

Envoi par courriel et par télécopie : (514) 287-2460
ccarette@amt.qc.ca

Québec, le 13 juillet 2005

Monsieur Claude Carette
Vice-président
Équipements métropolitains
Agence métropolitaine de transport
500, Place d'Armes, 25^e étage
Montréal (Québec) H2Y 2W2

Objet : *Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le
boulevard Henri-Bourassa*

Questions complémentaires de la commission (DQ12, n^{os} 6, 7 et 8)

Monsieur le Vice-président,

En référence au dossier en cours, la commission chargée de l'examen de ce projet désire
obtenir l'information complémentaire suivante.

Question 6

La commission a pris connaissance des réponses contenues aux documents DQ10.1 et DQ8.1 relativement aux données d'achalandage du transport en commun. Selon l'AMT (DQ8.1, p. 3), l'enquête origine destination 2003 révèle que les déplacements en transport en commun en période de pointe du matin vers l'île de Montréal seraient au total de 28 500. Cependant, les simulations du MTQ pour 2006 indiquent un achalandage en pointe du matin vers Montréal de 21 540. Il y a donc une grande différence entre ce qui est observé en 2003 et ce qui est simulé en 2006 et à plus long terme. La commission a aussi regardé le fichier RAXTC98T de l'enquête de 1998 et l'achalandage y était à 23 715, ce qui est ici aussi supérieur aux simulations du MTQ pour 2006. Les hypothèses du MTQ intègrent-elle les données des enquêtes origine destination ?

...2

Question 7

Autre élément sur lequel la commission se questionne porte sur la réponse Q5 du document DQ8.1: L'achalandage projeté par l'AMT en 2016 pour le transport en commun serait 15 900 déplacements vers Montréal. Par rapport à ce qui a été observé à l'automne 2003, ceci est une baisse apparente de 12 600 déplacements dans le futur. L'AMT prévoit aussi une baisse d'achalandage entre 2011 et 2016... Notons aussi que pour le seul métro à Laval, l'AMT prévoit un achalandage de 16 850 en pointe du matin et qu'elle prévoit un achalandage à long terme plus important qu'à court terme pour ses projets de train de banlieue de Repentigny et de Mascouche.

En outre, ces données sont aussi inférieures aux simulations du MTQ (DQ10.1) qui indiquent qu'en 2016 l'achalandage en pointe du matin devrait être entre 21 240 et 24 970, selon les scénarios.

Dans ce contexte, y aura-t-il une baisse, une stagnation ou une augmentation de l'achalandage pour le transport en commun ?

Ainsi, vous comprenez que la commission a quelques difficultés à interpréter toutes ces données et à les concilier.

Question 8

De plus, comme question complémentaire au document DQ8.1 produit par l'AMT, la commission désirerait obtenir, s'ils existent, les objectifs d'achalandage à long terme de l'AMT pour les divers services de transport en commun de Laval et la couronne Nord allant vers Montréal en pointe du matin calqués sur les volumes TC (personnes) du tableau du document DQ10.1. Par exemple l'AMT a énoncé un objectif d'achalandage de 8 600 passagers avec la ligne de train de Repentigny, dont 2 600 proviendrait de la couronne Nord, le restant provenant de Montréal même.

Veillez noter que ces questions sont simultanément acheminées au ministère des Transports et à l'Agence métropolitaine de transports, car la commission souhaite que les deux entités donnent une réponse coordonnée.

Nous vous remercions de votre diligence et de l'attention que vous porterez à cette demande et vous prions d'agréer, Monsieur le Vice-président, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Anne-Lyne Boutin
Coordonnatrice du secrétariat de la commission

