

Poliquin, Renée (BAPE)

De: daniel.bouchard@ville.montreal.qc.ca
Envoyé: 23 octobre 2014 11:15
À: autoroute-laval-bois-des-filion; Poliquin, Renée (BAPE)
Cc: craig.sauve@ville.montreal.qc.ca; emilie.thuillier@ville.montreal.qc.ca
Objet: Documentation
Pièces jointes: TRANSIT (2011) Artères bloquées.pdf; TRANSIT (2012) Bar ouvert.pdf; Vivre en ville (2013) Deux poids, deux mesures.pdf; 2011-10-17 TRANSIT, FCCQ et ASPQ.pdf

Bonjour,

J'aimerais déposer 4 documents sur le site du BAPE dans le cadre des consultations publiques sur le prolongement de l'autoroute 19.

Un communiqué de presse de la Fédération des chambres de commerce du Québec qui propose un moratoire sur le développement autoroutier au Québec, deux documents de TRANSIT - L'Alliance sur le financement des transports collectifs au Québec qui démontre la précarité du financement pour les infrastructures autoroutières et de transport collectif au Québec et les besoins en transport collectif et un document de Vivre en Ville sur comment les règles de financement du transport collectif favorisent l'étalement urbain.

J'aimerais également répondre à une question posée hier par M. Pierre André sur la gestion de la circulation par les feux de circulation sur l'avenue Papineau.

Le ministère des Transports du Québec est en mesure d'augmenter significativement la capacité des infrastructures de transports qu'il construit. Voir tableau plus bas. Il n'est jamais à court d'idée pour augmenter la fluidité de la circulation.

Je crois que le scénario le plus probable dans le cas de l'avenue Papineau est similaire à celui de l'autoroute 20 au début des années 1990 à la hauteur de Beaconsfield. L'augmentation de la circulation a créé des conflits d'usages et suite à 9 décès, entre 1992 et 1995, un coroner a proposé de retirer les feux de circulation. Le gouvernement du Québec a construit à l'intersection de l'avenue Woodland un viaduc, Un scénario similaire aurait pu se produire dans le cas de la modernisation de la rue Notre-Dame. Le MTQ n'a jamais voulu fournir les avis sur les risques d'accident liés à la mise en place de feux de circulation sur un tronçon autoroutier. Le MTQ pourrait aussi demander de reconfigurer l'intersection Papineau-Henri-Bourrassa pour proposer un rond-point pour augmenter la fluidité de la circulation comme il l'a fait dans le cadre du BAPE sur l'amélioration des accès à l'aéroport Montréal-Trudeau : http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/infra_route_ADMT/documents/PR3-2-annA_rap_final.pdf.

**TABLEAU PRÉSENTANT LES PRÉVISIONS DU MTQ VS LES DÉBITS ACTUELS POUR DES PROJETS
AUTOROUTIERS DE LA RÉGION DE MONTRÉAL**

Infrastructures routières	Débits avant les travaux	Débits projetés par le MTQ	Débits actuels	Différence entre les débits projetés et les débits actuels
Autoroute Décarie*	30 000	90 000	166 000	+76 000 (+85%)
Autoroute Métropolitaine**	—	100 000	175 000	+75 000 (+75%)
Notre-Dame (Ouest de Dickson)***	55 000	94 000	-	?

Sources :

* Construction de l'autoroute Décarie (1965-1967), site internet du ministère des Transports.

** «La fin du Calvaire total ; 760 millions pour corriger les plus gros défauts de la Métropolitaine», André Pratte, La Presse, 5 août 2000.

*** Chapitre 1 : Mise en contexte, Modernisation de la rue Notre-Dame, ministère des Transports du Québec.