

RÉPONSES AUX QUESTIONS COMPLÉMENTAIRES DU BAPE DU 7 NOVEMBRE 2005 (DQ5)

Question 1

Advenant que le projet d'emprise ferroviaire ne soit pas réalisé parallèlement au projet routier, dans quelle mesure seraient modifiés le calendrier et l'échéancier des travaux?

Réponse 1

Le scénario de réalisation des travaux de réaménagement de l'échangeur Dorval, présenté le 14 septembre dernier lors de la première partie de l'audience publique (DA9), montrait les séquences de réalisation des travaux du nouvel échangeur et ceux de l'aménagement du corridor ferroviaire du projet d'Aéroports de Montréal (ADM). Ces derniers travaux, constitués essentiellement de ponts d'étagement, de murs de soutènement et de déblais de masse, s'intégreraient aux travaux routiers effectués dans le secteur au nord des voies ferrées au cours des années 2007, 2008 et 2009. C'est le ministère des Transports qui agirait à titre de maître d'œuvre pour l'ensemble des travaux.

Comme le représentant d'ADM l'a mentionné lors de l'audience (DT2, p.11), la réalisation simultanée des travaux routiers et d'aménagement de l'emprise ferroviaire a pour objectifs de minimiser les impacts environnementaux associés à la présence du chantier et de permettre des économies de coûts de l'ordre de 8 M\$. Pour permettre à la population et aux partenaires des deux projets de bénéficier de la réduction des impacts anticipés, les deux projets doivent donc être réalisés simultanément.

Si des contraintes de quelque nature qu'elles soient amenaient ADM et ses partenaires à repousser la réalisation du projet ferroviaire, la réalisation du volet routier sous la responsabilité du ministère des Transports ne serait pas affectée et l'échéancier proposé serait maintenu. Le MTQ pourrait tout de même réaliser certains aménagements en prévision de l'intégration éventuelle de la tranchée pour le volet ferroviaire (ex : dimension des ponts d'étagement enjambant la tranchée).

Question 2

Pourriez-vous nous fournir les débits actuel et anticipé (2004 et 2016 statu quo) sur l'avenue Michel-Jasmin, avant l'intersection qui conduit à l'aéroport, de même que les débits anticipés en 2016, à la suite de la réalisation du projet, sur la bretelle d'accès direct entre l'autoroute 20 Est et l'aéroport, après l'embranchement pour l'autoroute 520 Est ?

Réponse 2

Débits sur l'avenue Michel-Jasmin avant la bretelle desservant le mouvement vers l'aéroport :

| Période | Scénario | |
|--------------------|----------------------------|-------------------|
| | Statu quo (actuel) 2004 | Statu quo 2016 |
| Heure de pointe AM | 2100 véh. / h | 2910 véh. / h |
| Heure de pointe PM | 2540 véh. / h | 3740 véh. / h |

Débits sur la bretelle desservant le mouvement de l'autoroute 20 Est vers l'aéroport (après l'embranchement vers l'autoroute 520)

| Période | Projet 2016 |
|--------------------|--------------|
| Heure de pointe AM | 80 véh. / h |
| Heure de pointe PM | 220 véh. / h |

Question 3

Actuellement, quel pourcentage du débit provenant de l'autoroute 520 Ouest se dirige vers l'autoroute 20 Est et, inversement, quel pourcentage du débit provenant de l'autoroute 20 Ouest se dirige vers l'autoroute 520 Est ?

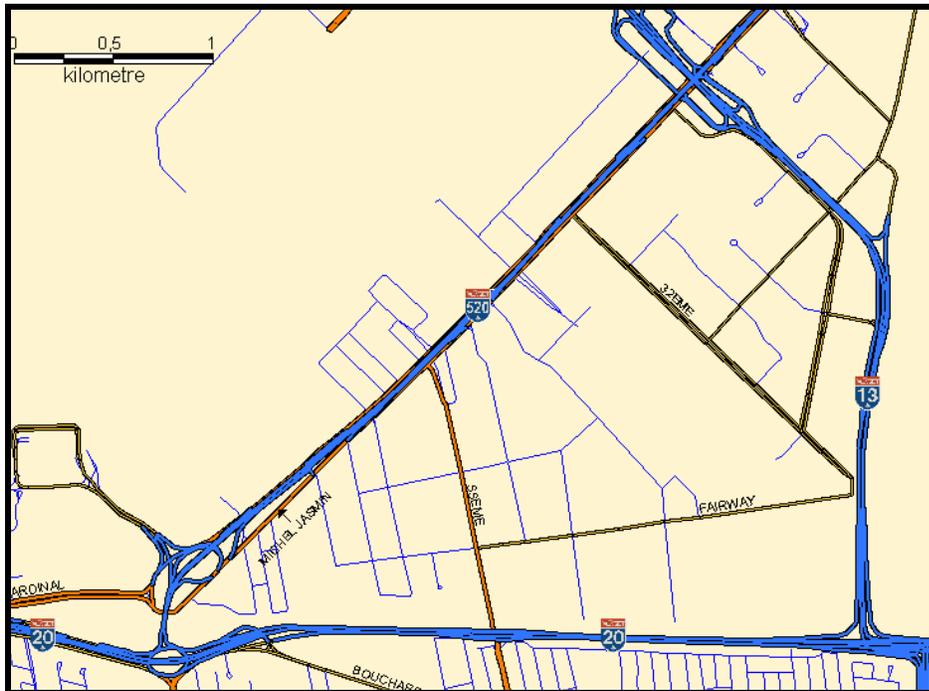
Réponse 3

Les débits de ces deux mouvements sont relativement faibles. On estime que le débit de l'autoroute 520 Ouest vers l'autoroute 20 Est s'élève à environ 40 véhicules à l'heure de pointe du matin, et à 120 véhicules à l'heure de pointe du soir, ce qui représente respectivement environ 3 % et 5 % de l'ensemble des véhicules provenant de l'autoroute 520 Ouest.

Inversement, le débit de l'autoroute 20 Ouest vers l'autoroute 520 Est est d'environ 120 véhicules à l'heure de pointe du matin et de 40 véhicules à l'heure de pointe du soir. Le pourcentage du mouvement vers l'autoroute 520 Est représente à peine 4 % et 1 % du débit sur l'autoroute 20 Ouest à cet endroit.

On explique ces faibles débits par la configuration du réseau routier dans ce secteur. En effet, le mouvement entre l'autoroute 520 et l'autoroute 20 à l'est de l'échangeur Dorval est bien mieux desservi par l'autoroute 13 ou encore par la 55^e avenue pour les véhicules qui accèdent au parc industriel de Lachine.

Carte du secteur



Question 4

Pourriez-vous nous indiquer, ou désigner, le nom de la nouvelle rue qui croiserait l'avenue Marshall et qui longerait l'hôtel Hilton avant de rejoindre l'avenue Michel-Jasmin ? Indiquez-nous également où se trouverait la sortie pour cette nouvelle rue, c'est-à-dire à quelle distance se trouverait-elle de l'actuelle sortie pour l'avenue Marshall.

Réponse 4

Pour les fins du projet, la nouvelle rue qui croiserait l'avenue Marshall et qui longerait l'hôtel Hilton est désignée sous le nom de « rue B ». C'est l'arrondissement de Dorval qui aura la responsabilité de désigner le nom de cette nouvelle rue par résolution du conseil.

Actuellement, la sortie de l'autoroute 520 en direction ouest permettant d'accéder à la voie de desserte et à la rue Marshall se situe 400 mètres en amont du croisement de l'avenue Marshall et de la voie de desserte. Mentionnons que cette sortie dessert l'aéroport et le réseau local environnant. Dans le projet, la sortie permettant d'accéder à la voie de desserte, ainsi qu'au réseau local adjacent, notamment à la rue B, serait localisée plus à l'est (vis-à-vis la 52^e avenue), soit 900 mètres en amont de l'emplacement de la sortie actuelle.

Question 5

En référence à votre réponse n° 2 aux questions complémentaires de la commission du 19 octobre 2005, quelle serait la capacité de la sortie « boul. Fénélon – avenue Dorval » à la suite de la réalisation du projet ? Quel serait le niveau de service anticipé avec les débits projetés en 2016 (statu quo/projet) et quand prévoit-on atteindre la saturation de la capacité de cette sortie ?

Réponse 5

Scénario Projet 2016

La capacité de la sortie réalisée dans le cadre du projet s'élèverait à 1800 véhicules à l'heure dans des conditions d'aménagement idéales.

Le niveau de service, lequel est conditionné par l'intersection en aval, serait de « B » tant pour l'heure de pointe du matin que du soir.

Pour les mêmes motifs que ceux évoqués en réponse à la première question du document DQ1, le Ministère ne prévoit pas que l'utilisation de cette bretelle puisse atteindre la capacité, et ce, même pour un horizon dépassant largement l'année 2016.

Scénario Statu Quo 2016

Les niveaux de service pour le scénario Statu quo 2016 n'ont pas été calculés. Cet indicateur est utile principalement pour vérifier le fonctionnement d'une composante routière déterminée, par exemple une intersection. Or, puisque les scénarios Statu quo et Projet diffèrent considérablement, les composantes routières ne peuvent être comparées une à une. Tel que présenté lors de la première partie de l'audience, le temps de parcours pour les différents mouvements desservis par l'échangeur a été retenu pour comparer la performance des scénarios.

Question 6

En référence aux documents déposés DA26 et DA45, comment expliquez-vous la prévision des 1 094 véhicules/heure en période de pointe du soir en provenance de la rue X ?

Réponse 6

Ces véhicules proviennent de la voie de desserte de l'autoroute 20 Ouest (43 %), du boulevard Bouchard (29 %), de l'avenue Dorval (23 %), et de divers mouvements locaux (5 %). Ils se destinent vers l'autoroute 20 Ouest ou le boulevard Fénélon.