

## NOTE

**DESTINATAIRE** : Cédric Constantin  
Coordonnateur au développement

**C.C.** : Marie-Hélène Binet-Vandal, conseillère en aménagement,  
arrondissement Sud-Ouest

**EXPÉDITEUR** : Geneviève Lefebvre, ing.

**DATE** : **22 octobre 2013**

**OBJET** : Réponse aux questions de l'arrondissement

**N/référence** : M02251C – Dossier Étude d'impact circulation,  
3500 St-Jacques Ouest

---

Monsieur,

Vous trouverez dans le présent document les réponses aux questions posées par l'arrondissement Sud-Ouest dans leur courriel daté du 21 octobre 2013, relativement au dossier mentionné en objet.

### Règles de bonnes pratiques en études de circulation

Selon les règles de bonnes pratiques dans le domaine de la circulation, les simulations des conditions de déplacements véhiculaires devraient s'effectuer sur la base des débits horaires les plus élevés de la période de pointe à analyser. Dans le cadre de ce projet, l'heure de pointe la plus critique est de 7 h 30 à 8 h 30 pour le matin, et de 16 h 30 à 17 h 30 pour l'après-midi.

À titre d'information, la méthodologie généralement utilisée pour obtenir les débits horaires les plus élevés consiste à effectuer des comptages de circulation durant les périodes de pointe du matin, entre 6 h et 9 h, et de l'après-midi, entre 15 h 30 et 18 h 30. Ensuite, l'heure à laquelle le réseau routier est plus chargé représente l'heure de pointe du réseau et les débits correspondants à cette heure sont considérés dans les simulations. Selon l'enquête origine-destination des années 2003 et 2008, les déplacements de l'heure de pointe du matin représentent environ 40 % de ceux de la période de trois (3) heures.

### **Situation anticipée**

Les simulations des conditions de circulation pour la situation anticipée s'effectuent sur la base des débits horaires anticipés qui représentent la somme des débits horaires actuels et des débits horaires générés par le projet.

Ainsi donc, les déplacements que génère le projet doivent être convertis en débits horaires à des fins de simulations des heures de pointe du matin et de l'après-midi.

- **Déplacements effectués durant le jour**

En guise de rappel, le projet génère 1 300 déplacements attirés le jour. Ils entrent au travail dans la période de pointe du matin, soit de 6 h à 9 h., en après-midi, ces travailleurs retournent à domicile durant la période de pointe située généralement entre 15 h 30 et 18 h 30.

Selon les données reçues du Client, 25 % des déplacements attirés le jour seront effectués en auto, soit 325 déplacements autos durant la période du matin (6 h à 9 h) et 975 déplacements à pieds et/ou en transports collectifs. Par ailleurs, selon une étude réalisée par CIMA+ en juin 2013 pour un générateur comparable au projet du 3 500 St-Jacques, soit le site de la CSN situé sur l'avenue de Lorimier dans l'arrondissement Ville-Marie, à Montréal, le débit automobile attiré par ce projet durant l'heure de pointe du matin représente 45,5 % de la demande de la période, une proportion supérieure au 40 % qu'indique l'enquête origine-destination. Donc, pour une estimation conservatrice, une proportion de 45,5 % a été utilisée pour le projet du 3 500 St-Jacques. Alors, le débit de l'heure de pointe est quantifié à 45,5 % x 325, soit 148 véhicules. L'autre partie de la demande, soit 177 véhicules, est répartie sur les deux autres heures de la période, ce qui fait un débit moyen horaire de 89 véhicules/h.

Étant donné que le pôle générateur est constitué de bureaux, les déplacements attirés le matin retournent généralement à domicile durant la période de pointe de l'après-midi. Seulement, la proportion de l'heure de pointe de l'après-midi, toujours basée sur l'étude de la CSN, est plus élevée que celle du matin, car elle constitue 47 % de la période ce qui équivaut à 153 véhicules/h (45,5 % x 325).

- **Déplacements effectués durant la nuit**

Selon l'enquête origine-destination 2008, la part modale d'auto attirée par le Sud-Ouest, entre 18 h 30 et minuit, est de 69 %. Cela implique donc un débit de 276 véhicules durant la nuit (69 % x 400 déplacements). En considérant que l'heure de pointe de nuit représente 40 % de la période, le projet attirera 110 véhicules supplémentaires répartis sur les axes du réseau routier sur une heure. Cette quantité est moins élevée que celle générée aux heures de pointe du matin et de l'après-midi.

- **Les déplacements totaux générés par les 1 700 usagers sur 24 heures**

Sur une période de 24 h, les 1 700 déplacements attirés par le projet du 3 500 St-Jacques seront également produits. Donc, le fait de dire que le double de ces déplacements est

général est exact, mais la façon de le considérer dans les analyses de circulation est particulière.

- Simulations des conditions de circulation anticipées

Les simulations effectuées pour les heures de pointe les plus chargées du réseau indiquent que les conditions de circulation anticipées sont globalement acceptables et similaires à celles de la situation actuelle. On en déduit donc que pour les deux autres heures, où le réseau routier est moins chargé et les déplacements attirés moins élevés, les conditions de circulation seront également acceptables.

Pour les 400 déplacements effectués durant la nuit, aucune simulation n'a été effectuée, car le réseau est beaucoup moins chargé durant cette période. La capacité disponible durant la nuit est généralement largement suffisante pour accommoder efficacement la demande véhiculaire sur le réseau routier.

- Besoins en stationnement de jour

Le projet offre 120 cases de stationnement hors rue sur le site (+ une soixantaine de cases hors site disponibles pour le quart de nuit). Le reste de la demande en stationnement devra être accommodé sur rue ou dans des stationnements hors rue en périphérie du projet.

En espérant répondre à vos questions et vous éclaircir davantage sur la méthodologie généralement employée dans le domaine de la circulation, veuillez recevoir nos meilleures salutations.



Geneviève Lefebvre, ing., associée  
Chargée de projet  
OIQ : 114972