

Daniel Arbour & Associés

Le 16 février 2006

Madame Louise Letocha
Présidente
CONSEIL DU PATRIMOINE DE MONTRÉAL
303, rue Notre-Dame Est, 1^{er} étage
Bureau 1.150
Montréal (Québec)
H2Y 3Y8

**OBJET : RÉPONSES À L'AVIS DU CONSEIL DU PATRIMOINE DE MONTRÉAL – VOLET CIRCULATION
MISE À JOUR DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR LA CIRCULATION DE LA PHASE 2 DU PROJET
D'AGRANDISSEMENT DU STADE PERCIVAL MOLSON
V/RÉF. : A05-VM-27
N/REF. : 35241F**

Madame Letocha,

La présente concerne l'objet en rubrique et fait suite à notre rencontre tenue lundi le 13 février dernier à laquelle assistaient des représentants du Conseil du patrimoine de Montréal, de la Division Circulation de la Ville de Montréal, du club de football Les Alouettes de Montréal ainsi que de la firme Daniel Arbour & Associés, Division Circulation et Transport.

Bien que la phase 2 d'agrandissement du stade Percival Molson résulte à un accroissement du nombre de sièges de 25 % ou 5 000 nouveaux sièges, nous estimons les impacts négatifs anticipés sur la circulation négligeables pour les raisons suivantes, et tel que précisé au sommaire exécutif ci-joint :

- o Environ neuf parties locales de football du club Les Alouettes de Montréal ont lieu au stade Percival Molson à l'Université McGill durant la saison régulière. De ce nombre, de cinq à six parties sont tenues en soirée, un jour de semaine, entre les mois de juin et septembre considérées comme des périodes moins achalandées pour le réseau routier.
- o La période associée au générateur de déplacement (18h30 à 19h30), soit une partie locale de football du club Les Alouettes de Montréal tenue un soir de semaine, diffère de celle associée à l'heure de pointe de l'après-midi habituellement observée sur le réseau routier montréalais (16h30 à 17h30).
- o Une répartition modale équilibrée. Pour l'arrivée au stade Percival Molson, nous estimons 31 % de déplacements via le mode du transport en commun (1 550 usagers); 34 % de déplacements via le mode automobile (680 véhicules ou 1 700 usagers selon un taux d'occupation moyen de 2,5 personnes par véhicule); 35 % de déplacements piétonniers (1 750 piétons). Pour le départ du stade Percival Molson, nous anticipons 40 % de déplacements via le mode du transport en commun (2 000 usagers); 40 % de déplacements via le mode automobile (800 véhicules ou 2 000 usagers selon un taux d'occupation moyen de 2,5 personnes par véhicule); 20 % de déplacements piétonniers (1 000 piétons).

Les analyses de la fonctionnalité future anticipée du réseau routier adjacent au stade Percival Molson lors d'une partie locale de football du club Les Alouettes de Montréal tenue en soirée, un jour de semaine, nous ont permis de constater que différentes mesures de mitigation sont à prévoir. Tel que définies au sommaire exécutif ci-joint, ces mesures reprennent celles déjà énoncées dans le cadre de l'étude initiale d'impact sur la circulation et le stationnement pour le projet d'agrandissement (phase 1) du stade Molson à l'Université McGill, réalisée en 2002.

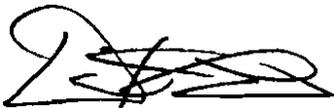
Les mesures de mitigation préconisées sont principalement axées sur une bonne gestion de déplacements observés sur une courte durée de temps. Rappelons qu'environ neuf parties locales de football du club Les Alouettes de Montréal sont tenues au stade Percival Molson durant la saison régulière, dont cinq à six parties qui ont lieu en soirée, un soir de semaine, entre les mois de juin et septembre considérées comme des périodes moins achalandées pour le réseau routier.

Rappelons que l'ensemble de ces mesures ont fait l'objet de discussions tenues dans le cadre d'une réunion de coordination le 10 septembre 2002, et à laquelle participait un comité de coordination formé d'intervenants (Club de football Les Alouettes de Montréal, Ville de Montréal, STM, SPM, Centre universitaire de santé McGill, Université McGill, Gestiparc). Par la suite, le rapport final de l'étude initiale d'impact sur la circulation et le stationnement pour le projet d'agrandissement du stade Molson à l'Université McGill fut déposé le 22 octobre 2002 et validé par les autorités compétentes de la Ville de Montréal.

Finalement, nous croyons qu'il serait souhaitable de prévoir à moyen terme (vers l'année 2007) une actualisation de cette étude d'impact sur la circulation, au moment opportun, soit une fois la phase 2 du projet d'agrandissement du stade Percival Molson complétée, de même que la construction du futur carrefour urbain avenue du Parc / avenue des Pins terminée. Cette étude permettrait, notamment, d'évaluer les conditions réelles (plutôt qu'anticipées) d'avant partie et d'après partie de la circulation par rapport au futur carrefour urbain projeté avenue du Parc/avenue des Pins.

Nous espérons que ces détails répondent à vos attentes et nous demeurons à votre entière disposition pour toute question additionnelle.

Daniel Arbour & Associés (DAA) inc.



Daniel Lamarche, B.Sc.urb.
Vice-président - Circulation et Transport

c.c. Philippe Oneson, Division de la Circulation, Ville de Montréal
Mark Weightman, Club de football Les Alouettes de Montréal