



**Étude d'impact sur les déplacements  
Centre de traitement des  
matières organiques  
(compostage) de Dorval**

**Rapport final**

31 août 2011 - v.2.0  
111-19246-00



1600, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 1600  
Montréal (Québec) H3H 1P9  
Téléphone : (514) 340-0046  
Télécopie : (514) 340-1337 ~ [www.genivar.com](http://www.genivar.com)

**Étude d'impact sur les déplacements  
Centre de traitement des  
matières organiques  
(compostage) de Dorval**

**Rapport final**



1600, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 1600  
Montréal (Québec) H3H 1P9  
Téléphone : (514) 340-0046  
Télécopie : (514) 340-1337 ~ [www.genivar.com](http://www.genivar.com)

# Étude d'impact sur les déplacements - Centre de traitement des matières organiques (compostage) de Dorval

RAPPORT FINAL

## Équipe de travail :

Nicolas Maltais-Tariant, ing. jr  
Philippe Mytofir, techn.  
André Milot, techn.

## Vérifié et approuvé par :

\_\_\_\_\_  
André Leduc, ing. (OIQ - 112820)  
Chef d'équipe, Planification des transports et circulation

L'original de ce document technologique a été émis et authentifié par Nicolas Maltais Tariant et André Leduc le 31 août 2011. Ce document technologique ne doit pas être considéré comme authentifié au sens de la *Loi sur les ingénieurs* et ne peut être utilisé pour des fins de travaux visés à l'article 2 de la *Loi sur les ingénieurs*. Ce document technologique est transmis strictement pour des fins d'information. Aucune garantie n'est donnée sur l'intégrité des informations transmises. Aucune garantie n'est donnée sur les modifications à ce document technologique qui auraient pu être faites ou à venir.

---

## Référence complète

GENIVAR inc. (2011) Rapport final, Étude d'impact sur les déplacements – Centre de traitement des matières organiques (compostage) de Dorval, pour la Ville de Montréal, Montréal, 21 pages et annexes.

M:\2011\111-19246-00\Transport\5.0 Livrables\20110831\_NT\111-19246-00\_NT\_Dorval\_v2 0\_20110831.pdf

GENIVAR INC.

1600, Boul. René-Lévesque Ouest, bureau 1600, Montréal (Québec) H3H 1P9  
Téléphone : (514) 340-0046 ~ Télécopie : (514) 340-1337 ~ [www.genivar.com](http://www.genivar.com)

GENIVAR INC.  
1600, Boul. René-Lévesque Ouest, bureau 1600, Montréal (Québec) H3H 1P9  
Téléphone : (514) 340-0046 ~ Télécopie : (514) 340-1337 ~ [www.genivar.com](http://www.genivar.com)

## Table des matières

<b>1.0 INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
<b>1.1 CONTEXTE .....</b>	<b>1</b>
<b>1.2 MANDAT ET OBJECTIFS .....</b>	<b>1</b>
<b>1.3 MÉTHODE.....</b>	<b>1</b>
<b>2.0 SITUATION EXISTANTE .....</b>	<b>3</b>
<b>2.1 ZONE D'ÉTUDE.....</b>	<b>3</b>
<b>2.2 UTILISATION DU SOL .....</b>	<b>3</b>
<b>2.3 OFFRE DE TRANSPORT.....</b>	<b>3</b>
2.3.1 Réseau routier .....	3
2.3.2 Transport en commun .....	4
2.3.3 Transports actifs .....	4
2.3.4 Camionnage .....	5
<b>2.4 STATIONNEMENT .....</b>	<b>5</b>
<b>2.5 CONDITIONS DE CIRCULATION EXISTANTES .....</b>	<b>8</b>
2.5.1 Débits de circulation .....	8
2.5.2 Conditions de circulation .....	9
<b>3.0 ÉVALUATION DES IMPACTS.....</b>	<b>15</b>
<b>3.1 PRÉSENTATION DU PROJET.....</b>	<b>15</b>
<b>3.2 DÉPLACEMENTS GÉNÉRÉS.....</b>	<b>15</b>
3.2.1 Génération des déplacements.....	15
3.2.2 Distribution des déplacements .....	16
3.2.3 Affectation des débits sur le réseau .....	16
<b>3.3 CONDITIONS DE CIRCULATION PROJETÉES .....</b>	<b>16</b>
<b>3.4 STATIONNEMENT .....</b>	<b>16</b>
<b>4.0 MESURES DE MITIGATION ASSOCIÉES.....</b>	<b>19</b>
<b>4.1 TRANSPORT ROUTIER .....</b>	<b>19</b>
<b>4.2 TRANSPORT EN COMMUN .....</b>	<b>19</b>
<b>4.3 TRANSPORT ACTIF .....</b>	<b>19</b>
<b>4.4 STATIONNEMENT .....</b>	<b>19</b>
<b>5.0 CONCLUSION.....</b>	<b>20</b>
<b>6.0 RÉFÉRENCES .....</b>	<b>21</b>

## Liste des figures

- 2.1 Zone d'étude
- 2.2 Conditions de circulation actuelles (période de pointe AM)
- 2.3 Conditions de circulation actuelles (période de pointe PM)
- 3.1 Distribution des déplacements

Ville de Montréal

Étude d'impact sur les déplacements - Centre de traitement des matières organiques (compostage) de Dorval

---

## **1.0 INTRODUCTION**

---

### **1.1 CONTEXTE**

Selon le Plan directeur de gestion des matières résiduelles 2010-2014, la Ville de Montréal doit développer sur son territoire des infrastructures qui lui permettront de mettre en valeur la portion organique présente dans les matières résiduelles.

Quatre emplacements ont été retenus à travers l'île de Montréal qui pourraient recevoir les installations de traitement suite à un processus de changement de zonage. Ces sites sont :

- Site de Dorval, qui accueillerait un centre de compostage;
- Site de La Salle, qui accueillerait un centre de biométhanisation;
- Site de Montréal-Est, qui accueillerait un centre de biométhanisation et un centre de tri-mécanique;
- Site de Saint-Michel qui accueillerait un centre de compostage.

### **1.2 MANDAT ET OBJECTIFS**

La Ville de Montréal a mandaté la firme GENIVAR INC. afin d'effectuer une étude d'impact sur les déplacements pour le centre de compostage qui sera implanté à Dorval, le long de la rue de l'Aviation à même une partie (nord-ouest) des terrains du golf Dorval.

Cette étude est requise par la Ville de Montréal afin de s'assurer que le projet respecte les objectifs du Plan de transport de Montréal. Les objectifs de l'étude sont :

- Évaluer l'accessibilité future du site et proposer un aménagement fonctionnel pour la circulation à l'intérieur du site, en tenant compte des différents occupants sur les lieux;
- Évaluer les impacts du projet sur la circulation environnante et proposer des mesures d'atténuation si nécessaires.

### **1.3 MÉTHODE**

La méthode retenue pour l'étude d'impacts est celle décrite dans le document des exigences de la Ville de Montréal (Exigences en matière d'études d'impact sur les déplacements – version 6.1 – février 2009).

Une visite terrain du site et des rues avoisinantes a été effectuée le 8 juillet 2011. Cette visite a permis de constater l'état des lieux actuels, de visualiser les particularités du site et d'observer les conditions de circulation dans le secteur.

Des comptages ont été effectués le 7 juillet 2011 aux intersections concernées par le projet, soient :

- Des Sources / de l'Aviation;
- De l'Aviation / André;
- André / Saint-François;
- André / Hymus.

Selon les exigences de la Ville en matière d'études d'impact sur la circulation et afin de retrouver les conditions moyennes d'un jour d'automne, les comptages ont été ajustés pour un jeudi de novembre à l'aide des facteurs d'ajustement fournis par la Ville de Montréal. Les données de comptages sont présentés à l'annexe B. Les heures de pointe ont été déterminées à partir des comptages : L'heure de pointe du matin est de 7h30 à 8h30 et l'heure de pointe de l'après-midi est de 16h30 à 17h30.

La génération des déplacements des camions et autres véhicules est basée sur les informations fournies par la Ville dans le document d'appel d'offre ainsi que lors de rencontres de travail. Des hypothèses de travail ont été formulées afin de déterminer les débits horaires de pointe des camions ainsi que ceux des employés. Les conditions de circulation ont été déterminées à l'aide des logiciels Synchro/SimTraffic 7.



## **2.0 SITUATION EXISTANTE**

---

### **2.1 ZONE D'ÉTUDE**

La zone d'étude est située juste au sud et le long de la rue de l'Aviation dans la Ville de Dorval. Elle est délimitée par :

- Le boulevard Des Sources à l'ouest;
- L'avenue André à l'est;
- La rue de l'Aviation au sud;
- L'autoroute 40 (A-40) au nord.

La zone d'étude est présentée à la figure 2.1.

### **2.2 UTILISATION DU SOL**

Le site à l'étude est situé en zone industrielle et commerciale. Cette zone est délimitée par le boulevard des Sources, l'A-40, le Technoparc Saint-Laurent et le golf Dorval.

Le site est présentement occupé par la partie nord-ouest du terrain de golf. Une des pistes de l'aéroport se situe juste au-delà du terrain de golf (sud-est).

### **2.3 OFFRE DE TRANSPORT**

La présente section fait la description des différents modes de transport pour la zone à l'étude : le réseau routier, le transport collectif, les modes actifs, le camionnage et les conditions de circulation.

#### **2.3.1 Réseau routier**

Le réseau routier du secteur à l'étude est composé des rues suivantes :

- Boul. Des Sources, une artère selon un axe nord-sud;
  - ▶ Trois voies de circulation par direction, avec des baies de virages aux approches des carrefours;
  - ▶ Vitesse affichée de 50 km/h.
- Avenue André, une rue locale selon un axe nord-sud;
  - ▶ Une voie assez large pour accueillir deux véhicules côte à côte par direction;

- ▶ Vitesse affichée de 50 km/h.
- Chemin Saint-François, rue locale selon un axe est-ouest;
  - ▶ Une voie assez large pour accueillir deux véhicules côte à côte par direction;
  - ▶ Vitesse affichée de 50 km/h.
- Rue de l'Aviation, rue locale selon un axe est-ouest;
  - ▶ Une voie assez large pour accueillir deux véhicules côte à côte par direction;
  - ▶ Vitesse affichée de 50 km/h.

Le boulevard Des Sources possèdent plusieurs intersections avec des feux de circulation, dont l'intersection Des Sources / Aviation. Les autres intersections à l'étude le long de la rue de l'Aviation et de l'avenue André sont contrôlées par des panneaux d'arrêts toutes directions.

### 2.3.2 Transport en commun

La zone d'étude compte les circuits d'autobus Société de Transport de Montréal (STM) suivants :

- Ligne 209 (des Sources):
  - ▶ Dans le secteur à l'étude, cette ligne passe sur le boulevard des Sources. Cette ligne relie l'aéroport Trudeau à la gare de train de banlieue Roxboro-Pierrefonds via la gare Dorval;
  - ▶ La ligne passe aux 15-30 minutes du lundi au vendredi seulement;
  - ▶ L'arrêt le plus proche du site se situe à l'intersection des Sources / de l'Aviation.
- Ligne 72 (Alfred-Nobel):
  - ▶ Dans le secteur à l'étude, cette ligne passe sur le chemin Saint-François. Cette ligne relie les stations de métro Côte-Vertu et Du Collège à l'est au terminus Fairview à l'ouest;
  - ▶ La ligne passe aux 30 minutes du lundi au vendredi seulement;
  - ▶ L'arrêt le plus proche du site se situe à l'intersection Saint-François / André.
- Ligne 225 (Hymus) :
  - ▶ Dans le secteur à l'étude, cette ligne passe sur le boulevard Hymus. Cette ligne relie la station de métro Côte-Vertu à l'est au terminus Fairview à l'ouest;
  - ▶ La ligne passe aux 30 minutes pendant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi du lundi au vendredi seulement;
  - ▶ L'arrêt le plus proche du site se situe à l'intersection Hymus / André.

En résumé, bien que le site soit desservi par 3 lignes d'autobus passant à proximité du site à l'étude, ces dernières sont limitées à des services du lundi au vendredi seulement.

### 2.3.3 Transports actifs

Des trottoirs sont présents des deux côtés de la rue Saint-François ainsi que sur les autres rues à l'étude. Très peu de piétons ont été observés durant la visite de terrain ou durant les comptages de la circulation aux environs de site à l'étude.

Bien que non signalisée comme telle, une piste multifonctionnelle est présente le long du côté sud de la rue de l'Aviation. Cette dernière relie le même type d'aménagement sur des Sources et se termine à l'avenue Avro au sud et au boulevard Hymus au nord. Très peu de cyclistes ont été observés aux abords du site à l'étude.

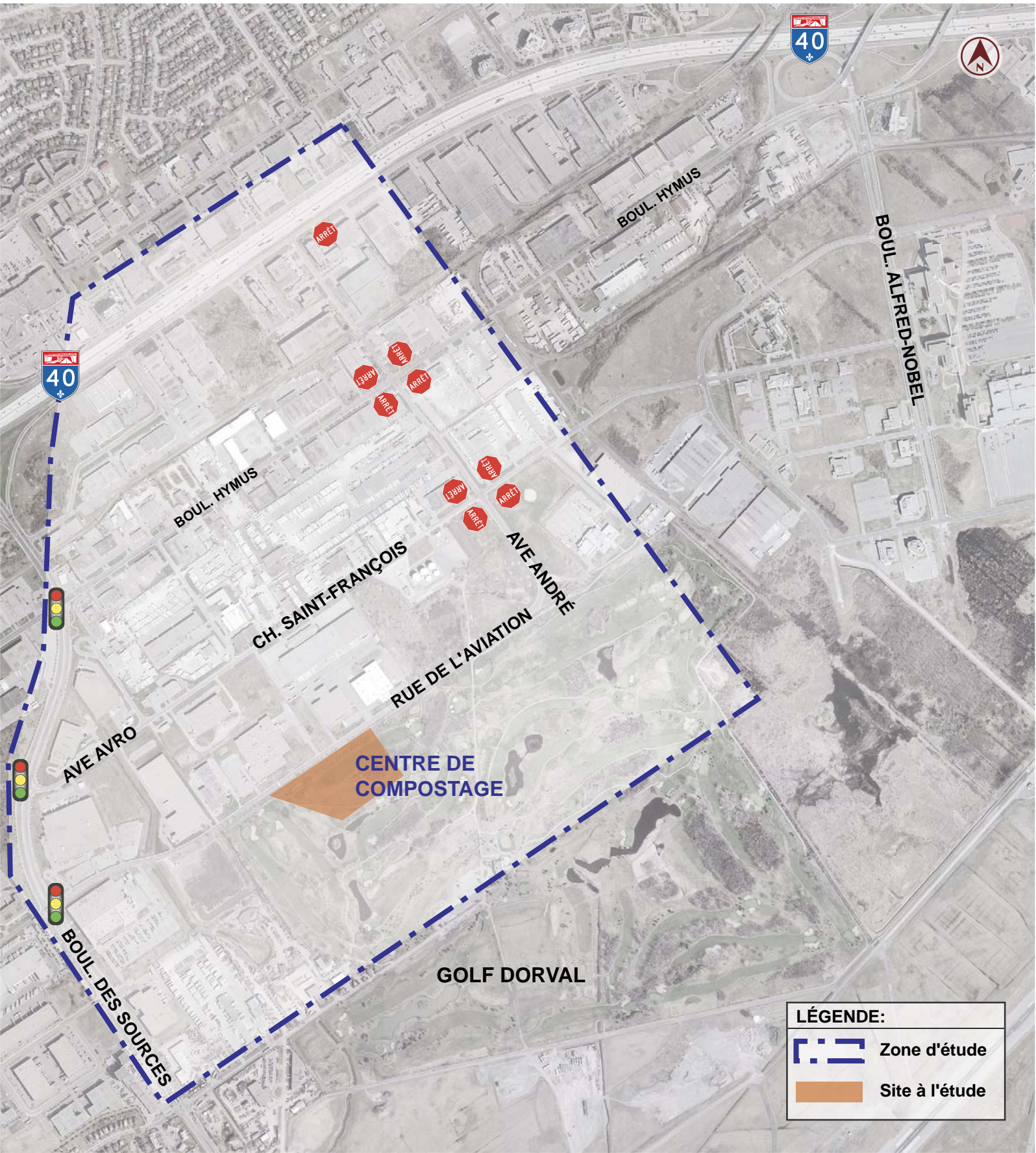
#### **2.3.4 Camionnage**

Le camionnage est permis en tout temps sur toutes les rues dans la zone d'étude.

#### **2.4 STATIONNEMENT**

Il n'y a aucune place de stationnement sur les rues dans la zone d'étude. Les installations dans ce secteur possèdent généralement un stationnement hors-rue.





**FIGURE 2.1**  
Localisation du site à l'étude

## 2.5 CONDITIONS DE CIRCULATION EXISTANTES

### 2.5.1 Débits de circulation

Les débits de circulation sont présentés aux figures 2.2 et 2.3. Selon les comptages effectués et ajustés pour un jeudi de novembre, l'heure de pointe du matin est entre 7h30 et 8h30 alors que celle de l'après-midi est entre 16h30 et 17h30.

Le site est situé dans une zone avec plusieurs bureaux et industries. Elle est donc une destination en période de pointe du matin pour les déplacements et l'inverse en période de pointe du soir.

En heure de pointe du matin :

- les véhicules proviennent des voies de desserte de l'A-40 et du boulevard Des Sources pour se diriger majoritairement à l'est de la rue André;
- le boulevard des Sources est plutôt pendulaire avec un débit plus élevé en direction nord le matin avec 1900 véh/h alors que la direction opposée a 1300 véh/h;
- sur la rue André en direction sud, le nombre de véhicules diminue progressivement de 550 véh/h à l'approche nord d'Hymus à 150 véh/h au sud du chemin Saint-François. En direction nord, le nombre de véhicules diminue de 350 véh/h au sud de Saint-François à 160 véh/h au nord d'Hymus;
- il y a environ 500 véh/h sur le boulevard Hymus en direction est et 400 en direction ouest;
- le chemin Saint-François voit y circuler 300 et 90 véh/h en directions est et ouest, respectivement;
- la rue de l'Aviation a un débit relativement faible avec un peu plus de 400 véh/h en direction est et moins de 80 véh/h en direction ouest;

En heure de pointe de l'après-midi l'inverse se produit :

- le boulevard des Sources est très pendulaire avec un fort débit en direction sud de plus de 1900 véh/h et de près de 1600 véh/h en direction opposée;
- sur la rue André en direction sud, le nombre de véhicules augmente progressivement de près de 200 véh/h au nord d'Hymus à près de 400 véh/h au sud de Saint-François puisque les automobilistes retournent à leur domicile. En direction nord, il passe de 200 au sud à moins de 100 véh/h au nord;
- il y a environ 800 véh/h sur le boulevard Hymus en direction ouest et 300 en direction est;
- il y a entre 500 et 700 véh/h sur le chemin Saint-François en direction ouest et seulement 50 à 100 véh/h en direction est;
- la rue de l'Aviation présente la situation opposée à la pointe du matin avec moins de 60 véh/h en direction est et plus de 500 véh/h en direction ouest.

Camions :

- le pourcentage de camions sur le boulevard des Sources oscille entre 7% (90 camions par heure) et 5% (100 camions par heure) en direction sud lors des pointes du matin et

de l'après-midi, respectivement. En direction nord, les débits de véhicules lourds sont plus faibles avec un peu plus de 60 camions par heure le matin et 40 l'après-midi.

- sur l'avenue André au sud de Saint-François, il y a 9% (15 camions par heure) le matin et 4% (16 camions par heure) l'après-midi en direction sud alors qu'en direction nord il y circule 4% (16 camions par heure) le matin et 9% (18 camions par heure) l'après-midi;
- le boulevard Hymus 10% (90 camions par heure) le matin et 8% (90 camions par heure) dans les deux directions combinées lors des pointes respectives du matin et de l'après-midi;
- le chemin Saint-François à l'ouest d'André voit y circuler 17% (70 camions par heure) et 13% (73 camions par heure) dans les deux directions combinées lors des pointes respectives du matin et de l'après-midi;
- la circulation lourde sur la rue de l'Aviation est plutôt faible avec un peu plus de 30 camions par heure dans les deux directions combinées.

### 2.5.2 Conditions de circulation

Sur les rues à proximité de la zone d'étude, les véhicules circulent sur une voie s'il n'y a pas beaucoup de véhicules et sur deux voies s'il y a beaucoup de véhicules à proximité des intersections.

En heure de pointe du matin, l'avenue André est assez achalandée en direction sud et les retards simulés sont élevés: Le retard sur l'approche nord de l'intersection André / Hymus est de 93 s/véh. et le retard sur l'approche nord de l'intersection André / St-François est de 54 s/véh. Des retards beaucoup plus faibles ont été observés sur le terrain. Au cours de visites terrains effectuées au mois de juillet et d'août, le retard observé sur l'approche nord de l'intersection André / Hymus ne dépasse pas 35 s/véh. et le retard sur l'approche nord de l'intersection André / St-François est de 30 s/véh. La file d'attente sur ces mêmes approches était respectivement d'au plus 8 véh. à André / Hymus et d'au plus 4 véh. à André / St-François. La simulation ne représente donc pas bien les conditions de circulation sur le terrain, et ce malgré une calibration du modèle.

Il est probable que les véhicules ne s'arrêtent pas complètement aux intersections contrôlés pas des panneaux d'arrêts. Ils effectuent un arrêt plus rapidement que ce qui est simulé, et donc le retard observé sur le terrain est plus faible. Il n'y a pas de paramètre dans le logiciel de simulation qui permet de tenir compte de ce critère pour une intersection contrôlée par des panneaux d'arrêts sur toutes les directions. Il s'agit donc d'une limitation du logiciel.

La rue de l'Aviation présente de bonnes conditions de circulation avec un retard moyen de 22 s/véh. à l'approche est du boulevard des Sources. Le boulevard Des Sources est achalandé mais le retard des véhicules sur les approches nord et sud de l'intersection avec la rue de l'Aviation sont inférieurs à 20 s/véh. Le retard de l'approche ouest de l'intersection est élevé (47 s/véh), mais cela est dû au peu de temps de vert dont bénéficie l'approche.

En heure de pointe du soir, c'est l'approche est de l'intersection André / St-François qui est la plus achalandée avec un retard de 31 s/véh. Les conditions de circulation sont néanmoins plus faciles puisque le retard moyen à l'intersection André / Hymus est de 15 s/véh. et le retard moyen de l'intersection André / St-François est de 21 s/véh. La rue de l'aviation présente un niveau de service aux limites de l'acceptable (près de la congestion) avec un retard moyen de 64 s/véh. à l'approche est du boulevard des Sources. Malgré les débits de

véhicules élevés qui circulent sur le boulevard Des Sources, les conditions de circulation sont plutôt bonnes et le retard des véhicules sur les approches nord et sud sont inférieurs à 20 s/véh.

En général, les conditions de circulation ne sont pas mauvaises dans la zone d'étude. Il peut s'y produire de la congestion et des retards occasionnels lors des périodes et directions de pointe mais le tout se résorbe rapidement.

Les conditions de circulation sont présentées aux figures 2.2 et 2.3. L'illustration des conditions de circulation est montrée à l'annexe C.





**FIGURE 2.2**  
Conditions de circulation actuelles - Heure de pointe du matin (7h30 à 8h30)





**FIGURE 2.3**  
Conditions de circulation actuelles - Heure de pointe du soir (16h30 à 17h30)



## 3.0 ÉVALUATION DES IMPACTS

---

### 3.1 PRÉSENTATION DU PROJET

Le projet consiste à construire un centre de traitement à Dorval, plus précisément sur un site aujourd'hui occupé par une partie des terrains du club de golf Dorval. Le centre de traitement qui doit y être construit est un centre de compostage fermé d'une capacité de traitement de 50 000 T/an, occupant une superficie approximative de 45 000 m<sup>2</sup>.

L'emplacement prévu pour le centre de compostage est situé au sud de la rue l'Aviation à environ mi-chemin entre le boulevard des Sources et l'avenue André. L'accès au site tant pour les employés que pour les camions se fera à partir de la rue de l'Aviation, comme le montre l'annexe D. La position des accès a été déterminée pour optimiser la circulation à l'intérieur du site selon les besoins des installations pour le centre de compostage.

### 3.2 DÉPLACEMENTS GÉNÉRÉS

#### 3.2.1 Génération des déplacements

Afin d'évaluer l'impact du projet sur les conditions de circulation, une génération de déplacements a été effectuée pour la période de pointe du matin et la période de pointe de l'après-midi. Les hypothèses sont les suivantes :

- Le centre de compostage est ouvert de jour durant une période de 10 heures;
- L'heure de pointe de réception des matières se situe entre 10h et 15h, soit en dehors des heures de pointe de la circulation du réseau environnant;
- Les stationnements pour employés du centre de tri et de biométhanisation auront au total 20 places;
- Selon les informations fournies par la Ville, le site générera à terme pendant sa plus forte période de l'année, soit l'automne (octobre et novembre), 70 camions par jour, donc en moyenne 7 camions par heure;
- En fonction des variations horaires, il a été posé comme hypothèse que le site générera 1,5 fois la moyenne par heure pendant l'heure de pointe de la circulation (matin et après-midi), soit 10 camions entrant et 10 sortant du site (20 au total) par heure le matin et l'après-midi;

- Durant l'heure de pointe du matin, le stationnement des employés se remplira de moitié (10 véhicules) et l'inverse se produira durant l'heure de pointe de l'après-midi;
- Les déplacements en transport collectif généré par le projet sont négligeables de par la nature du projet (une fraction des employés risquent d'utiliser le TC pour se rendre au travail).

Le nombre total de véhicules (camions et autos) générés par le projet est donc d'environ 20 camions et 10 autos, (entrants et sortants) soit un total de 30 véhicules par heure le matin et l'après-midi.

### **3.2.2 Distribution des déplacements**

Avec l'hypothèse que le seul accès se fait par la rue de l'Aviation, les camions et véhicules proviendront à grande majorité de l'ouest de l'île par l'A-20 ou l'A-40.

### **3.2.3 Affectation des débits sur le réseau**

Les véhicules accéderont au site par la rue de l'Aviation. De l'A-40 ou du nord, une grande partie emprunteront la voie de service de l'A-40 est et l'avenue André (60%), ou le boulevard des Sources et la rue de l'Aviation (10%). De l'A-20 ou du sud, le boulevard des Sources jusqu'à la rue de l'Aviation (30%). La figure 3.1 montre la distribution des déplacements dans la zone d'étude.

L'ajout de véhicules sur le réseau ne devrait pas dépasser 5% de la circulation actuelle pour les deux périodes de pointe. Donc l'augmentation du nombre de véhicules dans la zone d'étude sera faible.

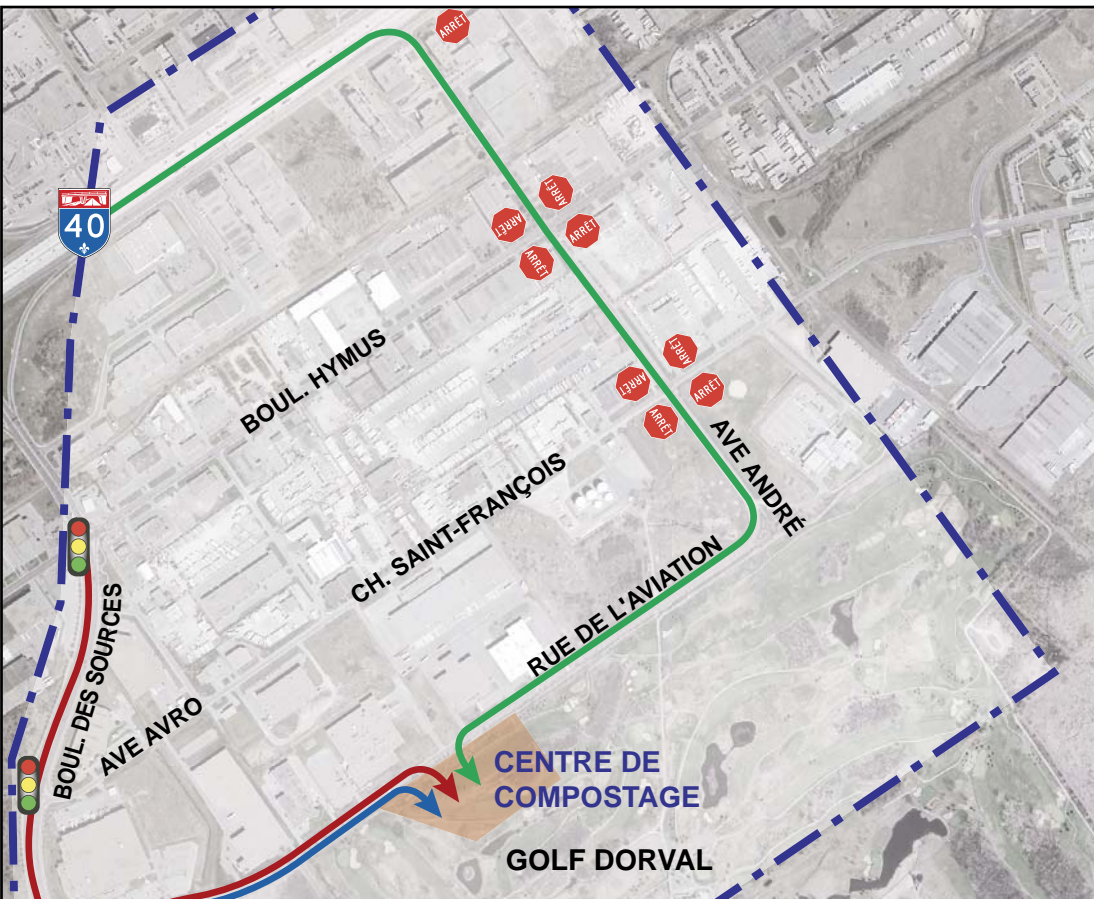
## **3.3 CONDITIONS DE CIRCULATION PROJETÉES**

Comme l'augmentation de véhicules sur le réseau est très faible, le projet ne devrait pas avoir d'impacts significatifs sur le réseau routier. Pour un mouvement, ce pourcentage ne devrait pas augmenter de plus de 5% du débit actuel. Le projet ne devrait donc pas augmenter les retards dans le secteur.

Par contre, il est important de noter que le secteur à l'étude est appelé à voir sa circulation croître dans le futur en raison de plusieurs développements prévus. Des études de circulation ont été réalisées ou le seront pour ces développements. Le projet de centre de compostage ne générant que très peu de véhicules n'est pas prévu avoir d'impact significatif lorsque comparé aux autres développements.

## **3.4 STATIONNEMENT**

Étant donné que le projet fournira suffisamment d'espaces de stationnement hors-rue, l'impact sur le stationnement dans le secteur à l'étude est nul.



**ORIGINE**

Itinéraires empruntés par les camions

- 60% - Ave André
- 10% - Boul. des Sources Sud
- 30% - Boul. des Sources Nord

**DESTINATION**

Itinéraires empruntés par les camions

- 10% - Boul. Hymus Est
- 60% - Boul. des Sources Nord
- 30% - Boul. des Sources Sud



**FIGURE 3.1**  
DISTRIBUTION DES DÉPLACEMENTS

111-19246 Fig 3.1 OD v1\_20110830.ai





## **4.0 MESURES DE MITIGATION ASSOCIÉES**

---

Cette section présente les mesures nécessaires et à mettre de l'avant par le client afin que le projet soit bien intégré dans le milieu et respecte les exigences en matière d'étude d'impact.

### **4.1 TRANSPORT ROUTIER**

Comme le projet ne générera quasiment aucun nouveau véhicule sur le réseau et qu'aucun niveau de service n'est dégradé par le projet, aucune mesure au niveau du transport routier n'est requise.

### **4.2 TRANSPORT EN COMMUN**

Aucune intervention particulière n'est requise.

### **4.3 TRANSPORT ACTIF**

Aucune intervention particulière n'est requise.

### **4.4 STATIONNEMENT**

Aucune intervention particulière n'est requise.

## 5.0 CONCLUSION

---

La présente note technique avait pour but d'étudier l'impact au niveau de la circulation de l'implantation d'un centre de compostage dans la ville de Dorval. Le projet possédera une capacité de traitement de 50 000 T/an.

Afin de déterminer l'impact sur la circulation, les nouveaux déplacements ont été distribués sur le réseau routier à proximité du projet. L'impact de ces nouveaux déplacements a été évalué et sera négligeable.

Également, le projet ne devrait pas avoir d'impact sur le stationnement et un impact négligeable sur le transport en commun. Bref, le projet ne devrait pas avoir d'impact négatif significatif au niveau du transport dans le secteur.

## 6.0 RÉFÉRENCES

---

Ville de Montréal (2009). Exigences en matière d'études d'impact sur les déplacements, Version 6.1, 38 pages.

Ville de Montréal (2008). Réseau routier hiérarchisé.

## A ABRÉVIATIONS ET UNITÉS

---

### A1 ABRÉVIATIONS ET SIGLES

ITE Institute of Transportation Engineers

### A2 UNITÉS

km/h Kilomètre par heure

s Seconde

véh. Véhicule

\$ Dollar canadien

## **B COMPTAGES DE LA CIRCULATION**

---

Détail des comptages des mouvements véhiculaires

MUNICIPALITÉ: Dorval

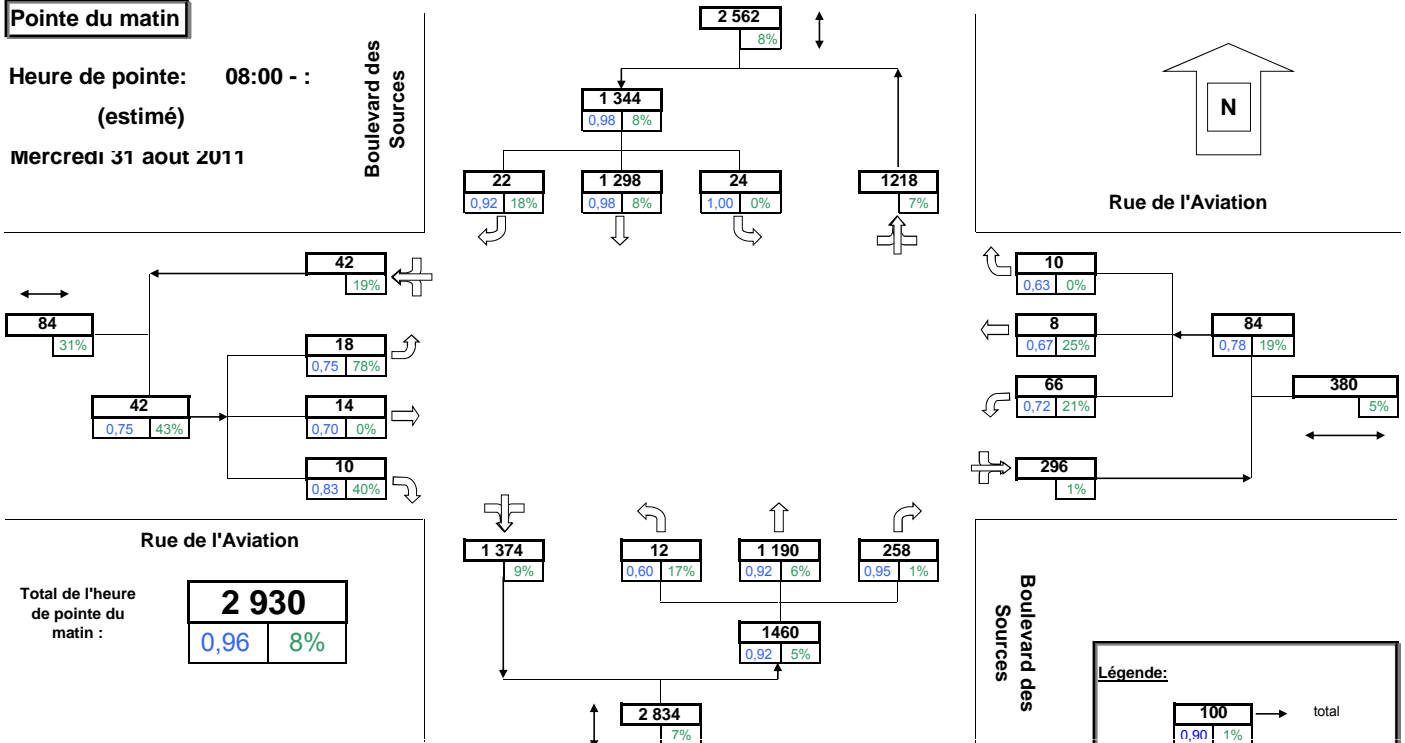
DURÉE DU COMPTAGE: 2x2,7 Heures  
 COND. ATMOSPHÉRIQUES: Ensoleillé

APPROCHE NORD : Boulevard des Sources  
 SUD : Boulevard des Sources  
 EST : Rue de l'Aviation  
 OUEST : Rue de l'Aviation

Mouvements aux heures de pointe (bruts)

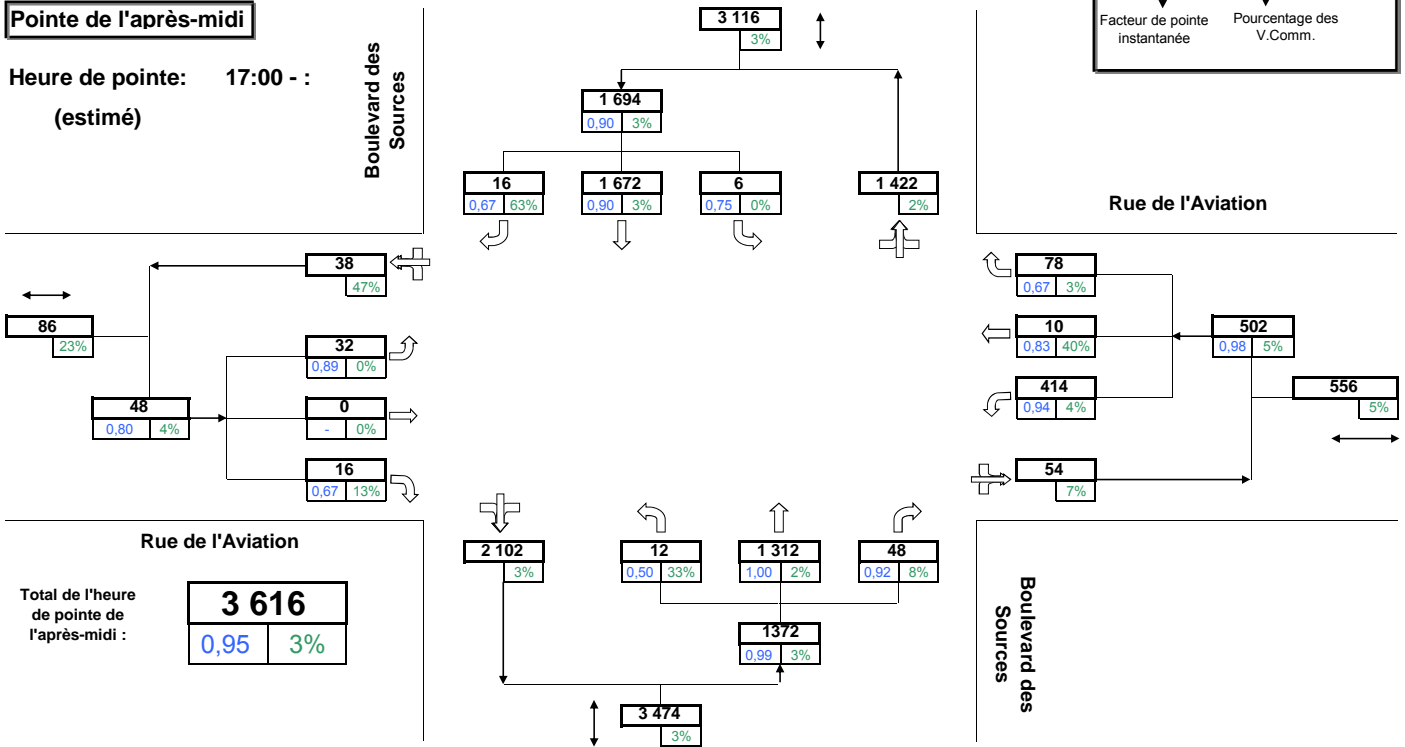
**Pointe du matin**

Heure de pointe: 08:00 - :  
 (estimé)  
 Mercredi 31 aout 2011



**Pointe de l'après-midi**

Heure de pointe: 17:00 - :  
 (estimé)



Détail des comptages des mouvements véhiculaires

MUNICIPALITÉ: Dorval

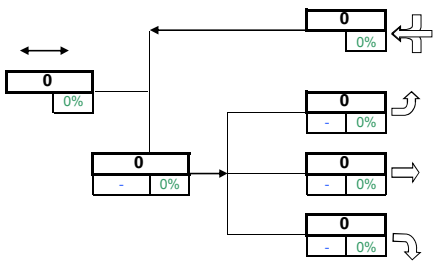
DURÉE DU COMPTAGE: 2x2,7 Heures  
 COND. ATMOSPHÉRIQUES: Ensoleillé

APPROCHE NORD : Boulevard des Sources  
 SUD : Boulevard des Sources  
 EST : Rue de l'Aviation  
 OUEST : Rue de l'Aviation

Mouvements aux heures de pointe (bruts)

**Pointe du midi**

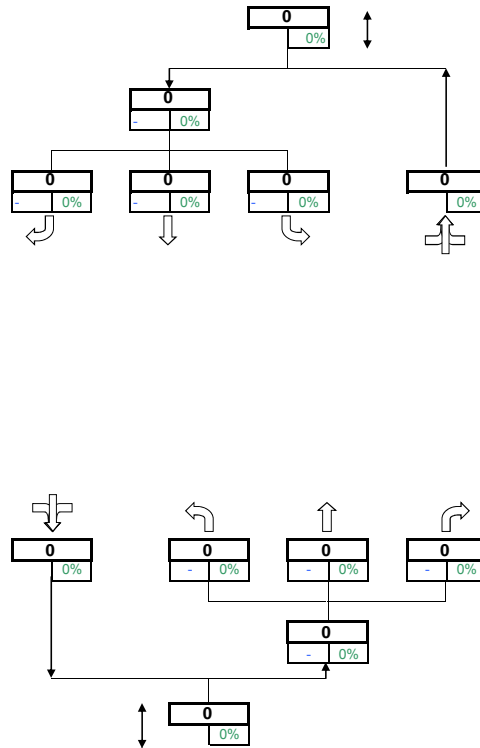
Heure de pointe: : - :



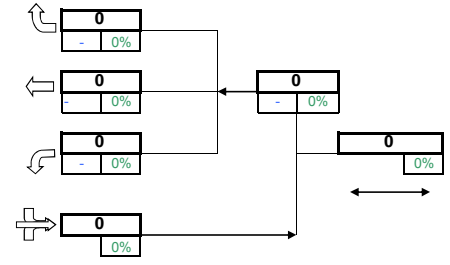
Rue de l'Aviation

Total de l'heure de pointe du matin :

0
- #####

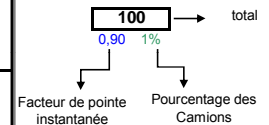


Rue de l'Aviation



Boulevard des Sources

Légende:



Détail des comptages des mouvements véhiculaires

MUNICIPALITÉ: Dorval

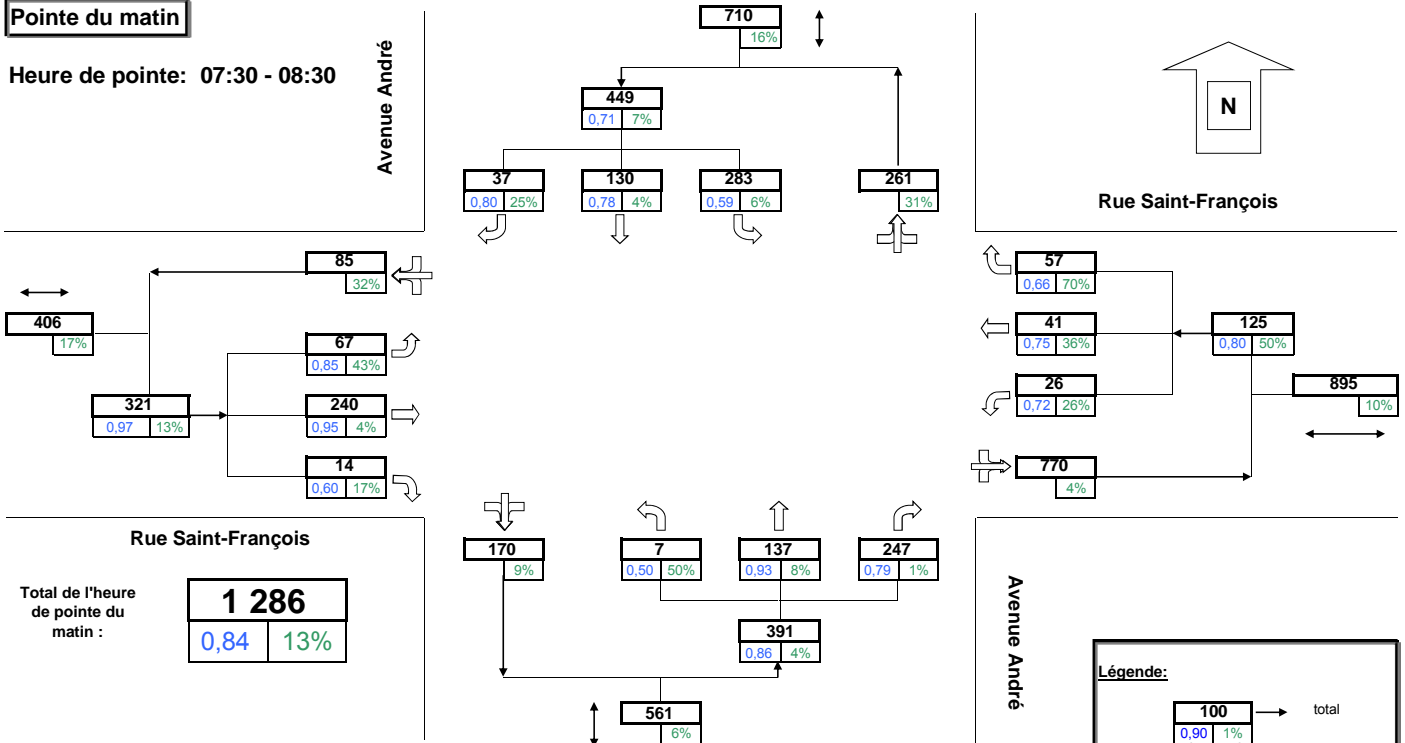
APPROCHE NORD : Avenue André  
 SUD : Avenue André  
 EST : Rue Saint-François  
 OUEST : Rue Saint-François

DURÉE DU COMPTAGE: 2x2,7 Heures  
 COND. ATMOSPHÉRIQUES: Ensoleillé

Mouvements aux heures de pointe (après majoration)

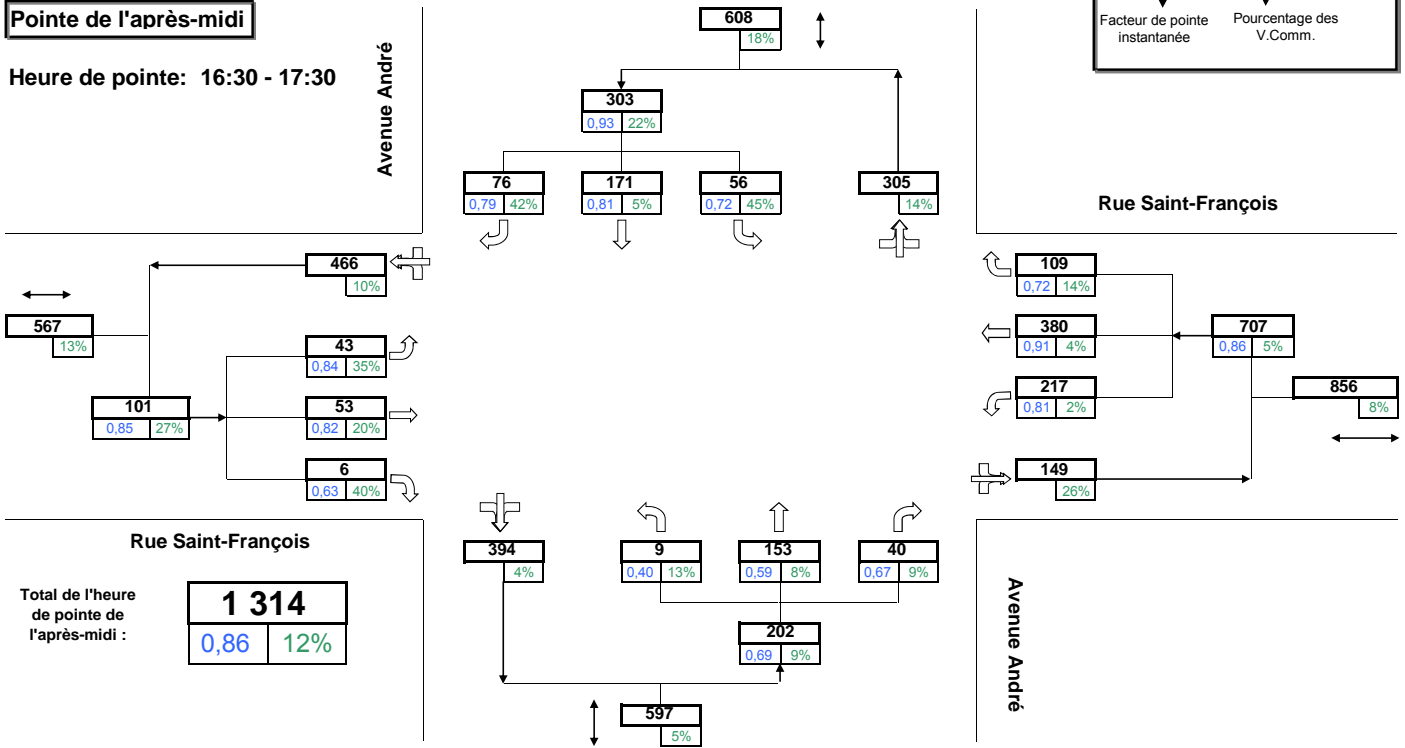
**Pointe du matin**

Heure de pointe: 07:30 - 08:30



**Pointe de l'après-midi**

Heure de pointe: 16:30 - 17:30





Détail des comptages des mouvements véhiculaires

MUNICIPALITÉ: Dorval

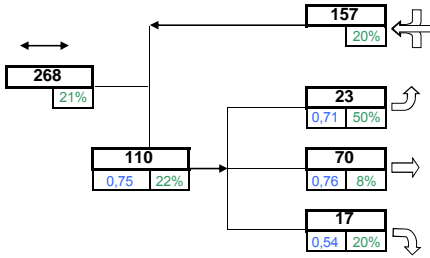
APPROCHE NORD : Avenue André  
 SUD : Avenue André  
 EST : Rue Saint-François  
 OUEST : Rue Saint-François

DURÉE DU COMPTAGE: 2x2,7 Heures  
 COND. ATMOSPHÉRIQUES: Ensoleillé

Mouvements aux heures de pointe  
 (après majoration)

Pointe du midi

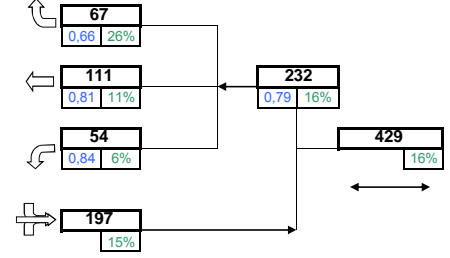
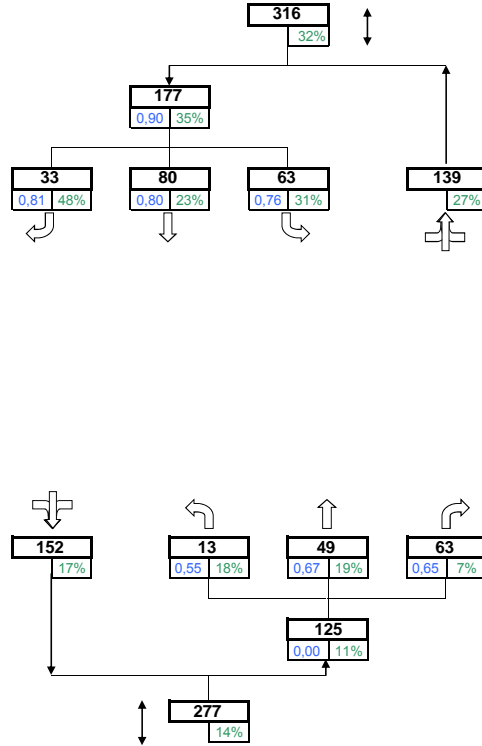
Heure de pointe: 12:00 - :



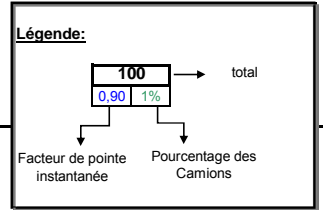
Rue Saint-François

Total de l'heure de pointe du matin :

<b>645</b>
0.91   24%



Avenue André



Détail des comptages des mouvements véhiculaires

MUNICIPALITÉ: Dorval

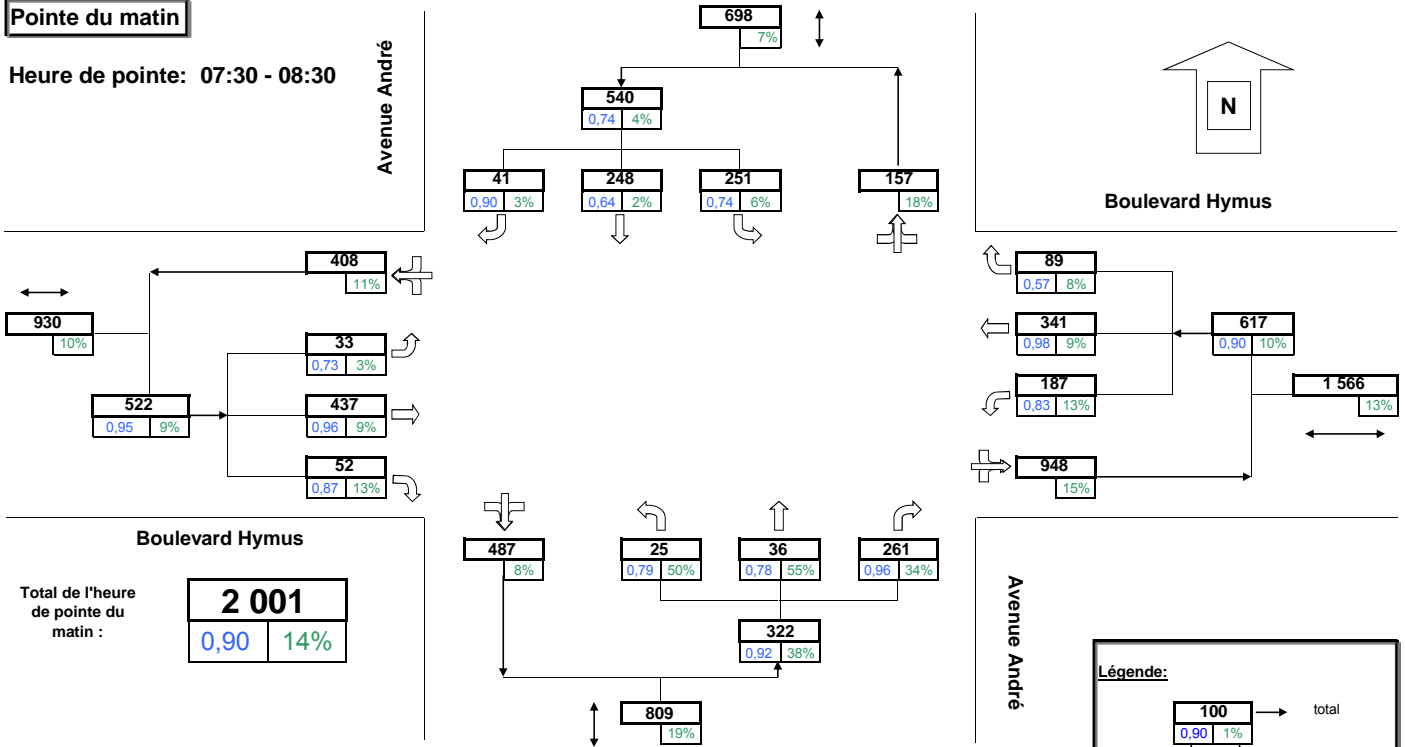
APPROCHE NORD : Avenue André  
 SUD : Avenue André  
 EST : Boulevard Hymus  
 OUEST : Boulevard Hymus

DURÉE DU COMPTAGE: 2x2,7 Heures  
 COND. ATMOSPHÉRIQUES: Ensoleillé

Mouvements aux heures de pointe (après majoration)

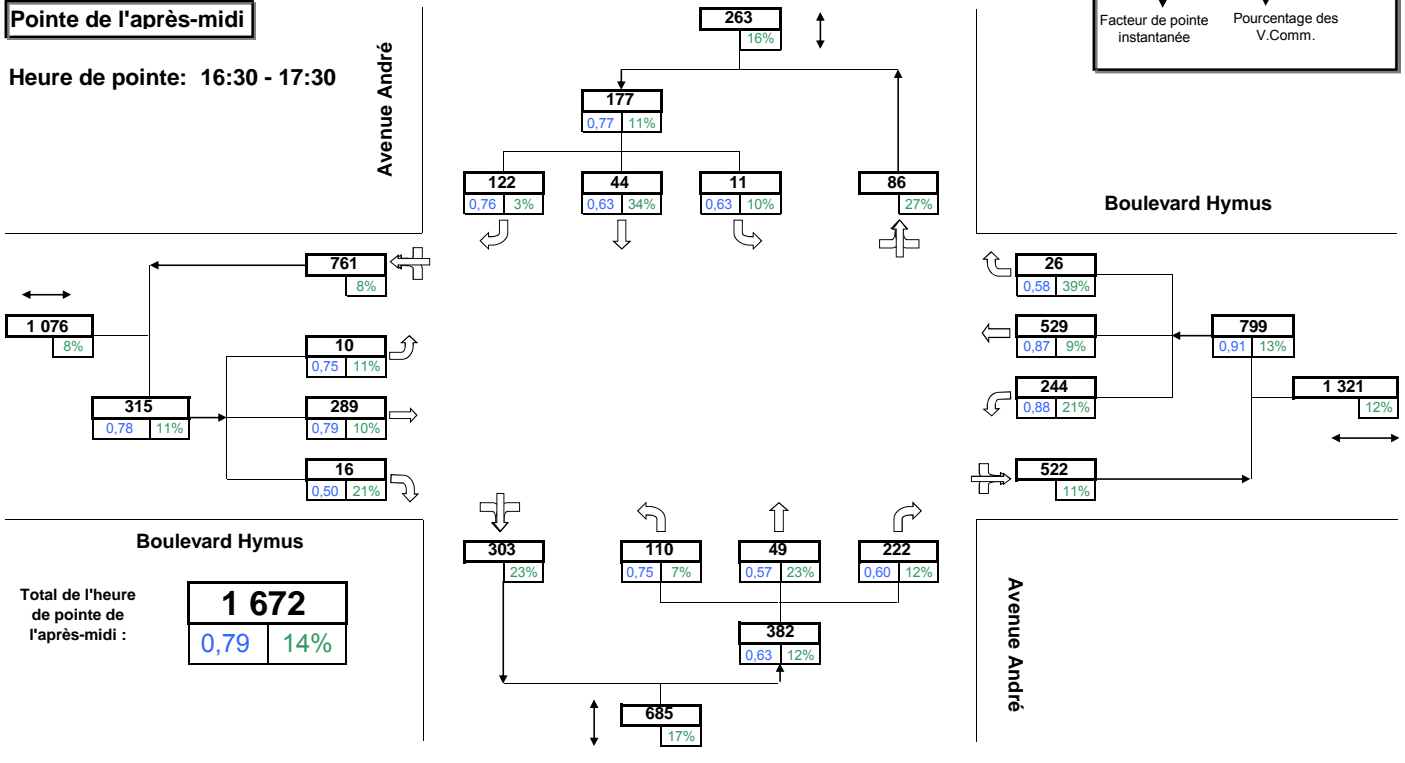
**Pointe du matin**

Heure de pointe: 07:30 - 08:30



**Pointe de l'après-midi**

Heure de pointe: 16:30 - 17:30



Détail des comptages des mouvements véhiculaires

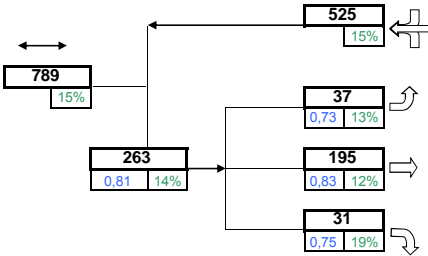
MUNICIPALITÉ: Dorval  
 DURÉE DU COMPTAGE: 2x2,7 Heures  
 COND. ATMOSPHÉRIQUES: Ensoleillé

APPROCHE NORD : Avenue André  
 SUD : Avenue André  
 EST : Boulevard Hymus  
 OUEST : Boulevard Hymus

Mouvements aux heures de pointe  
 (après majoration)

Pointe du midi

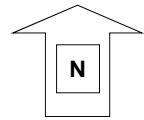
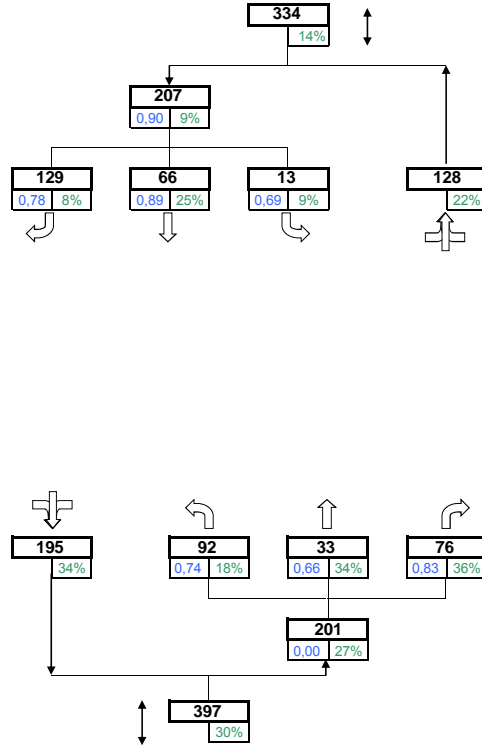
Heure de pointe: 11:45 - 12:45



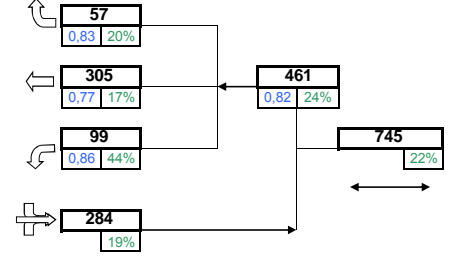
Boulevard Hymus

Total de l'heure de pointe du matin :

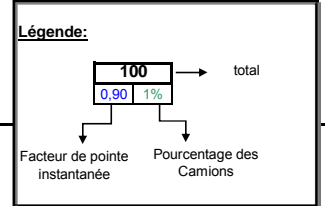
<b>1 132</b>	
0,88	25%



Boulevard Hymus



Avenue André



## **C ILLUSTRATION DES CONDITIONS DE CIRCULATION**

---

# ILLUSTRATION ET DESCRIPTION DES NIVEAUX DE SERVICE AUX INTERSECTIONS SANS FEUX

Le niveau de service pour une intersection sans feux de signalisation est exprimé différemment de celui d'une intersection à feux. Le niveau de service est exprimé en termes de délai. Le délai est une mesure agrégée de l'inconfort, de la frustration des conducteurs et donne un indice de la consommation d'essence et des pertes de temps liées aux déplacements automobiles. Les niveaux de service sont exprimés en termes de pertes de temps associées aux arrêts que subit un véhicule durant une période d'observation de 15 minutes.

NIVEAU DE SERVICE	DESCRIPTION	ILLUSTRATION
A	Délai très court, moins de 10 secondes par véhicule. Ces conditions sont extrêmement favorables et la plupart des véhicules n'effectue qu'un seul arrêt. Aucun retard.	
B	Retard moyen entre 10 et 15 secondes par véhicule. La circulation reste fluide. Plus de véhicules arrêtent qu'au niveau A, ce qui engendre un retard moyen légèrement plus élevé.	
C	Le retard moyen se situe entre 15 et 25 secondes par véhicules. Cette augmentation du retard peut résulter d'un débit de circulation plus élevé qu'aux niveaux de service précédents. Le nombre de véhicules présent est significatif.	
D	Retard moyen entre 25 à 35 secondes par véhicule. La congestion se fait sentir. Le retard moyen plus long peut être le résultat d'un rapport débit/capacité élevé.	
E	Le retard moyen se situe entre 35 et 50 secondes par véhicule, ce qui est considéré comme la limite acceptable de retard. Ce retard élevé est le résultat d'un rapport débit/capacité très élevé. La congestion est forte.	
F	Le retard moyen par véhicule dépasse 50 secondes. Cette condition est considérée inacceptable par la majorité des conducteurs. Il y a saturation, le flot de véhicules qui arrive excède la capacité du carrefour.	

# ILLUSTRATION ET DESCRIPTION DES NIVEAUX DE SERVICE AUX INTERSECTIONS AVEC FEUX

Le niveau de service est exprimé en terme de délai. Le délai est une mesure agrégée de l'inconfort, de la frustration des conducteurs et donne un indice de la consommation d'essence et des pertes de temps reliées aux déplacements automobiles. Les niveaux de service sont exprimés en terme de pertes de temps associées aux arrêts que subit un véhicule durant une période d'observation de 15 minutes.

NIVEAU DE SERVICE	DESCRIPTION	ILLUSTRATION
A	Délai très court, moins de 10 secondes par véhicule. Ces conditions sont extrêmement favorables et la plupart des véhicules arrivent durant la phase verte. Des cycles de feux courts contribuent à cet état. La plupart des véhicules n'arrêtent pas.	
B	Retard moyen entre 10 et 20 secondes par véhicule. La circulation reste fluide et les cycles de feux courts contribuent à cet état. Plus de véhicules arrêtent qu'au niveau A, ce qui engendre un retard moyen légèrement plus élevé.	
C	Le retard moyen se situe entre 20 et 35 secondes par véhicules. Cette augmentation du retard peut résulter d'un débit de circulation plus élevé qu'aux niveaux de service précédents ou de cycles de feux plus longs. Le nombre de véhicules qui arrêtent est significatif même si plusieurs arrivent à passer l'intersection sans arrêter.	
D	Retard moyen entre 35 à 55 secondes par véhicule. La congestion se fait sentir. Le retard moyen plus long peut être le résultat d'un rapport débit/capacité élevé et/ou de cycles de feux longs. Plusieurs véhicules arrêtent, et la proportion de véhicules qui passent sans arrêter diminue rapidement. Plusieurs cycles n'arrivent pas à écouler leurs files d'attente.	
E	Le retard moyen se situe entre 55 et 80 secondes par véhicule, ce qui est considéré comme la limite acceptable de retard. Ce retard élevé est le résultat d'un rapport débit/capacité très élevé et/ou de longues durées de cycles de feux. La congestion est forte. Plusieurs cycles n'arrivent pas à écouler leurs files d'attente	
F	Le retard moyen par véhicule dépasse 80 secondes. Cette condition est considérée inacceptable par la majorité des conducteurs. Il y a saturation, le flot de véhicules qui arrive excède la capacité du carrefour. La majorité des cycles sont déficitaires. Un cycle trop long et/ou une géométrie inadéquate du carrefour peuvent en être la cause.	

Ville de Montréal

Étude d'impact sur les déplacements - Centre de traitement des matières organiques (compostage) de Dorval

---

## **D AMÉNAGEMENT DES ACCÈS AU SITE DE DORVAL**

---

