

lojuinoz

Stade Percival Molson
Art 3.1



Université McGill

**ÉTUDE D'IMPACTS SUR LA CIRCULATION
ET LE STATIONNEMENT POUR LE PROJET
D'AGRANDISSEMENT DU STADE MOLSON
À L'UNIVERSITÉ MCGILL**

RAPPORT PRÉLIMINAIRE FINAL

UNIVERSITÉ MCGILL

RAPPORT PRÉLIMINAIRE FINAL
ÉTUDE D'IMPACTS SUR LA CIRCULATION
ET LE STATIONNEMENT POUR LE PROJET
D'AGRANDISSEMENT DU STADE MOLSON
À L'UNIVERSITÉ MCGILL

Préparé par: Carl Wong, ing.



CW

Validé par: Daniel Lamarche, B.Sc.

A handwritten signature in black ink, appearing to be "DL" or similar initials.

10 JUIN 2002

Les Consultants iTRANS inc.

204, rue Notre-Dame ouest
Suite 375
Montréal, Québec
H2Y 1T3

Téléphone: (514) 397-9009
Télécopieur: (514) 398-0743
Internet: itrans@qc.aira.com

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Table des matières	iii
Liste des tableaux	v
Liste des figures	vi
Sommaire	1
1. Introduction	2
1.1 Mandat et objectifs de l'étude	2
1.2 Contexte d'étude	2
1.3 Méthodologie	3
1.4 Notion de niveaux de service et indicateurs de performance	4
2. Situation actuelle	6
2.1 Description du territoire à l'étude	6
2.2 Accessibilité et desserte de transport en commun	8
2.3 Géométrie et signalisation	8
2.4 Stationnement	9
2.5 Feux de circulation	11
2.6 Navettes STM – Parties des Alouettes	11
2.7 Horaires des rencontres des Alouettes	12
2.8 Débits de circulation	13
2.9 Niveaux de service	15
3. Circulation induite par la clientèle du stade Molson	19
3.1 Provenance de la clientèle	19
3.2 Répartition modale des déplacements	19
3.3 Taux d'occupation par véhicule	20
3.4 Distribution des arrivées et départs aux heures de pointe	20
3.5 Génération des déplacements	21
3.6 Distribution des déplacements	21
3.7 Affectation des débits	22
4. Impacts sur la circulation	24
4.1 Scénario de 24 000 sièges au stade Molson	24
4.2 SLR et réaménagement de l'échangeur du Parc/des Pins	27
4.3 Mesures	28

5. Conclusions

30

ANNEXES

LISTE DES TABLEAUX

	Page
2.1 Capacité des stationnements estimée	10
2.2 Interprétation des niveaux de service	15
2.3 Niveaux de service – Situation actuelle	18
3.1 Répartition modale	20
3.2 Circulation induite par une partie des Alouettes	21
3.3 Distribution des déplacements	22
4.1 Niveaux de service futurs – stade Molson de 24 000 sièges	26

LISTE DES FIGURES

	Page
2.1 Utilisation du sol	7
2.2 Débits actuels – heure de pointe de l'après-midi (PM)	14
2.3 Niveaux de service actuels	18
3.1 Débits générés par l'agrandissement du stade Molson	23
4.1 Débits futurs totaux estimés par l'agrandissement du stade Molson	25

SOMMAIRE

Le 8 mai dernier, l'Université McGill par l'entremise du Groupe AXOR inc. retenait les services de la firme **Les Consultants iTRANS Inc.** afin de réaliser une étude d'impacts sur la circulation et le stationnement pour le projet d'agrandissement du stade Molson à l'Université McGill situé à Montréal.

L'Université McGill prévoit ajouter environ 4 000 sièges supplémentaires au stade Molson afin d'accroître sa capacité d'accueil lors d'événements sportifs et culturels. Aucun ou peu de projets ne sont cependant prévus pour accroître la capacité des infrastructures de stationnement sur le site.

La zone à l'étude tient compte du circuit d'autobus qu'empruntent les navettes d'autobus mises à la disposition des spectateurs lors des parties des Alouettes tenues au stade Molson à l'Université McGill. Cette zone est délimitée au nord par l'avenue des Pins, à l'est par la rue Jeanne-Mance, au sud par l'avenue Viger, et à l'ouest par la rue University.

L'ajout d'environ 4 000 sièges au stade Molson augmentera les déplacements véhiculaires et de piétons sur le réseau routier ainsi que sur les allées piétonnières. Suite à la distribution modale par rapport à la zone du réseau et à l'affectation des déplacements, 1 600 véhicules sur le réseau sont prévus durant l'heure de pointe d'avant-partie pour l'ensemble des spectateurs. Il ne s'agit que de 270 véhicules/h additionnels par rapport au scénario actuel d'avant-partie. Une augmentation de 868 déplacements en transport en commun ainsi que de 980 déplacements à pieds sont également prévus durant l'heure de pointe d'avant-partie par rapport au scénario actuel de fin de partie pour 20 000 sièges.

Les impacts de la circulation sont faibles étant donné que les 270 véhicules additionnels au scénario actuel d'avant-partie circulent après l'heure de pointe de l'après-midi de 16h30 à 17h30. Les niveaux de service sont comparables à la situation existante. Étant donné l'étendue du réseau routier, les impacts de l'ajout d'environ 4 000 sièges sont négligeables. Les conditions de la circulation sont donc très semblables à celui du scénario actuel d'avant-partie en ce qui concerne les déplacements véhiculaires.

Nous croyons que l'horaire 2002 des parties locales des Alouettes est bien adapté pour minimiser les impacts de la circulation. Toutes les parties durant la période la plus achalandée de l'année des mois de septembre, octobre et novembre ont lieu le dimanche après-midi à 13h. Ainsi les parties de football ne nuisent pas aux périodes de pointe de l'après-midi de la période la plus achalandée de l'année. Environ la moitié des parties régulières ont lieu durant cette période. Seulement 9 parties sont tenues au stade Molson à l'Université McGill durant la saison régulière.

Par conséquent, l'ajout d'environ 4 000 sièges au stade Molson n'engendre que très peu d'impacts par rapport à la situation actuelle. La faisabilité du projet est réalisable.

1. INTRODUCTION

1.1 Mandat et objectifs de l'étude

Le 8 mai dernier, l'Université McGill par l'entremise du Groupe AXOR inc. retenait les services de la firme Les Consultants ITRANS Inc. afin de réaliser une étude d'impacts sur la circulation et le stationnement pour le projet d'agrandissement du stade Molson à l'Université McGill situé à Montréal.

L'Université McGill prévoit ajouter environ 4 000 sièges supplémentaires au stade Molson afin d'accroître sa capacité d'accueil lors d'événements sportifs et culturels. Aucun ou peu de projets ne sont cependant prévus pour accroître la capacité des infrastructures de stationnement sur le site.

La Ville de Montréal, quant à elle, exige qu'une étude soit effectuée afin de déterminer et de quantifier les impacts de ce projet sur la circulation et le stationnement dans les quartiers limitrophes, et proposer des recommandations en matière d'accessibilité, de circulation et de stationnement.

Ce rapport se divise en trois parties. Dans un premier temps, y sont analysées les conditions actuelles du périmètre d'influence du site retenu, tant du point de vue de l'utilisation du sol que de la circulation routière. Ensuite, l'étude analyse la circulation induite du stade Molson et les conditions futures de la circulation de la zone d'influence suite aux impacts sur la circulation qu'engendre l'ajout d'environ 4 000 sièges au stade Molson à l'Université McGill. Finalement, l'étude propose des mesures d'atténuation requises ainsi que des recommandations.

1.2 Contexte d'étude

Les paramètres de l'étude d'impacts sur la circulation et le stationnement, décrits plus bas, répondent aux exigences des termes de références de la Ville de Montréal.

Zone couverte par l'étude	Délimité au nord par l'avenue des Pins, à l'est par la rue Jeanne-Mance, au sud par l'avenue Viger, et à l'ouest par la rue University.
Scénarios d'analyse	<ul style="list-style-type: none">▪ 2002 - situation actuelle (17 000 sièges permanents + 3 000 sièges temporaires).▪ 2003 futur total (agrandissement complet du stade Molson de l'Université McGill avec une capacité d'environ 24 000 sièges (21 000 sièges permanents + 3 000 sièges temporaires)).
Période analysée	<ul style="list-style-type: none">▪ Partie des Alouettes qui a lieu durant la période de pointe d'un après-midi de semaine (période PM).

1.3 Méthodologie

Sources de données

L'étude est basée sur des données compilées de sources diverses et sur des relevés effectués par Les Consultants ITRANS Inc. durant le mois de mai 2002. Les plans de phasage et de minutage ont été obtenus à partir des fiches techniques et de l'information fournies par la Ville de Montréal. La géométrie des voies de circulation et des carrefours a été déterminée à partir des plans et informations fournis par la Ville de Montréal et l'Université McGill.

Relevés

Afin de déterminer la capacité et le niveau de service actuels des carrefours et tronçons étudiés, des relevés de signalisation ainsi que de la circulation ont été effectués pour chacun des carrefours et tronçons étudiés. De plus, les règlements relatifs aux mouvements et au stationnement permis ainsi que la présence d'arrêts d'autobus ou tout autre objets pouvant influencer la capacité ou la possibilité de modifier l'approche ont aussi été relevés pour chacune des approches des carrefours étudiés.

Les débits de circulation ont été établis à partir des comptages disponibles de la Ville de Montréal, ainsi que de l'étude en cours du réaménagement de l'échangeur du Parc / des Pins du consortium AXOR Experts-Conseils - Groupe Séguin. Un comptage supplémentaire a été également effectué par Les Consultants ITRANS inc. au carrefour des Pins / University au mois de mai dernier.

Ces comptages comprennent les débits véhiculaires totaux pour chacun des mouvements possibles à toutes les 15 minutes. Les débits véhiculaires comptés se distinguent en deux (2) classes de véhicules, soient les véhicules légers ou passagers (autos, camionnettes, utilitaires) et les véhicules lourds (camions, autobus, récréatifs). La période d'analyse considérée pour la semaine a été déterminée en fonction d'une partie des Alouettes qui a lieu durant la période de pointe d'un après-midi de semaine (période PM), soit au moment de la journée où les débits de la circulation sont les plus élevés:

- Période de pointe de l'après-midi (PM) un jour de semaine (entre 16h30 et 17h30)¹.

¹ La plupart des parties des Alouettes tenues durant une journée en semaine ont lieu à 19h30 ou à 19h00 dans certains cas. Durant un match des Alouettes, le périmètre à l'étude est influencé pour une durée d'environ une heure avant la partie. L'heure de pointe d'avant-partie a été établie entre 18h00 et 19h00. Après un match tenu en semaine, l'heure la plus achalandée se situe entre 22h00 et 23h00.

bits futurs et circulation induite

L'estimation de la génération des déplacements pour ce type d'événement est basé selon la capacité du nombre de sièges proposés dans le cadre du projet d'agrandissement du stade Molson à l'Université McGill.

Analyse de la capacité des carrefours

Les analyses ont été effectuées pour un jour de semaine pendant l'heure de pointe de l'après-midi (PM), et en fonction d'un événement sportif ou culturel (Ex.: match des Alouettes) tenu pratiquement simultanément. Les analyses de circulation ont été effectuées à l'aide du logiciel de simulation suivant :

- *TSIS (Traffic Software Integrated System)* – analyses des conditions de circulation actuelles et futures, et lors de l'élaboration des différents scénarios de solutions.

Les résultats de ces simulations indiquent notamment les informations suivantes :

- Retards et délais
- Niveaux de service
- Capacité d'emmagasinement de la circulation.

Une notion de niveaux de service est présentée au chapitre suivant.

1.4 Notion de niveaux de service et indicateurs de performance

Afin de décrire la qualité de l'écoulement de la circulation sur un élément routier, on adopte la notion de niveaux de service. Une définition de cette notion de niveaux de service est présentée à l'annexe A. L'évaluation du niveau de service d'une route vise à traduire les conditions dans lesquelles une route est utilisée. Elle tient compte, soit du rapport entre le débit mesuré sur une route et la capacité théorique de cette route, soit du temps que doivent prendre les automobilistes pour franchir un tronçon de cette route. Bref, les niveaux de service illustrent l'adéquation entre l'offre de transport et la demande de transport.

La capacité d'une route se définit comme étant le nombre maximal de véhicules qui peuvent raisonnablement passer sur un segment de route, compte tenu de certaines données fixes telles que la géométrie des secteurs d'analyse, la largeur des voies, la topographie du terrain, la présence ou non d'obstruction et la vitesse de base ainsi que certaines données variables dans le temps et selon le tronçon telles que le pourcentage de camions, d'autobus et de véhicules récréatifs et le facteur de pointe instantanée (rapport entre le débit de l'heure de pointe et quatre fois le débit du quart d'heure de pointe) durant une période de temps déterminée. Elle est exprimée en volumes horaires ou en volumes journaliers.

Les intersections d'un axe routier avec des rues transversales et des accès privés limitent la capacité étant donné que l'on doit y partager la priorité de passage. Les niveaux de

service observés aux intersections sont nécessairement plus faibles que ceux observés en tronçon. En milieu urbain, en raison de la proximité des carrefours, l'analyse des niveaux de service en tronçon s'avère à toute fin pratique inutile. On limite les analyses aux intersections, soit de façon microscopique.

On distingue six (6) niveaux de service caractérisé par une lettre de A à F; le niveau de service A correspond à une circulation à faible densité, tandis que le niveau de service F correspond à la congestion. Généralement, on considère qu'à partir d'un niveau de service E, l'infrastructure de transport est jugée inacceptable.

À une intersection contrôlée par des arrêts, les niveaux de service ne sont estimés que sur les mouvements qui n'ont pas la priorité de passage étant donné que les conducteurs complétant tout mouvement prioritaire à une intersection ne subissent aucun retard mais simplement un ralentissement.

2. Situation actuelle

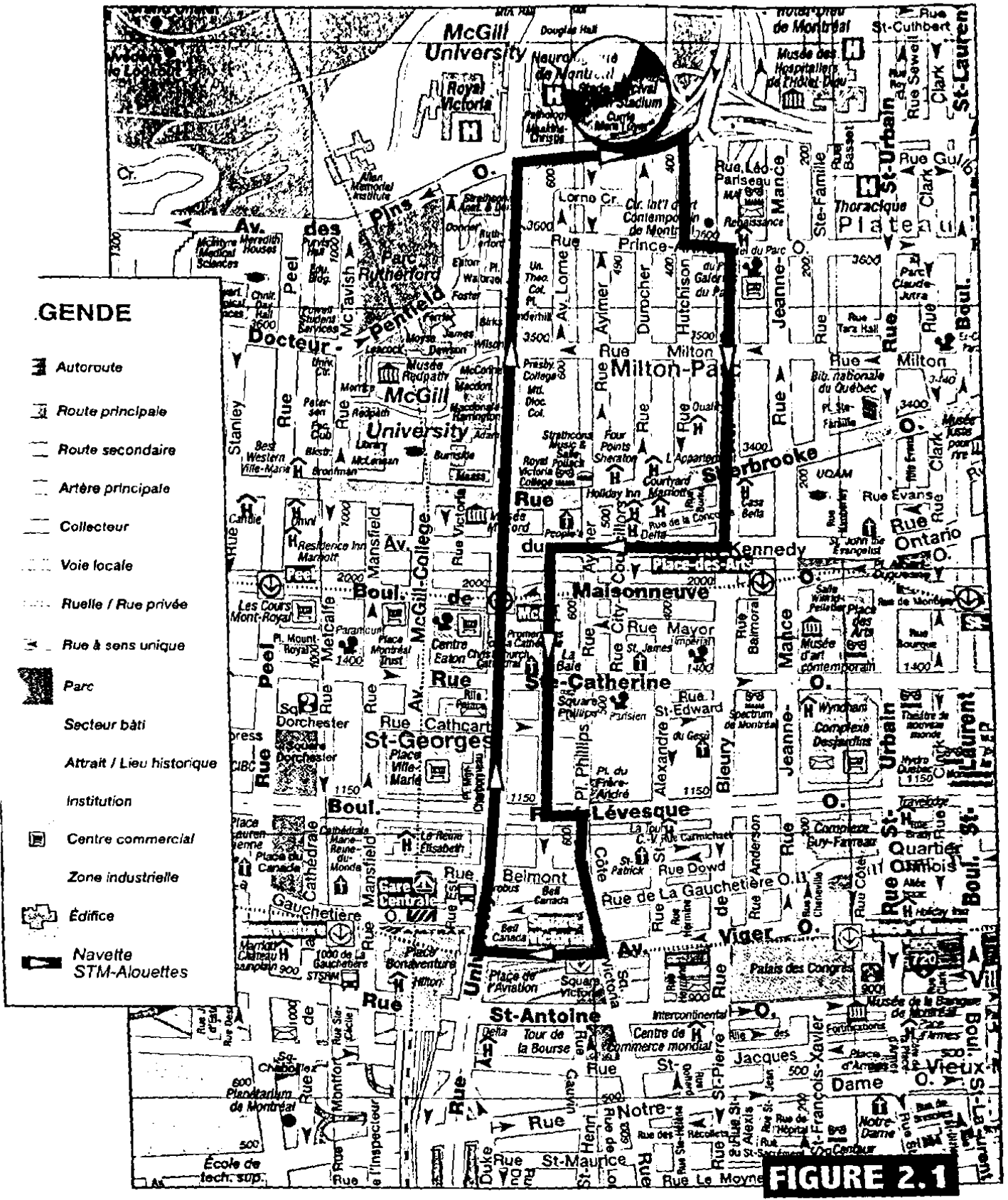
2.1 Description du territoire à l'étude

La zone à l'étude tient compte du circuit d'autobus qu'empruntent les navettes d'autobus mises à la disposition des spectateurs lors des parties des Alouettes tenues au stade Molson à l'Université McGill. Cette zone est délimitée au nord par l'avenue des Pins, à l'est par la rue Jeanne-Mance, au sud par l'avenue Viger, et à l'ouest par la rue University.

Au nord de la rue Sherbrooke, les principales fonctions urbaines sont principalement résidentielles ainsi qu'institutionnelles (Université McGill, Hôpital Hôtel-Dieu de Montréal et Hôpital Royal Victoria). Le secteur compris entre la rue Sherbrooke et le boulevard René-Lévesque est caractérisé par des fonctions urbaines de bureaux et commerciales à proximité de la rue Sainte-Catherine. Le secteur est dense avec de nombreux édifices étagés et les principales fonctions urbaines sont reliées aux commerces, aux entreprises ainsi qu'aux tourisms (restaurants, hôtels, attractions).

Au sud du boulevard René-Lévesque, le centre-ville débute sa transition approximativement au milieu du quartier historique du Vieux-Montréal. Les fonctions principales comprises dans ce secteur sont semblables aux précédentes, avec cependant, une fonction commerciale moins omniprésente.

L'utilisation du sol ainsi que le réseau de rue à l'étude sont présentés à la figure 2.1.



ÉTUDE D'IMPACTS SUR LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT POUR LE PROJET D'AGRANDISSEMENT DU STADE MOLSON À L'UNIVERSITÉ MCGILL



Les Consultants iTRANS inc.

Utilisation du sol

2.2 Accessibilité et desserte de transport en commun

Plusieurs sous-systèmes de transport sont présents dans la zone à l'étude. Chacun d'eux emplit une fonction importante dans le transport des personnes et de marchandises, aux échelles locales et régionales.

Le **réseau autoroutier** est composé de l'autoroute 720 entre l'avenue Viger et la rue Saint-Antoine ainsi que par l'autoroute Bonaventure (A.10) qui est la continuité de la rue University à la hauteur de la rue Notre-Dame.

Le **réseau routier** est composé de l'ensemble des rues basées sur les routes principales, les artères, les collectrices et les rues locales. La rue Sherbrooke est considérée comme une route principale. Les rues Saint-Antoine, University, Viger, René-Lévesque, Sainte-Catherine, Maisonneuve, du Parc et des Pins sont considérés comme des artères tandis que les autres rues sont considérées comme des voies collectrices ou des rues locales.

Le **réseau ferroviaire** est relié aux lignes de trains de banlieue de Dorion-Rigaud, de Blainville et de Deux-Montagnes. Au centre-ville, le terminus des lignes de Dorion-Rigaud et de Blainville sont situés à la gare Windsor, soit à proximité des stations de métro Bonaventure et Lucien-L'Allier de la ligne « Orange ». La ligne Deux-Montagnes est située à la Gare Centrale, à proximité de la station de métro Bonaventure de la ligne « Orange ».

Le **réseau du métro** est composé de la ligne « Verte » avec la proximité des stations McGill et Place-des-Arts ainsi que de la ligne « Orange » avec la proximité des stations Bonaventure, Square Victoria et Place d'Armes.

Le **réseau actuel d'autobus** à proximité du Stade Molson à l'Université McGill, est principalement desservi par les lignes de l'avenue du Parc (80, 129, 935TB), des Pins (144), Sherbrooke (24) et Peel (107).

2.3 Géométrie et signalisation

Les principales voies dans l'axe est-ouest / ouest-est à proximité du stade Molson, sont les rues des Pins, Sherbrooke, Maisonneuve, Sainte-Catherine et René-Lévesque qui possèdent 2 voies de circulation en tout temps sauf le boulevard René-Lévesque qui dispose de 3 voies de circulation. L'avenue des Pins comprise entre la rue University et l'avenue du Parc, ne permet aucun stationnement ou arrêt.

Les principales rues dans l'axe nord-sud / sud-nord sont la rue University ainsi que l'avenue du Parc. La rue University est à sens unique vers le nord entre la rue Cathcart et l'avenue des Pins, et est caractérisé par 2 voies de circulation avec du stationnement permis en rive gauche (côté ouest) et droite (côté est). Les largeurs des voies de circulation sont étroites avec $\pm 3,0$ m de largeur. Le stationnement en rive droite (côté est) de la rue University est interdit (arrêt interdit) entre 16h00 et 18h00 entre le boulevard de Maisonneuve et l'avenue des Pins. Ce dernier tronçon fonctionne avec 2 voies de circulation élargies pendant les heures d'interdiction d'arrêt en fonction.

Sur l'avenue du Parc, on retrouve 4 voies de circulation disponibles à l'approche nord de l'échangeur (avenue des Pins) sans possibilité de stationnement. En direction sud, l'avenue du Parc dispose 1 voie de circulation avec stationnement permis en rive droite (côté est) en périodes d'après-midi et de soirée entre la rue Léo-Pariseau et jusqu'à une distance d'environ 100 m au sud de la rue Prince-Arthur. À partir de l'approche nord de la rue Milton, l'avenue du Parc possède 2 voies de circulation avec du stationnement permis en direction sud (côté ouest). À partir de la rue Sherbrooke, l'avenue du Parc devient la rue Bleury à sens unique en direction sud. En direction nord sur l'avenue du Parc, on retrouve 1 voie de circulation disponible avec du stationnement permis ou sinon une voie réservée pour autobus (entre 16h00 à 18h30). Lors d'une partie de football au stade Molson, une voie de circulation sur la rue University est réservée aux autobus entre la rue Sherbrooke et l'avenue des Pins.

2.4 Stationnement

Inventaire

Un inventaire des stationnements sur rue a été réalisé dans la zone à l'étude, à proximité de la zone du parcours qu'empruntent les navettes d'autobus lors des parties des Alouettes au stade Molson. Le quadrilatère principal formé des avenues des Pins, du Parc, Président-Kennedy et de la rue University dispose de près de 760 places de stationnement sur rue. La plupart de ces stationnements sont réservés aux résidents du secteur 13. Pendant une partie des Alouettes, il ne resterait que 165 espaces sur rue avec parcomètres. L'autre quadrilatère inventorié est celui délimité par les avenues Président-Kennedy et des rues Aylmer, Viger et University. Celui-ci est caractérisé par près de 340 espaces de stationnement sur rue avec parcomètres.

Les principaux stationnements hors rue à proximité immédiate du stade Molson sont ceux de l'Université McGill (1 200 espaces de stationnement avant une partie), suivi de l'Hôtel du Parc (1 000 espaces de stationnement) sans tenir compte des stationnements des hôpitaux Royal-Victoria et de l'Hôtel-Dieu de Montréal.

Le nombre de stationnement à proximité du stade Molson a tendance à être stable ou même diminuer. Par exemple, le stationnement de l'Université McGill comptait, il y a une dizaine d'années, plus de 1 400 espaces. Il se chiffre aujourd'hui à 1 300 espaces, et avec les projets de construction adjacents dans la section nord de l'entrée principale, ce nombre diminuera à très court terme à 1 200 espaces de stationnement. De plus, pendant le déroulement d'une partie de football des Alouettes, les besoins d'espaces des kiosques, de la télévision et des équipements alentours du stade diminuent la capacité disponible à 1 100 espaces de stationnement.

La zone de stationnement à proximité de la distance de déplacement correspondant à environ quinze (15) minutes de marche du stade Molson serait approximativement délimitée par le quadrilatère des rues de la Montagne, Saint-Urbain, Sainte-Catherine et de l'avenue des Pins.

On retrouve également de nombreux stationnements compris dans la zone au sud de la rue Sainte-Catherine avec des temps de marche variant entre 15 et 30 minutes ou à

SMA
RUE
PARC
K.D.R.

2017-11-11

moins de 15 minutes de la navette d'autobus disponible lors des parties des Alouettes au stade Molson.

Selon une étude antérieure², 5 090 stationnements hors rues étaient disponibles dans le quadrilatère formé des rues Sainte-Catherine, McGill, Guy et du boulevard René-Lévesque, contre 8 870 stationnements compris dans le quadrilatère composé du boulevard René-Lévesque et des rues McGill, Saint-Jacques et de la Montagne. À ce nombre, il se rajouterait 240 espaces sur rue avec parcomètres pour le premier quadrilatère et 540 espaces sur rue avec parcomètre pour le deuxième.

Le premier secteur de stationnement favorise la marche comme mode de transport, alors que les deuxième et troisième secteurs favorisent le transport en commun (navette, métro, autobus) ou une combinaison de mode de transport (marche et transport en commun). Le rôle de la navette et du transport en commun prend de l'importance à mesure que la distance avec le stade Molson s'accroît. Il en ressort également que le nombre de stationnements augmente et que le nombre de stationnements réservé pour résidents diminue à mesure que l'on s'éloigne du stade.

La capacité approximative des stationnements sur rue et hors rue du secteur immédiat et périphérique du stade Molson est présentée au **tableau 2.1**.

Tableau 2.1
Capacité des stationnements estimée

N°	Secteur Quadrilatère	Stationnement			Total
		Hors-rue	Sur-rue		
			Parcomètre	Réservé	
1	Des Pins, Saint-Urbain, Sainte-Catherine et de la Montagne (sans les hôpitaux)	3 300	400	800	4 500
2	Sainte-Catherine, McGill, René-Lévesque et Guy	5 090	240	340	5 670
3	René-Lévesque, McGill, Saint- Jacques et de la Montagne	8 870	540	110	9 520
TOTAL					19 390

Taux d'occupation

Suite à différentes vérifications auprès de quelques responsables de stationnement ainsi diverses études réalisées au centre-ville, le taux d'occupation des stationnements durant le jour s'approcherait des capacités avec un taux d'occupation moyen de 90 %. Par contre, vers la fin de l'après-midi, les stationnements commencent à se vider et, aussitôt, les taux d'occupation deviennent plus faible avec des taux d'occupation après

² Relevés de stationnement, AXOR Experts-conseils inc., 2000.

3 heures variant entre 10 % et 30 %. Les stationnements sur rue auraient approximativement 50 % d'espaces libres durant la même période de fin d'après-midi.

Calcul d'unités de stationnement

Le calcul d'unités de stationnement requis, vu l'agrandissement du stade Molson, est présenté à l'annexe B. Le calcul a été mis à jour par le bureau de planification de l'Université McGill le 28 mai 2002. Il tient compte des projets adjacents au stade Molson (pavillons de génomique, de l'information, de musique ainsi que l'agrandissement prévu du stade Molson).

Suite au projet d'agrandissement du stade Molson d'une superficie de 8 820 m², la superficie construite totale prévue à l'ensemble du campus sera de 430 519 m².

Ainsi, le nombre d'unités de stationnement conforme aux exigences réglementaires sera de 861 unités (au minimum) par rapport à 2 820 unités (au maximum). Le projet d'agrandissement du stade Molson ne génère aucun stationnement additionnel et n'enlève pas de stationnement alentour du stade sauf lors des parties de football où la fermeture de l'aire de stationnement autour du stade est requise.

2.5 Feux de circulation

Les feux de circulation de la zone à l'étude sont caractérisés par des contrôleurs de type électromécanique à l'exception des carrefours Beaver-Hall/Belmont et Aylmer/des Pins qui disposent de contrôleurs de type électronique. Sur la rue University, la longueur du cycle est de 90 s entre la rue Viger et le boulevard René-Lévesque (réseaux 7 et 13) tandis qu'il est de 70 s entre la rue Cathcart et la rue Milton (réseau 11). Le carrefour des Pins/University fonctionne indépendamment sur le réseau 101 avec un cycle de 90 s durant les périodes de pointe du matin (AM) et de l'après-midi (PM), et avec un cycle de 70 s durant les périodes hors-pointe. Le carrefour Aylmer/des Pins fonctionne également sur un réseau indépendant no 10 avec un cycle de 70 s.

Ensuite l'avenue du Parc à l'avenue Président-Kennedy et la rue Union ont des longueurs de cycle de 70 s (réseaux no 11), tandis que le cycle en opération sur la Côte du Beaver Hall est de 80 s (réseau 12).

2.6 Navettes STM – Parties des Alouettes

Les Alouettes et la STM offrent un service de navette avant et après chaque rencontre disputée au stade Molson. La mise en service de la navette est en opération environ 90 minutes avant le début de chaque partie et pendant environ 60 minutes après la fin de chaque rencontre. La voie réservée en opération sur la rue University entre la rue Sherbrooke et l'avenue des Pins est en opération pendant 2 heures avant le début de chaque partie, et 1 heure après chaque rencontre.

2002-05-28

Avant une rencontre, les fréquences des navettes aux 3 minutes assurent un lien direct rapide au stade Molson. De façon à offrir un meilleur service aux usagers, deux départs (parcours) indépendants s'effectuent à proximité des stations de métro Bonaventure et McGill. Les départs à proximité de la station de métro Bonaventure s'effectuent à l'approche est du carrefour University/Viger tandis que les départs situés à proximité de la station de métro McGill s'effectuent au tronçon nord du carrefour de Maisonneuve/University. Les autobus en attente sont localisés alors à l'approche est du carrefour. Le temps de parcours des circuits sont d'une durée d'environ 12-13 minutes pour les départs en provenance de la station de métro McGill et de 25 minutes pour les départs originant de la station de métro Bonaventure.

Les départs des navettes d'autobus de la STM à la fin d'une partie s'effectuent sur l'avenue des Pins entre la rue University et l'avenue du Parc alors que ce tronçon est fermé à la circulation véhiculaire. Le trajet des navettes est présenté à l'annexe C.

Une présence policière est présente au niveau de la section nord des circuits principalement sur la rue University et l'avenue des Pins. Un système de remorquage est également en opération le long de la voie réservée de la rue University. Selon la STM, le système de remorquage ainsi que la gestion de la circulation des policiers n'offrent pas toujours une dynamique efficace des lieux de façon uniforme. Les services offerts par les policiers et les remorquages pourraient être améliorés.

2.7 Horaires des rencontres des Alouettes

L'horaire de la saison 2002 des rencontres des Alouettes est présentement planifié de manière à diminuer les impacts sur la circulation et les stationnements à proximité du stade Molson durant la saison de football.

La saison régulière des Alouettes est constituée de seulement 9 parties locales au stade Molson. Une partie de pré-saison et les séries éliminatoires (généralement 1 ou 2 parties) complètent le calendrier régulier. L'horaire de la saison 2002 est présenté à l'annexe D.

Les rencontres prévues durant l'été débutent vers la fin de juin (20 juin en 2002) et se terminent vers la mi-août (15 août en 2002) ont lieu durant la semaine (généralement le jeudi) ou la fin de semaine durant la journée du samedi. Durant l'été, la circulation aux périodes de pointe est généralement moins importante aux abords de l'Université et la fréquentation de l'Université McGill est au minimum concernant les stationnements et les déplacements.

Toutes les parties durant la période la plus achalandée de l'année (mois de septembre, octobre et novembre) ont lieu le dimanche après-midi à 13h. Par conséquent, les rencontres de football ne nuisent pas aux périodes de pointe de l'après-midi d'un jour typique de semaine. Environ la moitié des parties régulières des Alouettes ont lieu durant cette période.

Handwritten note: "P. 1000-1000"

2.8 Débits de circulation

Tel que mentionné précédemment, les débits de circulation ont été établis à partir des comptages disponibles de la Ville de Montréal, ainsi que de l'étude en cours du réaménagement de l'échangeur du Parc / des Pins du consortium AXOR Experts-Conseils inc. – Groupe Séguin. Un comptage supplémentaire a été également effectué par Les Consultants ITRANS Inc. au carrefour des Pins / University au mois de mai dernier.

Les débits de l'heure de pointe de l'après-midi (PM) ont été calibrés sur l'ensemble du réseau en favorisant les débits les plus élevés lorsque des différences se présentaient. Les débits ont été ajustés afin d'obtenir une journée moyenne de semaine pour un mois représentatif de l'année valide actuellement ou à court terme. Les débits en véhicules équivalents à l'heure de pointe de l'après-midi (PM) sur les principales rues du réseau sont présentés à la figure 2.2.

L'heure de pointe de l'après-midi (PM) pour le périmètre à l'étude se situe entre 16h30 et 17h30. La plupart des parties des Alouettes tenues durant une journée en semaine ont lieu à 19h30 ou à 19h00 selon le cas. Durant un match des Alouettes, le périmètre à l'étude est influencé pour une durée d'environ 60 minutes avant la partie. L'heure de pointe d'avant-partie a été établie entre 18h00 et 19h00. À la fin d'un match tenu en semaine, l'heure la plus achalandée se situe entre 22h00 et 23h00.

Selon les comptages disponibles, nous avons estimé que les débits des véhicules aux heures de pointe d'avant-partie correspondent à 80 % des débits de l'heure de pointe de l'après-midi (référence : comptage Les Consultants ITRANS inc. au carrefour des Pins/University, 21 mai 2002). Les débits de véhicules aux heures de pointe d'après-midi (PM) correspondent à 60 % des débits de l'heure de pointe de l'après-midi (PM) au carrefour Bleury/René-Lévesque. Les comptages en référence sont présentés à l'annexe E.

Durant l'heure de pointe de l'après-midi (PM), les débits les plus importants à proximité du stade Molson sont ceux observés à l'approche ouest de l'échangeur du Parc/des Pins avec 2 100 véhicules/heure, de l'approche nord de l'échangeur du Parc/des Pins avec 1 950 véhicules/heure. La rue Sherbrooke possède, sur certains tronçons, des débits de 1 200 véhicules/heure en direction est et ouest. La rue Jeanne-Mance est caractérisée par un débit de 1 050 véhicules/heure en direction nord.

2.9 Niveaux de service

L'utilisation du logiciel TSIS (v. 4.32) a permis de déterminer les impacts de la circulation aux différents carrefours et tronçons du réseau. Les niveaux de service, les débits et les retards ont été déterminés pour chacun des mouvements des approches.

Le niveau de service est une mesure qualitative qui décrit l'état général de la circulation à un carrefour. Pour les carrefours à feu en milieu urbain, les niveaux de service sont basés sur les retards des véhicules. Le tableau 2.2 définit l'interprétation des niveaux de service.

Tableau 2.2
Interprétation des niveaux de service

Niveau de service	Description du retard
A	Aucun ou négligeable
B	Court
C	Moyen
D	Long
E	Très long
F	Débit > capacité, inacceptable

Par exemple, la définition du niveau de service C impliquerait une certaine accumulation de véhicules et quelques retards avec une circulation quelque peu encombrée. Ce niveau est la capacité de référence pour la conception d'infrastructures.

Les niveaux de service et les retards pour les principaux carrefours de la zone à l'étude sont présentés au **tableau 2.3** des pages suivantes pour la situation actuelle de l'heure de pointe de l'après-midi (PM) de l'entrée au stade Molson (sans et avec une partie de football) ainsi que de la sortie du stade avec une partie de football durant une journée typique de semaine. La provenance de la clientèle, la répartition modale, le taux d'occupation par véhicule, la distribution des arrivées et départs, la génération, la distribution ainsi que l'affectation sur le réseau des déplacements associés à une partie de football des Alouettes sont présentés au chapitre suivant.

Les niveaux de service à l'heure de pointe maximale de l'après-midi (16h30 – 17h30) offrent généralement des niveaux de service à proximité de la capacité entre D et F aux carrefours des principales artères du réseau.

L'heure de pointe d'une journée typique de semaine de l'entrée au stade (18h00 à 19h00) sans partie de football présente de bons niveaux de service à l'exception de quelques approches à certains carrefours. Contrairement à l'heure de pointe maximale de l'après-midi entre 16h30 et 17h30 seulement l'approche sud des carrefours University/Des Pins et University/Sherbrooke atteignent un niveau de service E. De plus, l'approche sud des carrefours University/René-Lévesque et Beaver-Hall/René-Lévesque atteignent un niveau de service D.

L'heure de pointe d'une journée typique de semaine de l'entrée au stade (18h00 à 19h00) avec partie de football présente des retards additionnels à certains carrefours. Les carrefours de la rue University ont atteint la capacité entre l'avenue des Pins et le boulevard de Maisonneuve (niveaux de service F ou E). Les approches est-ouest de ces carrefours sont également à proximité de la capacité (niveaux de service entre D et F). L'avenue du Parc entre l'avenue des Pins et la rue Prince-Arthur ainsi que la rue Jeanne-Mance vers l'avenue des Pins et l'avenue du Parc sont caractérisés également par des niveaux de service se situant à proximité de la capacité. Le réseau routier situé au sud de la rue Sainte-Catherine conserve des conditions de circulation semblables à l'actuel à l'exception de l'approche est du carrefour Beaver-Hall/Viger (niveaux de service entre C et E).

La demi-heure de pointe d'une journée typique de semaine à la sortie du stade Molson (20h00 à 22h00) avec partie de football présente de bons niveaux de service à l'exception de quelques carrefours situés à proximité du stade Molson. Les carrefours de la rue University atteignent la capacité entre l'avenue des Pins et le boulevard de Maisonneuve (niveaux de service F ou E) de même que l'approche ouest du carrefour Prince-Arthur/du Parc. Les approches est et ouest de ces carrefours sont également à proximité de la capacité (niveaux de service entre D et F).

À la sortie d'une partie de football durant une journée de semaine, les débits de la zone à l'étude ne sont que de 60% de ceux de l'heure de pointe de l'après-midi (PM). Une bonne réserve de capacité est disponible sur le réseau pour les véhicules.

En résumé, les impacts sont concentrés dans la demi-heure après la sortie au secteur immédiat à proximité du stade Molson entre l'avenue des Pins et la rue Sherbrooke ainsi qu'entre la rue University et l'avenue du Parc. Les impacts découlant de la sortie sont reliés principalement aux piétons qui envahissent les rues immédiates et non pas aux nombre de véhicules sur le réseau.

TABLEAU 2.3 ÉTUDE D'IMPACTS DE CIRCULATION, STADE MOLSON
Niveaux de service - Situation actuelle

Carrefour	Approche	Sans Partie de Football			Avec partie de Football			Sans Partie de Football			Avec partie de Football		
		18h00 à 19h00			18h00 à 19h00			22h00 à 23h00			22h00 à 23h00		
		Débit simulé	Retard (s)	Niv. serv.	Débit simulé	Retard (s)	Niv. serv.	Débit simulé	Retard (s)	Niv. serv.	Débit simulé	Retard (s)	Niv. serv.
University / Des Pins	Nord	120	34,5	C	124	45,8	D	68	31,6	C	104	49,7	D
	Est	878	21,8	C	960	62,8	E	636	19,6	B	NA	NA	NA
	Sud	712	60,6	E	476	>80	F	542	39,8	D	142	>80	F
	Ouest	1454	20,3	C	1328	>80	F	962	14,1	B	NA	NA	NA
	Carrefour	3164	30,3	C	2888	>80	F	2208	22,5	C	246	>80	F
University / Milton	Est	166	30,2	C	136	>80	F	122	31,8	C	64	>80	F
	Sud	786	6,9	A	756	>80	F	568	5,9	A	380	>80	F
	Ouest	44	19,4	B	44	27,5	C	18	23,8	C	98	40,3	D
	Carrefour	996	11,3	B	936	>80	F	2916	19,7	B	542	>80	F
	University / Sherbrooke	Est	738	14,7	B	680	60,6	E	526	11,8	B	570	34,5
Sud		856	56,5	E	752	97,6	F	704	34,9	C	416	>80	F
Ouest		978	13,4	B	1144	36,4	D	730	11,6	B	1040	25,3	C
Carrefour		2572	28,1	C	2576	60,7	E	1960	20,0	C	2026	>80	F
University / P-Kennedy		Est	342	9,5	A	386	63,8	E	278	7,6	A	190	121,4
	Sud	878	11,5	B	780	74,9	E	708	8	A	500	56,1	E
	Ouest	450	12,6	B	482	23,8	C	324	13	B	328	27,3	C
	Carrefour	1670	11,4	B	1648	57,4	E	1310	9,2	A	1018	59,9	E
	University / Maisonneuve	Sud	924	10,4	B	908	56,8	E	732	9	A	682	20,2
Est		978	12,7	B	912	35,3	D	732	12,2	B	725	20,1	C
Carrefour		1902	11,6	B	1820	46,0	D	1464	10,6	B	1408	20,1	C
University / Ste-Catherine	Sud	832	7,8	A	884	27,0	C	644	7,7	A	643	6,7	A
	Ouest	738	16,7	B	790	16,8	B	570	14,8	B	566	14,2	B
	Carrefour	1570	12,0	B	1674	22,2	C	1214	11,0	B	1214	10,2	B
University / R-Lévesque	Nord	654	23,1	C	620	21,6	C	486	18,6	B	484	19,2	B
	Est	1198	7,4	A	1266	8,0	A	922	9,1	A	914	7,7	A
	Sud	1226	41,0	D	1486	47,1	D	958	32,9	C	952	33,3	C
	Ouest	1364	20,1	C	1514	23,6	C	1004	17,5	B	998	17,3	B
	Carrefour	4442	22,9	C	4886	26,5	C	3370	19,7	B	3348	19,5	B
University / LaGauchetière	Nord	926	7,4	A	936	7,7	A	678	6,9	A	663	8,2	A
	Est	338	19,8	B	346	24,4	C	254	19,8	B	254	20,9	C
	Sud	1142	13,7	B	1444	14,1	B	878	10,5	B	898	12,2	B
	Ouest	400	19,0	B	404	19,7	B	300	17,4	B	298	17,3	B
	Carrefour	2806	13,1	B	3130	14,0	B	2110	11,4	B	2118	12,3	B
University / Viger	Nord	1290	10,7	B	1310	11,3	B	936	9,3	A	940	9,3	A
	Est	1206	21,2	C	1302	28,4	C	908	20,3	C	942	23,3	C
	Sud	910	14,9	B	1202	16,0	B	700	14,1	B	694	14,5	B
	Carrefour	3406	15,5	B	3814	18,6	B	2544	14,5	B	2576	15,3	B
	Aylmer / Des Pins	Est	970	6,9	A	970	9,3	A	644	7,2	A	NA	NA
Ouest		1846	12,8	B	1510	26,3	C	1310	10,1	B	NA	NA	NA
Carrefour		2816	10,8	B	2480	19,7	B	1954	9,1	A	NA	NA	NA
Union / P-Kennedy	Nord	354	18,0	B	390	20,9	C	280	17,6	B	264	44,7	D
	Est	492	6,8	A	602	9,6	A	410	5,9	A	332	26,9	C
	Ouest	490	10,7	B	512	11,3	B	360	10	A	366	12,4	B
	Carrefour	1336	11,2	B	1504	13,1	B	1050	10,4	B	962	26,3	C
Union / Maisonneuve	Nord	692	16,3	B	802	20,0	B	554	16	B	466	14,9	B
	Est	938	12,8	B	882	26,7	C	716	12,1	B	706	12,9	B
	Carrefour	1630	14,3	B	1684	23,5	C	1270	13,8	B	1192	13,7	B
Union / Ste-Catherine	Nord	670	18,9	B	742	20,0	B	528	17,4	B	464	17,1	B
	Ouest	638	4,2	A	684	3,7	A	474	3,7	A	474	4,1	A
	Carrefour	1308	11,7	B	1426	12,2	B	1002	10,9	B	938	10,5	B
Union / R-Lévesque	Nord	472	22,2	C	500	25,1	C	366	23,6	C	350	23,5	C
	Est	988	8,3	A	1054	9,1	A	752	9,1	A	750	8,3	A
	Ouest	1278	9,8	A	1440	8,9	A	968	9,7	A	952	9,5	A
	Carrefour	2738	11,6	B	2994	11,7	B	2086	11,9	B	2052	11,7	B

TABLEAU 2.3 ÉTUDE D'IMPACTS DE CIRCULATION, STADE MOLSON
Niveaux de service - Situation actuelle (suite)

Carrefour	Approche	Sans Partie de Football			Avec partie de Football			Sans Partie de Football			Avec partie de Football		
		18h00 à 19h00			18h00 à 19h00			22h00 à 23h00			22h00 à 23h00		
		Débit simulé	Retard (s)	Niv. serv.	Débit simulé	Retard (s)	Niv. serv.	Débit simulé	Retard (s)	Niv. serv.	Débit simulé	Retard (s)	Niv. serv.
Beaver-Hall / R-Lévesque	Nord	402	16,8	B	402	16,8	B	300	16,7	B	298	17,0	B
	Est	808	16,8	B	826	16,5	B	608	15,9	B	606	15,6	B
	Sud	620	36,4	D	718	42,9	D	496	27,3	C	492	25,3	C
	Ouest	1426	11,0	B	1586	11,6	B	1084	9,7	A	1058	8,7	A
	Carrefour	3256	18,0	B	3530	19,7	B	2488	15,6	B	2452	14,7	B
Beaver-Hall / LaGauchetière	Nord	892	9,2	A	966	9,4	A	680	9	A	668	8,2	A
	Est	452	29,9	C	448	33,5	C	320	26,5	C	324	25,0	C
	Sud	502	24,2	C	600	24,8	C	414	10	A	412	10,0	A
	Carrefour	1846	18,3	B	2014	19,3	B	1414	13,3	B	1404	12,8	B
Beaver-Hall / Viger	Nord	928	17,9	B	984	18,7	B	696	14,6	B	684	13,2	B
	Est	1138	30,0	C	1230	66,6	E	844	21,2	C	876	21,0	C
	Sud	502	17,4	B	586	24,7	C	394	13,3	B	396	13,0	B
	Carrefour	2566	23,2	C	2800	41,0	D	1934	17,2	B	1956	16,7	B
Du Parc / Léo-Pariseau	Nord	758	12,1	B	704	12,6	B	570	10,2	B	812	12,7	B
	Est	878	4,7	A	630	>80	F	676	4,5	A	634	54,7	D
	Sud	378	31,4	C	344	39,6	D	277	30	C	278	34,3	C
	Carrefour	2014	12,5	B	1678	>80	F	1523	11,3	B	1724	31,6	C
Du Parc / P-Arthur	Nord	800	9,2	A	876	10,1	B	612	7,2	A	928	9,5	A
	Sud	260	10,7	B	260	12,2	B	182	11,8	B	182	12,2	B
	Ouest	308	10,6	B	298	54,3	D	224	9,4	A	302	59,4	F
	Carrefour	1368	9,8	A	1434	19,7	B	1018	8,5	A	1412	29,1	C
Du Parc / Milton	Nord	850	10,2	B	934	10,5	B	636	8,3	A	965	10,4	B
	Est	240	11,6	B	246	43,8	D	168	11,7	B	174	36,7	D
	Sud	220	9,5	A	226	10,7	B	168	8,4	A	170	11,0	E
	Carrefour	1310	10,3	B	1406	16,4	B	972	8,9	A	1309	14,0	B
Du Parc / Sherbrooke	Nord	912	10,0	A	982	10,7	B	696	9,6	A	1010	31,9	C
	Est	732	8,0	A	710	8,0	A	524	7,8	A	510	7,7	A
	Ouest	902	11,5	B	872	7,0	A	682	5,1	A	758	7,3	A
	Carrefour	2546	10,0	A	2564	8,7	A	1902	7,5	A	2278	18,5	B
Bleury / P-Kennedy	Nord	834	10,5	B	894	8,7	A	650	6,2	A	848	15,4	B
	Est	250	11,5	B	328	10,8	B	250	11,5	B	182	8,9	A
	Ouest	364	17,0	B	340	17,1	B	262	17,3	B	234	16,4	B
	Carrefour	1448	12,3	B	1562	11,0	B	1162	9,8	A	1264	14,6	B

3. CIRCULATION INDUITE DU STADE MOLSON

3.1 Provenance de la clientèle

Selon les autorités du club de football Les Alouettes, le pourcentage de personnes qui quittent directement le bureau pour aller assister à une partie représente environ 30% de ceux qui quittent de leur domicile.

Avec l'agrandissement du stade Molson et la modernisation de ces infrastructures, il est possible que le pourcentage de personnes qui quittent directement le bureau pour aller assister à une partie augmente. Le club de football Les Alouettes cible tout particulièrement cette clientèle du monde corporatif, avec une augmentation du nombre de forfaits de saison, de la qualité des services offerts et des infrastructures en place. Malgré ce contexte, nous maintenons ce ratio identique puisqu'il représente une estimation approximative des spectateurs faisant partie de la clientèle d'affaires, et quittant directement du centre-ville. La distribution et l'affectation des déplacements avant et après les parties ne seront donc pas les mêmes, tout comme les rencontres qui ont lieu en semaine par rapport aux parties disputées en fin de semaine.

3.2 Répartition modale des déplacements

La répartition modale du secteur à l'étude est établie à l'aide des répartitions modales observées dans l'étude du Groupe Cartier Ltée, *Étude actualisée des impacts sur les circulations et les transports en commun d'un nouveau parc de baseball pour les Expos de Montréal au centre-ville*. Ainsi, pour les besoins de la présente étude, nous retenons essentiellement la même hypothèse que celle qui a été utilisée pour le parc de baseball des Expos, soit une répartition modale de 60% en transport en commun et de 40% en voiture pour les gens habitant la région de Montréal, autre que le centre-ville.

Le pourcentage d'utilisation du transport en commun est particulièrement significatif compte tenu de l'apport de plusieurs réseaux de transport en commun à proximité du stade Molson :

- le métro, avec les stations de la ligne orange (Bonaventure, Square Victoria et Place d'Armes) et de la ligne verte (McGill et Place-des-Arts);
- la navette d'autobus Alouettes – STM;
- quelques lignes d'autobus locales;
- le terminus d'autobus de la STRSM qui est aussi utilisé par plusieurs CIT de la Rive-Sud;
- le terminus Windsor des trains Montréal/Rigaud et Blainville;
- la Gare Centrale, terminus du train Montréal/Deux-Montagnes.

À l'arrivée au match, on considère que 15% de la clientèle habitant la région de Montréal est déjà au centre-ville et se rend au stade Molson à pied. Pour les gens venant d'ailleurs et séjournant à Montréal pour une journée ou moins, on considère qu'ils viennent à

Montréal en automobile. Ceux qui séjournent à Montréal deux jours ou plus sont des touristes. Ils demeurent au centre-ville et se rendent au football à pied.

Le tableau 3.1 présente la répartition modale pour l'arrivée au stade Molson utilisée dans le cadre de notre étude :

Tableau 3.1
Répartition modale

Mode	Pourcentage (%)	
	Arrivée au Stade Molson	Départ du Stade Molson ³
Transport en commun	31%	40%
Automobile	34%	40%
À pied	35%	20%
Total	100%	100%

3.3 Taux d'occupation par véhicule

Pour poser une hypothèse du taux d'occupation des véhicules se rendant au stade Molson, le manuel *Trip Generation* (6th Edition) du ITE a été utilisé. Ce document suggère des valeurs de l'ordre de 3,0 à 3,5 personnes par véhicule.

Pour le stade Molson, on suppose un taux d'occupation plus bas. Selon les informations provenant du club de football Les Alouettes, les billets achetés par groupe de deux représentent près de 75% des ventes; les billets achetés par groupe de 2 paires viennent en deuxième. On doit aussi considérer le nombre non négligeable de spectateurs qui arrivent séparément au stade Molson, ainsi que le nombre de spectateurs qui arrivent au moyen des navettes d'autobus Alouettes-STM. On retient donc un taux d'occupation de 2,5 pour les spectateurs du stade Molson.

3.4 Distribution des arrivées et départs aux heures de pointe

La distribution des arrivées et des départs est fonction du temps écoulé avant le début de la partie et après la fin de la partie. Selon le manuel *Trip Generation* (6th Edition) du ITE, on constate que 20 minutes après le début d'un événement, tous les spectateurs sont arrivés sur le site. De même, tous les spectateurs ont quitté les lieux de l'activité 40 minutes après la fin de la partie.

En fonction des heures de pointe des arrivées et des départs utilisées dans ces analyses, on considère que 70% de la clientèle de football arrive au centre-ville durant l'heure de pointe avant la partie⁴.

³ Au départ d'une partie, on affecte la clientèle d'affaires qui se trouvait déjà au centre-ville aux modes automobile et transport en commun.

⁴ Traffic Considerations for Special Events, An ITE Informational Report, 1976.

Taux d'occupation

3.5 Génération des déplacements

L'estimation de la génération des déplacements est fonction de la capacité totale de sièges disponibles à l'intérieur du stade Molson.

Le **tableau 3.2** présente un sommaire des résultats de la génération des déplacements, selon la répartition modale, pour une présentation d'une partie des Alouettes durant un soir de semaine. Les prévisions des débits furent arrondies à plus ou moins cinq (5) véhicules.

Tableau 3.2
Circulation induite par une partie des Alouettes

Direction	Situation	Choix modal		
		Transport en commun	Automobile	À pied
Entrant	Existante (20 000 sièges)	4 340	1 333	4 900
	Projetée (24 000 sièges)	5 208	1 599	5 880
	Différence	868	266	980
Sortant	Existante (20 000 sièges)	8 000	3 200	4 000
	Projetée (24 000 sièges)	9 600	3 840	4 800
	Différence	1 600	640	800

3.6 Distribution des déplacements

Les nouveaux déplacements pour le projet d'agrandissement du stade Molson à l'Université McGill furent distribués sur le réseau routier selon l'implantation d'un projet de développement similaire situé au centre-ville de Montréal, en fonction du réseau routier futur, et selon des discussions tenues avec les autorités du club de football Les Alouettes. La distribution des déplacements en provenance (de) et la direction (vers) du secteur à l'étude est énumérée au **tableau 3.3** à la page suivante.

Tableau 3.3 Distribution des déplacements

De / Vers	Entrants	Sortants
Inter-ville	4 %	4 %
UM Centre	45 %	45 %
UM Est	5 %	5 %
UM Ouest	13 %	13 %
Université-Sud proche	16 %	16 %
Université-aval	7 %	7 %
Université-Nord	3 %	3 %
Université-Sud	7 %	7 %
Total	100 %	100 %

7 Affectation des débits

De façon plus précise, l'affectation des nouveaux déplacements générés par le projet d'agrandissement du stade Molson à l'Université McGill se traduit par l'augmentation des débits de circulation sur les tronçons du secteur à l'étude. La **figure 3.1** à la page suivante illustre les débits supplémentaires sur chaque tronçon générés lors d'une partie des Alouettes pour la période de pointe de l'après-midi (PM).

4. IMPACTS SUR LA CIRCULATION

4.1 Scénario de 24 000 sièges au stade Molson

Scénario d'entrée d'avant-partie (18h00–19h00), un jour de semaine

L'ajout d'environ 4 000 sièges au stade Molson augmentera les déplacements véhiculaires et de piétons sur le réseau routier ainsi que sur les allées piétonnières. Suite à la distribution modale par rapport à la zone du réseau et à l'affectation des déplacements, 1 600 véhicules sur le réseau sont prévus durant l'heure de pointe d'avant-partie pour l'ensemble des spectateurs. Il ne s'agit que de 270 véhicules/h additionnels par rapport au scénario actuel d'avant-partie. Une augmentation de 868 déplacements en transport en commun ainsi que de 980 déplacements à pieds sont également prévus durant l'heure de pointe d'avant-partie par rapport au scénario actuel de fin de partie pour 20 000 sièges.

Les impacts de la circulation sont faibles étant donné que les 270 véhicules additionnels au scénario actuel d'avant-partie circulent après l'heure de pointe de l'après-midi de 16h30 à 17h30. Les conditions de la circulation sont donc très semblables à celui du scénario actuel d'avant-partie en ce qui concerne les déplacements véhiculaires. La figure 4.1 illustre les débits totaux estimés suivant l'agrandissement du stade Molson durant l'heure de pointe d'avant-partie. La rue University y est plus sollicitée entre le boulevard de Maisonneuve et la rue Sainte-Catherine avec des retards qui atteignent maintenant la capacité (niveau de service F par rapport à E dans l'actuel d'avant-partie). Le carrefour de Maisonneuve/Union subit également une augmentation des retards avec un niveau de service E par rapport à C dans l'actuel d'avant-partie. Les retards et niveaux de service observés aux autres carrefours sont très semblables au scénario d'avant-partie. Les retards et niveaux de service du scénario du stade Molson de 24 000 sièges sont présentés au tableau 4.1 à la page suivante.

Les impacts sur le transport en commun consistent à accommoder l'apport additionnel des 870 déplacements en transport en commun et des 980 déplacements à pieds additionnels durant l'heure de pointe d'avant-partie. La navette d'autobus de la STM accomode actuellement 30% des besoins de déplacement vers le stade Molson. Il faudrait songer à accommoder au minimum 30 % des besoins des 4 000 nouveaux sièges, soit environ 1 200 déplacements. Pour répondre à cette demande, 4 autobus additionnels sont à prévoir sur les circuits des navettes STM-Alouettes. La STM devra également revoir les autres besoins en transport en commun comme de valider la fréquence des métros des lignes orange et verte.

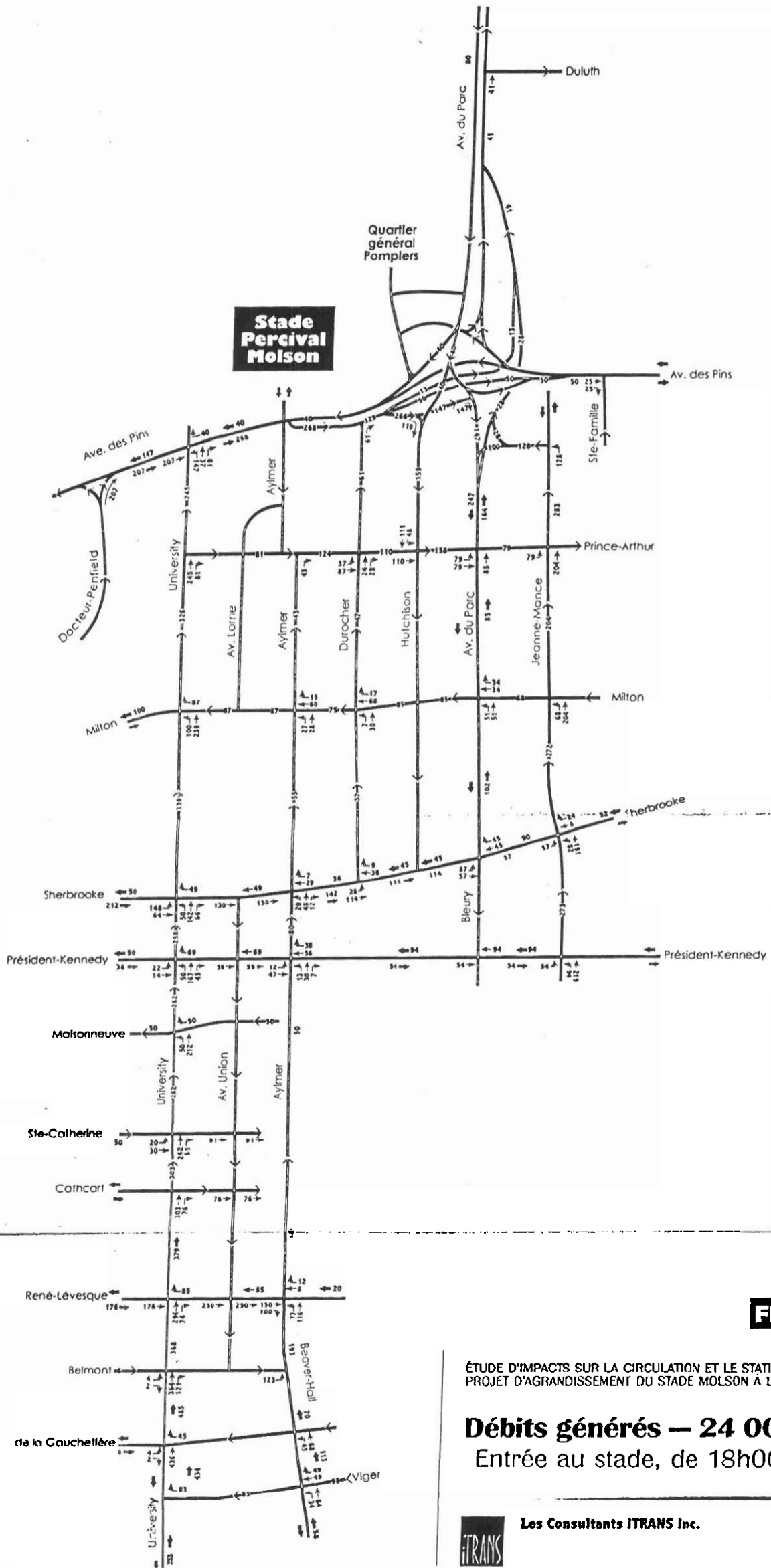


FIGURE 3.1

ÉTUDE D'IMPACTS SUR LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT POUR LE PROJET D'AGRANDISSEMENT DU STADE MOLSON À L'UNIVERSITÉ MCGILL

Débits générés — 24 000 sièges
 Entrée au stade, de 18h00 à 19h00



Les Consultants ITRANS inc.

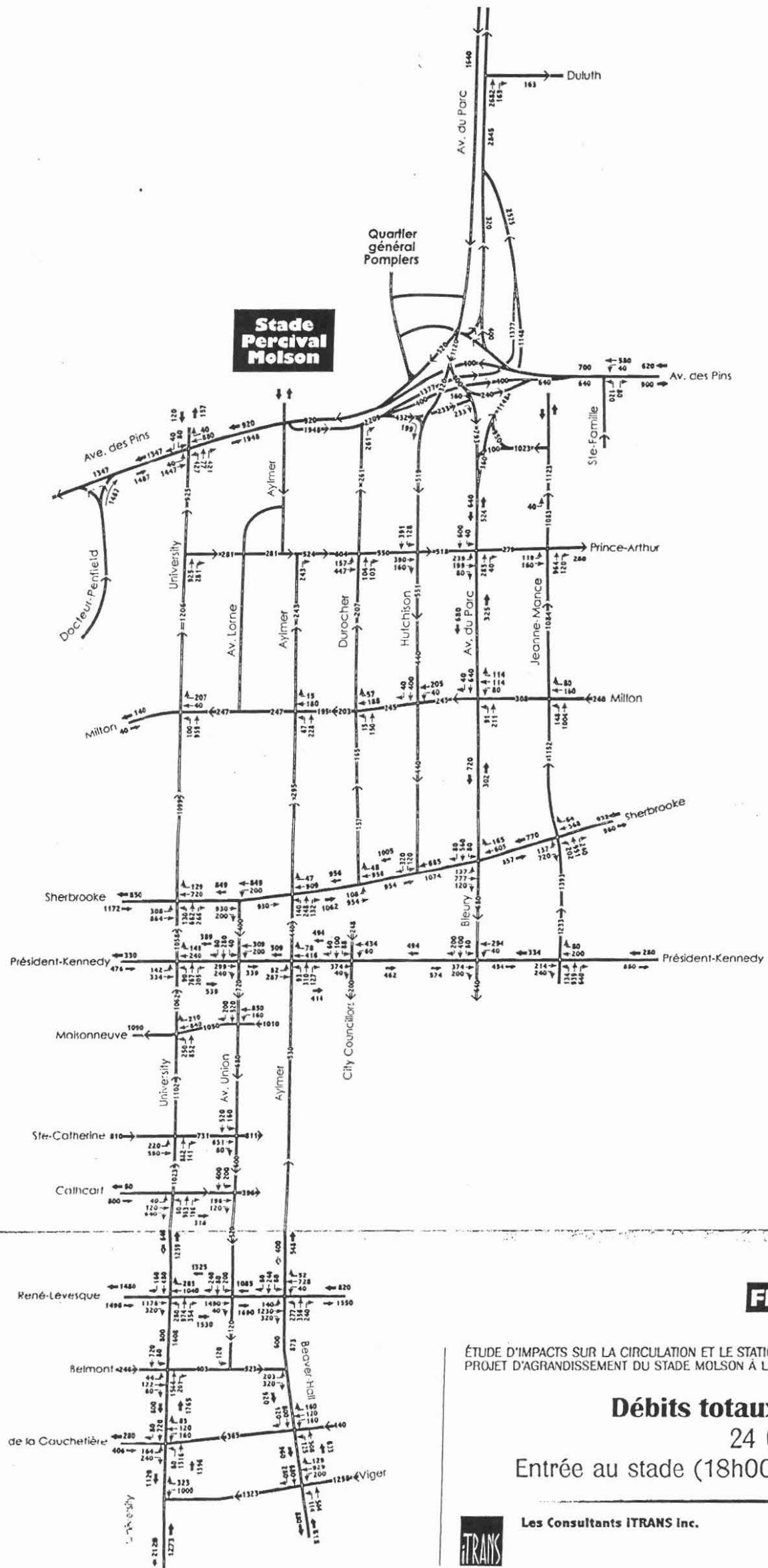


FIGURE 4.1

ÉTUDE D'IMPACTS SUR LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT POUR LE PROJET D'AGRANDISSEMENT DU STADE MOLSON À L'UNIVERSITÉ MCGILL

Débits totaux estimés
 24 000 sièges
 Entrée au stade (18h00 à 19h00)

Les Consultants ITRANS inc.



TABEAU 4.1 ÉTUDE D'IMPACTS DE CIRCULATION, STADE MOLSON
Niveaux de service - 24 000 sièges
ENTRÉE AU STADE

Carrefour	Approche	Avec partie de Football 18h00 à 19h00		
		Debit simulé	Retard (sec)	Niv. serv.
University / Des Pins	Nord	122	59,4	E
	Est	960	66,0	E
	Sud	492	>80	F
	Ouest	1376	>80	F
	Carrefour	2950	>80	F
University / Milton	Est	138	>80	F
	Sud	734	>80	F
	Ouest	40	30,0	C
	Carrefour	912	>80	F
University / Sherbrooke	Est	654	65,1	E
	Sud	728	98,9	F
	Ouest	1130	48,5	D
	Carrefour	2512	67,4	E
University / P-Kennedy	Est	384	61,0	E
	Sud	798	71,3	E
	Ouest	472	26,0	C
	Carrefour	1654	56,0	E
University / Maisonneuve	Sud	956	68,2	E
	Est	982	37,8	D
	Carrefour	1938	52,8	D
University / Ste-Catherine	Sud	930	24,7	C
	Ouest	790	22,8	C
	Carrefour	1720	23,8	C
University / R-Lévesque	Nord	658	20,8	C
	Est	1330	8,4	A
	Sud	1532	49,0	D
	Ouest	1536	21,8	C
Carrefour	5056	26,4	C	
University / LaGauchetière	Nord	964	7,3	A
	Est	356	21,9	C
	Sud	1530	14,2	B
	Ouest	406	19,2	B
Carrefour	3256	13,6	B	
University / Viger	Nord	1332	10,9	B
	Est	1268	26,9	C
	Sud	1264	16,3	B
	Carrefour	3864	17,9	B
Aylmer / Des Pins	Est	966	8,9	A
	Ouest	1546	26,7	C
	Carrefour	2512	19,9	B
Union / P-Kennedy	Nord	342	18,4	B
	Est	630	8,8	A
	Ouest	506	12,5	B
	Carrefour	1478	12,3	B
Union / Maisonneuve	Nord	762	21,2	C
	Est	994	26,4	C
	Carrefour	1756	24,1	C
Union / Ste-Catherine	Nord	756	22,2	C
	Ouest	688	4,2	A
	Carrefour	1444	13,6	B

Carrefour	Approche	Avec partie de Football 18h00 à 19h00		
		Debit simulé	Retard (sec)	Niv. serv.
Union / R-Lévesque	Nord	560	28,1	C
	Est	1076	7,7	A
	Ouest	1476	9,4	A
	Carrefour	3112	12,2	B
Beaver-Hall / R-Lévesque	Nord	402	16,1	B
	Est	904	18,8	B
	Sud	698	42,9	D
	Ouest	1646	12,3	B
Carrefour	3650	20,2	C	
Beaver-Hall / LaGauchetière	Nord	1014	10,3	B
	Est	452	34,8	C
	Sud	602	37,3	D
	Carrefour	2068	23,5	C
Beaver-Hall / Viger	Nord	1016	22,0	C
	Est	1164	76,3	E
	Sud	600	32,4	C
	Carrefour	2780	47,0	D
Du Parc / Léo-Pariseau	Nord	718	13,4	B
	Est	640	>80	F
	Sud	346	35,8	D
	Carrefour	1704	>80	F
Du Parc / P-Arthur	Nord	868	9,9	A
	Sud	250	13,2	B
	Ouest	282	49,9	D
	Carrefour	1400	18,5	B
Du Parc / Milton	Nord	936	10,2	B
	Est	228	51,4	D
	Sud	216	11,6	B
	Carrefour	1380	17,2	B
Du Parc / Sherbrooke	Nord	964	12,2	B
	Est	716	8,0	A
	Ouest	978	9,6	A
	Carrefour	2658	10,1	B
Bleury / P-Kennedy	Nord	896	9,8	A
	Est	342	10,3	B
	Ouest	376	17,3	B
	Carrefour	1614	11,7	B

Scénario de sortie d'après-partie (22h00–23h00), un jour de semaine

À la sortie d'une partie qui a lieu durant une journée de semaine, les débits de la zone à l'étude ne sont que de 60% de ceux de l'heure de pointe de l'après-midi. Une bonne réserve de capacité est disponible sur le réseau pour les véhicules.

Suite à la distribution modale par rapport à la zone du réseau et à l'affectation des déplacements pour le scénario de sortie de 24000 sièges, 3 840 véhicules sur le réseau routier ont été prévus durant l'heure de pointe d'après-partie pour l'ensemble des spectateurs par rapport à 3 200 véhicules pour le scénario actuel d'après-partie. Il ne s'agit que de 640 véhicules/h additionnels pour le scénario actuel d'après-partie. Étant donné que les déplacements automobiles sont répartis sur l'ensemble du réseau, que le temps d'accès à l'automobile varient entre 15 minutes et 30 minutes et que la capacité du réseau en périphérie de la zone permet d'évacuer les déplacements sortants additionnels, les impacts de la sortie sont plutôt reliés au secteur immédiat de sortie où la congestion est principalement reliée aux piétons sortants rapidement dès la fin d'une rencontre.

Une augmentation de 1 600 déplacements en transport en commun ainsi que de 800 déplacements à pieds ont été également prévus durant l'heure de pointe d'après-partie par rapport au scénario actuel de fin de partie pour 20 000 sièges.

En résumé, les impacts sont concentrés dans la demi-heure après la sortie au secteur immédiat à proximité du stade Molson entre l'avenue des Pins et la rue Sherbrooke ainsi qu'entre la rue University et l'avenue du Parc. Les impacts de la sortie sont reliés principalement aux piétons qui envahissent les rues immédiates et non pas aux nombres de véhicules.

Scénario d'entrée et de sortie de fin de semaine

Contrairement à une partie qui a lieu durant la semaine, les rencontres qui ont lieu durant la fin de semaine ont l'avantage d'avoir une bonne réserve de capacité sur le réseau routier avant et après une partie. Les stationnements du secteur ont une majorité d'espaces libres. Même s'il y a plus de déplacement en voitures (premier mode), il reste que la navette d'autobus est toujours requise puisque les stationnements sont plus nombreux à proximité de la rue Sainte-Catherine et du boulevard René-Lévesque que de l'avenue des Pins. Étant donné qu'il y a peu d'activités reliées au travail durant la fin de semaine et que les impacts sont moins importants que durant la semaine, les mesures d'atténuation seront basées aux scénarios d'entrée et de sortie de la semaine.

4.2 SLR et réaménagement de l'échangeur du Parc/des Pins

Un train léger sur rail (SLR) est prévu dans un horizon à court terme dans l'axe de l'avenue du Parc. Un terminus est actuellement prévu à l'échangeur actuel du Parc/des Pins au tronçon nord de l'échangeur. Cet échangeur sera également réaménagé selon un carrefour à caractère plus urbain avec probablement une capacité semblable à

l'actuel. Le carrefour urbain prévu facilitera les déplacements des piétons ainsi que du transport en commun avec l'insertion du SLR.

Le réseau du SLR prévu sur l'avenue du Parc pourrait être relié principalement avec le futur SLR de la Rive-Sud (Estacade du pont Champlain ou projet équivalent) via les rues University, Saint-Antoine, de Bleury et l'avenue du Parc. Dans le même axe nord-sud, le SLR se prolongera jusqu'à la rue Jean-Talon. Ces liens nord-sud seraient reliés de façon directe ou indirecte avec les autres lignes de trains (Deux-Montagnes, Dorion-Rigaud et Blainville) et de métro (lignes verte et orange). À ce jour, les futurs transferts inter-modal entre ces lignes ne sont pas encore connus, mais ils seront bien plus efficaces et pratiques qu'actuellement.

En conclusion, il est possible d'affirmer que le transport en commun pour se destiner vers le stade Molson sera plus efficace dans un horizon à court terme. Cette amélioration sera attribuable à la future station du SLR de l'avenue du Parc. La répartition modale vers le transport en commun sera encore plus importante dans le futur pour accéder au stade Molson.

Il est également possible que l'accès à la rue Hutchison à partir de l'échangeur du Parc/des Pins soit fermé ultérieurement en 2002 ou sinon lors du réaménagement de l'échangeur en carrefour urbain. Cette fermeture de voie ne devrait pas occasionner d'impact aux parties des Alouettes puisque les impacts seront principalement durant la période de pointe du matin et non pas celle de l'après-midi ou de la soirée.

4.3 Mesures

De façon à diminuer les impacts de la circulation suivant l'ajout d'environ 4 000 sièges au stade Molson, les mesures suivantes sont à considérer :

- Augmentation du nombre de navette STM-Alouettes (4) et de la fréquence des autobus;
- Optimisation de la demande en transport en commun principalement sur les lignes Verte et Orange 60 minutes avant et après chaque partie;
- Illustration d'un plan de signalisation d'acheminement d'accès aux stationnements disponibles limitrophes au stade Molson présenté sur le site internet du club de football Les Alouettes;
- Remplacement des clôtures situées sur la bande médiane de l'avenue des Pins entre les rues University et du Parc (plus haute, plus solide et sécuritaire) de manière à mieux protéger les piétons et canaliser plus efficacement les déplacements piétonniers;
- Rallongement de la voie réservée sur la rue University entre la rue Sherbrooke et le boulevard de Maisonneuve. Suivi et analyses complémentaires requises.
- Ajout de la présence policière. S'assurer du bon fonctionnement de la navette STM-Alouettes;
- Amélioration du respect de la signalisation en place;

Amélioration de la rapidité d'intervention du remorquage de la voie réservée 2 heures avant le début d'une partie et 1 heure après le déroulement de la rencontre pendant les heures d'opération.

À court terme, d'autres mesures associées au réaménagement de l'échangeur du Parc/des Pins, à l'insertion du SLR sur l'avenue du Parc ainsi qu' une gestion révisée des équipements de feux de circulation (contrôleurs électronique, optimisation et coordination, etc.) amèneront une diminution des impacts de la circulation reliée aux déplacements.

5. CONCLUSIONS

L'ajout d'environ 4 000 sièges au stade Molson de l'Université McGill n'engendre que peu d'impacts sur la circulation du réseau à l'étude. La période critique est celle associée à l'heure de pointe d'avant-partie (18h00-19h00) durant une journée typique de semaine. Durant cette période critique, il n'y a que 270 véhicules additionnels par rapport à la situation actuelle d'avant-partie et les niveaux de service sont comparables à la situation existante. Étant donné l'étendue du réseau routier, les impacts de l'ajout d'environ 4 000 sièges sont négligeables.

Pour la période d'après-partie (22h00-23h00), les impacts sont principalement reliés aux piétons qui quittent en même temps plutôt qu'aux automobilistes. La réserve de capacité est grande et l'achalandage des véhicules n'est qu'à 60 % de la demande de l'heure de pointe maximale de l'après-midi. La durée des sorties des piétons au stade se fait surtout ressentir durant la demi-heure d'après-partie. Durant cette période, la présence policière est requise pour bien gérer les déplacements du secteur.

Nous croyons que l'horaire 2002 des parties locales des Alouettes est bien adapté pour minimiser les impacts de la circulation. Toutes les parties durant la période la plus achalandée de l'année des mois de septembre, octobre et novembre ont lieu le dimanche après-midi à 13h. Ainsi les parties de football ne nuisent pas aux périodes de pointe de l'après-midi de la période la plus achalandée de l'année. Environ la moitié des parties régulières ont lieu durant cette période. Seulement 9 parties sont tenues au stade Molson à l'Université McGill durant la saison régulière.

De plus, le centre-ville est bien desservi par le transport en commun et un certain équilibre entre l'offre et la demande de la zone est à prévoir. Le transport en commun en destination du stade Molson sera plus efficace dans un horizon à court terme. Cette amélioration sera notamment attribuable à la futur station du SLR de l'avenue du Parc, prévue tout près du stade Molson. La répartition modale vers le transport en commun sera encore plus importante dans le futur pour accéder au stade Molson.

En attendant l'implantation d'un SLR et le réaménagement du stade Molson à l'Université McGill, les mesures à apporter sont notamment l'ajout d'autobus de la navette STM-Alouettes (4), la favorisation des déplacements en transport en commun (ajustement de la demande au besoin), le renforcement de la présence policière et du remorquage.

Par conséquent, l'ajout d'environ 4 000 sièges au stade Molson n'engendre que très peu d'impacts par rapport à la situation actuelle. La faisabilité du projet est réalisable.



ÉTUDE D'IMPACTS DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENTS
STADE MOLSON

**NIVEAUX DE SERVICE CORRESPONDANT AU DÉLAI
MOYEN PAR VÉHICULES (d en secondes/véhicules.)**

Niveau de service	Feux de circulation HCM ⁽¹⁾	Description du retard
A	$d \leq 10$	Aucun ou négligeable
B	$10 < d \leq 20$	Court
C	$20 < d \leq 35$	Moyen
D	$35 < d \leq 55$	Long
E	$55 < d \leq 80$	Très Long
F	$d > 80$	Débit > capacité, inacceptable

L'utilisation du logiciel TSIS version 5.0 a permis de déterminer les impacts de la circulation aux différents carrefours du secteur d'analyse. Pour les carrefours à feu en milieu urbain, les niveaux de service sont basés sur les retards des véhicules.

(1): Manuel de référence: HCM (HIGHWAY CAPACITY MANUAL), third edition, updated december 1998

Projet de l'agrandissement du stade Molson

(Aucune places de stationnement seront perdues – fermeture de l'air de stationnement autour du stade, seulement durant les matchs de football L.C.F.)

CALCULS RELATIFS AU STATIONNEMENT

À l'échelle du 'campus' du centre ville :

1. BESOINS (COMPTE TENU DU NOUVEAU PAVILLON DE GÉNOMIQUE ET DE PROTÉOMIQUE)

Superficie construite totale :

$$397,220 \text{ m}^2 - 2,076 \text{ m}^2 (\text{Pavillon Donner}) + 9,100 \text{ m}^2 (\text{nouveau pavillon}) = 404,244 \text{ m}^2$$

Places minimum requises @ 1 place pour 500 m² = 809 places

Nombre maximal de places autorisées @ 1 place pour 150 m² = 2,695 places

2. BESOINS (COMPTE TENU DU NOUVEAU PAVILLON TROTTIER DE LA TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION)

Superficie construite totale :

$$404,244 \text{ m}^2 + 7,624 \text{ m}^2 (\text{nouveau pavillon}) = 411,868 \text{ m}^2$$

Places minimum requises @ 1 place pour 500 m² = 823.7 places

Nombre maximal de places autorisées @ 1 place pour 150 m² = 2,746 places

3. BESOINS (COMPTE TENU DU NOUVEAU PAVILLON DE MUSIQUE)

Superficie construite totale

$$411,868 \text{ m}^2 - 1,077 \text{ m}^2 (\text{Piscine Weston}) + 11,797.6 \text{ m}^2 (\text{Nouveau pavillon}) = 422,588.6 \text{ m}^2$$

Places minimum requises @ 1 place pour 500 m² = 846 places

Nombre maximal de places autorisées @ 1 place pour 150 m² = 2,818 places

4. BESOINS (COMPTE TENU DE L'AGRANDISSEMENT DU STADE MOLSON)

Superficie construite totale

$$422,588.6 \text{ m}^2 - 890 \text{ m}^2 (\text{Démolition}) + 8,820 \text{ m}^2 (\text{Nouveau}) = 430,518.6 \text{ m}^2$$

Places minimum requises @ 1 place pour 500 m² = 861 places

Nombre maximal de places autorisées @ 1 place pour 150 m² = 2,870 places

NOMBRE RÉEL DE PLACES:

1,200 places (=820 places à l'intérieur + 280 places à l'extérieur + 200 places à l'extérieur sur le campus inférieur - 30 places perdues pour le pavillon de génomique et de protéomique - 40 places perdues pour le pavillon Trottier de la technologie de l'information - 30 places perdues pour le pavillon de Musique.)



LES ALOUETTES DE MONTRÉAL

SAISON 2002

- Classement
- Sommaires
- Statistiques
- Alignement à jour

SAISON 2002

- L'ÉQUIPE
- BILLETTERIE
- HISTORIQUE
- STATISTIQUES/RECORDS
- DANS LA COMMUNAUTÉ
- STADE MOLSON
- CAMP D'ENTRAÎNEMENT
- LINE DES PARTISANS ET DES JEUNES
- ADOPTÉZ-UN-ALOUETTE
- CAMPS DES ALOUETTES JUNIOR
- LA BOUTIQUE
- MULTIMÉDIA
- CHEERLEADERS
- GALERIE DE PRESSE
- PLAN DU SITE
- CONTACTEZ-NOUS
- NOS COMMANDITAIRES
- RÉPERTOIRE LCF
- IN ENGLISH

JUIN (PRÉ-SAISON)

Jeu. 13 à 19h00  à  -- 

Jeu. 20 à 19h30  à  -- 

JUIN

Mardi 25 à 19h30  à  RDS 

JUILLET

Mercredi 3 à 19h00  à  RDS TSN 

Jeu. 11 à 19h30  à  RDS TSN 

Jeu. 18 à 21h30  à  RDS 

Samedi 27 à 19h30  à  RDS TSN 

AOÛT

Vendredi 2 à 19h00  à  RDS TSN 

Jeu. 8 à 19h30  à  RDS TSN 

Jeu. 15 à 19h00  à  RDS 

Mercredi 21 à 22h30  à  a 



Selon vous, quel joueur causera le plus de surprise au camp d'entraînement de cette année?

- Lawrence Phillips
- Patrick Derivelus
- Josh Jensen
- Jonathan Lander
- Aaron Flaboni
- Mitch Sutherland



[Voir les résultats](#)

		à		RDS TSN	ADMISSION
Dimanche 25 à 10h		à		RDS TSN	ADMISSION

SEPTEMBRE

Dimanche 8 à 13h		à		RDS TSN	ADMISSION
Dimanche 15 à 13h		à		RDS	ADMISSION
Vendredi 20 à 20h30		à		RDS TSN	ADMISSION
Dimanche 29 à 16h		à		RDS	ADMISSION

OCTOBRE

Lundi 14 à 16h		à		RDS CBC	ADMISSION
Dimanche 20 à 13h		à		RDS TSN	ADMISSION
Samedi 26 à 15h		à		RDS CBC	ADMISSION

NOVEMBRE

Dimanche 3 à 13h00		à		RDS TSN	ADMISSION
--------------------	---	---	---	---------	-----------

Séries éliminatoires

Dimanche 10 Demi-finale Division Est

Dimanche 17 Finale Division Est

Dimanche 24 Finale de la Coupe Grey @ Edmonton

* Matches diffusés sur les ondes de CKAC 730
 NOTE : Tous les matches sont diffusés à CJAD 800
 NOTE : Heure de l'est

MATCH DES ALOUETTES À LA RADIO

Écoutez tous les matches des Alouettes sur les ondes de CKAC 730 et CJAD 800 AM



- SON
- Molson
- les sessions stade
- 72
- ME
- ME
- RES/RECORDS
- COMMUNAUTÉ
- MOLSON
- ENTRAÎNEMENT
- PARTISANS
- UN-ALOUETTE
- DES JUNIOR
- MOUE
- ÉDIA
- ADRES
- DE PRESSE
- ITE
- TEZ-NOUS
- MANDITAIRES
- TOIRE LCF
- LISH

LES ALOUETTES DE MONTRÉAL

NAVETTES STCUM

La mise en service est une heure avant le match et la fin du service est à l'heure prévue pour le début du match.

Départ : University / De la Gauchetière (Côté sud-est) (Métro Bonaventure)
 Arrêt #1 : University / De Maisonneuve (Côté nord-est) (Métro McGill)
 Arrivée : University / Avenue des Pins

Navette STCUM - Alouettes pour le Stade Mémorial Percival Molson (après le match)

La mise en service est à la fin du match et la fin du service est une heure après la fin du match.

Départ : Avenue des Pins / Aylmer
 Arrêt # 1 : Union / Avenue du Président-Kennedy (Métro McGill)
 Arrêt # 2 : Union / Sainte-Catherine (Métro McGill)
 Arrivée : University / Viger (Métro Square Victoria)

NOUVEAU!!! Une voie réservée sur la rue University!!

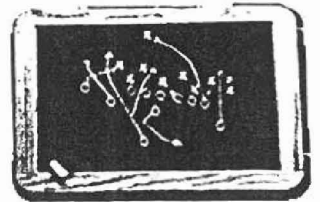
Les Alouettes de Montréal et la STCUM sont heureux de vous offrir un service de navette avant et après chaque match disputé au Stade Mémorial Percival Molson à l'Université McGill.

Le trajet de la navette, ainsi que les espaces de stationnements des environs, sont indiqués sur la carte ci-jointe.

LÉGENDE:

- Arrêts de la navette
- Espaces de stationnement

La navette STCUM - Alouettes vous offre un lien direct et rapide - aux 3 minutes - entre le Stade Mémorial Percival Molson et les stations de métro Bonaventure ou McGill. Laissez votre voiture à la maison et fuyez la circulation. Gardez votre énergie pour la partie...et vos sous aussi ! Car la navette, c'est gratuit !



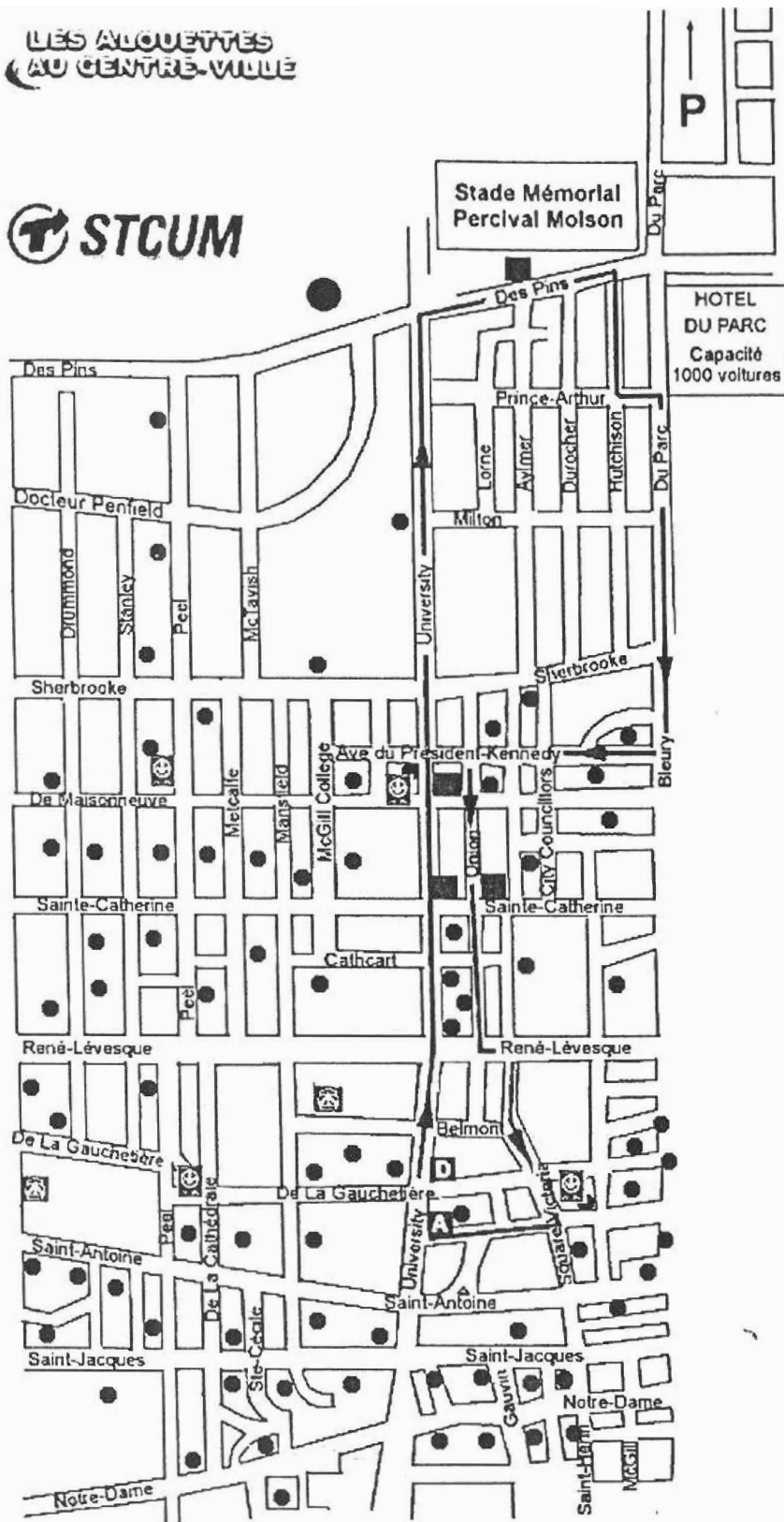
Selon vous, quel joueur causera le plus de surprise au camp d'entraînement de cette année?

- Lawrence Phillips
- Patrick Dorvelus
- Josh Jansen
- Jonathan Landor
- Aaron Fiacconi
- Mitch Sutherland



[Voir les résultats](#)

LES ALOUETTES
(AU CENTRE-VILLE)





Feuille de comptage

Titre: Intersection de la rue University et de l'avenue des Pins

Approche Nord: Rue University

Approche Est: Avenue des Pins

Approche Sud: Rue University

Approche Ouest: Avenue des Pins

Date: 21 mai 2002

Journée: Mardi

Condition atmosphérique: Beau

Compteur: N.C., F. L., G. C., L. V.

PM

Début du comptage: 16:30

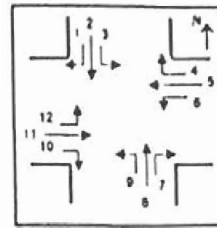
Période de l'après-midi: 03:00

Facteur équivalent:

1,5

Approche Nord Rue University
 Approche Est Avenue des Pins
 Approche Sud Rue University
 Approche Ouest Avenue des Pins

Date: 21 mai 2002
 Journée: Mardi



Période de pointe: 16 30 à 19 30

Automobiles

Période	de	à	Rue University Approche Nord				Avenue des Pins Approche Est				Rue University Approche Sud				Avenue des Pins Approche Ouest				Grand total		
			3		1		6		4		8		7		12		11			10	
			Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total		Gauche	Droit
16:30	16:45	22			25	47	209	11	220	58	7	103	168	10	307				317	750	
16:45	17:00	24			19	43	282	5	287	66	9	103	178	9	385				394	902	
17:00	17:15	9			20	29	284	6	290	77	4	101	182	9	424				433	934	
17:15	17:30	14			21	35	285	8	293	88	6	109	203	6	447				453	984	
17:30	17:45	11			19	30	289	6	295	78	11	109	198	11	437				448	971	
17:45	18:00	8			17	25	270	7	277	83	5	118	206	8	423				431	939	
18:00	18:15	7			16	23	241	7	248	62	1	94	157	4	418				422	850	
18:15	18:30	14			13	27	223	11	234	53	3	104	160	2	412				414	835	
18:30	18:45	13			14	27	187	6	193	32	1	73	106	5	385				390	696	
18:45	19:00	10			20	30	131	13	144	44	6	85	115	8	230				238	527	
19:00	19:15	11			12	23	184	8	192	39	6	84	129	7	263				270	614	
19:15	19:30	11			15	26	131	10	141	32	6	81	119	5	192				197	483	
Total			154		211	365	2696	98	2794	710	65	1144	1919	84	4323				4407	9483	

Camions

Période	de	à	Rue University Approche Nord				Avenue des Pins Approche Est				Rue University Approche Sud				Avenue des Pins Approche Ouest				Grand total		
			3		1		6		4		8		7		12		11			10	
			Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total		Gauche	Droit
16:30	16:45	0			0	0		1	0	1	0	0	2	2	0	2				2	5
16:45	17:00	1			0	1		6	0	6	0	0	2	2	1	1				2	11
17:00	17:15	1			1	2		0	0	0	0	0	4	4	0	0				0	6
17:15	17:30	0			1	1		0	0	0	0	0	0	0	0	3				3	4
17:30	17:45	1			1	2		1	0	1	0	0	1	1	0	3				3	7
17:45	18:00	0			0	0		1	0	1	0	0	1	1	0	0				0	2
18:00	18:15	0			0	0		3	0	3	0	0	1	1	1	0				1	5
18:15	18:30	0			0	0		1	0	1	0	0	0	0	0	4				4	5
18:30	18:45	2			0	2		0	0	0	0	0	0	0	1	2				3	5
18:45	19:00	0			0	0		2	0	2	0	0	0	0	0	2				2	4
19:00	19:15	0			0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0				0	0
19:15	19:30	0			0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	1				1	1
Total			5		3	8		15	0	15	0	0	11	11	3	18				21	55

Autobus

Période	de	à	Rue University Approche Nord				Avenue des Pins Approche Est				Rue University Approche Sud				Avenue des Pins Approche Ouest				Grand total		
			3		1		6		4		8		7		12		11			10	
			Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total		Gauche	Droit
16:30	16:45	2			0	2		5	1	6	0	0	0	0	1	1				2	10
16:45	17:00	1			1	2		2	0	2	1	0	0	1	2	2				4	9
17:00	17:15	2			0	2		2	1	3	0	0	0	0	0	3				3	8
17:15	17:30	0			0	0		5	0	5	0	0	0	0	1	1				2	7
17:30	17:45	1			0	1		2	0	2	0	0	0	0	0	1				1	4
17:45	18:00	0			1	1		1	1	2	0	0	0	0	1	0				1	4
18:00	18:15	1			0	1		1	0	1	0	0	2	2	0	0				0	4
18:15	18:30	0			0	0		1	0	1	0	0	0	0	0	0				0	1
18:30	18:45	0			0	0		1	0	1	0	0	0	0	0	1				1	2
18:45	19:00	0			1	1		0	0	0	0	0	0	0	0	0				0	1
19:00	19:15	0			0	0		1	0	1	0	0	0	0	0	1				1	2
19:15	19:30	0			0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0				0	0
Total			7		3	10		21	3	24	1	0	2	3	5	10				15	52

Véhicules équivalents

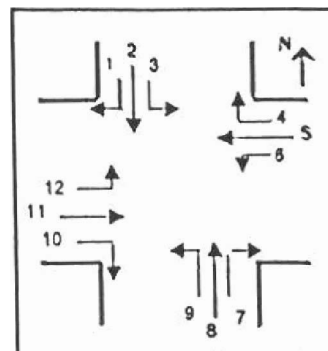
Période	de	à	Rue University Approche Nord				Avenue des Pins Approche Est				Avenue Elmhurst Approche Sud				Avenue des Pins Approche Ouest				Grand total		
			3		1		6		4		8		7		12		11			10	
			Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total		Gauche	Droit
16:30	16:45	25			25	50	218	12,5	230,5	56	7	108	169	11,5	311,5				323	772,5	
16:45	17:00	27			20,5	47,5	294	5	299	67,5	9	108	182,5	13,5	389,5				403	932	
17:00	17:15	13,5			21,5	35	287	7,5	294,5	77	4	107	188	9	428,5				437,5	955	
17:15	17:30	14			22,5	36,5	292,5	8	300,5	88	6	109	203	7,5	453				460,5	1001	
17:30	17:45	14			20,5	34,5	293,5	6	299,5	78	11	110,5	199,5	11	443				454	987,5	
17:45	18:00	8			18,5	26,5	273	8,5	281,5	83	5	119,5	207,5	9,5	423				432,5	948	
18:00	18:15	8,5			16	24,5	247	7	254	62	1	98,5	161,5	5,5	418				423,5	863,5	
18:15	18:30	14			13	27	226	11	237	53	3	104	160	2	418				420	844	
18:30	18:45	16			14	30	168,5	6	174,5	32	1	73	106	6,5	389,5				396	706,5	
18:45	19:00	10			21,5	31,5	134	13	147	44	6	85	115	8	233				241	534,5	
19:00	19:15	11			12	23	185,5	8	193,5	39	6	84	129	7	264,5				271,5	617	
19:15	19:30	11			15	26	131	10	141	32	6	81	119	5	193,5				198,5	484,5	
Total			172		220	392	2750	102,5	2853	711,5	65	1164	1940	96	4365				4461	9646	

Automobile = 1 véhicule équivalent, 1 camion et 1 autobus = 1,5 véhicules équivalents

Intersection de la rue University et de l'avenue des Pins.

Approche Nord: Rue University
 Approche Est: Avenue des Pins
 Approche Sud: Rue University
 Approche Ouest: Avenue des Pins

Date: 21 mai 2002
 Journée: Mardi



Heure de pointe:

Période	Rue University				Avenue des Pins				Rue University				Avenue des Pins				Grand total
	Approche Nord				Approche Est				Approche Sud				Approche Ouest				
	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	
16h30 à 17h30	←	↑	→		←	↑	→		←	↑	→		←	↑	→		
Automobiles	69		85	154	1060	30	1090	287	26	416	729	34	1563		1597	3570	
Camions	2		2	4	7	0	7	0	0	8	8	1	6		7	26	
% camions	3%		2%	2%	1%	0%	1%	0%	0%	2%	1%	3%	0%		0%	1%	
Autobus	5		1	6	14	2	16	1	0	0	1	4	7		11	34	
Véhicules équivalents	79,5		89,5	169	1092	33	1125	288,5	26	428	742,5	41,5	1583		1624	3660	
Total	76		88	164	1081	32	1113	288	26	424	738	39	1576		1615	3630	

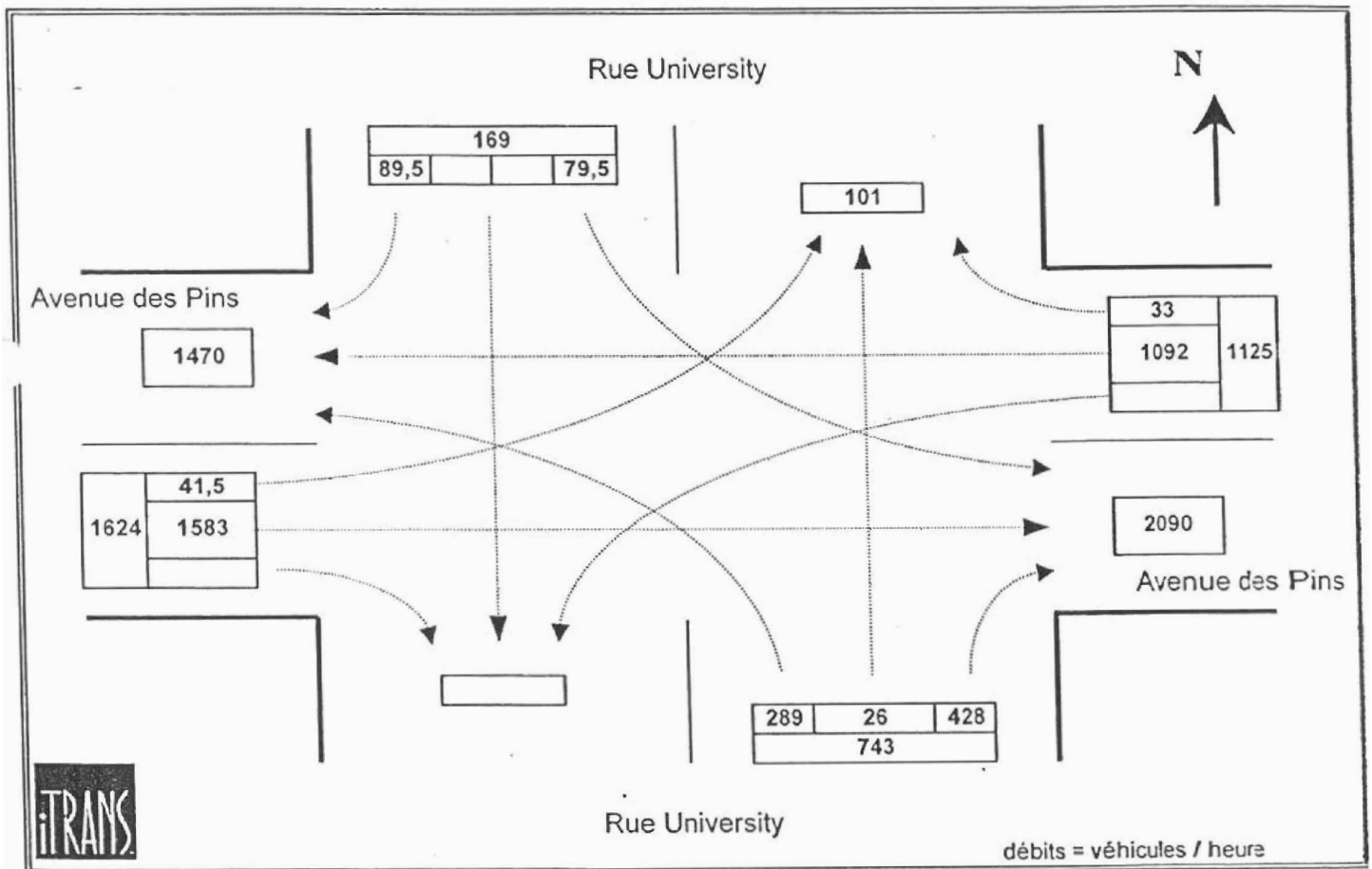
Intersection de la rue University et de l'avenue des Pins

Approche Nord: Rue University
 Approche Est: Avenue des Pins
 Approche Sud: Rue University
 Approche Ouest: Avenue des Pins

Date: 21 mai 2002
 Journée: Mardi

Heure de pointe de l'après-midi 16h30 à 17h30

Heure de pointe des véhicules équivalents:



Feuille de compilation des comptages

Titre: Intersection Bleury et René-Lévesque

Projet: 1750-250

Approche Nord: rue Bleury

Approche Est: Boul. René-Lévesque

Approche Sud: rue Bleury

Approche Ouest: Boul. René-Lévesque

Date: 2002-05-23

Journée: Jeudi

Condition atmosphérique: Nuageux

Enquêteurs: LV, MC, J-CC, GC, LG

AM

Début du comptage: 07:00

Période du matin: 02:00

Fin du comptage: 09:00

PM

Début du comptage: 16:00

Période de l'après-midi: 02:00

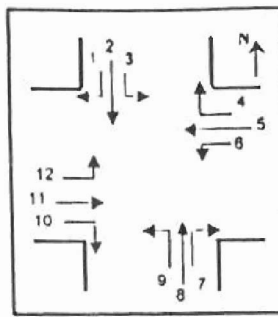
Fin du comptage: 18:00

SOIRÉE

Début du comptage: 21:00

Période de soirée: 02:00

Fin du comptage: 23:00



17 00 à 09 00

rue Bleury				Boul. René-Lévesque				rue Bleury				Boul. René-Lévesque				Grand total
Approche Nord				Approche Est				Approche Sud				Approche Ouest				
Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	
3	2	1		6	5	4		9	8	7		12	11	10		
←	↑	→		←	↑	→		←	↑	→		←	↑	→		
11	69	15	95	30	105		135						168	12	180	410
18	84	11	113	28	128		156						161	7	168	437
21	134	19	174	32	161		193						202	16	218	585
25	138	29	192	49	189		238						230	21	251	681
33	128	27	188	74	233		307						263	25	288	733
30	155	27	212	66	203		269						249	28	277	758
30	155	29	214	55	229		284						280	47	327	825
19	181	28	228	69	217		286						291	38	329	843
187	1044	185	1416	403	1465		1868						1844	194	2038	5322

obus

rue Bleury				Boul. René-Lévesque				rue Bleury				Boul. René-Lévesque				Grand total
Approche Nord				Approche Est				Approche Sud				Approche Ouest				
Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	
3	2	1		6	5	4		9	8	7		12	11	10		
←	↑	→		←	↑	→		←	↑	→		←	↑	→		
1	2	2	4	4	8		12						15	1	16	32
1	3	7	11	1	9		10						14	1	15	35
2	2	6	10	1	10		11						10		10	31
3	3	6	12		7		7						22	1	23	42
3	7	9	19	1	17		18						18		18	55
5	6	11	22	3	8		11						17	2	19	52
5	2	6	13	2	10		12						20	1	21	46
3	7	9	19		11		11						20		20	50
22	32	56	110	12	80		92						136	6	142	344

omobiles, camions et autobus

rue Bleury				Boul. René-Lévesque				rue Bleury				Boul. René-Lévesque				Grand total
Approche Nord				Approche Est				Approche Sud				Approche Ouest				
Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	
3	2	1		6	5	4		9	8	7		12	11	10		
←	↑	→		←	↑	→		←	↑	→		←	↑	→		
5	11	71	17	99	34	113	147						183	13	196	442
0	19	87	18	124	29	137	166						175	8	183	473
5	23	136	25	184	33	171	204						212	16	228	616
10	28	141	35	204	49	196	245						252	22	274	723
5	36	135	36	207	75	250	325						281	25	306	838
10	35	161	38	234	69	211	280						266	30	296	810
15	35	157	35	227	57	239	296						300	48	348	871
20	22	188	37	247	69	228	297						311	38	349	893
209	1076	241	1526	415	1545		1960						1980	200	2180	5666

raires des automobiles, camions et autobus

rue Bleury				Boul. René-Lévesque				rue Bleury				Boul. René-Lévesque				Grand total
Approche Nord				Approche Est				Approche Sud				Approche Ouest				
Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	
3	2	1		6	5	4		9	8	7		12	11	10		
←	↑	→		←	↑	→		←	↑	→		←	↑	→		
00	81	435	95	611	145	617	762						822	59	881	2254
obus	7%	2%	22%	6%	4%	6%	5%						7%	3%	7%	6%
15	106	499	114	719	166	754	940						920	71	991	2639
obus	8%	3%	25%	7%	2%	6%	5%						7%	3%	7%	6%
30	122	573	134	829	226	828	1054						1011	83	1104	2987
obus	11%	3%	24%	8%	2%	5%	4%						7%	3%	6%	6%
345	134	594	144	872	250	896	1146						1099	125	1224	3224
obus	12%	3%	22%	8%	2%	5%	4%						7%	3%	7%	6%
00	128	641	146	915	270	928	1198						1158	141	1299	3457
	13%	3%	24%	8%	2%	5%	4%						8%	2%	6%	6%
128	641	146	915	270	928		1198						1158	141	1299	3412

Leury et René-Lévesque

rd: rue Bleury
d: Boul. René-Lévesque
ud: rue Bleury
est: Boul. René-Lévesque

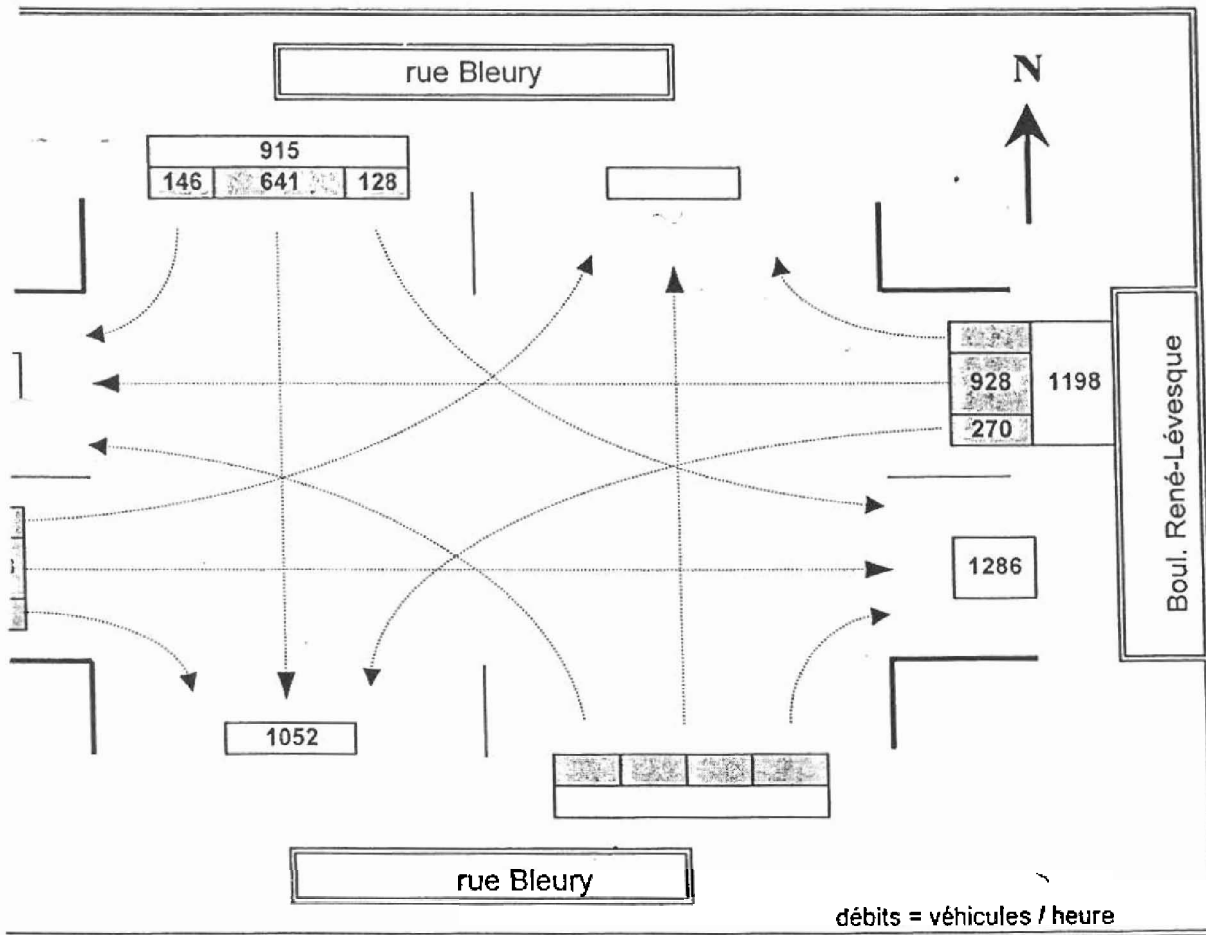
ate: 2002-05-23

ée: Jeudi

ojet: 1750-250

alin: 8h00 à 9h00

automobiles, camions et autobus:



et René-Lévesque

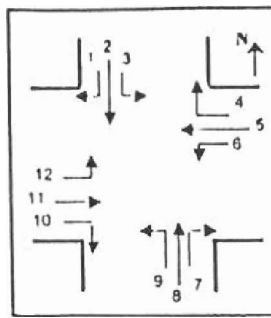
Bleury
René-Lévesque
Bleury
René-Lévesque

05-23

ii

1-250

16 00 à 18 00



es

à	rue Bleury				Boul. René-Lévesque				rue Bleury				Boul. René-Lévesque				Grand total
	Approche Nord			Total	Approche Est			Total	Approche Sud			Total	Approche Ouest			Total	
	Gauche	Droit	Droite		Gauche	Droit	Droite		Gauche	Droit	Droite		Gauche	Droit	Droite		
	3	2	1		6	5	4		9	8	7		12	11	10		
	←	↑	→		←	↑	→		←	↑	→		←	↑	→		
16:15	44	157	25	226	34	178		212						327	10	337	776
16:30	49	146	24	219	66	177		243						305	24	329	791
16:45	68	118	32	218	41	187		228						273	12	285	731
17:00	43	94	23	160	43	186		229						306	14	320	709
17:15	61	138	28	227	28	176		204						316	11	327	758
17:30	55	128	36	219	18	152		170						304	16	320	709
17:45	69	136	23	228	23	156		179						411	21	432	839
18:00	68	130	27	225	22	163		185						401	15	416	826
Total	457	1047	218	1722	275	1375		1650						2643	123	2766	6138

et autobus

à	rue Bleury				Boul. René-Lévesque				rue Bleury				Boul. René-Lévesque				Grand total
	Approche Nord			Total	Approche Est			Total	Approche Sud			Total	Approche Ouest			Total	
	Gauche	Droit	Droite		Gauche	Droit	Droite		Gauche	Droit	Droite		Gauche	Droit	Droite		
	3	2	1		6	5	4		9	8	7		12	11	10		
	←	↑	→		←	↑	→		←	↑	→		←	↑	→		
16:15	2	3	4	9	6			6						18			18
16:30	3	2	5	10	1	4		5						21	2		23
16:45	4	2	5	11	1	1		1						13	1		14
17:00	3	3	3	6	6			6						20			20
17:15	2	2	3	7	1	2		3						16	1		17
17:30	1	2	4	7	1	1		1						25			25
17:45	1	6	7	1	3			4						16			16
18:00	2	5	2	9	3	3		3						12			12
Total	18	16	32	66	3	26		29						141	4		145

automobiles, camions et autobus

à	rue Bleury				Boul. René-Lévesque				rue Bleury				Boul. René-Lévesque				Grand total
	Approche Nord			Total	Approche Est			Total	Approche Sud			Total	Approche Ouest			Total	
	Gauche	Droit	Droite		Gauche	Droit	Droite		Gauche	Droit	Droite		Gauche	Droit	Droite		
	3	2	1		6	5	4		9	8	7		12	11	10		
	←	↑	→		←	↑	→		←	↑	→		←	↑	→		
16:15	46	160	29	235	34	184		218						345	10	355	808
16:30	52	148	29	229	67	181		248						326	26	352	829
16:45	72	120	37	229	41	188		229						286	13	299	757
17:00	46	94	26	166	43	192		235						326	14	340	741
17:15	63	140	31	234	29	178		207						332	12	344	785
17:30	56	130	40	226	18	153		171						329	16	345	742
17:45	70	136	29	235	24	159		183						427	21	448	866
18:00	70	135	29	234	22	166		188						413	15	428	850
Total	475	1063	250	1788	278	1401		1679						2784	127	2911	6378

es horaires des automobiles, camions et autobus

mode	rue Bleury				Boul. René-Lévesque				rue Bleury				Boul. René-Lévesque				Grand total
	Approche Nord			Total	Approche Est			Total	Approche Sud			Total	Approche Ouest			Total	
	Gauche	Droit	Droite		Gauche	Droit	Droite		Gauche	Droit	Droite		Gauche	Droit	Droite		
	3	2	1		6	5	4		9	8	7		12	11	10		
	←	↑	→		←	↑	→		←	↑	→		←	↑	→		
17:00	216	522	121	859	185	745		930						1283	63	1346	3138
ns. autobus	6%	1%	14%	4%	1%	2%		2%						6%	5%	6%	23%
17:15	233	502	123	858	180	739		919						1270	65	1335	3119
ns. autobus	5%	1%	13%	4%	1%	2%		2%						6%	6%	6%	23%
17:30	237	484	134	855	131	711		842						1273	55	1328	3025
ns. autobus	4%	1%	11%	4%	1%	1%		1%						6%	4%	6%	24%
17:45	235	500	126	861	114	682		796						1414	63	1477	3324
ns. autobus	3%	1%	13%	3%	2%	2%		2%						5%	2%	5%	23%
18:00	259	541	129	929	93	656		749						1501	64	1565	3243
ns. autobus	2%	2%	12%	3%	2%	1%		1%						5%	2%	4%	23%
Total	259	541	129	929	93	656		749						1501	64	1565	3243

Intersection Bleury et René-Lévesque

proche Nord: rue Bleury
proche Est: Boul. René-Lévesque
proche Sud: rue Bleury
proche Ouest: Boul. René-Lévesque

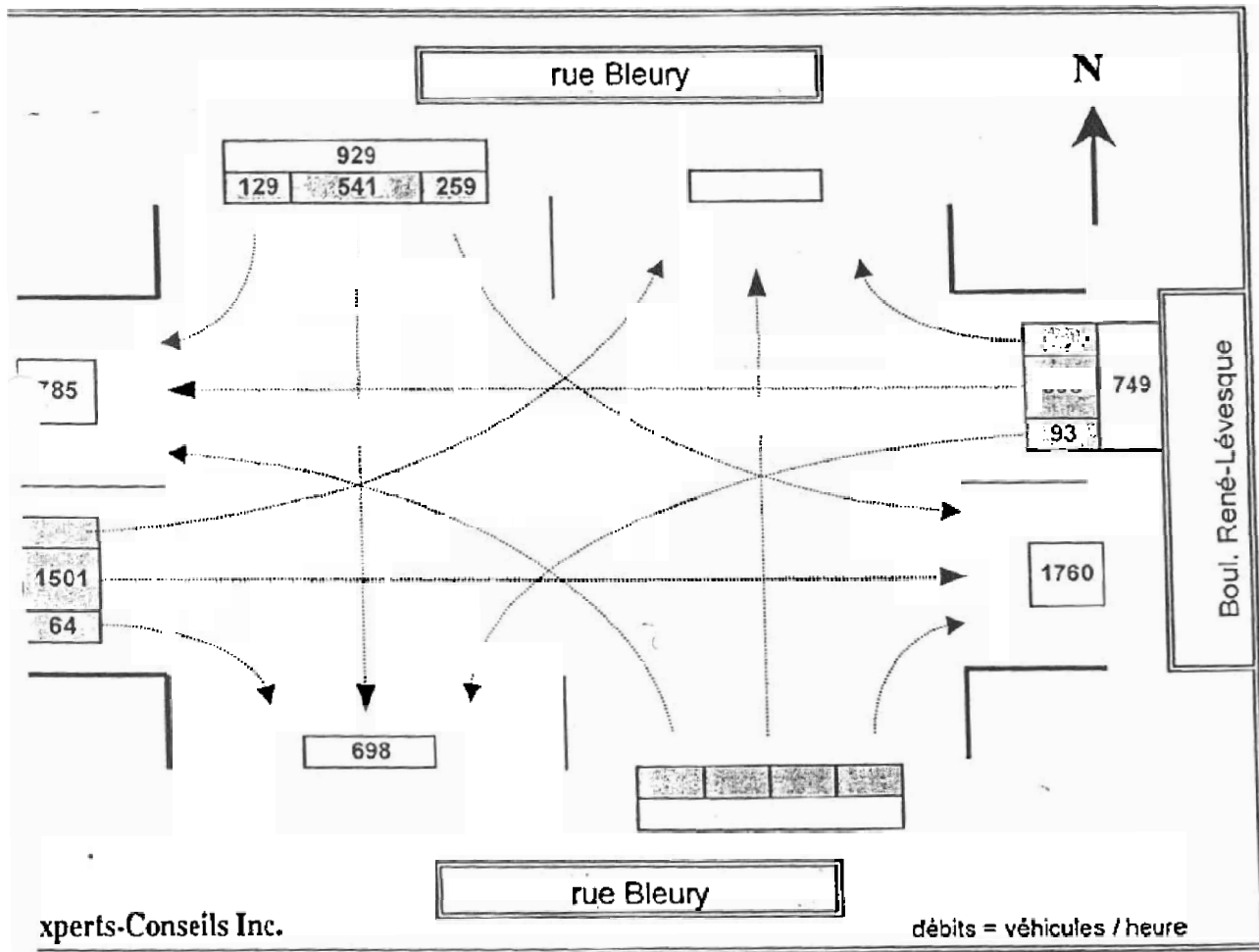
Date: 2002-05-23

Journée: Jeudi

Projet: 1750-250

Heure: 17h00 à 18h00

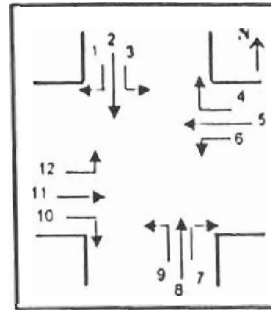
Mode de transport: automobiles, camions et autobus:



Station Bleury et René-Lévesque

Le Nord, rue Bleury
 l'Est, Boul René-Lévesque
 le Sud, rue Bleury
 l'Ouest, Boul René-Lévesque

Date: 2002-05-23
 Journée: Jeudi
 Projet: 1750-250
 Période: 21:00 à 23:00



Automobiles

Période	rue Bleury				Boul. René-Lévesque				rue Bleury				Boul. René-Lévesque				Grand total
	Approche Nord				Approche Est				Approche Sud				Approche Ouest				
	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	
de	à	←	↑	→	←	↑	→	←	↑	→	←	↑	→	←	↑	→	
21:00	21:15	23	48	15	86	9	161		170					195	2	197	453
21:15	21:30	14	64	10	88	14	133		147					171	4	175	410
21:30	21:45	13	68	10	91	13	147		160					213	2	215	466
21:45	22:00	17	80	13	110	6	140		146					150	6	156	412
22:00	22:15	13	65	8	86	6	154		160					215	5	220	466
22:15	22:30	23	88	20	131	14	177		191					149	5	154	476
22:30	22:45	21	51	15	87	18	156		174					155	16	171	432
22:45	23:00	8	55	6	69	7	151		158					166	11	177	404
Total		132	519	97	748	87	1219		1306					1414	51	1465	3519

Camions et autobus

Période	rue Bleury				Boul. René-Lévesque				rue Bleury				Boul. René-Lévesque				Grand total
	Approche Nord				Approche Est				Approche Sud				Approche Ouest				
	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	
de	à	←	↑	→	←	↑	→	←	↑	→	←	↑	→	←	↑	→	
21:00	21:15	3			3	3		3						5	1	6	12
21:15	21:30	4			4	4		4						4		4	12
21:30	21:45				0			0						4		4	4
21:45	22:00	2	1		3	2	2	4						4	1	5	12
22:00	22:15	3		1	4	3	1	4						1		1	9
22:15	22:30				0		3	3						1		1	4
22:30	22:45	2			2	2	1	3						5		5	10
22:45	23:00		1		1		1	1								0	2
Total		14	2	1	17	14	8	22						24	2	26	65

Total des automobiles, camions et autobus

Période	rue Bleury				Boul. René-Lévesque				rue Bleury				Boul. René-Lévesque				Grand total
	Approche Nord				Approche Est				Approche Sud				Approche Ouest				
	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	
de	à	←	↑	→	←	↑	→	←	↑	→	←	↑	→	←	↑	→	
21:00	21:15	26	48	15	89	12	161		173					200	3	203	465
21:15	21:30	18	64	10	92	18	133		151					175	4	179	422
21:30	21:45	13	68	10	91	13	147		160					217	2	219	470
21:45	22:00	19	81	13	113	8	142		150					154	7	161	424
22:00	22:15	16	65	9	90	9	155		164					216	5	221	475
22:15	22:30	23	88	20	131	14	180		194					150	5	155	480
22:30	22:45	23	51	15	89	20	157		177					160	16	176	442
22:45	23:00	8	55	6	70	7	152		159					166	11	177	406
Total		146	521	98	765	101	1227	1328						1438	53	1491	3584

Données horaires des automobiles, camions et autobus

Période	rue Bleury				Boul. René-Lévesque				rue Bleury				Boul. René-Lévesque				Grand total
	Approche Nord				Approche Est				Approche Sud				Approche Ouest				
	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	Gauche	Droit	Droite	Total	
de	à	←	↑	→	←	↑	→	←	↑	→	←	↑	→	←	↑	→	
21:00	22:00	76	261	48	385	51	583	634						746	16	762	1781
% camions, autobus		12%	0%	0%	3%	18%	0%	2%						2%	13%	2%	25%
21:15	22:15	66	278	42	386	48	577	625						782	18	790	1777
% camions, autobus		14%	0%	2%	3%	19%	1%	2%						2%	6%	2%	22%
21:30	22:30	71	302	52	425	44	624	668						737	19	756	1644
% camions, autobus		7%	0%	2%	2%	11%	1%	2%						1%	5%	1%	27%
21:45	22:45	81	285	57	423	51	634	685						680	33	713	1613
% camions, autobus		9%	0%	2%	2%	14%	1%	2%						2%	3%	2%	27%
22:00	23:00	70	260	50	380	50	644	694						692	37	729	1562
% camions, autobus		7%	0%	2%	2%	10%	1%	2%						1%	0%	1%	25%
21h30 à 22h30		71	302	52	425	44	624	668						737	19	756	1649

Section Bleury et René-Lévesque

Approche Nord: rue Bleury
 Approche Est: Boul. René-Lévesque
 Approche Sud: rue Bleury
 Approche Ouest: Boul. René-Lévesque

Date: 2002-05-23
 Journée: Jeudi
 Projet: 1750-250

Pointe: 21h30 à 22h30

Pointe des automobiles, camions et autobus:

