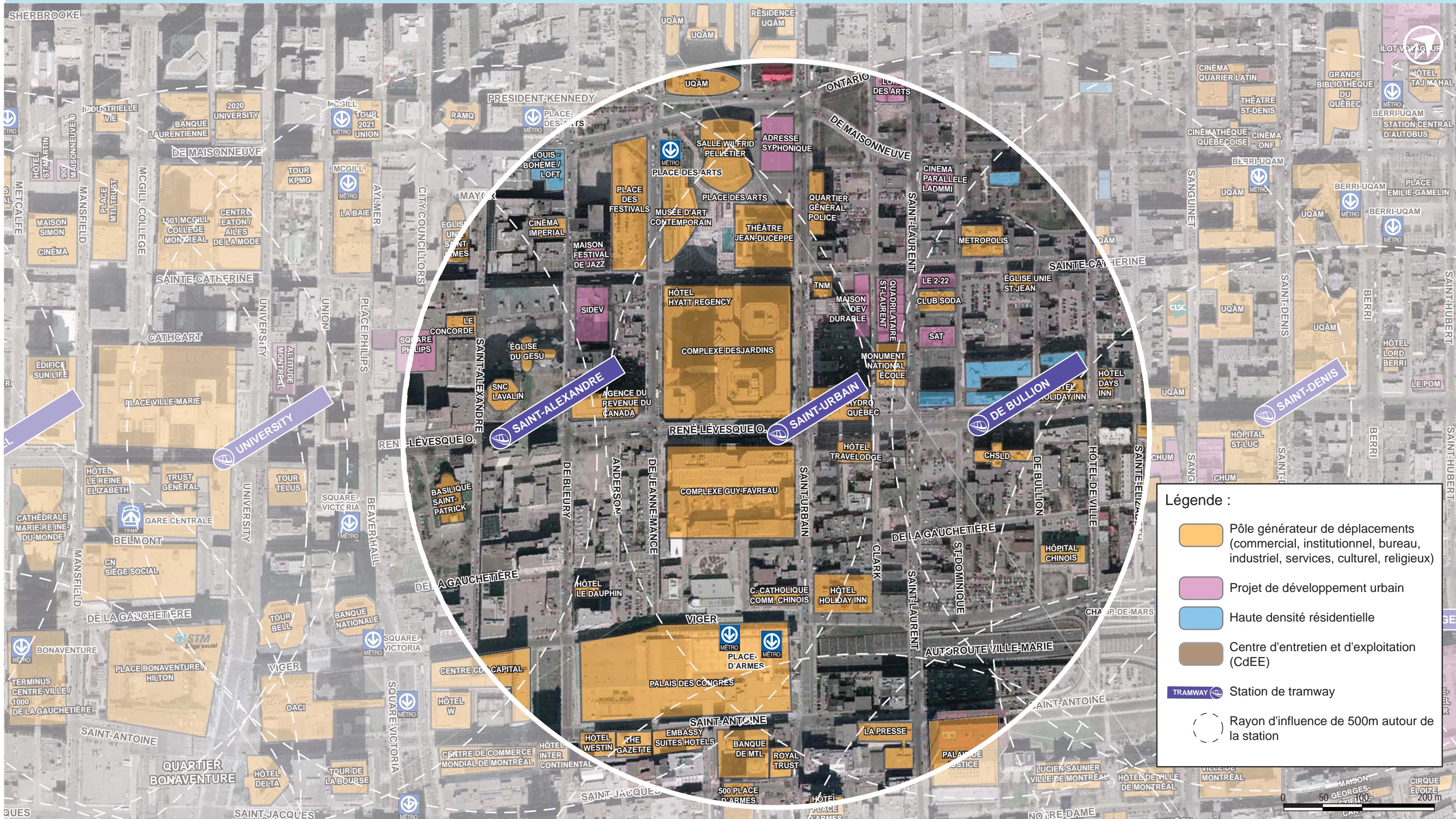
Station Saint-Alexandre - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 mètres

FIGURE 3.2.18A



LEGENDE

- - - Zone d'étude
- Station de tramway
- Trajet entre les quais du tramway, arrêts d'autobus et/ou stations de métro
- Trajet du trottoir
- Important générateur de déplacements

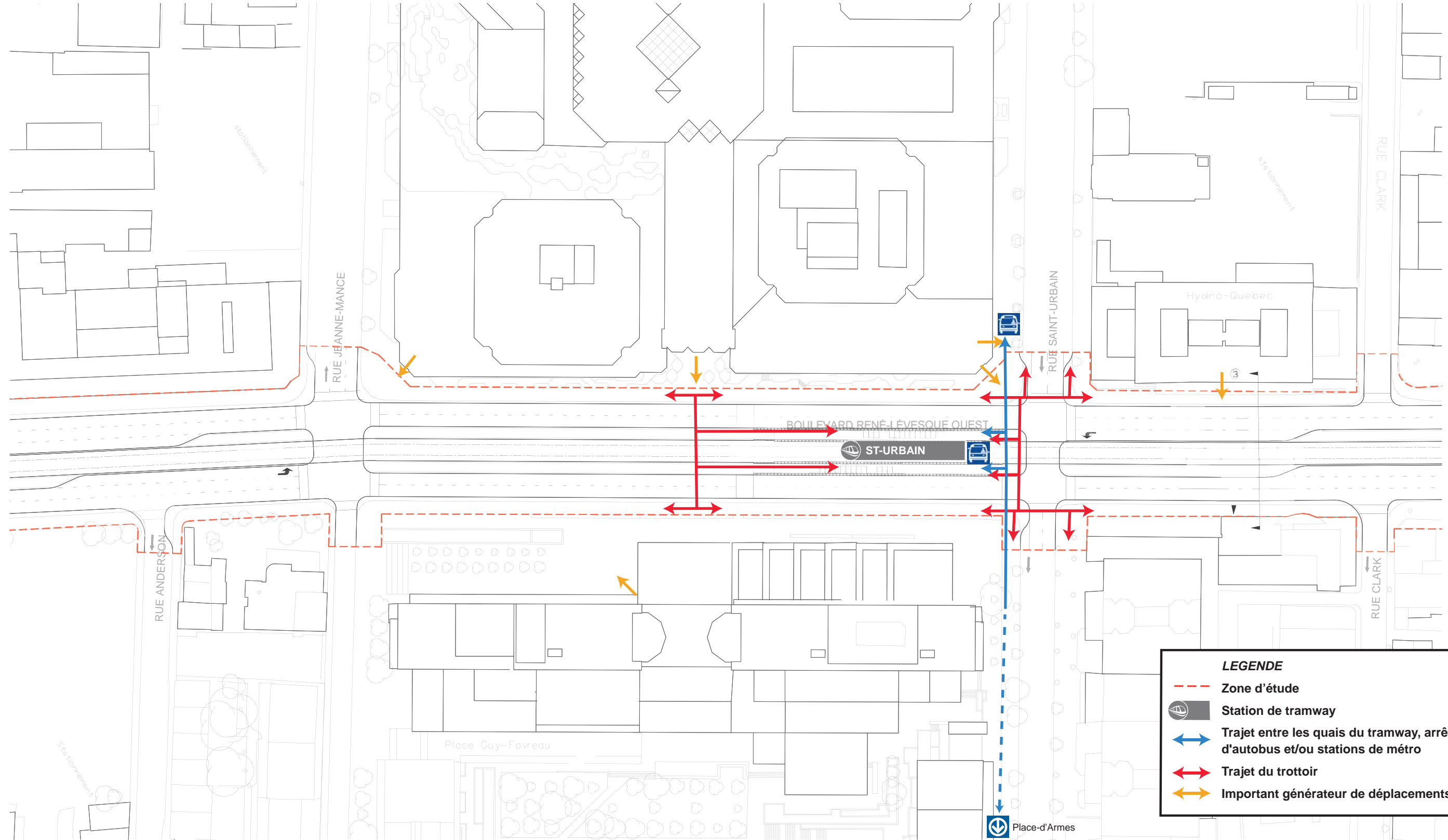


Légende :

- Pôle générateur de déplacements (commercial, institutionnel, bureau, industriel, services, culturel, religieux)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- Station de tramway
- Rayon d'influence de 500m autour de la station

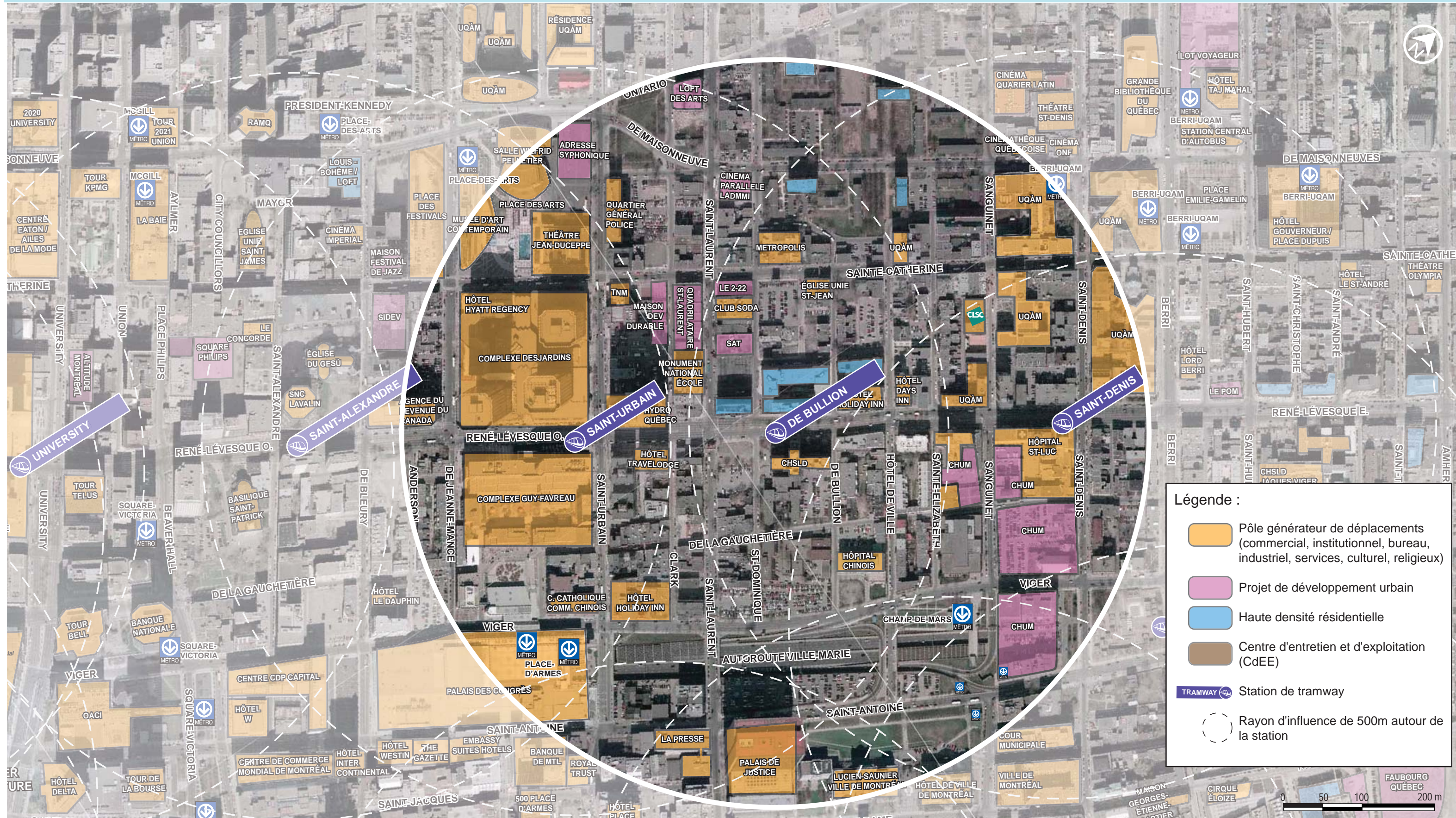
Station Saint-Urbain - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 mètres

FIGURE 3.2.19A



LEGENDE

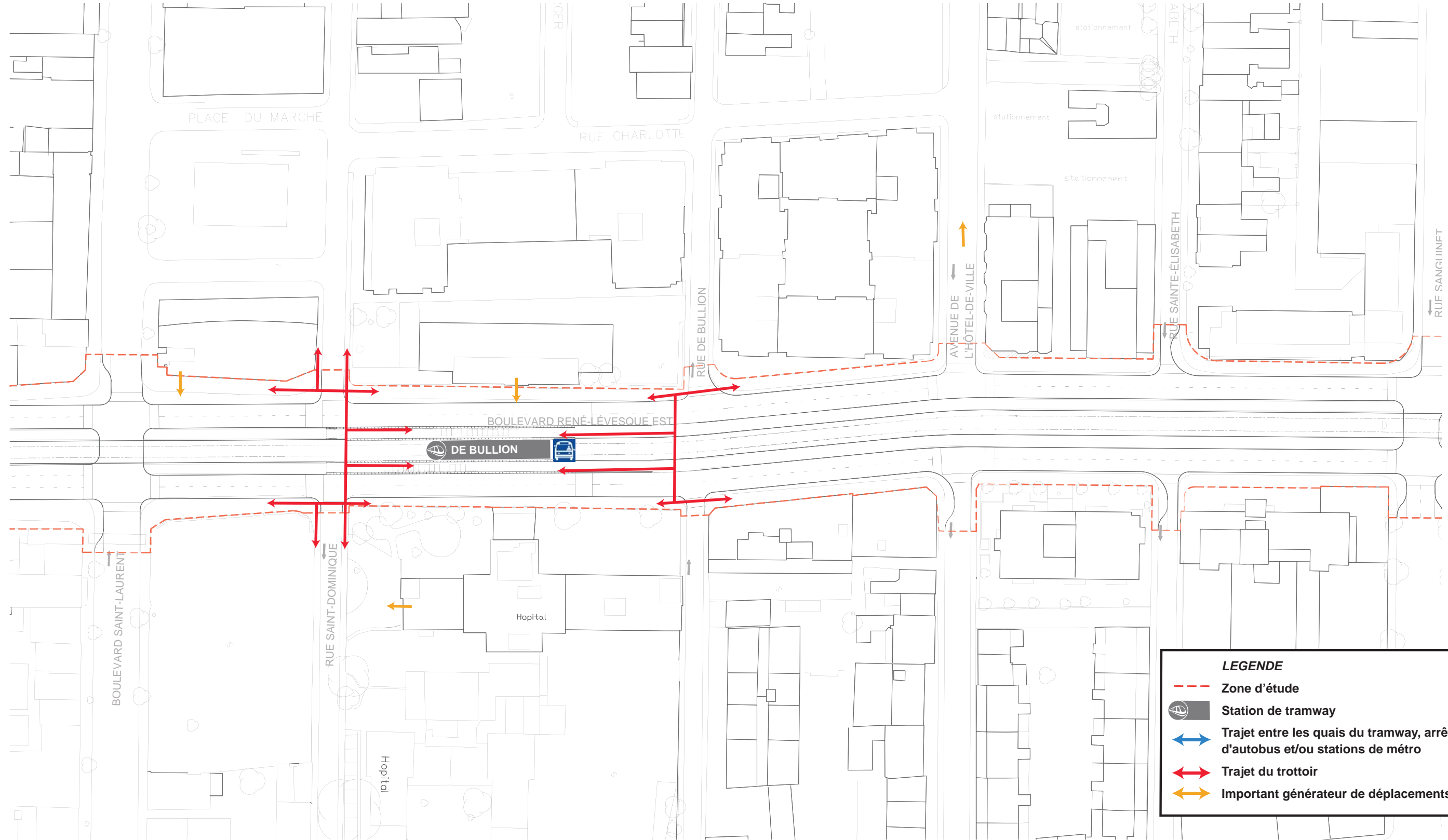
- - - Zone d'étude
- Station de tramway
- ↔ Trajet entre les quais du tramway, arrêts d'autobus et/ou stations de métro
- ↔ Trajet du trottoir
- ↔ Important générateur de déplacements



Légende :

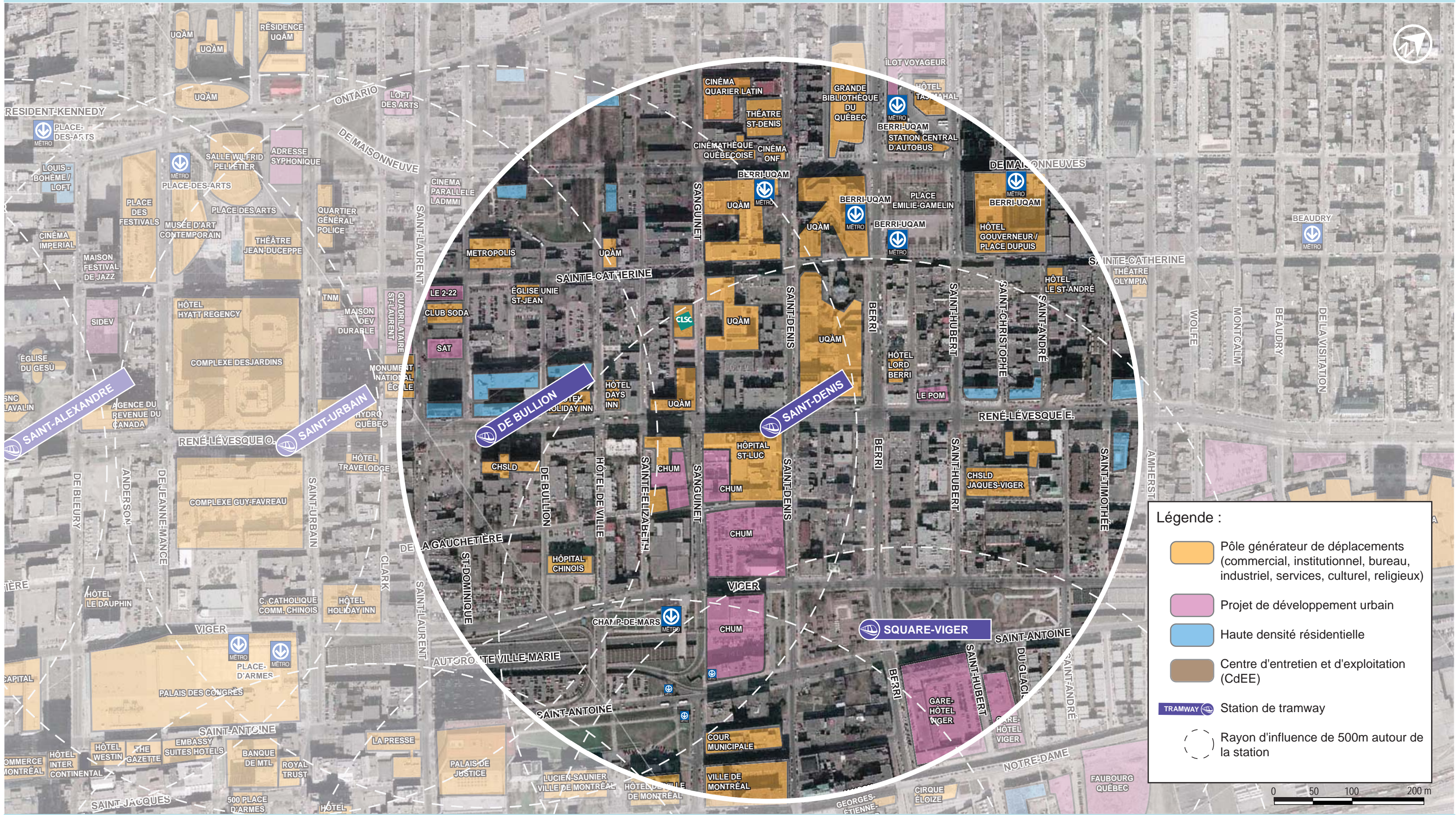
- Pôle générateur de déplacements (commercial, institutionnel, bureau, industriel, services, culturel, religieux)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- TRAMWAY Station de tramway
- Rayon d'influence de 500m autour de la station





LEGENDE

- - - Zone d'étude
- Station de tramway
- ↔ Trajet entre les quais du tramway, arrêts d'autobus et/ou stations de métro
- ↔ Trajet du trottoir
- ↔ Important générateur de déplacements

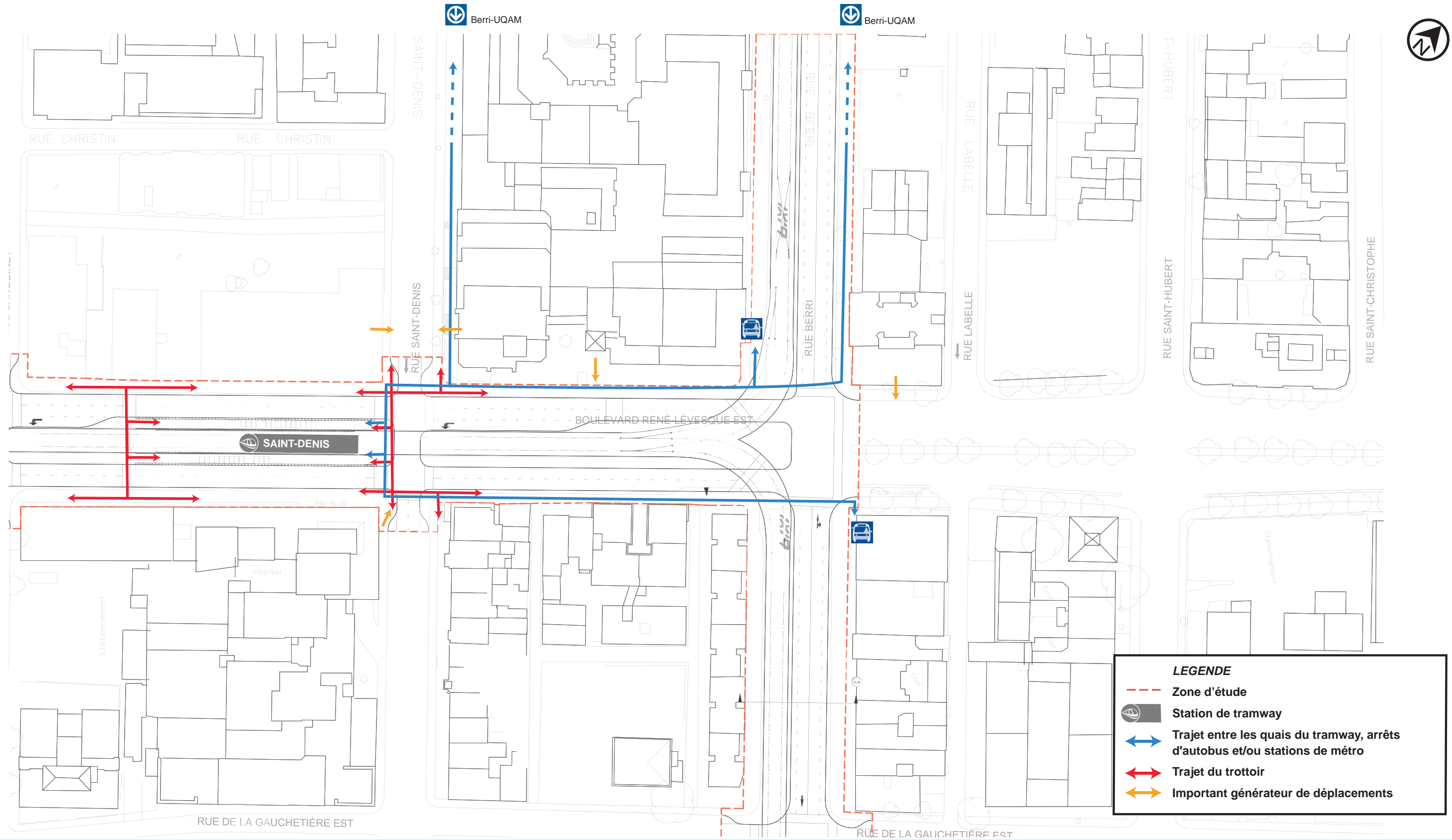


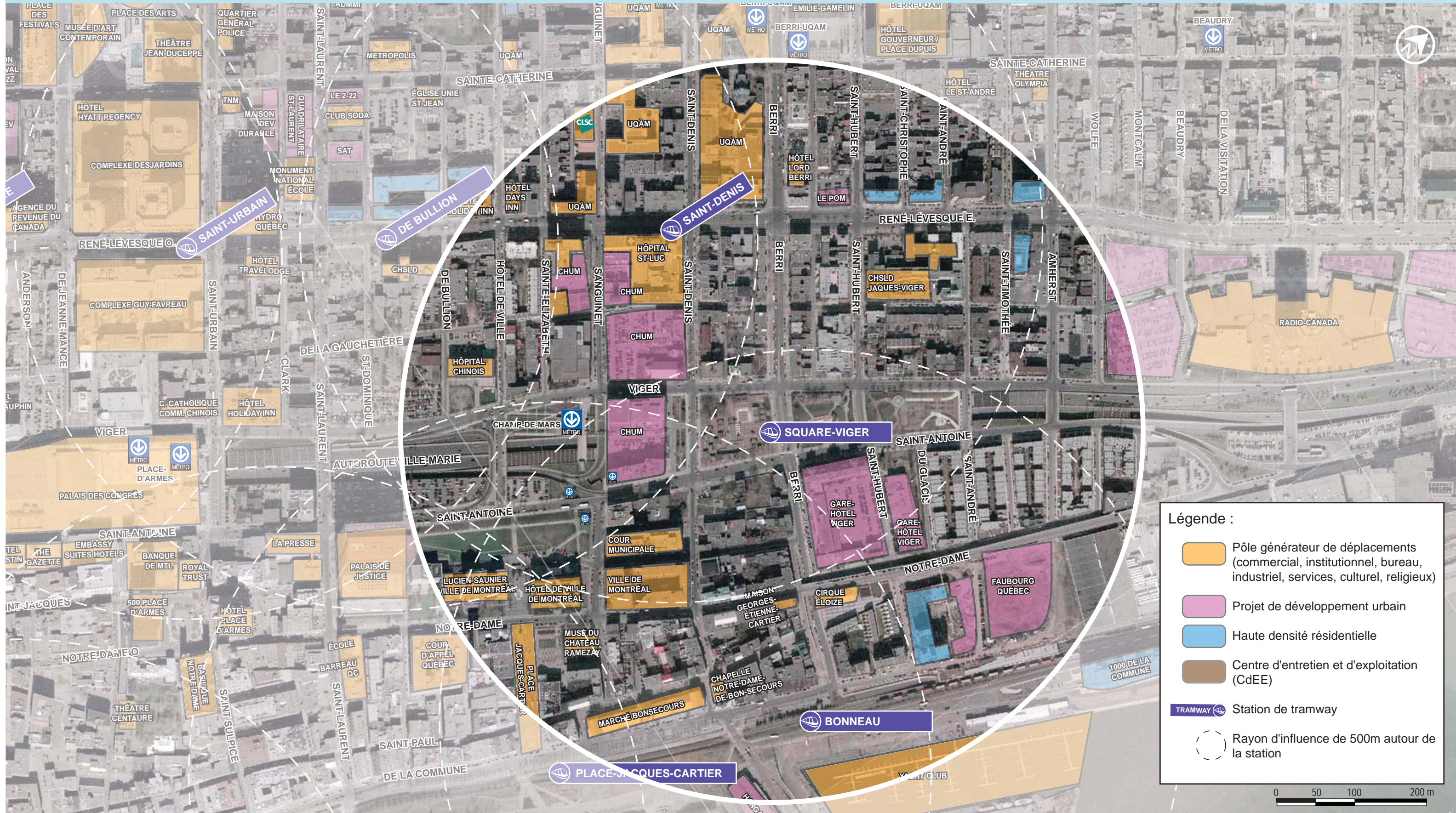
Légende :

- Pôle générateur de déplacements (commercial, institutionnel, bureau, industriel, services, culturel, religieux)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- Station de tramway
- Rayon d'influence de 500m autour de la station

Station Saint-Denis - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 mètres

FIGURE 3.2.21A





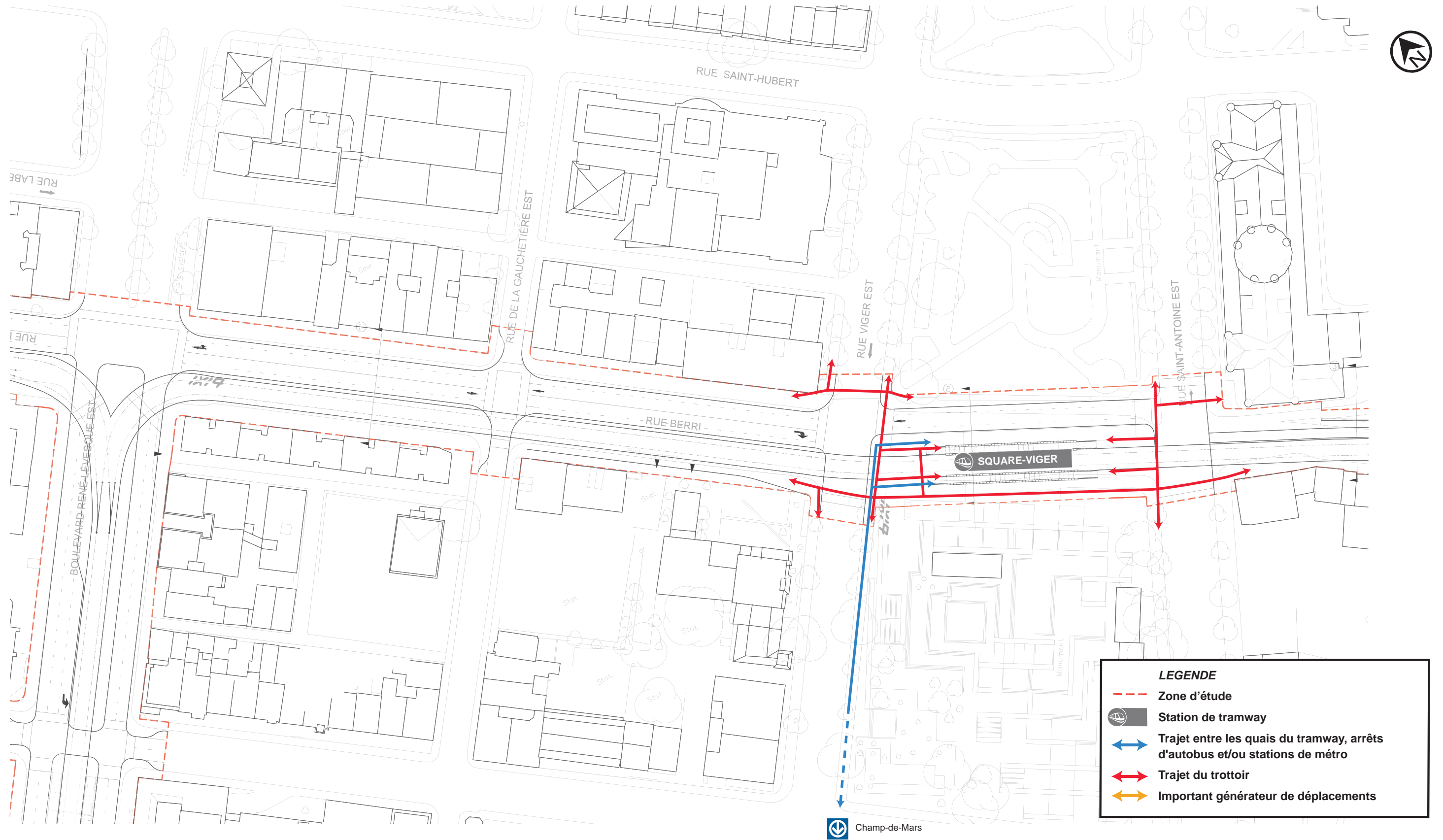
Légende :

- Pôle générateur de déplacements (commercial, institutionnel, bureau, industriel, services, culturel, religieux)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- Station de tramway
- Rayon d'influence de 500m autour de la station



Station Square-Viger - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 mètres

FIGURE 3.2.22A



LEGENDE

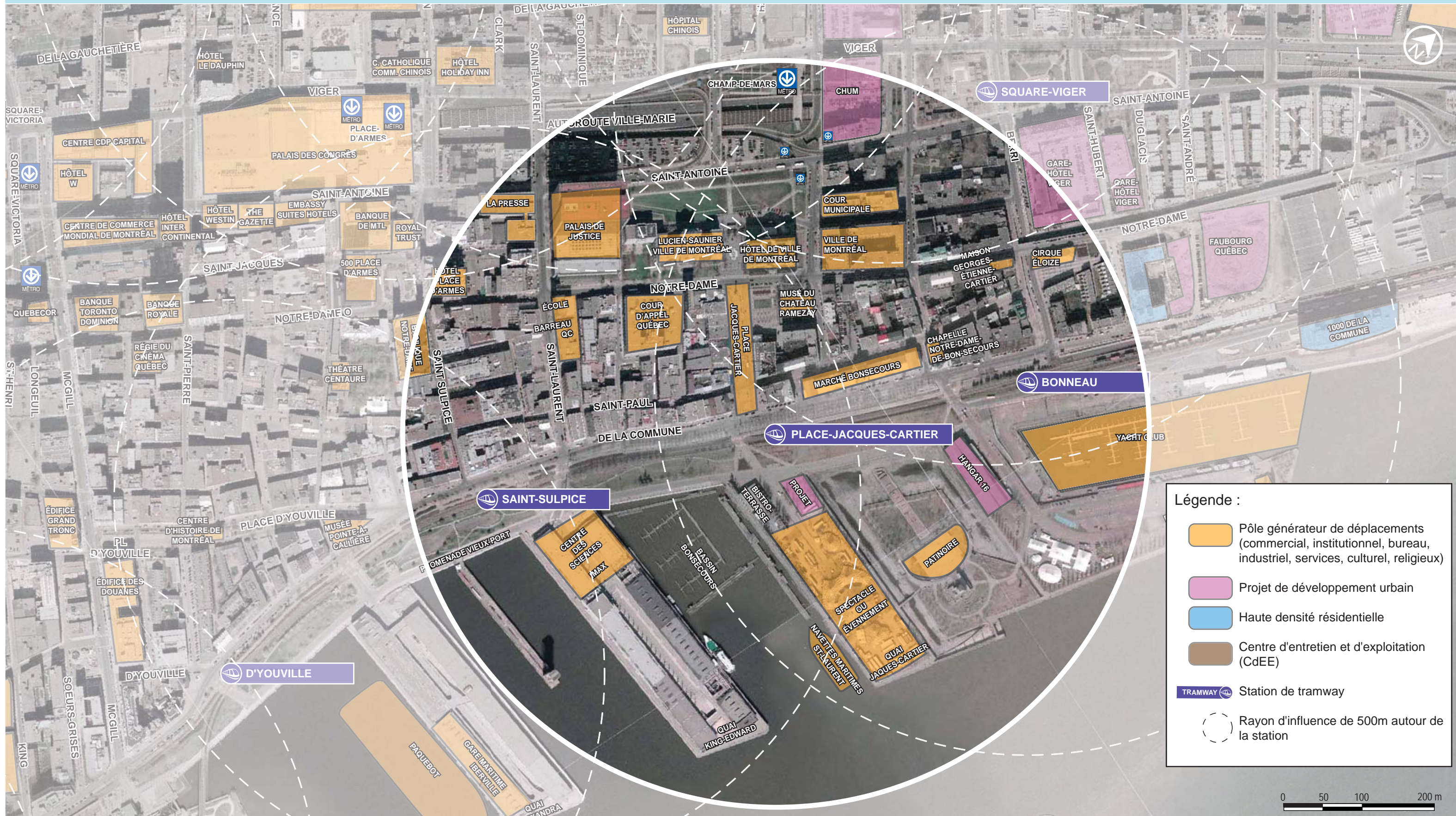
- - - Zone d'étude
- Station de tramway
- ↔ Trajet entre les quais du tramway, arrêts d'autobus et/ou stations de métro
- ↔ Trajet du trottoir
- ↔ Important générateur de déplacements



0 50 100 200 m

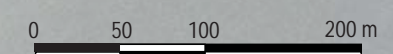
Station Bonneau - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 mètres

FIGURE 3.2.23A



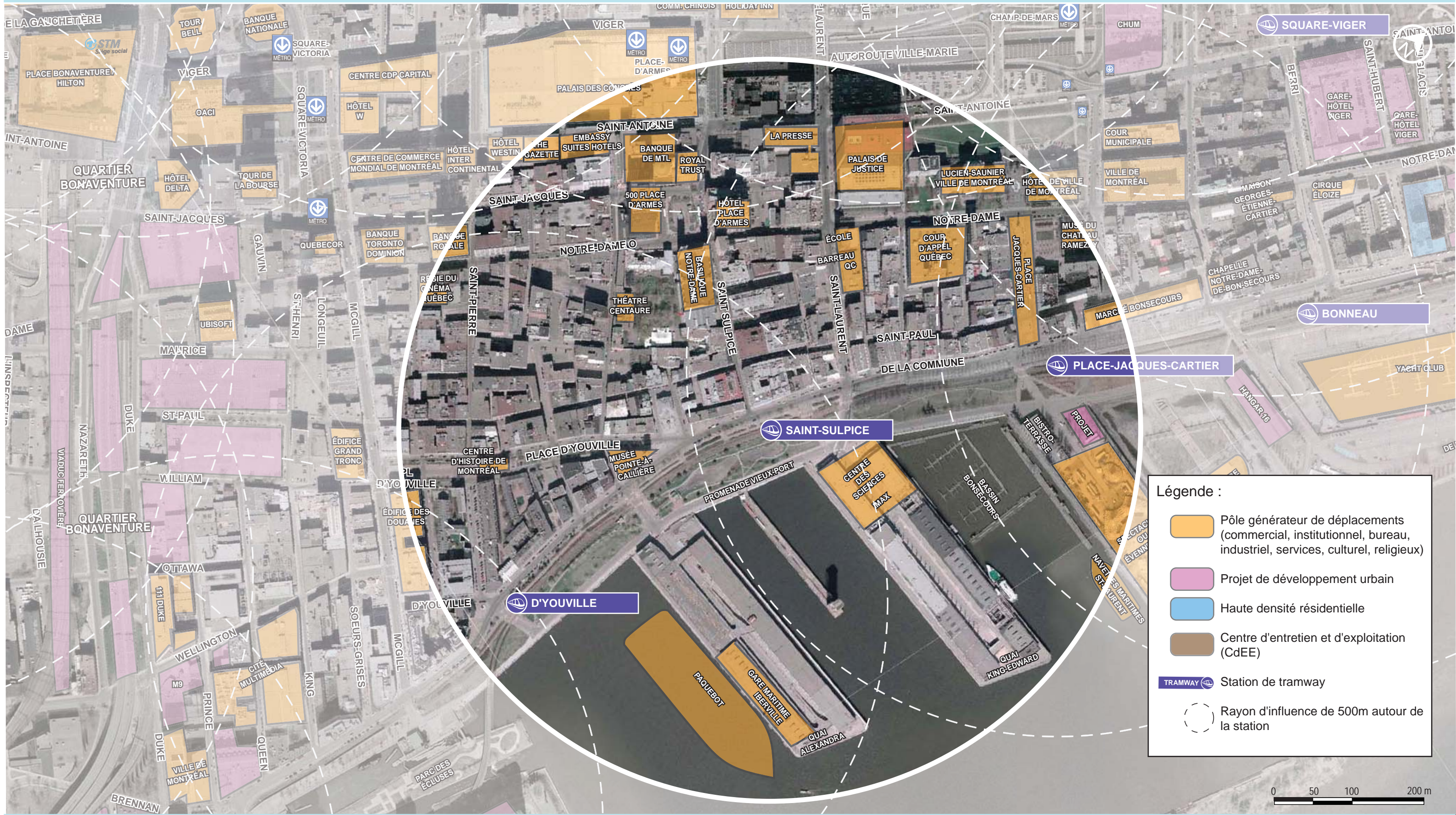
Légende :

- Pôle générateur de déplacements (commercial, institutionnel, bureau, industriel, services, culturel, religieux)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- TRAMWAY** Station de tramway
- Rayon d'influence de 500m autour de la station



Station Place-Jacques-Cartier - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 mètres

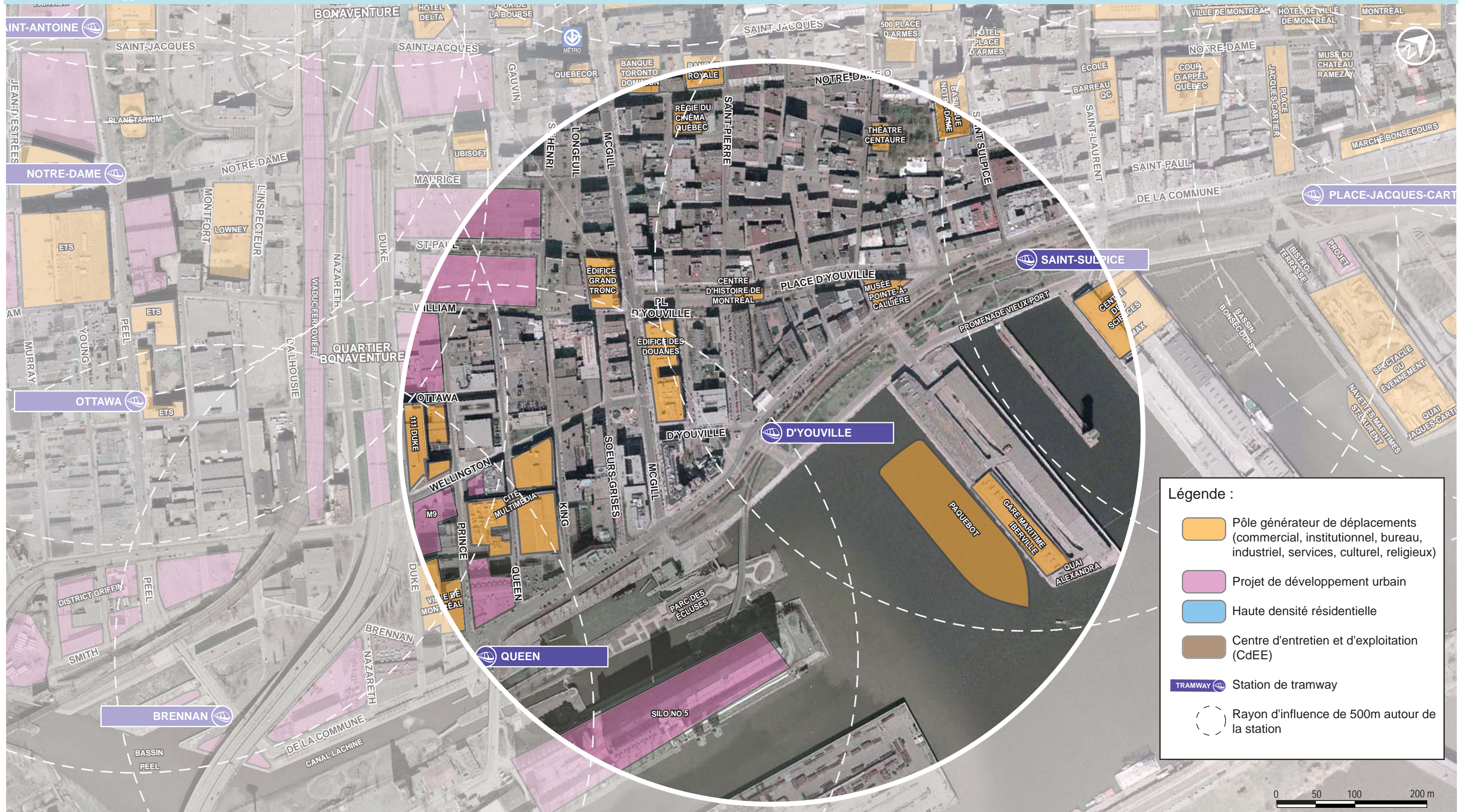
FIGURE 3.2.24A



0 50 100 200 m

Station Saint-Sulpice - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 mètres

FIGURE 3.2.25A

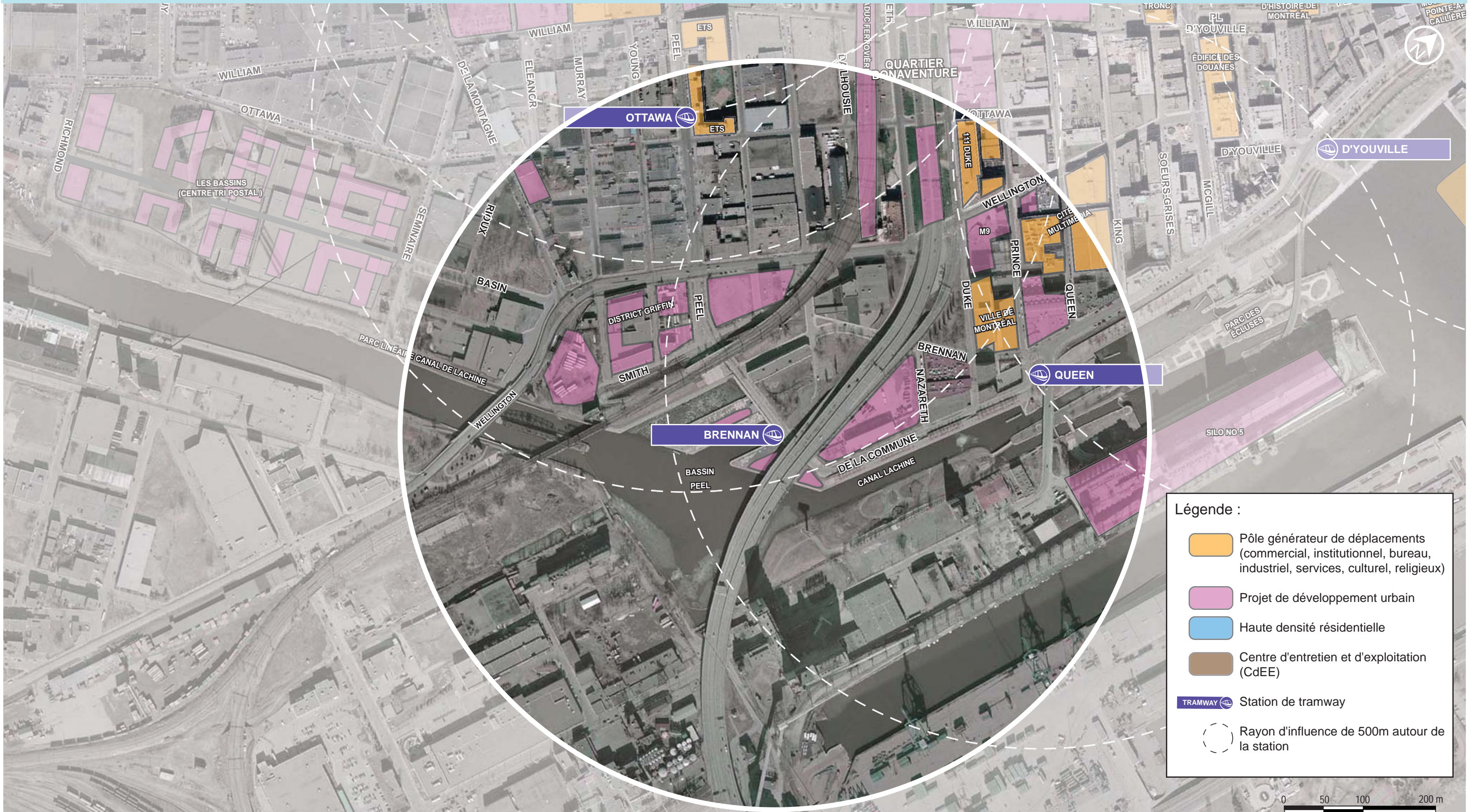


Légende :







- Pôle générateur de déplacements (commercial, institutionnel, bureau, industriel, services, culturel, religieux)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- Station de tramway
- Rayon d'influence de 500m autour de la station

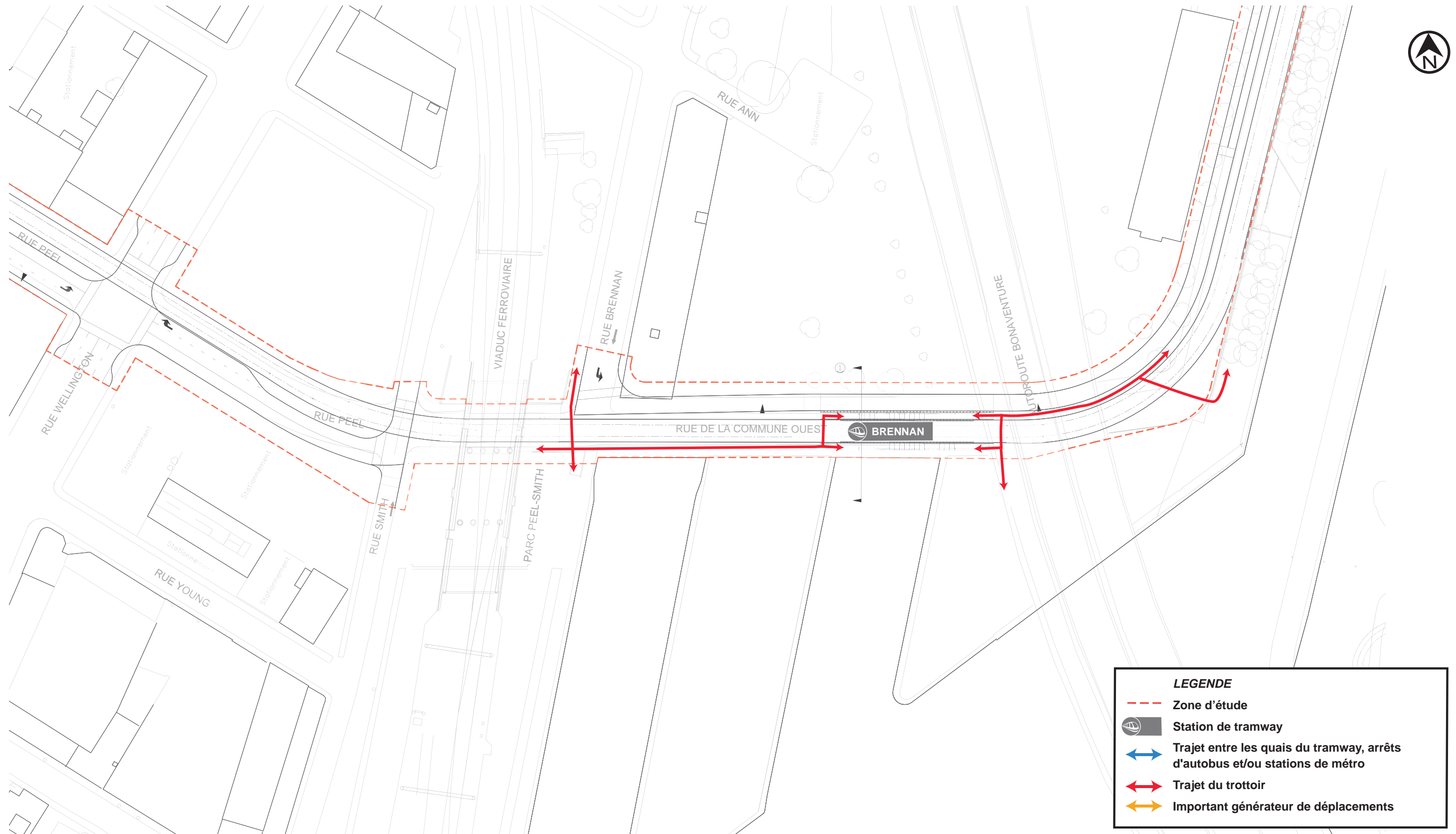
Station d'Youville - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 mètres

FIGURE 3.2.26A



Légende :

-  Pôle générateur de déplacements (commercial, institutionnel, bureau, industriel, services, culturel, religieux)
-  Projet de développement urbain
-  Haute densité résidentielle
-  Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
-  Station de tramway
-  Rayon d'influence de 500m autour de la station



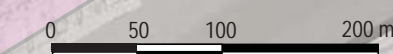
LEGENDE

- - - Zone d'étude
- Station de tramway
- ↔ Trajet entre les quais du tramway, arrêts d'autobus et/ou stations de métro
- ↔ Trajet du trottoir
- ↔ Important générateur de déplacements



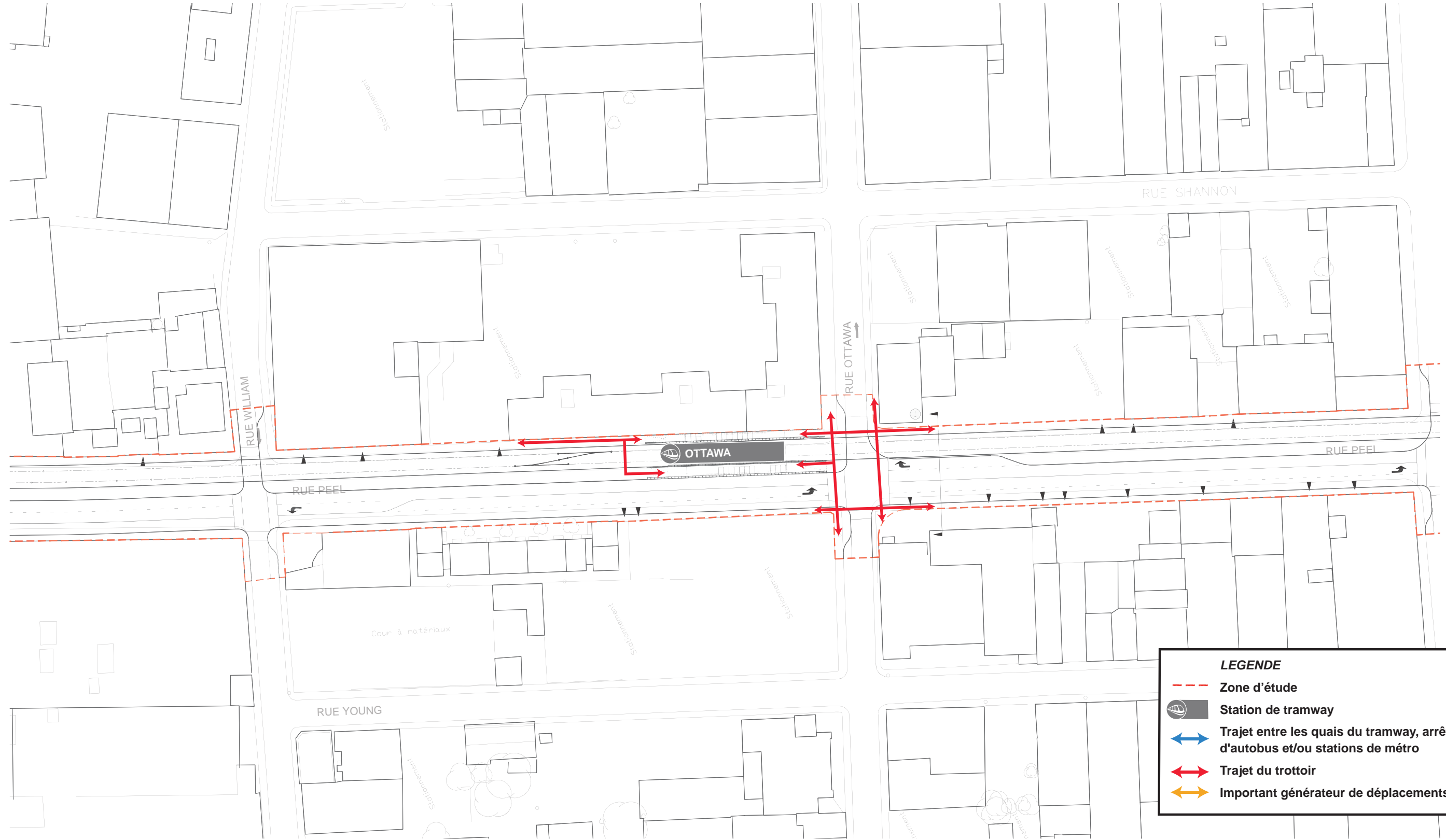
Légende :

- Pôle générateur de déplacements (commercial, institutionnel, bureau, industriel, services, culturel, religieux)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- TRAMWAY Station de tramway
- Rayon d'influence de 500m autour de la station



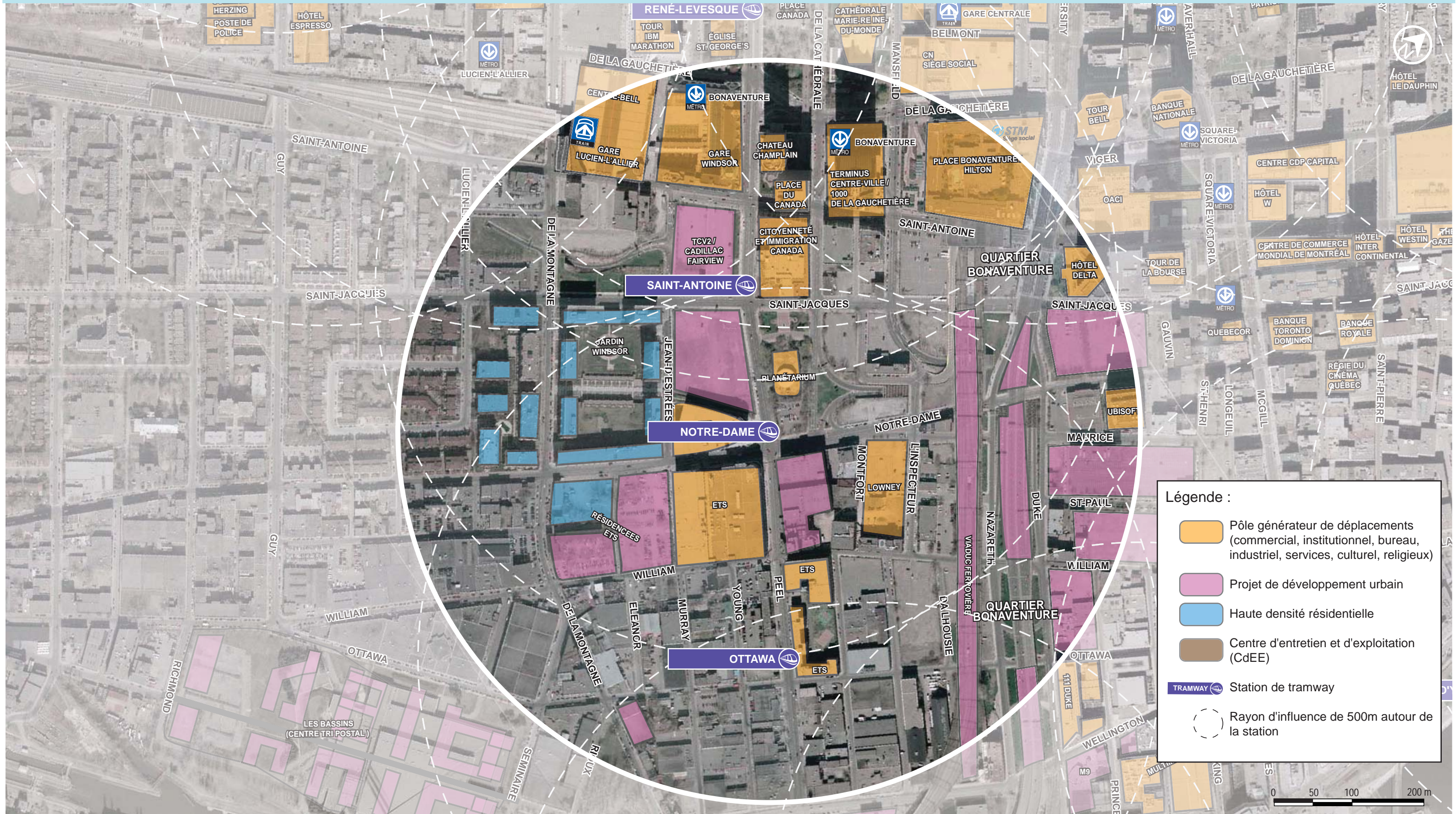
Station Ottawa - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 mètres

FIGURE 3.2.29A



LEGENDE

- - - Zone d'étude
- Station de tramway
- ↔ Trajet entre les quais du tramway, arrêts d'autobus et/ou stations de métro
- ↔ Trajet du trottoir
- ↔ Important générateur de déplacements

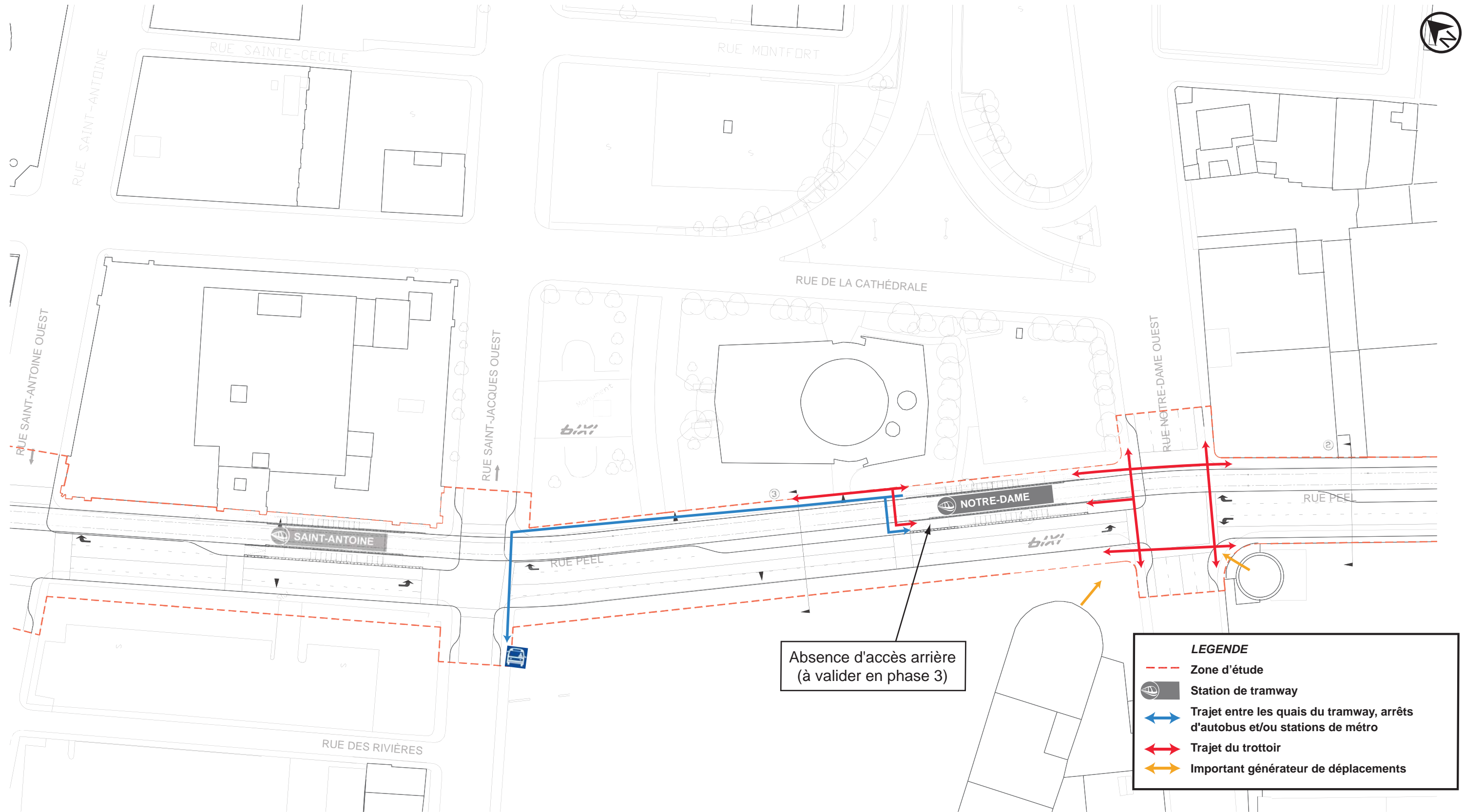


Légende :

- Pôle générateur de déplacements (commercial, institutionnel, bureau, industriel, services, culturel, religieux)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- Station de tramway
- Rayon d'influence de 500m autour de la station

Station Notre-Dame - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 mètres

FIGURE 3.2.30A



Absence d'accès arrière
(à valider en phase 3)

LEGENDE

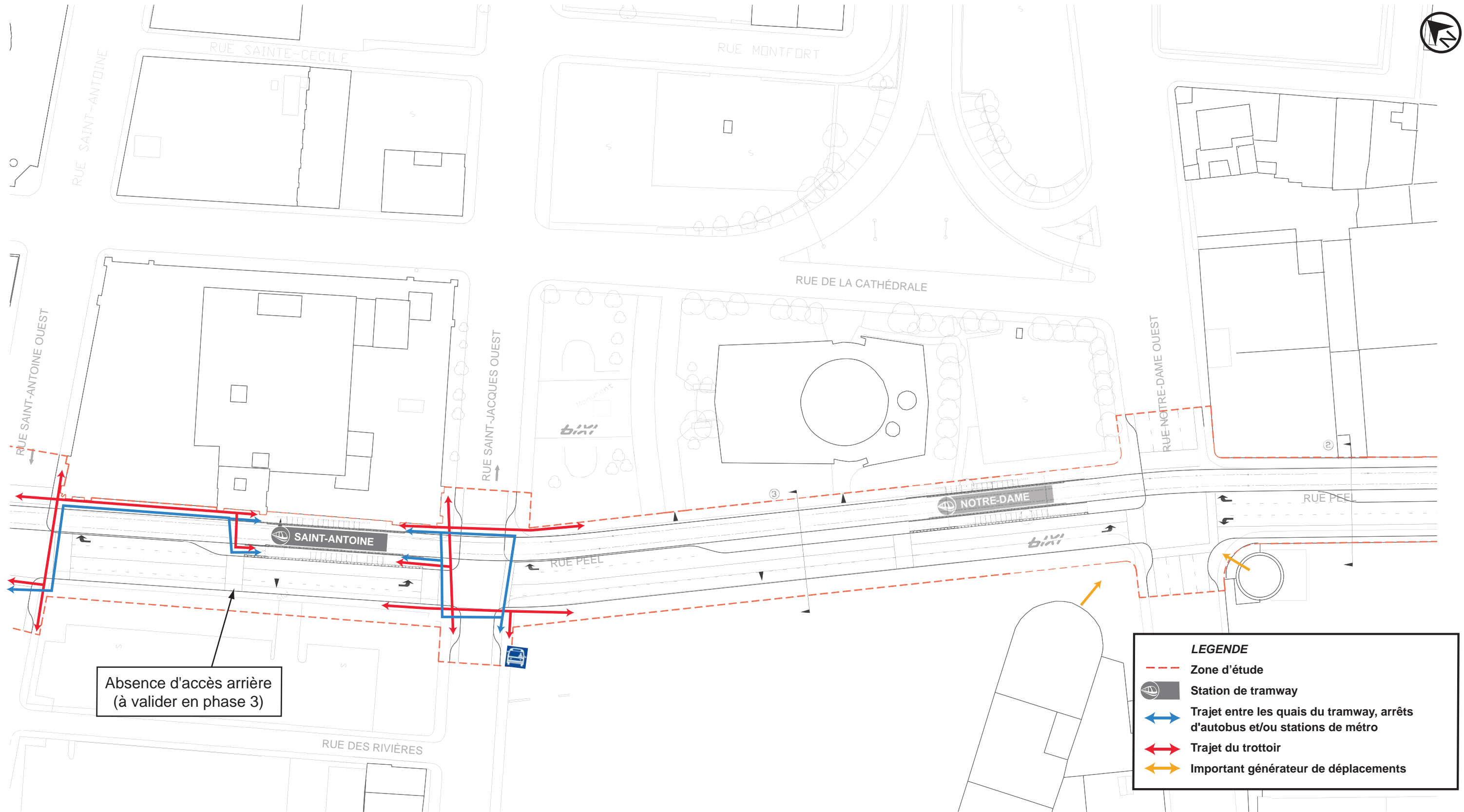
- Zone d'étude
- Station de tramway
- ↔ Trajet entre les quais du tramway, arrêts d'autobus et/ou stations de métro
- ↔ Trajet du trottoir
- ↔ Important générateur de déplacements

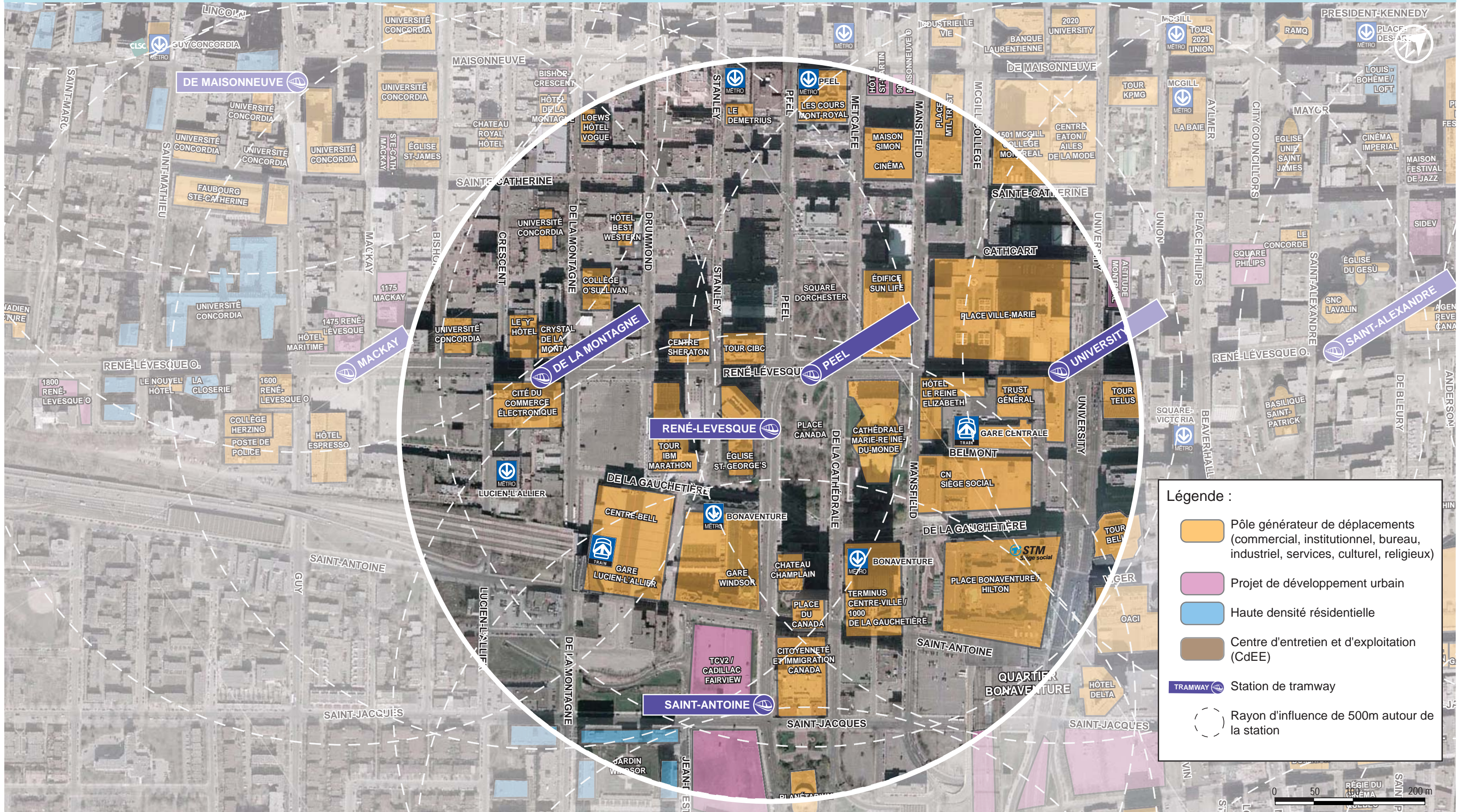


0 50 100 200 m

Station Saint-Antoine - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 mètres

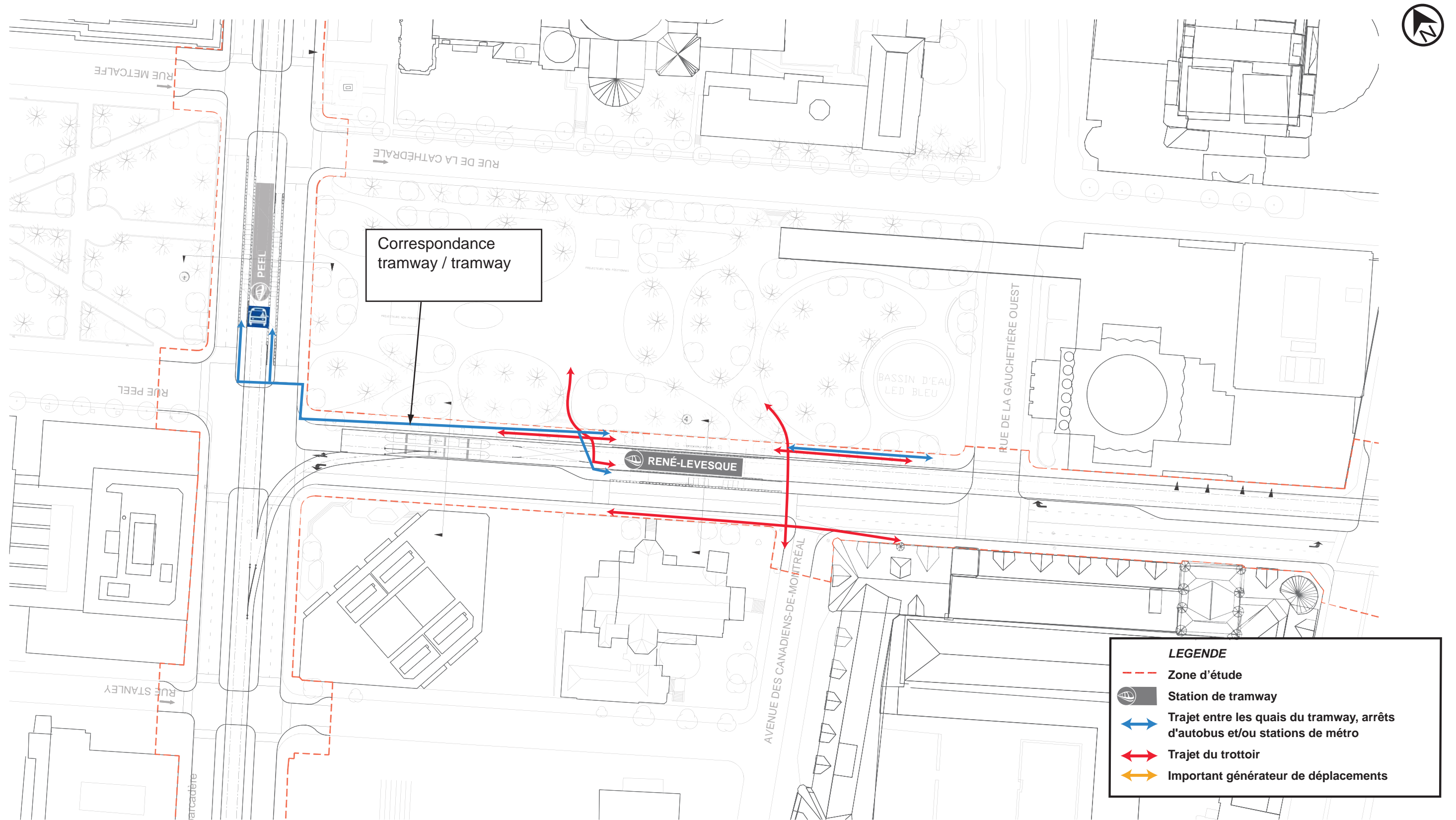
FIGURE 3.2.31A





Station René-Levesque - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 mètres

FIGURE 3.2.32A



LEGENDE

- Zone d'étude
- Station de tramway
- ↔ Trajet entre les quais du tramway, arrêts d'autobus et/ou stations de métro
- ↔ Trajet du trottoir
- ↔ Important générateur de déplacements

B. TYPOLOGIE DES STATIONS

4.0 TYPOLOGIE DES STATIONS

Pour bien réussir l'insertion urbaine des stations, il est primordial de tenir compte de leur typologie :

- une station fortement fréquentée nécessite des équipements adaptés à une clientèle nombreuse ;
- une station intermodale devra avoir un cheminement piéton irréprochable pour faciliter le déplacement des usagers vers les arrêts d'autobus, les stations de métro ou les entrées des gares ;
- dans le cas d'une station spécifique, celle-ci devrait s'intégrer parfaitement à son environnement particulier. Par exemple, pour un projet de place publique tel que celui prévu à l'entrée de Côte-des-Neiges, la présence d'une station de tramway devrait être un élément déterminant de cet aménagement urbain.

4.1 DÉFINITION DES TYPOLOGIES

Différentes typologies de stations sont définies dans le cadre du projet du tramway de Montréal :

- Station tramway simple à faible achalandage : < 200 montées et descentes par heure de pointe ;
- Station tramway simple à achalandage moyen : 200 – 400 montées et descentes par heure de pointe ;
- Station à fort achalandage : > 400 montées et descentes par heure de pointe ;
- Station intermodale ;
- Station spécifique (lieux emblématique, terminus, souterraine).

4.2 DÉTERMINATION DE L'ACHALANDAGE DES STATIONS

L'achalandage des stations doit être pris en compte pour déterminer la classification des stations. Les quais d'une station fortement fréquentée devront avoir plus d'équipements que ceux d'une station à faible achalandage. Pour évaluer l'achalandage des stations, le nombre de montées et de descentes a été déterminés à l'aide de simulations d'achalandage des stations de tramway effectuées en août 2010..

Les résultats des simulations obtenues pour la période PPAM ont été convertis en heure de pointe (HP) avec un coefficient 0,6 (60% des 3 heures appliquées à l'heure de pointe). L'addition des montées et descentes donne la fréquentation des stations par direction (nord et sud). La direction avec le plus de montées-descentes détermine le dimensionnement des stations. Voir les résultats au tableau 4.1.

Lors de l'avant-projet, cette détermination devra être confirmée avec les données d'achalandage de al pointe PM.

Tableau 4.1 Achalandage et classification des stations

Station	Savane	Jean-Talon	Barclay	Van Horne	Dupuis	Jean-Brillant	Queen-Mary	Ridgewood	Remembrance	Boulevard	des Pins	Sherbrooke	De Maisonneuve	MacKay	de la Montagne	Peel
Direction sud																
Charge	480	707	967	1775	1926	1994	2167	2391	2381	2341	2220	1944	1103	1261	911	565
Montants	480	253	275	808	364	439	280	238	1	20	62	182	95	236	0	14
Descendants	0	-26	-16	0	-213	-371	-108	-13	-10	-60	-184	-458	-937	-77	-350	-360
Total MD	480	278	291	808	577	810	388	251	11	80	246	640	1032	313	350	374
Direction nord																
Charge	0	0	130	265	412	566	760	1330	1228	1222	1276	1375	1194	596	468	19
Montants	0	0	0	13	116	175	29	233	15	0	41	212	653	158	449	0
Descendants	0	-130	-135	-160	-271	-369	-600	-131	-9	-55	-140	-32	-55	-30	0	-74
Total MD	0	130	135	172	387	544	629	364	24	55	181	244	707	188	449	74
Au choix	Somme supérieur montant-descendants direction nord ou sud															
MD sup.	480	278	291	808	577	810	629	364	24	80	246	640	1032	313	449	374

Station	University	Saint-Alexandre	Saint-Urbain	De Bullion	Saint-Denis	Square-Viger	Bonneau	Place-Jacques-Cartier	Saint-Sulpice	D'Youville	Queen	Brennan	Ottawa	Notre-Dame	Saint-Antoine	René-Lévesque
Direction sud																
Charge	596	505	415	379	187	151	140	73	194	158	153	153	391	509	458	0
Montants	274	0	213	56	0	5	1	0	140	0	24	0	238	412	0	0
Descendants	-242	-91	-303	-92	-192	-42	-12	-67	-19	-37	-29	0	0	-293	-51	-458
Total MD	517	91	516	148	192	47	13	67	158	37	53	0	238	705	51	458
Direction nord																
Charge	94	260	538	490	447	903	942	915	628	550	233	248	248	15	15	12
Montants	401	40	49	50	68	83	41	287	79	316	0	0	233	0	3	12
Descendants	-568	-318	0	-7	-524	-122	-14	0	0	0	-15	0	0	0	0	0
Total MD	970	358	49	57	593	206	55	287	79	316	15	0	233	0	3	12
Au choix	Somme supérieur montant-descendants direction nord ou sud															
MD sup.	970	358	516	148	593	206	55	287	158	316	53	0	238	705	51	458

PPAM (1h), coefficient HP/PPAM de 0,6

Classification des stations

Station à faible achalandage	< 200
Station à achalandage moyen	200 - 400
Station à fort achalandage	> 400

Il faut cependant analyser la fréquentation des stations au-delà des simulations d'achalandage à la période de pointe du matin (6h-9h). En effet, de nombreuses stations sont localisées proches d'importants générateurs de déplacements ponctuels et/ou saisonniers, qui ne peuvent pas être pris en compte dans les simulations de la STM. De plus certains projets en cours d'élaboration viendront également bonifier l'achalandage de certaines stations. Ainsi, il est proposé de surclasser certaines stations (voir le Tableau 4.2).

Tableau 4.2 Développements ou événements particuliers aux stations

Station	de la Montagne	Saint-Urbain	Saint-Denis	Bonneau	Place-Jacques-Cartier	Saint-Sulpice	D'Youville	Brennan	Ottawa	Notre-Dame	Saint-Antoine
Projets de développement ou événements ponctuels exigeants des quais surdimensionnés	Centre Bell	C. Desjardins Guy-Favreau	CHUM	Tourisme Vieux-Port / Festivals	Tourisme Vieux-Port / Festivals	Tourisme Vieux-Port / Festivals	Tourisme Vieux-Port / Festivals	Griffintown	Griffintown	ETS	TCV2

Au final, la classification des stations de la première ligne est déterminée par l'achalandage des stations, et les projets de développement ou événements ponctuels impactant l'achalandage ponctuel des stations. En tenant compte de la somme de ces éléments, la classification suivante des stations est proposée, en fonction de leur achalandage.

Tableau 4.3 Classification des stations

Voies de circulation			
Jean-Talon / CDN / Guy	René-Lévesque	Berri / de la Commune	Peel
Savane	MacKay	Square-Viger	Brennan
Jean-Talon	de la Montagne	Bonneau	Ottawa
Barclay	Peel	Place-Jacques-Cartier	Notre-Dame
Van Horne	University	Saint-Sulpice	Saint-Antoine
Dupuis	Saint-Alexandre	D'Youville	René-Lévesque
Jean-Brillant	Saint-Urbain	Queen	
Queen-Mary	De Bullion		
Ridgewood	Saint-Denis		
Remembrance			
Boulevard			
des Pins			
Sherbrooke			
De Maisonneuve			

Classification des stations (M-D)
Station à faible achalandage: < 200
Station à achalandage moyen: 200 - 400
Station à fort achalandage: > 400

4.3 DÉTERMINATION DES TYPOLOGIES DES STATIONS

En plus du volume d'achalandage prévu, la classification suivante des stations de la première ligne peut être proposée en fonction de leur typologie particulière (voir le Tableau 4.4):

Tableau 4.4 Typologie des stations de la première ligne du tramway

Typologie	Stations	Commentaire
Station intermodale (à fort achalandage)	Jean-Brillant	Station métro Côte-des-Neiges
	De Maisonneuve	Station métro Guy-Concordia
	de la Montagne	Gare train de banlieue Lucien-L'Allier
	University	Gare Centrale
	René-Lévesque	Gare train de banlieue Lucien-L'Allier Gare Centrale
Station à fort achalandage	Saint-Antoine	TCV2 / Station métro Bonaventure
	Savane	Projet de développement Namur / Jean-Talon, Autobus ligne 92 et 124
	Dupuis	Hôpital Général Juif, CLSC, Nombreux commerces et services, Moyenne densité d'habitation
	Van Horne	Nombreux commerces et services, Autobus ligne 161 Moyenne densité d'habitation
	Queen-Mary	Haute densité d'habitation, autobus lignes 51 et 166 Hôpital Ste-Mary's, Oratoire St-Joseph
	Sherbrooke	Haute densité d'habitation, autobus ligne 24
	Saint-Urbain	Complexe Desjardins, Complexe Guy-Favreau, Hydro-Québec
	Place-Jacques-Cartier	Vieux-Montréal, Quais du Vieux-Port Bassin Bonsecours, Achalandage très fortement variable en fonction des saisons et activités
	Saint-Sulpice	Vieux-Montréal, Quais du Vieux-Port, Centre des Sciences - IMAX, Musée Pointe à Calière, Basilique Notre-Dame et Place d'Armes, Gare maritime Iberville, Achalandage très fortement variable en fonction des saisons et des activités
	D'Youville	Gare maritime Iberville
Notre-Dame	Haute densité d'habitation, ÉTS	

Typologie	Stations	Commentaire
Station spécifique	Peel	Station à intégrer au projet de réaménagement du Square Dorchester et de la Place du Canada
	René-Lévesque	Station à intégrer au projet de réaménagement de la Place du Canada, Terminus provisoire de la première ligne
	Brennan	Station à intégrer aux projets de développement du site : <ul style="list-style-type: none"> ■ Bassin Peel (projets de Parc Canada de développement d'activités touristiques et de loisirs) ■ Îlot de la Commune (Porte d'entrée du Quartier Bonaventure entre Brennan et de la Commune)
	Queen-Mary	Station à intégrer aux projets de création d'une place à l'entrée du secteur de Côte-des-Neiges
	des Pins	Stations souterraine à connecter à l'Hôpital Général si la variante tunnel est retenue
	Mackay	Terminus de service partiel
	Saint-Denis	Terminus de service partiel
	Bonneau Place-Jacques-Cartier Saint-Sulpice D'Youville	Station à intégrer au projet global de réaménagement de la rue de la Commune et de sa promenade
	Queen	Station à intégrer au projet d'aménagement de la place publique créée par le tramway
	Remembrance	Station à intégrer au projet de réaménagement de l'échangeur
Station simple	Jean-Talon	Moyenne densité d'habitation
	Barclay	Moyenne densité d'habitation
	Ridgewood	Moyenne densité d'habitation
	Boulevard	Autobus ligne 66
	Saint-Alexandre	
	De Bullion	Moyenne densité d'habitation
	Square-Viger	Faible densité d'habitation
	Ottawa	Quartier Griffintown, Quartier Bonaventure