

## ANALYSE PRÉLIMINAIRE D'IMPACTS SUR LA CIRCULATION DANS LE CADRE DE LA CONSTRUCTION DU NOUVEAU COMPLEXE DE SOCCER MUNICIPAL AU COMPLEXE ENVIRONNEMENTAL DE SAINT-MICHEL SITUÉ SUR L'AVENUE PAPINEAU

Tableau no 1 : État actuel de l'offre et de la demande véhiculaire sur l'avenue Papineau, entre Jean-Talon et Henri-Bourassa

Secteur	DJMA* total deux directions	Nombre de voies actuellement	Remarques
Jean Talon à Crémazie	35 000	2 voies vers le Nord 2 voies vers le Sud	Les virages à gauche sont permis à certains endroits sans voie de virage à gauche additionnelle
Barnabé-Larocque à Louvain	48 000	4 voies vers le Nord 3 voies vers le Sud	La voie de rive à droite est réservée au transport en commun en pointe de l'après-midi vers le Nord
Louvain à Henri-Bourassa	60 000	3 voies vers le Nord 3 voies vers le Sud	Des voies de virage à gauche additionnelles sont implantées dans le terre-plein à certains carrefours

\*DJMA : Débit journalier moyen annuel

De manière générale, on constate que le nombre de voies offertes à la circulation véhiculaire est plus élevé dans le tronçon situé entre Barnabé-Larocque et de Louvain (7 voies) que dans les tronçons situés de part et d'autre (soit 4 voies au sud de Crémazie et 6 voies au nord de Louvain). Il en résulte donc une surcapacité véhiculaire dans ce tronçon de l'avenue Papineau eu égard aux volumes de circulation actuels. On y observe d'ailleurs des vitesses de roulement élevées, même en période de pointe.

Des analyses de sécurité routière effectuées récemment ont permis de constater une problématique concernant les véhicules qui circulent en direction du nord et qui effectuent des mouvements de virages à gauche en direction de l'ouest dans le tronçon situé entre les rues Barnabé-Larocque et de Louvain. Ainsi, on observe un nombre anormalement élevé de collisions de type avant-arrière entre des véhicules allant tout droit et d'autres qui désirent tourner à gauche. Pour cette raison, la piste de gauche en direction du nord sera bientôt (été 2012) réservée à l'usage exclusif des véhicules qui effectuent cette manœuvre. Cette modification diminuera sensiblement le niveau de service sur l'avenue Papineau en direction du nord dans ce tronçon, mais offrira une meilleure sécurité pour les conducteurs qui l'empruntent. Cette mesure permettra donc d'offrir aux usagers du secteur un environnement plus sécuritaire s'inscrivant bien dans un contexte de développement des terrains adjacents à l'avenue Papineau dans ce secteur (Centre de soccer, TAZ, Centre de réemploi).

Tableau no 2 : Impact de l'implantation du Complexe de soccer sur l'avenue Papineau

Période	Débits horaires actuels près de Lecocq	Activités anticipées - Véhicules/Heure - Somme des deux directions						Impacts appréhendés
		Centre intérieur				Terrain extérieur		
		12 mois par année	Été (mai à sept)	Hiver (oct à avril)	Activités spéciales	Avril à novembre	Activités spéciales	
Pointe AM (7h30-8h30)	1600 Nord 2500 Sud	45	100	100	-	100	-	Les débits générés sont faibles et représentent un pourcentage faible des débits actuels
Pointe PM (16h30-17h30)	2100 Nord 1900 Sud	45	100	300	-	100	-	Les débits générés sont faibles et représentent un pourcentage faible des débits actuels
Jour de semaine - hors pointe (12h - 13h)	1200 Nord 1150 Sud	45	-	-	-	-	-	Les débits générés n'ont pas d'impact significatif sur les débits actuels
Soir de semaine (19h - 20h)	900 Nord 1200 Sud	40	100	300	800	100	600	Les débits générés sont relativement importants mais demeurent inférieurs aux débits actuels de pointe en semaine (AM et PM)
Fin de semaine (débit horaire moyen)	775 Nord 750 Sud	40	100	300	800	100	600	

En résumé, les impacts durant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi sont négligeables pendant les événements autres que les activités spéciales. Durant ces activités, les conditions de circulation seront plus difficiles. Mais ces activités spéciales sont ponctuelles et ont lieu le soir et les fins de semaines en dehors des périodes de pointe du réseau routier. En fait, les débits supplémentaires générés dans le cadre des activités spéciales demeurent inférieurs aux débits observés dans le cadre des heures de pointe de semaine.

De plus, notons qu'aux fins de la présente analyse, nous avons considéré que tous les déplacements générés par les activités du nouveau centre sportif résulteront en un déplacement par automobile. Cependant, une partie des déplacements se feront, vraisemblablement, en transport collectif, à vélo et à pied, ce qui diminuera significativement les débits (Véhicules/Heure) inscrits dans le tableau. Les impacts appréhendés seront donc moins grands qu'indiqué dans le tableau ci-dessus.