



Le 26 février 2004

Madame Sylvie Lalonde
Aménagement et service aux entreprises
Arrondissement RDP - PAT - Montréal
Ville de Montréal
11370, rue Notre-Dame Est
Montréal-Est (Québec) H1B 2W6

Handwritten notes and stamps including 'Mme Geneviève LeFavre', 'CIMA+', 'Mme Sylvie Lalonde', 'Ville de Montréal', and 'DATE: 26 février 2004'.

Objet : AVIS TECHNIQUE CONCERNANT L'IMPACT DE L'IMPLANTATION D'UNE STATION-SERVICE SUR LE SITE MARC-AURÈLE FORTIN À MONTRÉAL
N/Réf. : L02089a

Madame,

Comme convenu avec Mme Catherine Vachon, de la firme Daniel Arbour & Associés, il nous fait plaisir de vous transmettre ce bref avis technique concernant l'impact de l'implantation d'une station-service sur le site commercial Marc-Aurèle Fortin au coin du boulevard Maurice-Duplessis et de la rue Fernand-Gauthier à Montréal.

1.0 LE PROJET

Tel qu'illustré au plan d'implantation joint en annexe, il est proposé d'implanter une station-service comprenant 8 pompes d'essence (4 postes à 2 pompes par poste) dans le coin Nord-Est de l'intersection formée par le boulevard Maurice-Duplessis et l'accès principal au projet. Il est prévu que l'accès à la station-service se fasse par les accès existants au développement commercial.

2.0 LA CIRCULATION GÉNÉRÉE PAR LE PROJET

L'estimation des déplacements générés s'appuie sur des données provenant du Trip Generation Handbook1. Ainsi, le tableau 2.1 résume le nombre de déplacements générés par un développement de type station-service (8 pompes).

TABLEAU 2.1 : DÉPLACEMENTS BRUTS GÉNÉRÉS À L'HEURE DE POINTE DU MATIN ET DU SOIR, UN JOUR DE SEMAINE

Table with 9 columns: Développement Commercial, Heure de pointe du matin (Véh./h) [Taux dépl./pompe, Entrant 51%, Sortant 49%, Total], and Heure de pointe du soir (Véh./h) [Taux dépl./pompe, Entrant 51%, Sortant 49%, Total]. Row 1: Station-service (8 pompes) with values 12.27, 50, 48, 98, 14.58, 59, 57, 116.

CIMA+ Société en nom collectif

ISC 9001

1 Institute of Traffic Engineers, Trip Generation Handbook, Update to the 6th Edition, Washington, D.C., 1997

### Échange entre les commerces et usagers déjà sur le réseau (« pass-by »)

La possibilité qu'une partie de la clientèle soit commune aux commerces déjà présents sur le site et à la station-service doit être considérée afin d'éviter de surestimer la circulation engendrée par le projet. C'est ce qu'on considère comme l'échange entre les commerces.

De plus, afin de déterminer le nombre de nouveaux véhicules induits dans le secteur, il faut également évaluer le « pass by ». Ces usagers sont ceux qui se rendent à la station d'essence et qui empruntent déjà les rues adjacentes. Ils seront alors simplement déviés vers le site et doivent être soustraits du nombre total brut obtenu pour les déplacements générés par le projet. Sur la base d'études américaines et canadiennes applicables à des commerces semblables à celui faisant l'objet de la présente étude, une proportion de 58% des usagers en pointe du matin et 52% en pointe du soir circulent déjà sur les artères limitrophes au site.

Le tableau 2.2 résume les hypothèses faites et indique le nombre de nouveaux déplacements générés par l'implantation d'une station d'essence.

TABLEAU 2.2 : NOUVEAUX DÉPLACEMENTS GÉNÉRÉS PAR LA STATION D'ESSENCE

Ajout station-service	Déplacements bruts		Échange entre les commerces 20% <sup>2</sup>		« Pass-by » (AM 58% PM 52%)		Nouveaux déplacements	
	Entrée	Sortie	Entrée	Sortie	Entrée	Sortie	Entrée	Sortie
HEURE DE POINTE DU MATIN (VÉH./H)	50	48	10	10	23	22	17	16
HEURE DE POINTE DU SOIR (VÉH./H)	59	57	12	11	24	24	22	22

En conséquence, sur le réseau routier environnant, le projet attirera 17 nouveaux déplacements en entrée et 16 en sortie à l'heure de pointe du matin alors que ce nombre est estimé à 22 déplacements en entrée et en sortie en pointe du soir.

### 3.0 SITUATION FUTURE

#### 3.1 Accès au site

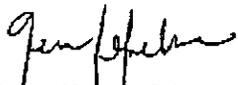
Le développement commercial Marc-Aurèle Fortin offre actuellement divers points d'accès à la clientèle. L'accès principal dont bénéficiera la station-service est déjà géré par un feu de circulation (intersection Maurice-Duplessis/accès principal au développement commercial). Aucune modification à la géométrie des accès n'est requise ni justifiée par l'ajout des déplacements générés par le projet de station-service.

#### 3.2 Impacts du projet de station-service sur la circulation

En somme, l'ajout des nouveaux débits sur le réseau routier suite à l'implantation du poste d'essence n'aura pas d'impact notable sur les conditions de circulation. Selon les exigences de la Ville de Montréal<sup>3</sup>, l'évaluation des conditions futures de circulation n'est d'ailleurs pas requise lorsque le projet génère moins de 100 nouveaux déplacements par heure.

Vu le nombre restreint de déplacements générés, l'impact de ce projet de station-service sur les conditions de circulation dans le secteur est négligeable et ne justifie pas la mise en place de mesures de mitigation sur le réseau routier ni de modification à l'aménagement des accès actuels.

Espérant le tout conforme à vos attentes, veuillez agréer, Madame, nos salutations les meilleures.



Geneviève Lefebvre, ing.  
Chargée de projet  
Transport – Circulation

c.c. M. Sylvain Forté - PPL  
Mme Catherine Vachon - DAA

p.j. Annexe A – Plan d'implantation



**ANNEXE A**  
**PLAN DE SITE**

