

ÉTUDE D'IMPACT DE LA CIRCULATION

DÉBITS AJOUTÉS SUR LE RÉSEAU

Usage	Superficie bâtiment (pi ² - commerces, bureaux) OU Nombre d'unités (logements) OU Nombre de chambres (hôtel) OU Nombre d'élèves (école)	Réduction pour développement orienté transports en commun	AM		PM		SAMEDI	
			Nombre entrant	Nombre sortant	Nombre entrant	Nombre sortant	Nombre entrant	Nombre sortant
Phase 1								
Marché alimentaire	26 694	60%	18	13	48	48	54	54
Commerce de proximité	25 564	60%	14	10	34	34	34	33
Condos et locatifs	1 401	50%	50	159	104	43	137	143
RPA et Active Living	676	0%	46	89	95	74	117	100
Logement sociaux et abordables	318	50%	23	56	43	30	120	83
Total			151	326	324	228	462	413
Phases 1 et 2								
Commercial - ensemble	106 810	60%	117	72	231	251	252	242
Hôtel	241	50%	31	24	36	35	49	38
Condos et locatifs	2 011	50%	72	228	150	61	197	205
RPA et Active Living	676	0%	46	89	95	74	117	100
Logement sociaux et abordables	318	50%	23	56	43	30	120	83
Total			289	469	555	451	735	669
Phases 1 à 3								
École primaire	384	50%	77	65	14	17	0	0
Commercial - ensemble	157 723	60%	33	20	103	112	144	133
Hôtel	241	50%	31	24	36	35	49	38
Condos et locatifs	3 152	50%	112	357	235	96	309	322
RPA et Active Living	676	0%	46	89	95	74	117	100
Logement sociaux et abordables	513	50%	37	91	70	48	194	135
Total			336	647	553	382	813	728
Phases 1 à 4 (projet entier)								
Bureaux	107 876	10%	130	18	24	116	28	24
École primaire	384	50%	77	65	14	17	0	0
Commercial - ensemble	284 915	60%	59	36	186	201	261	241
Hôtel	241	50%	31	24	36	35	49	38
Condos et locatifs	3 924	50%	140	444	293	119	385	400
RPA et Active Living	676	0%	46	89	95	74	117	100
Logement sociaux et abordables	513	50%	37	91	70	48	194	135
Total			520	768	717	611	1 033	937

Le tableau adjacent présente les débits cumulatifs ajoutés sur le réseau suite aux différentes phases de construction de la future Place Versailles.

Le développement étant orienté sur le transport collectif, différents pourcentages de réduction des déplacements ont été considérés selon les usages.

Le développement vise une **part modale** moyenne de **50% automobile et 50% transports actifs et collectifs**.

Le tableau ci-dessous présente les débits cumulatifs enlevés du réseau suite aux différentes phases de démolition de la Place Versailles actuelle. Le centre commercial étant à proximité de la station de métro Radisson, soit un système structurant de transport collectif, une part modale de 36% pour les transports actifs et collectifs a été considérée. Ce pourcentage de réduction des déplacements est basé sur les données de l'enquête OD 2018 de l'ARTM pour le secteur.

DÉBITS ENLEVÉS DU RÉSEAU

Usage	Superficie (pi ²)	AM		PM		SAMEDI	
		Nombre entrant	Nombre sortant	Nombre entrant	Nombre sortant	Nombre entrant	Nombre sortant
1^{ère} phase de démolition (laisse place à la phase 1)							
Commercial	280 893	95	58	293	318	411	380
2^{ème} phase de démolition (laisse place aux phases 2 et 3)							
Bureaux	42 427	36	5	7	32	8	7
Commercial	639 377	336	207	1 043	1 130	1 463	1 350
Total	681 804	373	212	1 050	1 163	1 471	1 357
3^{ème} phase de démolition (laisse place à la phase 4)							
Bureaux	111 537	95	13	17	85	20	17
Commercial	890 006	299	185	930	1 007	1 303	1 203

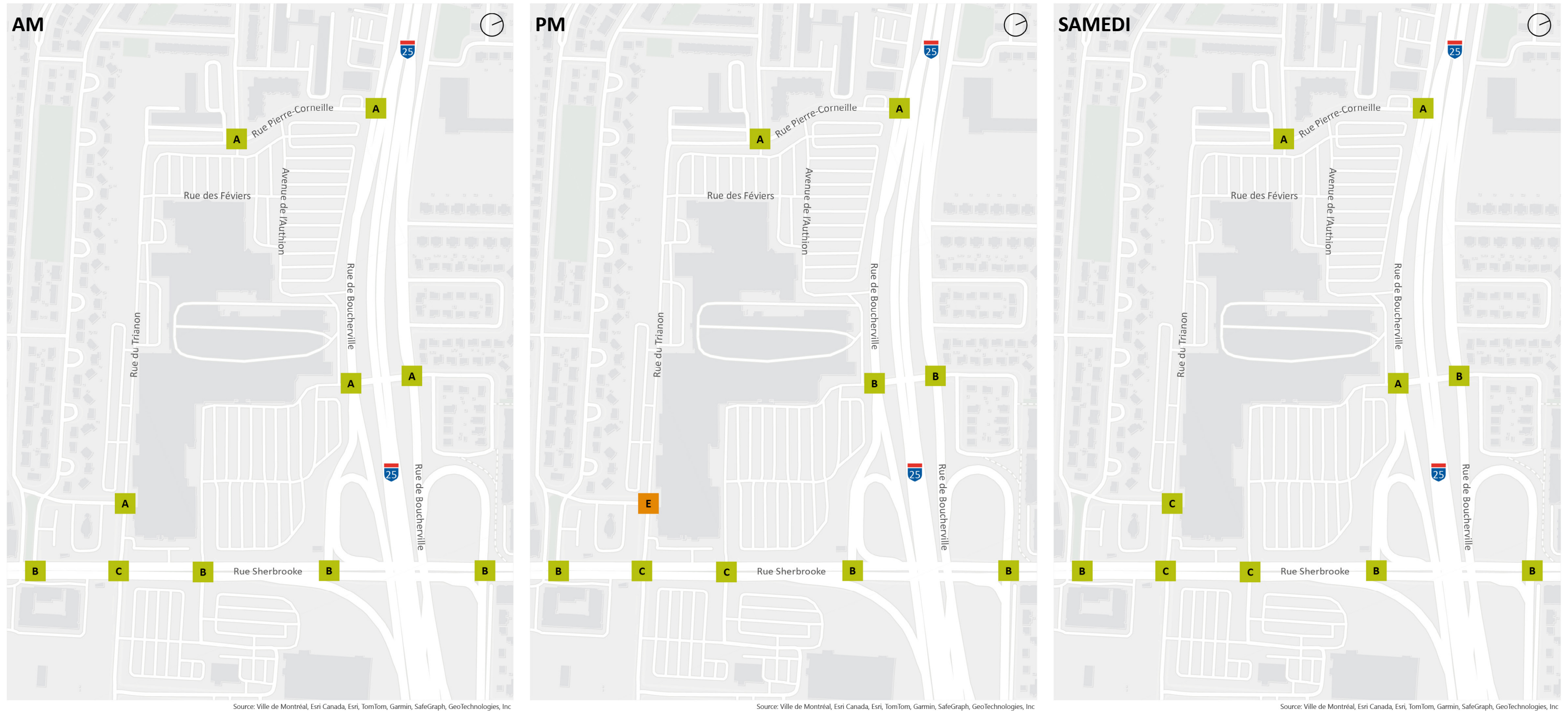
Le tableau ci-dessous présente, pour chacune des phases, les débits totaux nets en soustrayant les débits enlevés par la démolition du centre des débits ajoutés pour le nouveau développement. Il est possible de voir que de manière globale, pour les pointes PM et samedi aux phases ultérieures, on retrouve moins de débits sur le réseau qu'à l'actuel.

GÉNÉRATION NETTE

	AM	PM	SAM
Phase 1			
Entrant total - net	57	30	51
Sortant total - net	268	-89	33
Phases 1 et 2			
Entrant total - net	37	-119	-209
Sortant total - net	332	-305	-202
Phases 1 à 3			
Entrant total - net	85	-122	-131
Sortant total - net	510	-374	-143
Phases 1 à 4 (projet entier)			
Entrant total - net	126	-230	-291
Sortant total - net	571	-481	-283

Afin d'analyser l'impact du redéveloppement de la Place Versailles sur la circulation dans le secteur, plusieurs étapes ont été entreprises. Entre autres, les débits actuels enlevés par la démolition ainsi que générés par les nouvelles constructions sont déterminés. Ces débits sont distribués et affectés sur le réseau pour ensuite voir l'impact sur les conditions de circulation à l'aide du logiciel de simulation. Les conditions de circulation sont ensuite comparées aux conditions existantes afin de voir l'impact qu'aura le projet sur la circulation du secteur.

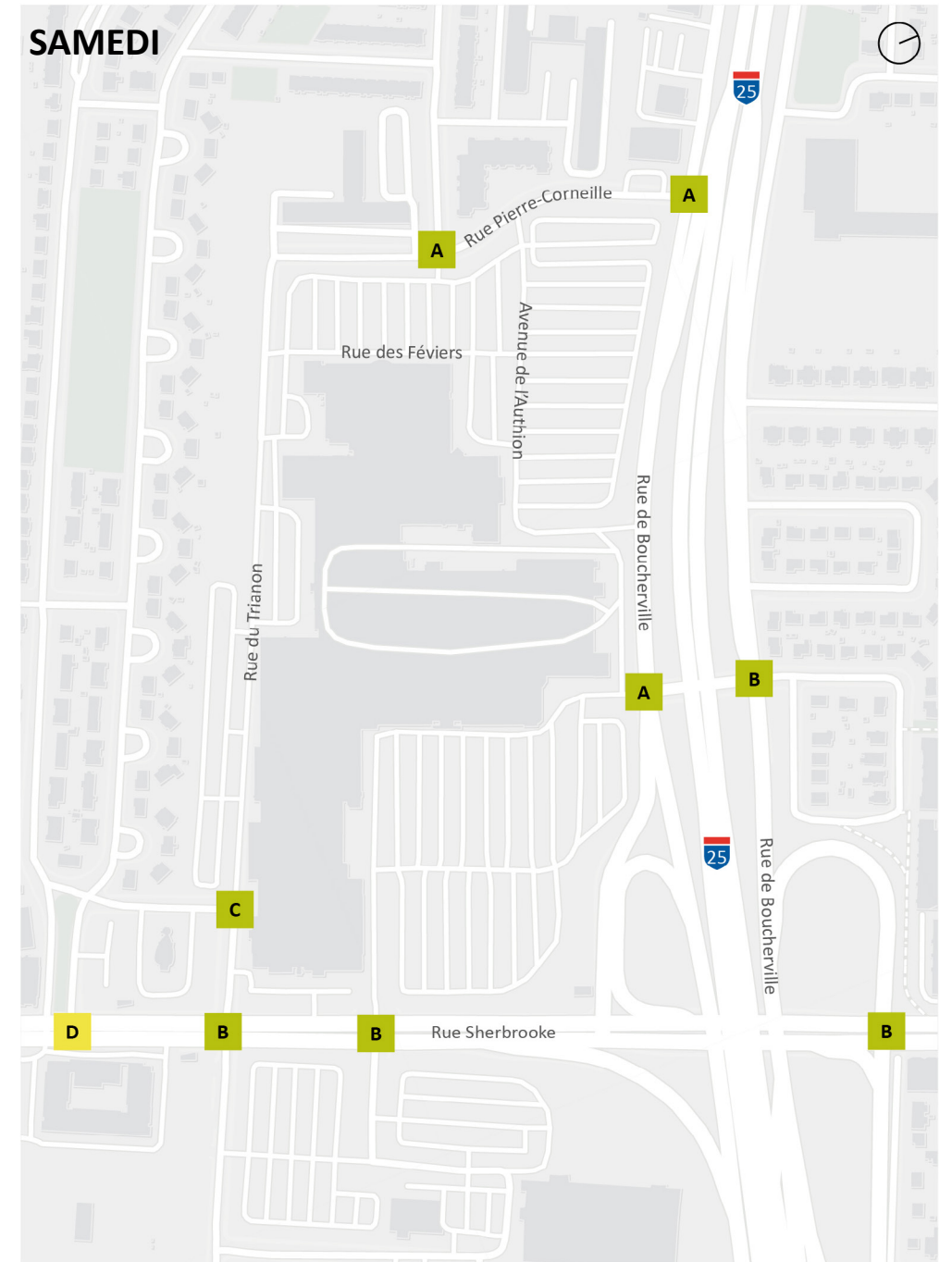
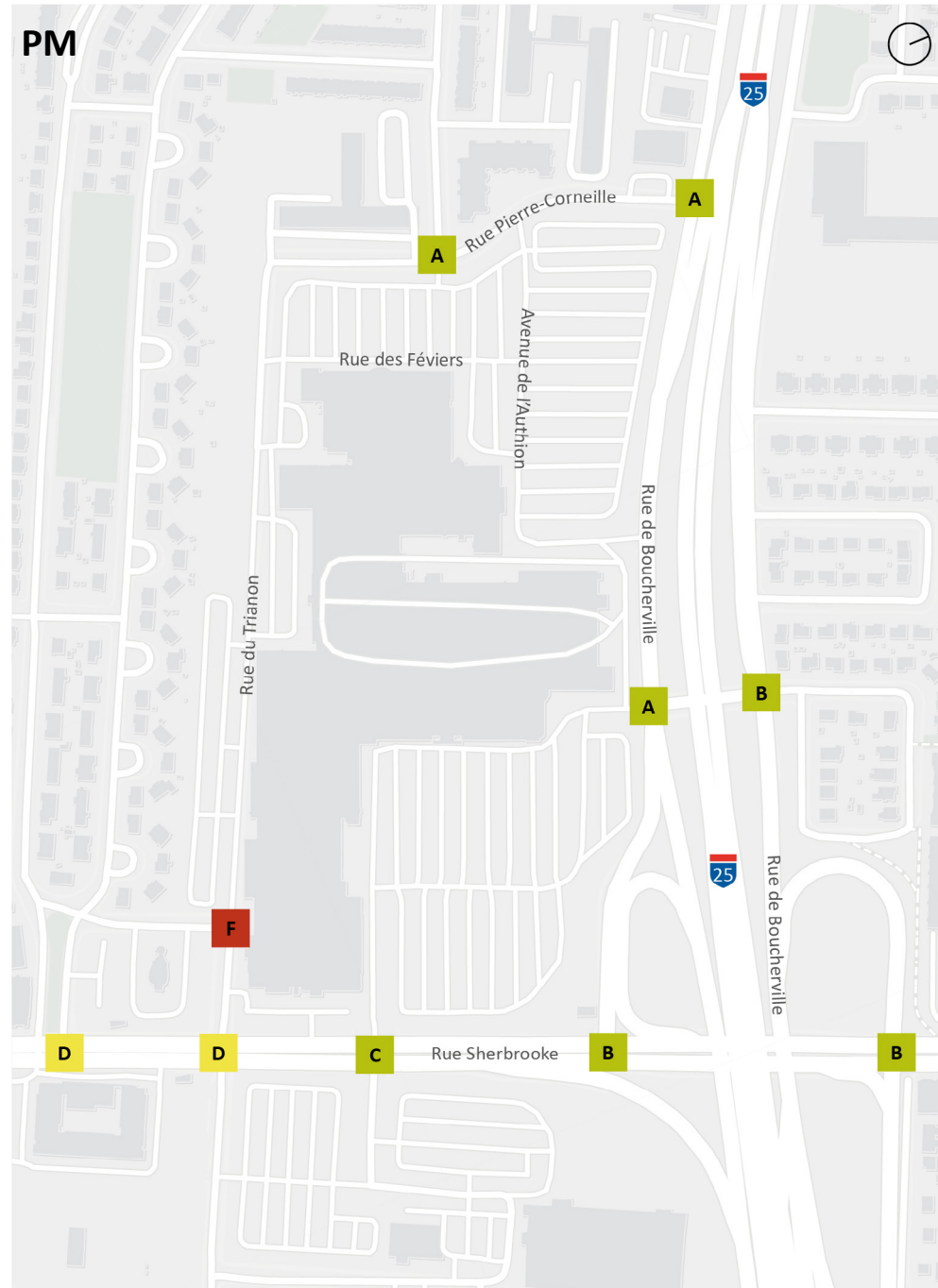
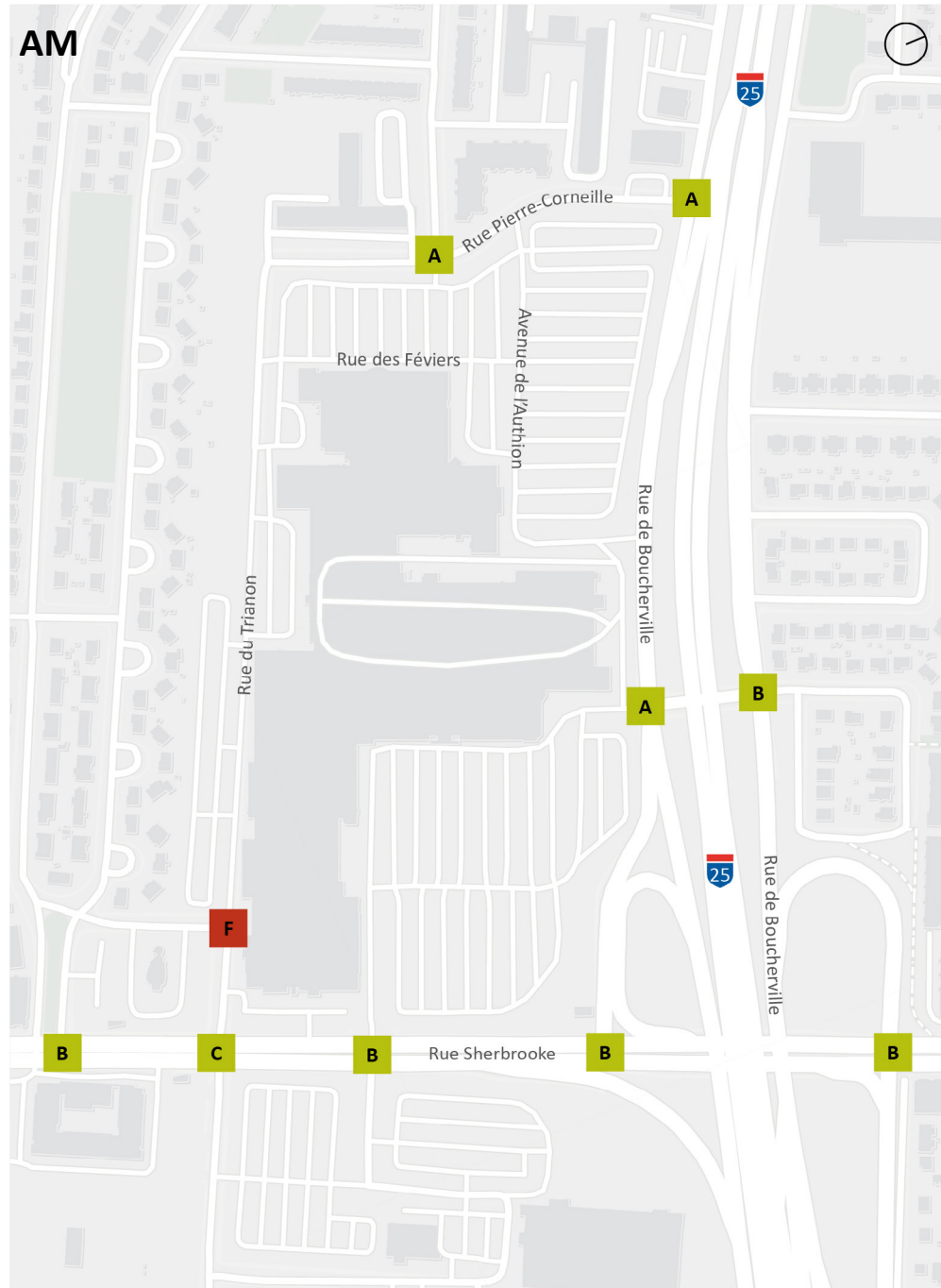
CONDITIONS DE CIRCULATION ACTUELLES



Aux trois heures de pointe analysées, les conditions de circulation sont majoritairement bonnes. Toutes les intersections ont un NDS entre A et C, à l'exception de Trianon/Faradon à l'heure de pointe PM, où le NDS global est de E.

On observe une problématique de circulation à l'intersection du Trianon/Faradon, entre autres à cause du fort achalandage des piétons autour de la station de métro. La congestion à cette intersection occasionnera un déplacement de la circulation sur la rue de Boucherville, qui a la capacité d'accueillir le surplus de débits.

CONDITIONS DE CIRCULATION PROJÉTÉES À LA RÉALISATION DU PROJET



Les intersections ont toutes un NDS entre A et C à l'exception de Trianon/Faradon qui a un NDS de F.

Toutes les intersections ont un NDS entre A et D, à l'exception de Trianon/Faradon qui a un NDS de F.

Toutes les intersections ont un NDS entre A et D.