

RÉPONSES AUX QUESTIONS COMPLÉMENTAIRES DU BAPE DU 23 NOVEMBRE 2005 (DQ8)

Question 1

En référence au projet optimisé (figure 8, document DA1), on remarque que la rue B et l'avenue Marshall ont été reconfigurées par rapport à la variante 2B (figure 1.6, document PR3.1). Comment expliquez-vous cette reconfiguration ?

Réponse 1

Le document complémentaire avait pour objectif de présenter les modifications apportées au projet à la suite de la réalisation d'un audit de sécurité, ainsi que celles rendues nécessaires par la modification du tracé ferroviaire.

En ce qui a trait au changement du tracé de la rue B, il résulte d'une modification apportée au projet retenu (scénario 2B) à la suite de la réalisation de l'avant-projet préliminaire et de l'étude d'impact sur l'environnement. La modification du tracé visait essentiellement à restreindre le morcellement des terrains. Cette modification n'affecte pas la répartition des débits dans le projet.

- Puisque ce segment du projet (de la rue B) passe directement sur la propriété du gouvernement fédéral, gérée par Aéroports de Montréal, ADM désire évaluer le tracé de moindre impact sur le morcellement des propriétés sur son territoire.

Question 2

Concernant le document DA46, comment expliquez-vous que le débit en période de pointe du matin en 2016, à la suite de la réalisation du projet, soit plus élevé que les débits estimés en 2004 et 2016 advenant que le statu quo soit maintenu ?

Réponse 2

Les débits sont semblables, mais il ne s'agit pas des mêmes usagers. En effet, dans le Statu quo, ce lien est principalement utilisé par les véhicules se destinant vers l'A-520 Est et provenant de l'aéroport et de la rue Cardinal. Ces deux mouvements composent plus de 90% du débit à cet endroit.

Dans le projet, le mouvement de l'aéroport vers l'A-520 Est est assuré par un lien direct. Par contre, la circulation provenant de l'avenue Cardinal en direction de l'A-520 Est doit toujours passer par cet endroit. À cette circulation, on doit ajouter tous les mouvements vers l'A-520 Est provenant essentiellement du réseau local au sud des voies ferrées (boul. Dorval et Fénélon, rue Bouchard) ainsi que le trafic, relativement faible, provenant de l'A-20 Ouest. Ces mouvements composent également 90 % du débit total à cet endroit.

Question 3

En référence à votre réponse n° 2 aux questions complémentaires de la commission du 7 novembre 2005, pourriez-vous nous fournir les débits anticipés en 2016, à la suite de la réalisation du projet, sur la bretelle reliant l'autoroute 20 Ouest à l'aéroport, et ce, avant le point de convergence du trafic qui emprunte cette bretelle avec le trafic de la bretelle reliant l'autoroute 20 Est à l'aéroport ?

Réponse 3

En 2016, après la réalisation du projet, les débits aux heures de pointe du matin et du soir sur la bretelle menant de l'autoroute 20 en direction ouest vers l'aéroport, avant le point de convergence, sont évalués comme suit (voir DA21 pour les débits en heure de pointe du soir) :

- Heure de pointe AM : 400 véh. / h
- Heure de pointe PM : 692 véh. / h