



Audience publique sur le projet
d'Amélioration des infrastructures de transport terrestre près
de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

***DOCUMENT DE RECTIFICATIONS RELATIF
À LA SÉANCE DU 25 OCTOBRE 2005 ET À CERTAINS
MÉMOIRES***



Le 29 novembre 2005

RECTIFICATION DE FAITS ET D'ÉNONCÉS ERRONÉS

Séance du 25 octobre 2005

-
- **Intervention de Madame Christine Duchaine pour Park'N Fly – DT5, lignes 903 et suivantes**

Énoncé à rectifier :

« I didn't make a strong analysis, a very details analysis of the exclusions that are referred to in letter. It was a little bit surprised when I read that the blue signs, that we are used to see almost everywhere, are excluded from the Montreal territory, because we see them everywhere.

I mean I take highway Bonaventure every evening to back home and I see those signage to announce the Casino de Montréal and a lot of other businesses and services on the territory of Montreal. So, it doesn't seem to be a problem.

But based on this letter, the territory of Montreal nearby a highway would be excluded. So' this was my first surprise, because I can just see that this not the case. So I would need to make a very detailed analysis to find out why that find of signage would not be possible.

Just for the show Cavalia that lasted about two months and a half, they put on signage to announce where to exit in order to get there. So, I have a little bit of problem when I see that it would be feasible. »

Rectificatif :

La zone d'exclusion à laquelle le Ministère fait référence dans la note DA49 touche la signalisation des services d'essence et de restauration et non la signalisation d'attrait touristiques. La *Politique de signalisation touristique* comporte également un volet visant la signalisation des équipements touristiques privés. Cette catégorie fait aussi l'objet d'un corridor d'exclusion à Montréal où seuls les attrait touristiques majeurs sont signalisés (ex. : Stade Olympique, Jardin botanique, Casino, Oratoire...). Contrairement aux autres régions, les hôtels, terrains de golf, théâtres... ne peuvent bénéficier d'une signalisation bleue à Montréal.

-
- **Intervention de M. Ron Goes – DT5, lignes 1115 et suivantes**

Énoncé à rectifier :

« Also one engineer has projected the cost to be well over \$250 million for this project. One engineer, I remember, he said he added up the work and he said it's way, way up there above the estimates. »

Rectificatif :

Tel que mentionné dans le document DA1.1 (Complément d'information – Résumé des modifications), les coûts du projet sont évalués à 150 M\$.

Énoncé à rectifier :

« I have gone to the hearings. I have asked questions. I know that things that were fluid at the time. So, I wasn't prepared to come up, because I didn't know what the plan exactly would be or was, or anything like that.

I just looked at it from a piecemeal basis, you know. And of course at that time, the consultations were more presentation consultations than participatory consultations. And I had to walk out of one, because I was ill. So, I couldn't speak at one. ...

There were two, as I recall, in Sarto-Desnoyers and they were simply presenting the project as planned, as they had planned. And, you know, people did make criticisms on the fly, but of course they couldn't analyse the plan, because that's when it was presented to the public, how it could work...»

Rectificatif :

Lors de la première soirée d'information des citoyens tenue à Dorval à l'automne 2004, la lettre d'invitation transmise dans chaque foyer exposait clairement les objectifs de cette séance, à savoir : informer la population sur le projet, permettre aux participants de poser des questions afin de faciliter la compréhension du projet et, enfin, faire part au Ministère et à ses partenaires des commentaires sur la solution proposée.

La deuxième séance, tenue en février 2005, avait pour objectif de faire part aux citoyens des résultats d'analyse des suggestions formulées par la population lors de la première séance. Elle s'est déroulée selon le même modèle que la première.

Mémoires déposés après le 14 octobre

- ***Mémoire de Transport 2000 Québec (DM21)***

Énoncé à rectifier :

« Le promoteur (MTQ) veut rendre la circulation plus fluide par l'amélioration des infrastructures routières. Cependant, celles-ci seraient à saturation dans un horizon de 15-20 ans. » p.1

Rectificatif :

Comme le Ministère l'a expliqué dans le document DQ1-1 les évaluations de déplacements montrent que les bretelles de l'échangeur les plus achalandées ont une capacité qui dépasse largement les débits estimés pour 2016 (horizon de planification retenu pour le projet). Par ailleurs, comme nous le précisons dans ce document, les prévisions de déplacements réalisées par le Ministère à l'échelle régionale laisse entrevoir un plafonnement de la demande quotidienne en 2021 et aux périodes de pointe en 2016.

Énoncé à rectifier :

« Le terminus actuel de la Société de transport de Montréal ou STM (gare-terminus Dorval) sera réaménagé. Par contre, le stationnement qui fait partie intégrante de l'infrastructure actuelle serait relocalisé du côté est de l'A-520 (voir carte 1). Pour parvenir à la gare, les automobilistes désirant utiliser le TC devraient marcher plus longtemps, traverser des carrefours achalandés et

ce, sans compter les intempéries. Le trajet vers la gare de l'AMT serait lui aussi plus difficile. Donc, le confort des usagers risque d'être diminué.» p.1

Rectificatif :

Une partie des espaces de stationnement qui seraient éliminés par le réaménagement du terminus de la Société de transport de Montréal (STM) pourraient être réaménagés à même le stationnement incitatif de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) au nord des voies ferrées dans l'espace rendu disponible par l'élimination des quais d'autobus. Des espaces de stationnement supplémentaires pourraient par ailleurs être aménagés sur le terrain localisé entre l'avenue Dorval et l'avenue X tel qu'illustré sur le plan du projet (DA8). Rappelons que le projet est à l'étape de l'avant-projet préliminaire et que le concept de réaménagement définitif du terminus et des stationnements fera l'objet de discussions entre le Ministère et les partenaires concernés à une étape ultérieure de la planification du projet.

Énoncé à rectifier :

« Pour ce qui est des trajets en autobus, l'absence de mesures préférentielles (voies réservées) rendrait l'utilisation du TC moins attirante, puisque les autobus devront suivre le flux de circulation générale.

Il n'y a pas eu d'analyse là-dessus, mais on peut émettre l'hypothèse que compte tenu de la nouvelle configuration, certains trajets d'autobus pourraient être plus longs. » p.1

Rectificatif :

La Société de transport de Montréal (STM) a évalué l'impact de la solution proposée sur l'exploitation de son réseau d'autobus (DB14). Ces évaluations montrent que le réaménagement de l'échangeur tel que proposé permettrait une réduction des temps de parcours des autobus (2300 heures/année) qui se traduirait par une diminution d'environ 150 000 \$ des coûts annuels d'exploitation. De plus, puisque la réalisation du projet nécessiterait le réaménagement du terminus d'autobus, ce dernier serait plus fonctionnel et aurait une plus grande capacité pour répondre aux besoins futurs de la STM.