



Audience publique sur le projet
d'Amélioration des infrastructures de transport terrestre près
de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

***DOCUMENT DE RECTIFICATIONS RELATIF
À L'ENSEMBLE DES MÉMOIRES DÉPOSÉS***



Le 25 octobre 2005

RECTIFICATION DE FAITS ET D'ÉNONCÉS ERRONÉS

■ *Monsieur Émile Dansereau – DM5*

Énoncé à rectifier :

« 2. Lors des rencontres avec les citoyens de Dorval, à l'automne 2004, la piste cyclable n'a pas été mentionnée. » p. 2

Rectification :

Les considérations entourant les aménagements propres aux cyclistes et piétons ont été présentées et discutées lors des soirées de consultation du public tenues les 17 novembre 2004 et 16 février 2005. La présentation du Ministère exposée durant ces soirées faisait état explicitement des principes de composition du projet et des objectifs opérationnels poursuivis relativement aux réseaux cyclables et piétonniers. De plus, lors de ces consultations avec la population, il y a eu plusieurs questions concernant le réseau piétonnier mais aucune préoccupation spécifique au réseau cyclable n'a été soulevée.

Énoncé à rectifier :

*« dans le même rapport principal sous <<Les objectifs liés au projet>> on ne dit pas un mot pour les piétons ou les cyclistes ni dans les <<Objectifs opérationnels prioritaires>> du tableau 1-1 ou dans les <<Politiques et orientations>> du tableau 1-2 [voir Annexe C] ... et encore une fois on a oublié les piétons et les cyclistes ...**on y trouve rien... les piétons et les cyclistes n'existent pas** » p. 2*

Rectification :

Dans le document principal, au tableau des objectifs opérationnels prioritaires (tab. 1.1, p. 1-26) on y relève que l'amélioration des conditions de déplacements des usagers vulnérables (que sont les cyclistes et les piétons), compte parmi les priorités identifiées.

Énoncé à rectifier :

« de Heron Rd à Cardinal on doit faire face à 5 lumières et traverser 8 intersections (12 avec les entrées/sorties) sur une distance de 950 mètres. Ça représente presque une rue (parfois à 4 voies) par 100 mètres et 1 lumière par 200 mètres. Ça représente beaucoup de risque d'accident considérant que ce secteur est le plus achalandé de Dorval. ...on devra traverser la lumière ave. Dorval et Heron Rd. à deux reprises d'où le 5 lumières plutôt que 4 et on devra composer avec les 3 à 5 entrées/sorties du Best Western dans la boucle autour de l'hôtel. » p. 3

Rectification :

Même en considérant la double traversée de l'intersection du chemin Herron et de l'avenue Dorval, le nombre de rues avec feux à franchir sur le parcours décrit ne peut dépasser quatre. Il importe de souligner que les cyclistes qui empruntent la boucle

située à proximité de l'hôtel Best Western ne sont pas exposés au feu à l'intersection de l'avenue Michel-Jasmin. De plus, le décompte des intersections à franchir sur l'itinéraire décrit s'élève à quatre au maximum puisque chacune d'elle est munie de feux.

Énoncé à rectifier :

« Les données de circulation datent de 1998. Elles sont déjà vieilles de 7 ans et seront vieilles de 12 ans à la fin des travaux (la mise en service) » p. 10

Rectification :

Les données de circulation présentées pour la situation de référence 2004 (situation actuelle) ne datent pas de 1998. Tel que mentionné lors de la première partie de l'audience, les débits utilisés sont basés sur des comptages réalisés en 2001 puis en 2004, lesquels ont permis la mise à jour d'une enquête origine-destination vidéo exhaustive par relevés des plaques d'immatriculation effectuée en 1998.

■ **Les Automobiles Harland, Pétro-Canada, Les Restaurants McDonald du Canada Ltée – DM6**

Énoncé à rectifier :

« Situé initialement sur le boulevard Montréal-Toronto, Les Automobiles Harland a donc été témoin de la construction de l'autoroute 20 et c'est d'ailleurs pour tenir compte de son occupation que la sortie Fénélon a été aménagée de façon à permettre l'accès à l'entreprise. » p. 1

« La situation actuelle prévaut depuis quelques décennies. Il ne s'agit pas d'une conjoncture récente dont profiteraient les établissements qui nous intéressent mais bien d'une situation qui leur bénéficie depuis toujours. » p. 2

Rectification :

La sortie Fénélon et le pont d'étagement du même nom ont été construits afin de desservir le nouveau quartier situé au sud de l'autoroute 20 et à l'ouest de l'avenue Dorval. À cet effet, nous vous référons à la lettre transmise par le directeur de l'Île-de-Montréal à la Commission sur le projet d'Amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport Montréal-Trudeau le 27 septembre 2005 (DA48), où il y est mentionné :

« Selon des documents d'archives, c'est en 1965 qu'ont eu lieu les travaux de construction pour aménager l'autoroute 20 en structure au-dessus du rond-point Dorval. Au cours des années 1970, la construction d'un quartier résidentiel dans le quadrant situé au sud de l'autoroute 20 et à l'ouest de l'avenue Dorval a généré une augmentation de la circulation dans le rond-point Dorval. Les nouveaux résidents étaient obligés de passer dans le rond-point en provenance de toutes les directions des autoroutes 20 et 520 pour rejoindre l'avenue Dorval vers le sud. La sortie Fénélon et le viaduc Fénélon ont donc été construits en 1978 pour desservir ce nouveau quartier et pour aider à décongestionner le rond-point Dorval aux heures de pointe. »

Énoncé à rectifier :

« Les voies étant séparées dans un axe Nord-Sud pour la plus large portion et ce, à compter du Sud de la voie de circulation de l'autoroute 520 ouest vers l'aéroport, il s'imposera au trafic provenant de l'autoroute 520 est de choisir, dès que les cinq voies se rejoignent à la faveur d'un entrecroisement, l'emprunt de la voie de circulation située le plus à l'Ouest de façon à rejoindre les commerces qui nous intéressent. À défaut de faire ce choix immédiatement à la sortie de l'autoroute 520 ouest, l'automobiliste sera coincé de l'autre côté d'un muret et ne pourra rejoindre ces commerces de quelque façon que ce soit. Le même raisonnement prévaut pour la circulation provenant de l'aéroport où l'automobiliste devra choisir de garder la droite tout au long s'il veut rejoindre l'un ou l'autre de ces commerces. S'il décide de maintenir la voie du centre ou de gauche, il sera dans l'impossibilité d'y accéder et sera inévitablement amené à s'engager sur l'autoroute 20 en direction ouest. » p. 5-6

Rectification :

Pour la circulation provenant de l'aéroport et se dirigeant vers l'autoroute 20 Ouest, la situation décrite dans le mémoire est celle qui prévalait dans le projet initial. Or, en vertu de l'aménagement prévu au projet modifié et présenté dans le document « Complément d'information » (DA 1.1, p. 8), l'ensemble de ces usagers circuleront devant les commerces cités et pourront y accéder directement.

Énoncé à rectifier :

« De façon inévitable, l'abandon de ces emplacements en raison du manque de viabilité économique emportera aussi une perte liée à la visibilité exceptionnelle dont bénéficient ces commerces, une perte que nous n'avons pas chiffrée mais qui s'annonce considérable et pour laquelle le gouvernement du Québec devra offrir également une compensation ou s'y voir contraint par les tribunaux supérieurs. » p. 11

Rectification :

Le projet ne limitera pas la visibilité des commerces puisque des murets de 42 pouces et non des murs sépareront les différents mouvements. En fait, le ministère des Transports maintient la visibilité ainsi que l'accès aux commerces.

■ **Conseil régional de l'environnement de Montréal – DM10**

Énoncé à rectifier :

« Le gouvernement du Québec prévoit des dépenses de plus de 200 millions de dollars pour la réalisation de son projet. C'est beaucoup d'argent pour le simple réaménagement d'un rondpoint. » p. 1

Rectification :

Le coût du projet est évalué à 150 millions de dollars (voir *Complément d'information, Résumé des modifications*, août 2005 (DA1.1), *Présentation du projet à l'étude*,

septembre 2005 (DA3)). De plus, le projet ne consiste pas uniquement à réaménager le rond-point mais bien l'ensemble des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport.

Énoncé à rectifier :

« On a même pu entendre l'un deux affirmer sans vergogne que la responsabilité de son ministère se limitait au développement de la voirie... » p. 1

Rectification :

D'abord, on aura compris que l'intervention du promoteur lorsqu'il a mentionné être responsable de l'échangeur et non du volet ferroviaire concernait strictement le projet à l'étude ici et non son rôle en matière de planification et de financement du transport collectif au sens large. L'intervention du promoteur signifiait que, dans le cadre du projet Dorval, le ministère des Transports n'est pas responsable du financement et de l'exploitation du volet ferroviaire tout comme il n'en est pas maître d'œuvre. En fait, dans ce projet, le ministère des Transports a joué son rôle de planificateur et d'intégrateur des différents projets à l'étude dans le secteur.

Au contraire, le ministère des Transports a pour mission d'assurer, sur tout le territoire, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement durable du Québec, ce qui comprend les systèmes de transport en commun. Le ministère des Transports finance, par le biais de son *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes*, les dépenses des organismes de transport en commun.

Au cours de 25 dernières années, les investissements consacrés par le ministère des Transports pour le développement du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal ont toujours été supérieurs à ceux pour le développement du réseau routier.

Résumé des investissements

Développement	1979-1987	1988-1998	1998-2005
Transport en commun	523,3 M\$	342,3 M\$	427,6 M\$
Réseau routier	267,7 M\$	162,4 M\$	294,6 M\$

Enfin, rappelons que le ministre des Transports a créé l'Agence métropolitaine de transport en 1996 pour améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine et accroître l'utilisation des transports en commun et du transport adapté.

Énoncé à rectifier :

« Bien plus, le projet de réaménagement du rond-point tel que proposé par le ministère des Transports, et selon les chiffres qu'il a lui-même présenté, entraînera une augmentation du nombre de véhicules (au moins de 14 % sur certains axes et parfois plus) circulant sur l'île de Montréal et, ce faisant, des problématiques de pollution et d'augmentation de nos émissions de gaz à effet de serre. » p. 1

Rectification :

Le Ministère n'a pas mentionné que le projet entraînerait une augmentation du nombre de véhicules au plan régional mais plutôt que la croissance de la circulation est tributaire non pas du projet mais de l'évolution sociodémographique, des développements urbains, dont ceux dans le secteur immédiat de l'aéroport, et plus spécifiquement de l'évolution de l'achalandage lié à l'aéroport. Notons par ailleurs à cet égard que le Ministère a souligné que l'amélioration des conditions de déplacements pour les véhicules dans ce pôle majeur d'intermodalité est de nature à favoriser l'utilisation du transport collectif.

■ **Club Vélo Dorval – DM14**

Énoncé à rectifier :

« Comme nous l'avons dit lors de la séance tenue le 15 septembre 2005 en soirée, le Club Vélo Dorval n'a jamais été consulté quant aux aménagements touchant le transport actif. » p. 4

« Comme nous l'avons mentionné, le tracé proposé n'a jamais été discuté avec le Club Vélo Dorval malgré ses dix années d'existence et sa connaissance du milieu. » p. 5

Rectification :

Le Ministère a mis en place un processus de consultation en deux phases, soit en 2002-2003 au moment de l'étude des besoins ainsi qu'en 2004-2005 au moment de l'étude des solutions. Cette consultation a suscité notamment des rencontres avec les partenaires et des organismes de transport, la mise sur pied de plusieurs tables sectorielles et multisectorielles avec une trentaine d'organismes, des sondages auprès des résidents du secteur et des usagers ou employés de l'aéroport, plusieurs séances d'information dont quatre auprès des organismes concernés et les entreprises riveraines, deux séances auprès des résidents et des commerçants de Dorval. Tel que mentionné ci-dessus, la présentation du Ministère exposée durant les soirées d'information faisait état explicitement des considérations propres aux déplacements des cyclistes et des piétons. Finalement, bien que le Club Vélo Dorval n'ait pas été invité de façon spécifique aux tables sectorielles, il importe de souligner que chacun des membres de ce Club résidant à Dorval a reçu une invitation à participer aux soirées de consultation.

■ **Intervention de M. Raymond Lauzon – DT4, lignes 1905 et suivantes**

Énoncé à rectifier :

« Donc, on enlève l'accès qui était un peu à l'ouest de Fénélon, ce qui fera que Dorval n'aura qu'un seul accès à la 220 qui sera de l'autre côté des feux de circulation de la rue Dorval. Donc, Dorval, à ce moment-là, n'aurait qu'un seul accès à la 220, qui serait définitivement le côté complètement est de Dorval, qui va causer un impact de trafic à l'intersection de Dorval comme tel, aux feux de circulation. [...

...] Si vous remarquez, sur le diagramme, ça va être maintenant la sortie pour monter directement du côté nord. Donc, ça va être la sortie de la 20, qui va aller du côté nord, qui va aller à la 520, qui va remplacer l'accès qui est aujourd'hui l'accès du trafic local vers la 20 pour Montréal. Donc, ça va créer une congestion additionnelle au coin de la rue Dorval, qui va être par là tout le trafic qui actuellement montait, prenait la 20 vers Montréal, qui maintenant devra passer par le centre Dorval comme tel. » p. 46

Rectification :

Le projet proposé ne comporte pas d'accès à l'autoroute 20 Est entre le boulevard Fénélon et l'avenue Dorval. Actuellement, cet accès est utilisé par près de 200 véhicules à l'heure de pointe du matin. Toutefois, il permettra d'améliorer sensiblement les conditions de circulation sur la voie de desserte à l'approche de l'avenue Dorval. En effet, durant la période la plus critique, soit l'heure de pointe du matin, cette approche sera soulagée de la circulation se destinant vers l'autoroute 520 ou l'aéroport, ce qui représente plus de 1100 véhicules.

Actuellement, à l'heure de pointe du matin, cette approche est celle qui présente les pires conditions de circulation dans le secteur étudié. On y retrouve des files d'attente de façon récurrente. En vertu de la configuration proposée, et malgré que l'accès à l'autoroute 20 Est ne sera possible qu'à l'est de l'avenue Dorval, la congestion à l'approche susdite sera éliminée.