



**Conseil régional  
de l'environnement  
de Montréal**

## **Les aménagements du rond-point Dorval : une intervention qui passe à côté des vrais enjeux**

Mémoire du Conseil régional  
de l'environnement de Montréal

**Présenté devant le BAPE**

**Octobre 2005**

Recherche et rédaction :

Robert Perreault et André Porlier

Conseil régional de l'environnement de Montréal

**Conseil régional de l'environnement de Montréal**

454, avenue Laurier Est  
Montréal (Québec)  
H2J 1E7

(514) 842-2890  
[cremtl@cam.org](mailto:cremtl@cam.org)

©2005

Le **Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal)**, organisme à but non lucratif, se préoccupe des enjeux environnementaux de l'île de Montréal depuis 1996. Fort de sa centaine de membres corporatifs et de son expérience en concertation, le CRE-Montréal possède l'expertise du travail en collaboration avec plusieurs partenaires sur de nombreux dossiers environnementaux, touchant les secteurs du transport, de l'aménagement, des matières résiduelles, des espaces verts, de l'eau et de l'air. Par ailleurs, le CRE-Montréal est actuellement impliqué très activement dans la démarche enclenchée par la Ville de Montréal visant la mise en oeuvre d'un Plan stratégique de développement durable pour la métropole.

## **Les aménagements du rond-point Dorval : BEUCOUP D'ARGENT POUR DES RÉSULTATS DISCUTABLES**

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 rond-point. D'autant plus que si l'on se fie aux expériences passées, les dépassements de coûts atteignent facilement 50 et même 100% des coûts initialement estimés.

Nous ne contestons pas la nécessité d'apporter certaines corrections à un ouvrage conçu il y a plusieurs années et visiblement dépassé. Nous nous interrogeons toutefois sur l'ordre des priorités retenues pour régler ce qui devrait être pour la communauté montréalaise la priorité, à savoir, un **accès rapide entre le centre-ville et l'aéroport de Dorval**.

En effet, le projet présenté sous le couvert de régler les difficultés d'accès à l'aéroport de Montréal laisse loin derrière dans l'ordre des réalisations la mise en opération d'une navette ferroviaire rapide et surtout fiable entre le centre-ville de Montréal et son aéroport. Les chances de voir un tel projet voir le jour rapidement sont bien minimales compte-tenu du désintérêt évident manifesté par les représentants du ministère des Transports du Québec lors des premières audiences publiques du BAPE. On a même pu entendre l'un d'eux affirmer sans vergogne que la responsabilité de son ministère se limitait au développement de la voirie...

Le seul projet de transport public qui risque de voir le jour dans un horizon disons raisonnable est le projet fédéral de faire passer la ligne de train Ottawa-Montréal par l'aéroport, lui faisant faire ainsi un détour de quelques kilomètres par rapport au tracé actuel. Bref, l'aéroport de Montréal deviendra accessible plus facilement, et même dans certains cas plus rapidement, d'Ottawa que du centre-ville de Montréal : situation pour le moins ironique, sinon gênante pour la communauté montréalaise.

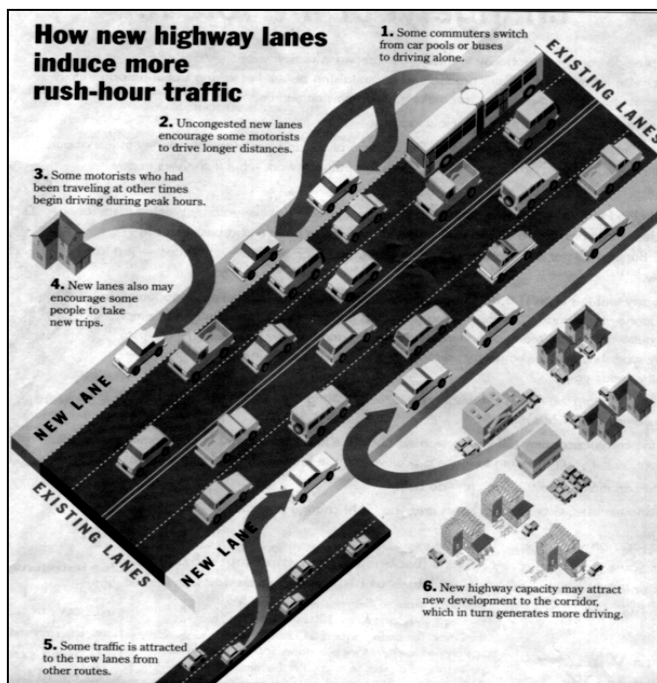
Les seuls réaménagements vraiment nécessaires pour régler les problèmes de congestion routière, principalement, mais pas uniquement, à l'heure de pointe du soir, en direction et surtout en provenance de l'aéroport, sont la construction de bretelles d'accès direct vers la 20 Est. Cela est possible à un coût bien inférieur au projet à l'étude. Ce faisant on réduirait substantiellement la congestion tout en conservant une marge de manœuvre financière qui pourrait être plus utilement employée à réduire le volume de circulation plutôt que de tenter d'en augmenter la fluidité.

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 présentés, 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. Décidément, Kyoto ne fait toujours pas partie du vocabulaire des responsables du transport au Québec.

Enfin, cette méga-intervention donnera des résultats mitigés puisque, si les passagers en provenance de Dorval pourront quitter plus rapidement l'aéroport, ils risquent toutefois de se retrouver paralysés aux échangeurs de la 13, du pont Mercier ou encore de la 15.

## LES LIENS AUTOROUTIERS COMME SOLUTION AUX PROBLÈMES DE CONGESTION EN MILIEU URBAIN

Depuis plusieurs années, la région métropolitaine de Montréal, comme plusieurs agglomérations nord-américaines, connaît une augmentation de l'utilisation de la voiture et par conséquent du nombre de véhicules sur les routes. Cette situation engendre d'importants problèmes de congestion routière. Au fil des ans, les autorités ont préconisé la construction de nouvelles infrastructures routières comme des autoroutes, des ponts ou l'élargissement de voies existantes, afin de pallier à la congestion et assurer une fluidité du trafic. Or, plusieurs recherches démontrent que la construction de nouvelles infrastructures en transport pour régler la congestion n'est pas la solution appropriée. Au contraire, la construction de nouvelles infrastructures routières favorise l'augmentation de l'utilisation de l'automobile causée par la demande induite.



La demande induite est la demande qui est « *créée ou générée par un accroissement de capacité qui permet d'accueillir de nouveaux automobilistes qui autrement auraient adopté des comportements différents* ». La demande induite provient principalement de 3 sources :

- ❑ L'aménagement du territoire : la nouvelle demande automobile vient du fait que les nouvelles infrastructures routières comme une autoroute permettent à des gens de s'installer plus loin en périphérie tout en respectant un temps de déplacement jugé adéquat.
- ❑ Le transfert modal : certaines personnes qui utilisaient auparavant le transport en commun décident d'utiliser leur voiture puisque la circulation en automobile devient plus facile, plus rapide et plus fiable.
- ❑ Le changement d'itinéraire ou d'horaire : lorsque la congestion routière est importante, plusieurs personnes choisissent de modifier leur itinéraire ou l'horaire pour éviter l'heure de pointe. Avec de nouvelles infrastructures, ces automobilistes reviendront à leurs anciennes habitudes.

## Portion de la capacité routière additionnelle utilisée par la circulation induite<sup>1</sup>

AUTEURS	COURT TERME (MOINS DE TROIS ANS)	LONG TERME (PLUS DE TROIS ANS)
SACTRA		50-100 %
Goodwin	28 %	57%
Jonhson and Ceerla		60-90 %
Hansen and Huang		90%
Fulton et al	10-40%	50-80%
Marshall		76-85%
Noland	20-50%	70-100%

Par conséquent, la congestion ne sera résolue que pour une courte période de temps malgré les investissements massifs que nécessitent des infrastructures lourdes comme un pont ou un tunnel.

Le diagnostic soutenant que l'augmentation de la capacité routière pour soulager la congestion à long terme s'avère peu efficace, est aussi partagé par des organismes internationaux importants. Un document publié en 1995 par la Commission européenne des ministres du transport (CEMT) en collaboration avec l'OCDE soutient que la création de nouvelles infrastructures routières donne peu de résultats.

*" La construction d'un nombre croissant de voies routières dans les villes et les grandes agglomérations a permis à un plus grand nombre de se déplacer en voiture, mais n'a pas réduit notablement l'ampleur des encombrements aux heures de pointe. Dès qu'une nouvelle voie est ouverte dans une grande ville elle est vite saturée. Même les régions urbaines possédant les plus vastes réseaux routiers connaissent des taux considérables d'encombrements"<sup>2</sup>*

Même du côté de l'administration Bush on semble reconnaître que la construction de nouvelles infrastructures est une solution dépassée pour remédier à des problèmes de congestion :

*"Public transportation and high-tech control of roadways is a better solution to the nation's traffic problems than more road construction. The old solution of using most federal and state transportation budgets on roadway expansion is outdated"<sup>3</sup>.*

---

<sup>1</sup> Litman, Todd, Generated Traffic and Induced Travel Implications for Transport Planning, mai 2005, page 8.

<sup>2</sup> CEMT et OCDE, *Rapport du projet : Transport urbains et développement durable*, 1995.

<sup>3</sup> Discours sur l'avenir du système de transport aux États-Unis prononcé devant le Congrès par Norman Y. Mineta, Secrétaire aux transports de l'administration Bush, le 5 avril 2001.

## PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL

En décembre 2004, la Ville de Montréal a adopté un plan d'urbanisme qui se veut un guide pour les interventions municipales et le développement sur l'île de Montréal.

« Le plan d'urbanisme, en proposant un modèle de développement durable qui vise, entre autres, à diminuer la dépendance à l'égard de l'automobile et à protéger et à protéger les espaces naturels, constitue l'une des contributions de la Ville dans ce sens. »

Le Plan d'urbanisme se veut un document de référence pour les orientations gouvernementales présentées à la Communauté métropolitaine de Montréal. Il établit notamment des objectifs en matière de consolidation des quartiers centraux, d'étalement urbain, de réduction de gaz à effet de serre et de transport en commun. Plus précisément, le Plan d'urbanisme stipule en matière de transport que:

- « La **Ville de Montréal prend résolument position en faveur du transport collectif** et le reconnaît comme le mode de transport de l'avenir pour Montréal. » (Plan d'urbanisme, page 33)
- « En souscrivant au Protocole de Kyoto, la Ville de Montréal a formulé l'engagement ferme de participer à la réduction des gaz à effet de serre. Deux sources importantes d'émission de polluants atmosphériques contribuent à la formation d'ozone et de gaz à effet de serre : les véhicules motorisés et certains types d'industries. Conséquemment, **la Ville entend réduire l'utilisation de l'automobile sur son territoire** et faire respecter par les entreprises industrielles les critères les plus élevés en assainissement de l'air. »(Plan d'urbanisme, page 176)

## Cadre d'aménagement et de développement de la Métropole

En juin 2001, le gouvernement du Québec a rendu public son Cadre d'aménagement et de développement de la Métropole fondé sur le principe du développement durable. Selon les Nations Unies, le développement durable est le fait d'améliorer les conditions d'existence des communautés humaines, tout en restant dans les limites de la capacité de charge des écosystèmes. Par conséquent, le développement de la région de Montréal repose d'abord et avant tout sur une utilisation judicieuse des ressources de son territoire au moyen d'une planification intégrée.

Le cadre d'aménagement de la région métropolitaine se veut un document de référence pour les orientations gouvernementales présentées à la Communauté métropolitaine de Montréal. Il est le fruit d'un consensus et l'aboutissement d'une démarche de concertation entre l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux. Il établit notamment des objectifs en matière de consolidation des quartiers anciens, d'étalement urbain, de réduction de gaz à effet de serre et de transport en commun. Plus précisément, le cadre d'aménagement et de développement de la métropole pour la région de Montréal stipule que la Communauté métropolitaine de Montréal devra :

- « Susciter en ce qui a trait au transport des personnes, une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et **une réduction de l'utilisation de l'automobile...** » (Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, juin 2001, page 91)
- « Intégrer, dans le cadre de ses actions en transport, **des cibles précises de réduction de l'usage de l'automobile** et des nuisances causées par la circulation

routière en milieu résidentiel... » (Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, juin 2001, page 93)

- « Adopter, dans le cadre de ses compétences en transport, **des cibles d'augmentation de l'usage du transport collectif** adaptées à chaque type de contexte urbain et à chaque type d'utilisateur. » (Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, juin 2001, page 93)

## **POTENTIEL DE LA NAVETTE FERROVIAIRE**

Une étude publiée par Aéroport de Montréal démontre le fort potentiel d'une navette ferroviaire pour assurer une liaison rapide entre le centre-ville de Montréal et l'aéroport. Ce potentiel est estimé à plus de 1.8 million de passagers annuellement après cinq ans d'exploitation. On estime à plus de 500,000 mouvements véhiculaires en moins la réduction de la circulation automobile annuelle.

Le projet, surtout s'il était combiné avec la liaison actuelle du train de banlieue vers l'ouest de l'île offrirait donc un grand potentiel de transfert modal favorisant ainsi l'atteinte des objectifs de Kyoto. Faut-il rappeler qu'au Québec, c'est par le secteur des transports, à près de 40%, que nous sommes parmi les plus grands pollueurs et émetteurs de gaz à effet de serre par habitant de la planète.

## **CONCLUSION**

Le ministère des Transports du Québec nous présente une fois de plus une solution d'ingénierie de voirie pour régler un problème qu'il s'acharne à réduire à une dimension ponctuelle, soit la seule dimension des mouvements véhiculaires dans le rond-point de Dorval. Il nous propose encore et toujours sa solution traditionnelle, celle expérimentée avec le succès que l'on connaît, celle du rond-point l'Acadie, celle de l'échangeur Turcot-Décarie, à savoir, un autre spaghetti bétonné géant.

D'un point de vue environnemental, nous manquons une fois de plus le bateau. Tous les éléments sont en place pour diminuer plutôt qu'augmenter le volume de circulation sur l'île. Nous passons à côté de l'occasion de régler un problème en intégrant dans la solution recherchée une vision d'avenir. Nous nous éloignons plutôt que nous rapprocher de l'atteinte des objectifs de Kyoto.