



**Étude de planification-
développement du projet « Nouveau
Candiac »**

19 AOÛT 2004
PROJET L96844



GENIVAR

893 boul. Guimond, Longueuil (Québec), J4G 1M7
Téléphone : (450)-679-7220 ~Télécopie : (450)-670-9076
~www.genivar.com

Étude de planification- développement du projet « Nouveau Candiac »

Client

DROUIN Serge	Directeur général, Ville de Candiac
DUPONT Marie	Urbaniste, Ville de Candiac

Équipe de GENIVAR

BLIER Gilles	Directeur d'étude
HÉTU Martin	Ingénieur
MELANÇON Claude	Urbaniste
PEISSEL Eric	Aménagiste
CARON Martin	Cartographe
MORASSE Renée	Assistance technique

Référence complète

GROUPE-CONSEIL GENIVAR INC. (2004), Étude de planification- développement du projet « Nouveau Candiac », Longueuil, Qc, 13 p. + annexes

L96844

note technique-finale.doc

GROUPE-CONSEIL GENIVAR INC.

893 boul. Guimond, Longueuil, (Québec) J4G 1M7

Téléphone : (450)-679-7220 ~ Télécopie : (450)-670-9076~www.genivar.com

INTRODUCTION

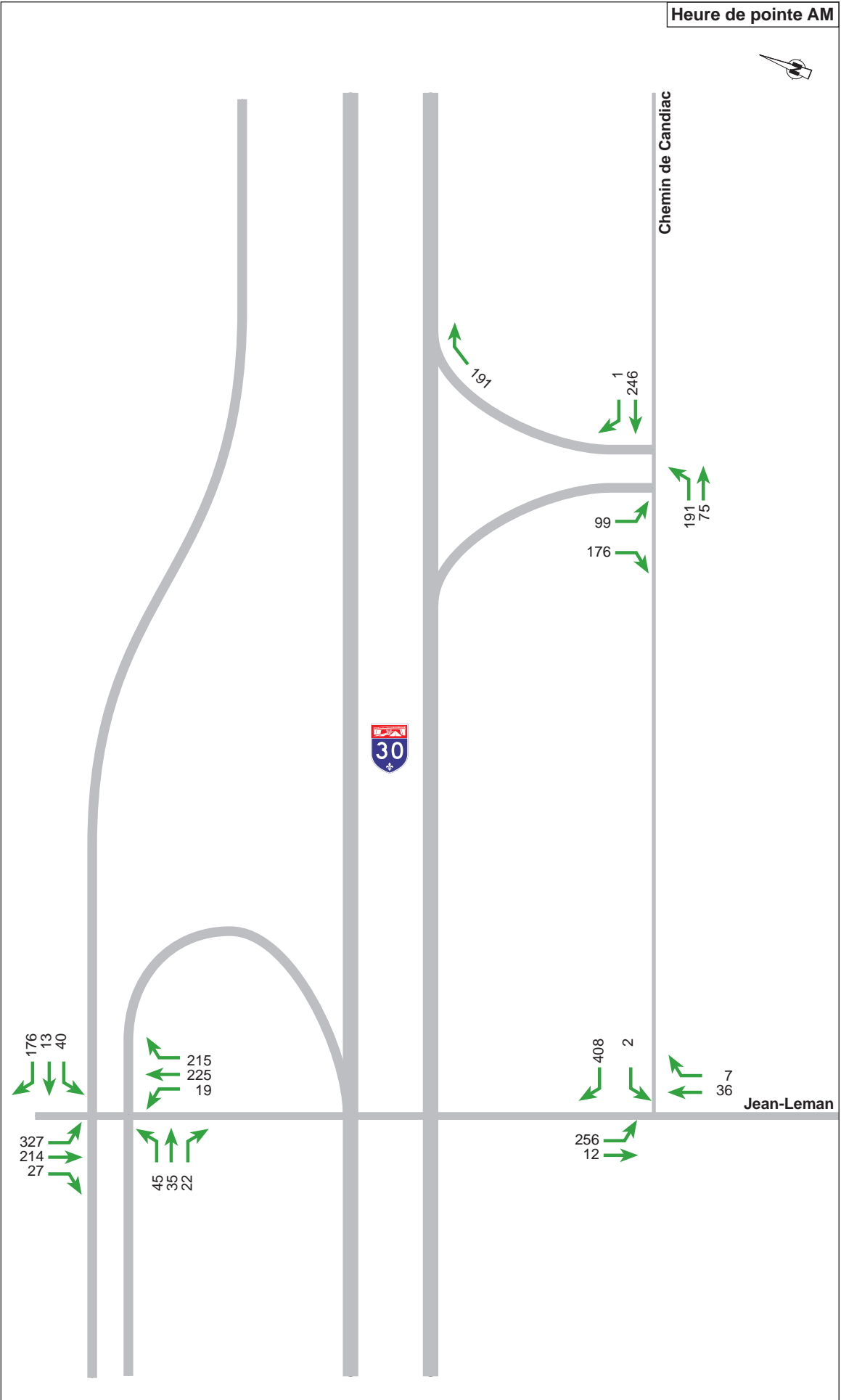
La Ville de Candiac projette de développer les terrains situés au sud-est de l'échangeur des autoroutes 30 et 15. Ce projet appelé « Nouveau Candiac », une fois complété, générera une forte demande de circulation automobile sur le réseau routier environnant, soit le boulevard Jean-Leman, ainsi que l'autoroute 30.

La Ville de Candiac a mandaté GENIVAR afin de réaliser une étude visant à déterminer la demande de circulation qui sera générée par le projet une fois complétée, et de prévoir les aménagements requis du réseau routier ainsi que les dispositifs de gestion de circulation requis pour supporter la demande future. Il doit également être regardé la faisabilité d'aménager un deuxième échangeur. Ce document présente de façon sommaire les impacts du développement du Nouveau Candiac et des besoins quant à l'aménagement du réseau routier.

1.1 SITUATION ACTUELLE

Le secteur d'étude est actuellement peu développé et se caractérise par un usage agricole. Les débits de circulation y sont peu importants, étant sur tous les tronçons inférieurs à 500 véh/h tant à l'heure de pointe du matin que du soir. Les figures suivantes illustrent les débits de circulation actuels aux heures de pointe dans le secteur d'étude.

Heure de pointe AM



Heure de pointe PM

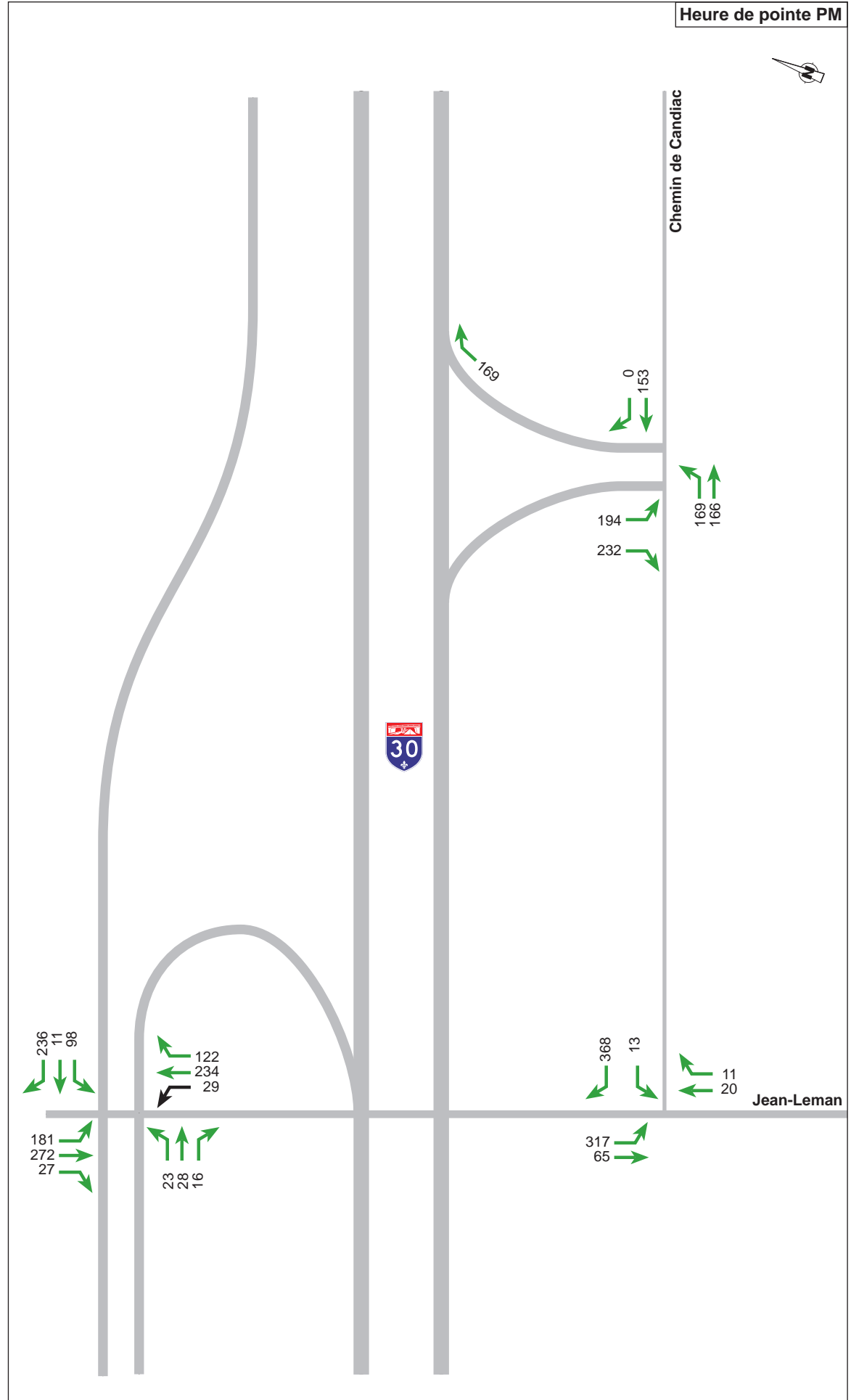
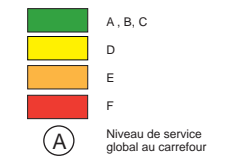


FIGURE 1
DÉBITS ACTUELS
HEURES DE POINTE AM ET PM

NIVEAU DE SERVICE



1.2 DESCRIPTION DU PROJET

Le développement « Nouveau Candiac » prévoit l'implantation d'un projet résidentiel dont la superficie de terrain vouée à cette fin totalise plus de 10 millions de pieds carrés. Une partie de ces terrains est située en zone verte. À partir des données contenues dans le plan de développement de « Développements Candiac » pour la partie à développer en zone blanche, il est estimé que le secteur pourra accueillir plus de 3 200 unités de logements (tableau 1). Les plans d'implantation ayant servi de base à l'étude sont joints en annexe.

Tableau 1 : Estimation du nombre d'unités résidentielles

Superficie à développer	Superficie totale brute (p ²)	Superficie nette à développer (p ²)	Nombre de lots	Nombre d'unités résidentielles			Nombre de logements
				unifamilial	trifamilial	multifamilial	
Quadrant Sud-Est - Nouveau Candiac	4 600 000	3 634 000	559	296	318	154	2 174
Partie dans zone verte	5 700 000	4 503 000	901	901			901
Nord de l'A-30	1 100 000	869 000	174	174			174
Total	11 400 000	9 006 000	1 633	1 371	318	154	3 249

Source : Développement Urbains Candiac, Inc (2004)

En parallèle, il est également prévu le développement de terrains situés au nord de l'axe A-30/R-132 à des fins résidentielles. Selon les renseignements fournis par la Ville de Candiac, ces terrains totalisent plus de 1,1 millions de pieds carrés, ce qui représente le développement d'environ 175 unités résidentielles unifamiliales.

Par ailleurs, le projet prévoit aussi l'aménagement d'une zone de commerces à grande surface, bordant les deux autoroutes et l'échangeur. Un axe collecteur est prévu pour assurer la desserte de cette zone. La superficie brute de terrain réservé à cet usage est de 5,4 millions de pieds carrés. Enfin, le développement prévoit dans sa portion sud une zone dédiée à une plate-forme logistique industrielle ainsi qu'un studio de cinéma. Le tableau ci-dessous illustre la superficie de bâtiments totale prévue pour chaque usage. Ainsi, il est estimé que plus de 1 million de pieds carrés de bâtiments commerciaux et près de 1,4 million de pieds carrés de bâtiment industriels en plus du studio de cinémas pourraient être bâtis, en assumant un ration plancher/terrain de 0,2.

Le tableau 2 illustre les superficies de bâtiments prévues, à partir desquels les débits de circulation générés sont déterminés.

Tableau 2 : Estimation de la superficie de bâtiments non-résidentiels

Usage	Superficie totale brute de terrain (p ²)	Rapport plancher/ terrain	Superficie nette de bâtiment (p ²)
Commercial	5 400 000	20%	1 080 000
Studio cinéma	2 000 000	20%	400 000
Industriel (plate-forme logistique)	6 800 000	20%	1 360 000
Total	14 200 000		2 840 000

Enfin, de son côté, l'Agence Métropolitaine de Transport projette le prolongement de la ligne de train de banlieue à Candiac, avec l'implantation d'une gare à l'intérieur du périmètre du quartier « Nouveau Candiac ».

1.3 DÉPLACEMENTS GÉNÉRÉS PAR LE PROJET

Les déplacements automobiles générés par le projet « Nouveau Candiac » ont été estimés à partir des données contenues dans le « Trip Generation Handbook », référence reconnue et éprouvée dans le domaine de la planification des transports. Les déplacements ont été générés pour les heures de pointe du matin et du soir d'un jour de semaine, ainsi que d'un samedi après-midi, période de fort achalandage commercial.

Il faut aussi noter qu'il n'y avait pas de données disponibles pour un usage similaire à la plate-forme logistique industrielle, de sorte que les débits générés par cette zone n'ont pu être déterminés. Toutefois, ce type d'usage ne constitue pas un fort générateur de déplacements. Cependant, il générera une circulation de véhicules lourds dans les environs.

Tel que l'illustre la figure 1, la zone commerciale générera plus de 1 500 véh/h entrants et sortants par direction lors d'une heure de pointe d'un jeudi ou vendredi et plus de 2 800 véh/h entrants et sortants lors d'une heure de pointe d'un samedi. Les secteurs résidentiels généreront quant à eux 900 véh/h lors de l'heure de pointe du matin, dont 680 véh/h qui quitteront le secteur. Lors de l'heure de pointe de l'après-midi et du samedi, il est attendu des débits directionnels de plus 600 véh/h.

D'autre part, selon les données d'une enquête à bord réalisée en septembre 2003 par l'AMT, environ 1 000 usagers empruntent la ligne de train de banlieue Delson lors de la période de pointe du matin. De ce nombre, environ 10%, soit 100 usagers, proviennent des villes de Candiac, Saint-Phillippe et Saint-Mathieu. Avec l'aménagement d'une gare à Candiac, cette clientèle préférera se rabattre à celle-ci. De plus, cette gare attirera une nouvelle clientèle locale provenant des nouveaux secteurs résidentiels qui n'utilise pas le train à l'heure actuelle. En transposant ces hypothèses sur une seule heure de pointe, il est estimé que la nouvelle gare pourrait générer 30 véhicules sur une seule heure. Ces véhicules emprunteront le boulevard Jean-Leman pour se rendre à la gare.

À partir de données sur la répartition de la population existante dans la région et de la dernière enquête origine-destination¹, il a été estimé les hypothèses suivantes quant à la provenance et la destination des résidents et clients qui fréquenteront le « Nouveau Candiac ». Ces hypothèses servent à déterminer quels seront les débits dans l'échangeur Jean-Leman.

- 70% des usagers proviendront de l'ouest et du nord du secteur d'étude (via la route 132 ou l'autoroute 15);
- 7% proviendra du boulevard Jean-Leman au nord de l'A-30 ;
- 20 % des usagers proviendront de l'A-30 à l'est du secteur d'étude ;
- 3% des usagers proviendront du rang Saint-Phillippe.

¹ SEOD (1998), Enquête origine-destination 1998, Mobilité des personnes dans la région de Montréal , Montréal,1998, 170 p.



FIGURE 2
**DÉPLACEMENTS GÉNÉRÉS
 PAR LE PROJET
 NOUVEAU CANDIAC**

- Limite municipale
- == Autoroute
- == Autoroute 30 projetée
- Réseau routier local
- - - Réseau futur
- - - Viaduc proposé
- Voie ferrée
- - - Zone à l'étude

VOCATION DES SECTEURS

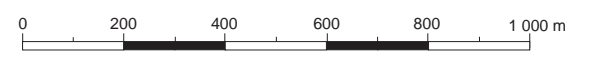
- Residentielle
- Commerciale
- Industrielle
- Espace de conservation
- Parc
- Plate-forme logistique industrielle
- Studio de cinéma

Déplacements automobiles arrivant au secteur (véh/h)

Déplacements automobiles quittant le secteur (véh/h)



1 : 15 000



1.4 DÉBITS FUTURS À L'HORIZON ULTIME ET AMÉNAGEMENTS REQUIS

Les débits générés par l'ensemble du développement ont été affectés sur le réseau routier actuel selon les pourcentages mentionnés précédemment afin d'identifier les besoins quant aux aménagements requis pour supporter la demande future. Les débits futurs sont illustrés aux figures des pages suivantes.

Voie collectrice desservant la zone commerciale

Cette voie supportera un débit journalier de près de 12 000 véh/jr lors des jours de pointe commerciale, c'est à dire entre le jeudi et le samedi. Aux heures de pointe d'achalandage commercial, il est prévu un débit d'environ 1 800 véh/h dans chaque direction de cet axe en heure de pointe du soir et de 3 000 véh/h dans chaque direction lors d'une heure de pointe du samedi. De tels débits justifient un aménagement à quatre voies séparées par un terre-plein central. La largeur du terre-plein devrait être de 4,5 m afin de permettre l'aménagement de voies auxiliaires de virage à gauche aux endroits requis. L'aménagement de ces baies ainsi que les ouvertures de terre-plein devront se faire en respectant les normes de conception routière. Il est également recommandé de conserver une emprise suffisamment large qui permettrait d'aménager une troisième voie par direction, si nécessaire à long terme.

Boulevard Jean-Leman

Le tronçon du viaduc, avec un seul échangeur, supportera un débit journalier estimé de l'ordre de 15 000 véh/jr à 20 000 véh/jr dans les deux directions. Aux heures de pointe du matin et du soir, cela représente des débits de 2 200 véh/h et 4 200 véh/h respectivement. Compte tenu de l'aménagement actuel du viaduc qui possède quatre voies, celui-ci pourra supporter de tels débits.

Dans la partie au sud du chemin Candiac, le débit dans les deux directions sera d'environ 1 300 véh/h lors de l'heure de pointe du matin et de 2 000 véh/h lors de l'heure de pointe du soir. Sur un jour moyen, cela représente près de 16 000 véh/jr. **Un élargissement de ce tronçon de deux à quatre voies doit donc être envisagé à long terme.** Cela permettra également d'uniformiser le caractère de ce boulevard de chaque côté de l'A-30.

Carrefour Jean-Leman / chemin de Candiac

La figure 1 illustre les débits de circulation aux trois carrefours de l'échangeur Jean-Leman. D'après les résultats des estimations, c'est lors de l'heure de pointe du soir et du samedi que la situation sera la plus critique, en raison de l'achalandage commercial. Ainsi, les débits projetés au carrefour sont les suivants :

Le débit de circulation au carrefour Jean-Leman / chemin Candiac sera les suivants :

- 1 560 véh/ sur l'approche nord ;
- 1 750 véh/h sur l'approche ouest, dont 1 440 véh/h qui vireront à gauche ;
- 710 véh/h sur l'approche sud ;
- 2 200 véh/h sur l'approche est.

Compte tenu des débits projetés à ce carrefour, l'aménagement de dernier doit être revu. De tels débits justifient l'aménagement d'un feu de circulation ainsi que de voies auxiliaires de virage à droite et à gauche sur chaque approche. Malgré tout, les

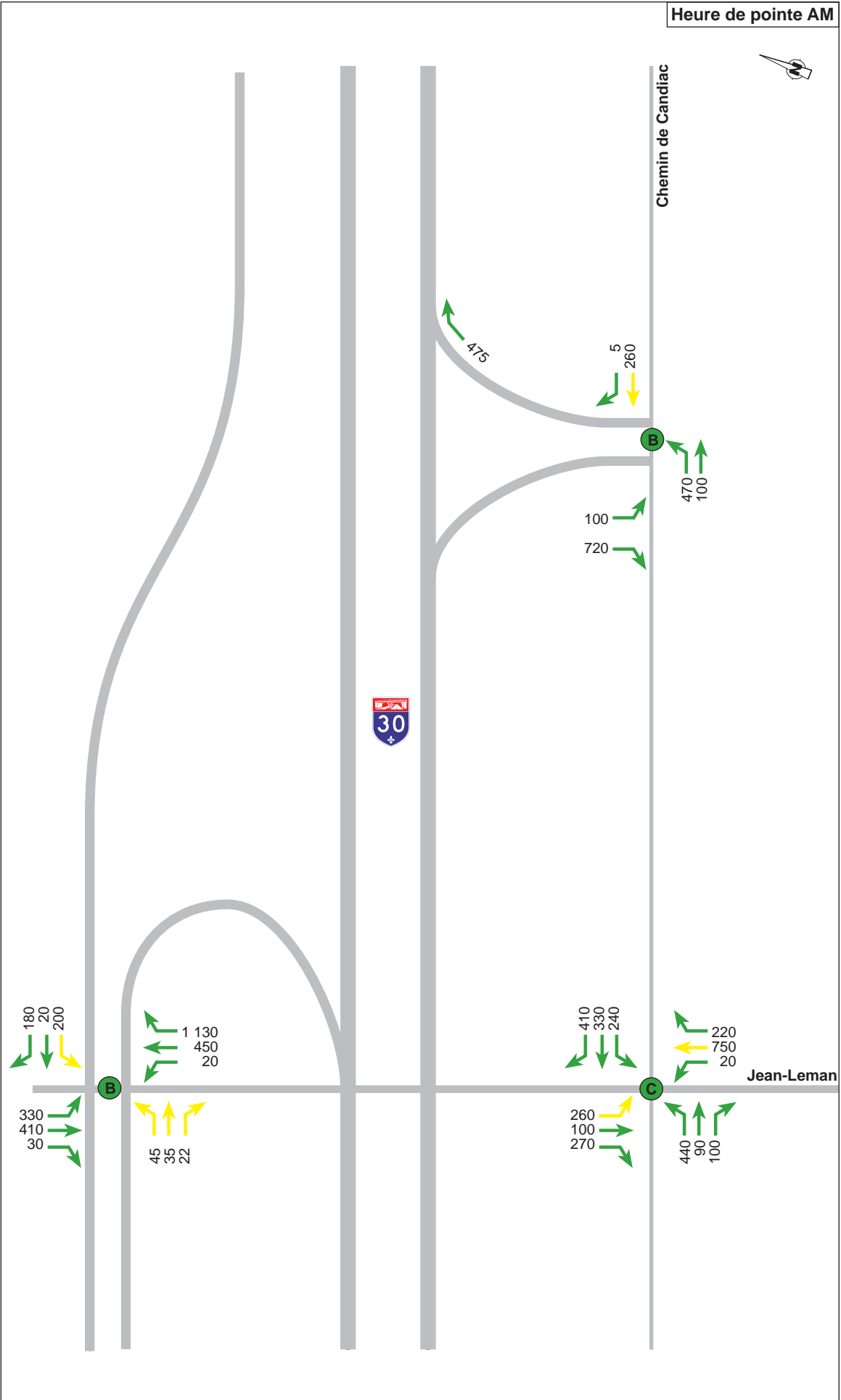
analyses préliminaires indiquent que malgré de tels aménagements, il subsistera des problèmes de congestion, notamment pour le virage à gauche de l'approche ouest, qui supportera plus de 1 400 véh/h.

Quant à l'aménagement d'un carrefour giratoire, celui-ci offre une plus grande capacité, offrant de 3 500 à 4 000 véh/h sur deux voies. Cependant, le débit entrant à ce carrefour serait de l'ordre de 6 000 véh/h à l'heure de pointe du soir. Les débits sont donc trop élevés. De plus, la proximité du viaduc Jean-Leman et la pente existante de l'approche nord du carrefour constituent des conditions défavorables à l'implantation d'un carrefour giratoire.

Échangeur

Il est attendu plus de 2 200 véh/h dans la bretelle de sortie de l'A-30 en direction du boulevard Jean-Leman. Des problèmes de refoulement avec l'aménagement de la bretelle sont à prévoir. En effet, la capacité d'une bretelle d'autoroute sur une voie est de l'ordre de 1 900 véh/h en section courante. Compte tenu que la carrefour de la bretelle et du chemin Candiac est contrôlé par un panneau d'arrêt toutes directions, la capacité réelle de la bretelle est inférieure à 1 900 véh/h.

Heure de pointe AM



Heure de pointe PM

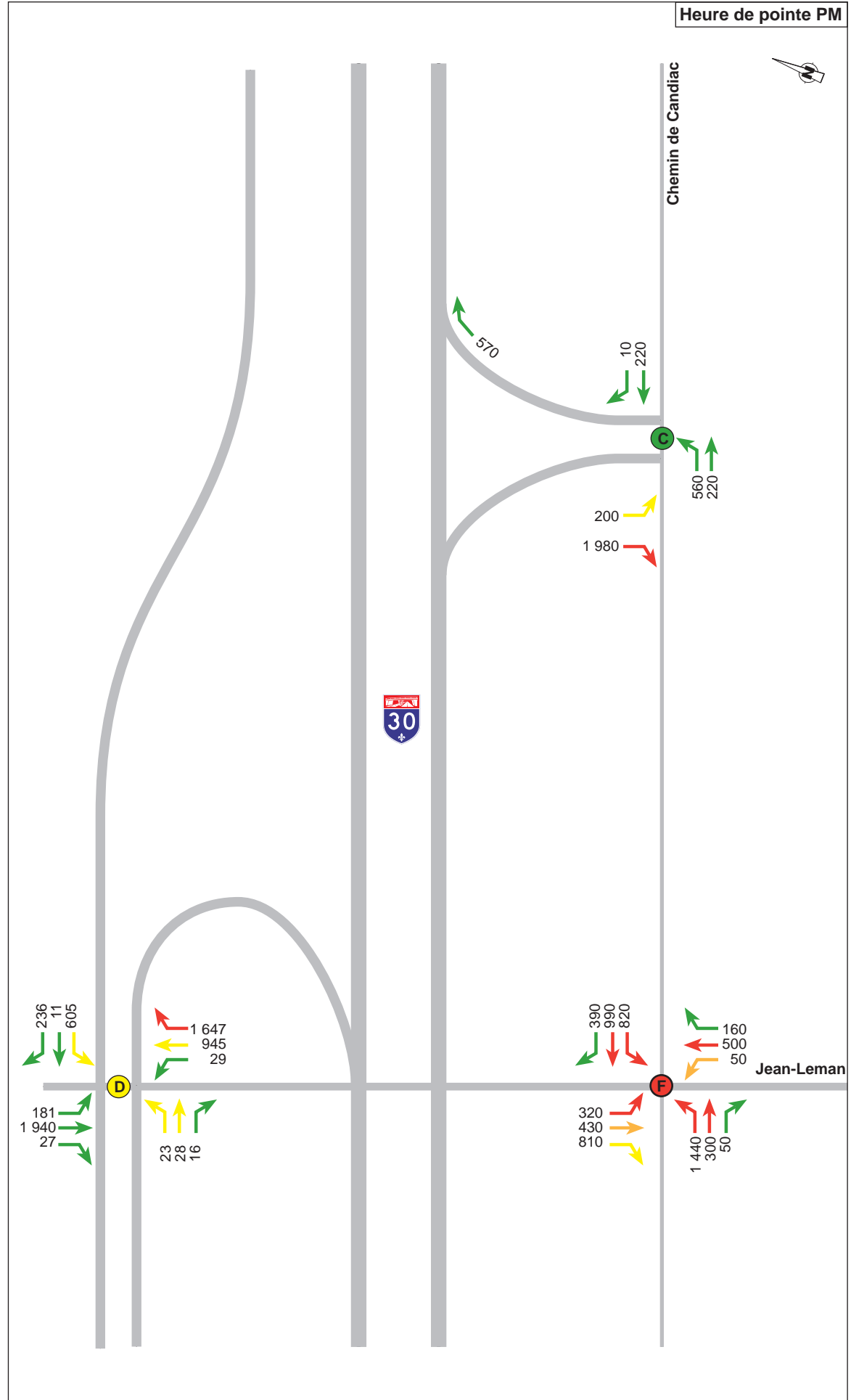
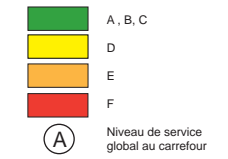


FIGURE 3

CONDITIONS DE CIRCULATION
HEURES DE POINTE AM ET PM
AVEC UN SEUL ÉCHANGEUR

NIVEAU DE SERVICE



1.5 AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS

La demande générée par l'ensemble du développement est telle que le réaménagement du carrefour Jean-Leman/chemin de Candiac ne suffira pas à éliminer tous les problèmes anticipés. Les débits projetés par l'ensemble du « Nouveau Candiac » justifient l'aménagement d'un deuxième échangeur qui permettrait de redistribuer les débits à deux endroits, diminuant ainsi la pression sur l'échangeur Jean-Leman. Des solutions alternatives ont été envisagées. Celles-ci sont :

- Option 1 : Réaménagement de l'échangeur existant en éliminant le carrefour à arrêt toutes directions ;
- Option 2 : Aménagement d'un deuxième échangeur sur le tronçon projeté de l'autoroute 30 ;
- Option 3 : Prolongement des voies de service de l'A-15 avec échangeur partiel et élargissement du viaduc de la voie ferrée pour le passage d'une voie locale donnant accès au « Nouveau Candiac ».

Le tableau 3 présente les avantages et inconvénients de chacune des options.

Tableau 3 : Avantages et inconvénients des options d'aménagement d'un deuxième échangeur

Option	Avantage	Inconvénient
Option 1: Réaménagement des bretelles existantes du côté sud	Augmentation de la capacité de la bretelle en raison de l'élimination du carrefour à arrêts toutes directions	Implique détour à l'échangeur pour les usagers provenant de Saint-Philippe Concentre toute la demande future à un seul échangeur Augmentation des débits dans l'échangeur de l'A-30/A-15 Les véhicules lourds qui se dirigent vers la plate-forme industrielle doivent traverser le secteur résidentiel, occasionnant ainsi des nuisances pour les résidents
Option 2: Aménagement d'un échangeur sur le nouveau tronçon de l'A-30	Desserte efficace de la gare de train de Candiac	Localisation peu efficace compte tenu des origines et destinations des usagers du "Nouveau Candiac" Emplacement partiel en zone agricole permanente. Augmentation des débits dans l'échangeur de l'A-30/A-15 Les véhicules lourds qui se dirigent vers la plate-forme industrielle doivent traverser le secteur résidentiel, occasionnant ainsi des nuisances pour les résidents
Option 3: Prolongement des voies de services de l'A15, aménagement d'un échangeur partiel et élargissement du viaduc ferroviaire avec aménagement d'une voie de d'accès au Nouveau Candiac	Localisation efficace compte tenu des origines et destinations des usagers du "Nouveau Candiac" Desserte efficace de la gare de train de Candiac Permet une meilleure distribution des débits de circulation entrants et sortants du "Nouveau Candiac" Les véhicules lourds qui se dirigent vers la plate-forme industrielle n'ont pas à traverser la zone résidentielle	Coûts élevés en raison du prolongement des voies de service de l'A-15 jusqu'au viaduc ferroviaire et de l'élargissement de ce dernier.

Le réaménagement des bretelles de l'échangeur du boulevard Jean-Leman du côté sud de l'autoroute amènerait une augmentation de la capacité de celui-ci. Cependant, elle

concentre toute la demande générée par le Nouveau Candiac au carrefour Jean-Leman / chemin Candiac. Ce carrefour demeurerait saturé.

La deuxième option permet d'assurer une desserte adéquate de la future gare de train de banlieue. Toutefois, compte tenu de l'origine et de la destination des clients de la zone commerciale ainsi que des résidents du Nouveau Candiac, la localisation de celle-ci est peu efficace car elle nécessite un grand détour pour la plupart des usagers. En conséquence, ces usagers seront enclins à utiliser la sortie Jean-Leman. Quant aux véhicules lourds, ceux-ci devraient, tout comme pour l'option précédente traverser le secteur résidentiel pour accéder à la plate-forme industrielle. De plus, cet échangeur est situé en zone agricole permanente, nécessitant des procédures de dézonages auprès de la CPTAQ.

La troisième option, qui utilise le viaduc ferroviaire, s'avère la plus avantageuse en termes de desserte. En effet, étant située le long de l'autoroute 15, elle permet un accès plus direct pour la zone commerciale, ce qui permettrait de mieux distribuer la demande générée par le « Nouveau Candiac ». Tout comme l'option 2, l'accès à la gare de train sera plus facile. De plus, cet échangeur permet aux véhicules lourds d'accéder à la plate-forme industrielle sans passer à travers le secteur résidentiel du « Nouveau Candiac ». Le coût de cette option est toutefois plus élevé car elle nécessite de prolonger des les voies de service de l'A-15 jusqu'au viaduc ferroviaire.

En résumé, l'option 3 qui consiste à aménager la voie de service de l'A-15 et d'élargir le viaduc ferroviaire pour aménager une voie locale, s'avère l'option préférable afin de désengorger le secteur de l'échangeur Jean-Leman une fois le développement du Nouveau Candiac complété et permet une desserte la plus efficace du développement projeté dans le secteur.

1.5.1 Impacts du deuxième échangeur

L'aménagement d'un échangeur à la hauteur du viaduc ferroviaire permettrait de répartir la demande générée par le « Nouveau Candiac » à peu près également entre cet échangeur et l'échangeur Jean-Leman. Ainsi, le débit entrant dans la bretelle de sortie de l'A-30 ouest passerait de 2 200 véh/h à un débit de l'ordre de 1 200 à 1 400 véh/h à l'heure de pointe du soir. De plus, le débit entrant au carrefour Jean-Leman/chemin Candiac diminuerait de 6 600 véh/h à environ 4 000 véh/h. Le carrefour pourrait davantage supporter cette demande avec l'ajout d'un deuxième échangeur. Des analyses de capacité seront nécessaires ultérieurement pour déterminer le fonctionnement du feu de circulation à ce carrefour.

Par ailleurs, l'ajout de cet échangeur amènera un débit beaucoup plus élevé sur le boulevard Jean-Leman au sud du chemin Candiac. Le débit dans les deux directions aux heures de pointe s'élèverait à plus de 1 800 véh/h, ce qui peut se traduire par un débit journalier de près de 20 000 véh/jr. De tels débits nécessitent alors un aménagement à quatre voies. L'aménagement de cette section s'inscrirait alors dans la continuité du tronçon existant du boulevard Jean-Leman.

Enfin, le débit sur la voie de desserte du développement commercial demeurera le même peu importe le nombre d'échangeurs.

1.6 SYNTHÈSE

Le développement du quartier « Nouveau Candiac » générera un débit important de plus de 4 000 véh/h lors de heures de pointe du soir et du samedi. Il est prévu un débit d'environ 2 200 véh/h dans la bretelle de sortie de l'A30 vers le boulevard Jean-Leman.

Compte tenu des débits anticipés, il est recommandé les interventions suivantes :

- **Aménager une voie de desserte de la zone commerciale à quatre voies séparées par un terre-plein central et conserver une emprise suffisamment large qui permettrait l'ajout d'une troisième voie par direction à long terme si nécessaire;**
- **Aménager un deuxième échangeur desservant le quartier en utilisant le viaduc ferroviaire qui enjambe l'A-15;**
- **Implanter un feu de circulation au carrefour Jean-Leman / chemin de Candiac et aménager des voies auxiliaires de virage à gauche sur toutes les approches de ce carrefour (approches est, sud et ouest);**
- **Implanter des feux de circulation aux carrefours des bretelles d'échangeur;**
- **Aménager quatre voies de circulation sur le boulevard Jean-Leman au sud du chemin de Candiac.**

Les interventions proposées sont illustrées à la figure de la page suivante.

FIGURE 4
INTERVENTIONS PROPOSÉES



- Limite municipale
- Autoroute
- Autoroute 30 projetée
- Réseau routier local
- Réseau futur
- Viaduc proposé
- Voie ferrée
- Zone à l'étude

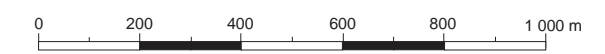
VOCATION DES SECTEURS

- Résidentielle
- Commerciale
- Industrielle
- Espace de conservation
- Parc
- Plate-forme logistique industrielle
- Studio de cinéma

- DJMA projeté (véh/jour)
- Nouveau feu de circulation



1 : 15 000



ANNEXE

DÉFINITION DES NIVEAUX DE SERVICES

Les niveaux de services des artères urbaines et suburbaines sont définis comme suit :

Niveaux de services A :

Ce niveau de service représente les conditions de circulation en écoulement libre. La vitesse moyenne de parcours se situe à 90 % et plus de la vitesse en écoulement libre de la classe d'artère considérée. Il n'y a aucune entrave à la liberté de manœuvrer dans le courant de circulation. Les retards à l'arrêt aux intersections avec feux de circulation sont réduits au strict minimum.

Niveaux de services B :

Ce niveau de service représente les conditions de circulation qui prévalent lorsqu'il y a peu d'entraves à l'écoulement du trafic. La vitesse moyenne de parcours se situe alors à 70 % de la vitesse en écoulement libre de la classe d'artère considérée. Il n'y a que de légères restrictions à la liberté de manœuvrer dans le courant de circulation. Les retards à l'arrêt aux intersections avec feux de circulation ne sont pas assez importants pour être agaçants. Les conducteurs ne subissent pas de tension appréciable.

Niveaux de services C :

Ce Niveau de service représente les conditions de circulation qui prévalent en écoulement stable. La présence de files d'attente plus longues aux feux de circulation ainsi qu'une coordination défavorable sont des éléments qui peuvent contribuer à réduire la vitesse moyenne de parcours. Cette vitesse se situe généralement à 50 % et plus de la vitesse en écoulement libre de la classe d'artère considérée. Les restrictions à la liberté de manœuvrer dans le courant de circulation sont plus importantes que pour le niveau de service B. Il en est de même des possibilités de changement de voie. À partir de ce niveau les conducteurs subissent dorénavant des tensions appréciables.

Niveaux de services D :

Ce niveau de service représente le début du domaine pour lequel de légères augmentations de débit peuvent se traduire par des augmentations substantielles des retards aux approches des intersections avec feux de circulation, causant ainsi une diminution appréciable de la vitesse moyenne de parcours. Les retards peuvent être causés par un ensemble de facteurs, dont une coordination défavorable des feux, un minutage inapproprié, des débits de circulation élevés. La vitesse moyenne de parcours se situe généralement à 40 % et plus de la vitesse en écoulement libre de la classe d'artère considérée.

Niveaux de services E :

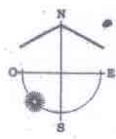
À ce niveau de service, nous constatons des retards substantiels aux approches des intersections avec feux de circulation. Les retards sont causés par un ensemble de facteurs dont une coordination défavorable des feux, un minutage inapproprié, une forte concentration d'intersections avec feux de circulation ainsi que de longues files d'attentes aux intersections les plus critiques. La vitesse moyenne de parcours se situe généralement au-dessus de 33 % et 25 % de la vitesse en écoulement libre de la classe d'artère considérée.

Niveaux de services F :

À ce niveau de service, la circulation est caractérisée par une vitesse moyenne de parcours se situant généralement au-dessous de 33 % et 25 % de la vitesse d'écoulement libre de la classe d'artère considérée. Les intersections les plus critiques sont vraisemblablement congestionnées et les retards aux approches des intersections avec feux de circulation sont importants. Il est fréquent qu'une coordination des feux contribue à maintenir cette mauvaise qualité de circulation.

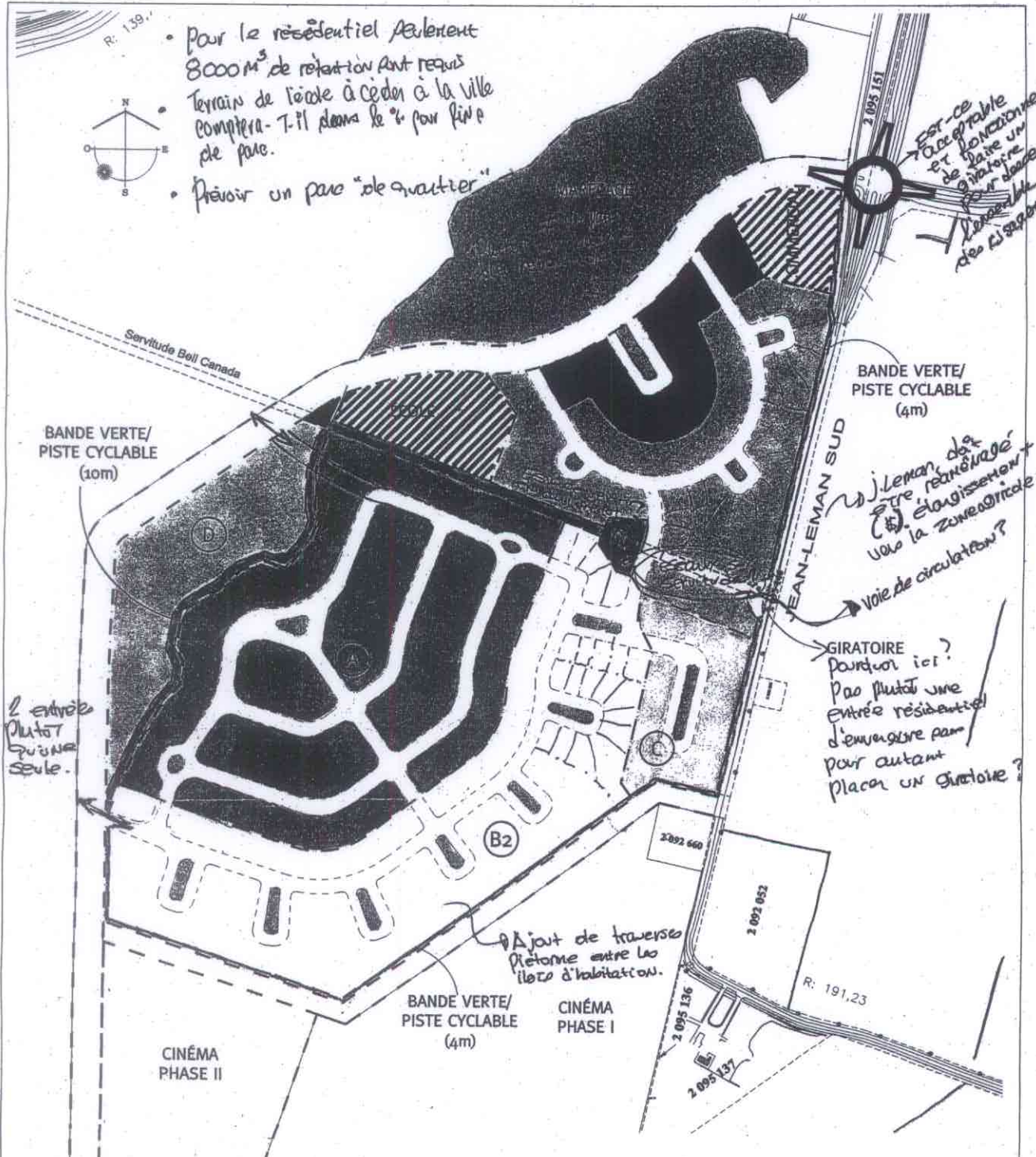
Source : MTQ (1994)

R. 139



- Pour le résidentiel pavillonnaire 8000 m² de rotation sont requis
- Terrain de l'école à céder à la ville comptera - T-il pleins le % pour faire de parc.
- Prévoir un parc "de quartier"

Est-ce acceptable et faire un giratoire pour passer des Li super



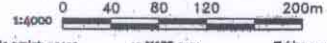
STATISTIQUES

	RÉSIDENTIEL		AUTRE		RUES		ESPACES VERTS		TOTAL	
	(pl.ca.)	(m ²)	(pl.ca.)	(m ²)	(pl.ca.)	(m ²)	(pl.ca.)	(m ²)	(pl.ca.)	(m ²)
SECTEUR A - (89 GRANDS LOTS; ± 8 000 pl.ca.)	949 000	88 238			397 822	27 080	8 114	668	1 263 705	116 473
SECTEUR B1 - (234 3-PLEX; 184 MULT)	734 195	97 276			185 180	17 205			909 376	84 484
SECTEUR B2 - (123 PETITS LOTS; ± 5 000 pl.ca.)	784 808	72 896			283 185	28 306	38 834	3 422	1 104 528	102 814
SECTEUR C - (40 MAISONS DE VILLE)	180 848	14 943			40 225	3 787	4 200	381	225 276	18 071
SECTEUR D - (84 3-PLEX)	310 857	28 881							310 857	28 881
TOTAL: (734)										
ÉCOLE			180 812	13 683					180 812	13 683
COMMERCIAL			95 816	8 883					95 816	8 883
BANDE TAMPON (Jean-Leman sud)							26 780	2 906	26 780	2 906
CINÉMA PHASE I			528 840	45 945					528 840	48 845
BANDE VERTE/PISTE CYCLABLE							118 046	10 967	118 046	10 967
MARÉCAGE							671 044	62 942	671 044	62 942
GRAND BOULEVARD					513 008	47 880			513 008	47 880
RUE CINÉMA			186 174	14 806					186 174	14 806
GIRATOIRE RÉSIDENTIEL					7 832	709			7 832	709
GRAND TOTAL	2 880 185	272 224	772 867	71 811	1 463 026	137 776	882 026	80 085	6 048 188	581 299

LÉGENDE

Grands lots (± 8 000 pl.ca.)	Petits lots (± 5 000 pl.ca.)	Maisons de ville	Commercial
3-plex	Multifamilial	Bande verte / piste cyclable	École (50 000 m ²)

CANDIAC / QUADRANT SUD-EST
Option de développement



PROJET DÉCISION