

Suivi du projet pilote sur le mont Royal

Retrait des véhicules
particuliers en transit sur l'axe
Camillien-Houde / Remembrance

Présenté par
Marc-André Tousignant, ing.
8 novembre 2018



Sommaire de la présentation

- 1) Plan de suivi
- 2) Débits de circulation et transit des véhicules particuliers sur le mont Royal
- 3) Chemins alternatifs
- 4) Transport collectif
- 5) Stationnements
- 6) Vitesse
- 7) Observations sur le terrain



Plan de suivi



Objectifs du plan de suivi

- ✓ Documenter les bénéfices et les impacts de la coupure du transit
- ✓ Bonifier le projet pilote pendant son implantation
- ✓ Mettre en lumière des enseignements pour un éventuel projet permanent
- ✓ Analyser l'impact sur la qualité de l'expérience des visiteurs du parc du Mont-Royal et des cimetières



SEMAINE: Débits véhiculaires 24h sur l'axe CHR

(automobiles, bus et camions)

Diminution d'au moins 75 % du volume global de véhicules sur le mont Royal (-7 500 à -9 500 véhicules/jour)



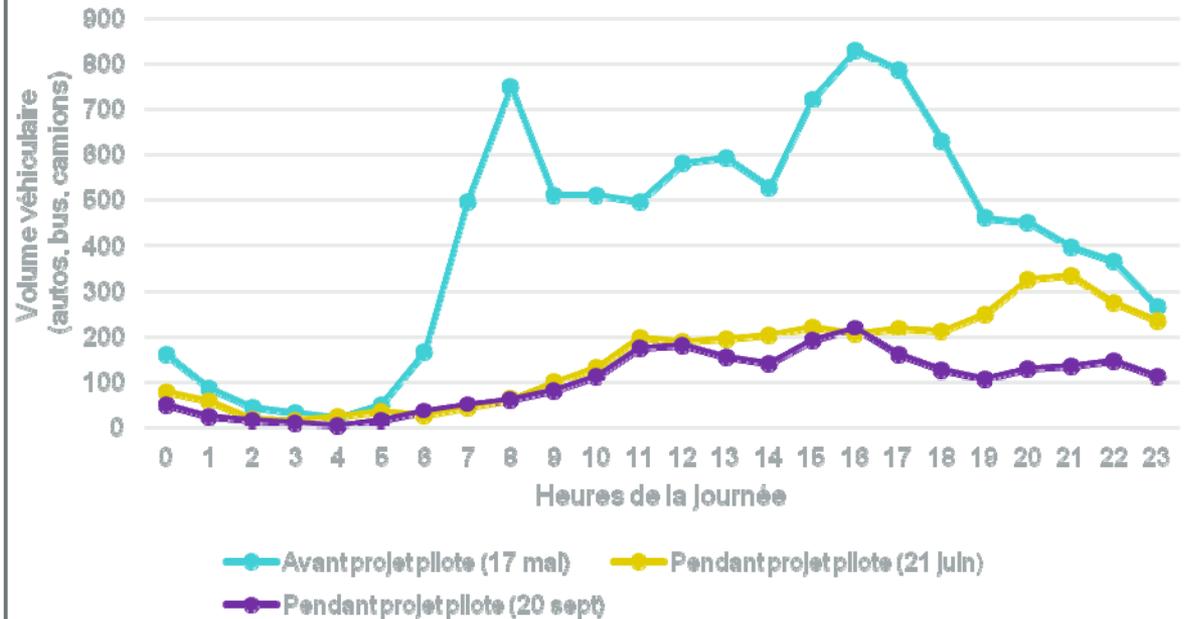
SEMAINE: Débits horaires sur l'axe CHR

(automobiles, bus et camions)

Élimination des pointes de trafic

Élimination presque totale de la circulation de transit

Débits véhiculaires en semaine sur la voie Camillien-Houde à la hauteur du belvédère Camillien-Houde (somme des deux directions)

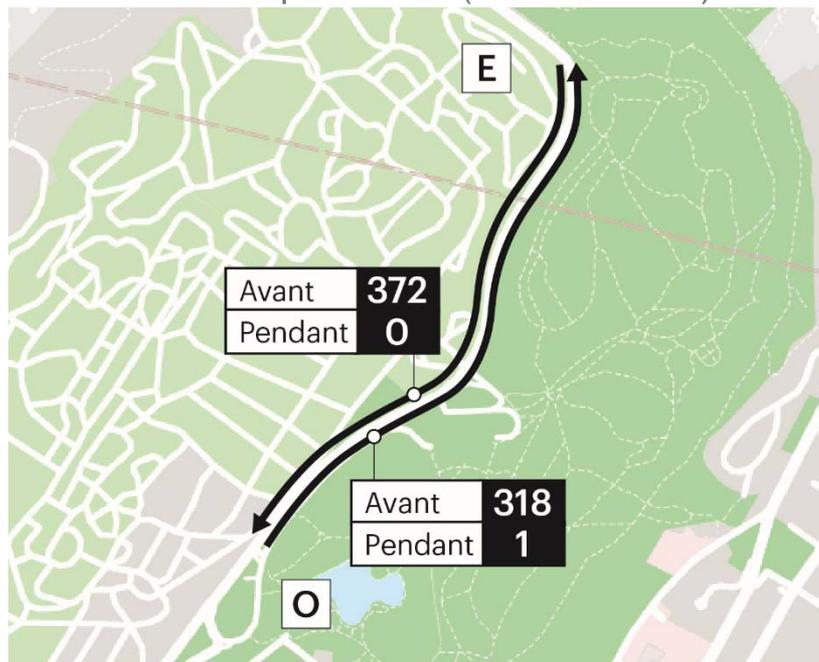


SEMAINE: Transit des véhicules particuliers

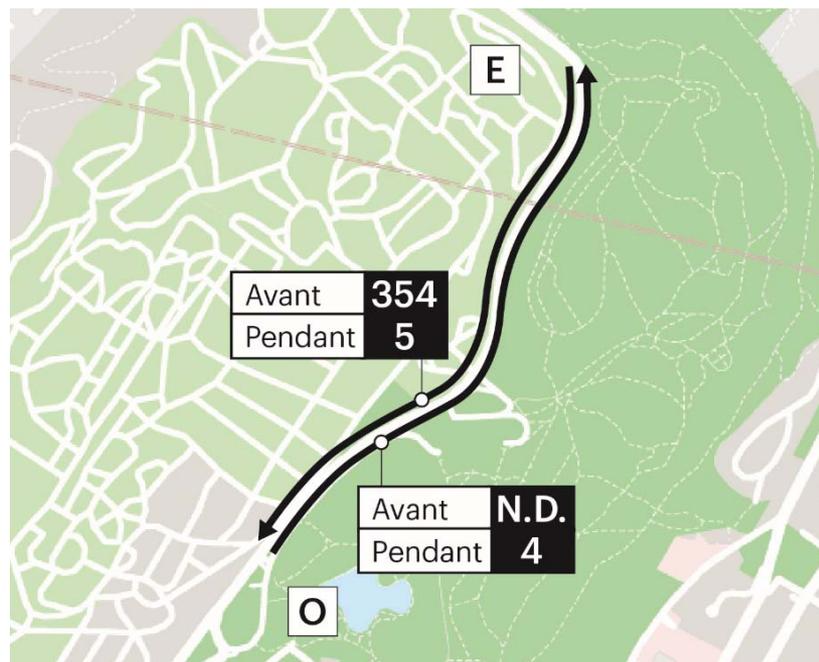
(novembre 2017 versus septembre 2018)

Le projet pilote a permis de supprimer 99% du transit à travers le mont Royal

Heure de pointe AM (7h 30 à 8h 30)



Heure de pointe PM (16h 30 à 17h 30)



FIN DE SEMAINE: Débits véhiculaires 24h sur l'axe CHR

(automobiles, bus et camions)

Diminution d'au moins 25 % du volume global de véhicules sur le mont Royal (-2 000 à -6 400 véhicules/jour)



FIN DE SEMAINE: Débits horaires sur l'axe CHR

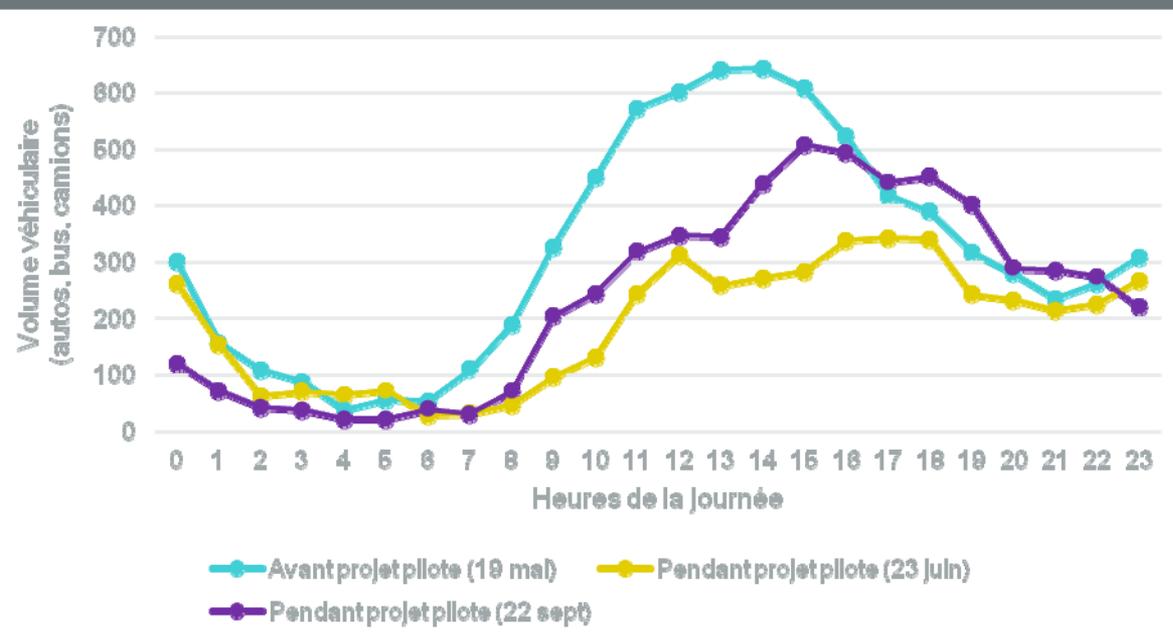
(automobiles, bus et camions)

Diminution de la pointe de trafic

Diminution du volume global

Débit similaire en soirée et la nuit

Débits véhiculaires en fin de semaine sur la voie Camillien-Houde à la hauteur du belvédère Camillien-Houde (somme des deux directions)

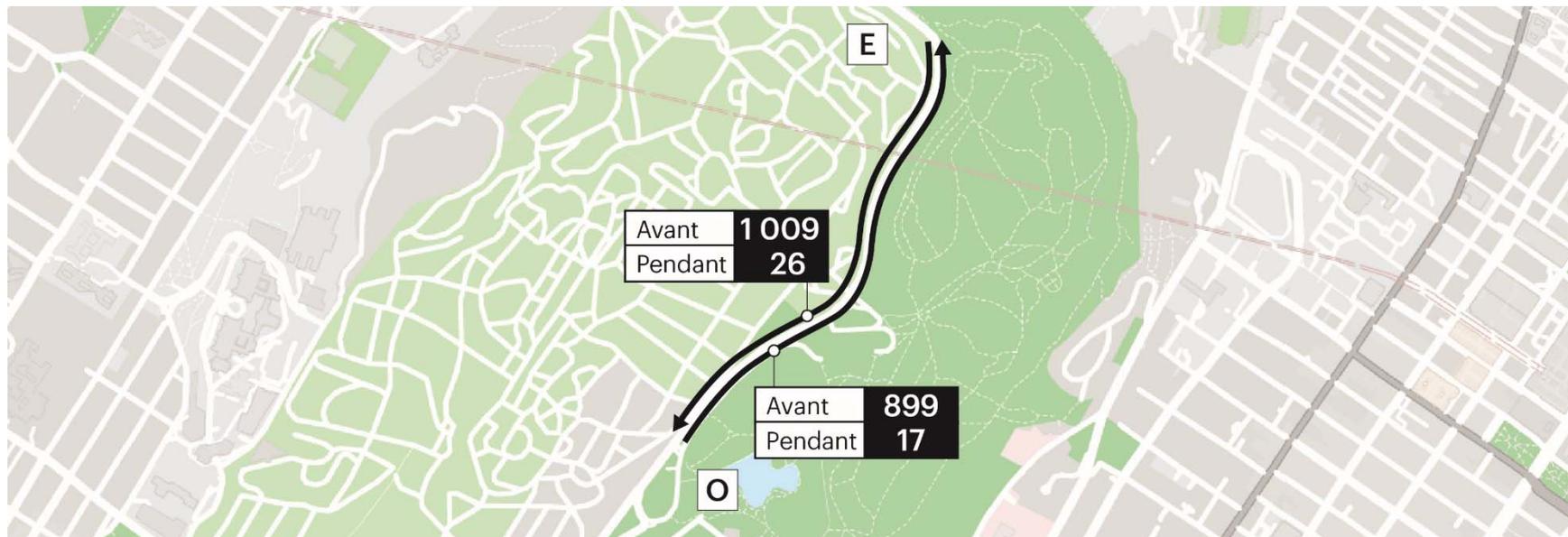


FIN DE SEMAINE: Transit des véhicules particuliers

(mai 2018 versus août 2018)

Le projet pilote a permis de supprimer 98 % du transit à travers le mont Royal

Heures du relevé: 9 h à 16 h



Chemins alternatifs : Débits véhiculaires en semaine

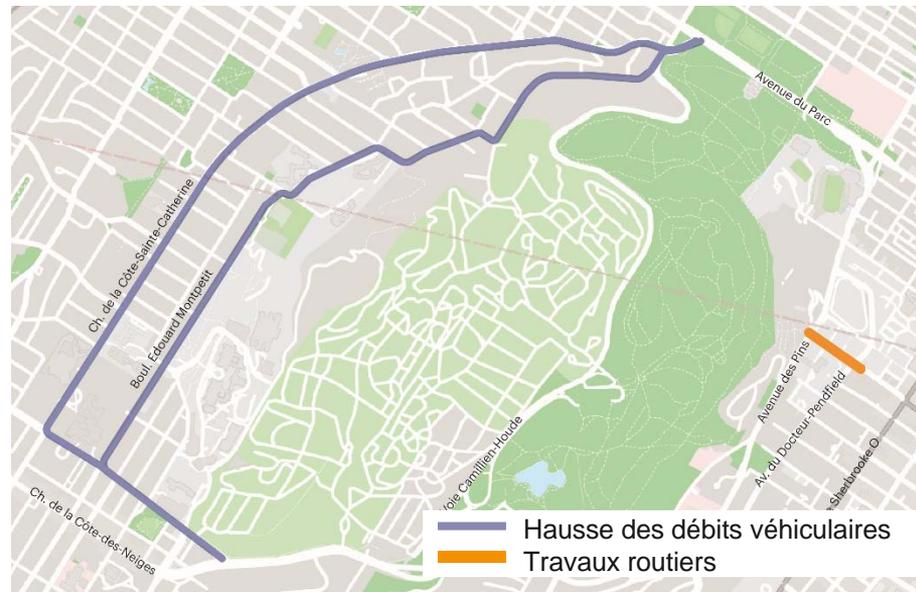
En juin 2018, l'alternative principale choisie par les usagers est par le sud

Débit de mai 2018 vs juin 2018



En septembre 2018, l'alternative principale choisie par les usagers est par le nord notamment en raison des travaux de la rue Peel et de la fin des travaux Côte-Sainte-Catherine / Laurier

Débit de mai 2018 vs septembre 2018



Chemins alternatifs : Capacité du réseau routier

Ratio V/C

V/C : Représente la réserve de capacité à une intersection gérée par des feux de circulation

V/C < 1 : Réserve de capacité à l'intersection

V/C > 1 : Condition de sursaturation (congestion) et retard (file d'attente) pour les automobilistes

Limite du secteur

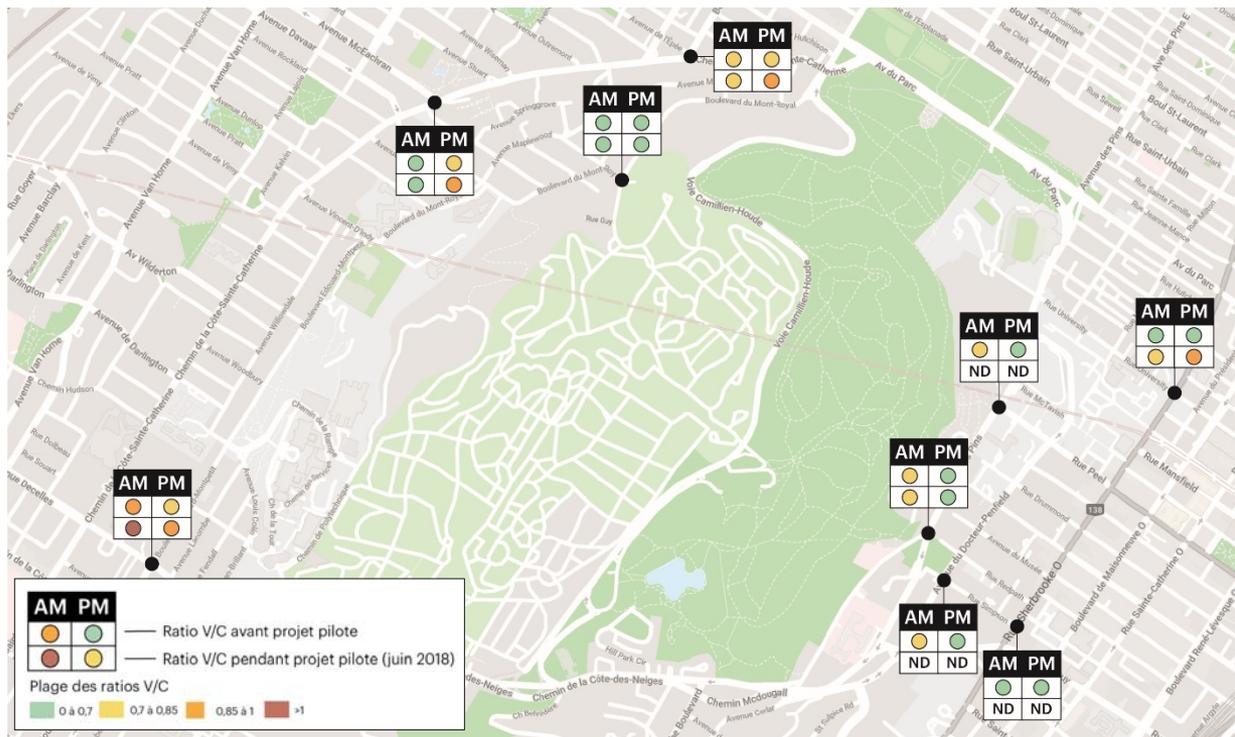
L'analyse se limite aux chemins alternatifs est-ouest entre l'avenue du Parc et le chemin de la Côte-des-Neiges.

Chemins alternatifs : Ratio V/C (avant versus juin 2018)



Pour la grande majorité des intersections ayant fait l'objet de comptages, la capacité n'a pas été dépassée

Chemins alternatifs : Ratio V/C (avant versus septembre 2018)



Pour la grande majorité des intersections ayant fait l'objet de comptages, la capacité n'a pas été dépassée



Amélioration globale du service de transport collectif

- Amélioration de la ponctualité, notamment la fin de semaine
- Diminution des trajets anormalement longs la fin de semaine
- Augmentation des temps de parcours d'environ 1 minute (réduction de la vitesse de circulation, nouveaux arrêts d'autobus, nouveaux panneaux d'arrêt et hausse de l'achalandage saisonnier)

Impact du projet pilote sur les deux cimetières

**Diminution de l'accessibilité aux deux cimetières
(Mont-Royal et Notre-Dame-des-Neiges)**

Réduction du transit dans le cimetière Mont-Royal

Stationnements

Diminution du nombre de transactions enregistrées globalement dans les 4 stationnements comparativement à l'année 2017

Signifie seulement une diminution du nombre de visiteurs en voiture

Hypothèses expliquant cette variation:

- L'année 2017 est celle du 375^e anniversaire
- Conditions météorologiques
- Bonification du transport collectif
- Perception confuse ou négative du projet pilote



Période	Différentiel du nombre de transactions enregistrées
Juin 2017 (avant) vs Juin 2018 (pendant)	+ 1%
Juillet 2017 (avant) vs Juillet 2018 (pendant)	- 11%
Août 2017 (avant) vs Août 2018 (pendant)	- 5%
Septembre 2017 (avant) vs Septembre 2018 (pendant)	- 19%

Vitesse

Baisse des vitesses moyennes devant le belvédère Camillien-Houde

En descente, les vélos circulent à une vitesse au 85^e centile plus élevée que les autos

Vitesse au 85^e centile des autos et des bus ne démontre pas de problématique de vitesse car elle est sous le seuil de 50 km/h (vitesse affichée + 10 km/h)



Données	19 juillet 2018 de 17 h à 19 h à la hauteur du radar Belvédère Camillien-Houde (en descente)			31 août 2018 de 8 h à 11 h à la hauteur du radar Camillien-Houde (en descente)		
	Automobile	Bus	Vélo	Automobile	Bus	Vélo
Vitesse au 85 ^e centile (km/h)	48	46	56	44	37	52

Note: la vitesse au 85^e centile représente la vitesse à laquelle ou en dessous de laquelle roulent 85% des véhicules.

Observations sur le terrain – Belvédère Soleil



L'implantation du belvédère Soleil le long de la voie CH, dans sa configuration existante, a fait ressortir la problématique de son accessibilité. Des comportements dangereux et/ou illégaux ont été observés à ses abords.

Exemples

- Stationnement des voitures sur les accotements
- Virages en « U »
- Conflits entre les cyclistes et les usagers du transport en commun



Observations sur le terrain – Cohabitation / Sécurité

Tel qu'attendu, le projet pilote n'a pas permis de régler tous les problèmes de cohabitation entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons. Des situations conflictuelles entre les différents usagers et des comportements dangereux de la part d'automobilistes et de cyclistes ont encore été observés.

Exemples

- Problématique de respect du corridor désigné pour les piétons
- Nombreux piétons observés entre les deux belvédères, malgré l'absence de lien piéton formel. Un relevé a permis de dénombrer 277 piétons le 1er septembre 2018 entre 6 h et minuit
- Certains véhicules empruntent la voie inverse pour dépasser les autobus
- Certains conducteurs accèdent au stationnement du belvédère Camillien-Houde par la sortie



Observations sur le terrain - Signalisation

Signalisation conforme mais chargée, occasionnant de l'hésitation chez les conducteurs à l'approche du tronçon à accès restreint

Démontre les limites et les inconvénients d'interdire le transit uniquement à l'aide de panneaux de signalisation



Sommaire des constats et conclusion

Présentés par la Ville de Montréal