

17-05-2012

Courriel du 24 mars 2010

Les commentaires de la Direction des transports de la Ville de Montréal portaient sur l'*Étude d'impact sur les déplacements du projet Les Domaines d'Ahuntsic arrondissement Ahuntsic-Cartierville* préparé par le consultant CIMA. L'étude de circulation était incluse à la demande d'avis préliminaire de Construction Musto pour le CCU du 7 avril 2010. Par la suite, des mises à jour ont été réalisées par le consultant CIMA pour tenir compte des modifications au projet. Le nom de l'étude de circulation a été modifié pour *Étude d'impact sur les déplacements - redéveloppement des anciens garages du MTQ - Cartierville*. Le site à l'étude est le même et les accès au boulevard Henri-Bourassa n'ont pas été modifiés. Les modifications les plus significatives concernent le nombre d'unités de logement.

De : Philip ONESON/MONTREAL
A : Pierre ALARIE/MONTREAL@MONTREAL, Stéphane PAPINEAU/MONTREAL@MONTREAL
Cc : Son Thu LÊ/MONTREAL@MONTREAL, Jean-Philippe DESMARAIS/MONTREAL@MONTREAL
Date : 2010-03-24 10:25
Objet : RE Tr : M01616A_Étude d'impact sur les déplacements Les Domaines d'Ahuntsic

Bonjour,

Pour faire suite à notre rencontre du 9 mars dernier, je vous sou mets mes commentaires sur l'étude d'impact sur les déplacements du projet Les Domaines d'Ahuntsic.

1. Dans le chapitre 3.2 du rapport, les nouveaux déplacements doivent être distribués selon les matrices de l'Enquête Origine-Destination métropolitaine la plus récente. La provenance et la destination des déplacements déterminées selon cette méthode doivent être illustrées sur un plan du secteur sur lequel sont indiquées graphiquement les proportions des origines et des destinations par rapport aux quatre points cardinaux. Ces illustrations sont souvent utiles pour présenter le projet lors de consultations publiques.
2. Selon la méthode utilisée dans le rapport ("... selon la répartition actuelle des débits de circulation sur les axes routiers limitrophes.") les proportions d'entrée vers le projet assignées sur la rue Meilleur sont très faibles (5% le matin et 4 % l'après-midi, tels que consignés dans le tableau 3.3 "Distribution des déplacements"). Il est probable toutefois qu'avec la nouvelle distribution demandée, les débits de circulation affectés sur la rue Meilleur vers le projet augmentent sensiblement. Le cas échéant, des mesures de mitigation telles que la mise à sens unique de circulation des rues du projet devront être mises de l'avant pour diminuer les débits de circulation sur le tronçon de la rue Meilleur au sud du boulevard Henri-Bourassa afin d'y préserver la quiétude des résidents.
3. Avec les mesures de mitigation, il pourrait devenir pertinent d'analyser l'impact sur l'intersection des boulevards Henri-Bourassa et Saint-Laurent puisque pour la clientèle venant du sud, les virages à gauche sont interdits l'après-midi (excepté aux autobus) sur toutes les rues donnant accès au boulevard Henri-Bourassa entre les rues Meilleur et Clark inclusivement.
4. À l'intersection du boulevard Henri-Bourassa et de la rue Meilleur, la problématique de la sortie des véhicules de la Maison Tanguay et des stationnements doit être évitée. La proximité de ces accès au boulevard Henri-Bourassa risque de causer des blocages qui pourraient provoquer des refoulements de véhicules sur le boulevard Henri-Bourassa. Il faut éviter cette éventualité et y apporter une solution adéquate.
5. Le rapport mentionne dans le chapitre 4.3 une problématique de sécurité à l'approche ouest de l'accès ouest du projet (face à l'accès du Loblaws). Le consultant propose d'ajouter un panneau de signalisation avancé de danger. Cependant, la solution retenue ne semble pas suffisante à mon avis. Il y aurait lieu plutôt d'apporter des corrections géométriques à l'aménagement de cette intersection pour remédier au problème des distances de visibilité non respectées. Il faudrait peut-être envisager l'ajout de refuges de virage à gauche à l'approche ouest ainsi qu'à l'approche est, où les mouvements de virage à gauche seraient contrôlés par une phase exclusive. Une étude plus approfondie sera requise.
6. La proposition d'utiliser la capacité résiduelle de l'aire de stationnement du Loblaws pour desservir la demande excédentaire du projet pourrait ne plus devenir possible dans l'éventualité de tout projet de développement sur ces terrains. dans ce cas, le problème de stationnement ne serait pas réglé. Il serait préférable de trouver des solutions sur le site du projet comme, par exemple, du stationnement sur rue à angle. Une étude plus approfondie sera requise.
7. Au moment opportun, il serait requis d'aviser les responsables de la STM et de l'AMT de l'ajout probable de clientèle sur les lignes d'autobus et de train desservant le projet.

Je vous invite à communiquer avec moi pour tout renseignement additionnel.

Philip Oneson, ing.
Ingénieur - préposé à la planification
Ville de Montréal
Direction des transports
Division de la sécurité et de l'aménagement du réseau artériel

"Myrriamme Vilimont" <Myrriamme.Vilimont@cima.ca>

2010-03-01 12:07

A <@ville.montreal.qc.ca>

cc <genevieve.lefebvre@cima.ca>, <sgariepy@faheygroup.com>

Objet M01616A_Étude d'impact sur les déplacements Les Domaines d'Ahuntsic

Bonjour monsieur,

Il me fait plaisir de vous transmettre le rapport d'étude pour le projet mentionné en titre.

Merci

Myrriamme Vilimont, ing.
Chargée de projet / Project Leader
Génie des déplacements, Transport

CIMA+
Partenaire de génie
3400, boul. du Souvenir, bureau 600
Laval QC H7V 3Z2
CANADA

Tél. bur. : 514 337-2462 poste 2180
Télééc. : 450 682-1013

[rattachement "M01616A_E02.pdf" supprimé par Philip ONESON/MONTREAL]