

Annexe 2

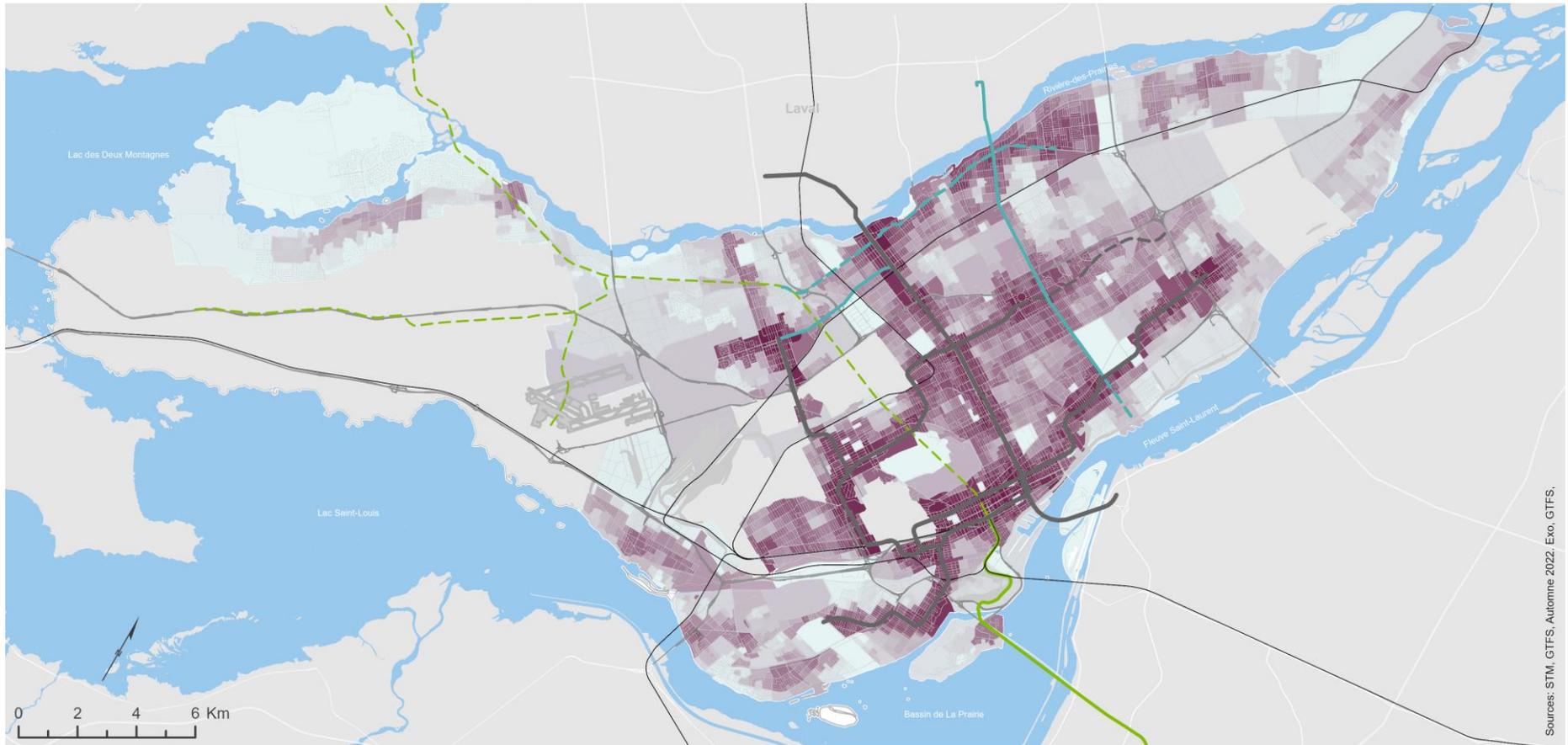
Les cartes complémentaires

Annexe 2.1

Le transport collectif



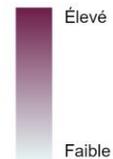
Accessibilité aux réseaux de transport collectif selon le secteur



Sources: STM, GTFS, Automne 2022, Exo, GTFS.

Note : L'accessibilité au transport collectif est présentée de manière relative (plutôt que brute), le niveau d'un secteur étant comparé à celui des autres secteurs de la ville. L'accessibilité est mesurée à l'échelle de l'îlot de diffusion pour l'ensemble des modes de transport collectif en fonction du nombre de passages-lignes entre 6h et minuit.

Niveau d'accessibilité aux réseaux de transport collectif



Réseau existant

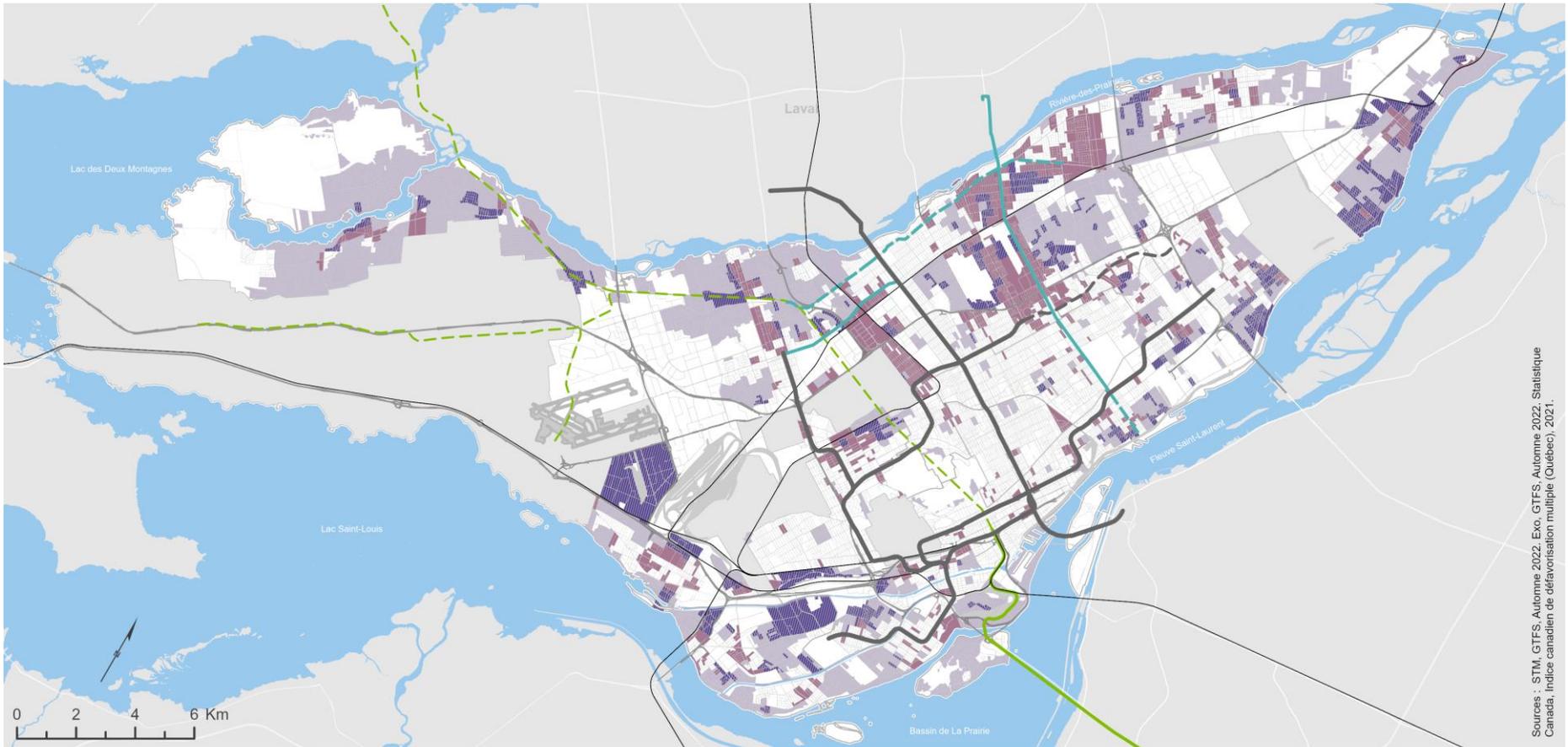
- Réseau de métro
- Réseau express métropolitain
- Service rapide par bus
- Train de banlieue

Réseau en réalisation

- - - Prolongement de la ligne bleue
- - - Réseau express métropolitain
- - - Service rapide par bus



Secteurs à forte vulnérabilité socioéconomique ayant un faible niveau d'accessibilité en transport collectif



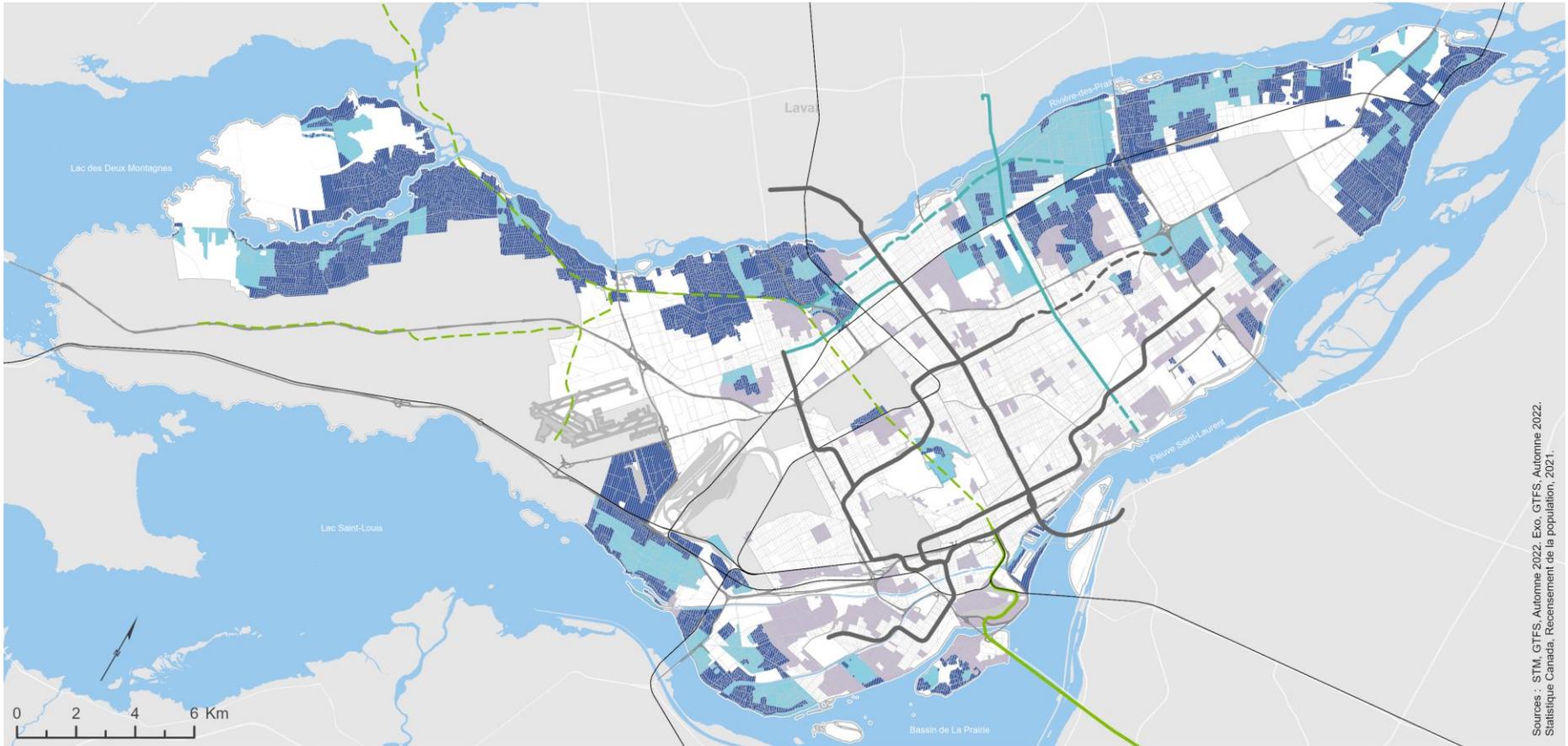
Sources : STM, GTFS, Automne 2022, Exo, GTFS, Automne 2022, Statistique Canada, Indice canadien de défavorisation multiple (Québec), 2021.

Note : La vulnérabilité socioéconomique est mesurée à l'échelle de l'aire de diffusion et repose sur la vulnérabilité situationnelle de l'indice canadien de défavorisation multiple. Les secteurs où la vulnérabilité socioéconomique est élevée sont croisés avec les secteurs où l'accessibilité au transport collectif est faible afin d'identifier les principaux secteurs de besoins.

| | | |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Forte vulnérabilité socioéconomique Faible accessibilité en transport collectif Forte vulnérabilité socioéconomique et faible accessibilité en transport collectif | <p>Réseau existant</p> <ul style="list-style-type: none"> Réseau de métro Réseau express métropolitain Service rapide par bus Train de banlieue | <p>Réseau en réalisation</p> <ul style="list-style-type: none"> Prolongement de la ligne bleue Réseau express métropolitain Service rapide par bus |
|---|---|--|



Secteurs ayant un faible nombre d'emplois accessibles en transport collectif



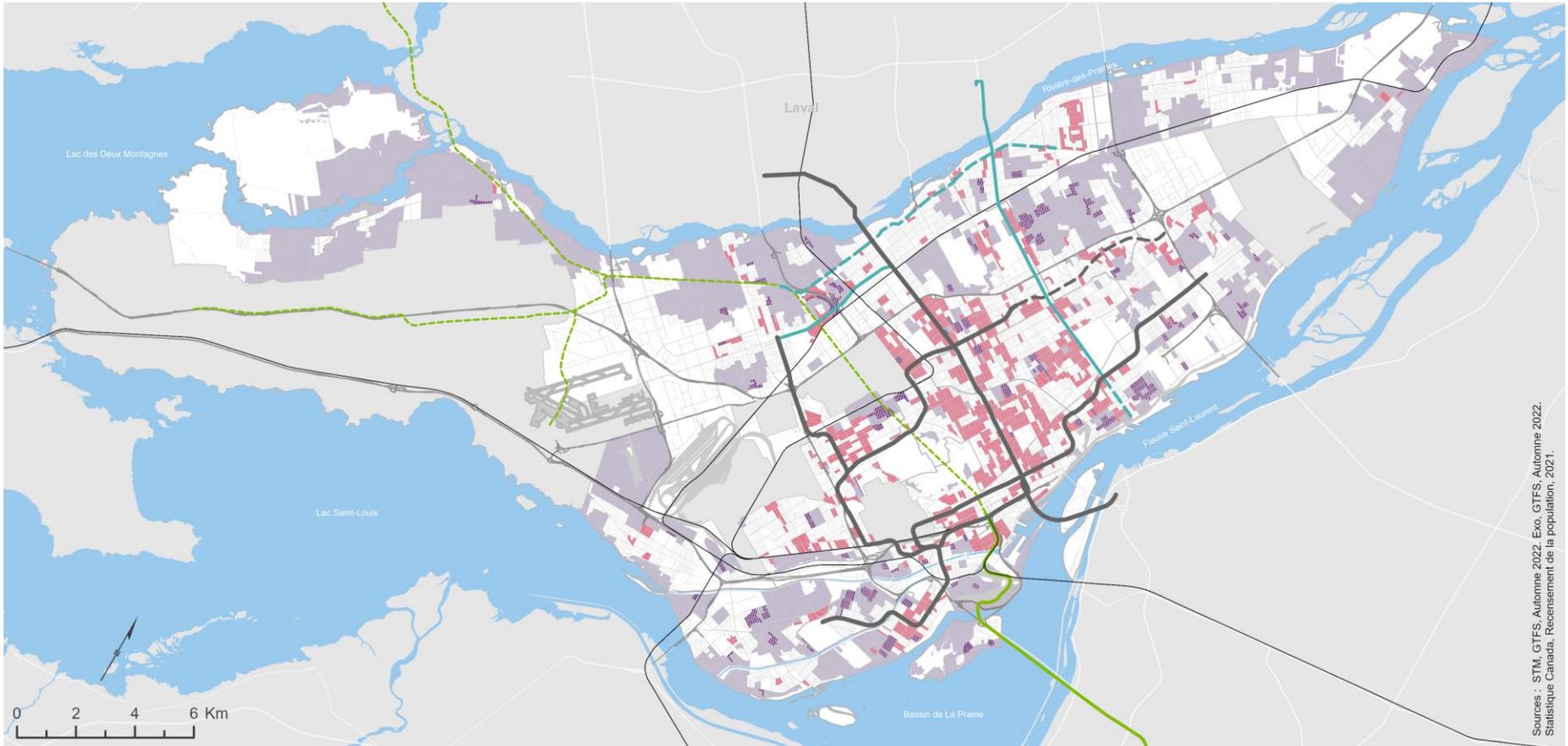
Sources : STM, GTFS, Automne 2022, Exo, GTFS, Automne 2022, Statistique Canada, Recensement de la population, 2021.

Note : L'accessibilité à l'emploi reflète le nombre d'emplois accessibles en 45 minutes en transport collectif à 7 h du matin à partir d'une aire de diffusion. Les secteurs à partir desquels le nombre d'emplois accessibles est faible sont croisés avec les secteurs où l'accessibilité au transport collectif est faible afin d'identifier les principaux secteurs de besoins.

- | | | |
|--|--|--|
|  Faible nombre d'emplois accessibles | Réseau existant | Réseau en réalisation |
|  Faible accessibilité en transport collectif |  Réseau de métro |  Prolongement de la ligne bleue |
|  Faible nombre d'emplois accessibles et faible accessibilité en transport collectif |  Réseau express métropolitain |  Réseau express métropolitain |
| |  Service rapide par bus |  Service rapide par bus |
| |  Train de banlieue | |



Secteurs à forte densité de population ayant un faible niveau d'accessibilité en transport collectif



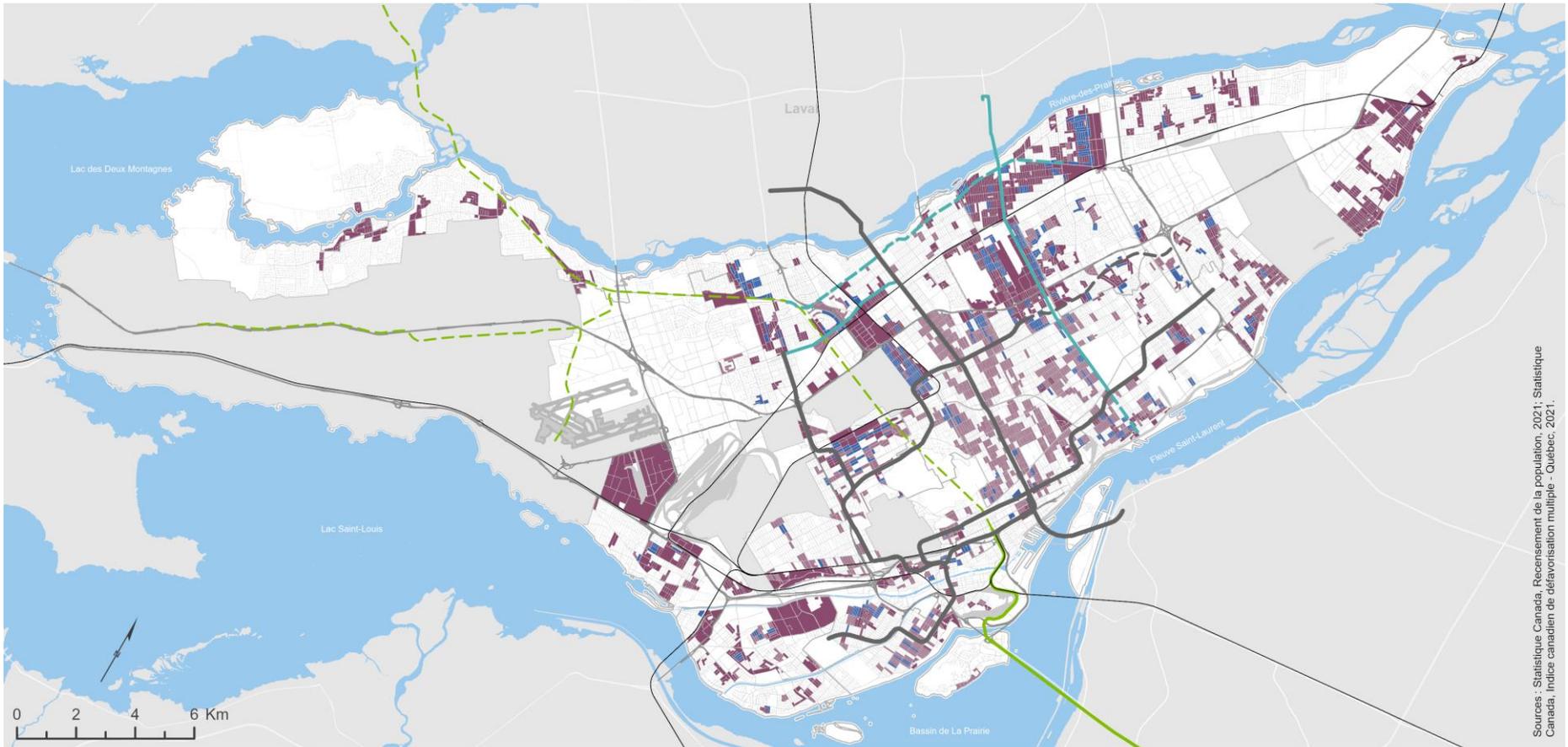
Sources : STM, GTFS, Automne 2022. Exo, GTFS, Automne 2022. Statistique Canada. Recensement de la population, 2021.

Note : La densité de population est calculée à l'échelle de l'aire de diffusion. Les secteurs où la densité de population est élevée sont croisés avec les secteurs où l'accessibilité au transport collectif est faible afin d'identifier les principaux secteurs de besoins.

- | | | |
|--|------------------------------|--------------------------------|
| Forte densité de population | Réseau existant | Réseau en réalisation |
| Faible accessibilité en transport collectif | Réseau de métro | Prolongement de la ligne bleue |
| Forte densité de population et faible accessibilité en transport collectif | Réseau express métropolitain | Réseau express métropolitain |
| | Service rapide par bus | Service rapide par bus |
| | Train de banlieue | |



Caractéristiques socioéconomiques des quartiers



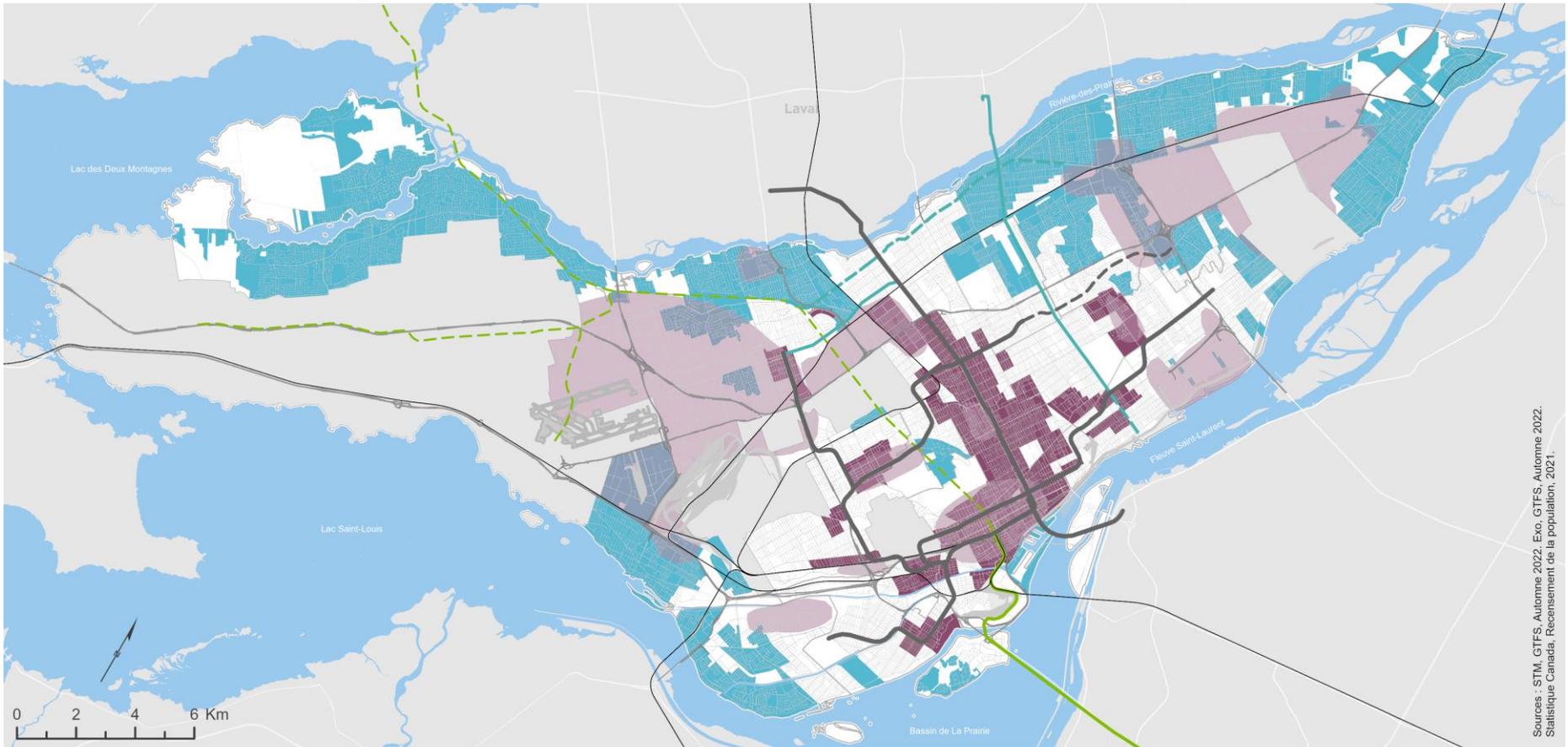
Sources : Statistique Canada, Recensement de la population, 2021; Statistique Canada, Indice canadien de défavorisation multiple - Québec, 2021.

Note : Les secteurs où la densité de population est élevée sont propices à l'implantation de services de transport collectif structurant. Les secteurs où le niveau de vulnérabilité socioéconomique est élevé sont davantage susceptibles de regrouper des personnes dont la mobilité repose sur les services de transport collectif.

- | | | |
|---|------------------------------|--------------------------------|
| Forte densité de population | Réseau existant | Réseau en réalisation |
| Forte vulnérabilité socioéconomique | Réseau de métro | Prolongement de la ligne bleue |
| Secteurs à forte densité et à forte vulnérabilité socioéconomique | Réseau express métropolitain | Réseau express métropolitain |
| | Service rapide par bus | Service rapide par bus |
| | Train de banlieue | |

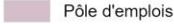
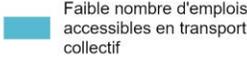


Concentrations des emplois et zones de faible accessibilité à l'emploi en transport collectif



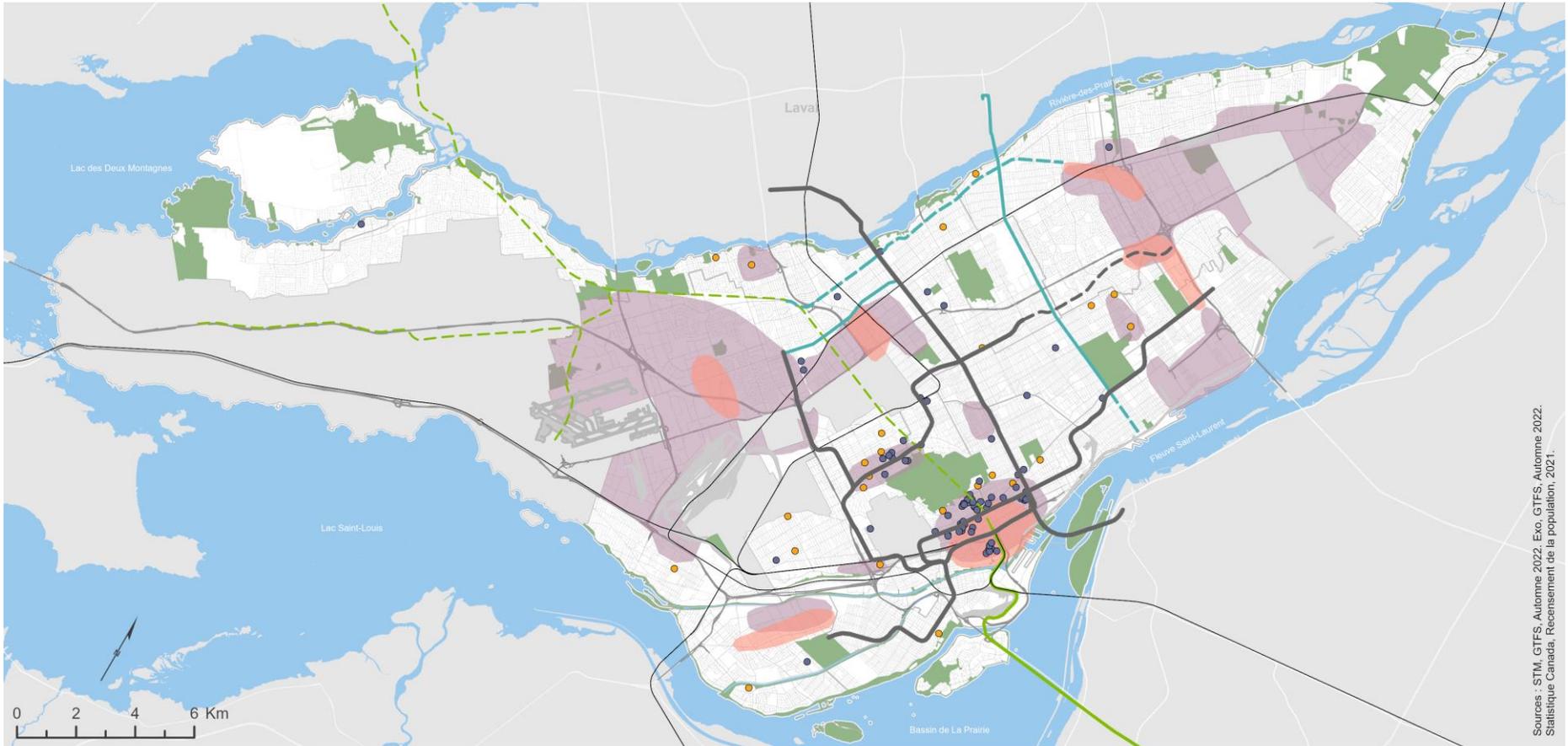
Sources : STM, GTFS, Automne 2022, Exo, GTFS, Automne 2022, Statistique Canada, Recensement de la population, 2021.

Note : La carte met en relation la localisation des pôles d'emplois, lesquels illustrent des secteurs qui recueillent un nombre brut élevé d'emplois et dont la vocation principale est économique, les secteurs à forte densité d'emplois qui témoignent de la concentration spatiale relative des emplois ainsi que les secteurs à dominante résidentielle à partir desquels le nombre total d'emplois accessibles par la main-d'œuvre est faible.

- | | | |
|--|--|--|
|  Pôle d'emplois | Réseau existant | Réseau en réalisation |
|  Forte densité d'emplois |  Réseau de métro |  Prolongement de la ligne bleue |
|  Faible nombre d'emplois accessibles en transport collectif |  Réseau express métropolitain |  Réseau express métropolitain |
| |  Service rapide par bus |  Service rapide par bus |
| |  Train de banlieue | |



Ressources urbaines d'envergure régionale



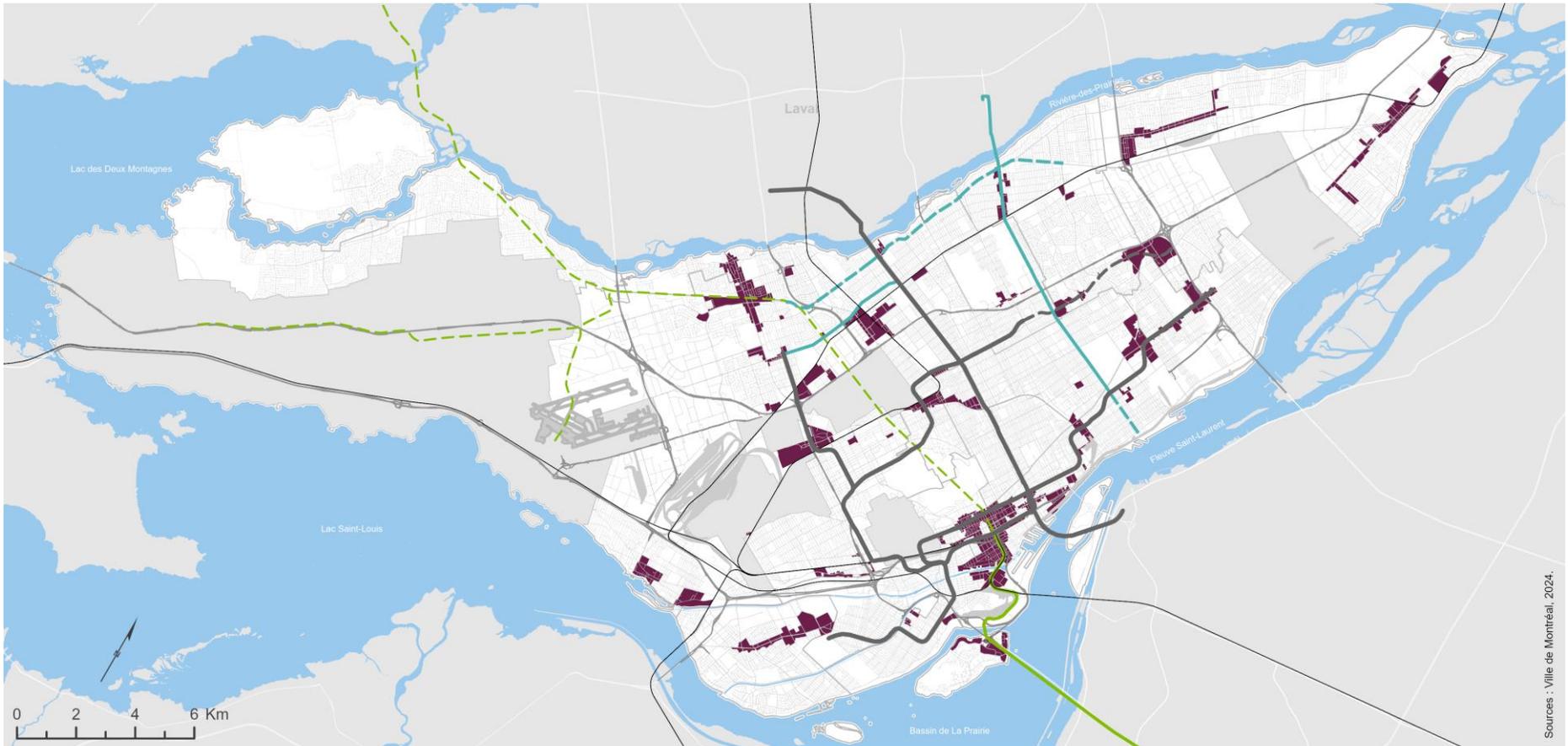
Sources : STM, GTFS, Automne 2022. Exo, GTFS, Automne 2022. Statistique Canada, Recensement de la population, 2021.

Note : Les ressources urbaines d'envergure régionale ont une fonction et un rayonnement qui dépassent l'échelle locale. Celles-ci attirent régulièrement des déplacements de moyenne et longue portée dont les volumes sont substantiels en comparaison à d'autres types d'équipements dont la fonction est similaire.

- | | | | | | |
|--|---|------------------------|------------------------------|--------------------------------|------------------------------|
| | Principaux établissements d'éducation post-secondaire | Réseau existant | | Prolongement de la ligne bleue | |
| | Principaux établissements de services de santé | | Réseau de métro | | Réseau express métropolitain |
| | Pôle commercial majeur | | Réseau express métropolitain | | Service rapide par bus |
| | Pôle d'emploi | | Service rapide par bus | | Train de banlieue |
| | Grand parc | | | | |



Niveaux d'intensification urbaine élevée

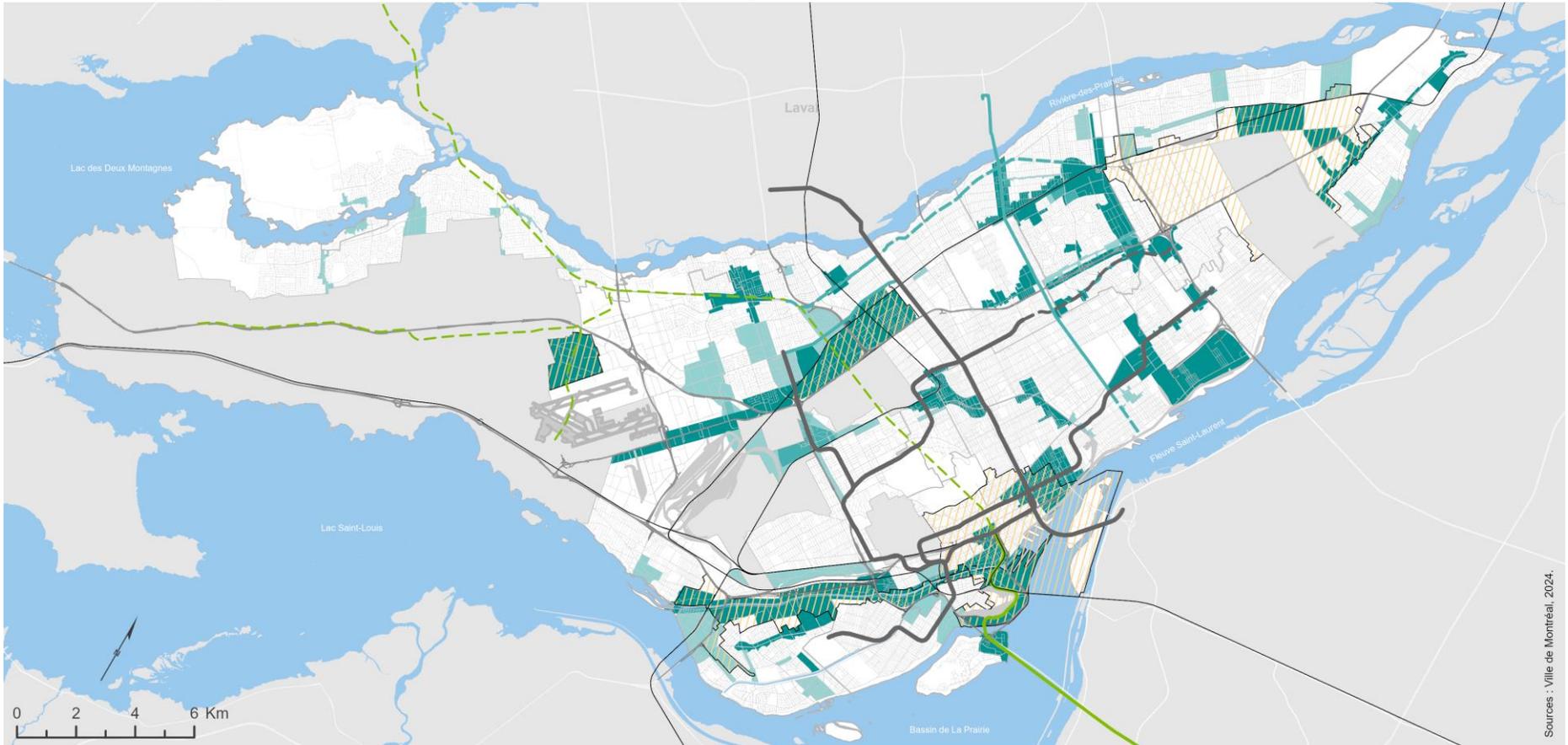


Note : Le réseau de transport collectif structurant est un élément central de l'approche montréalaise d'intensification urbaine. La carte met en relation le réseau structurant existant et en cours de réalisation avec les secteurs d'intensification urbaine élevée projetés par la Ville où la présence de ce type de réseau à haut niveau de service est appropriée.





Secteurs d'opportunité et secteurs économiques prioritaires



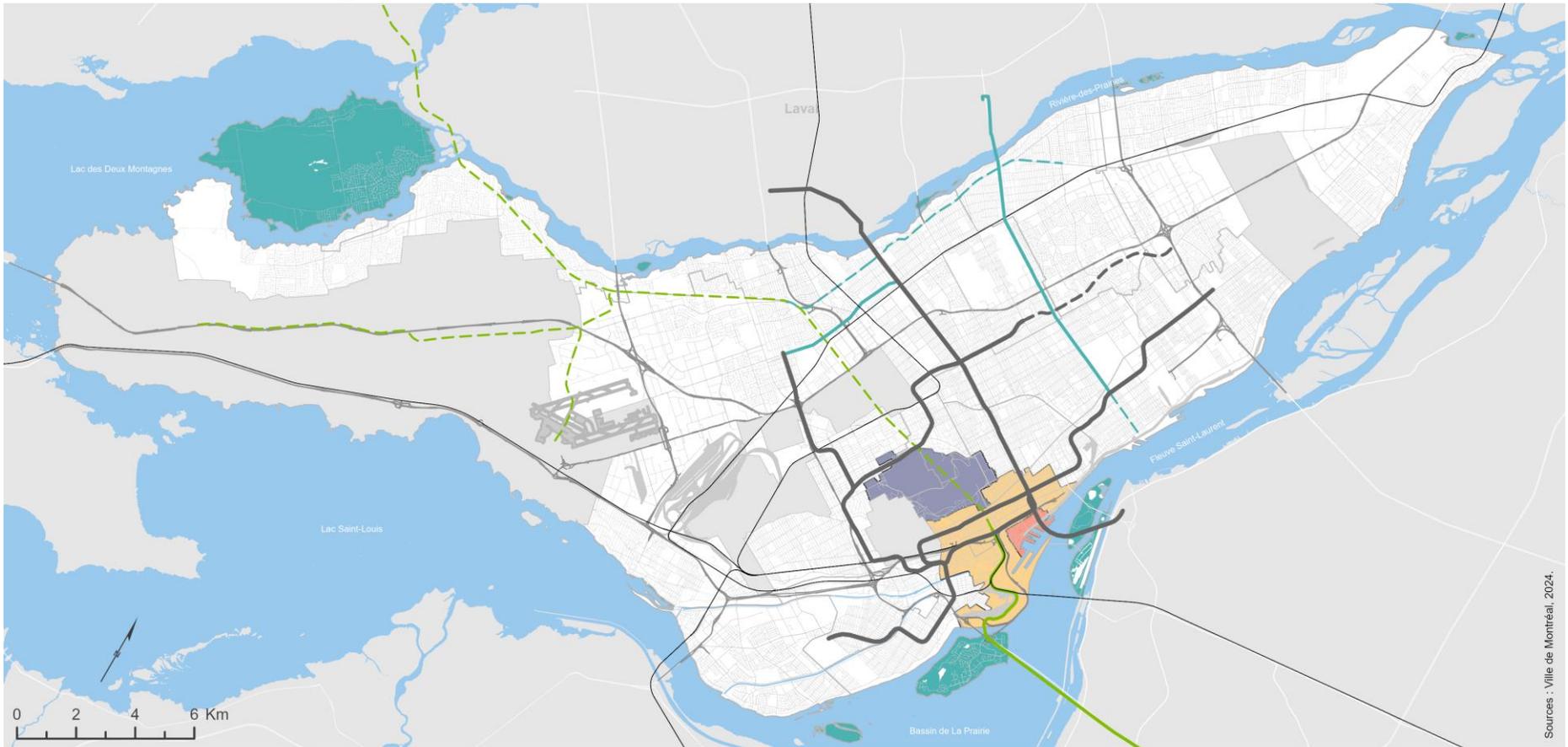
Sources : Ville de Montréal, 2024.

Note : Le réseau de transport collectif structurant constitue un puissant levier pour la consolidation ou la transformation du territoire. La carte met en relation le réseau structurant existant et en cours de réalisation avec les secteurs d'opportunité identifiés sur le territoire ainsi que les secteurs économiques prioritaires qui peuvent bénéficier du renforcement de ce réseau.





Territoires emblématiques à valoriser



Note : Le réseau de transport collectif structurant constitue une composante du système de transport permettant d'accroître l'accessibilité et la mise en valeur du territoire de manière considérable. La carte met en relation le réseau structurant existant et en cours de réalisation avec des territoires emblématiques de l'identité montréalaise.

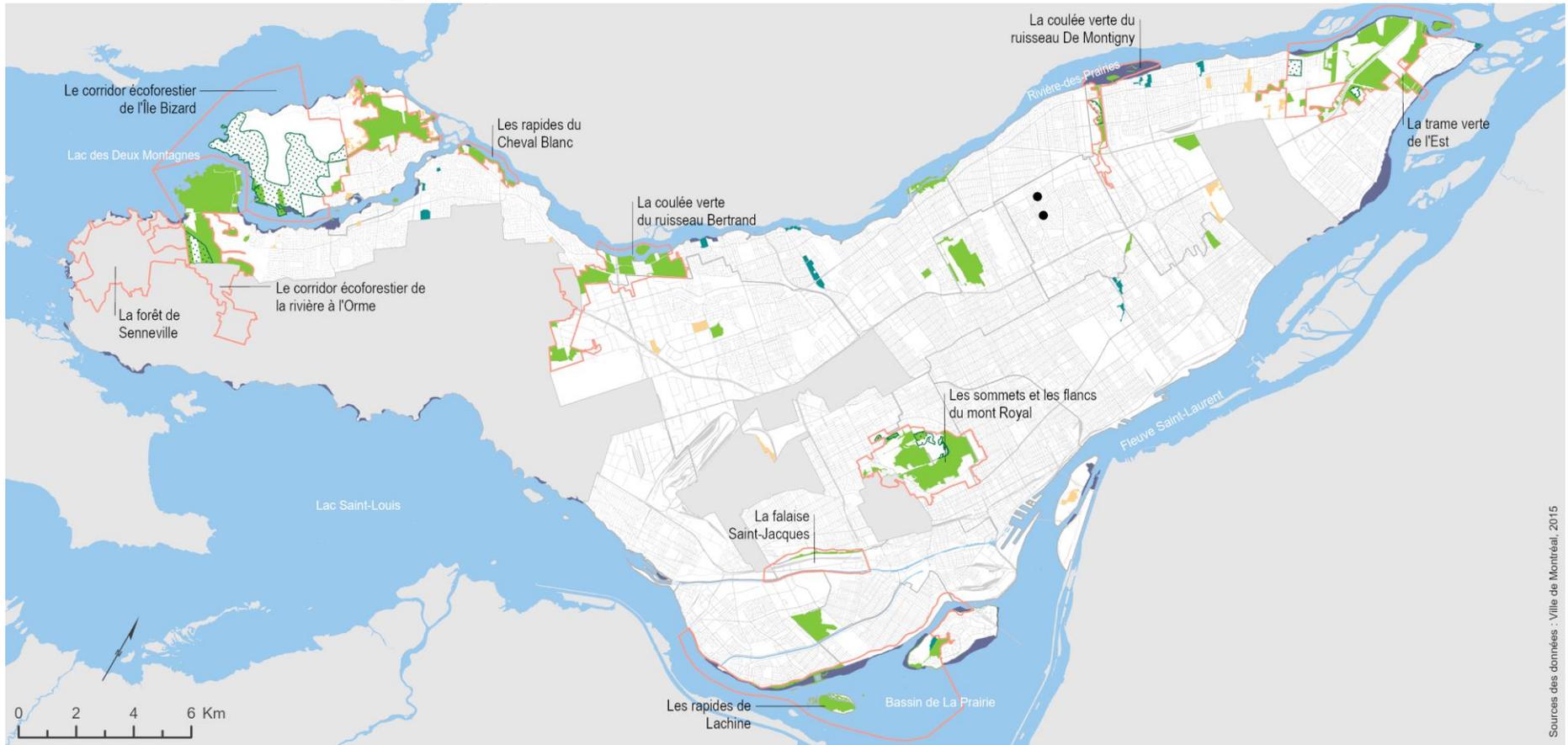


Annexe 2.2

Les territoires d'intérêt écologique



Territoires d'intérêt écologique



Sources des données : Ville de Montréal, 2015

Note : Les territoires d'intérêt écologique sont les mêmes que ceux identifiés au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal en 2015.

- Écoterritoire
- Bois et corridor forestier métropolitain
- Milieu naturel protégé ou en voie de l'être
- Parc local comprenant des milieux naturels d'intérêt
- Rive et littoral à dominance naturelle
- Mosaïque de milieux naturels
- Élément géologique (caverne)