

Bouclage de l'A-440 dans l'est de Laval

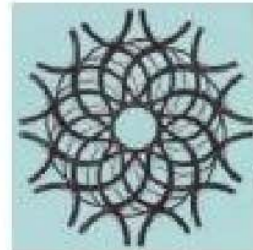
Réponses aux questions du Mémoire du GRUHM
présenté par Pierre Brisset directeur

Présenté devant le BAPE en date du 13 juin 2005
Aux audiences tenues dans l'Est de Montréal

Pierre Brisset, Architecte.
GRUPE DE RECHERCHE URBAINE
(GRU)

Transports, Bâtiments,
Intégration dans le territoire

4344 Bourbonnière, MtL, Qc, H1X 2M4
Tel: (514)899 5314, Fax:(514)899 9226.
Courriel: gruhm@sympatico.ca
WEB: <http://gruhm.org/>



Question du commissaire M. Jules Dufour.

Comment vous êtes arrivé à la distribution de 55% vers l'A-440 allant au centre de Laval, 30% vers l'A-25 allant à Terrebonne et 15% vers le réseau local?

Réponse.

Et bien, pour optimiser la mise en valeur de la nouvelle infrastructure, nous avons voulu accentuer les principes de base qui pourraient justifier le projet.

- 1- Si on doit diminuer l'achalandage sur les six autres ponts afin de permettre des voies en site propre pour le transport collectif sur quatre de ces derniers et de permettre des voies pour véhicules à haut taux d'occupation sur les deux autres ponts autoroutiers, on doit favoriser les liens vers l'Ouest plutôt que vers l'Est.
- 2- Si on recherche à desservir les centres économiques de la Rive Nord que se soit autant Laval et les Laurentides que la région de Lanaudière, on doit permettre l'accès fluide à toutes ces régions et non seulement de faciliter le lien vers Terrebonne.
- 3- La route A-25 vers Terrebonne a déjà atteint son point de saturation au nord de la Polyvalente et de concentrer la circulation vers cette direction seulement ne va qu'aggraver la situation de congestion que cette route vit présentement. En effet, l'A-440 avec sa multitude de voies disponibles est beaucoup plus apte à recevoir la nouvelle circulation générée par le pont que la route A-25 de Terrebonne.

Donc,

le réseau local doit se limiter à **15%** du trafic qui est généré par le pont,

la route régionale A-25 vers Terrebonne et Rawdon **30%** et

l'A-440, à caractère de desserte Nationale (A-15 des Laurentides) et intra CMM (Centre de Laval et l'ouest de la Couronne Nord) **55%**.

Relative à la réponse donnée pour le sur chargement de l'A-25 entre Terrebonne et la Polyvalente nous voudrions préciser certaines anomalies□

- 1- Nous trouvons irrecevable de dépendre sur les contrevenants circulant sur les voies réservés pour autobus pour augmenter l'achalandage sur ce tronçon de l'A-25.
- 2- Nous n'acceptons pas la théorie de la surcapacité de voies en augmentant de 2 100 vph. à 2 300 vph sans mettre en danger la sécurité des usagers. Ce chiffre est possible si l'utilisation est réservée pour autos seulement mais précisons qu'il devait y avoir un certain pourcentage de camionnage.

- 3- Pourquoi les voies réservées pour autobus ont-elles donc disparus sur le pont Matthieu surplombant la rivière des Mille-Îles en provenance de Terrebonne? Cette situation de surcharge artificielle sur ce tronçon de route à vouloir combler sa capacité de 6 voies, forcerait les utilisateurs de la voie de droite à faire une sortie obligatoire au boulevard des Milles Îles pour ensuite emprunter les petites rues du secteur St François afin d'atteindre la Montée Masson et reprendre l'autoroute devant la Polyvalente.



Respectueusement

Pierre Brisset

Pierre Brisset