

Projet de réaménagement de l'échangeur Dorval

TABLEAU

Impacts sur les temps de parcours des autobus de la STM par approche, par ligne et par direction

Lignes	Directions	Voyages quotidiens	Delta par trajet secondes	Économies annuelles \$	
				heures	\$
Approche Est via Bouchard					
173	O	13	-53	48,1	3 033 \$
	E	23	-53	85,2	5 367 \$
195	O	55	-53	203,7	12 833 \$
	E	51	-53	188,9	11 900 \$
Approche Sud via Dorval					
191	O	50	0	0,0	- \$
	E	51	-40	141,7	8 925 \$
202 O.	O	50	-40	138,9	8 750 \$
	E	45	0	-	- \$
203	O	42	-40	116,7	7 350 \$
	E	39	0	0,0	- \$
209	O	17	-40	47,2	2 975 \$
	E	15	0	-	- \$
211 O.	O	98	-40	272,2	17 150 \$
	E	86	0	0,0	- \$
Approche Nord via A520					
202 E.	O	50	-27	92,6	5 833 \$
	E	45	-40	125,0	7 875 \$
460	O	48	-27	88,9	5 600 \$
	E	32	-40	88,9	5 600 \$
Approche Est via A20					
211 E.	O	98	-40	272,2	17 150 \$
	E	86	-27	159,3	10 033 \$
221 E.	O	32	-40	88,9	5 600 \$
	E	29	-27	53,7	3 383 \$
221 O.	O	32	-40	88,9	5 600 \$
	E	29	0,0	0,0	- \$
Approche Nord via Romé-Vachon					
204	E	25	13	-23,1	(1 458) \$
	O	21	-13	19,4	1 225 \$
Total				2 297	144 725 \$

Impacts qualitatifs sur la qualité du service à la clientèle

Meilleure fonctionnalité et capacité accrue du terminus d'autobus

Meilleure fluidité de la circulation et, conséquemment meilleure ponctualité des autobus

Sécurité améliorée pour la circulation des autobus en diminuant le nombre de conflits véhiculaires

Disponibilité de l'espace nécessaire pour l'ajout de nouvelles lignes d'autobus

219

DB14

Projet d'amélioration des infrastructures
de transport terrestre près de l'Aéroport
Montréal-Trudeau

20 septembre 2005