



Tennis Canada

**ÉTUDE DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE
EN STATIONNEMENT**

Version finale



740, rue Notre-Dame Ouest
Bureau 900
Montréal QC H3C 3X6
Canada
Tél. : (514) 337-2462
Fax : (514) 382-3077

Projet No : L01499B
10 décembre 2002

ÉQUIPE DE RÉALISATION DU PROJET

André Thibeault, urb., M. ing.
Directeur de projet

Suzanne Demeules, ing., D.E.S.S.
Pascal Trottier, ing.
Edmundo Rosales, tech.
Patrick Bourassa, tech.

Préparé par : _____
Pascal Trottier, ing.
Ingénieur de projet

Date : _____

et par : _____
Suzanne Demeules, ing., D.E.S.S.
Chargée de projet

Date : _____

TABLE DES MATIÈRES

| | Page |
|---|-----------|
| 1. INTRODUCTION..... | 1 |
| 1.1 MÉTHODOLOGIE | 2 |
| 1.2 ZONE À L'ÉTUDE..... | 3 |
| 2. PROBLÉMATIQUE..... | 5 |
| 3. IDENTIFICATION DES BESOINS EN STATIONNEMENT..... | 7 |
| 3.1 ÉVALUATION THÉORIQUE DE LA DEMANDE EN STATIONNEMENT – INTERNATIONAUX DE TENNIS | 7 |
| 3.2 ÉVOLUTION DE LA DEMANDE – INTERNATIONAUX DE TENNIS | 9 |
| 3.3 ÉVOLUTION DE LA DEMANDE TOTALE – INTERNATIONAUX DE TENNIS | 10 |
| 3.4 ÉVALUATION THÉORIQUE DE LA DEMANDE EN STATIONNEMENT POUR LES ÉVÉNEMENTS DE TYPE SPECTACLE..... | 11 |
| 4. IDENTIFICATION ET QUANTIFICATION DE L'OFFRE EN STATIONNEMENT | 14 |
| 4.1 OFFRE EN STATIONNEMENT ACTUEL..... | 14 |
| 4.1.1 Offre hors rue sur le site | 14 |
| 4.1.2 Offre sur rue autour du site..... | 14 |
| 4.1.3 Offre hors rue autour du site..... | 16 |
| 4.1.4 Offre totale de stationnement | 17 |
| 5. ADÉQUATION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE « STATU QUO ».. | 19 |
| 5.1 INTERNATIONAUX DE TENNIS | 19 |
| 5.2 ÉVÉNEMENTS SPECTACLES..... | 20 |

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 6. | AVENUES DE SOLUTIONS..... | 23 |
| 6.1 | AUGMENTATION DE L'OFFRE EN STATIONNEMENT SUR LE SITE..... | 23 |
| 6.2 | AUGMENTATION DE L'OFFRE EN STATIONNEMENT SUR RUE AUTOUR DU SITE..... | 23 |
| 6.3 | AUGMENTATION DE L'OFFRE EN STATIONNEMENT HORS RUE AUTOUR DU SITE..... | 23 |
| 6.4 | SOLUTIONS ALTERNATIVES POUR AUGMENTER L'OFFRE EN STATIONNEMENT..... | 24 |
| 6.4.1 | Terrains de stationnement avec service de gestion | 24 |
| 6.4.2 | Service de navette..... | 26 |
| 6.5 | AUTRES SOLUTIONS..... | 27 |
| 6.5.1 | L'ouverture du lien à l'Ouest du site | 27 |
| 6.5.2 | La signalisation d'acheminement et intersection Saint-Laurent/Faillon..... | 28 |
| 6.5.3 | Le transport en commun..... | 28 |
| 6.5.4 | Le site WEB..... | 29 |
| 6.5.5 | Campagne publicitaire..... | 29 |
| 7. | ÉVOLUTION DE L'OFFRE ET LA DEMANDE EN FONCTION DES AVENUES DE SOLUTIONS – INTERNATIONAUX DE TENNIS | 31 |
| 8. | EXPÉRIENCES CANADIENNES ET AUTRES..... | 33 |
| 9. | RECOMMANDATIONS ET CONCLUSION | 35 |
| 9.1 | INTERNATIONAUX DE TENNIS DU CANADA..... | 35 |
| 9.2 | ÉVÉNEMENTS SPECTACLES..... | 37 |

TABLEAUX

| | |
|---|----|
| Tableau 3.2 : Demande en stationnement actuelle | 8 |
| Tableau 3.3 : Demande en stationnement supplémentaire..... | 9 |
| Tableau 3.4 : Évolution potentielle de la demande théorique globale | 9 |
| Tableau 3.5 : Demande théorique globale advenant l'abandon des Passeports Or | 10 |
| Tableau 3.6 : Évolution de la demande totale | 10 |
| Tableau 3.7 : Demande totale advenant l'abandon des Passeports Or | 11 |
| Tableau 3.8 : Demande en stationnement – Événements spectacles | 13 |
| Tableau 4.1 : Offre en stationnement sur rue..... | 15 |
| Tableau 4.2 : Offre en stationnement hors rue autour du site..... | 16 |
| Tableau 4.3 : Offre totale en stationnement | 17 |
| Tableau 5.1 : Adéquation de l'offre et de la demande – Internationaux de tennis | 19 |
| Tableau 5.2 : Adéquation offre et demande – Spectacles | 21 |
| Tableau 5.3 : Seuils critiques – Spectacles..... | 21 |
| Tableau 6.1 : Paramètres fonctionnels et opérationnels – Service de navette | 26 |
| Tableau 7.1 : Évolution de l'offre et de la demande avec service Passeport Or | 31 |
| Tableau 7.2 : Évolution de l'offre et de la demande nombre de sièges optimal | 31 |

FIGURES

| | |
|---|----|
| Figure 1.1 : Secteur à l'étude | 4 |
| Figure 2.1 : Réaménagement du parc Jarry | 6 |
| Figure 4.1 : Offre en stationnement hors rue autour du site (700 m)..... | 18 |
| Figure 6.1 : Offre en stationnement hors rue à proximité du site (3 à 5 km) | 25 |
| Figure 6.2 : Avenues de solutions | 30 |

ANNEXES

| | |
|----------|--|
| ANNEXE A | EXTRAIT DES RÉFÉRENCES AMÉRICAINES |
| ANNEXE B | EXTRAIT DES RÉFÉRENCES CANADIENNES |
| ANNEXE C | RÉFÉRENCES SUR LE SERVICE DE NAVETTES DES ALOUETTES DE MONTRÉAL ET AUTRES |
| ANNEXE D | RELEVÉS DE TERRAINS DE STATIONNEMENT HORS RUE |
| ANNEXE E | INFORMATIONS SUR UN SERVICE DE NAVETTE PRIVÉE PAR UN TRANSPORTEUR |
| ANNEXE F | EXTRAIT D'EXPÉRIENCES CANADIENNES ET AUTRES |

1. INTRODUCTION

Tennis Canada organise annuellement le tournoi International de tennis Centre de tennis du parc Jarry (CTPJ) à Montréal. Pour les étés 2003 et 2004, le CTPJ prévoit l'aménagement d'un nouveau court no.1 à ses installations du parc Jarry occasionnant une augmentation du nombre de sièges disponibles pour les Internationaux de Tennis du Canada. Par conséquent, la réalisation d'un nouveau court no.1 contribuera à augmenter la demande en stationnement.

En regard à ces changements, Tennis Canada désire avoir un portrait global des mesures à prendre pour répondre à la demande en stationnement lors des tournois de 2003 et 2004.

De plus, plusieurs événements de type spectacle ont lieu 5 à 8 fois par année. Ces événements attirent en moyenne de 5 000 à 8 000 spectateurs. Exceptionnellement, certains spectacles peuvent attirer 11 000 spectateurs.

Le but du mandat confié à CIMA+ est donc d'évaluer les besoins en stationnement lors du tournoi International de tennis et des événements spectacles. De plus, il est essentiel de déterminer l'offre en stationnement dans le secteur du parc Jarry. Les résultats de la mise à jour de cette étude permettront :

- D'identifier et de quantifier les besoins actuels et futurs en stationnement;
- D'identifier, de quantifier et de localiser les espaces ou terrains disponibles autour et à proximité du CTPJ;
- De proposer des mesures opérationnelles et techniques au niveau de la circulation afin de favoriser le déplacement des visiteurs vers le Stade durant la semaine du tournoi et lors d'événements ponctuels.

L'étude de CIMA+ est supervisée par Coprim inc. - Développement Immobilier et les représentants de Tennis Canada.

1.1 MÉTHODOLOGIE

La démarche utilisée pour réaliser ce mandat établit la relation entre les besoins et l'offre en stationnement. Les activités suivantes ont fait l'objet d'une démarche méthodologique :

- Cueillette de données sur les Internationaux de tennis du Canada et les événements spectacles (achalandages, plan de site, plan de réaménagement du parc Jarry et des aménagements prévus par Tennis Canada);
- Investigation sur les événements internationaux comparables aux activités de Tennis Canada en ce qui a trait à l'offre en stationnement (mai 2002);
- Consultation de photos aériennes pour la localisation de terrains pouvant accueillir un stationnement (mai 2002);
- Recherche documentaire sur l'évaluation de la demande en stationnement;
- Consultation de différents intervenants en matière du transport des personnes, tel l'AMT, la STM et un transporteur privé offrant un service de navettes lors d'évènements majeurs (mai 2002);
- Inventaire de stationnements sur le site, sur rue et hors rue (mai 2002);
- Relevés de la réglementation en stationnement sur rue à l'intérieur d'un rayon de 500 mètres (mai 2002);
- Évolution de l'offre et de la demande en stationnement pour les horizons de 2003 et 2004;
- Quantification et identification de l'offre en stationnement pour chacun des types d'événements;
- Recommandations techniques et opérationnelles en matière de stationnement et gestion de la circulation à proximité du parc Jarry.

1.2 ZONE À L'ÉTUDE

Pour les fins de l'étude, le secteur a été subdivisé en trois sous-secteurs : sur le site, sur rue et hors rue.

Stationnement sur le site

L'offre en stationnement disponible sur le site se trouve à l'intérieur des aménagements du parc Jarry.

Stationnement sur rue

Pour déterminer l'offre en stationnement sur rue, la zone à l'étude est délimitée dans un rayon d'environ 500 mètres, par les rues suivantes :

- La rue Jean-Talon au Sud;
- La rue Guizot au Nord;
- La rue Casgrain à l'Est;
- Le chemin de fer à l'Ouest.

Stationnement hors rue

La zone à l'étude pour l'identification de l'offre en stationnement hors rue avait été estimée à 700 mètres. Toutefois, à la suite des investigations et des enquêtes à l'intérieur de cette zone, il a été constaté que l'offre en stationnement était insuffisante à l'intérieur de ce périmètre. La zone a donc été agrandie à un rayon approximatif de 3 à 5 km autour du CTPJ. La figure 1.1 présente le secteur à l'étude.



SECTEUR À L'ÉTUDE

ÉTUDE DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE EN STATIONNEMENT

Figure 1.1

FS1_LAVLINGE/TRANSPOR/DOS/BER/L01499A/0410FIGU/FINAL/FIGURE 1-1_CDR

L01499A
Décembre 2002



2. PROBLÉMATIQUE

Un important réaménagement des installations publiques a été effectué au parc Jarry à l'été 2002. La construction de nouveaux terrains de soccer au Nord du parc a eu pour conséquence d'éliminer des espaces réservés au stationnement temporaire lors des tournois de tennis. Ces aménagements ont occasionné une perte d'environ 900 places de stationnement utilisées avant 2002.

De plus, l'agrandissement des terrains de tennis intérieurs prévus pour 2003 par Tennis Canada aura pour conséquence d'empiéter sur le terrain de stationnement existant. La perte attribuable à ces nouveaux aménagements est d'environ 50 places de stationnement.

Parmi les projets de développement, à court terme, la réalisation d'un nouveau court no.1 d'une capacité de 3 000 sièges, dont l'ouverture est prévue pour l'été 2003, laisse prévoir une augmentation de l'achalandage. De plus, un second agrandissement prévu en 2004 augmentera de 2 000 le nombre de sièges disponibles à ce court no.1.

Malgré une augmentation de 5 000 sièges prévue pour les années 2003 et 2004, une affluence supplémentaire de seulement 3 000 spectateurs est à prévoir (1 000 spectateurs en 2003 et 2 000 spectateurs en 2004). En effet, 2 000 de ces nouveaux sièges seront réservés à une clientèle déjà sur le site possédant une admission de type Passeport Or. Ce passeport permettra à un spectateur d'avoir plus d'un siège à sa disposition. Il n'est toutefois pas impossible que ces 2 000 sièges soient vendus à moyen ou long terme.

En plus des Internationaux de tennis, le stade du parc Jarry accueille occasionnellement des événements de type spectacle. L'assistance moyenne est située entre 5 000 et 8 000 personnes, certains événements peuvent aussi accueillir jusqu'à 11 000 spectateurs.

La combinaison de ces événements fait en sorte que l'offre en stationnement doit être évaluée par rapport à la demande projetée.

La figure 2.1 présente le réaménagement du parc Jarry.



Tennis Canada



MISE A JOUR DE L'ETUDE
DE L'OFFRE ET DE LA
DEMANDE EN STATIONNEMENT

REAMENAGEMENT DU PARC JARRY

Figure 2.1
L01499B
Mars 2002
Revisé décembre 2002



3. IDENTIFICATION DES BESOINS EN STATIONNEMENT

L'identification des besoins en stationnement est réalisée pour les Internationaux de tennis du Canada et les événements spectacles. Selon les différentes références consultées, les besoins pour ces deux types d'événements diffèrent.

3.1 ÉVALUATION THÉORIQUE DE LA DEMANDE EN STATIONNEMENT – INTERNATIONAUX DE TENNIS

La demande théorique en stationnement est estimée à l'aide des éléments suivants tirés de la documentation américaine¹ :

- Le nombre de sièges;
- La répartition modale;
- Le taux d'occupation par auto.

Nombre de sièges

Toujours selon cette documentation, le rapport du nombre d'espaces de stationnement sur le nombre de sièges disponibles sur le site doit se situer entre 1:7 à 1:15 pour une activité sportive à l'intérieur d'un stade. Cet intervalle est avancé pour un stade situé dans une zone urbaine desservie par un système de transport en commun. L'Association canadienne d'urbanisme² avance aussi un ratio, lequel se situe dans l'intervalle que suggèrent les références américaines, soit de 1:10.

Le rapport actuel pour le CTPJ est de 1:14 pour l'année 2002, c'est à dire un nombre de 800 espaces de stationnement pour une capacité de 11 200 sièges. Ce rapport atteint presque la limite suggérée par les références américaines et dépasse celle proposée par l'Association canadienne d'urbanisme.

Il est à noter que pour atteindre un ratio de 1:14, le parc de stationnement asphalté est utilisé à son optimum (366 places au lieu de 349) tout comme l'espace engazonné situé au Nord-Ouest du site (434 places).

¹ Weant and Levinson, « Parking ». Eno Foundation for Transportation United States of America, 1990 (voir annexe A).

² Extrait des normes de l'Association canadienne d'urbanisme (voir annexe B).

Répartition modale

Lorsque les gradins sont remplis à pleine capacité, l'utilisation du véhicule personnel, pour un type d'évènement comme les Internationaux de tennis, est évaluée à 85 %.

Taux d'occupation

Les visiteurs qui se rendent à ce type d'évènement se regroupent pour voyager. En effet, selon les références américaines le taux d'occupation des véhicules est estimé à 3,25 visiteurs par véhicule.

En tenant compte de ces éléments hypothétiques de base, la demande actuelle (année 2002) en stationnement est évaluée de façon théorique au tableau 3.2.

TABLEAU 3.2 : DEMANDE EN STATIONNEMENT ACTUELLE

| ANNÉE | NOMBRE DE SIÈGES | DEMANDE EN STATIONNEMENT |
|-------|------------------|---|
| | | Nombre de sièges x répartition mod. ÷ taux d'occ. (nombre de places) |
| 2002 | 11 200 | 2 929 |

En plus, dans le cas des Internationaux de tennis, les collaborateurs génèrent une demande supplémentaire qui doit être considérée dans le calcul de l'estimation de la demande en stationnement. Les collaborateurs représentent l'ensemble des usagers qui travaillent ou participent aux tournois excluant les visiteurs et les spectateurs.

La demande additionnelle est évaluée à l'aide du nombre de collaborateurs. En considérant que lors d'un tournoi, durant le chevauchement des parties de l'après-midi et du soir, tous les collaborateurs sont présents, il est estimé que 60 % d'entre eux optent pour le véhicule privé comme mode de transport avec un taux d'occupation de 1,2 collaborateurs par véhicule.

Le tableau 3.3 présente la liste de collaborateurs qui assistent aux Internationaux de tennis ainsi que la demande en stationnement supplémentaire qu'ils génèrent.

TABLEAU 3.3 : DEMANDE EN STATIONNEMENT SUPPLÉMENTAIRE

| QUALITÉ DU COLLABORATEUR | NOMBRE DE PERSONNES | DEMANDE EN STATIONNEMENT SUPPLÉMENTAIRE THÉORIQUE |
|----------------------------|---------------------|---|
| | | Nombre de pers. x répartition mod. ÷ taux d'occ. (nombre de places) |
| Médias | 70 | 35 |
| Du Maurier | 22 | 11 |
| TC Toronto | 9 | 4,5 |
| Autres | 112 | 56 |
| FQT | 6 | 3 |
| Tennis Montréal | 14 | 7 |
| Joueurs | 6 | 3 |
| TV | 40 | 20 |
| Employés TC | 24 | 12 |
| WTA | 1 | 0,5 |
| Service | 120 | 60 |
| Chefs de comités | 60 | 30 |
| Bénévoles | 200 | 100* |
| Transport | 16 | 8 |
| Fournisseurs Restaurateurs | 500 | 250* |
| TOTAL | 1 200 | 500 (600-100)* |

* Note : Au tournoi de 2002, Tennis Canada a organisé un service de navette pour les bénévoles, les fournisseurs et les restaurateurs. On évalue les résultats de cette initiative par une réduction de la demande de 100 véhicules.

Ainsi pour combler la demande des 1 200 collaborateurs, il faut prévoir un nombre supplémentaire d'environ 500 places de stationnement.

3.2 ÉVOLUTION DE LA DEMANDE – INTERNATIONAUX DE TENNIS

Le tableau 3.4 montre l'évolution de la demande théorique globale en stationnement attribuable aux Internationaux de tennis.

TABLEAU 3.4 : ÉVOLUTION POTENTIELLE DE LA DEMANDE THÉORIQUE GLOBALE

| ANNÉE | ASSISTANCE | | DEMANDE EN STATIONNEMENT nb de sièges x répartition mod. ÷ taux d'occ. (nombre de places) |
|-------|---------------------|-------------------------|---|
| | Nombre de visiteurs | Nombre de sièges | |
| 2002 | 172 000 | 11 200 | 2 929 |
| 2003 | 190 000 | 12 200 (11 200 + 1 000) | 3 191 |
| 2004 | 190 000 et + | 14 200 (12 200 + 2 000) | 3 714 |

Source : L'information relative au nombre de personnes a été fournie par Tennis Canada.

Il faut noter que l'évolution de la demande en stationnement ne dépend pas de l'assistance en matière d'achalandage, mais bien des caractéristiques physiques des installations en matière de nombre de sièges.

À moyen et long termes, il est possible que les 2 000 sièges réservés présentement aux détenteurs de Passeports Or soient mis en vente. Le tableau 3.5 présente donc la demande en stationnement correspondante au nombre de sièges disponibles pour l'ensemble des installations du CTPJ. Au total, 16 200 sièges seront disponibles advenant l'abandon du service Passeport Or.

TABLEAU 3.5 : DEMANDE THÉORIQUE GLOBALE ADVENANT L'ABANDON DES PASSEPORTS OR

| Nombre de sièges | DEMANDE EN STATIONNEMENT Nombre de sièges x répartition mod. ÷ taux d'occ. (nombre de places) |
|------------------|---|
| 16 200 | 4 237 |

3.3 ÉVOLUTION DE LA DEMANDE TOTALE – INTERNATIONAUX DE TENNIS

La particularité des Internationaux de tennis fait en sorte que l'évolution totale de la demande en stationnement comprend la demande théorique globale et supplémentaire (collaborateurs). Le tableau 3.6 présente la demande en stationnement qui doit être considérée pour les fins d'analyses en tenant compte du service Passeport Or.

TABLEAU 3.6 : ÉVOLUTION DE LA DEMANDE TOTALE

| ANNÉE | DEMANDE EN STATIONNEMENT (NOMBRE DE PLACES) | | |
|-------|---|------------------------------------|-------|
| | GLOBALE | SUPPLÉMENTAIRE (COLLABORATEURS) | TOTAL |
| 2002 | 2 929 | 500 | 3 429 |
| 2003 | 3 191 | 500 | 3 691 |
| 2004 | 3 714 | 500 | 4 214 |

Selon les données disponibles en ce qui à trait à l'évolution du nombre de sièges pour les prochaines années, l'évaluation des besoins en stationnement pour l'année 2003 est de l'ordre de 3 691 places. Ces besoins passeront à plus de 4 214 places lorsque le court no.1 sera agrandi en 2004.

Tel que mentionné précédemment, il est possible que le service Passeport Or soit aboli à moyen et long termes. Or, le tableau 3.7 présente la demande totale correspondante au nombre total de sièges disponibles après 2004.

TABLEAU 3.7 : DEMANDE TOTALE ADVENANT L'ABANDON DES PASSEPORTS OR

| NOMBRE DE SIÈGE TOTAL | DEMANDE EN STATIONNEMENT (NOMBRE DE PLACES) | | |
|-----------------------|---|---------------------------------|-------|
| | Globale | Supplémentaire (collaborateurs) | Total |
| 16 200 | 4 237 | 500 | 4 737 |

Donc, pour une assistance de 16 200 spectateurs, 4 737 espaces de stationnement seront nécessaires et ce, à l'intérieur d'un rayon de 3 à 5 kilomètres du CTPJ.

3.4 ÉVALUATION THÉORIQUE DE LA DEMANDE EN STATIONNEMENT POUR LES ÉVÉNEMENTS DE TYPE SPECTACLE

Le CTPJ est utilisé périodiquement à des fins autres que les Internationaux de tennis du Canada. Outre certains événements sportifs (Galas de lutttes, International de Volleyball) où la demande en stationnement est semblable à ce qui est évalué précédemment, le CTPJ est l'hôte de nombreux spectacles annuels dont l'assistance moyenne est de l'ordre de 5 000 à 8 000 spectateurs. Toutefois, certains événements peuvent attirer jusqu'à 11 000 spectateurs.

Nombre de sièges

Pour ces événements, le stade revêt un usage auditorium – salle de spectacles. Conformément à cet usage, le rapport du nombre d'espaces de stationnement sur le nombre de sièges disponibles doit se situer entre 1:1.25 à 1:5³.

³

Weant and Levinson, « Parking ». Eno Foundation for Transportation United States of America, 1990 (voir annexe A).

L'Association Canadienne d'Urbanisme⁴ recommande, quant à elle, l'aménagement de 1 case pour 5 sièges pour les 800 premiers sièges et 1 case pour tous les 8 sièges additionnels. Cette norme est donc beaucoup moins stricte que la précédente.

Pour un usage spectacle, le ratio actuel du CTPJ, si l'on considère les espaces de stationnements adjacents asphaltés (349 places) et engazonnés (434 places) est de 1:13 pour l'année 2002. Ce ratio est insuffisant selon les différentes références considérées.

Répartition modale

Pour un événement de type spectacle, la répartition modale utilisée pour les fins de l'étude est celle établie pour le secteur Villeray dans le cadre de l'enquête origine-destination de l'Agence Métropolitaine de Transport⁵. En effet, selon les données de l'AMT, 23 % des déplacements attirés dans le secteur Villeray utilisent le transport en commun, alors que 22 % utilisent un mode de transport non-motorisé.

En tenant compte des résultats de l'enquête, il est considéré dans la présente étude une utilisation du véhicule personnel à un taux de 55 % pour un événement spectacle. Mentionnons également que selon les organisateurs, les événements culturels attirent une jeune clientèle, donc plus souvent sans voiture.

Taux d'occupation

Selon les références américaines, le taux d'occupation est estimé à 3,00 visiteurs par véhicule pour les événements de type spectacle.

Tout comme lors des Internationaux de tennis, ces événements doivent tenir compte d'un certain nombre de collaborateurs qui génèrent une demande supplémentaire et doit être considérée dans le calcul de l'estimation de la demande en stationnement.

Pour les fins de cette étude, nous évaluons le nombre de collaborateurs à 50. Selon les hypothèses retenues précédemment, un total de 25 places de stationnement doit être réservé à leur usage.

⁴ Extrait des normes de l'Association canadienne d'urbanisme (voir annexe B).

⁵ Source : Agence Métropolitaine des Transports, traitement : CIMA +.

Le tableau suivant fait la relation entre l'assistance en matière de sièges et le nombre de cases de stationnement correspondantes.

TABLEAU 3.8 : DEMANDE EN STATIONNEMENT – ÉVÉNEMENTS SPECTACLES

| NOMBRE DE SIÈGES | DEMANDE EN STATIONNEMENT (NOMBRE DE PLACES) | | |
|-------------------------|---|--|--------------|
| | Demande en stationnement Nombre de sièges x répartition mod. ÷ taux d'occ. (nombre de places) | Supplémentaire (collaborateurs) | Total |
| 3 000 | 550 | 25 | 575 |
| 5 000 | 917 | 25 | 941 |
| 8 000 | 1 467 | 25 | 1 492 |
| 11 000 | 2 016 | 25 | 2 042 |

4. IDENTIFICATION ET QUANTIFICATION DE L'OFFRE EN STATIONNEMENT

4.1 OFFRE EN STATIONNEMENT ACTUEL

Pour les fins de l'étude, l'offre en stationnement a été identifiée et quantifiée selon trois sous-secteurs :

- Sur le site;
- Sur rue autour du site;
- Hors rue autour du site.

Les pages qui suivent font état de l'offre en stationnement.

4.1.1 Offre hors rue sur le site

Actuellement sur le site, un terrain de stationnement de 349 places (366 places lorsque utilisé à son optimum) est aménagé. Il y a également un espace gazonné qui peut être utilisé comme terrain de stationnement. La capacité de ce terrain est évaluée à 434 places.

Les réaménagements prévus en 2003 et 2004 permettront de conserver la capacité des deux parcs de stationnement. Au total, de 783 à 800 places de stationnement sont disponibles sur le site (hors rue).

4.1.2 Offre sur rue autour du site

Comme déjà mentionné, le relevé de l'offre en stationnement sur rue couvre un rayon de 500 mètres autour du site à l'étude. Plus spécifiquement, la zone est délimitée par les rues suivantes :

- La rue Jean-Talon au Sud;
- La rue Guizot au Nord;
- La rue Casgrain à l'Est;
- Le chemin de fer à l'Ouest.

Selon les résultats des relevés, 1 842 places de stationnement sont disponibles sur rue, mais en appliquant la réglementation et le taux d'occupation de ces dernières, il reste alors peu d'espace de réserve. Considérant que dans le secteur à l'étude, le taux d'occupation des espaces de stationnement est de l'ordre de 75 % à 85 %, l'offre en stationnement sur rue se voit diminuer considérablement.

Le tableau 4.1 présente l'offre en stationnement sur rue sans réglementation appliquée et estime l'offre potentielle en stationnement selon le taux d'occupation (75 % à 85 %) des espaces de stationnement.

TABLEAU 4.1 : OFFRE EN STATIONNEMENT SUR RUE

| RUE | PLACES DISPONIBLES | OFFRE POTENTIELLE (nombre de places) | | | |
|----------------------|-----------------------|---|----------------------|-------------------|----------------------|
| | | Occupation à 85 % | | Occupation à 75 % | |
| | | Cases occupées | Cases résiduelles | Cases occupées | Cases résiduelles |
| Rue Guizot | 176 | 150 | 26 | 132 | 44 |
| Rue Jarry | 79 | 67 | 12 | 59 | 20 |
| Rue Gounod | 24 | 20 | 4 | 18 | 6 |
| Rue Villeray | 27 | 23 | 4 | 20 | 7 |
| Rue Faillon | 158 | 134 | 24 | 118 | 40 |
| Rue Jules-Verne | 34 | 29 | 5 | 26 | 8 |
| Rue Molière | 34 | 29 | 5 | 26 | 8 |
| Rue De Castelnau | 71 | 60 | 11 | 53 | 18 |
| Rue Jean-Talon | 77 | 65 | 12 | 58 | 19 |
| Rue De L'Esplanade | 56 | 48 | 8 | 42 | 14 |
| Rue Mile-End | 28 | 24 | 4 | 21 | 7 |
| Rue Marconi | 29 | 25 | 4 | 22 | 7 |
| Rue Alexandra | 40 | 34 | 6 | 30 | 10 |
| Rue Waverly | 28 | 24 | 4 | 21 | 7 |
| Rue St-Urbain | 36 | 31 | 5 | 27 | 9 |
| Rue Clark | 28 | 24 | 4 | 21 | 7 |
| Boulevard St-Laurent | 245 | 208 | 37 | 184 | 61 |
| Rue St-Dominique | 326 | 277 | 49 | 245 | 81 |
| Rue Casgrain | 346 | 294 | 52 | 259 | 87 |
| TOTAL | 1 842 | 1 566 | 276 | 1 382 | 460 |

Selon les estimations, l'offre en stationnement sur rue disponible pour le tournoi peut varier de 276 (85 % d'occupation) à 460 places (75 % d'occupation) selon la réglementation en vigueur. Pour les fins d'analyses, un nombre moyen de 375 places sera considéré pour les Internationaux de tennis.

Comme les événements spectacles ont lieu en soirée, un nombre de 276 places sera considéré puisque le nombre de résidents stationnés sur rue y est plus élevé.

4.1.3 Offre hors rue autour du site

Le tableau 4.2 présente l'offre en stationnement hors rue autour du site dans le sous-secteur mentionné.

TABLEAU 4.2 : OFFRE EN STATIONNEMENT HORS RUE AUTOUR DU SITE

| LOCALISATION | FOURNISSEURS | OFFRE EN STATIONNEMENT (NOMBRE DE PLACES) | |
|--------------|------------------------------------|--|-----------------|
| | | Internationaux de tennis | Usage spectacle |
| Nord | Hydro-Québec | 500 | 500 |
| | École Lucien-Pagé | 200 | 200 |
| | Parc Jarry | 200 | 200 |
| Sud | Industries et commerces | 900 | N/A |
| Ouest | École Barthelemy-Vimont | 100 | 100 |
| Est | Commerces et stationnements privés | 200 | N/A |
| TOTAL | | 2 100 | 1 000 |

À l'Est du site, il est posé comme hypothèse qu'environ 200 places de stationnement sont mises à la disposition de la clientèle des Internationaux de tennis. Ces 200 places sont estimées à partir de plusieurs petits sites contenant moins de 25 cases de stationnement. En effet, ces sites sont privés et loués à titre de stationnement par des propriétaires de commerces et de stationnement privés. Ils ont d'ailleurs fait l'objet d'une évaluation sommaire lors d'une visite terrain.

Au total, on dénombre 2 100 places de stationnement potentiellement disponibles hors rue et autour du site.

Pour l'usage spectacle, plus ponctuel et de courte durée (une soirée), il peut être difficile d'organiser du stationnement et d'orienter les usagers vers tous les sites de moindre importance. Pour cette raison, seuls les sites les plus importants tels qu'Hydro-Québec, le parc Jarry de même que les écoles Lucien-Pagé et Barthelemy-Vimont seront considérés pour un total de 1 000 espaces supplémentaires.

La figure 4.1 localise l'ensemble des espaces de stationnement hors rue à l'intérieur d'un rayon de 700 mètres.

4.1.4 Offre totale de stationnement

Le tableau 4.3 résume l'offre totale en stationnement pour l'usage tennis et l'usage spectacle.

TABLEAU 4.3 : OFFRE TOTALE EN STATIONNEMENT

| OFFRE EN STATIONNEMENT (NOMBRE DE PLACES) | | | | |
|--|--------------------|-----------------------------------|------------------------------------|--------------|
| Usage | Sur le site | Sur rue Autour du site | Hors rue autour du site | Total |
| Internationaux de tennis | 800 | 375 | 2 100 | 3 275 |
| Spectacle | 783 | 276 | 1 000 | 2 059 |

L'offre totale pour l'année 2003 est donc de 3 275 places de stationnement pour les Internationaux de tennis du Canada alors qu'elle est de 2 059 places de stationnement lors de spectacles.



Légende

- Station de métro
- Jarry
- Total sectoriel

| Site | Nom du stationnement | Nombre de places |
|----------------------|---------------------------------------|--------------------|
| Secteur Nord | | |
| 1 | - Hydro-Québec | 500 |
| 2 | - Lucien-Pagé | 200 |
| 3 | - Parc Jarry | 200 |
| Secteur Sud | | |
| 4 | - Commerces et industries | 900 |
| Secteur Est | | |
| 5 | - Commerces et stationnements privées | 200 |
| Secteur Ouest | | |
| 6 | - École Bartélémy-Vimont | 100 |
| | | Total: 2100 |

MISE A JOUR DE L'ÉTUDE DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE EN STATIONNEMENT

OFFRE EN STATIONNEMENT HORS RUE AUTOUR DU SITE (700m)

Figure 4.1
L01499B
Mars 2002
Revisé décembre 2002



5. ADÉQUATION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE « STATU QUO »

5.1 INTERNATIONAUX DE TENNIS

Le tableau 5.1 présente l'adéquation entre l'offre et la demande actuelle en stationnement sans les interventions de la part de Tennis Canada.

TABLEAU 5.1 : ADÉQUATION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE – INTERNATIONAUX DE TENNIS

| ANNÉE | OFFRE EN STATIONNEMENT (NOMBRE DE PLACES) | | | DEMANDE EN STATIONNEMENT (NOMBRE DE PLACES) |
|-------------------------|--|-------|-------|--|
| | | | | |
| 2003 (12 200 sièges) | Sur le site | 800 | 3 275 | 3 691 |
| | Sur rue autour du site | 375 | | |
| | Hors rue autour du site | 2 100 | | |

Un déficit de 416 places de stationnement, pour l'année 2003, est à prévoir. Pour 2004, les besoins en stationnement passent à 4 214 places. Par conséquent, l'offre ne pourra plus répondre adéquatement à la demande dès 2003 et cette tendance s'aggravera en 2004.

Rappelons que le rapport actuel du nombre de places sur le nombre de sièges pour le CTPJ est de 1:14 pour l'année 2002 et qu'il se situe tout juste à la limite des bornes suggérées (1:7 à 1:15). Ce rapport va toutefois atteindre 1:18 lors de l'inauguration du court No.1 en 2003, et passera à 1:20 en 2004 suite à l'ajout de 2 000 sièges. Ces ratios témoignent de la nécessité d'intervenir à court terme.

À titre de comparaison, le Stade Olympique a un rapport de 1:12 se situant ainsi à l'intérieur des limites. Quant au Centre Bell, il possède un rapport de 1:40, toutefois un grand nombre de places de stationnement se trouve à proximité. Le Stade Mémorial Percival Molson a un rapport de 1:16 en considérant qu'il ne partage pas ses places de stationnement avec le campus universitaire de l'Université McGill. Avec ce rapport, le Stade Mémorial dépasse tant les références américaines que canadiennes. De ce fait, des interventions ont eu lieu à cet égard puisqu'un service de navette a été mis en place pour contrer la faible offre en stationnement.

Dans ce cas, l'appel à un service de navettes pour desservir la clientèle des Alouettes au Stade Mémorial Percival Molson a fait fort probablement augmenter le ratio *stationnement/siège* en allant chercher un bassin important de places de stationnement situées au centre-ville de Montréal. Le circuit des navettes dispose de quatre arrêts dont deux a des stations de métro sur deux lignes de service différentes.

Les données sur l'achalandage des déplacements dans les navettes de la STM (Société de Transport de Montréal) démontrent que les visiteurs des parties optent en grand nombre pour ce service (réf. : annexe C).

À titre de validation supplémentaire en référence à d'autres bases d'analyses, la prise en considération du nombre de places de stationnement disponibles adjacentes aux sites, où se déroulent les événements spéciaux en Amérique du Nord, démontre que 85 % des sites ont un ratio *place de stationnement/siège* se situant dans un intervalle allant de 0,3 à 0,7. Le ratio actuel pour le CTPJ est de 0,29. Sans aucune intervention, ce ratio va diminuer à 0,2, confirmant ainsi le besoin d'intervenir pour les années à venir.

De plus, le CTPJ n'est pas aussi bien desservi en transport en commun que peuvent l'être le Stade Olympique et le Centre Bell. La ligne bleue du métro (station Castelnau) ferme à 11 h et la station Jarry de la ligne de métro orange se trouve à 10-15 minutes de marche.

5.2 ÉVÉNEMENTS SPECTACLES

Tel que mentionné précédemment, l'offre en stationnement du site est composée des espaces de stationnement suivants :

- 783 espaces de stationnement adjacents au site (comprenant les stationnements sur espaces engazonnés);
- 276 espaces de stationnement sur rue;
- 1 000 espaces de stationnement hors rue autour du site.

Le tableau 5.2 présente l'adéquation offre entre l'offre et la demande.

TABLEAU 5.2 : ADÉQUATION OFFRE ET DEMANDE – SPECTACLES

| ASSISTANCE (NOMBRE DE SIÈGES) | OFFRE EN STATIONNEMENT (NOMBRE DE PLACES) | | DEMANDE EN STATIONNEMENT (NOMBRE DE PLACES) |
|-------------------------------------|--|-------|--|
| | | | |
| 3 000 | Sur le site | 783 | 575 |
| 5 000 | Sur le site | 783 | 1 059 |
| | Sur rue autour du site | 276 | |
| 8 000 | Sur le site | 783 | 1 559 |
| | Sur rue autour du site | 276 | |
| | Hors rue autour du site ⁶ | 500 | |
| 11 000 | Sur le site | 783 | 2 059 |
| | Sur rue autour du site | 276 | |
| | Hors rue autour du site ⁷ | 1 000 | |

L'analyse de l'adéquation entre l'offre et la demande révèle qu'il est possible de répondre à la demande des assistances moyennes situées entre 5 000 et 8 000 sièges en utilisant les espaces disponibles sur le site, sur rue et hors rue du secteur Nord (stationnements Parc Jarry et Hydro-Québec). L'assistance maximale de 11 000 sièges peut être desservie en considérant aussi les stationnements des écoles Lucien-Pagé et Barthelemy-Vimont, pour un total de 1 000 espaces de stationnement hors rues autour du site.

Le tableau 5.3 présente les seuils d'assistance critiques pour chacun des secteurs où l'on retrouve des places de stationnement.

TABLEAU 5.3 : SEUILS CRITIQUES – SPECTACLES

| LOCALISATION DES STATIONNEMENTS | NOMBRE DE CASES DE STATIONNEMENT OFFERTES (CUMULATIF) | NOMBRE DE SIÈGES ATTRIBUABLES EN FONCTION DES ESPACES DE STATIONNEMENT OFFERTES |
|---|---|--|
| Adjacent au site seulement | 783 | 4 270 |
| Adjacent au site et sur rue (rayon de 500 mètres) | 1 059 | 5 776 |
| Adjacent au site, sur rue (rayon 500 mètres) et hors rue autour du site | 2 059 | 11 230 |

⁶ Seules les 200 places disponibles à l'intérieur du stationnement du parc Jarry de même que 300 espaces du stationnement d'Hydro-Québec sont nécessaires.

⁷ L'ensemble des 1 000 places de stationnement des secteurs Nord et Ouest sont nécessaires.

Par conséquent, pour une assistance de moins de 4 270 sièges, seules les espaces sur le site peuvent être considérées. Pour desservir une assistance moyenne estimée à environ 5 000 sièges, seuls les stationnements adjacents au site et les espaces sur rue dans le secteur sont nécessaires (demande de 920 places). À partir d'une assistance de 5 800 sièges, l'utilisation des espaces de stationnement hors rue dans le secteur est nécessaire.

Donc, pour une assistance de 8 000 spectateurs, 1 465 places de stationnement sont nécessaires. Pour répondre à la demande, il est nécessaire de disposer des 200 espaces situées au Nord du parc Jarry et de 300 espaces disponibles chez Hydro-Québec.

Au-delà des 8 000 spectateurs, l'ensemble des 500 espaces du stationnement d'Hydro-Québec de même que les 300 espaces disponibles aux écoles Lucien-Pagé et Barthelemy-Vimont doivent être utilisés. En relation avec tous ces espaces de stationnement, l'assistance maximale est de 11 230 spectateurs.

6. AVENUES DE SOLUTIONS

Afin de répondre aux besoins pour les Internationaux de tennis des saisons 2003 et 2004, des avenues de solutions visant à augmenter l'offre en stationnement sont d'abord élaborées pour le secteur à l'étude et ensuite d'autres solutions d'ordre général sont présentées.

Dans le cas des événements de type spectacle, le nombre d'espaces de stationnement recensés aux rubriques antérieures est suffisant.

6.1 AUGMENTATION DE L'OFFRE EN STATIONNEMENT SUR LE SITE

À priori, l'ajout d'espaces de stationnement satellite à l'intérieur du parc est très limité même impossible. Les aménagements actuels et futurs ne laissent pas d'espaces physiques de dimension convenable pour l'aménagement de stationnements fonctionnels et représentatifs en matière de quantité. En plus, il est très difficile d'obtenir l'autorisation de la Ville quant à l'utilisation des espaces verts convertis en stationnements.

6.2 AUGMENTATION DE L'OFFRE EN STATIONNEMENT SUR RUE AUTOUR DU SITE

Dans le contexte actuel, aucune dérogation n'est possible quant au changement de la réglementation en stationnement sur rue, autour du parc Jarry, pour accommoder les visiteurs du tournoi des Internationaux de tennis ou des différents événements.

6.3 AUGMENTATION DE L'OFFRE EN STATIONNEMENT HORS RUE AUTOUR DU SITE

Du côté Ouest du site, une passerelle permet l'accès piétonnier et cyclable. Compte tenu de cet aménagement, il est possible d'envisager l'utilisation des 100 places de stationnement intérieur de l'école Barthelemy Vimont. Les gestionnaires de l'immeuble offrent occasionnellement leurs espaces de stationnement pour des événements spécifiques. De plus, la location de ses espaces demeure fiable puisque le stationnement est intérieur et hors de la période scolaire.

Un inventaire des terrains de stationnement est présenté à l'annexe D. Cet inventaire répertorie tous les stationnements de 25 cases et plus. On constate que peu de terrains sont localisés à proximité. Ils présentent peu d'attraits car ils sont dispersés et offrent un faible nombre de cases qui sont en majorité déjà utilisées.

6.4 SOLUTIONS ALTERNATIVES POUR AUGMENTER L'OFFRE EN STATIONNEMENT

Les stationnements à proximité du site offrent un potentiel d'accueil important, mais insuffisant. Des solutions alternatives pour augmenter l'offre ont donc été envisagées. La recherche a porté sur des terrains de stationnement déjà gérés par des exploitants. Il est important de mentionner qu'il est plus efficace de concentrer les recherches vers des terrains présentant un nombre important de place (+ de 100) que d'essayer de trouver une multitude de petits terrains offrant peu de places de stationnement. Il s'avère plus facile d'organiser et prévoir l'achalandage quand l'offre est élevée et concentrée.

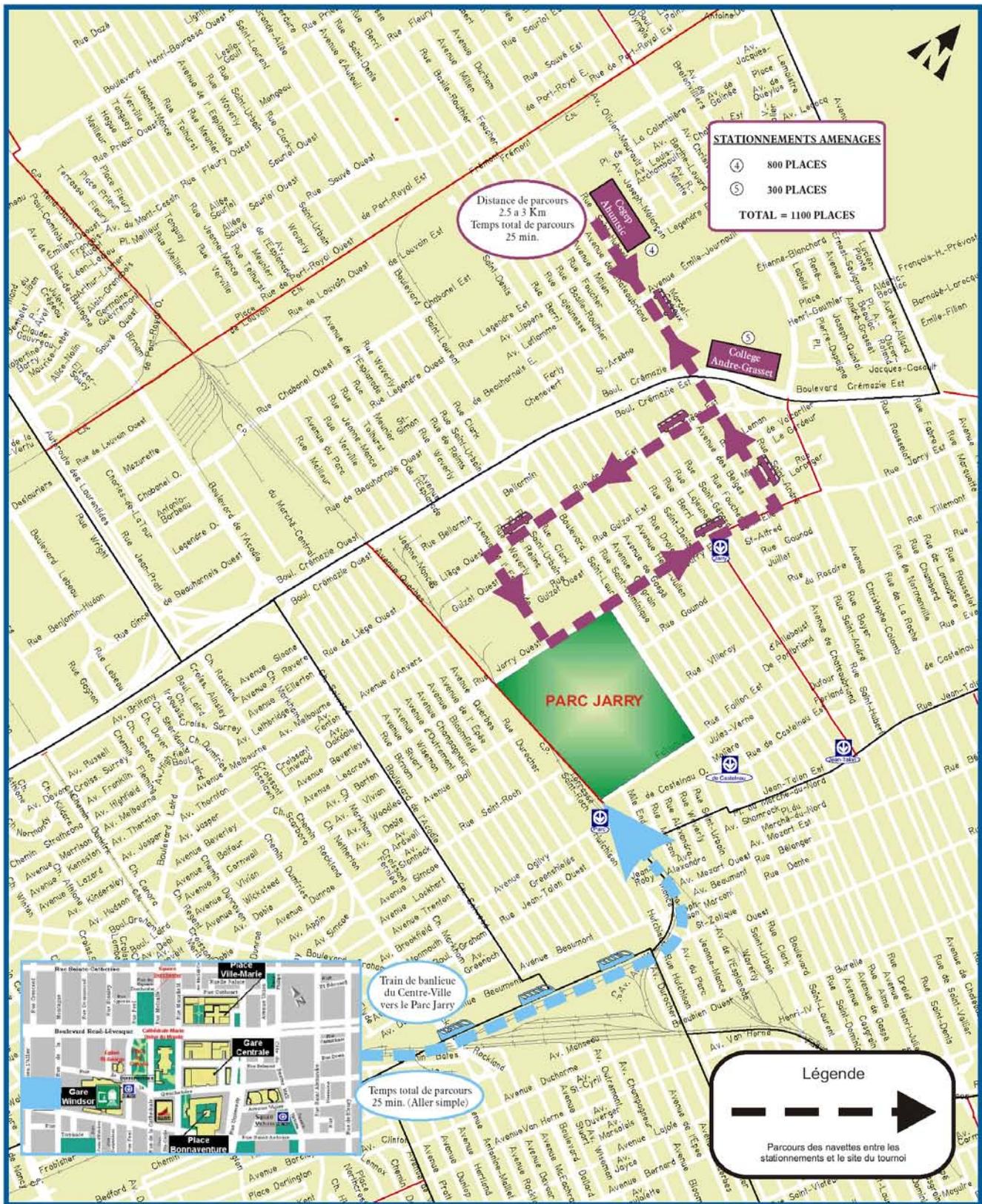
6.4.1 Terrains de stationnement avec service de gestion

Les tournois Internationaux de tennis se déroulent en juillet ou en août pendant la période du congé scolaire. Il est alors envisageable d'utiliser les stationnements des institutions collégiales pour accueillir des visiteurs du tournoi.

Le CÉGEP Ahuntsic peut offrir 800 places de stationnement et le CÉGEP André-Grasset peut en offrir 300. Ces stationnements ont l'avantage d'être déjà gérés et aménagés. Ainsi, un nombre de 1 100 places supplémentaires peut alors être offert.

Une entente entre Tennis Canada et la direction de ces institutions d'enseignement et/ou son exploitant de stationnement est à coordonner. Dans cette situation, un service de navette s'avère indispensable étant donné la distance entre les stationnements et le site du tournoi (environ 3 km).

La figure 6.1 montre la localisation des terrains de stationnement avec services existants. La figure présente également le parcours que pourrait effectuer le service de navette entre les stationnements et le site du tournoi.



**OFFRE EN STATIONNEMENT HORS RUE
À PROXIMITÉ DU SITE**

ÉTUDE DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE
EN STATIONNEMENT

Figure 6.1

6.4.2 Service de navette

Pour les fins de l'étude, il a été demandé à un transporteur privé, d'estimer les paramètres fonctionnels et opérationnels pour la mise en place d'un service de navette tel qu'illustré à la figure 6.1 pour la desserte des collèges Ahuntsic et André-Grasset. Les paramètres évalués sont présentés au tableau 6.1.

TABLEAU 6.1 : PARAMÈTRES FONCTIONNELS ET OPÉRATIONNELS – SERVICE DE NAVETTE

| PARAMÈTRES FONCTIONNELS ET OPÉRATIONNELS | | ÉVALUATION | COMMENTAIRES |
|--|-----------------------|------------|---|
| TEMPS DE PARCOURS | | 25 minutes | Pour effectuer une boucle complète incluant un temps de 3 minutes pour l'embarquement et le débarquement à chaque arrêt |
| LE TRAJET | | 5,6 km | Pour effectuer une boucle complète |
| LE NOMBRE D'AUTOBUS | | 10 à 25 | 10 autobus en début de tournoi et 25 en fin de tournoi |
| LE NOMBRE DE PERSONNES TRANSPORTÉES PAR SÉANCE | | 2 000 | Nombre approximatif |
| LE NOMBRE DE COORDONNATEUR TERRAIN | | 2 | Incluant 2 autos et les systèmes de communication radio |
| LES COÛTS | AUTOBUS SCOLAIRES | 124 000 \$ | Pouvant accueillir 48 passagers |
| | AUTOCAR DE LUXE | 172 000 \$ | Pouvant accueillir 56 passagers |
| | FRAIS DE COORDINATION | 8 500 \$ | Coordination pour les 8 jours du tournoi |

Ces informations demeurent sommaires et sont présentées à titre de référence pour orienter la possibilité de mettre en place un service de navette à grand déploiement.

Des arrêts supplémentaires peuvent être ajoutés sur le parcours qu'effectue la navette. Le service offert est flexible. Toutefois, le temps de parcours risque d'augmenter. De plus, le service offert par le transporteur privé inclut la gestion et l'opération complètes des navettes. Le transporteur a la responsabilité d'obtenir son permis d'exploitation.

Les aménagements nécessaires au fonctionnement du service de navette comprennent :

- La localisation temporaire d'un débarcadère en bordure du trottoir sur la rue Jarry entre le lien piétonnier et le boul. Saint-Laurent. Le débarcadère n'implique pas de coûts puisqu'il est localisé temporairement en bordure de la rue;

- L'implantation de la signalisation pour l'arrêt temporaire des navettes et pour les interdictions de stationner et d'arrêter dans la zone du débarcadère;
- L'ajout de bénévoles pour diriger les visiteurs vers les guichets du site.

Par ailleurs, il est à noter que la mise sur pied d'un service de navette engendrera possiblement une accumulation des autobus sur l'avenue de l'Esplanade causant potentiellement un débordement sur le boulevard Crémazie;

L'annexe E présente le détail du contenu des informations fournies par le transporteur privé.

6.5 AUTRES SOLUTIONS

Dans une vision globale d'interventions, d'autres solutions ont été élaborées afin de couvrir tous les aspects visant à l'amélioration de la desserte.

Les éléments suivants sont abordés :

- L'ouverture d'un lien à l'Ouest du site;
- La signalisation d'acheminement et intersection Saint-Laurent/Faillon;
- Le transport en commun;
- Le site WEB de Tennis Canada;
- Une campagne de sensibilisation.

6.5.1 L'ouverture du lien à l'Ouest du site

Seulement durant les tournois des Internationaux de tennis, un lien véhiculaire à sens unique vers le Nord entre les rues Faillon et Jarry pourrait être ouvert. Ce lien est actuellement aménagé, il est situé à l'extrémité Ouest du site et longe la voie ferrée, mais son usage est réservé exclusivement aux services des parcs de la Ville de Montréal.

L'ouverture de ce lien permettrait de minimiser les manœuvres conflictuelles des automobiles dans le cul-de-sac de la rue Faillon où l'espace est restreint et très achalandé.

6.5.2 La signalisation d'acheminement et intersection Saint-Laurent/Faillon

La signalisation d'acheminement, installée de façon stratégique, permet d'offrir à la clientèle tant véhiculaire que piétonnière, un itinéraire organisé et optimal pour se rendre au site. Pour un événement de courte durée comme les Internationaux de tennis, des panneaux plastifiés peuvent être implantés temporairement et récupérés après l'événement pour une réutilisation. Ce type d'intervention est peu coûteux et procure un environnement convivial pour les visiteurs.

De plus, pendant les heures critiques d'achalandage, le mouvement de virage à gauche protégé à l'approche Sud de l'intersection Saint-Laurent/Faillon pourrait être facilité afin de sécuriser et de rendre efficaces les manœuvres de virage.

6.5.3 Le transport en commun

La ligne bleue

Afin d'inciter les visiteurs à utiliser le transport en commun, l'heure de la fermeture de la ligne bleue pourrait être retardée (utilisation de la station de métro Castelnau). Actuellement, la ligne bleue ferme à 23 h, ce qui oblige les visiteurs à marcher ou à attendre l'autobus de la ligne 193 pour se rendre à la station de métro Jarry (ligne orange).

Le service de navette

Il est possible également de s'associer avec la STM ou autres transporteurs privés pour offrir un service de navette aux visiteurs, soit à des stationnements incitatifs ou aux stations de métro. Pour la STM, le coût des opérations est facturé au promoteur d'événements, selon la visibilité donnée à la Société. Les coûts de telles opérations peuvent se retrouver en dessous des 100 000 \$.

Suite à nos recommandations, une navette dédiée aux bénévoles, fournisseurs et restaurateurs a été mise sur pied en 2002. Ceci représentait une première expérience du genre pour Tennis Canada. Cette initiative a permis de libérer un nombre substantiel d'espaces de stationnement.

Le train de banlieue Montréal/Blainville

La station de train « Parc » de la ligne Montréal/Blainville est située à environ 200 mètres du site. Un service de desserte à partir des gares Lucien-L'Allier (Windsor) et Vendôme du centre-ville pourrait alors être possible via ce train. L'Agence Métropolitaine de Transport s'est d'ailleurs montrée ouverte à faire la mise en place d'un service spécial dédié aux Internationaux de tennis.

Les aménagements reliés à cette intervention sont minimes. Quant aux coûts d'opération, il s'avère difficile d'en faire l'évaluation.

6.5.4 Le site WEB

Il est opportun d'ajouter, sur le site Internet de Tennis Canada, l'ensemble de l'information au sujet de l'acheminement vers le site. Les instructions pertinentes quant aux itinéraires, aux modes de transport à utiliser, aux services de navettes disponibles le cas échéant et aux stationnements à privilégier apparaissent sur le site. Ainsi, les visiteurs se rendant aux Internationaux de tennis du parc Jarry peuvent planifier leurs déplacements.

6.5.5 Campagne publicitaire

Une campagne de sensibilisation peut s'avérer un élément de communication intéressant lorsque des interventions innovatrices sont mises de l'avant. Les visiteurs doivent être informés de tout ce qui leur est offert comme service afin qu'ils les expérimentent avec entrain.

La figure 6.2 résume les différentes avenues de solutions.



Légende

- Station de métro
- Débarcadère taxis
- Débarcadère autobus
- Arrêt d'autobus STM
- Chemin de fer et débarcadère



MISE A JOUR DE LETUDE
DE L'OFFRE ET DE LA
DEMANDE EN STATIONNEMENT

AVENUES DE SOLUTIONS

Figure 6.2
L01499B
Mars 2002
Revisé décembre 2002



7. ÉVOLUTION DE L'OFFRE ET LA DEMANDE EN FONCTION DES AVENUES DE SOLUTIONS – INTERNATIONAUX DE TENNIS

L'évolution de l'offre et de la demande est présentée en considérant l'application des avenues de solutions visant à augmenter l'offre en stationnement à l'intérieur du secteur à l'étude et le maintien du service Passeport Or qui prévoit l'utilisation de 2 000 sièges par des spectateurs qui possèdent plus d'un siège. Le tableau 7.1 résume l'évolution de l'adéquation de l'offre et de la demande en stationnement.

TABLEAU 7.1 : ÉVOLUTION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE AVEC SERVICE PASSEPORT OR

| ANNÉE | OFFRE (PLACES DE STATIONNEMENT) | | | | | DEMANDE NOMBRE DE PLACES |
|-------|---------------------------------|-------------|----------------|------------------------|-----------------|--------------------------------|
| | SUR RUE | HORS RUE | | | OFFRE TOTALE | |
| | | Sur le site | Autour du site | À proximité du site | | |
| 2002 | 375 | 800 | 2 100 | + 800 | 4 075 | 3 429 |
| 2003 | 375 | 800 | 2 100 | + 800 | 4 075 | 3 691 |
| 2004 | 375 | 800 | 2 100 | 800 + 300 | 4 375 | 4 214 |

Ces interventions permettent donc d'atteindre, à court terme (2003 et 2004), l'adéquation de l'offre et de la demande. Il faut noter que l'adéquation présume l'utilisation des stationnements des collèges Ahuntsic et André-Grasset avec service de navette.

Advenant l'abandon du service Passeport Or et la mise en vente de 2 000 sièges supplémentaires, un déficit de 362 espaces de stationnement est à prévoir, tel que présenté au tableau 7.2 et ce, en dépit de l'utilisation des parcs des collèges Ahuntsic (800 places) et André-Grasset (300 places).

TABLEAU 7.2 : ÉVOLUTION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE NOMBRE DE SIÈGES OPTIMAL

| SIÈGES | OFFRE (PLACES DE STATIONNEMENT) | | | | | DEMANDE NOMBRE DE PLACES |
|--------|---------------------------------|-------------|-------------------|------------------------|-----------------|--------------------------------|
| | SUR RUE | HORS RUE | | | OFFRE TOTALE | |
| | | Sur le site | Autour du site | À proximité du site | | |
| 16 200 | 375 | 800 | 2 100 | 800 + 300 | 4 375 | 4 737 |

Par conséquent, dans le cas où Tennis Canada conserverait le service Passeport Or et ne vendrait que 3 000 des 5 000 sièges additionnels, l'offre en stationnement est suffisante en considérant l'utilisation des parcs de stationnement des collèges Ahuntsic et André-Grasset. Advenant le cas où des sièges supplémentaires seraient vendus et que la demande augmenterait, il faudrait majorer l'offre par l'aménagement de terrains de stationnement additionnels en périphérie avec mise sur pied de services de navette ou encore mettre l'accent sur l'utilisation des services de transports en commun.

Avant d'envisager l'exploitation de terrains, il faudra examiner la réponse des visiteurs quant à l'utilisation des stationnements hors rue et à l'utilisation du service de navette en 2003.

Par ailleurs, la réduction de la demande en stationnement s'avèrerait avantageuse. Il devient donc important de sensibiliser la clientèle à utiliser le transport en commun ou autre. La sensibilisation de la clientèle peut s'effectuer par des campagnes de publicités écrites ou télévisuelles ou encore par le biais du site Internet de Tennis Canada et sur les billets.

8. EXPÉRIENCES CANADIENNES ET AUTRES

Dans le cadre de la présente étude, une recherche a été réalisée par l'entremise des services offerts sur Internet, relativement aux expériences semblables qui vivent la même problématique de stationnement que celles des Internationaux de tennis montréalais. Les événements investigués se situent entre autres à Sydney, New York et dans la région métropolitaine de Montréal.

Sydney

Le *Adidas international 2002* s'est déroulé au *Sydney International Tennis Centre* à Sydney en Australie et le site Internet du tournoi présente un éventail complet d'informations sur les instructions pour se rendre au site de l'évènement. Il est à noter qu'il existe également un service de réservation de places de stationnement par téléphone offert à tous.

New York

Le *US open 2001* s'est déroulé au *USTA National Tennis Centre* à New York aux États-Unis et le site Internet du tournoi présente également une gamme complète d'informations sur les instructions pour se rendre au site. Il faut noter que plusieurs espaces de stationnement à proximité du site sont prévus pour les visiteurs et peuvent être visualisés directement via la cartographie. Pour assurer le confort des visiteurs, un service de navette qui dessert chaque terrain de stationnement aménagé temporairement, est offert.

Montréal

Les administrateurs de l'équipe de football des *Alouettes de Montréal* en collaboration avec la *Société de Transport de Montréal* s'assurent de l'acheminement des partisans de l'équipe vers le Stade Mémorial Percival Molson grâce à un service de navette. De plus, le site Internet des *Alouettes* présente également les informations sur les instructions pour se rendre au Stade lors des parties de football.

Au club de golf Royal de Montréal en 2001, il s'est déroulé l'*Omnium canadien Bell*. Un transporteur privé a assuré le service de navette permettant l'acheminement des visiteurs aux terrains de stationnements localisés à Dollard-des-ormeaux sur l'île de Montréal vers l'île Bizard. Encore une fois, les organisateurs du tournoi présentaient sur le site Internet de l'*Omnium canadien Bell*, les instructions pour se rendre au site de l'évènement.

Ces expériences méritent d'être considérées dans la recherche de solutions pour le tournoi de tennis montréalais.

L'annexe F présente des extraits d'expériences canadiennes et autres.

9. RECOMMANDATIONS ET CONCLUSION

9.1 INTERNATIONAUX DE TENNIS DU CANADA

Le Centre de tennis du parc Jarry (CTPJ) est l'hôte des Internationaux de tennis du Canada de même que de spectacles et événements qui attirent de nombreux visiteurs créant ainsi une demande en stationnement importante.

Au cours de l'année 2002, le réaménagement du parc Jarry et l'ajout de nouveaux terrains de soccer ont occasionné des pertes de stationnement substantielles sur le site (environ 950 places).

De plus, l'aménagement du court no 1 prévoit l'ajout de 3 000 sièges en 2003 et de 2 000 sièges additionnels en 2004.

Malgré une augmentation de 5 000 sièges prévue pour les années 2003 et 2004, une affluence supplémentaire de seulement 3 000 spectateurs est à prévoir (1 000 spectateurs en 2003 et 2 000 spectateurs en 2004). En effet, 2 000 de ces nouveaux sièges seront réservés à une clientèle déjà sur le site possédant une admission de type Passeport Or. Ce passeport permet à un spectateur d'avoir plus d'un siège à sa disposition. Il n'est toutefois pas impossible que ces 2 000 sièges soient vendus à moyen ou long terme.

Pour les Internationaux de Tennis, l'offre en stationnement pour les saisons 2003 et 2004 peut répondre à la demande en considérant l'optimisation de l'utilisation des parcs de stationnement du secteur.

Toutefois, si les 2 000 sièges réservés aux détenteurs des Passeports Or étaient mis en vente à moyen terme, un déficit de 362 espaces de stationnement est à prévoir et ce, en dépit de l'utilisation des parcs de stationnement des collèges Ahuntsic et André-Grasset.

Par conséquent, il s'avère important d'intervenir à moyen terme. Quelles que soient les solutions retenues, et d'autant plus dans l'éventualité où les 2 000 sièges réservés aux détenteurs des Passeports sont mis en vente, la réduction de la demande en stationnement s'avère nécessaire et des campagnes de sensibilisation afin de favoriser des modes de transports alternatifs à l'utilisation du véhicule personnel sont essentielles.

Par ailleurs, un certain nombre d'avenues de solutions a été élaboré pour augmenter l'offre en stationnement et d'autres solutions d'ordre général ont été présentées pour couvrir tous les aspects visant à améliorer le service offert à la clientèle qui fréquente le parc Jarry lors du tournoi. Toutes ces solutions ne sont pas requises, mais offrent une gamme d'interventions intéressantes. Voici les interventions à favoriser pour les Internationaux de 2003 et 2004 :

Internationaux 2003

- Implantation d'un service de navette pour utiliser le stationnement du CÉGEP Ahuntsic (+ 800 places);

Ces interventions permettent d'atteindre l'adéquation de l'offre et la demande à court terme.

Internationaux 2004

L'ajout de l'exploitation des stationnements des collèges Ahuntsic et André-Grasset permet de combler entièrement la demande en 2004.

Quant à l'implantation du service de navette pour le bénéfice des visiteurs, il devient intéressant de l'intégrer dès 2003 afin que son utilisation soit exploitée à son plein potentiel en 2004. Le service de navette peut être mis à l'essai aux sites des collèges sous forme de projet pilote sans investissement en aménagement de stationnement. De plus, la responsabilité quant à la gestion et à l'opération des stationnements est prise en charge par les institutions ou son exploitant. L'importance de la campagne de publicité prend beaucoup d'emphase dès le début de l'implantation d'un tel service.

Mentionnons que la plupart des organisations canadiennes ou autres, qui ont implanté un service de navette, connaissent des résultats croissants années après années.

Pour les solutions d'ordre général, il est recommandé de :

- Créer le lien Nord-Sud le long de la voie ferrée entre les rues Faillon et Jarry pour faciliter les manœuvres vers le site;

- Pendant les heures critiques d'achalandage, faciliter le virage à gauche protégé à l'approche Sud de l'intersection Saint-Laurent/Faillon pour sécuriser et rendre efficaces les manœuvres de virage;
- Implanter une signalisation temporaire d'acheminement adéquate vers les stationnements.

Tel que mentionné précédemment, la réduction de la demande en stationnement est nécessaire à moyen terme de même que la sensibilisation de la clientèle afin de favoriser des modes de transports alternatifs à l'utilisation du véhicule personnel.

Des solutions devront alors être envisagées dans ce sens, soit :

- Favoriser, par le biais du site Internet, la sensibilisation des usagers aux solutions alternatives à l'utilisation du véhicule personnel;
- Campagnes de publicités indiquant les modes de transports disponibles;
- Utilisation du train de banlieue station « Parc »;
- Décalage des heures de fermeture de la ligne bleue;
- Implantation d'un service de navettes vers les métros.

Enfin, il serait intéressant de planifier, pour la prochaine saison, une enquête auprès des visiteurs pour connaître leur habitude de déplacements et leur intérêt à utiliser un service de navettes.

9.2 ÉVÉNEMENTS SPECTACLES

En ce qui a trait aux événements de type spectacles qui ont lieu 5 à 8 fois durant l'année, les stationnements hors rue sur le site (incluant le site engazonné) de même que les espaces sur rue peuvent desservir une assistance d'environ 5 800 spectateurs.

Par ailleurs, une assistance maximale de 11 230 spectateurs peut être desservie si l'on considère, en outre, les stationnements hors rues situés au Nord et à l'Ouest du parc Jarry.

ANNEXE A
EXTRAIT DES RÉFÉRENCES AMÉRICAINES

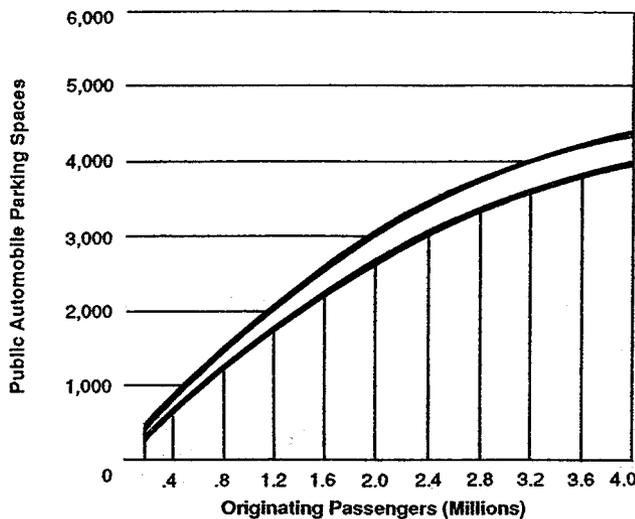


Figure 6.9. Estimated requirements for public parking at U.S. airports.

Source: Ralph M. Parsons Co., *The Apron and Terminal Building Planning Report*, Report FAA-RD-75-191, Federal Aviation Administration, U.S. Department of Transportation, July 1975.

Special Events

Parking for special events covers a wide range of circumstances that reflect the location and type of event. Parking needs at sport stadiums, convention centers, and exhibit halls are less in a CBD than for a suburban location because better public transport is available and a portion of the demand can be met by existing parking facilities.

Special events can occur anywhere. Large parking demands can be generated by football games, political conventions, PGA golf tournaments, air shows, or civic-sponsored festivals. Many events are held during evenings and on weekends to avoid conflicts with normal working hours. Even when convention/exhibition centers have daytime attractions, peak attendance frequently occurs during evenings and on weekends.

Travel Modes. Travel modes to special events are shown in Table 6-15. In most cases automobile travel dominates, accounting for most of the trips. Private vehicle usage is influenced by the event's location, parking cost and availability, and proximity to transit. Thus, private vehicle usage to professional baseball games at New York

City's Yankee and Shea Stadiums represents 40 and 65 percent of the total trips respectively, as compared to an automobile usage approaching 100 percent for the same type of event held at Anaheim Stadium in California.

Transportation management programs can influence how people arrive at a stadium. Table 6-16 shows how the proportion of trips by car dropped from 76 to 66 percent at the University of Washington's stadium as a result of expanding park-and-ride bus service. The table also shows that about 45 percent of the vehicles were parked off campus.

Vehicle Occupancy. Vehicle occupancies vary by type of event. Occupancies of 3.5 persons per car are common for football games. Studies of special event parking found average occupancies of 3.0 persons per vehicle for professional football, college football, museums, concerts, and evening-weekend Jai Alai; 2.5 for horseracing and professional baseball; 2.3 for basketball, and 2.2 for daytime Jai Alai games.¹⁶

Parking Demands. The number of parking spaces provided for selected stadiums in the United States and Canada are summarized in Table 6-17. Because most special event parkers will accept walking distances up to 1,500 feet, a large amount of the total parking supply can be provided off-site. Stadiums within CBD or within close proximity to public transport service provide about one parking space for every 7 to 16 seats. Where good transit service or an existing parking supply is not available, one parking space may be needed for each 2 seats.

Cincinnati's Riverfront Stadium is somewhat typical of downtown sports stadiums. In conjunction with construction of the stadium, a three-level parking garage and adjacent surface lots were constructed totaling 4,800 spaces. However, because of its location adjacent to downtown Cincinnati, nearly 15,000 additional parking spaces are available within 2,000 feet of the stadium and 5,000 more beyond this distance. A 1976 study of travel modes to a professional football game at this stadium found that 85.3 percent of the spectators arrived by automobile, 12.3 percent by bus, and 2.4 percent by other means. Car occupancy averaged 3.25 persons per car.

¹⁶ Whitlock, *Parking for Institutions and Special Events*

Table 6-15. Mode of Arrival to Various Special Events

| Location | Type of Event | Percent of Persons Arriving by Private Vehicle |
|---|----------------------|--|
| Oakland, CA ^a | Pro-football | 88 |
| | Pro-baseball | 97 |
| Shea Stadium, NY ^a | Pro-football | 65 |
| | Pro-baseball | 65 |
| San Diego, CA ^a | Pro-football | 85 |
| | Pro-baseball | 97 |
| Yankee Stadium, NY ^a | Pro-football | 10 |
| | Pro-baseball | 40 |
| Anaheim Stadium, CA ^a | Pro-baseball | 100 |
| | Football | 100 |
| Atlanta Stadium, GA ^a | Pro-football | 66 |
| | Pro-baseball | 87 |
| Dodger Stadium, CA ^a | Pro-baseball | 85 |
| | College football | 95 |
| Los Angeles Coliseum, CA ^a | Pro-football | 90 |
| | Pro-basketball | 90 |
| Nets Stadium, NJ ^a | Concert | 70 |
| | Pro-football | 60 |
| Kansas City, MO ^a | Pro-football | 50 |
| | Soccer | 80 |
| Edmonton, Canada ^a | Pro-football | 82 |
| | Baseball | 100 |
| Mile High Stadium, CO ^a | Pro-football | 73 |
| | College football | 78 |
| Orange Bowl, FL ^a | High school football | 75 |
| | Pro-football | 82 |
| Cotton Bowl, TX ^a | College football | 87 |
| | College football | 84 |
| Ohio State University, OH ^a | College football | 75 |
| | College football | 73 |
| Weber State, UT ^a | College football | 68 |
| | Horse racing | 80 |
| Ware Memorial ^a | Museum | 73 |
| | Museum | 49 |
| Memorial Stadium, PA ^a | Jai Alai | 88 |
| | College football | 76 |
| Meadowlands, NJ ^a | College football | 65 |
| | | |
| American Museum of Natural History, NY ^b | | |
| | | |
| Hagley Museum, DE ^b | | |
| | | |
| Milford, CT ^b | | |
| | | |
| Husky Stadium, Seattle WA ^c (1984) | | |
| | | |
| (1987) | | |

a. *Traffic Engineering Magazine*, June, 1975. Technical Council Committee Report 6A5.
 b. Wilbur Smith and Associates' Studies.
 c. Michael E. Williams, *Husky Stadium Expansion Plan and Transportation Management Program* (Seattle, WA: University of Washington, Transportation Office, August 1988).

Table 6-16. Husky Football Game Mode Split, Seattle, WA (Seating Capacity 58,500)

Major multi-purpose public auditoriums also are heavy generators. Many seat over 10,000 people, and require large numbers of parking spaces. Table 6-18 shows data for nine auditoriums. Spaces per seat ranged from 0.2 to 0.8, averaging 0.5. The 85 percentile value (exceeded only 15 percent of the cases) was 0.7.

Hospitals and Medical Centers¹⁷

Hospitals, like airports, constitute a growth factor for the parking industry. They continue to

expand and modernize — current trends point toward an increase in outpatient activity and services, and a decrease in average length of hospital bed stay. These factors have increased hospital parking demands.

Types and Characteristics. Hospitals function as general hospitals and medical centers. General hospitals provide acute care patient clinical and surgical services, as well as outpatient services. Medical centers generally provide those services, including a full range of outpatient services, while accommodating teaching and

This section was drawn largely from Whitlock, *Parking for Institutions and Special Events*.

Table 6-16. Husky Football Game Mode Split, Seattle, WA
(Seating Capacity 58,500)

| Automobile Mode | 1984 | | | | 1987 Average Actual with Traffic Management Program | | | |
|------------------------------|---------------------|--------------------|-------|-----------------------|---|--------------------|------|-----------------------|
| | Persons | Vehicles/ Boats | ACO* | Percent of Persons | Persons | Vehicles/ Boats | ACO* | Percent of Persons |
| On-campus parking | | | | | | | | |
| Stadium area | 3,510 | 975 | 3.6 | 5.8 | | | | |
| East campus | 12,260 | 4,900 | 2.5 | 20.3 | | | | |
| Main campus | 6,750 | 3,070 | 2.2 | 11.2 | | | | |
| South campus | 2,420 | 1,010 | 2.4 | 4.0 | | | | |
| West campus | 2,740 | 1,370 | 2.0 | 4.5 | | | | |
| Subtotal | 27,680 | 11,325 | 2.4 | 45.9 | 26,269 | 10,284 | 2.6 | 36.8 |
| Off campus parking | | | | | | | | |
| U-district ^b | 2,000 | 1,000 | 2.0 | 3.3 | 1,088 | 512 | 2.1 | 1.5 |
| Neighborhoods ^b | 16,340 | 8,170 | 2.0 | 27.1 | 2,300 | 1,150 | 2.0 | 3.2 |
| Subtotal | 18,340 | 9,170 | 2.0 | 30.4 | 17,300 | 8,650 | 2.0 | 24.2 |
| Total auto mode | 46,020 | 20,495 | 2.2 | 76.3 | 20,688 | 10,312 | 2.0 | 29.0 |
| Non-auto mode | | | | | 46,957 | 20,596 | 2.3 | 65.8 |
| Transit | | | | | | | | |
| Regular service | 500 | | | | | | | |
| Husky special | 2,050 | | 0.8 | | 1,428 | | | |
| Park-and-Ride | | | 3.4 | | 1,818 | | | 2.0 |
| Charter bus | 3,280 | | | | 7,131 | | | 2.5 |
| Charter boat | 1,050 | | 5.4 | | 2,878 | | | 10.0 |
| Private boat | 1,440 | | 1.7 | | 1,275 | | | 4.0 |
| Drop off/walk | | | 2.4 | | 1,811 | | | 1.8 |
| motorcycle/bike ^b | 5,960 | | | | | | | 2.5 |
| Total non-auto mode | 14,280 | | 9.9 | | 8,097 | | | 11.3 |
| Total | 60,300 ^c | | 23.7 | | 24,438 | | | 34.2 |
| | | | 100.0 | | 71,395 | | | 100.0 |

a. ACO = average car occupancy.

b. Estimated number of persons and vehicles.

c. Includes 1,800 unseated attendees (press, game officials, vendors, etc.).

Source: Michael E. Williams, *Husky Stadium Expansion Parking Plan and Transportation Management Program* (University of Washington, Transportation Office, August 1988) and TRR No. 1232 (Washington, D.C.: Transportation Research Board, 1989) p. 49.

Table 6-17. Parking Provisions of Selected Stadiums

| | Seating Capacity ^a | Parking Spaces | | Total Spaces per Seat | Auto Occupancy | | Distance from CBD | Served Rail Transit |
|-------------------------------|-------------------------------|----------------|----------|-----------------------|----------------|------------------|-------------------|---------------------|
| | | On Site | Vicinity | | Football | Baseball | | |
| Anaheim, CA | 43,300 | 12,000 | 0 | 0.28 | | | | |
| Atlanta, GA | 58,800 | 4,400 | 5,500 | 0.17 | | 3.4 | | |
| Cincinnati, OH | 56,200 | 4,800 | 20,000 | 0.44 | 2.7 | 3.0 | 1 mile | |
| Dallas, TX | 72,000 | 4,000 | 10,600 | 0.20 | 3.25 | | Adjacent | |
| Denver, CO | 51,000 | 2,700 | 9,300 | 0.24 | 3.6-3.8 | | 2 miles | |
| Edmonton, Alta | 33,100 | 7,000 | 8,000 | 0.45 | 3.0 | 1.9 | 2 miles | |
| Houston, TX | 53,000 | 30,000 | 0 | 0.57 | | | 1.5 miles | LRT |
| Kansas City, MO | 78,200 | 16,000 | 0 | 0.20 | | | 6 miles | |
| Los Angeles, CA | | | | | | | 10 miles | |
| Coliseum | 93,000 | 11,000 | 26,500 | 0.40 | | | | |
| Dodger Stadium | 56,000 | 16,000 | 0 | 0.29 | 2.6 | | 3.5 miles | |
| Meadowlands, NJ | 76,000 | 20,800 | 0 | 0.27 | | 2.6 | 1.5 miles | |
| Miami, FL | 80,000 | 3,000 | 2,100 | 0.06 | | | | |
| New Orleans, LA | 78,000 | 5,000 | 0 | 0.06 | 2.5 | 2.1 | 1.5 miles | |
| New York, NY | | | | | | | Adjacent | |
| Shea Stadium | 60,000 | 7,400 | 1,000 | 0.14 | | | | |
| Yankee Stadium | 65,000 | 2,000 | 300 | 0.04 | | | | NYCTA |
| Oakland, CA | 54,000 | 8,000 | 18,000 | 0.48 | 3.5 | 3.2 | | NYCTA |
| Orchard Park, NY | 80,000 | 15,000 | | 0.19 | | | | BART |
| Philadelphia, PA | 65,300 | 11,000 | 5,000 | 0.25 | 2.8 | 2.8 | 3 miles | |
| Pittsburgh, PA | 50,300 | 4,400 | 24,000 | 0.56 | | 3.47 | Adjacent | SEPTA |
| St. Louis, MO | 50,100 | 7,500 | 10,000 | 0.35 | | | Adjacent | |
| San Diego, CA | 54,000 | 14,700 | 500 | 0.28 | 2.5-3.1 | 2.8-3.0 | 6 miles | |
| Seattle, WA | 65,000 | 2,300 | 5,500 | 0.12 | | 2.8 ^b | 1 mile | |
| Washington, DC (R.F. Kennedy) | 50,000 | 10,000 | | 0.20 | | | | |
| Seattle-Husky Stadium | 58,500 | 11,325 | 9,170 | 0.35 | | | | |

Source: Adapted from *Traffic Considerations for Special Events*, Informational Report: Institute of Transportation Engineers, Washington, D.C., 1976, and from E.M. Whitlock, *Parking for Institutions and Special Events* (Eno Foundation for Transportation Inc. Westport, CT: 1982). Data for Seattle added, as obtained from source indicated in Table 6-16.

Table 6-18. Auditorium Parking (1976)

| | Maximum Seating Capacity | Parking Spaces | | | Transport Modes | Seats per Space | Spaces per Seat | |
|-----------------------------------|--------------------------|----------------|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----|
| | | Adjacent | Auxiliary | On-street Total | | | | |
| Cleveland Arena | 11,000 | 4,000 | 1,000 | 500 | 5,500 | Auto, bus | 2.0 | 0.5 |
| Civic Auditorium, San Francisco | 8,000 | 854 | 414 | — | 1,258 | Auto | 6.3 | 0.2 |
| Coliseum - Richmond, KY | 9,500 | 1,500 | 500 | 200 | 2,200 | Auto | 4.3 | 0.2 |
| Cow Palace - San Francisco | 15,000 | 7,000 | 150 | 850 | 8,000 | Auto, bus | 1.8 | 0.6 |
| Maple Leaf Gardens - Toronto | 19,500 | 350 | 3,500 | — | 4,000 | Auto, bus, rail | 5.1 | 0.2 |
| Municipal Auditorium - Dallas | 11,000 | 1,100 | 7,610 | 740 | 9,450 | Auto, bus | 1.2 | 0.8 |
| O'Keefe Centre - Toronto | 3,155 | 2,000 | 150 | — | 2,150 | Auto, bus | 1.5 | 0.7 |
| Place des Arts - Montreal | 3,000 | 389 | 725 | 250 | 1,364 | Auto, bus | 2.2 | 0.5 |
| Veterans Memeorial - Columbus, OH | 3,964 | 1,200 | 300 | 1,200 | 2,700 | Auto, bus | 1.5 | 0.7 |

Source: Adapted from *Traffic Considerations For Social Events: An ITE Informational Report*, 1976.

research activities. Both general hospitals and medical centers may contain significant floor area for medical offices and, frequently, free-standing doctors' office buildings. Medical centers generally have a greater population per bed than general hospitals.

Some facilities serve particular needs (i.e., children's hospitals, psychiatric and rehabilitation hospitals, free-standing dialysis centers, and extended daycare facilities). These facilities exhibit differing travel and parking characteristics. The daily population of hospitals and medical centers is categorized as staff and visitors, based on average duration and frequency of visit. Staff members, except for attending physicians, volunteers and clergy, remain through the day while working at the facility. Physicians have special parking requirements that are dictated by their need for mobility and daily schedules. Visitors generally have short-term stays of less than 3 hours.

Studies of about 30 hospitals and medical centers found that visitors comprise about 63 percent of a typical general hospital's daily population as compared with 59 percent at medical centers. This reflects the higher proportion of inpatient visitors at general hospitals, as well as the greater proportion of staff in a typical medical center's daily population.

Travel Modes. Hospital employees, visitors, and outpatients prefer to come by private automobile. Studies at selected general hospitals, medical centers, and specialized facilities are shown in Table 6-19. The percentage of employees/staff coming by car ranges from about 45 to 91 percent. The percentage of visitors coming by car ranges from 42 to 95 percent (excluding specialty hospitals).

The proportion that come by car reflects both the characteristics of individual hospitals, and their location. General hospitals in affluent suburban locations have a high percentage of arrivals by private automobile. Studies of four selected general hospitals in affluent suburbs found that automobiles were used by nearly 94 percent of everyone arriving on a typical weekday.

In contrast, visitors to "neighborhood hospitals," which serve a small densely-populated urban area, have a lower incidence of automobile usage. Two such hospitals within a major eastern city reported automobile usage of just over 50 percent. Employees and staff made up most of these motorists, since outpatients and visitors generally elected to walk the short distance to their neighborhood hospitals. Transit usage ac-

Table 6-19. Travel Modes of Hospital Visitors and Employees

| | Employee Staff | Visitor |
|---|----------------------|---------|
| | Percent by Car | |
| 14 General hospitals ^a | 58-91 | 48-81 |
| 14 Medical centers ^a | 45-91 | 42-83 |
| 3 Speciality hospitals ^a | 49-75 | 25-52 |
| 3 Extended day care facilities ^a | 65-81 | 50-67 |
| | Percent Auto Drivers | |
| 6 Hospitals ^b | 78-84 | 87-95 |

a. E. Whitlock, *Parking for Institutions and Special Events* (Westport, CT: Eno Foundation, 1982); J. M. Hunnicut, "Parking, Loading and Terminal Facilities," *Transportation and Engineering Handbook* (Institute of Transportation Engineers, 1982).

ANNEXE B
EXTRAIT DES RÉFÉRENCES CANADIENNES

1.4.4 Estimation de la demande selon l'occupation

Divertissement

- allées de quilles: 2 cases par allée pour les 5 premières allées et 1 case pour chaque allée additionnelle;
- bibliothèque ou musée: 1 case pour chaque surface de 35 m²;
- cinéma ou salle de spectacles: 1 case par 5 sièges pour les 800 premiers sièges et 1 case pour tous les 8 sièges additionnels;
- place de rassemblement (club privé, salle de conférence, salle d'exposition, stade, gymnase, centre communautaire, aréna, piste de courses, cirque, salle de danse): 1 case pour 10 places ou une case pour chaque surface de 35 m² destinée au public;
- bar, taverne ou club de nuit: 1 case par 4 sièges.

Commerce

- automobiles et équipement lourd: 1 case pour chaque surface de 90 m²;
- quincaillerie, mercerie, magasin de meubles ou d'appareils ménagers: 1 case pour chaque surface de 55 m²;
- marchand en gros, matériaux: 1 case pour 2 employés;
- détaillant: 1 case pour chaque surface de 30 m², mais pour une surface globale n'excédant pas 465 m²; ou 17 cases, plus 1 case pour chaque surface de 15 m² en excédent de 465 m² pour une surface globale excédant 465 m², mais inférieure à 1 860 m².
- centre commercial: un parc de stationnement équivalent à deux fois et demie la surface occupée par la construction.

Affaires

- banque, bureau: 1 case pour chaque surface de 35 m²;
- entreprise (ne recevant aucun client sur place): 1 case pour chaque surface de 75 m²;
- industries de taille moyenne: 1 case pour chaque surface de 75 m².

Hébergement

- immeuble d'habitation: 1,2 case par logement;
- hôtel-motel: 1 case par 2 chambres jusqu'à 40 chambres, plus 1 case pour chaque groupe additionnel de 4 chambres;
- pension: 1 case pour chaque chambre jusqu'à 5 chambres, plus 1 case pour chaque groupe additionnel de 2 chambres;
- maison de touristes: 1 case pour chaque chambre.

Santé

- clinique et cabinet: 3 cases pour chaque praticien;
- hôpital: 1 case pour chaque lit ou 1 case pour chaque surface de 95 m²;
- sanatorium, asile, maison de convalescence: 1 case par praticien, plus 1 case pour 2 employés.

Services publics divers

- édifice consacré au culte: 1 case pour 6 sièges;
- maison d'enseignement: 1 case pour 2 employés, plus 1 case par classe;
- terminus ligne de transport: 1 case pour 2 employés, plus 1 case pour chaque surface de 35 m²;
- restaurant: 1 case pour 4 sièges;

LO 499B
P. PROFFER
2002/10/23.

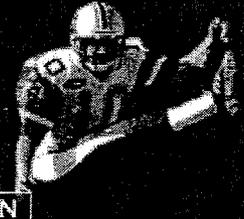
Extrait tiré des normes de l'ASSOCIATION CANADIENNE D'URBANISME (DIVISION QUÉBEC)
* Les normes de stationnement? Techniques municipales.
St Jean (Qué.)

ANNEXE C

**RÉFÉRENCES SUR LE SERVICE DE NAVETTES
DES ALOUETTES DE MONTRÉAL ET AUTRES**



STADE MOLSON


 NSC
 DES ABC
 BRANC


✖ STADE MOLSON

- Historique
- Percival Molson
- Directives
- Les navettes
- Les concessions
- Plan du stade

LES ALOUETTES DE MONTRÉAL

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



Parmi les
autonome
suivants, l
souhaitez-
le plus av
Alouettes

- Ben Cahc
- Jock Clim
- Tyree Da
- Scott Flor
- Sylvain G
- Dan Gonz
- Tracy Gra
- Chris Hoc
- William Lc
- ...

SAISON 2001

L'ÉQUIPE

BILLETTERIE

HISTORIQUE

STATISTIQUES/RECORDS

DANS LA COMMUNAUTÉ

STADE MOLSON

CAMP D'ENTRAÎNEMENT

ZONE DES PARTISANS
ET DES JEUNES

ADOPTEZ-UN-ALOUETTE

CAMPUS DES
ALOUETTES JUNIORLA BOUTIQUE nouveau

MULTIMÉDIA

CHEERLEADERS

GALERIE DE PRESSE

PLAN DU SITE

CONTACTEZ-NOUS

NOS COMMANDITAIRES

RÉPERTOIRE LCF

IN ENGLISH

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:

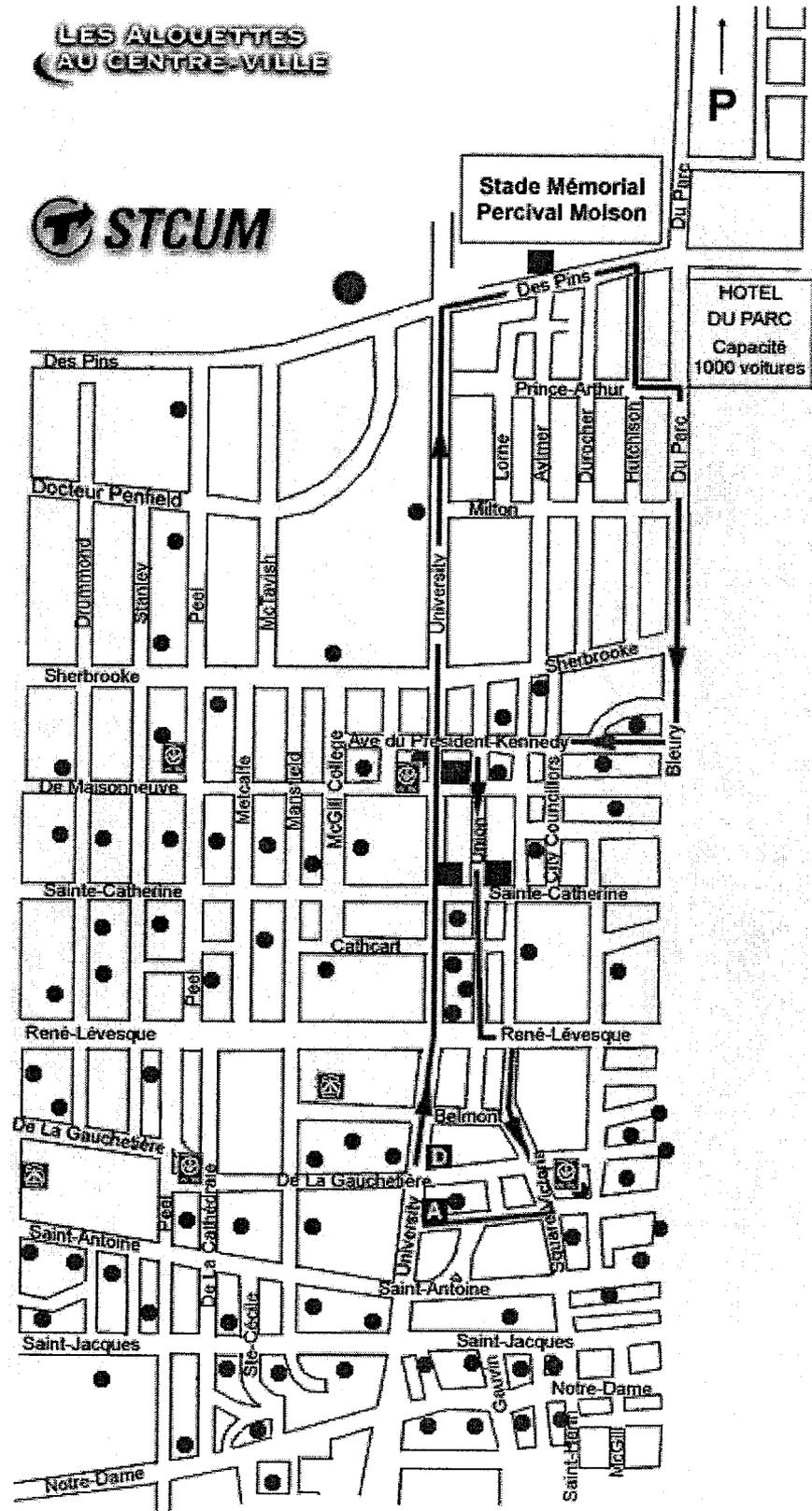
- Arrêts de la navette
- Espaces de stationnement

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 !

barron ml
VOTEZ

Voir les rés



Communiqué de presse



COMMUNIQUÉ

« Liste des communiqués

Pour une quatrième année La STCUM renouvelle son partenariat avec les Alouettes de Montréal

Montréal, le 20 juin 2001 – Pour une quatrième année consécutive, la STCUM a renouvelé son entente de partenariat avec les Alouettes de Montréal grâce à laquelle les amateurs de football pourront, dès le 21 juin, bénéficier d'un service de navette gratuit pour se rendre au stade Percival-Molson.

Cette navette circulera en voie réservée sur la rue University, entre la rue de La Gauchetière et l'avenue Des Pins. Elle sera en service 1 h 45 avant les matchs et desservira quatre arrêts : la station de métro Square-Victoria (Tour Bell, rue Viger), la Place Bonaventure (angle University et de La Gauchetière), la rue Sainte-Catherine (angle de La Gauchetière) puis la rue du Président-Kennedy (près de la station McGill). Après le match, elle ramènera les amateurs au centre-ville à proximité des stations McGill, Bonaventure et Square-Victoria.

Achalandage en hausse significative

Ce service est offert depuis 1998 et sa popularité ne cesse d'augmenter. En effet, 40 190 personnes sont montées à bord des autobus de la STCUM en 1998, 59 520 en 1999 et 78 340 en 2000, soit une augmentation de 32 % par rapport à l'année précédente. C'est donc dire que le transport en commun représente un choix judicieux pour se rendre aux matchs et constitue un des éléments de succès de l'organisation des Alouettes.

Pour plus d'information, la clientèle peut composer A-U-T-O-B-U-S (288-6287). Le site Internet de la STCUM (www.stcum.qc.ca) contient une foule de renseignements utiles pour se déplacer et offre aussi un hyperlien avec le site des Alouettes de Montréal.

-30-



[Accueil](#) - [Sommaire](#) - [Autobus](#) - [Métro](#) - [Transport adapté](#) - [Trains de banlieue](#) - [Tous azimuts](#) - [Info](#) - [En bref](#) - [Commentaires](#)

Source :

<http://www.stm.info/info/comm-01/co010620b.htm>

02/03/19

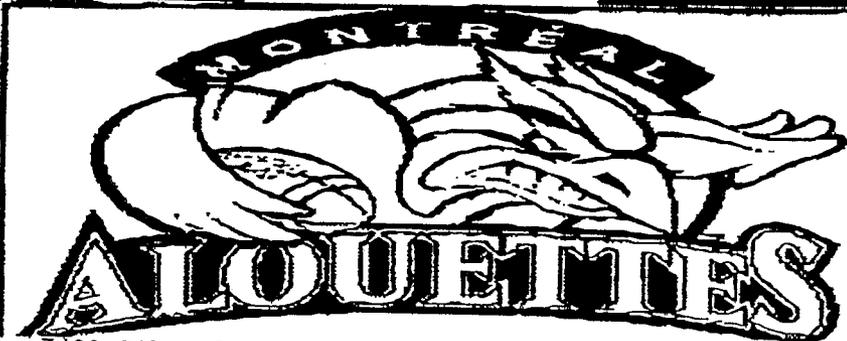
Football / Alouettes.

total de voyageurs pour:

L'année 2001

| Entrée: | | | Sortie: | | |
|-------------------|--------------------|-------------------|----------------|--|-------------------|
| | | <i>Passagers:</i> | | | <i>Passagers:</i> |
| Partie du: | .2001/06/21 | 4935 | | | 2185 |
| Partie du: | .2001/07/12 | 5665 | | | 2305 |
| Partie du: | .2001/07/26 | 5840 | | | 2255 |
| Partie du: | .2001/08/10 | 5445 | | | 2535 |
| Partie du: | .2001/08/16 | 6400 | | | 2250 |
| Partie du: | .2001/08/31 | 6240 | | | 2365 |
| Partie du: | .2001/09/17 | 5815 | | | 2090 |
| Partie du: | .2001/09/23 | 6045 | | | 1945 |
| Partie du: | .2001/10/08 | 6185 | | | 2110 |
| Partie du: | .2001/10/28 | 6210 | | | 2170 |
| Partie du: | | 0 | | | 0 |
| Partie du: | | 0 | | | 0 |
| | | 58780 | | | 22210 |

Circuit 930



NO FAX : 514 288 6372

DE : STUM CT LASRLE

source : STM

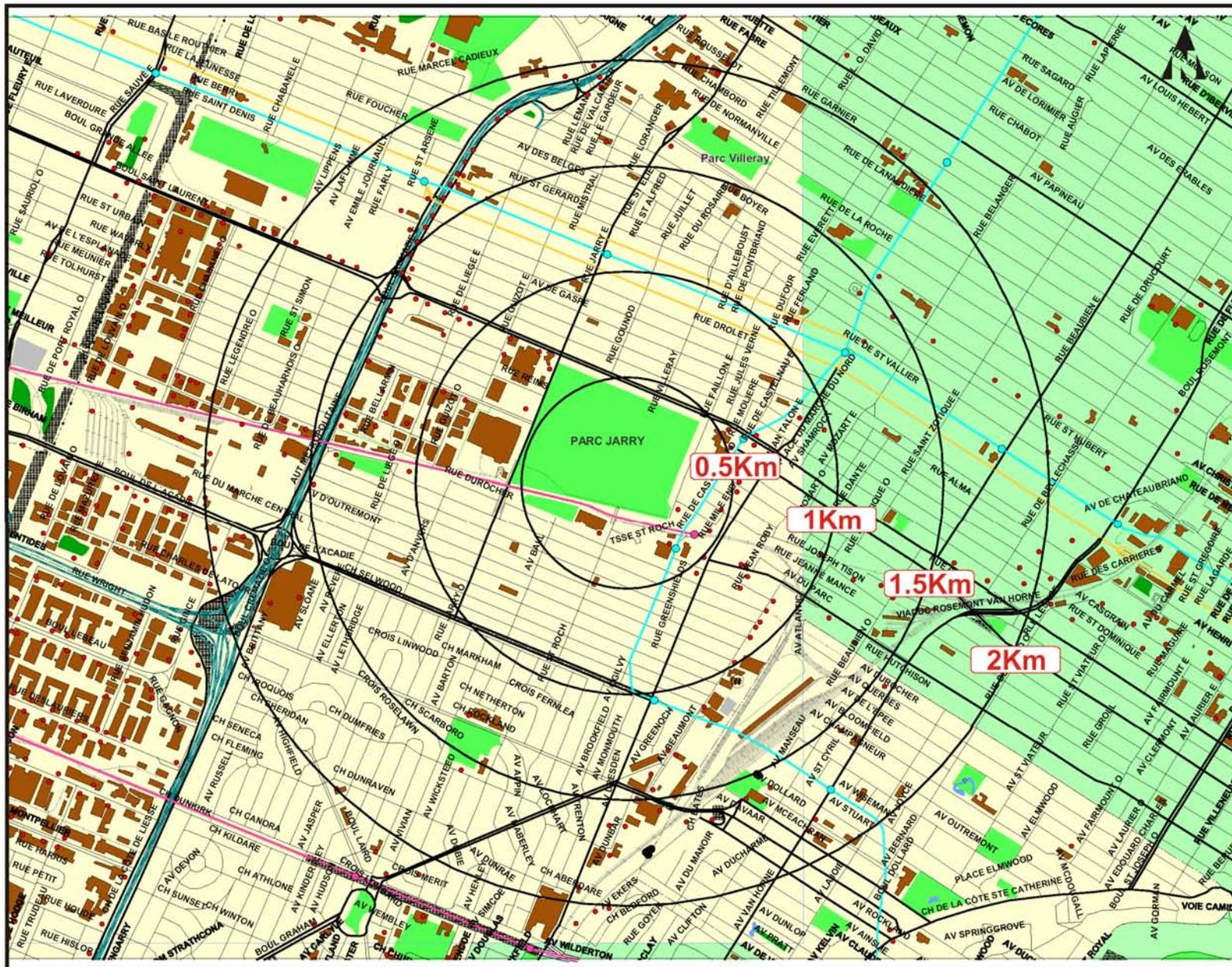
ANNEXE D
RELEVÉS DE TERRAINS DE STATIONNEMENT
HORS RUE



Tennis Canada

Légende

- Localisation de terrains de stationnement offrant 25 cases et plus



MISE A JOUR DE LETUDE
DE L'OFFRE ET DE LA
DEMANDE EN STATIONNEMENT

RELEVÉ DE TERRAINS DE STATIONNEMENT HORS RUE

Annexe D
L01499B
Mars 2002
Revisé novembre 2002



ANNEXE E

**INFORMATIONS SUR UN SERVICE DE NAVETTE PRIVÉE
PAR UN TRANSPORTEUR**

Repentigny, le 5 mars 2002

CIMA +
3400, boul. du Souvenir, bureau 500
Laval (Québec)
H7V 3Z2

À l'attention de *Madame Suzanne Demeules, Chargée de projet*
Transport – Circulation

**Objet : Service de navettes pour la coupe de tennis Rogers AT & T
qui se tiendra à Montréal du 10 au 18 août 2002**

Madame,

Suite à notre rencontre, c'est avec plaisir que je vous soumetts une idée des tarifs à envisager pour un service de navettes entre le stade Dumaunier et les stationnements hors site, c'est-à-dire le Collège André-Grasset et le Cegep Ahuntsic, dans le cadre de la coupe Rogers AT & T en août prochain.

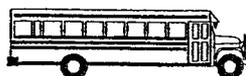
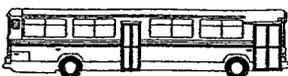
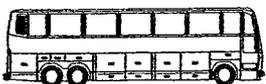
La semaine dernière, je suis allé faire le circuit pour avoir une idée plus précise de la distance et du temps nécessaires aux autobus pour chacun des départs. Je vous avouerai que j'ai été très surpris de constater qu'en moyenne ça prend 25 minutes pour effectuer le trajet de 5,6 km. Par contre, les temps d'embarquement et de débarquement des passagers sont inclus.

Pour ce transport par navettes, nous vous proposons deux types de véhicules, soit des autobus scolaires pouvant accueillir 48 passagers, soit des autocars de luxe pouvant accueillir 56 passagers. Bien entendu, les coûts ne sont pas les mêmes (voir liste de prix ci-incluse).

Il est très difficile d'évaluer le nombre de véhicules requis sans avoir des chiffres plus précis quant à l'assistance prévue à chacune des séances. En me basant sur les 1100 places de stationnement disponibles au Collège André-Grasset et au Cegep Ahuntsic, j'ai fait une évaluation sommaire de 2000 personnes à transporter en moyenne à chacune des séances.

Selon les informations que vous m'avez transmises, il y aura dix-sept (17) séances, soit neuf (9) en matinée et huit (8) en soirée.

/2



Nous vous suggérons l'utilisation de 25 véhicules/jour répartis comme suit :

| Nombre de véhicules | Heures de service | Prix | |
|---------------------|---|------------------|-----------------|
| | | Autobus scolaire | Autocar de luxe |
| 10 | 09 h 00 – 14 h 00 16 h 00 – 20 h 00 22 h 00 – 00 h 00 | 550,00 \$ | 900,00 \$ |
| 10 | 16 h 00 – 20 h 00 22 h 00 – 00 h 30 | 350,00 \$ | 600,00 \$ |
| 5 | 09 h 00 – 00 h 30 toujours en service | 600,00 \$ | 1 000,00 \$ |

De plus, nous vous suggérons fortement d'utiliser notre service de coordonnateurs sur place (2) ainsi qu'un système de communication; le tout coûterait pour les 8 jours : **8 500,00 \$**. Ce montant inclut deux coordonnateurs, deux véhicules automobiles et une radio de type FM dans chacun des autobus.

Sachant bien que les besoins ne seront pas les mêmes à tous les jours, ces prix sont sujets à révision, probablement à la baisse car nous savons bien qu'un nombre moindre de véhicules sera requis durant les premières journées et qu'il n'y aura pas de séance en soirée le 18 août. Ces prix incluent le service de coordonnateurs et de communication mais n'incluent pas les taxes applicables :

Autobus scolaires : 124 000,00 \$

Autocars de luxe : 172 000,00 \$

Le Groupe Gaudreault possède l'expérience et l'expertise pour opérer ce genre de service de transport, nous avons été mandatés depuis quelques années pour effectuer différents déplacements de foule comme le vôtre. Par exemple, en septembre dernier, nous avons effectué le service de navettes pour l'Omnium canadien Bell à l'île Bizard et nous avons eu à transporter les 3 000 membres de la Gendarmerie Royale du Canada (transport aérien et terrestre) lors du Sommet des Amériques à Québec en avril 2001.

Je me ferai un plaisir de vous donner des références sur demande et n'hésitez pas à communiquer avec moi pour de plus amples renseignements.

Veillez agréer, Madame, mes salutations distinguées.

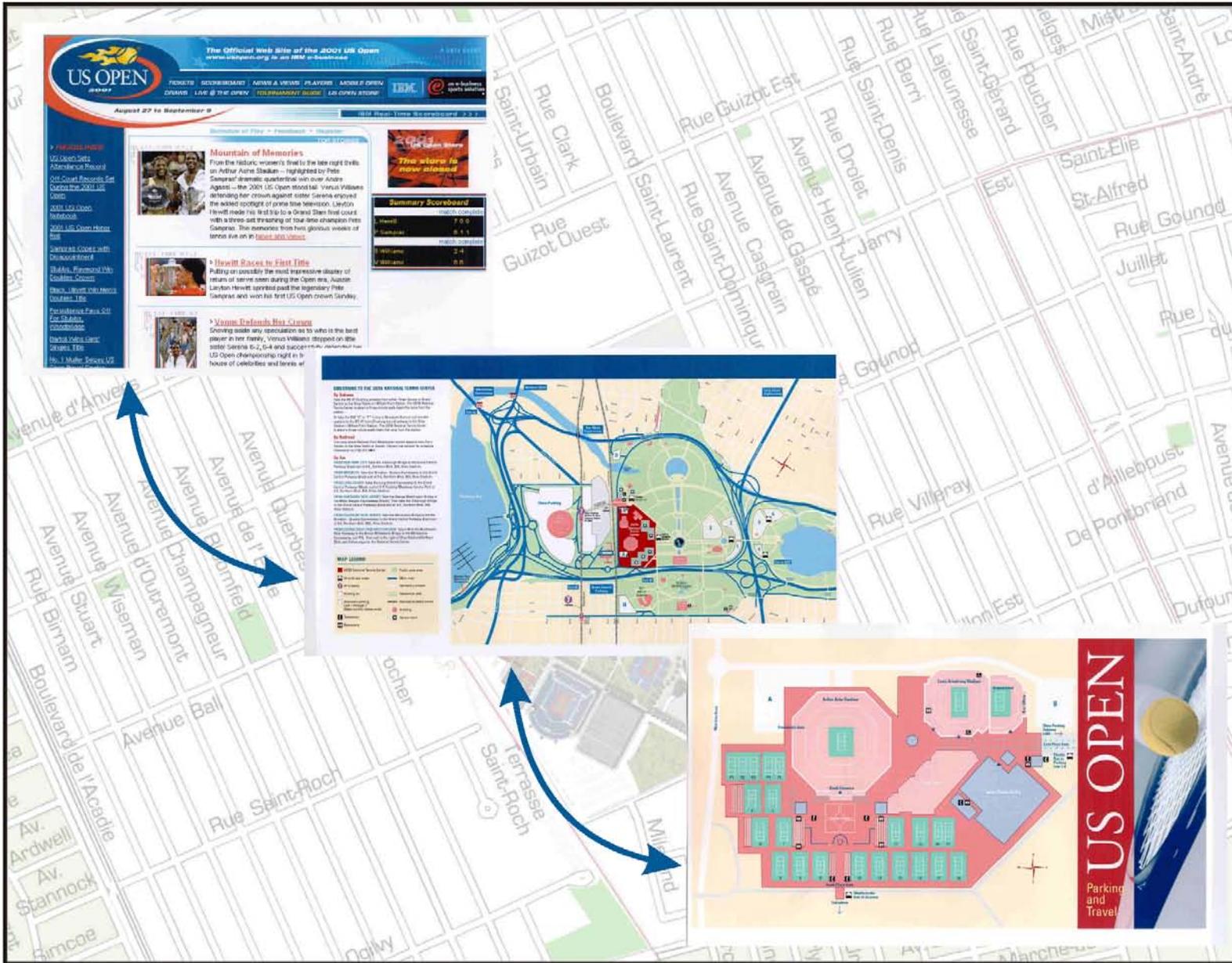


Jean-François Trudel

Directeur adjoint, marketing et développement

ANNEXE F

EXTRAIT D'EXPÉRIENCES CANADIENNES ET AUTRES



Tennis Canada

MISE A JOUR DE L'ETUDE
DE L'OFFRE ET DE LA
DEMANDE EN STATIONNEMENT

**EXEMPLE DE
SITE INTERNET
US OPEN**

Annexe F
L01499B
Mars 2002
Revisé novembre 2002





Tennis Canada

Sydney Olympic Park

Adidas International 2002
 Date: 06 Jan 2002 - 12 Jan 2002
 Venue: Sydney International Tennis Centre

- Home
- About Us
- Venues
- What's On
- Visitor Info
- Transport
- Environment
- Parklands
- Maps
- Planning & Development
- News

Transport Home
 on and see the stars ignite for seven days of sizzling tennis at
 Saturday Transport Details
 e a world class field of players in action at one of Sydney's
 dney International Tennis Centre, Sydney Olympic Park.
 Parking
 ted by the ATP and as one of the top 10 tennis venues in the
 rld, the 2001 event attracted a world class field of players, draw
 ook top two seeds in every final and was attended by a record
 crowd of 101,349 people.

INTERNATIONAL
 Link: Adidas International Official Website

Copyright Links Site Map

Parking at Sydney Olympic Park is easy Page 1 sur 2

Sydney Olympic Park

Parking at Sydney Olympic Park is easy

10,000 Car Parking Spaces Available

Follow the map for the best route to car parks at Sydney Olympic Park. During major events the best approach route may not be via Australia Ave, so check your approach Sydney Olympic Park. For up-to-date information re: casual parking on the day, call the Parking Information Line on 11 charges apply.



- Zoom In
- Parking Station P1**
 From North go via Victoria Road, Silverwater Road, Hoker Street, then Hills Road
 From West go via M4 Motorway or Parramatta Road, Hill Road
 From South go via Centenary Drive, Parramatta, Hill Road
 From City/East go via Parramatta Road, Hill Road
- Parking Station P2**
 From North go via Victoria Road, Church Street, Homebush Bay Drive, then Australia Ave
 From West go via M4 Motorway, Homebush Bay Drive, then Australia Ave
 From City/East go via Parramatta Road, M4 Motorway, Homebush Bay Drive, Australia Avenue
 From South go via Centenary Drive, Homebush Bay Drive, Australia Avenue
- Parking Station P4**
 From West go via Parramatta Road, Birnie Avenue
 From South go via Centenary Drive, Parramatta Road, Birnie Avenue
 From City/East go via Parramatta Road, Birnie Avenue
 From North go via Victoria Road, Silverwater Road, Parramatta Road, Birnie Avenue
- Parking Station P5**
 From North go via Victoria Road, Silverwater Road, Hoker Street, then Hill Road
 From West go via M4 Motorway or Parramatta Road, Hill Road
 From City/East go via Parramatta Road, Hill Road
 From South go via Centenary Drive, Parramatta Road, Hill Road

http://www.sydneyolympicpark.nsw.gov.au/sop/html/park_stations.cfm 02/01

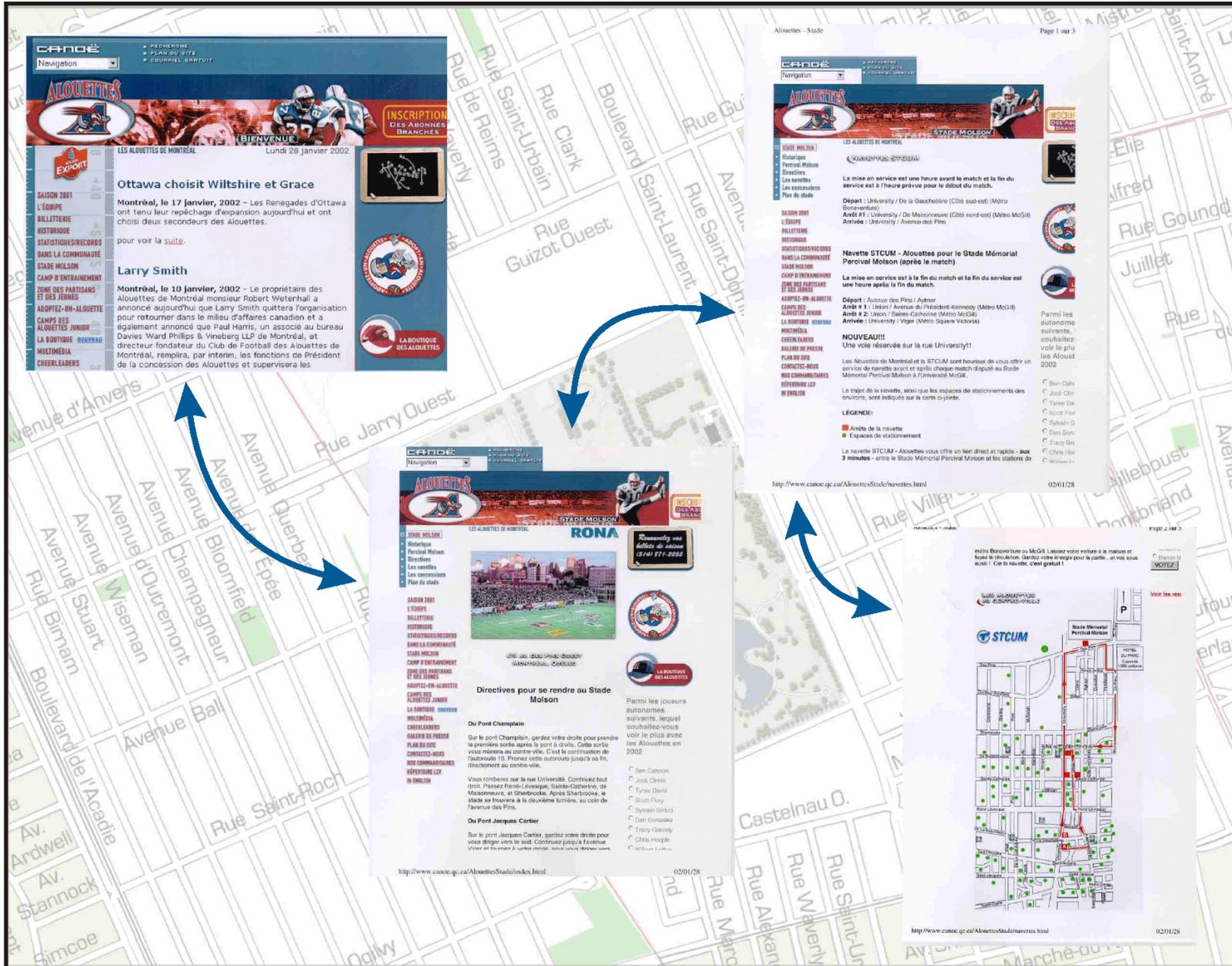


MISE A JOUR DE LETUDE DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE EN STATIONNEMENT

EXEMPLE DE SITE INTERNET SYDNEY OLYMPIC PARK

Annexe F
L01499B
Mars 2002
Revisé novembre 2002





canoc

Navigation

ALOUETTES

BIENVENUE

LES ALOUETTES DE MONTRÉAL

Lundi 29 janvier 2002

Ottawa choisit Wiltshire et Grace

Montréal, le 17 janvier, 2002 - Les Renegades d'Ottawa ont tenu leur repêchage d'expansion aujourd'hui et ont choisi deux seconds des Alouettes.

pour voir la suite.

Larry Smith

Montréal, le 10 janvier, 2002 - Le propriétaire des Alouettes de Montréal monsieur Robert Weterhall a annoncé aujourd'hui que Larry Smith quittera l'organisation pour retourner dans le milieu d'affaires canadien et a également annoncé que Paul Harris, un associé au bureau Davies Ward Phillips & Vineberg LLP de Montréal, et directeur fondateur du Club de Football des Alouettes de Montréal, remplira, par interim, les fonctions de Président de la concession des Alouettes et supervisera les

canoc

Navigation

ALOUETTES

LES ALOUETTES DE MONTRÉAL

RONA

Remontez vos lettres de saison (1/14/ 171-3955)

Directives pour se rendre au Stade Molsion

Du Pont Champlain
Sur le pont Champlain, gardez votre droite pour prendre la première sortie après le pont à droite. Cette sortie vous mènera au centre-ville. C'est la continuation de l'avenue 10. Prenez cette avenue jusqu'à sa fin, directement au centre-ville.

Vous tombez sur la rue Université. Continuez tout droit. Passez René-Lévesque, Sainte-Catherine, de Maisonneuve, et Ste-Anne. Après Ste-Anne, le stade se trouvera à la deuxième lumière, au coin de l'avenue des Pins.

Du Pont Jacques Cartier
Sur le pont Jacques Cartier, gardez votre droite pour vous diriger vers le sud. Continuez jusqu'à l'avenue 10 et tournez à votre droite, avant votre deuxième sortie.

Parmi les joueurs autonomes suivants, lequel souhaitez-vous voir le plus avec les Alouettes en 2002?

- Ben Canon
- Jack Clark
- Tyrone Davis
- Scott Flory
- Sylvain Girard
- Dan Gougeon
- Tracy Gentry
- Chris Hoggie
- William Latham

Alouettes - Stade

Page 1 sur 3

canoc

Navigation

ALOUETTES

LES ALOUETTES DE MONTRÉAL

NAVETTE STUCUM

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.

Depart : 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 STUCUM - 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.

Depart : 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 le STUCUM sont heureux de offrir un service de navette avant et après chaque match disputé au Stade Mémorial Percival Molson à Université McGill.

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

LEGENDE:

- Arrêts de la navette
- Espaces de stationnement

La navette STUCUM - Alouettes vous offre un lien direct et rapide - aux 3 minutes - entre le Stade Mémorial Percival Molson et les stations de

Parmi les autobus suivants, souhaitez-vous le plus les Alouettes 2002?

- Ben Cahé
- Jack Clark
- Tyrone Davis
- Scott Flory
- Sylvain Girard
- Dan Gougeon
- Tracy Gentry
- Chris Hoggie
- William Latham

<http://www.canoc.qc.ca/AlouettesStade/navettes.html>

02/01/28

Page 2 sur 3

STUCUM

Stade Mémorial Percival Molson

Voit les res.

<http://www.canoc.qc.ca/AlouettesStade/navettes.html>

02/01/28

MISE A JOUR DE LETUDE DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE EN STATIONNEMENT

EXEMPLE DE SITE INTERNET LES ALOUETTES

Annexe F
L01499B
Mars 2002
Revisé novembre 2002



