

Audience publique sur le projet de parachèvement de l'autoroute 25

Rectification de faits et d'énoncés erronés
À la suite du dépôt des mémoires

22 juillet 2005

Rectification de faits et d'énoncés erronés

Mémoires DM1 à DM5

Aucun élément de rectification.

Mémoire DM6–Chambre de commerce et d'industrie de Laval

Énoncé à rectifier :

- ❖ *D'ici 2016, selon le Ministère des transports du Québec, le débit va augmenter de 20 %, ce qui occasionnera une file d'attente de 20 à 40 km **avec un temps d'attente entre 130 et 194 minutes** (page 3, 2^e paragraphe).*

Rectification :

- Le MTQ n'a jamais dit que **les temps d'attente** seraient entre 130 et 194 minutes mais bien que **les temps de parcours** ont doublé entre 1989 et 1998 et à la page 33 du document (PR3.1), il est clairement spécifié que le surplus de véhicules à l'horizon 2016, se traduira par un prolongement de la période de pointe et par un allongement des files d'attente. Le MTQ ne s'est pas avancé à faire une corrélation avec les temps de parcours.

Mémoires DM7 à DM9

Aucun élément de rectification.

Mémoire DM10–M. Marcel Chicoine

Énoncé à rectifier :

- ❖ *Lors de l'exposé du projet, il n'y a eu **aucune précision** au niveau du cheminement de ces autobus... (page 3, 2^e paragraphe).*

Rectification :

- Le MTQ a précisé le cheminement des autobus à la figure 22 de la présentation du 16 mai.

Mémoire DM11–Collectif en environnement Mercier-Est

Énoncé à rectifier :

- ❖ *Selon l'étude d'impact sur le nouveau tracé de la 25, déposé en 2001, on prévoit **150 000 déplacements** journaliers. Mais si on tient compte de l'augmentation de **25 %** prévue par le ministère des Transports, ce sera plutôt **172 000 déplacements** journaliers (page 11, 2^e paragraphe).*

Rectification :

- À la figure 19 du rapport de justification de 2001, p.51 (Document PR3.1), les débits journaliers moyens annuels ont été fournis et il est indiqué que **sans péage**, immédiatement au nord de l'échangeur Anjou, le débit pourrait atteindre en 2016, 152 500 véhicules (autoroute et voies de desserte incluses). Sur le pont, c'est un débit de 112 750 véhicules qui est prévu **sans péage, en 2016**. Il ne faut pas ajouter 25 % d'augmentation car les simulations du MTQ prévoient déjà les augmentations pour 2016 et le projet sera à péage avec les débits journaliers sur le pont en 2016, de l'ordre de 48 000 à 62 000 véhicules, tel que présenté le 16 mai 2005.

Mémoire DM12–CRÉ Lanaudière

Énoncé à rectifier :

- ❖ *... l'étude d'impact concernant les simulations des économies de temps et de distance, publiée par le MTQ en mai 2005, fait état d'économies importantes de temps de déplacement pour les personnes **en période de pointe du matin**, soit plus de **10 000 000 d'heures par année** de même qu'une économie de **38 millions** de nombre de kilomètres parcourus,... (page 15, 4^e paragraphe).*

Rectification :

- Nous voulons préciser que l'annualisation des économies en heures et en kilomètres comprend l'ensemble des périodes de la journée (périodes de pointe du matin et soir, périodes hors pointe et fins de semaine) et non exclusivement la période de pointe du matin.

Mémoires DM13 à DM20

Aucun élément de rectification.

Mémoire DM21–Monsieur Normand Legault

Énoncé à rectifier :

- ❖ *Des pertes de superficie attribuables à l'emprise de l'infrastructure sont de **45,99 hectares** en zone agricole permanente... Ces pertes sont importantes puisque **ces superficies en culture** le sont depuis fort longtemps (page 7, 3^e paragraphe).*

Rectification :

- Effectivement, la superficie de l'emprise couvre 45,99 hectares, toutefois la superficie qui est en agriculture active couvre 14,95 hectares.

Énoncé à rectifier :

- ❖ *Une superficie d'environ **700 hectares** va subir une perte de ses activités agricoles dans une très courte période... Les pertes de superficie de 700 hectares peuvent affecter la pérennité de certaines entreprises agricoles (page 7, 4^e paragraphe).*

Rectification :

- Par calcul planimétrique, il a été estimé que l'ensemble des terres cultivées en 2003, en zone blanche, couvrait environ 300 hectares, à l'est de l'emprise de l'autoroute 25, soit l'endroit où se trouve les plus importantes superficies en culture en zone blanche dans l'Est de Laval.

Mémoire DM22–Monsieur Marc Lessard

Énoncés à rectifier :

- ❖ *Tronçon montréalais : 9 voies de circulation rapide sur près de **2 km** en zone urbaine.*
- ❖ *Tronçon lavallois ; 5 voies de circulation sur près de **5 km** en zone agricole (page 5, 3^e et 4^e paragraphes).*

Rectification :

- Concernant la longueur du projet de 7,2 km au total, celui-ci se divise comme suit :
 - Laval : 2,9 km
 - Pont : 1,2 km
 - Montréal : 3,1 km

Dans Laval, ce n'est que la partie au nord de la Montée Masson qui est en zone agricole permanente.

Mémoires DM23.1–Parti vert du Canada

Énoncé à rectifier :

- ❖ *Seulement à Laval, le projet entraînera la disparition à court terme du **tiers des terres cultivées** (page 3, 1^{er} paragraphe).*

Rectification :

- Selon le Profil publié par le MAPAQ (ISBN 2-550-35573-3) en 2000, la superficie cultivée des entreprises agricoles en 1997 était de 2 948 hectares. Pour que le tiers des terres disparaissent, il faudrait donc la perte d'environ 1 300 hectares, ce qui n'est pas le cas. Voir 2^e rectification au mémoire DM21.

Mémoires DM24 à DM26

Aucun élément de rectification.

Mémoire DM27–Parti Vert du Québec

Énoncé à rectifier :

- ❖ *Le projet du MTQ se vante de réduire, grâce à ce projet, le nombre de déplacement de **20 millions** de véhicules-km, ce qui est en réalité négligeable comparé aux 40 milliards véhicules-km de déplacement dans la région de Montréal (**réduction de 0,05 %**) (page 14, 1^{er} paragraphe).*

Rectification :

- La réduction pour les utilisateurs du futur pont est de plus de 50 millions de véhicules-km, ce qui équivaut à 0,125 %, et pour l'ensemble de la région métropolitaine c'est 38 millions de véhicules-km.

Mémoire DM28 – Ville de Montréal

Énoncés à rectifier :

- ❖ *La Ville est préoccupée par les risques de débordement de la circulation sur le réseau local lors de congestion, particulièrement dans **l'échangeur Anjou** déjà à **capacité** ...*
- ❖ (À noter que le document déposé fait état de cette inquiétude de la Ville sans qu'il y soit mentionné que l'échangeur est actuellement à capacité, ce qui par contre a été dit lors de la présentation).

Rectifications :

- L'échangeur Anjou ne fonctionne pas à capacité.
- De plus, les évaluations révèlent que le projet de l'A-25 n'occasionne pas une augmentation importante des débits, mais plutôt une nouvelle répartition des mouvements sur l'ensemble des bretelles de l'échangeur. L'échangeur pourra accommoder adéquatement les débits projetés en 2016. Ce point a d'ailleurs été discuté lors de la première partie de l'audience. Notons également que le projet a globalement pour effet de concentrer davantage la circulation de transit sur le réseau autoroutier et donc de réduire les débordements sur le réseau local.

Énoncé à rectifier :

- ❖ « S'additionnent à ce phénomène, les nouveaux déplacements automobiles qu'engendrerait la présence de cette nouvelle infrastructure (trafic induit). Le MTQ ne tient pas compte dans ses prévisions de cette **induction** et considère ce nouveau trafic négligeable » (p. 7, section 3.1.2).

Rectifications :

- La modélisation du transport urbain en exploitation au MTQ tient compte des principales composantes de ce qui est appelé «l'induction de déplacement suivant l'implantation d'une infrastructure routière». En effet, lors de la première partie de l'audience, le Ministère a fourni, en plusieurs occasions, des explications sur le processus de modélisation des transports urbains appliqué au MTQ et plus particulièrement sur les facteurs les plus significatifs de l'évolution de la demande en transport.
- En matière d'analyse prévisionnelle de la demande en transport, le MTQ a préconisé une approche rigoureuse basée sur la compréhension des facteurs explicatifs de la croissance de la demande en transport et sur la projection des tendances les plus significatives en la matière. Ainsi, toutes les composantes suivantes de l'induction, lesquelles sont les plus significatives, ont été prises en compte :
 - l'évolution socio-démographique ;
 - les changements de trajet ;
 - les changements de mode ;
 - les développements urbains.

Mémoires DM29 à DM33

Aucun élément de rectification.

Conseil central du Montréal métropolitain, CSN – DM34

Énoncé à rectifier :

- ❖ *« Rappelons qu’au Nouveau-Brunswick, la construction de l’autoroute Moncton-Fredericton en PPP, a coûté 726 millions de dollars au lieu de 584 millions de dollars sans compter l’imposition de tarif de péage prohibitif » (p. 9, 4^e paragraphe).*

Rectification :

- Voir la 2^e rectification au mémoire du CRE-Montréal (DM38).

Énoncé à rectifier :

- ❖ *« Tous ces nouveaux automobilistes, qui vont emprunter ce nouveau pont, vont converger vers le centre-ville de Montréal. Cet achalandage supplémentaire, que le réseau routier métropolitain ne peut accueillir, va provoquer, aux heures de pointe, une congestion sur le réseau local et détériorer ainsi l’air à cet endroit » (p. 11, 3^e paragraphe).*

Rectification :

- Lors de la première partie de l’audience, le Ministère a présenté les origines et destinations des éventuels véhicules sur le pont de l’A-25. Or, cette affirmation du Mémoire va à l’encontre des résultats de simulations que le Ministère a réalisées. Il importe de rappeler qu’en direction sud, en période de pointe du matin, les usagers se destineront principalement vers le secteur est de Montréal (île-de-Montréal - Est + Mercier = 45,4 %), alors que le centre-ville de Montréal ne sera une destination que pour 13,3 % des véhicules.

Énoncés à rectifier :

- ❖ ***Un train de banlieue reliant Montréal à Mascouche :***

L’ajout de ce train de 23 km serait utilisé par plus de 5 600 passagères et passagers supplémentaires et l’investissement nécessaire à sa réalisation est estimé à 50 millions de dollars (p. 18, 3^e paragraphe).

- ❖ ***Un train de banlieue reliant Montréal à l’Assomption :***

Ce train de 46,9 km serait utilisé par plus de 8 600 personnes supplémentaires et l’investissement nécessaire à sa réalisation est estimé à 80 millions de dollars (p. 18, 4^e paragraphe).

- ❖ ***Des voies réservées aux transports en commun :***

L’idéal serait de réserver, sur toutes les grandes artères, une voie pour les transports en commun. Dans le cas qui nous préoccupe, nous proposons de prévoir une voie réservée aux transports en commun sur chacune des artères suivantes, soit sur le tronçon du boulevard Pie IX vers Laval et sur l’avenue Papineau. Le prolongement de la voie réservée sur Pie IX coûterait quant à elle 15 millions de dollars et permettrait l’augmentation de l’achalandage de plus de 2 200 usagères et usagers.

Concernant l'ajout de la voie réservée sur Papineau, nous n'avons pas d'information mais nous pensons qu'elle ne devrait financièrement rien coûter et qu'elle aussi va favoriser l'utilisation du transport en commun (p. 18, 5^e paragraphe).

Par conséquent, nous évaluons l'investissement global nécessaire à la réalisation de ces projets à 145 millions de dollars, ce qui est loin d'être négligeable » (p. 18, 6^e paragraphe).

Rectification :

- Voir 3^e rectification au mémoire DM38–Conseil régional de l'environnement de Montréal.

Mémoire DM35–Conférence régionale des élus de Laval

Énoncé à rectifier :

- ❖ *Page 8, carte du projet.*

Rectification :

- Il s'agit de la carte du projet présenté en septembre 2002. Le projet présenté au BAPE diffère de ce dernier particulièrement au niveau de l'échangeur A-25 / A-440 / boul. Marcel-Villeneuve.

Mémoire DM36

Aucun élément de rectification.

Mémoire DM37–Équiterre

Énoncé à rectifier :

- ❖ *L'infrastructure autoroutière elle-même empiète peu sur des terres agricoles. Toutefois, les développements résidentiels et industriels prévus et que facilitera le pont, empièteront sur 700 hectares de terres situées à Laval qui, bien que zonées blanches, sont présentement des exploitations agricoles (page 16, section 5.2 point 1, 1^{er} paragraphe).*

Rectification :

- Voir 2^e rectification au mémoire DM21–Monsieur Normand Legault.

Énoncé à rectifier :

- ❖ *Le tableau de la proposition alternative (page 27).*

Rectification :

- Voir 3^e rectification au mémoire DM38–Conseil régional de l’environnement de Montréal.

Mémoire DM38– Conseil régional de l’environnement de Montréal (CREM)

Énoncé à rectifier :

- ❖ « *Le MTQ, contre toute expérience, n’a prévu aucune demande induite de circulation automobile générée par le projet* » (page 4).

Rectification :

- Voir rectification au mémoire de la Ville de Montréal. De plus, à la page 9 du mémoire, on y décrit les 3 principales sources de l’induction. Le Ministère a démontré, lors de l’audience, comment celles-ci sont prises en compte dans la modélisation réalisée.

Énoncé à rectifier :

- ❖ « *Au Nouveau-Brunswick, la construction de l’autoroute Moncton-Fredericton avait été confiée à un consortium dont la multinationale Suez-Lyonnaise des Eaux. En plus du dépassement des coûts prévus pour la construction de 584 millions de dollars à 726 millions de dollars, le consortium imposa des coûts de péage prohibitifs qui provoquèrent la colère des citoyens. Le gouvernement fut alors contraint d’ouvrir le contrat pour abolir le péage* » (page 6).

Rectification :

- Le 22 janvier 1998, le Nouveau-Brunswick a signé une entente de type conception, construction, exploitation, entretien, financement (CCEE¹) avec la Maritime Road Development Corporation (MRDC) pour un montant de 681 M\$ comportant un prix maximal garanti de 585 M\$ pour la construction de l’infrastructure. Le contrat était d’une durée de 50 ans². La construction a débuté peu après la signature de l’entente et l’inauguration ainsi que l’ouverture à la circulation ont été faites le 23 octobre 2001, soit quatre ans après le début des travaux et cinq semaines avant la date d’ouverture prévue du 30 novembre³.

Le prix maximal garanti implique que tous les dépassements de coûts étaient de la responsabilité de MRDC.

¹ **Conception, Réalisation, Financement, Exploitation** : Modèle de partenariat qui consiste à confier au secteur privé l’ensemble des responsabilités de conception, de réalisation, d’exploitation, de maintenance et le financement d’une infrastructure publique nécessaires à la prestation de services. À la fin du contrat, la propriété est transférée au secteur public, généralement sans aucun frais. (Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations (CIRANO), *Synthèse critique d’expériences de partenariats public-privé*, 23 février 2003, p. 9).

² *The Canadian Council for Public-Private Partnerships, 2003 national Award Winners, Fredericton-Moncton Highway Project*, juin 2004, p. 21.

³ Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations (CIRANO), *Synthèse critique d’expériences de partenariats public-privé*, 23 février 2003, p. 18.

Mentionnons qu'initialement, le Ministère des transports du Nouveau-Brunswick évaluait le projet à 758 M\$ (construction de l'autoroute *Moncton-Fredericton*). Le concept *partenariat public-privé* a permis d'économiser 173 M\$ sur la construction de l'infrastructure (coût maximal de 585 M\$) et 13,7 M\$ pour l'opération et l'entretien sur une période de vingt ans⁴.

Le projet a été réalisé par la Maritime Road Development Corporation, un consortium de firmes privées comprenant :

- Le groupe Dragados FCC, Espagne, (50%);
- Janin Atlas Incorporé, basé à Montréal, (25%);
- Miller Paving, Ontario, (25%).

La Suez-Lyonnaise des Eaux ne faisait pas partie du Consortium.

Les tarifs de péage initiaux **maximums** (pour le tronçon complet – 195 km) prévus à la date de la pleine accessibilité de la route à la circulation sont les suivants⁵ :

- Voiture particulière 6,00 \$
- Véhicule de plaisance 8,25 \$
- Véhicule commercial :
 - 2 essieux 7,75 \$
 - 3 essieux 11,50 \$
 - 4 essieux 15,50 \$
 - 5 essieux 19,25 \$
 - 6 essieux 23,25 \$

L'augmentation annuelle maximale du péage fantôme est fixée à 90 % de l'indice des prix à la consommation à compter de 2002 (c.-à-d. un an après que la route était entièrement ouverte à la circulation).

En 2001, le péage traditionnel a été remplacé par un péage fantôme, éliminant la contribution directe des usagers. Le partenaire privé continue à être rémunéré selon l'achalandage mais par une contribution gouvernementale. L'augmentation annuelle maximale du péage fantôme est fixée à 90 % de l'indice des prix à la consommation tel qu'initialement sur le péage traditionnel. Les coûts directs du remplacement du péage traditionnel par le péage fantôme se chiffrent à 32 M\$⁶.

⁴ The Canadian Council for Public-Private Partnerships, op.cit, p. 21.

⁵ Bureau du vérificateur général du Nouveau-Brunswick. *Rapport du Vérificateur Général 1998*, (chapitre 13), 1998, pp. 94 et 195, [<http://www.gnb.ca/OAG-BVG/1998/chap13f.pdf>].

⁶ The Canadian Council for Public-Private Partnerships, op.cit, p. 17.

Énoncé à rectifier :

❖ Description et coûts des projets TC proposés :

Nouvelles infrastructures	Achalandage PAM 2016	Transfert modal (auto vers le TC)	Coûts estimés
Voie réservée prolongée sur le Pont Pie IX	+2 200 usagers	1 200	15 millions \$
Train de banlieue de l'Est de Montréal/l'Assomption	8 600 usagers	5 000 *	80 millions \$
Train de banlieue de Mascouche	5 600 usagers	3 500	50 millions \$
Sous total	16 400 usagers	9 600	145 millions \$
Métro de Laval	18 000 usagers	3 400**	Complété
Voie réservées sur Papineau	ND	ND	ND
Total	34 400 usagers	13 100	145 millions \$

Sources : PTI 2005-2006-2007, Agence métropolitaine de transport
Présentation de M. Joel Gauthier, Chambre de commerce de l'Est de Montréal
*Extrapolation faite par Mme. Junca-Adenot selon la méthode de l'AMT
**Sans aucun effort de maximisation du potentiel de développement urbain

Rectification :

Nouvelles infrastructures	Achalandage PAM	Transfert modal (auto vers le TC)	Coûts estimés
Voie réservée prolongée sur le pont Pie-IX	2 800 usagers – 2006 (Laval – Couronne Nord)	1 425 usagers – 2006 (Laval – Couronne Nord)	29 M\$ (incluant travaux requis au préalable à Montréal) (estimé préliminaire)
Train de banlieue de l'est de Montréal / L'Assomption	8 600 usagers – long terme – étude de marché 2001 2 600 usagers – 2006 (simulation avec enquête O-D '98)	N/D	92,21 M\$ – 192,21 M\$ (en cours de révision par l'AMT)
Train de banlieue de Mascouche	2 800 usagers – moyen terme – étude de marché 1999 1 200 usagers – 2006 (simulation avec enquête O-D '98)	N/D	50 M\$ – 139 M\$ (en cours de révision par l'AMT)
Sous total	6 600 – 14 200 usagers	N/D	171,21 M\$ – 360,21 M\$
Métro de Laval	18 000 usagers	3 400 usagers	803,6 M\$
Voie réservée sur Papineau	N/D	N/D	N/D
Total	24 600 – 32 200 usagers	N/D	974,81 M\$ – 1 163,81 M\$

Le tableau rectifié résume les données dont dispose le Ministère des Transports en rapport avec les différents projets proposés dans le mémoire. Pour avoir plus d'informations, le lecteur est invité à prendre connaissance des explications détaillées dans la suite du texte.

Soulignons à prime abord que ces projets ne sont pas nouveaux et qu'ils sont soit en cours de réalisation, soit présentement à l'étude par l'AMT (organisme sous l'autorité du ministre des Transports) :

- Le projet de prolongement du métro à Laval, dont les coûts (évalués à 803,6 M\$) sont assumés à 100 % par le ministère, est en cours de réalisation par l'AMT et l'ouverture est prévu pour l'été 2007.
- Les autres projets sont tous en évolution, d'ailleurs la plupart des coûts et des prévisions d'achalandage utilisés par le CREM sont des résultats préliminaires en cours de révision par l'AMT :
- Les prévisions d'achalandage sont basées, soit sur d'anciennes études de marché, soit sur des simulations basées sur l'enquête origine-destination 1998, alors que plusieurs infrastructures de transport collectif, aujourd'hui présentes, n'existaient pas à l'époque (voie réservée sur l'accotement de l'A-25, train de banlieue Montréal / Blainville).
- Les coûts indiqués sont minimaux et correspondent à la mise en place de projets avec une offre limitée et parfois des équipements et infrastructures temporaires.

Le ministère suit par ailleurs attentivement le déroulement des études dirigées par l'AMT avant de pouvoir donner son aval à ces projets, ceux-ci étant financés à 75 % via son Programme d'aide au transport collectif des personnes (à l'exception du prolongement du métro).

➤ **Voie réservée prolongée sur le pont Pie-IX**

Dans l'étude globale d'optimisation du transport collectif dans le corridor Pie-IX réalisée en 2005 pour le compte de l'AMT, la firme Génivar recommande dans un premier temps de prolonger la voie réservée jusqu'au boulevard St-Martin, à Laval. Le coût de ce prolongement est estimé à 7,5 M\$. Le prolongement additionnel à Laval entre le boulevard St-Martin et l'A-440 représente un coût supplémentaire de 14 M\$.

De plus, avant de prolonger la voie réservée du côté de Laval, l'AMT doit remettre en opération celle du côté de Montréal. L'opération de cette voie réservée est en effet interrompue depuis juin 2002 à la suite d'accidents mortels impliquant des autobus et piétons. Pour cela, il faut ajouter le coût d'implantation de mesures correctives dans la portion montréalaise jusqu'au métro Pie-IX, au coût de 7,5 M\$.

Au total, le prolongement de la voie réservée Pie-IX à Laval jusqu'à l'A-440 représente donc un coût de 29 M\$ selon l'étude de Génivar.

Enfin, il faut bien préciser que cette étude n'est que préliminaire, la définition finale du projet n'est pas encore arrêtée et la faisabilité du projet n'a pas encore été démontrée. Par conséquent, le coût du prolongement est encore très approximatif.

Par ailleurs, des corrections doivent être apportées concernant l'achalandage de ce projet. Selon les dernières estimations de l'AMT, l'achalandage potentiel du projet est de 8 250 déplacements en direction sud, en période de pointe du matin, pour l'horizon 2006, dont 2 800 proviendraient de Laval et de la couronne Nord. Le transfert modal est estimé (pour la même période et le même horizon) à 1 633, dont 1 425 proviendraient de Laval et de la couronne Nord. Ces données proviennent de simulations réalisées par la STM pour le compte de l'AMT. Précisons qu'il n'y a pas eu de simulation réalisée pour une voie réservée à l'horizon 2016.

➤ **Train de banlieue de l'Est de Montréal / L'Assomption**

Le chiffre de 8 600 usagers en période de pointe est tiré en fait d'une étude de marché (sondage téléphonique) réalisée en 2001 par le Centre de recherche en gestion de l'UQAM pour le compte de l'AMT et représente un achalandage potentiel à long terme avec un scénario à 5 départs par période de pointe.

Selon cette même étude, le potentiel du nouveau service ferroviaire à court terme est de 2 900 usagers en PPAM et de 5 700 usagers en PPAM à moyen terme :

Achalandage potentiel le matin avec 5 départs

	Court terme (< 2 ans)	Moyen terme (3 - 5 ans)	Long terme (> 5 ans)
Est de Montréal	2 100	4 200	6 300
MRC L'Assomption	800	1 500	2 300
TOTAL LIGNE (PPAM)	2 900	5 700	8 600

*Source: Étude de marché du train de banlieue de Repentigny,
Centre de recherche en gestion, UQAM*

Par ailleurs, une étude de transport réalisée par la STM en 2004 (basée sur l'enquête origine-destination 1998) pour le compte de l'AMT évalue le potentiel d'achalandage en pointe AM pour l'horizon 2006 à 2 600 usagers, ce qui est du même ordre de grandeur que le potentiel à court terme évalué par l'étude de marché.

Il est également important de préciser que le train accommode principalement les déplacements Est-Ouest et que, selon cette même étude, près de 75 % de la clientèle du train proviendrait de l'île de Montréal, contre seulement 25 % de la couronne Nord-Est. Le pont de l'A-25 ne vise pas du tout les mêmes objectifs.

Enfin, le CREM indique que le coût de ce train de banlieue est de 80 M\$. Bien qu'un montant de 78,5 M\$ soit inscrit pour ce projet au PTI 2005-2007 de l'AMT, il faut savoir que ces coûts ne sont que pour un service à 4 départs par période de pointe et avec 27 voitures usagées. En fait, dans une évaluation préliminaire des coûts de mise en œuvre de ce train effectuée par l'AMT en avril 2004, les coûts d'immobilisation pour un service à 5 départs vers la gare centrale sont plutôt évalués à 92,21 M\$. Ces coûts sont par ailleurs en cours de révision par l'AMT.

De plus, ces coûts ont été évalués en prenant en compte l'acquisition de voitures usagées de plus de 30 ans rénovées pour une période de seulement 5 à 10 ans. Les voitures seraient à un étage et ne permettraient pas d'offrir une capacité suffisante pour y transporter 8 600 usagers avec 5 départs. Pour pouvoir accommoder un tel achalandage, il faudrait, soit avoir plus de départs avec le même type de matériel roulant, soit acquérir des voitures multiétagées. L'acquisition de voitures usagées sur le marché nord américain n'est pas garantie et il est fort probable qu'il faudra faire l'acquisition de voitures neuves. Nous estimons qu'un investissement additionnel de 100 M\$ serait requis pour le scénario nécessitant l'acquisition de voitures neuves, en considérant un coût d'achat de 2,5 M\$ l'unité et une flotte d'une quarantaine de voitures (5 départs X 8 voitures).

Ainsi, il est irréaliste de penser que pour un coût de 80 M\$, le train de banlieue pourrait transporter 8 600 passagers en période de pointe du matin avec seulement 4 départs par période de pointe et 27 voitures.

➤ **Train de banlieue de Mascouche**

Dans son mémoire, le CREM soutient que ce train attirera 5 600 usagers en période de pointe AM en 2016. Ce chiffre nous apparaît surévalué. Selon les informations transmises par l'AMT, le potentiel d'achalandage de ce train avait été estimé à 2 800 déplacements en période de pointe à moyen terme pour un service avec 4 départs le matin.

Cet achalandage provient d'une étude de marché réalisée en 1999 par le Centre de recherche en gestion de l'UQAM pour le compte de l'AMT. Or, cette étude de marché a été réalisée avant l'ouverture de la voie réservée sur l'autoroute 25 entre Terrebonne et Laval. Nous sommes d'avis que le contexte ayant changé, les résultats de cette étude de marché sont maintenant caducs.

Les estimations d'achalandages les plus récents fournis par l'AMT indiquent un potentiel de 1 200 usagers en période de pointe pour un service à 3 départs le matin à l'horizon 2006. Ces résultats proviennent de simulations produites par la STM pour le compte de l'AMT en février 2005.

Nous précisons à la commission que les coûts du projet sont en cours de révision à l'AMT. Mentionnons également que ces coûts considèrent pour hypothèses que l'on fait l'acquisition de voitures usagées et rénovées, que l'on aménage des stationnements temporaires et que les locomotives sont louées. Un montant de 10 M\$ additionnels seraient nécessaires pour rendre les stationnements permanents et un autre de 14 M\$ pour acheter des locomotives neuves. De plus, la durée de vie utile des voitures rénovées est de 5-10 ans tout comme pour le train de l'Est de Montréal / L'Assomption et nous évaluons le coût de remplacement par des voitures neuves à 65 M\$ (26 voitures à 2,5 M\$ l'unité).

➤ **Métro de Laval**

Dans le tableau présenté dans le mémoire, il est indiqué la mention « complété » dans la colonne des coûts estimés pour le métro de Laval. Il faut savoir que seulement 345 M\$ ont effectivement été dépensés (620 M\$ engagés sur un budget de 803,6 M\$) jusqu'à maintenant et que les travaux doivent se poursuivre jusqu'en 2007. De plus, le métro de Laval ne devrait pas être considéré comme une alternative au projet de l'A-25 car ce projet est déjà décidé et en cours de réalisation, indépendamment de la décision sur le projet de parachèvement de l'A-25.

➤ **Complément d'explications**

Dans son mémoire, le CREM oppose les projets de transport en commun à celui proposé par le ministère alors que dans les faits, ils sont complémentaires. Il est d'ailleurs illusoire de prétendre que les projets de transport en commun peuvent répondre à tous les besoins en déplacement de la région de Montréal. L'enquête origine-destination 1998 démontre que les résidents de la région Nord-Est travaillent davantage dans l'est de Montréal et sur la rive Nord qu'au centre-ville de Montréal. Il n'est donc pas étonnant que les simulations effectuées autant par le ministère que par la STM montre un faible potentiel pour la mise en place d'un train de banlieue à Mascouche. La voie réservée proposée par le ministère s'avérerait par ailleurs intéressante pour la clientèle se destinant vers l'est de Montréal.

De plus, non seulement les données utilisées datent déjà, mais les impacts mutuels de ces différents projets n'ont pas été évalués. C'est d'ailleurs pourquoi l'AMT s'est engagée à réaliser au cours de la présente année une autre étude visant à établir un plan d'interventions dans les corridors Montréal / Mascouche et Montréal / Repentigny à la lumière de la récente enquête origine-destination 2003 (données plus récentes traduisant la présence de trains). Cette étude permettra de réévaluer les nombreux projets envisagés présentement dans cette partie de l'agglomération en ce qui a trait aux trains de banlieue de Mascouche et de Repentigny, ainsi qu'aux voies réservées (Pie IX, A-25, Viabus) et aussi d'évaluer l'opportunité de nouvelles interventions afin de choisir à bon escient la ou les meilleures interventions à mettre en œuvre dans ces deux corridors pour la desserte par transport collectif.

Les résultats de cette étude étant attendus au courant de l'année, le ministre s'est engagé au cours d'une conférence de presse tenue le 19 avril dernier à rendre une décision quant à la solution à privilégier pour assurer un service de trains de banlieue vers la région de Lanaudière.

Finalement, il nous apparaît important de souligner que le développement du réseau de transport en commun constitue une préoccupation majeure pour le ministère des Transports au même titre que le développement du réseau routier. Dans les faits, au cours de 25 dernières années, pour chaque dollar qu'il a investi dans le développement du réseau routier de la grande région métropolitaine, le ministère en a investi le double dans le développement du transport en commun. Et nous anticipons que cet écart pourrait s'accroître au cours des prochaines années si on considère le prolongement du métro à Laval et les nombreux projets de transport en commun qui sont inscrits dans le plan stratégique de l'AMT et qui sont présentement à l'étude (prolongement du métro à Anjou et à Longueuil, implantation d'un SLR (A-10), navette Dorval, trains de Mascouche et de Repentigny, etc.).

Mémoire DM39

Aucun élément de rectification

Mémoire DM40–Association Habitat Montréal

Énoncé à rectifier :

- ❖ *Le 1^{er} tableau de la page 16.*

Rectification :

- Voir 3^e rectification au mémoire DM38–Conseil régional de l'environnement de Montréal.

Mémoire DM41

Aucun élément de rectification.

Mémoire DM42–Robert Ménard

Énoncé à rectifier :

- ❖ *Cette inégalité s'illustre de ces temps-ci lorsque l'on constate que le ministre des Transports affirme que la pertinence du projet de train de banlieue de Mascouche sera réévaluée suite au prolongement l'autoroute 25 (page 8, dernier paragraphe).*

Rectification :

- Ce n'est pas une réévaluation mais plutôt une évaluation en 2005-2006 par l'AMT et le MTQ qui se fera indépendamment du projet de l'autoroute 25.

Mémoires DM43 à DM47

Aucun élément de rectification.

Mémoire DM48–Vivre en Ville

Énoncé à rectifier :

- ❖ *« Un cas semblable existe au Nouveau-Brunswick, où l'autoroute reliant Fredericton à Moncton a été réalisé en PPP. Construite par un consortium dirigé par la multinationale Suez-Lyonnaise des eaux, cette autoroute devait originalement coûter 584 millions, mais le coût final a été de 726 millions de dollars. Face aux frais de péage élevés imposés, la population s'est soulevée, ce qui a contraint le gouvernement à ouvrir le contrat privé pour abolir le péage. La province a donc dû s'engager à payer plus de 70 millions de dollars par année aux propriétaires pour les 26 années restant au contrat » (page 22, section 1.5.5, 1^{er} paragraphe).*

Rectification :

- Voir la 2^e rectification au mémoire du CRE-Montréal, DM38.

Énoncé à rectifier :

- ❖ *Le projet menace de détruire des terres agricoles parmi les meilleures au Québec, car il ne s'agit pas seulement d'un projet de transport, mais aussi d'un projet de développement domiciliaire, industriel et commercial. Des 4 000 hectares dézonés pour le projet proposé en 1988, 2 000 ha sont encore cultivés» (page 22, section 1.5.5, 1^{er} paragraphe).*

Rectification :

- Voir 2^e rectification au mémoire DM21–Monsieur Normand Legault, concernant les zones en culture.

De plus, nous désirons apporter les précisions suivantes :

Dans l'Est de Laval, le décret de 1990 a permis le retrait de 2 589 ha (incluant le quartier Auteuil) de la zone agricole. Au sud de l'autoroute 440, il s'agissait plus précisément de 1 212,7 hectares (Source : Communication verbale de Ville de Laval).

Énoncé à rectifier :

- ❖ *« Un très petit pourcentage des habitants de Laval et du nord-est de la CMM travaille dans l'Est de l'île de Montréal. Par contre, ils sont nombreux, à Laval comme dans l'Est, à se rendre au centre-ville » (page 27).*

Rectification :

- Il importe de rappeler qu'en direction sud, en période de pointe du matin (horizon 2016), les usagers se destineront principalement vers le secteur est de Montréal (île-de-Montréal - Est + Mercier = 45,4 %), alors que le centre-ville de Montréal ne sera une destination que pour 13,3 % des véhicules.

Mémoire DM49.1–Patrice Godin

Énoncé à rectifier :

- ❖ *Le tableau 4 : Modifications apportées au réseau routier entre 1993 et 1998 sur les territoires de Laval et des couronnes nord et sud.*

TABLEAU 4 Modifications apportées au réseau routier entre 1993 et 1998 sur les territoires de Laval et des couronnes nord et sud

Laval

Axe	De :	À :	1993	1998
Autoroute 13	Pont Louis-Bisson entre Laval et Montréal		3 voies vers le sud	4 voies vers le sud
Échangeur autoroute 13 / autoroute 440			Absente	Bretelle autoroute 13 nord vers autoroute 440 ouest
Autoroute 19	Boulevard Dagenais	Couronne nord	Absent	Absent
Autoroute 15	Boulevard Cartier	Boulevard St-Martin	3 voies vers le nord	4 voies vers le nord
Autoroute 440	Autoroute 13	Boulevard Industriel	Pas de voies rapides	3 voies par direction
Avenue des Bois (axe autoroute 440)	Rue Principale	Autoroute 13	Absent	1 voie par direction
Autoroute 25	Montée Saint-François	Montée Masson	2 voies par direction	3 voies par direction
Rue Dagenais	Autoroute 15	Boulevard Le Corbusier	Absent	2 voies par direction

Couronne Nord

Axe	De :	À :	1993	1998
Autoroute 640			Absent	Échangeur 35 à Terrebonne
Autoroute 640	Autoroute 13	Boulevard de la Grande-Allée	2 voies par direction	3 voies par direction
Autoroute 40	Boulevard Larochelle	Boulevard Industriel	3 voies par direction	2 voies par direction

Rive-Sud immédiate et Montérégie

Axe	De :	À :	1993	1998
Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (118)	Boulevard Taschereau	Chemin Chambly	2 voies par direction (vdf=23)	3 voies par direction (vdf=15)
Autoroute 30	Autoroute 15	Autoroute 10	Absent	2 voies par direction
Boulevard Wilfrid-Laurier (118)	Autoroute 20	Avenue Victoria	2 voies par direction	3 voies par direction

Rectification :

- Sur l'autoroute 13, la 4^e voie sur le pont Bisson est réversible. Elle est en direction sud en pointe AM seulement. Elle est en direction nord en période de pointe PM seulement.
- Sur l'autoroute 15, la 4^e voie est réservée pour les véhicules à taux d'occupation élevée (VTOE) en période de pointe PM.
- Pour l'avenue des Bois, c'est une artère sous responsabilité de la Ville de Laval qui débute à la rue du chemin de fer (gare Sainte-Dorothée) et non à la rue Principale.
- Pour l'autoroute 640, la 3^e voie n'est pas par direction, elle n'existe qu'en direction ouest.

- Pour l'autoroute 40, en 1993, il n'y avait que 2 voies de circulation par direction, comme c'était le cas en 1998.
- Pour le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier, il s'agit de la route 112.

Mémoire DM50–Greenpeace

Énoncé à rectifier :

- ❖ « ... Nous avons déjà signalé que le MTQ ignore dans son analyse la demande induite... » (page 13, 3^e paragraphe).

Rectification :

- Voir rectification au mémoire de la Ville de Montréal, DM28. Le Ministère a démontré lors de l'audience comment les composantes significatives de l'induction sont prises en compte dans la modélisation réalisée.

Énoncé à rectifier :

- ❖ « Le pont de l'autoroute 25 se retrouverait juste au-dessus de la frayère de l'esturgeon jaune... » (page 16, 3^e paragraphe).

Rectification :

- Le pont est au-dessus d'une fosse qui est une aire d'alimentation de l'esturgeon jaune. La frayère est à quelques kilomètres en amont.

Énoncé à rectifier :

- ❖ « ... ce projet va à l'encontre de plusieurs articles de lois canadiennes notamment la Loi sur les Pêches ... la Loi sur la protection des eaux navigables... » (page 17).

Rectification :

- Le projet ne va pas à l'encontre des lois fédérales, il suit un processus normal d'approbation et les autorisations fédérales seront demandées en temps et lieu selon la procédure. Depuis 2001, les autorités fédérales reçoivent pour ce projet la documentation relative à l'étude d'impact.

Énoncé à rectifier :

- ❖ « ... les responsables des évaluations environnementales du ministère de l'Environnement avaient conclu que : « Nous sommes d'avis que l'étude est actuellement irrecevable et que l'initiateur devrait répondre aux questions que vous retrouverez en annexe ». **Or les lacunes identifiées dans l'étude d'impact de 2001 n'ont jamais obtenu de réponses satisfaisantes** (page 18, 2^e paragraphe).

Rectification :

- Il s'agit ici d'un avis d'Environnement-Canada, qui a été suivi d'un autre le 22 mars 2002, où Environnement-Canada mentionnait que l'étude était encore irrecevable, car il ne pouvait pas apprécier sur une base scientifique les impacts du projet sur la composante avifaune. Environnement-Canada indiquait également que le MTQ procéderait à des inventaires sur l'avifaune et qu'un rapport serait disponible. Le MTQ a transmis ce rapport le 4 mars 2003 au ministère des Pêches et Océans (MPO), qui agit comme autorité fédérale coordonnant la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Le MTQ n'a reçu, à ce jour aucun commentaire sur cette étude. Le MTQ a été avisé le 13 mai 2005 par le MPO que dans le cadre de l'évaluation environnementale fédérale, Environnement-Canada n'a pas d'attribution mais qu'elle agira à titre de ministère expert.

En dernier lieu, en vertu de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du Québec, le ministère de l'Environnement du Québec a produit un avis sur la recevabilité de l'étude d'impact (PR7), le 27 juin 2002, qui mentionne : « L'analyse qui a été faite du dossier en consultation avec les ministères et organismes démontre que l'étude d'impact, y incluant les documents complémentaires, répond de façon satisfaisante aux exigences de la directive du ministre du 24 juillet 2000 ».

Énoncés à rectifier :

- ❖ *Description et coûts des projets TC proposés. (page 24).*
- ❖ *Même tableau que celui présenté par le CREM.*

Rectification :

- Voir 3^e rectification au mémoire DM38–Conseil régional de l'Environnement de Montréal.

Mémoire DM51–Direction de la santé publique de Montréal

Énoncé à rectifier :

- ❖ *Lors de la présentation du mémoire, un des représentants a mentionné que dans les évaluations du projet réalisées par le Ministère des Transports, l'offre de transport que représente le métro prolongé à Laval n'a pas été pris en compte et qu'il s'agissait là, à tout le moins, d'une position méthodologique discutable.*

Rectifications :

- Les simulations réalisées comportent l'ensemble des projets routiers et de transport en commun prévus à la planification du Ministère, et ce, à chacun des horizons présentés (2006 et 2016). Le métro prolongé à Laval est considéré tant à l'horizon 2006 que 2016.

- Tel que mentionné lors de la première partie de l'audience, en plus du métro à Laval, d'autres projets majeurs de TC ont été pris en compte pour l'horizon 2016 dont notamment les trains de Mascouche et Repentigny, le prolongement du métro à Anjou ainsi que le prolongement de la voie réservée aux autobus sur Pie-IX jusqu'à Laval.
- Il importe de rappeler que pour chacun des horizons, l'impact du projet de l'A-25 est établi en comparant les résultats de simulations de deux scénarios : l'un avec le projet de l'A-25 et l'autre sans (appelé scénario de référence).

Mémoire DM52–Option transport durable Direction de la santé publique de Montréal

Énoncé à rectifier :

- ❖ « *Et comme des ressources financières sont limitées, le MTQ privilégie les investissements routiers...* ». La majorité des ressources financières sont pour les autoroutes, le reste pour le transport collectif.

*On peut se demander pourquoi au Québec comme ailleurs au Canada, les usagers des transports publics perdent plus de temps que les automobilistes dans leur migration quotidienne ? La réponse est simple : on investit plus dans le réseau routier que dans les services de transport public. Le ministère des Transport du Québec favorise les automobilistes aux dépens des usagers du transport collectif. Un exemple : le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal. En novembre 2000, le ministère des Transports déposait son Plan de gestion des déplacements Région métropolitaine de Montréal, pour l'horizon 2000-2010. Nous avons analysé ce plan et ce que nous y avons constaté nous laisse perplexe. Le total des dépenses prévues par le Ministère est de **3,84 milliards** pour 10 ans. Les montants se répartissent comme suit :*

- *Les dépenses en **interventions routières** sont de **2,28 milliards** de dollars, soit **59 %**;*
- *Pour ce qui est du **transport en commun**, les investissements proposés sont de **1,56 milliards** soit **40 %**; (Notez que 800 millions du TC a été consacré à un projet peu performant en terme de retombée soit le métro de Laval);*
- *Enfin, dans le même plan, le Ministère a prévu **10,3 millions** de dollars en **gestion de la demande**. Cette somme a pour objectif de réduire le nombre de voitures sur les routes. Il n'est donc pas surprenant que l'on se retrouve avec un besoin de nouvelles autoroutes, lorsque **seulement 0,3 %** de ce plan est consacré à réduire la demande » (page 7).*

Rectifications :

- Au Plan de gestion des déplacements pour la région de Montréal (PGDM) déposé en 2000, les investissements en transport en commun n'incluaient pas le prolongement du métro à Laval. En effet, cet investissement avait préalablement fait l'objet des autorisations requises.

- Par ailleurs, il faut souligner que *l'augmentation de l'utilisation du transport en commun* et la *gestion de la demande de transport* comptent parmi les objectifs inscrits au PGDM. Cette priorité accordée au développement du transport en commun se manifeste par l'ampleur des investissements que le Ministère y consacre. À titre indicatif, dans l'enveloppe du PGDM pour la période 2000-2004, 410 M\$ ont été investis en transport en commun contre 220 M\$ pour le réseau routier supérieur (voir DA35 - MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Copie du transparent – Principales dépenses en transport – Plan de gestion des déplacements (PGDM) 2000-2004*, mai 2005, n° 2).

Mémoires DM53 à DM59

Aucun élément de rectification.

Mémoire DM60–MRC Les Moulins

Énoncé à rectifier :

- ❖ ... d'ici 2016, la longueur des files d'attente atteindra entre 20 et 40 kilomètres et les **temps de parcours** s'étireront entre **130 et 194 minutes** (page 6, dernier paragraphe).

Rectification :

- Réponse DM6-Chambre de commerce et d'industrie de Laval.

Mémoires DM61 à DM65

Aucun élément de rectification.

Mémoire DM66–Comité ZIP Jacques-Cartier

Énoncé à rectifier :

- ❖ « ... De l'impact sur une importante frayère de l'esturgeon jaune dans la région de Montréal... » (page 1, dernier paragraphe).

Rectification :

- Le pont est au-dessus d'une fosse qui est une aire d'alimentation de l'esturgeon jaune. La frayère est à quelques kilomètres en amont.

Mémoires DM67 à DM71

Aucun élément de rectification.

Mémoire DM72–Ville de Terrebonne et DM73

Aucun élément de rectification.

Mémoire DM74–Nouveau Parti Démocratique du Canada-section

Énoncé à rectifier :

- ❖ *En 1988, 4 000 hectares de terres agricoles ont subi un changement de zonage dans l'Est de Laval. De ce nombre, 2 000 hectares sont toujours exploités à des fins agricole aujourd'hui* (page 2, dernier paragraphe).

Rectifications :

- Voir 2^e rectification au mémoire DM21–Monsieur Normand Legault, concernant les zones en culture.
- Voir 2^e rectification au mémoire DM48–Vivre en Ville concernant les zones qui ont été retirées de la zone agricole permanente.

Mémoires DM75 à DM80

Aucun élément de rectification.

Mémoire DM81–Monsieur Alain Boucher et Madame Francine Leblanc

Énoncé à rectifier :

- ❖ *La voie réservée ne traversant pas le pont, **les autobus devront, pour le traverser, se mêler à la circulation et advenant des congestions à répétition** ...* (page 2, avant-dernier paragraphe).

Rectification :

- Le MTQ a démontré que la différence entre l'alimentation du pont et sa capacité ne peut permettre d'atteindre la capacité du pont et ainsi engendrer de la congestion.

Mémoire DM82–Monsieur François Caron

Énoncé à rectifier :

- ❖ *« ... On peut se demander si cette moyenne étalée sur 24 heures **ne cache pas** des pointes de 12 000 à 15 000 par heures de pointe... »* (page 3, 3^e paragraphe).

Rectification :

- Le MTQ a présenté à la figure 4 du document intitulé « complément d'information » (PR3.4), les débits de circulation et les niveaux de service prévus à l'heure de pointe AM en 2016. Il a également, dans sa présentation (DA1), présenté les débits pour la période de pointe du matin (6 h à 9 h). Pour atteindre les débits mentionnés, il faudrait au moins six voies de circulation à capacité, ce qui n'est sûrement pas le cas avec le projet du MTQ.

Mémoire DM83–M. J.P. Fortin

Énoncé à rectifier :

- ❖ « ... Vous dites que cette piste sur le pont devrait coûter **500 000 dollars** » (page 3, 1^{er} paragraphe).

Rectification :

- Le montant mentionné est pour la mise en place d'une piste sur le pont Pie IX, lors de sa réfection. Une piste sur le nouveau pont est beaucoup plus coûteuse, l'estimé préliminaire est de l'ordre de 6 millions de dollars.

Mémoires DM84 à DM93

Aucun élément de rectification.

Mémoire DM97–Chaire de responsabilité sociale et de développement durable

Énoncé à rectifier :

- ❖ *D'autre part, le projet a de fortes chances de contribuer à l'étalement urbain, comme ce fut le cas pour l'autoroute 20, la 640 et des routes provinciales telles que les autoroutes 112, **113** et **122** (page 11, 3^e paragraphe).*

Rectification :

- Nous mentionnons à la Commission qu'il y a sûrement une erreur, la route 113 se situe en Abitibi et relie Louvicourt à Chibougamau et la route 122 est située dans le centre du Québec et relie Yamaska à Victoriaville.

Mémoire DM98

Aucun élément de rectification.

Documents d'appui à différents mémoires

Plusieurs mémoires font référence aux données de l'étude de Zins Beaudesne (DM35.2), nous portons à l'attention de la Commission que nous n'apportons pas de rectificatifs aux chiffres cités dans ces mémoires. Bien que nous ayons des réserves sur ces chiffres qui diffèrent en raison d'hypothèses différentes, comme par exemple les facteurs d'annualisation des données, nous ne commentons pas ni ne rectifions ces chiffres au même titre que nous n'avons pas commenté ou rectifié le rapport de Litman du Victoria Transport Policy Institute (DB15) où le Ministère a également des réserves, comme par exemple la non prise en compte du contexte démographique montréalais.