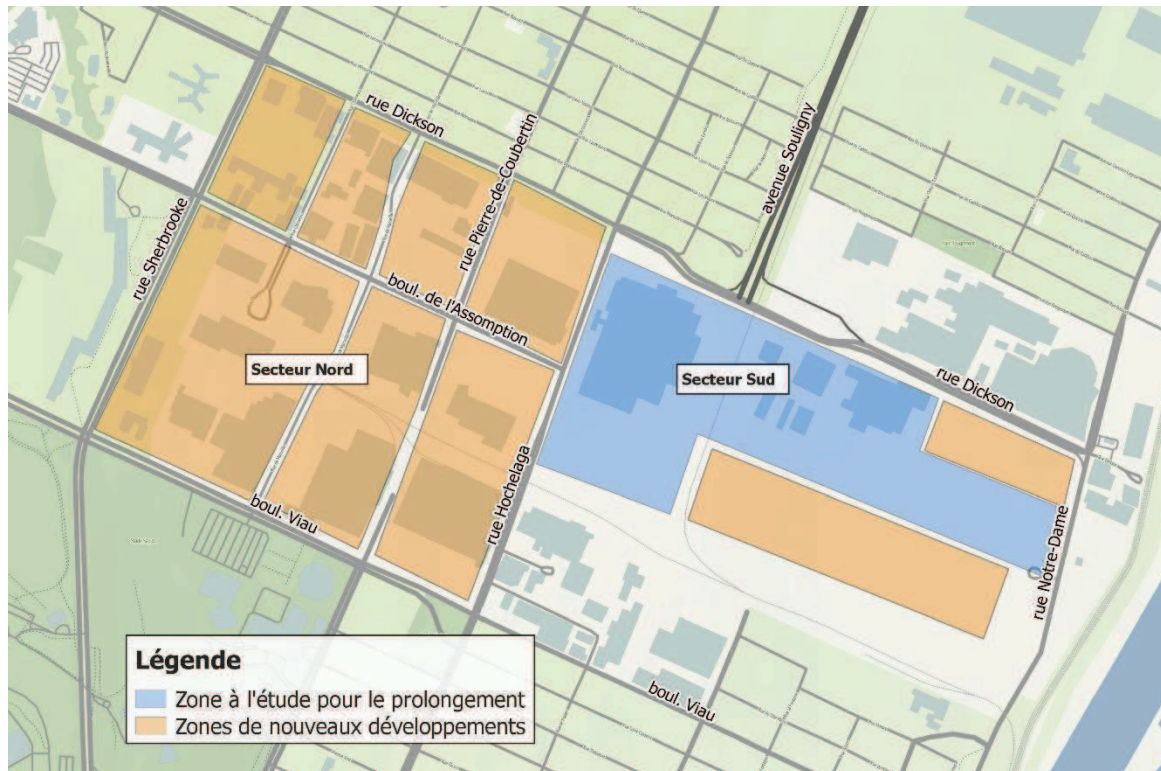


## 2 Portrait de la situation actuelle

Le secteur à l'étude pour le prolongement du boulevard de l'Assomption se situe entre la rue Dickson, la gare de triage du CN dans l'axe est-ouest, et les rues Hochelaga et Notre-Dame Est dans l'axe nord-sud tel que montré à la figure 2-1. Cette figure montre également les zones à développer qui auront un impact sur la circulation dans le secteur à l'étude.

Le portrait de la situation actuelle permet d'obtenir une vue d'ensemble du secteur à l'étude. Les aspects traités dans ce chapitre sont les suivants :

- Réseau routier limitrophe;
- Réseau ferroviaire;
- Circulation.



Fond de carte : Open street maps

Figure 2-1 : Secteur à l'étude

## 2.1 Réseau routier limitrophe

Le secteur à l'étude comprend les axes principaux suivants :

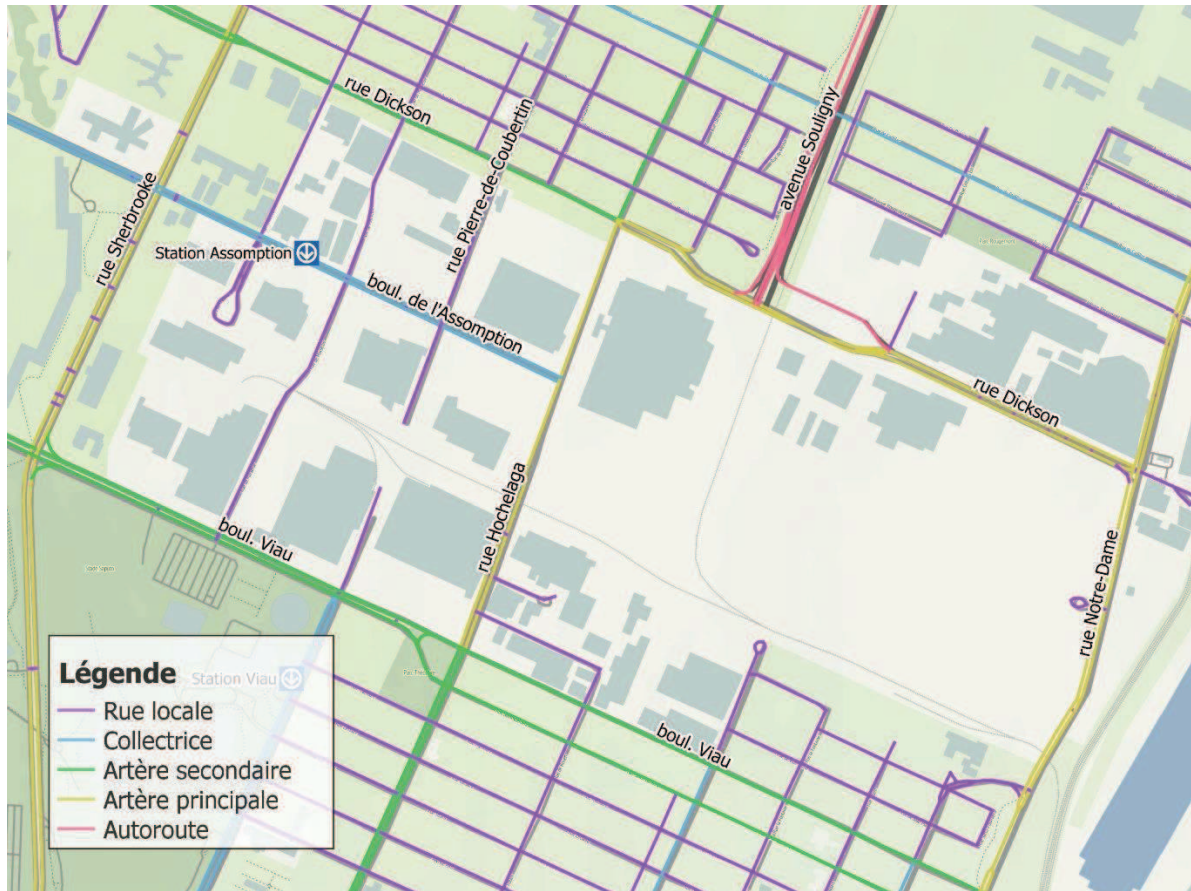
- Boulevard de l'Assomption : boulevard à trois voies par direction séparées par un terre-plein central, avec des trottoirs des deux côtés et une vitesse affichée de 50 km/h. L'arrêt sur rue est interdit entre 16 h et 18 h 30 du côté est du boulevard<sup>6</sup>, et entre 8 h et 9 h 30 du côté ouest, et ce, du lundi au vendredi.
- Rue Sherbrooke Est (route 138) : route à trois voies par direction séparées par un terre-plein central, des trottoirs des deux côtés, et une vitesse affichée de 50 km/h. Le stationnement est interdit des côtés de la rue en tout temps. L'arrêt sur rue est interdit de 8h à 9h30 et de 16h à 18h30 dans les deux directions.
- Rue Notre-Dame Est : rue à deux voies par direction séparées par un terre-plein central, des trottoirs des deux côtés, et une vitesse affichée de 60 km/h. L'arrêt sur rue est interdit des deux côtés du boulevard en tout temps.
- Rue Hochelaga : rue à trois voies par direction, des trottoirs des deux côtés, et une vitesse affichée de 50 km/h. Du côté nord, le stationnement est interdit le lundi et le jeudi entre 7 h et 8 h du 1<sup>er</sup> avril au 1<sup>er</sup> décembre. Du côté sud, le stationnement est interdit le mardi et vendredi entre 7 h et 8 h du 1<sup>er</sup> avril au 1<sup>er</sup> décembre.

### 2.1.1 Hiérarchie du réseau

La figure 2-2 montre la hiérarchie actuelle du réseau routier du secteur à l'étude. Tous les axes qui y sont présentés font partie du réseau artériel administratif de la Ville de Montréal. Selon la base de données ouvertes de la Ville de Montréal, l'avenue Souigny, classée comme étant une autoroute pour la portion à l'ouest de l'autoroute 25<sup>7</sup>, connecte actuellement avec la portion de la rue Dickson qui est située au sud de la rue Hochelaga, et qui est considérée comme une artère principale. Les rues Sherbrooke Est et Notre-Dame Est sont aussi des artères principales, tandis que le boulevard Viau est une artère secondaire. Finalement, le boulevard de l'Assomption est classé comme étant une route collectrice.

<sup>6</sup> Les restrictions proviennent de la base de données ouverte de la Ville de Montréal

<sup>7</sup> La portion de l'avenue Souigny située à l'est de l'autoroute 25 est classée comme collectrice



Fond de carte : Open street maps

Figure 2-2 : Hiérarchie actuelle du réseau routier<sup>8</sup>

### 2.1.2 Utilités publiques

Les demandes de plans pour les services enfouis ont été faites à Info-Excavation. Celles-ci ont été séparées en deux secteurs, soit le prolongement du boulevard de l'Assomption, et la rue Notre-Dame Est.

En ce qui concerne le prolongement du boulevard de l'Assomption, plusieurs services passent par le site prévu pour le prolongement. En effet, des conduits de Bell (dont certains de haute priorité), de la CSEM, de Gaz Métro, de Tans-Énergie, d'Hydro-Québec fibre et de 360 Network sont présents dans l'emprise des futurs travaux. Ceux-ci se situent majoritairement près de l'intersection du boulevard de l'Assomption et de la rue Hochelaga.

Du côté de la rue Notre-Dame Est, des conduits de Bell, de la CSEM, de Gaz métro et de Trans-Énergie sont présents. Il est à noter que la majorité des conduits sont situés du côté nord de la rue, côté par lequel l'élargissement de la rue Notre-Dame Est est prévu, et que seuls les conduits de Bell sont situés du côté sud de la rue.

Dans tous les cas, les utilités publiques concernées devront être avisés des travaux afin de valider leurs besoins et contraintes. Les massifs rencontrés devront être soit protégés, déplacés ou abaissés conformément à leurs exigences et aux conflits potentiels entre les égouts, les aqueducs et la structure de chaussée proposé. En ce qui concerne les conduits de gaz, il est possible que Gaz Métro exige

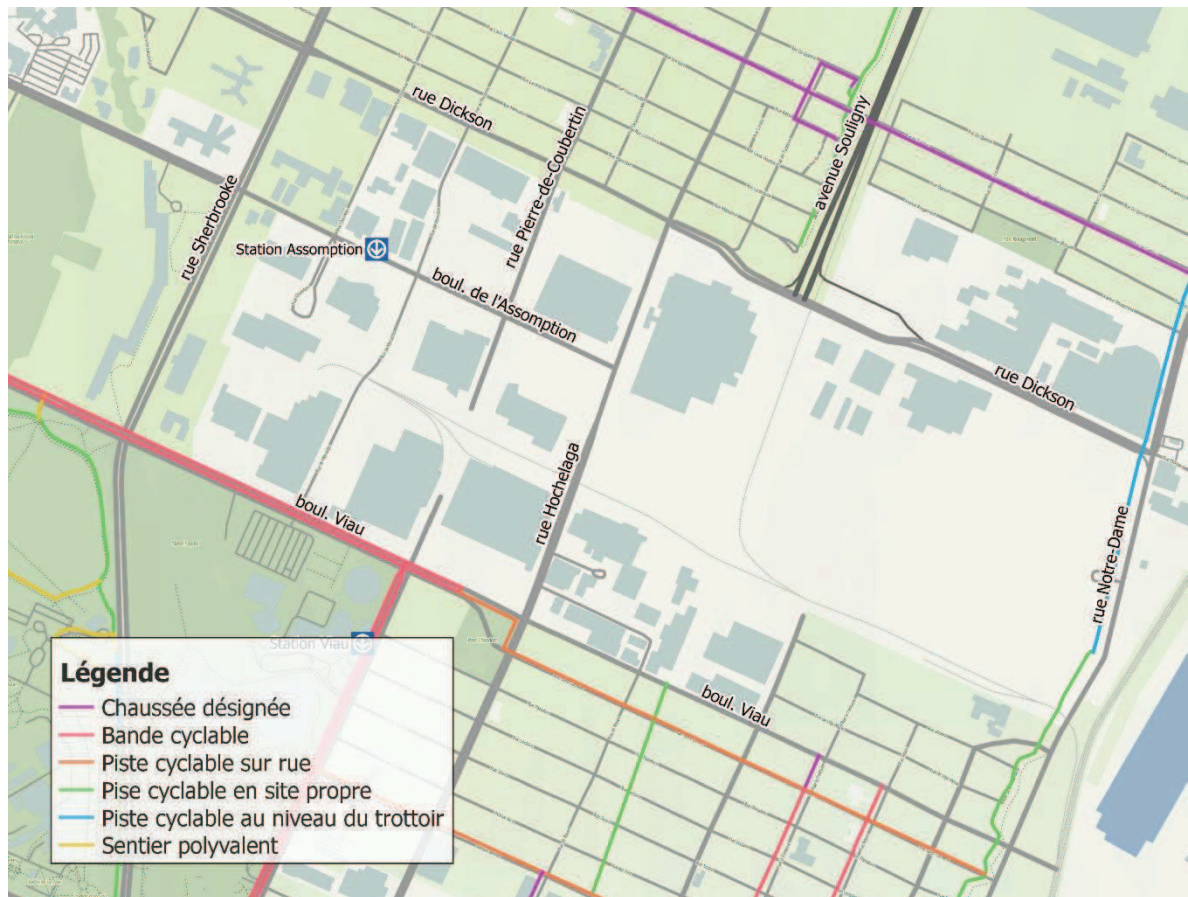
<sup>8</sup> Source : données ouvertes de la Ville de Montréal (Géobase)



une gaine de protection aux endroits où la route croisera les conduits. Toutefois, aucun conflit majeur n'a été constaté.

### 2.1.3 Réseau cyclable

La Ville de Montréal offre un réseau cyclable de plus de 680 km et un système de vélo en libre-service composé de 460 stations (Bixi). Dans le secteur à l'étude, une piste cyclable en site propre est aménagée le long de l'avenue Souigny et s'arrête tout juste à l'est de la rue Dickson tel que montré à la figure 2-3 et à la photo 2-1. Lors de la réalisation du projet, cette piste cyclable pourra être raccordée à la piste multifonctionnelle Longue-Pointe, à l'extrémité ouest du secteur à l'étude et présentée à la photo 2-2. Une piste adjacente au trottoir est aussi aménagée sur la rue Notre-Dame Est.



Fond de carte : Open street maps

Figure 2-3 : Réseau cyclable du secteur à l'étude<sup>9</sup>

<sup>9</sup> Source : données ouvertes de la Ville de Montréal (Réseau cyclable)



Source : Google Street View

**Photo 2-1 : Fin de la piste cyclable longeant l'avenue Souigny**



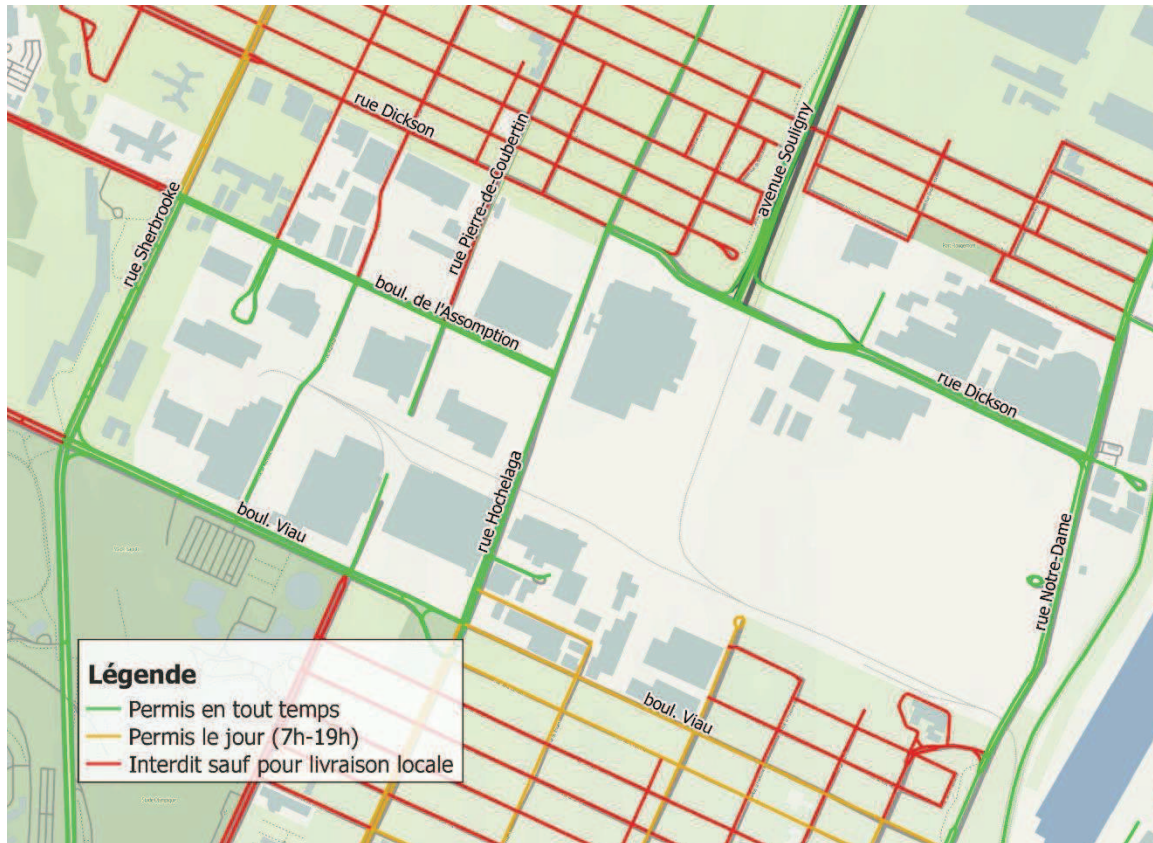
Source : Google Street View

**Photo 2-2 : Piste multifonctionnelle Longue-Pointe**

### 2.1.4 Réseau du camionnage

Le réseau de camionnage est montré à la figure 2-4. La circulation des camions est permise sur le boulevard de l'Assomption, les rues Notre-Dame Est et Hochelaga, et la portion de la rue Dickson entre les rues Notre-Dame Est et Hochelaga. Il faut noter que l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve fait présentement face à un problème de transit de camions de marchandise par Dickson sur la portion au nord de la rue Hochelaga.





Fond de carte : Open street maps

Figure 2-4 : Réseau de camionnage<sup>10</sup>

## 2.2 Réseau ferroviaire

Le corridor ferroviaire dans le secteur à l'étude comprend la voie ferrée de l'embranchement industriel Longue-Pointe du CN et deux voies de raccordement tel que montré à la figure 2-5. Celle au nord dessert un terrain à vocation industrielle tandis que la voie au sud raccorde une section de la cour de triage du CN.

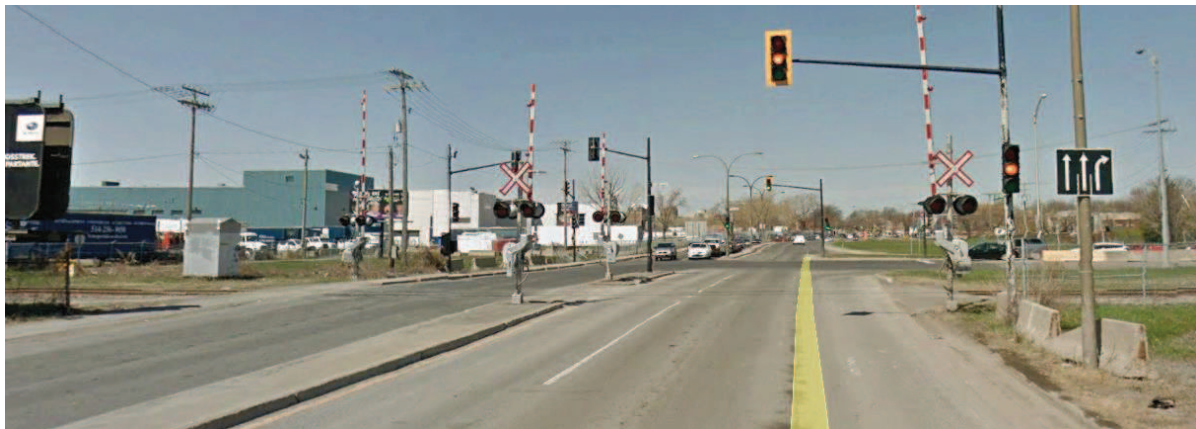
Présentement, la vitesse des trains sur l'embranchement Longue-Pointe dans le secteur entre la rue Dickson et la cour de triage est de 5 mi/h [8 km/h]. Pour ce qui est des passages à niveau, la procédure du CN pour cet embranchement est que les trains doivent s'arrêter avant de franchir le passage et s'assurer que les automobiles sont à l'arrêt, et ce, même lorsqu'il y a un système d'avertissement (feux et barrières) automatisé comme au passage de la rue Dickson (voir photo 2-3).

<sup>10</sup> Source : données ouvertes de la Ville de Montréal (Camionnage)



Fond de carte : Open street maps

Figure 2-5 : Réseau ferroviaire à proximité du secteur à l'étude



Source : Google Street View

Photo 2-3 : Signalisation à l'approche des voies ferrées (carrefour Dickson/Souigny)

### 2.3 Débits de circulation

Les débits de circulation aux intersections utilisés dans le cadre des analyses ont été obtenus via le portail de données ouvertes de la Ville de Montréal. La plupart des comptages réalisés dans le secteur à l'étude datent de 2009. L'heure de pointe de la circulation correspond à l'heure de pointe durant laquelle le débit horaire global sur l'ensemble des intersections est le plus élevé. On constate que l'heure de pointe utilisée dans les analyses d'AIMSUN, amorcées par le MTQ et modifiées par la Ville, sont de 8 h à 9 h pour la période AM, et 16 h et 17 h pour la période PM. Ce sont ces heures qui ont été utilisées dans cette étude pour déterminer des débits de circulation à analyser.

Après vérification, les comptages utilisés dans les analyses AIMSUN correspondent aux comptages de 2009 présents dans la base de données ouverte de la Ville de Montréal. Afin de représenter le plus fidèlement possible la situation actuelle, les débits de circulation ont été majorés selon les données de l'enquête OD la plus récente (2013) tel que montré au tableau 2-1. En effet, l'augmentation des déplacements auto entre 2008 et 2013 à Montréal est de 12% (2,4% par année). Ainsi, la majoration appliquée entre 2009 et 2013 est de 2,4% / année x 4 années, donc 9,6%.

**Tableau 2-1 : Majoration des comptages**

Intersection	Période	Date du comptage	Majoration pour représenter la situation actuelle
Assomption / Hochelaga	AM	2009-06-11	10%
	PM	2009-06-11	10%
Assomption / Pierre-de-Coubertin	AM	2009-06-11	10%
	PM	2009-06-11	10%

## 2.4 Conditions de circulation

Les débits de circulation observés dans le secteur en heure de pointe de l'avant-midi et de l'après-midi sont présentés à la figure 2-6 et à la figure 2-7 respectivement. Les mouvements suivants sont considérés comme étant les plus problématiques, et entraînent des niveaux de service difficiles pour la circulation véhiculaire. Les niveaux de service actuels du secteur sont présentés à l'annexe C.

### *Intersection Hochelaga/Dickson*

- Un total de 512 et 984 véhicules tournant à droite de l'approche ouest vers l'approche sud durant l'heure de pointe du matin et de l'après-midi, respectivement;
- Un total de 693 véhicules tournant à gauche de l'approche sud vers l'approche ouest durant l'heure de pointe du matin;
- Un total de 493 et 457 véhicules continuant tout droit de l'approche sud vers l'approche nord durant l'heure de pointe du matin et de l'après-midi, respectivement.

### *Intersection Souigny/Dickson*

- Un total de 1576 véhicules tournant à droite de l'approche est vers l'approche nord durant l'heure de pointe du matin;
- Un total de 1588 véhicules tournant à gauche de l'approche nord vers l'approche est durant l'heure de l'après-midi.

### *Intersection Notre-Dame/Dickson*

- Un total de 917 véhicules tournant à droite de l'approche nord vers l'approche ouest durant l'heure de pointe du matin;
- Un total de 1063 véhicules continuant tout droit de l'approche est vers l'approche ouest durant l'heure de pointe du matin;
- Un total de 904 véhicules tournant à gauche de l'approche ouest vers l'approche nord durant l'heure de pointe de l'après-midi.





PROLONGEMENT DU  
BOULEVARD DE L'ASSOMPTION

**LÉGENDE**

**DÉBITS ACTUELS DANS LE  
SECTEUR À L'ÉTUDE**

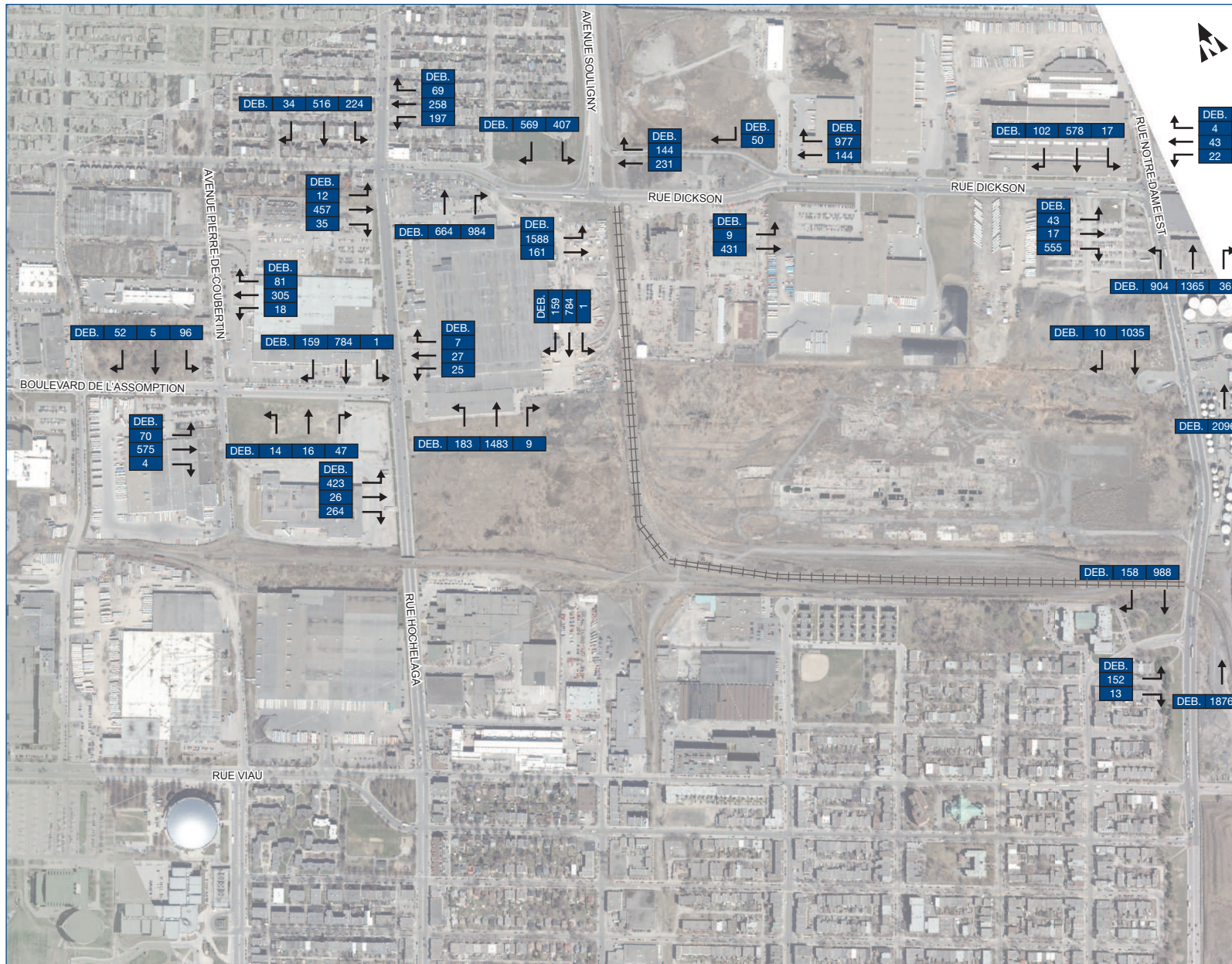
Heure de pointe du matin (8h-9h)

Figure 2-6



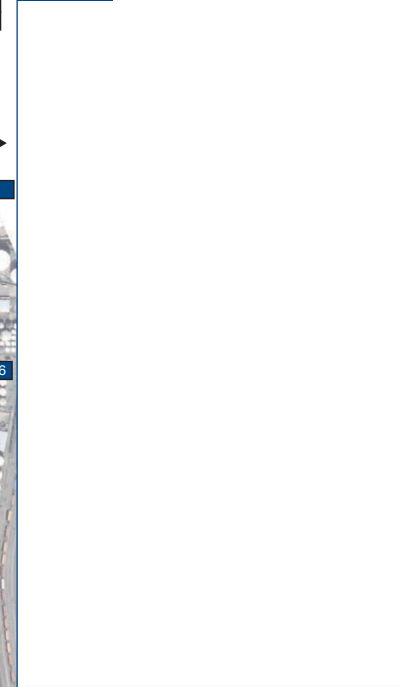
M03858D  
Avril 2016





PROLONGEMENT DU  
BOULEVARD DE L'ASSOMPTION

**LÉGENDE**



**DÉBITS ACTUELS DANS LE  
SECTEUR À L'ÉTUDE**  
Heure de pointe de l'après-midi (16h-17h)

Figure 2-7

T\_Circulation\_Dossiers\M03858D\410\_FIGURES\M03858D\_FIG 2.7-V01.AI