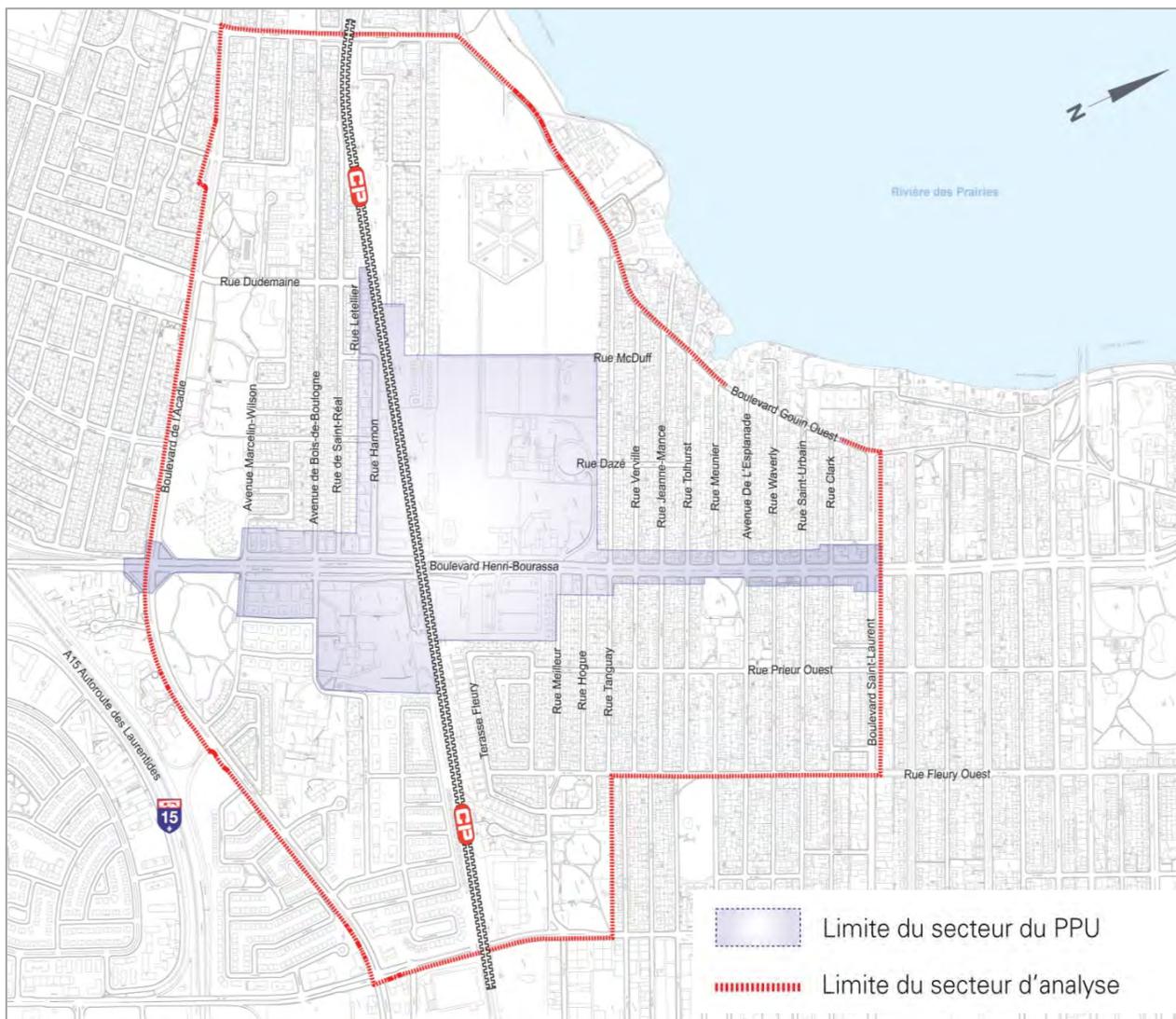


Plan de la présentation

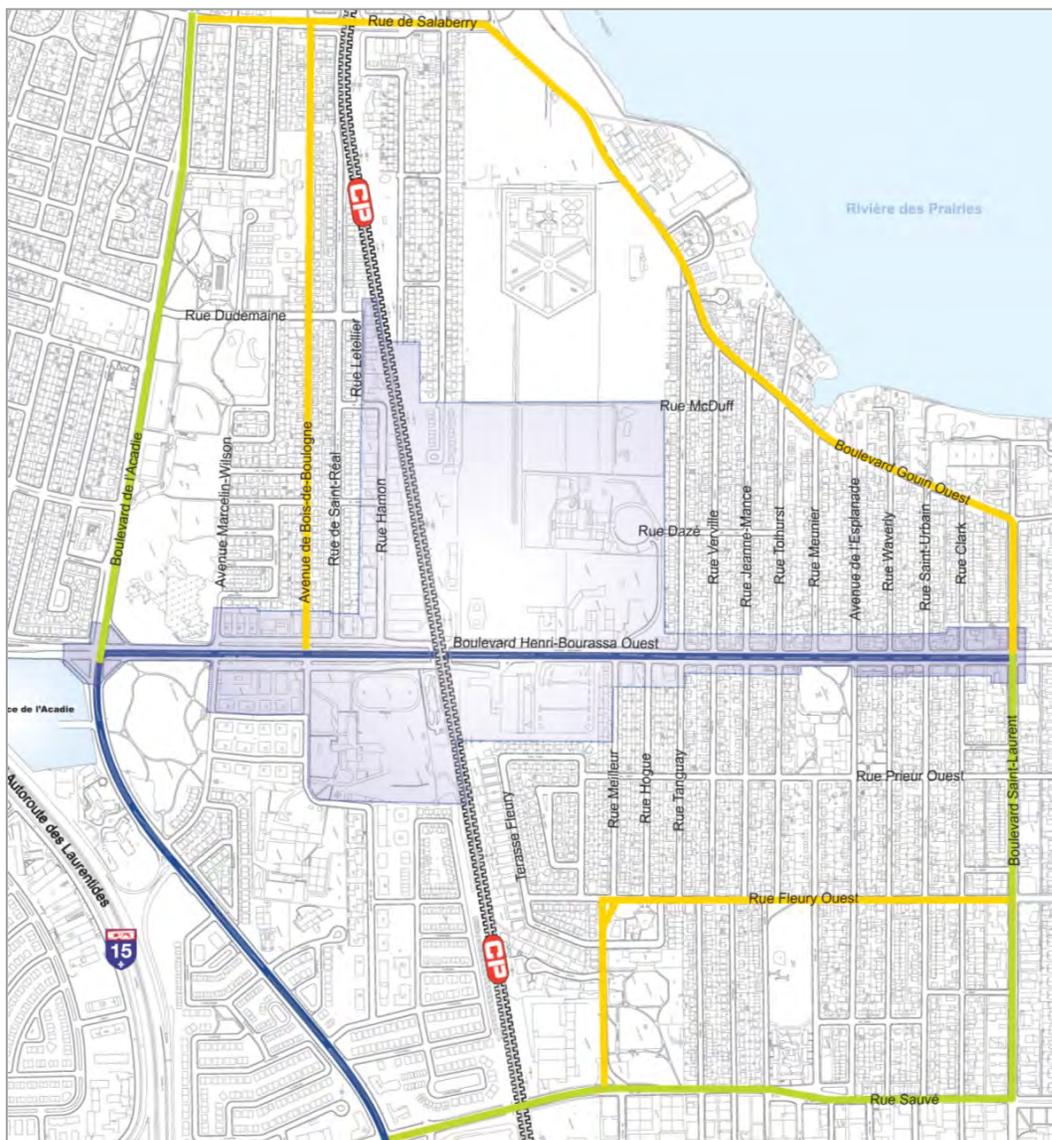
- Objectifs de l'étude et présentation du secteur d'analyse
- Situation existante
- Analyse des impacts
- Conclusions et recommandations

Objectifs de l'étude et présentation du secteur d'analyse



- Caractériser l'offre de transport actuelle sur le boul. H.-Bourassa
- Caractériser la circulation de transit
- Établir l'impact des projets de développement immobilier sur les déplacements
- Évaluer l'impact d'une réduction du nombre de voies du boul. H.-Bourassa-Ouest sur la fluidité de la circulation
- Faire des recommandations sur l'organisation de la future trame de rue notamment les sens de circulation

Hiérarchie du réseau routier

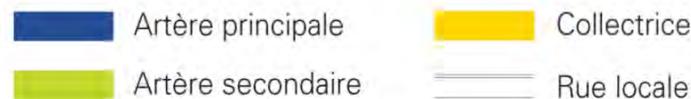


Artères :

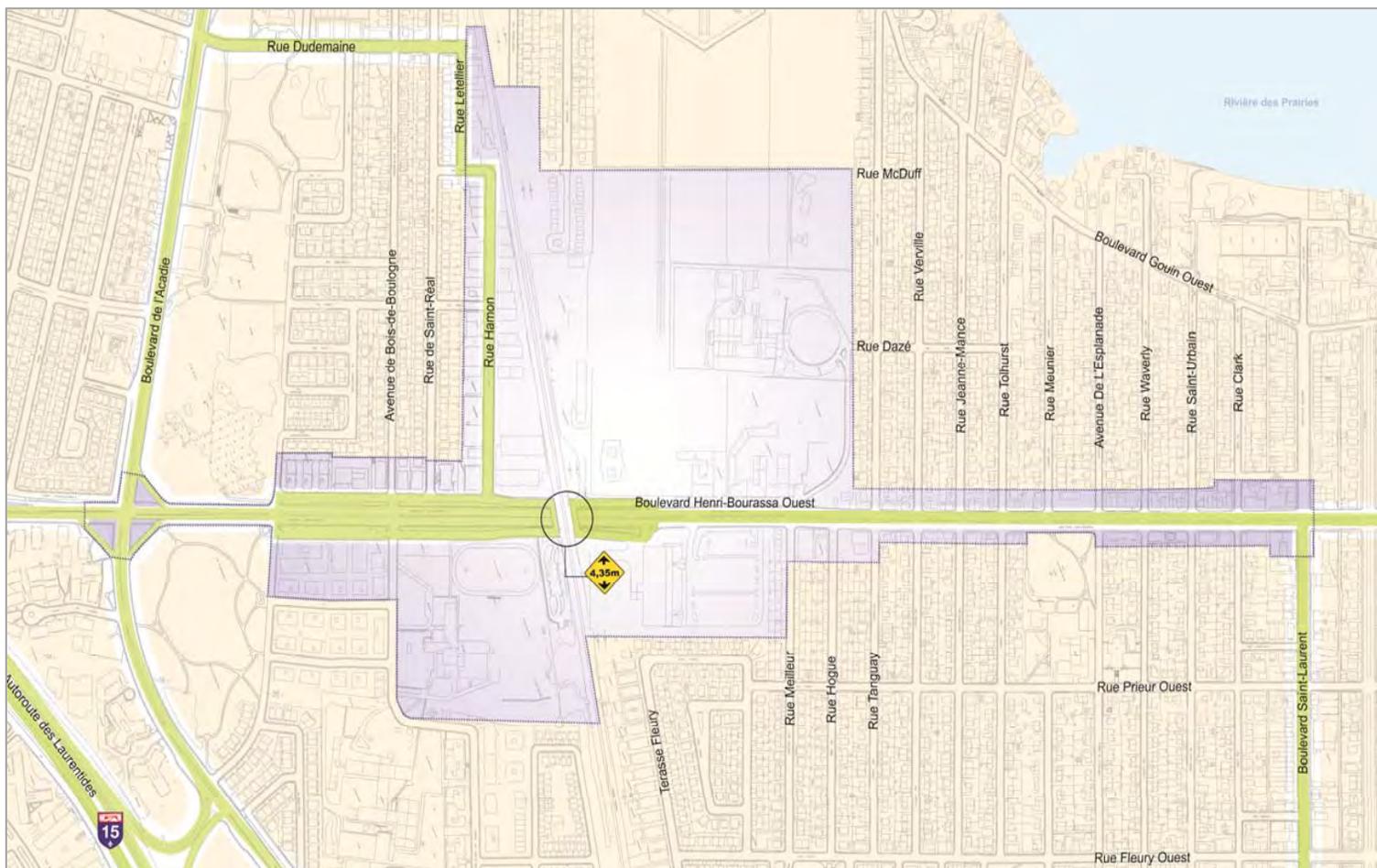
- H.-Bourassa
- Acadie
- St-Laurent au sud de H.-Bourassa
- Sauvé

Collectrices :

- Bois-de-Boulogne
- Gouin
- Fleury Ouest
- Meilleur, au sud de Fleury
- St-Laurent au nord de H.-Bourassa



Réseau de camionnage



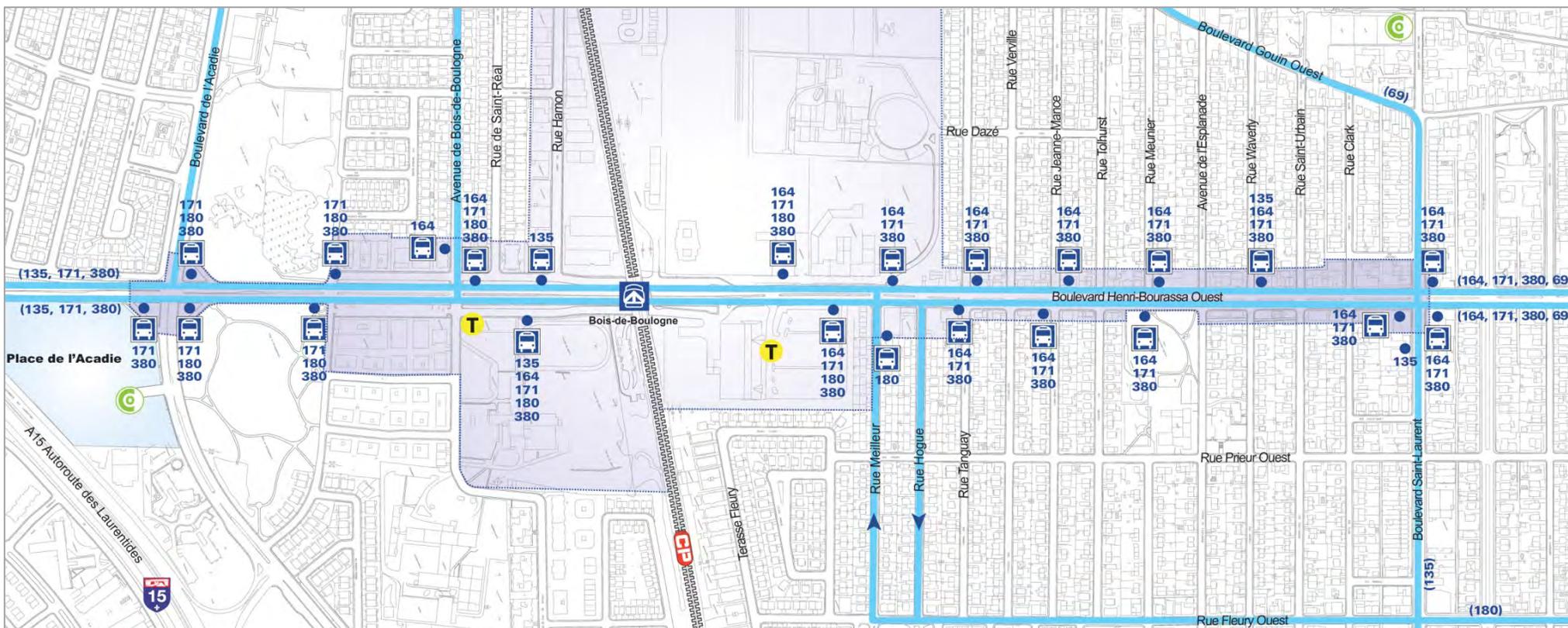
- Route permise en tout temps aux camions et véhicules-outils
- Zone interdite en tout temps aux camions et véhicules-outils excepté pour effectuer une livraison locale dans cette zone

Routes permises :

- H.-Bourassa
- Acadie
- St-Laurent au sud de H.-Bourassa
- Hamon
- McDuff
- Letellier
- Dudemaine

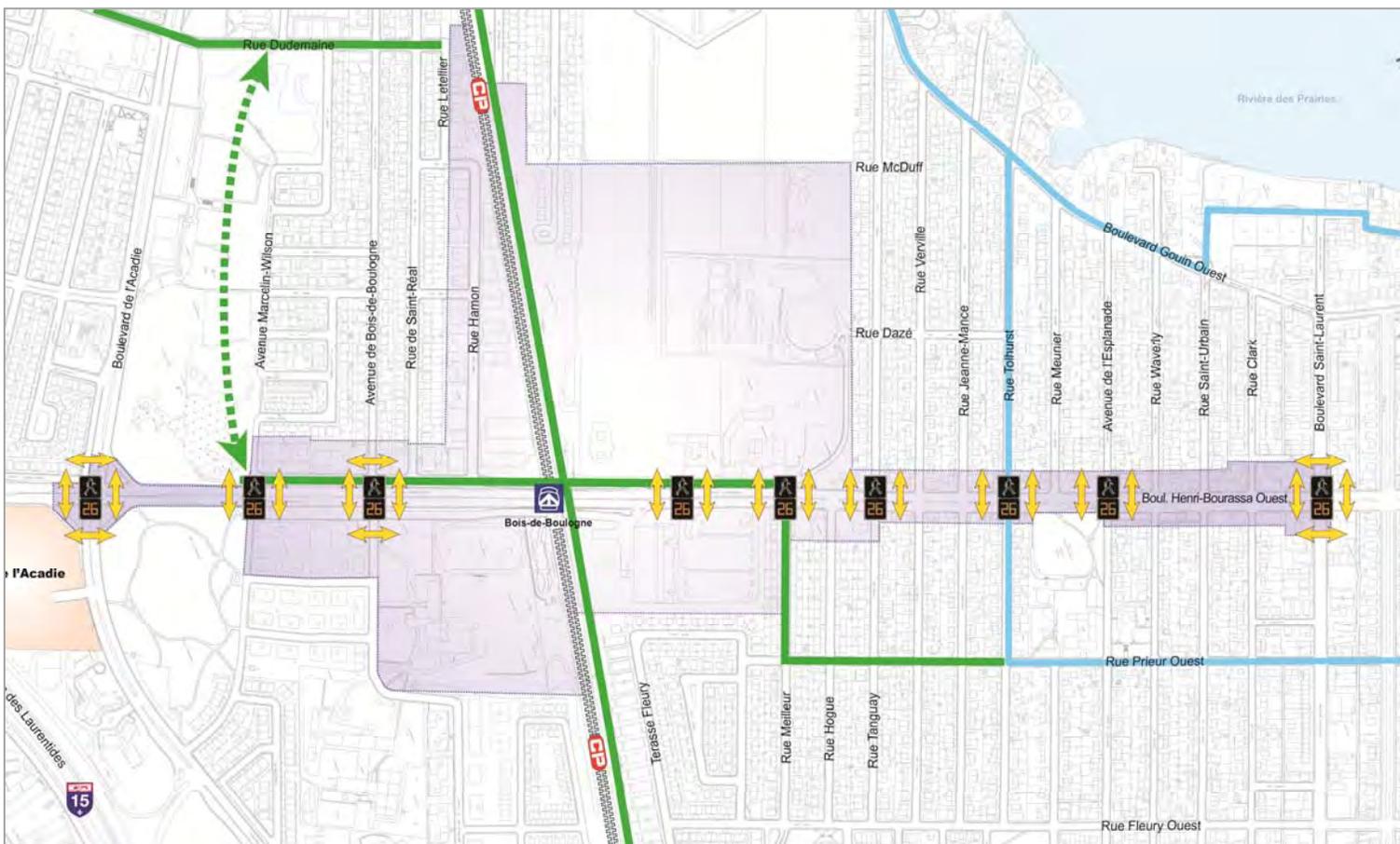
} Zone industrielle

Offre de transport collectif



Circuit	Stations de rabattement	Intervalle en pointe (minutes)
135 - Esplanade	Crémazie	20
164 – Dudemaine	Henri-Bourassa	10
171 – Henri-Bourassa	Côte-Vertu, Henri-Bourassa	10
180 – De Salaberry	Sauvé	20-30
69 – Gouin (Réseau 10 minutes max)	Henri-Bourassa	10 min. ou moins
380 – Henri-Bourassa (nuit)	Côte-Vertu, Henri-Bourassa	25-45

Transport actif



Piétons :

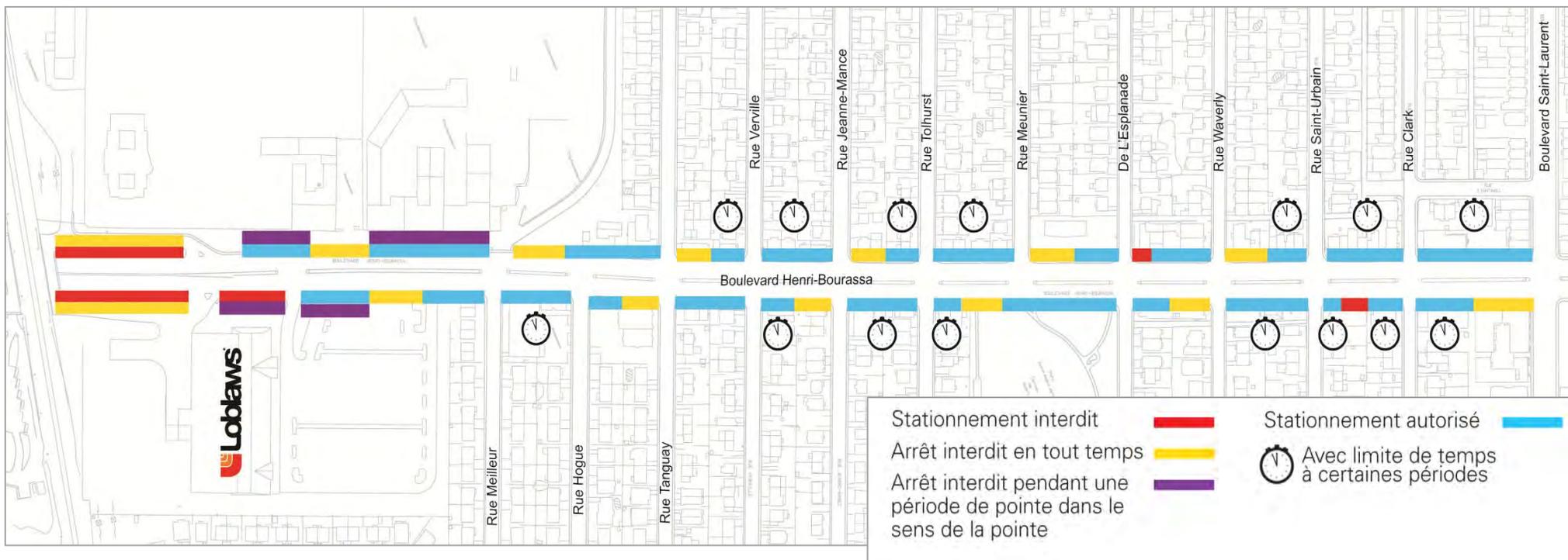
- Trottoirs étroits (1,8 m)
- Longueurs de traverses importantes, sans refuge au milieu

Vélos :

- Passage sous le viaduc inconfortable
- Piste projetée sur H.-Bourassa

Stationnement à l'est du viaduc

Règlementation



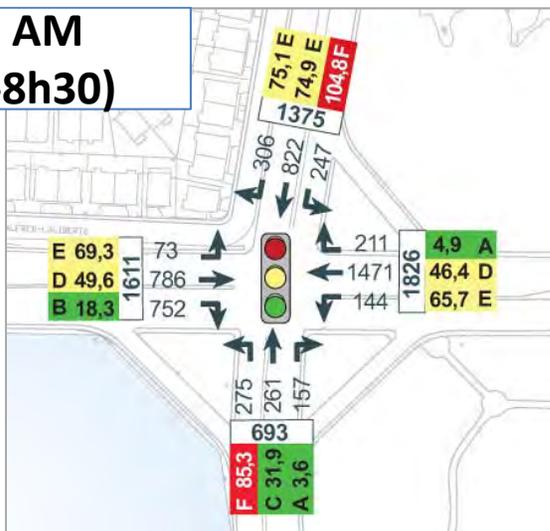
Occupation

HEURE DU RELEVÉ	Côté NORD				Côté SUD			
	5h30	7h45	10h15	16h45	5h30	7h45	10h15	16h45
CAPACITÉ TOTALE	76	56	76	76	59	59	57	51
OCCUPATION TOTALE	17	13	18	27	6	19	31	20
TAUX D'OCCUPATION	22 %	23 %	24 %	36 %	10 %	32 %	54 %	39 %

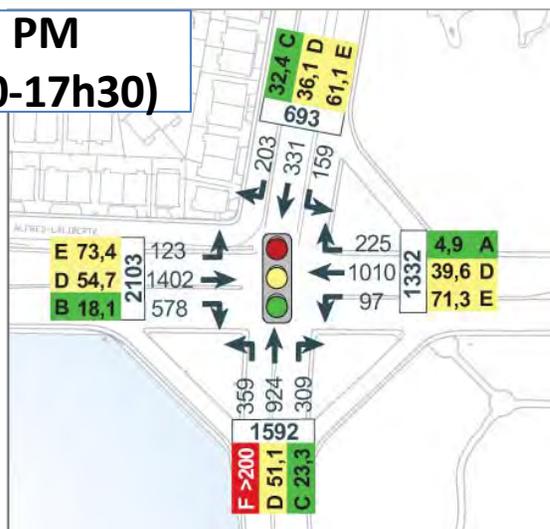
Conditions de circulation

Acadie / H.-Bourassa

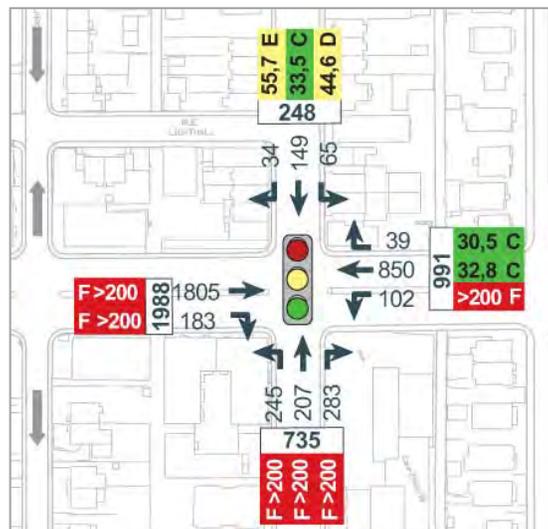
**Pointe AM
(7h30-8h30)**



**Pointe PM
(16h30-17h30)**

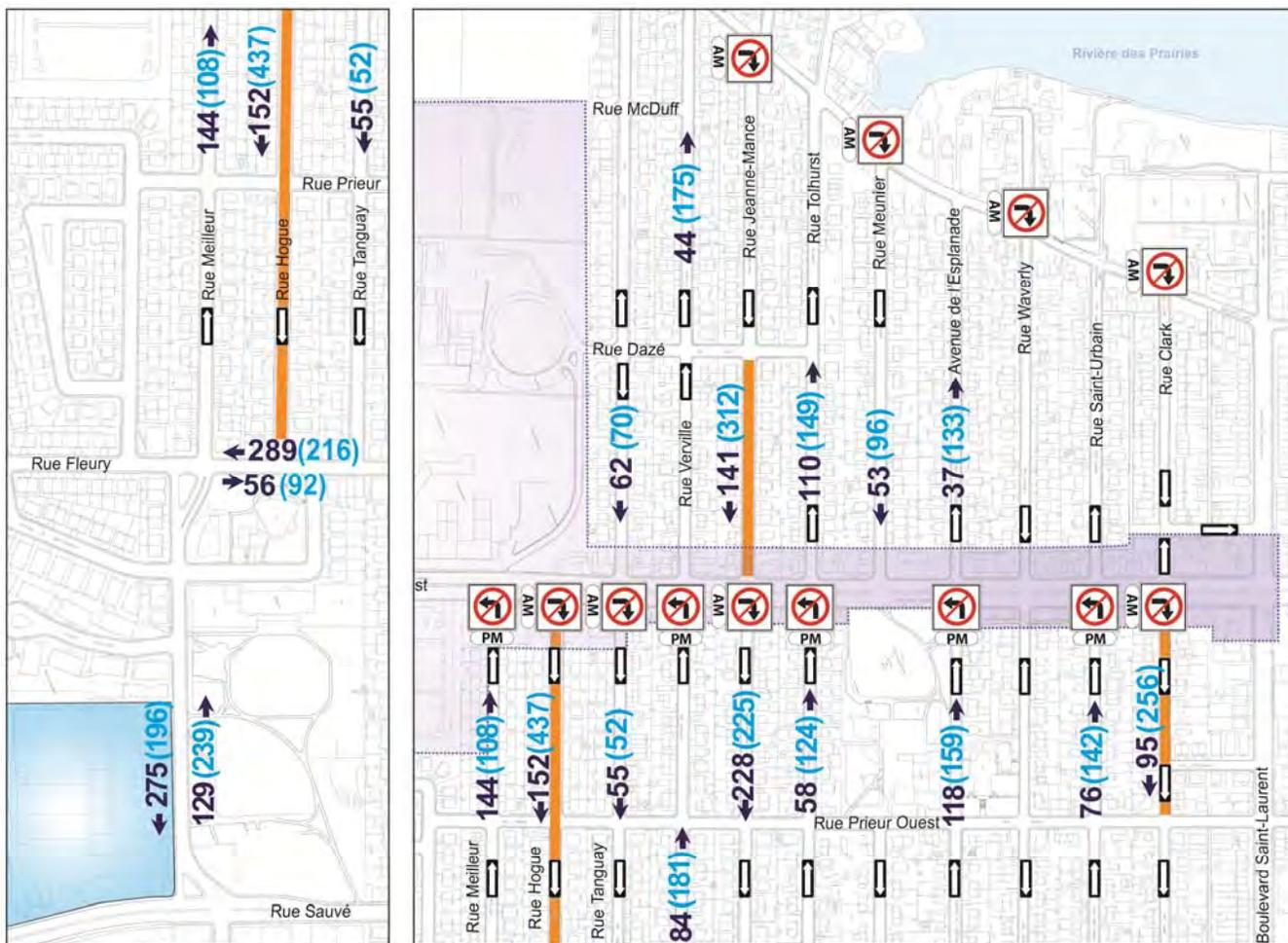


Saint-Laurent / H.-Bourassa



- Matin : pointe en direction ouest
- Après-midi : pointe en direction est
- 2 carrefours difficiles : Acadie / H.-Bourassa et St-Laurent / H.-Bourassa
- Retards sur les axes secondaires : longueurs de cycles (≥ 120 secondes) et priorité au boul. Henri-Bourassa

Circulation de transit



250 (187) → Débit élevé

— Débit en pointe PM (16h30-17h30)

— Débit en pointe AM (7h30-8h30)

- Mesures de modération :
 - Interdiction des virages à droite de l'ouest vers le sud sur Gouin et H.-Bourassa en pointe AM.
 - Interdiction des virages à gauche du sud vers l'ouest sur H.-Bourassa en pointe PM.
- Efficacité des mesures : débits dans les rues locales modérés dans la plupart des rues
- 3 tronçons problématiques :
 - Jeanne-Mance;
 - Clark;
 - Hogue.

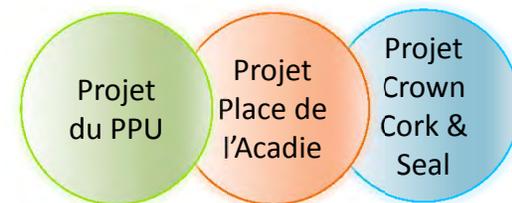
Présentation des développements immobiliers



- Projet sur le site du PPU
 - ✓ 2192 logements
 - ✓ Une école primaire (300 élèves)
 - ✓ Usage commercial (2180 m.ca)

- Projet Place de l'Acadie
 - ✓ 511 logements

- Projet « Crown Cork & Seal »
 - ✓ 485 logements



Méthodologie de la génération des déplacements

Génération des déplacements
(taux de génération selon les usages)

- *Usage résidentiel*: taux de déplacements-auto par unité de logement
- *Usage commercial*: taux de déplacements-auto par surface brute de plancher
- *École*: taux de déplacements-auto par nombre d'élèves

Distribution des déplacements

- Définition des principaux points d'accès au secteur d'étude
- Utilisation des résultats de l'enquête OD de 2008

Répartition des déplacements par mode
(auto, transport collectif, transport actifs, etc.)

- Répartition selon les habitudes des usagers du secteur en matière de choix de modes transport
- Utilisation des résultats de l'enquête OD de 2008

Affectation des déplacements

- Affectation selon la hiérarchie du réseau routier
- Définition des débits supplémentaires à chaque intersection du réseau

Méthodologie de la génération des déplacements

Répartition modale des déplacements - Secteur Ahuntsic

(source: *Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête O-D 2008, v. 08.2a période automne*)

Mode de transport	Dépl. produits	Dépl. attirés
Automobiles sans bimodal	51,0 %	56,3 %
Transport en commun sans bimodal	30,7 %	26,1 %
Bimodal (auto + T.C.)	2,3 %	1,9 %
Autres motorisés	3,2 %	4,1 %
Transport actif (marche et vélo)	12,6 %	11,7 %

Résultats - Déplacements induits par le projet du PPU à l'ultime (20 ans)

DÉPLACEMENTS PERSONNES (Personne/h)	HEURE DE POINTE AM (7h30-8h30)			HEURE DE POINTE PM (16h30-17h30)		
	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total
<u>Tous modes (pers./h)</u>	<u>344</u>	<u>926</u>	<u>1270</u>	<u>811</u>	<u>521</u>	<u>1332</u>
Mode TC (pers./h)	104	280	384	246	158	404
Mode actif (pers./h)	46	114	160	99	64	163
Mode Autres motorisés (pers./h)	10	34	44	27	18	45
Mode auto (pers./h)	184	498	682	439	281	720

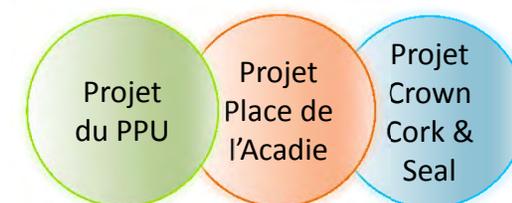
Taux occupation véhiculaire - Secteur Ahuntsic: 1,24

(source: Mobilité des personnes dans la région de MTL, Enquête O-D 2008, v. 08.2a période automne)

DÉPLACEMENTS AUTO (Véhicules/h)	HEURE DE POINTE AM (7h30-8h30)			HEURE DE POINTE PM (16h30-17h30)		
	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total
Déplacements auto	152	404	556	356	229	585
Dépl. auto en passant (<i>Pass-by</i>)	11	11	22	8	8	16
Dépl. auto additionnels (<i>Non Pass-By</i>)	141	393	534	348	221	569

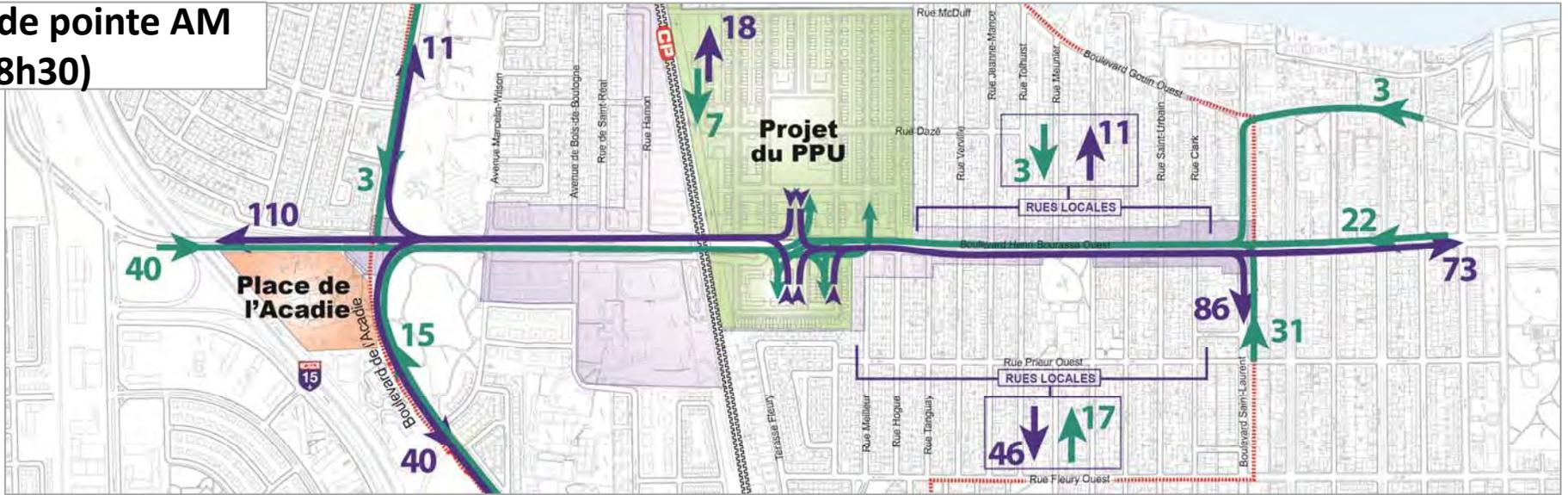
Résultats - Bilan des dépl. auto induits par l'ensemble des projets à l'ultime (20 ans)

DÉPLACEMENTS AUTO ADDITIONNELS <i>(Non Pass-By)</i>	HEURE DE POINTE AM (7h30-8h30)			HEURE DE POINTE PM (16h30-17h30)		
	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total
Projet sur le site du PPU (2192 log.)	141	393	534	348	221	569
Projet Place de l'Acadie (511 log.)	18	45	63	45	32	77
Projet « Crown Cork & Seal » (480 log.)	19	75	94	64	42	106
TOTAL GÉNÉRÉ	<u>178</u>	<u>513</u>	<u>691</u>	<u>457</u>	<u>295</u>	<u>752</u>

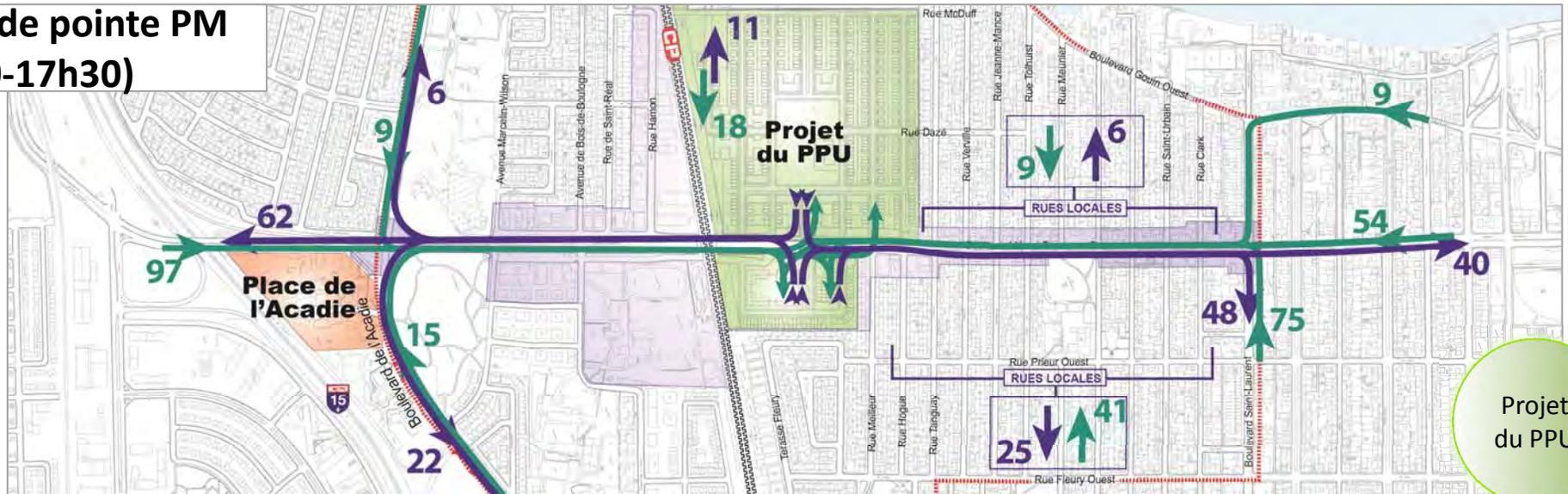


Affectation des déplacements auto - Projet du PPU à l'ultime (20 ans)

**Heure de pointe AM
 (7h30-8h30)**



**Heure de pointe PM
 (16h30-17h30)**

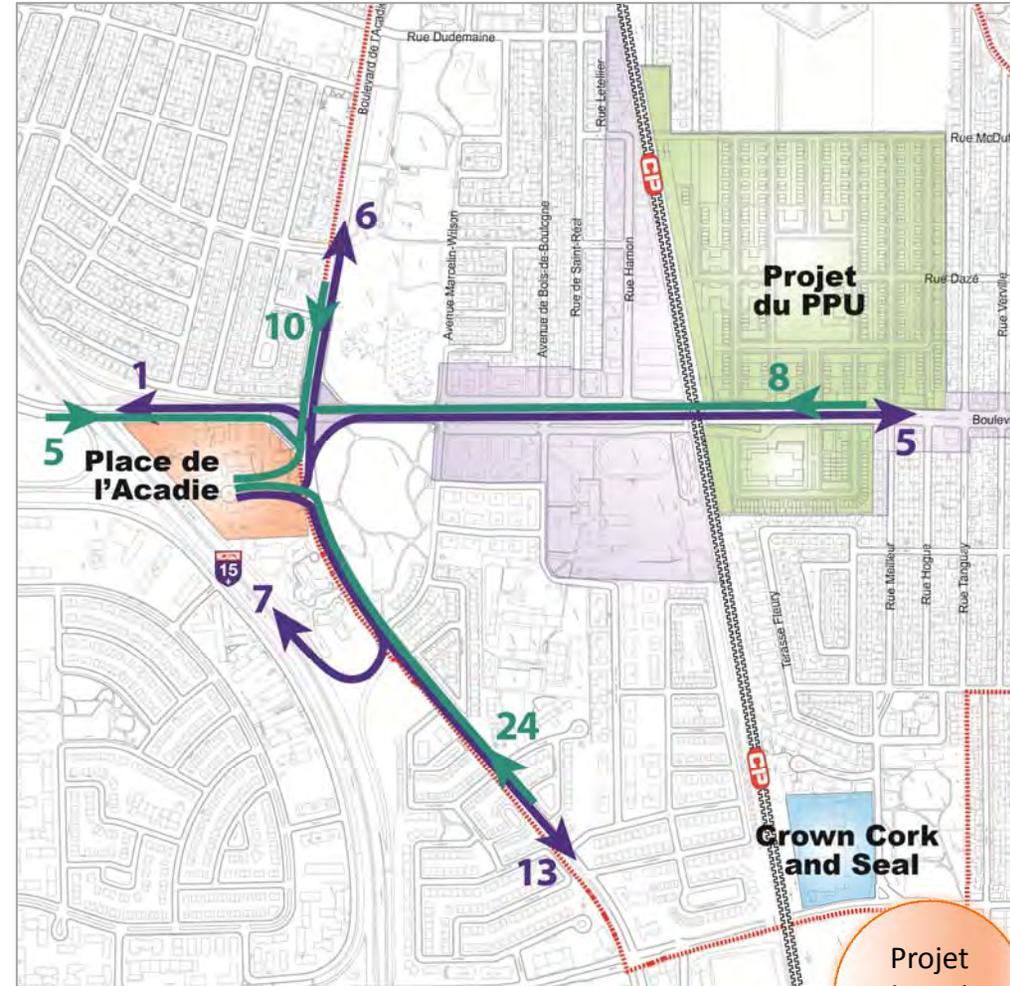
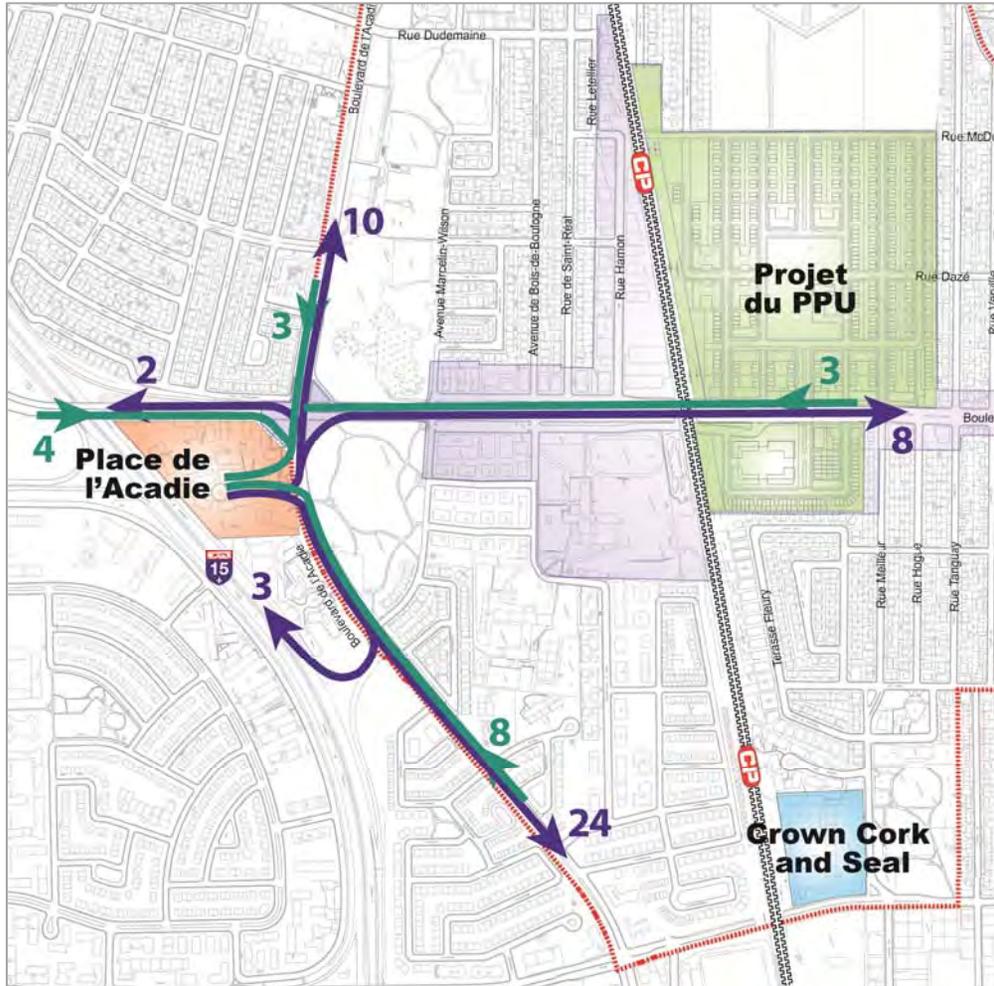


Projet
 du PPU

Affectation des déplacements auto – Projet Place de l'Acadie à l'ultime (20 ans)

Heure de pointe AM (7h30-8h30)

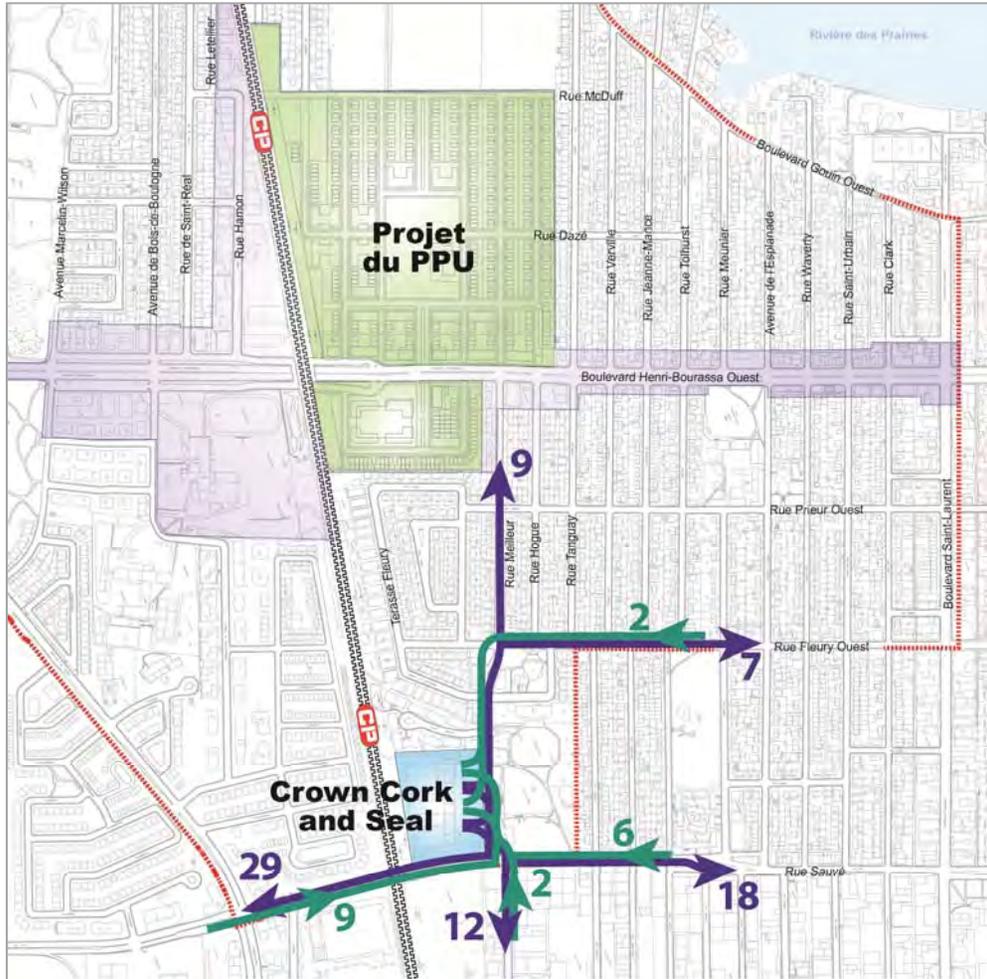
Heure de pointe PM (16h30-17h30)



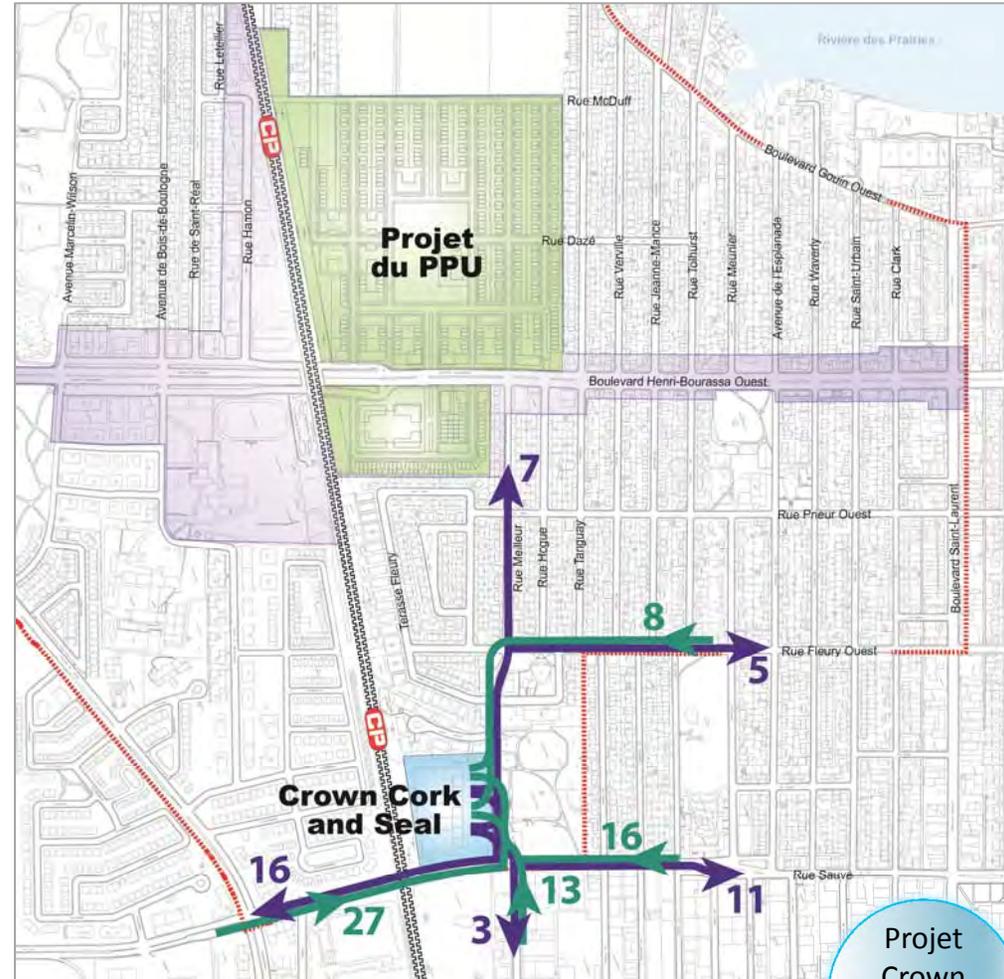
Projet
 Place de
 l'Acadie

Affectation des dépl. auto Projet « Crown Cork & Seal » à l'ultime (20 ans)

Heure de pointe AM (7h30-8h30)



Heure de pointe PM (16h30-17h30)



Projet
 Crown
 Cork &
 Seal

Proposition de sens de rues et largeurs de chaussées sur le site du PPU



1 - Chaussées séparées de 8,6 m

2 - Chaussées séparées de 7,5 m

3 - Chaussée de 8,6 m et piste cyclable sur rue

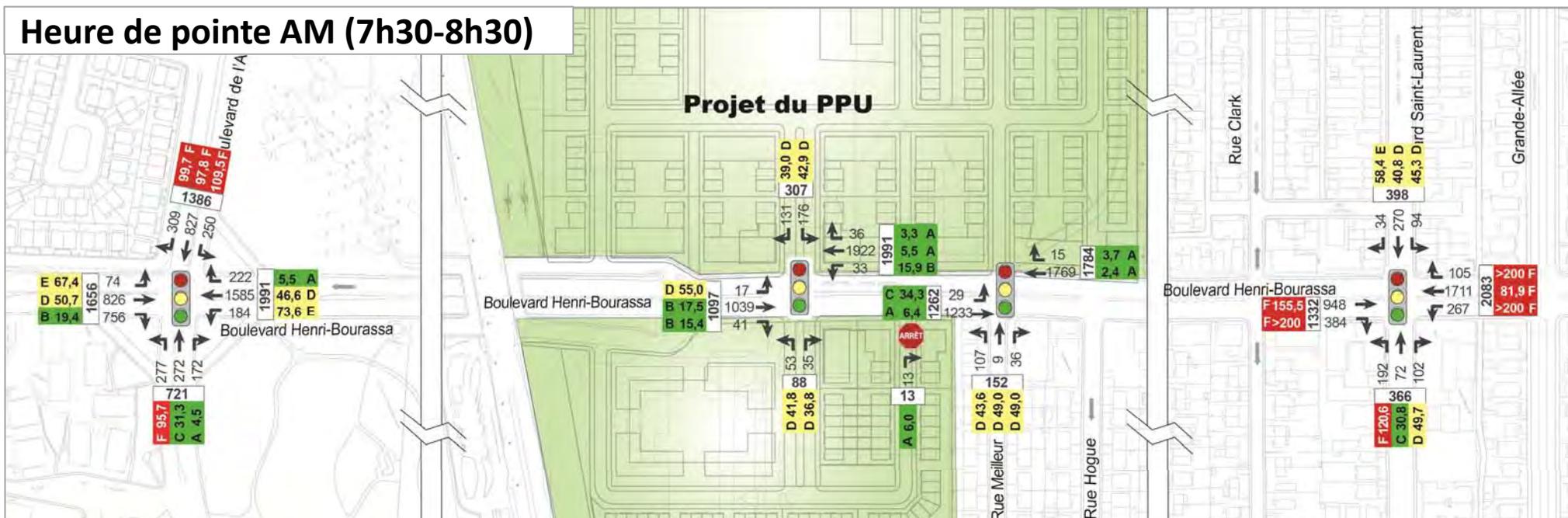
4 - Chaussée de 11 m (double-sens)

5 - Chaussée de 8,6 m (double-sens)

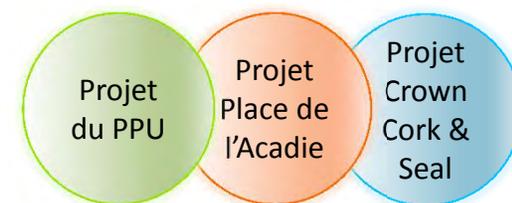
6 - Chaussée de 9,8 m (sens-unique)

Impacts - Conditions de circulation anticipées à l'ultime (20 ans) avec la géométrie actuelle

Heure de pointe AM (7h30-8h30)

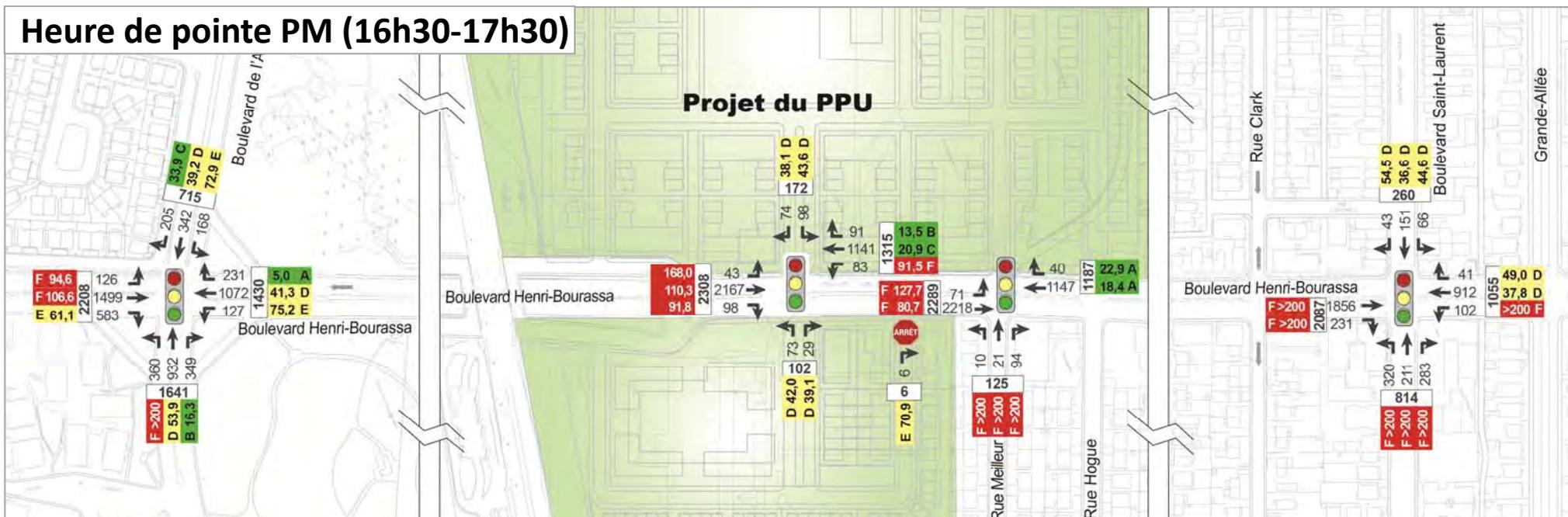


- Dégradation des conditions de circulation à l'app. ouest du carrefour H-Bourassa O. / St-Laurent.
 - + 86 véh/h pour VAD
 - + 78 véh/h pour TD
- Conditions de circulation acceptables sur le boulevard au niveau des accès au site du PPU.
- Les autres mouvements demeurent semblables à l'existant.



Impacts - Conditions de circulation anticipées à l'ultime (20 ans) avec la géométrie actuelle

Heure de pointe PM (16h30-17h30)

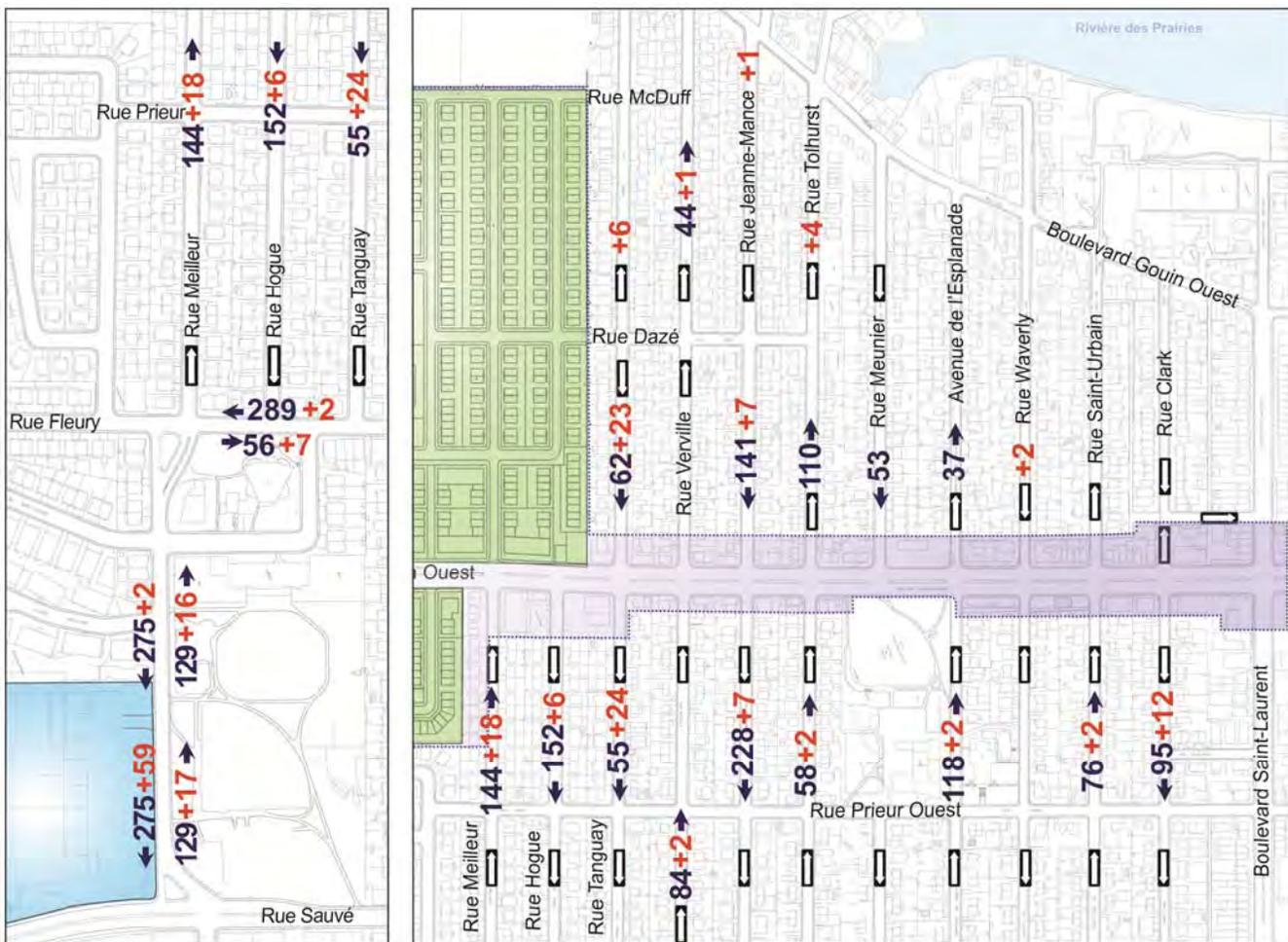


- Dégradation des conditions de circulation aux carrefours H-B./St-Laurent. et H-B./Acadie.
- Dégradation des conditions de circulation sur le boulevard, au niveau des accès au site du PPU. Perturbations causées par les véhicules qui attendent aux approches ouest des intersections avec la rue Meilleur et l'accès au Loblaws pour virer à gauche vers le nord, vers le site du PPU.
- Les autres mouvements demeurent semblables à l'existant.



Impacts - Circulation induite dans les rues locales à l'ultime (20 ans)

Heure de pointe AM (7h30-8h30)



Au nord du boulevard

- Rue Tanguay: + 23 véh/h
- Rue Verville: + 1 véh/h
- Rue Jeanne-Mance: + 7 véh/h

Au sud du boulevard

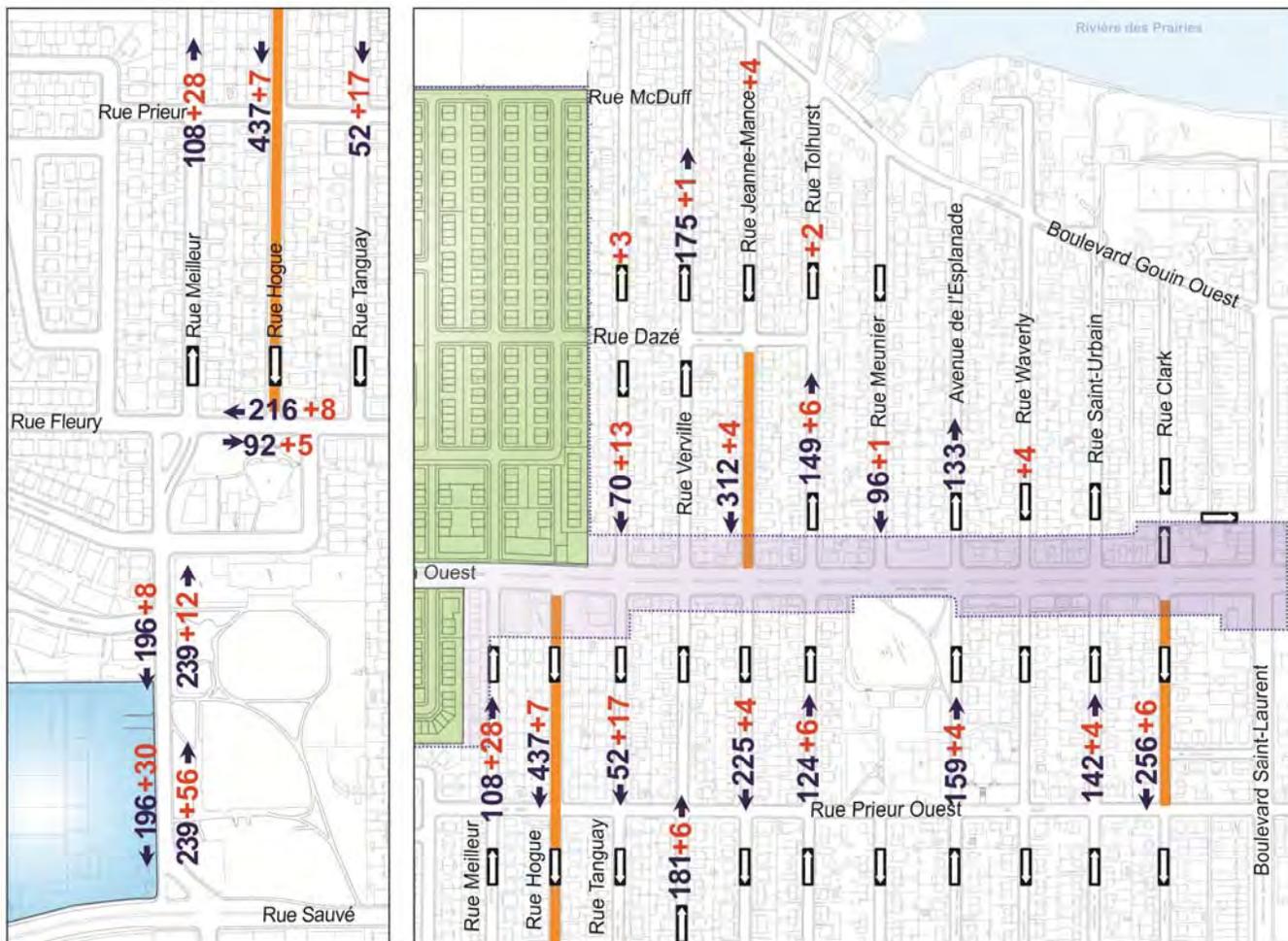
- Rue Meilleur : + 18 véh/h
- Rue Hogue : + 6 véh/h
- Rue Tanguay: + 24 véh/h
- Rue Jeanne-Mance: + 7 véh/h
- Rue Clark : + 12 véh/h

Besoin d'assurer un suivi régulier et de prendre les mesures préventives et coercitives appropriées.



Impacts - Circulation induite dans les rues locales à l'ultime (20 ans)

Heure de pointe PM (16h30-17h30)



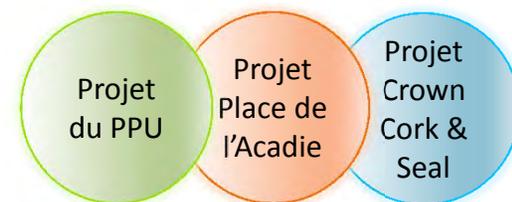
Au nord du boulevard

- Rue Tanguay: + 13 véh/h
- Rue Verville: + 6 véh/h
- Rue Jeanne-Mance: + 4 véh/h

Au sud du boulevard

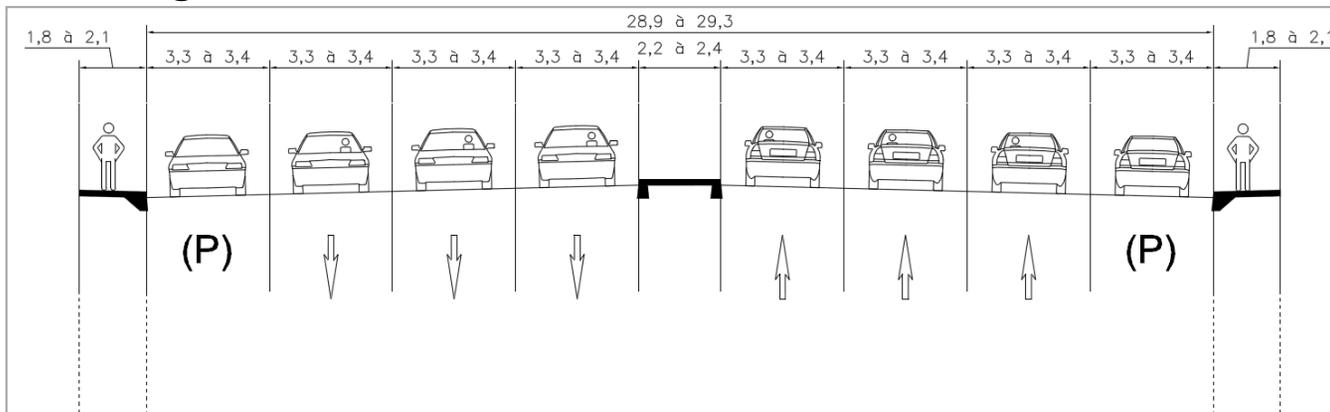
- Rue Meilleur : + 28 véh/h
- Rue Hogue : + 7 véh/h
- Rue Tanguay: + 17 véh/h
- Rue Jeanne-Mance: + 4 véh/h
- Rue Clark : + 6 véh/h

Besoin d'assurer un suivi régulier et de prendre les mesures préventives et coercitives appropriées.



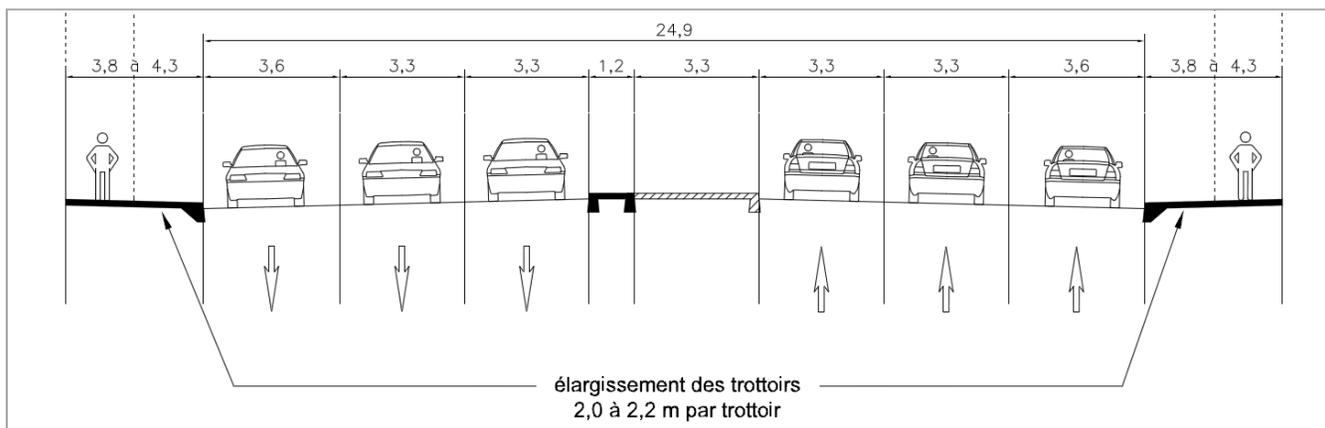
Opportunités de réaménagement du boulevard à l'est du viaduc du CP

Aménagement existant



- Une voie de stationnement et 3 voies de circulation par direction
- Un terre-plein de 2,1m
- Trottoirs de 1,8

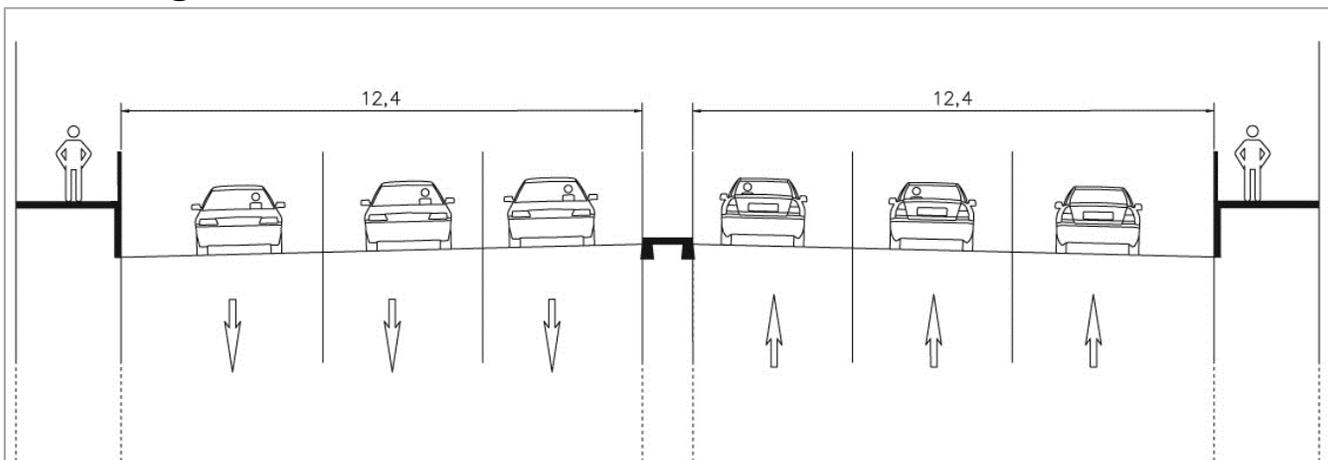
Aménagement proposé



- 3 voies de circulation par direction
- Un terre-plein de 4,5 m
- Trottoirs de 3,8 m

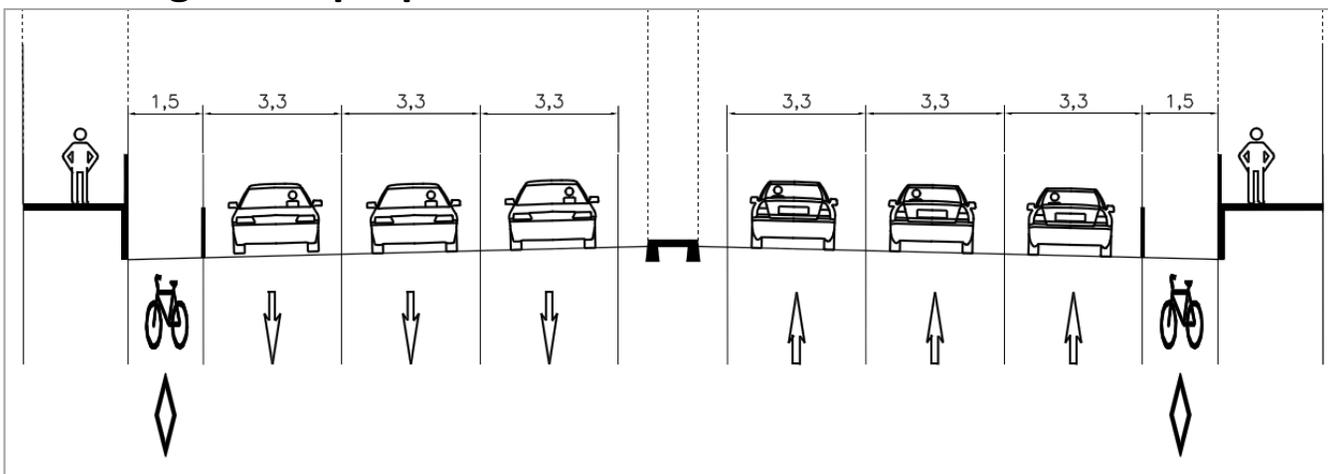
Opportunités de réaménagement du boulevard sous le viaduc du CP

Aménagement existant



- 3 voies de circulation par direction
- Un mail central en béton de 1,2 m
- Trottoirs surélevés

Aménagement proposé

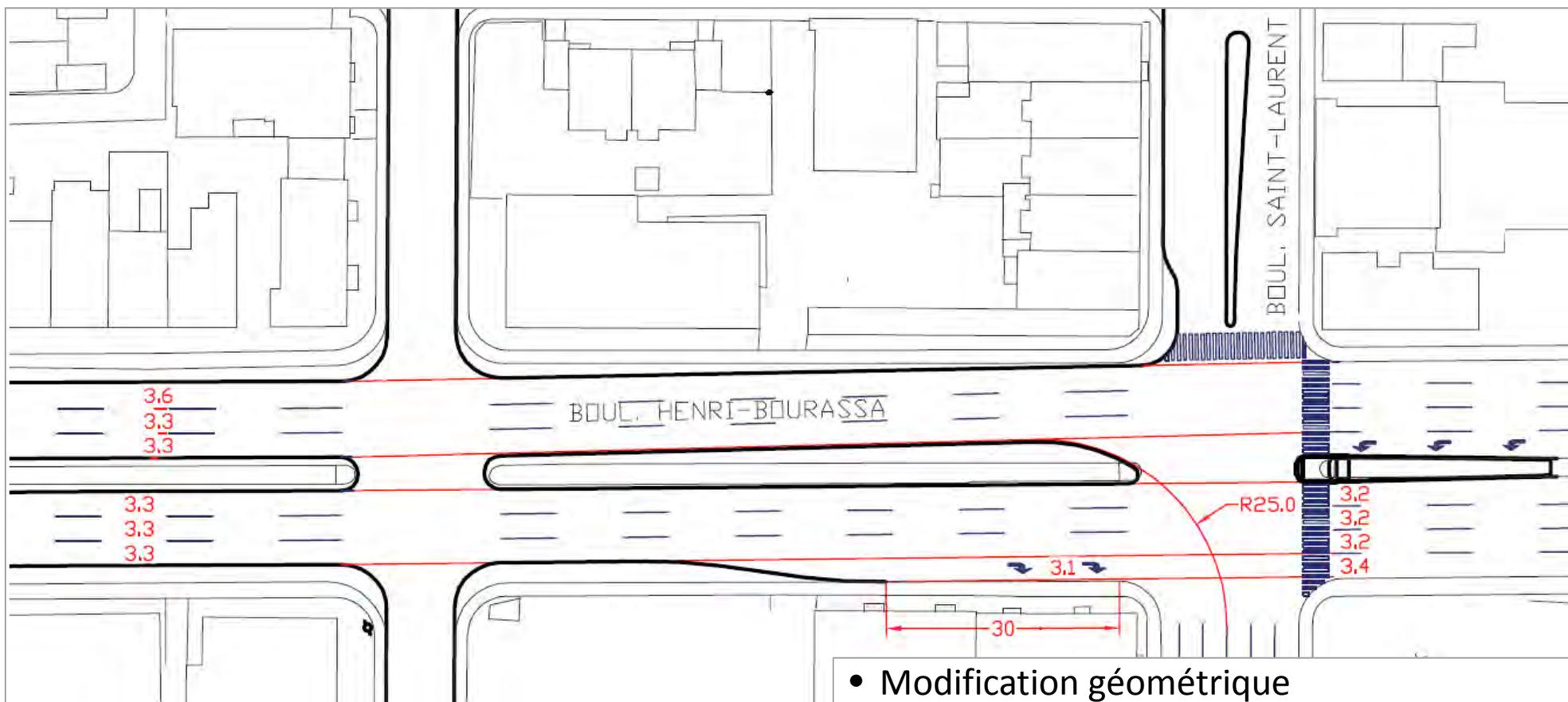


- Une bande cyclable de 1,5 m
- 3 voies de circulation de 3,3 m par direction
- Un terre-plein de 2,8 m
- Trottoirs surélevés

(Ce concept doit faire l'objet de validations géométriques)

Opportunités de réaménagement du boulevard

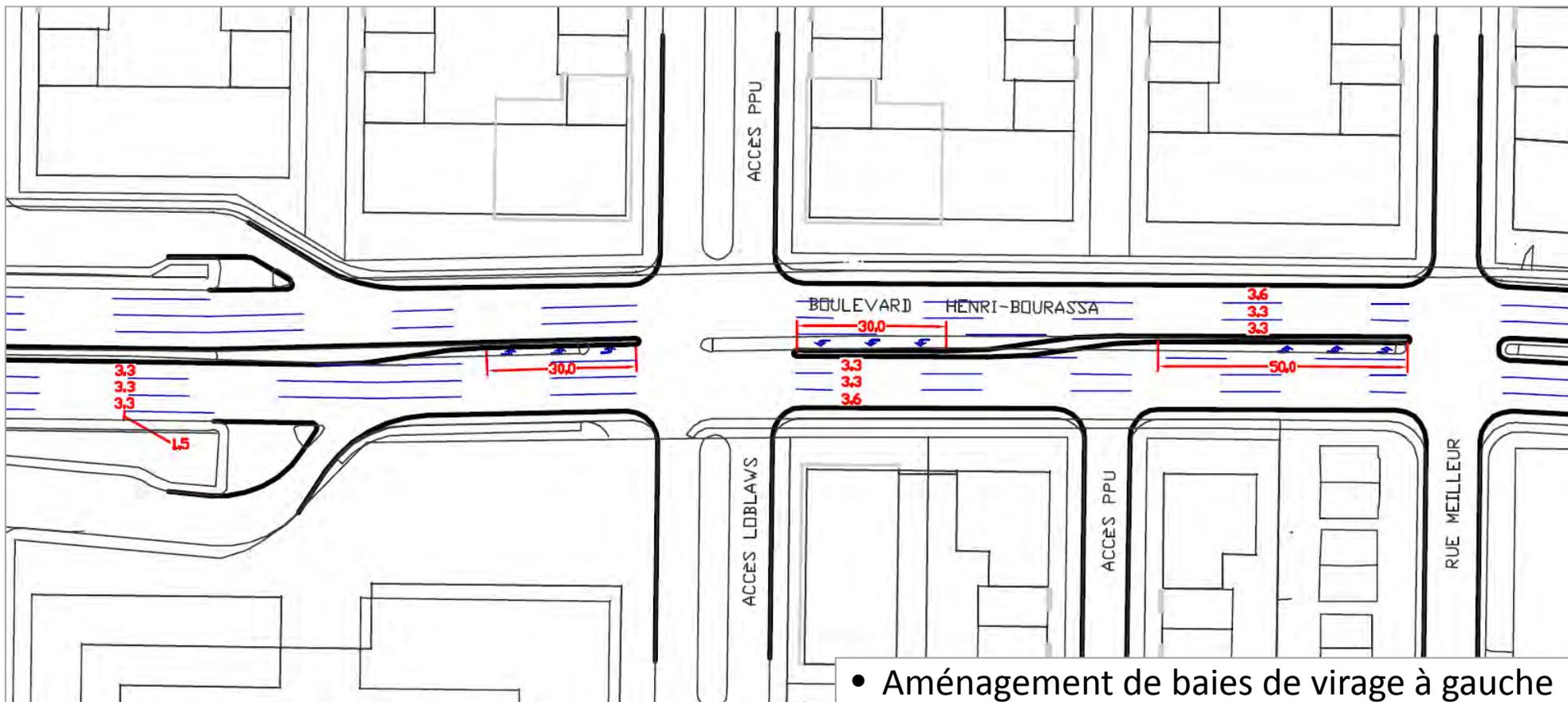
Carrefour Henri-Bourassa Ouest / Saint-Laurent



- Modification géométrique
- Réalignement des voies
- Introduction voie exclusive de virage à gauche à l'approche est

Opportunités de réaménagement du boulevard

Carrefours Henri-Bourassa Ouest / Accès au PPU



- Aménagement de baies de virage à gauche
- Modification de la programmation des feux de circulation

Opportunités de réaménagement du boulevard

- **Impacts sur la circulation**

- Amélioration de la fonctionnalité du boulevard au niveau des accès au PPU.
- Pour les carrefours existants: les conditions de circulation anticipées sont semblables aux conditions sans réaménagement du boulevard.

- **Impacts sur le stationnement sur rue**

- Période de pointe du matin : perte de 115 cases (*avec un taux d'occupation de 28%*)
- Période de pointe de l'après-midi: Perte de 127 cases (*avec un taux d'occupation de 37%*)
- Période hors-pointe: Possibilité d'autoriser le stationnement sur rue.

- **Impacts sur l'accessibilité riveraine**

- Élimination de plusieurs débarcadères 15 mn en période de pointe du matin et de l'après-midi. Ces débarcadères servent à des garderies ou à des dépanneurs. Il faudra évaluer en détail la possibilité de relocaliser ces débarcadères sur les rues transversales.

Conclusions et recommandations

- **Conditions de circulation anticipées**

- Le tronçon du boulevard Henri-Bourassa à l'étude permet d'accueillir le développement immobilier du PPU et des projets adjacents sans nuire à sa fonctionnalité d'artère principale.

- **Circulation de transit anticipée**

- Les projets immobilier prévus augmentent la pression sur la circulation de transit dans les rues locales.
- L'efficacité des mesures existantes d'apaisement de la circulation, la mise en place d'un suivi régulier et la mise en place des mesures préventives et coercitives appropriées par l'Arrondissement devraient permettre de maîtriser la circulation de transit supplémentaire.

- **Opportunités de réaménagement du boulevard**

- Le réaménagement du boulevard à 3 voies de circulation par direction permet l'amélioration de l'espace piétonnier tout en maintenant une bonne fonctionnalité du boulevard.
- Il y a cependant la perte du stationnement sur rue et de l'accessibilité riveraine en période de pointe du matin et de l'après-midi.
- Il est possible d'autoriser le stationnement sur rue en dehors des périodes de pointe.

FIN
