

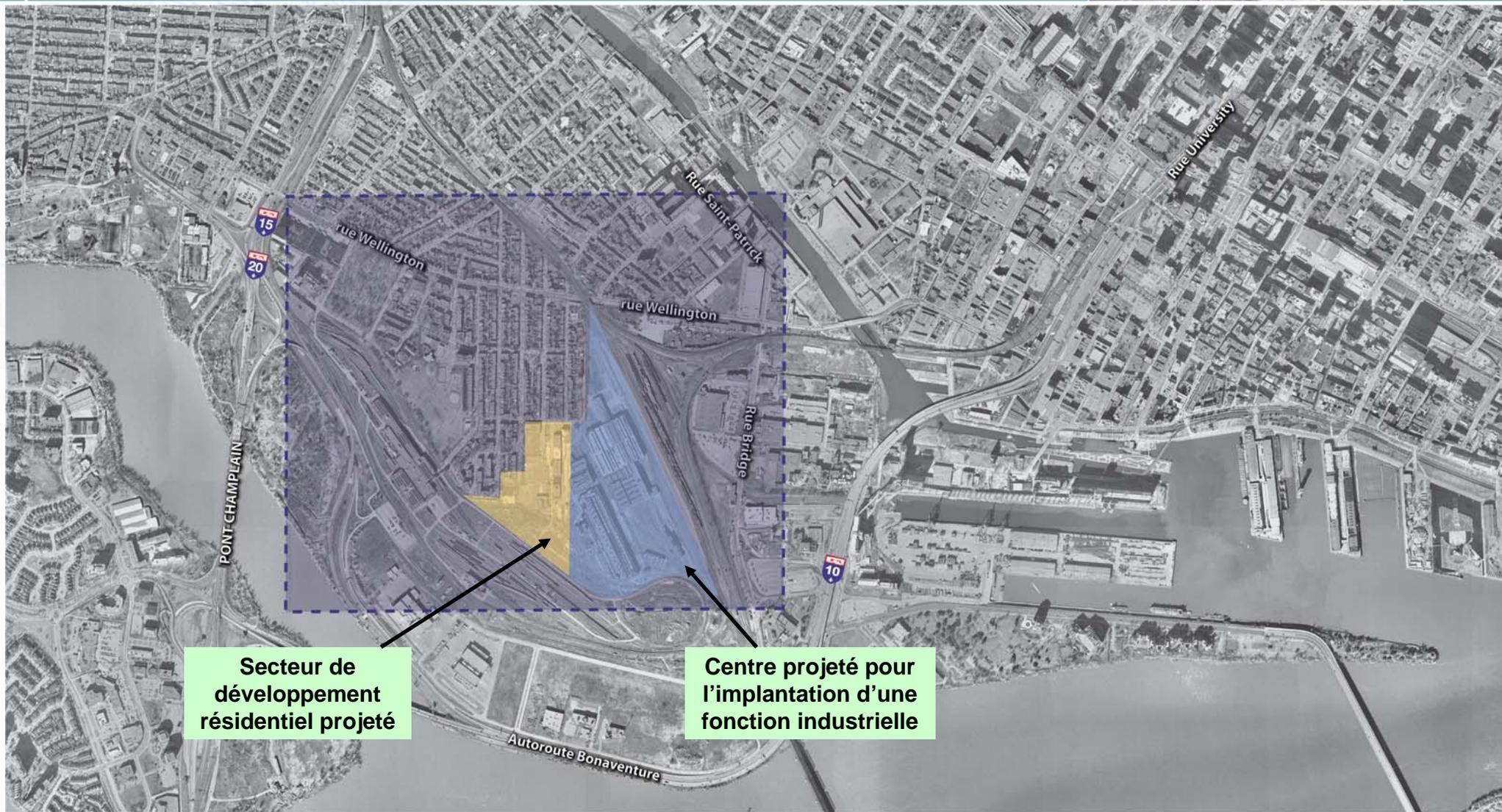


Étude d'impacts sur les déplacements du projet de redéveloppement des Cours Pointe-Saint-Charles

Consultation du 16 septembre 2009



- Mise en contexte
- Localisation du secteur à l'étude
- Diagnostic de la situation actuelle
- Estimation des déplacements futurs
 - Projets majeurs pris en compte
 - Génération des déplacements
- Accessibilité pour automobiles et camions
 - Scénario de base : Accès par la rue Wellington : avec modification du tracé de la rue Sébastopol
 - Scénario 2 : Opportunité de raccordement par la rue Marc-Cantin



**Secteur de
développement
résidentiel projeté**

**Centre projeté pour
l'implantation d'une
fonction industrielle**



Heure de pointe du matin



Heure de pointe du matin

L'heure de pointe du matin présente, d'une façon générale, de bonnes conditions de circulation.

Heure de pointe de l'après-midi



Heure de pointe de l'après-midi

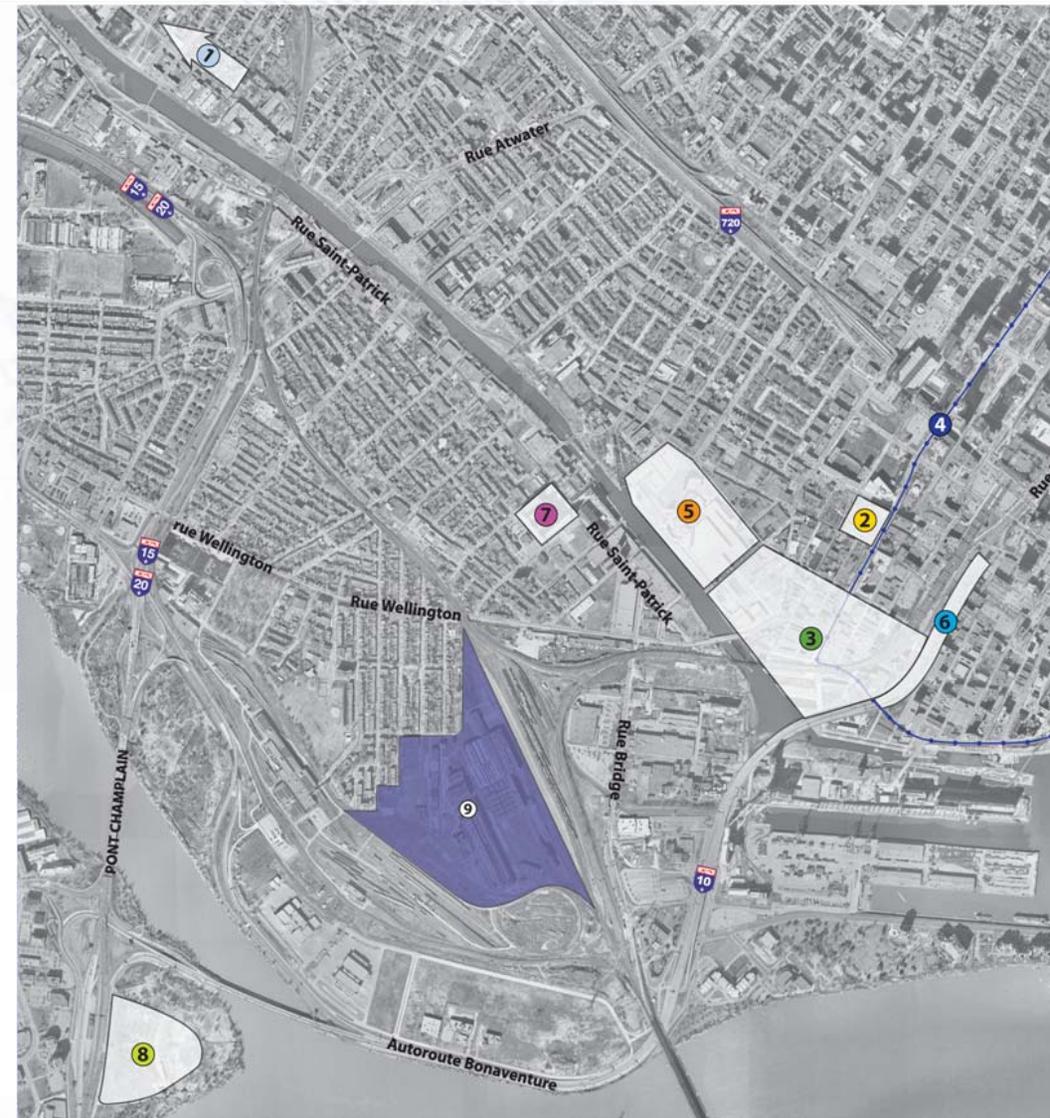
Le carrefour **rue Bridge / rue Wellington** constitue le nœud de la problématique de circulation.

La priorité est accordée à l'approche est pour accommoder les importants débits du secteur centre-ville à destination du pont Victoria. Les autres approches en sont pénalisées.

Le refoulement occasionné à l'approche ouest atteint la rue Mullins.



Septembre 2009



L'arrondissement du Sud-Ouest fait actuellement l'objet de plusieurs projets d'infrastructures et de développement immobilier d'importance.

Les impacts sur la circulation des projets suivants sont pris en compte dans l'évaluation de la fonctionnalité future anticipée du réseau routier.

- ① Réaménagement de l'échangeur Turcot
- ② Consolidation du campus de l'École de Technologie Supérieure
- ③ Redéveloppement du Village Griffintown
- ④ Implantation d'un système de tramway sur la rue Peel
- ⑤ Redéveloppement du 1500 rue Ottawa
- ⑥ Réaménagement de l'autoroute Bonaventure
- ⑦ Requalification de l'édifice Nordelec
- ⑧ Campus Bell – Île-des-Soeurs
- ⑨ Projet de redéveloppement des Ateliers Alstom



Les déplacements induits par ce projet de redéveloppement se résument
comme suit :

HEURE DE POINTE D'UN MATIN DE SEMAINE

Composantes		Parts modales actuelles selon enquête O.D. (2003)		Distribution	Déplacements nets après répartition modale	
		Véhicules	T.C.		Véhicules	T.C.
Résidentielle (ITE 230)	1 000 unités	64,5 %	35,5 %	Entrant	48	27
				Sortant	235	130
Industrielle (ITE 170)	500 emplois			Entrant	221	121
				Sortant	25	13

HEURE DE POINTE D'UN APRÈS-MIDI DE SEMAINE

Composantes		Parts modales actuelles selon enquête O.D. (2003)		Distribution	Déplacements nets après répartition modale	
		Véhicules	T.C.		Véhicules	T.C.
Résidentielle (ITE 230)	1 000 unités	64,5 %	35,5 %	Entrant	224	124
				Sortant	111	61
Industrielle (ITE 170)	500 emplois			Entrant	37	20
				Sortant	208	115



Site très enclavé, notamment par les infrastructures de Via Rail et du CN

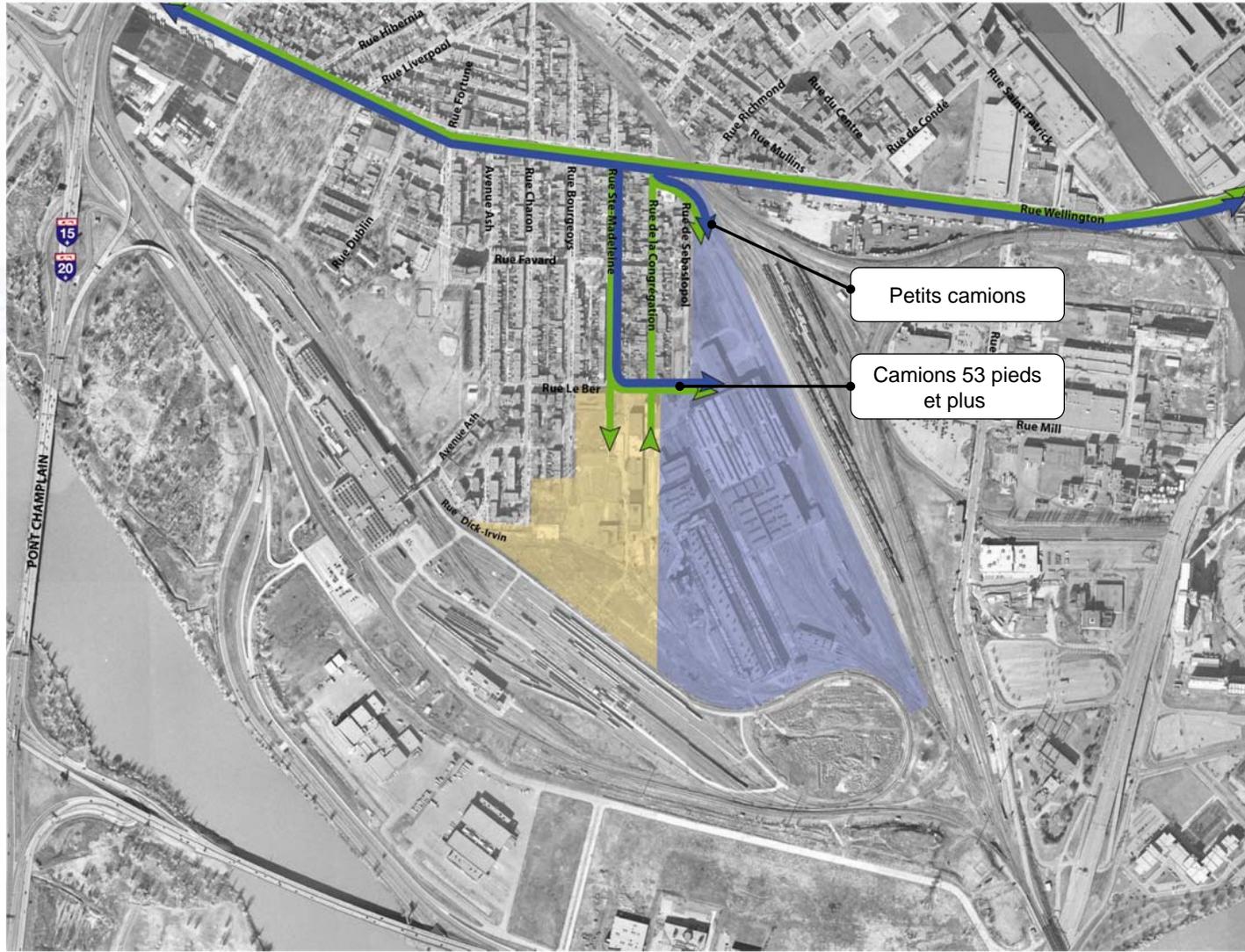
Scénario de base - Accès par la rue Wellington

Avec modification du tracé de la rue Sébastopol

- Horizon temporel à court terme – 2010
- Avec déplacement du Parc Congrégation
- Les camions peuvent accéder au site industriel à partir des approches est et ouest de la rue Wellington

Scénario 2 - Opportunité de raccordement par la rue Marc-Cantin

- Horizon temporel à moyen terme – 18 mois suivant l'acceptation du projet



Les simulations des manœuvres de virage des véhicules lourds démontrent qu'il est nécessaire de déplacer la rue Sébastopol pour assurer un accès sécuritaire pour les véhicules lourds à partir des approches est et ouest du carrefour Wellington / Congrégation.



Septembre 2009

Heure de pointe du matin



Heure de pointe du matin

L'heure de pointe du matin présente, d'une façon générale, de bonnes conditions de circulation.

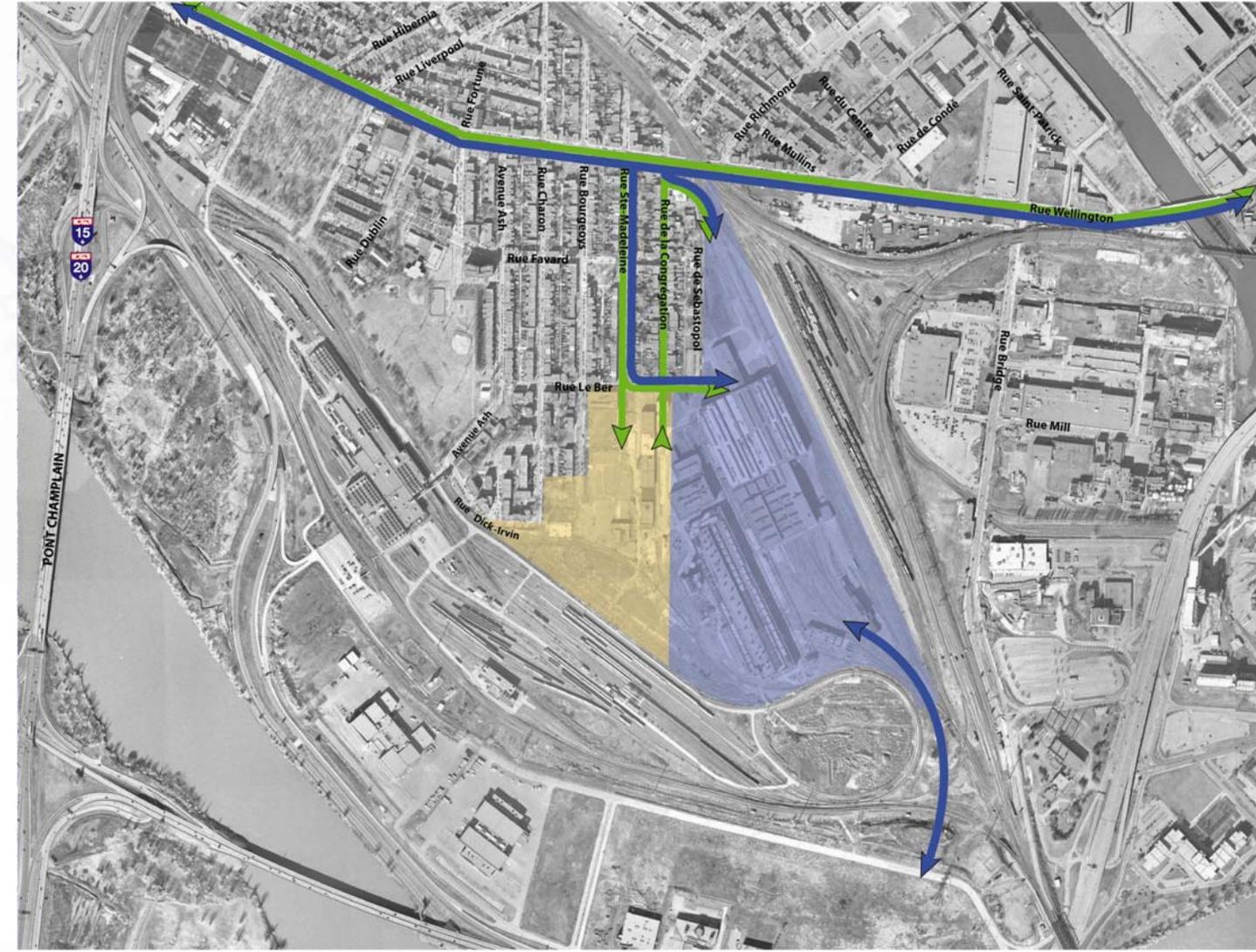
Heure de pointe de l'après-midi



Heure de pointe de l'après-midi

Le carrefour rue Bridge / rue Wellington demeure le nœud de la problématique de circulation.

La formation d'une file d'attente à l'approche ouest du carrefour Bridge / Wellington provoque du refoulement qui se propage jusqu'au carrefour Mullins / Wellington.



Les conditions de circulation sur la rue Wellington sont identiques à celles du scénario précédent.

Une proportion des camions empruntera la rue Marc-Cantin ce qui réduira le nombre de véhicules lourds accédant au site via la rue de Sébastopol.

Les camions pourront également accéder au site via Sébastopol.



Conditions de circulation actuelles

L'heure de pointe du matin présente, d'une façon générale, de bonnes conditions de circulation.

Durant l'heure de pointe de l'après-midi, **le carrefour rue Bridge / rue Wellington constitue le nœud de la problématique de circulation**. La priorité est accordée à l'approche est pour accommoder les importants débits du secteur centre-ville à destination du pont Victoria. Les autres approches en sont pénalisées.

L'insuffisance du temps de vert pour l'approche ouest du carrefour Wellington / Bridge entraîne la formation d'une file d'attente qui se propage jusqu'aux intersections de la rue Wellington avec les rues Du Centre, De Condé et Mullins. Les mouvements aux intersections de Wellington avec les rues Du Centre, De Condé, Mullins et Bridge présentent des ralentissements importants.

Conditions de circulation futures anticipées

Les modélisations régionales réalisées par le MTQ démontrent que les débits véhiculaires aux heures de pointe vont demeurer stables dans le secteur d'étude (horizon 2026). En effet, les axes d'accès au centre-ville sont déjà à capacité et les projets futurs considérés n'entraînent pas d'augmentation de la capacité sur ces axes. **On anticipe un étalement des périodes de pointe plutôt qu'une augmentation de leur intensité.**

L'impact sur les conditions de circulation des nouveaux débits véhiculaires engendrés par le projet est négligeable.

Le phénomène d'inter blocage provoqué par la file d'attente à l'approche ouest du carrefour Wellington / Bridge persiste autant que dans la situation actuelle.



Des questions ?