

Projet d'amélioration des infrastructures de transport
terrestre près de l'Aéroport international Montréal-Trudeau

Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Dorval

Monsieur Qussaï Samak, président
Madame Judy Gold, commissaire

par le

Club Vélo Dorval

11 octobre 2005

Présentation du Club Vélo Dorval

Le Club Vélo Dorval existe depuis dix 10 ans. Les membres du comité exécutif sont tous des bénévoles et sont élus lors de l'assemblée générale annuelle. Puisque le club existe en partenariat avec la ville, comme plusieurs autres associations de Dorval, un membre du Service de culture, sports, loisirs et développement social de Dorval assure la liaison (seule personne non bénévole).

Nous mettons l'accent sur le cyclotourisme. Afin de joindre un plus grand nombre de cyclistes, nous formons, dans la mesure du possible, des groupes de différents niveaux : groupe récréatif/randonneur, intermédiaire, et sportif. Nous comptons 123 membres répartis ainsi : (familial) 28 abonnements, (individuel) 45 abonnements. Près de 50% des membres participent à nos activités lesquelles s'échelonnent du début de mai à la fin de septembre et la température le permettant, elles se poursuivent en octobre.

Nous programmons des randonnées le mardi soir, (remises au mercredi en cas de pluie), le jeudi matin et soit le samedi, soit le dimanche (plus longs parcours).

Pour plus d'information :

Courriel : velodorval@videotron.ca

Ou consulter le portail communautaire du site Web de Dorval :

<http://clubvelodorval.turfs2surf.com>

Intérêt porté au projet

Le Club Vélo Dorval s'intéresse au *projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre de l'Aéroport international Montréal-Trudeau* afin de s'assurer que :

1. Le projet répond au *Plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Montréal (Arrondissement Dorval/L'Île Dorval)* lequel recommande : « mettre en place un lien nord-sud pour la desserte des secteurs au nord de Dorval en plus de la piste cyclable en site propre sur Cardinal ». Nous joignons le texte de la pétition circulée et expliquée aux signataires par les membres du Club Vélo Dorval (Annexe I). Les copies originales de la pétition signée sont déposées en Annexe II.
2. Le projet encourage le transport actif (marche, vélo, patins, etc.) et offre un lien direct, convivial et sécuritaire au terminus STM, à la gare AMT, à la gare Via Rail et à l'aéroport Montréal-Trudeau.
3. Le projet élimine les passages informels existants dont certains sont dangereux. (Annexe III).
4. Des aménagements conviviaux contribueront :
 - à améliorer la qualité de l'environnement en réduisant les émissions de gaz à effet de serre prévue par le protocole de Kyoto.
 - à améliorer la qualité de vie des citoyens dans les domaines de la santé et de la sécurité.

Préoccupations

Le Club Vélo Dorval se préoccupe principalement de l'amélioration des aménagements qui encouragent le transport actif (piétons, cyclistes, etc.). La solution proposée ne rencontre pas les objectifs susmentionnés parce que :

Le lien **nord-sud et vice-versa** proposé ne dessert directement que le secteur nord-est de Dorval, peu peuplé (20 résidences¹), mais n'améliore d'aucune façon les communications pour les résidents demeurant dans le secteur nord-ouest (1 400 résidences²). Les cyclistes du secteur nord-ouest devront transiter par l'échangeur de l'avenue Dorval pour rejoindre les services municipaux (bibliothèque, piscine Jean XXIII, centre culturel, etc.), les établissements scolaires, et tous les commerces qui sont tous situés dans le secteur sud de Dorval. La passerelle de l'échangeur Des Sources et le tunnel Pine Beach étant des passages conçus strictement pour les piétons, ils ne sont ni conviviaux ni sécuritaires pour les cyclistes.

Le parcours proposé n'est pas convivial ni sécuritaire pour les piétons et les cyclistes qui doivent faire face à trois feux de circulation et une bretelle autorisant des virages à droite non contrôlée par des feux de circulation pour atteindre le terminus STM et cinq feux de circulation, deux bretelles sans feu de circulation, et les trois ou quatre entrées ou sorties de l'Hôtel Best Western pour rejoindre la gare AMT. Des escaliers sont prévus au sud et au nord de la rue innommée (au-dessus de l'avenue Dorval) vers le terminus STM et au sud et au nord de la rue Michel Jasmin vers la gare AMT. De plus, la solution proposée

1 Dénombrement effectué par M. Pelletier – septembre 2005

2 Bureau du Greffé, Arrondissement Dorval / L'Île Dorval – septembre 2005

nous laisse entièrement dans l'ignorance quant aux difficultés que rencontreront les piétons et cyclistes pour rejoindre la future gare Via Rail et l'aérogare.

Il existe plusieurs passages informels et l'un d'entre eux nous apparaît particulièrement dangereux et le lien nord-sud et vice-versa via l'avenue Dorval ne fera qu'en perpétuer l'usage. Ce passage informel (photos en annexe III) est situé au sud de la rue Cardinal, immédiatement à l'ouest du bassin de rétention. Il traverse les quatre voies ferrées pour rejoindre un chemin pavé, entre le boulevard Fénélon et le stationnement de McDonald's, dans l'axe de la rue Albert-de-Niverville.

Nous sommes persuadés que les aménagements proposés exerceront un effet de dissuasion car ils n'offrent pas un lien direct, convivial et sécuritaire; ils mettent en place un lien nord-sud et vice-versa direct seulement pour un nombre infime de résidences (20 nord-est versus 1 400 nord-ouest). Ils perpétueront l'usage de passages informels dangereux et ils ne contribueront pas à réduire les gaz à effet de serre ni à améliorer la qualité de vie des individus par leur manque de convivialité.

Suggestions et commentaires

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.

Compte tenu de nos dix années d'existence et étant familier avec les besoins locaux, voici nos suggestions :

1. Le lien nord-sud et vice-versa doit offrir un parcours piétonnier et cycliste direct, convivial et sécuritaire et éliminer le dangereux sentier informel au sud de la rue Cardinal vers le boulevard Fénélon. Les nombreuses entrées et sorties du centre commercial et des autres commerces, tant du côté est que ouest de l'avenue Dorval, ne répondent pas aux critères de sécurité recherchés pour l'implantation d'une piste cyclable. Pour plus de détails, veuillez vous reporter au mémoire de Monsieur Émile Dansereau, page 3 sous la rubrique « Dangers, points faibles et désavantages reliés au tracé proposé ».
2. Nous suggérons l'aménagement d'un passage dénivelé pour piétons et cyclistes sous les quatre voies ferrées au nord du boulevard Fénélon vers la piste cyclable au sud de la rue Cardinal. Un tel passage redonnera une qualité de vie aux résidents du secteur nord-ouest en leur offrant une voie de communication conviviale et sécuritaire pour s'échapper de la souricière (enclave nord-ouest) depuis que la ville de Dorval est coupée par la route 20. De plus, un tel passage sera fort attrayant pour tous les gens travaillant dans le secteur aéroportuaire et tous les voyageurs de l'aéroport Montréal-Trudeau.
3. L'implantation d'une piste cyclable du côté est du boulevard Fénélon à quatre voies, compte tenu de sa vocation résidentielle, scolaire et de son faible achalandage. Le boulevard Fénélon est au centre géographique de Dorval à 0,30 Km près et rejoint la piste cyclable existante. Il offre un accès plus direct (1,25 Km versus 3,35 Km en passant par la boucle de l'avenue Dorval) et plus sécuritaire à la bibliothèque, au centre culturel, au centre communautaire, aux établissements scolaires, commerces, etc.
4. Le déplacement de l'accès piétonnier et cyclable vers la gare Via Rail et l'aérogare sur le boulevard Albert-de-Niverville, où se trouvent plusieurs industries, offre un accès plus sécuritaire que le tracé proposé à l'est du stationnement.
5. L'aménagement de la piste cyclable au sud de la rue Cardinal pour atteindre la gare AMT et au sud de la rue Michel Jasmin vers la voie de desserte de la route 520.

6. L'aménagement de rampes plutôt que d'escaliers vers le terminus STM et la gare AMT. Une rampe offrirait un accès direct, convivial, et sécuritaire aux personnes âgées (17,8% de la population¹), à celles à mobilité réduite, aux parents se déplaçant avec des poussettes pour bébé, à ceux accompagnés de jeunes enfants, et aux cyclistes. Une rampe est plus facile d'entretien durant la période hivernale.
7. **En dernier lieu, et non la moindre des considérations**, l'aménagement d'un passage dénivelé, **avant le début des autres travaux**, offrira aux piétons et cyclistes une voie de communication nord-sud et vice-versa fort attrayante (i.e. circulation piétonnière interdite durant les travaux au rond-point L'Acadie). Le passage dénivelé contribuera à soulager la congestion routière que le réaménagement du rond-point Dorval engendrera et incitera, à long terme, un plus grand nombre de personnes à recourir à un mode de transport actif.
8. Pour plus de détails, veuillez vous reporter au mémoire présenté par Monsieur Émile Dansereau sous la rubrique « Proposition » en pages 4, 5, 6, 7, 8 et 9.

Position quant au projet

Quant au tracé proposé pour piétons et cyclistes, tout nous porte à croire qu'il a été ajouté à la dernière minute. (Référence – page 2 du mémoire présenté par monsieur Émile Dansereau). 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.

Le tracé proposé pour les adeptes du transport actif est loin de répondre aux objectifs énoncés en page 3. Il y a place pour des améliorations afin de motiver un plus grand nombre d'individus à essayer et à adopter un mode de transport actif.

Pour ces raisons, nous ne sommes en désaccord avec cet aspect du projet. Nous souhaitons vivement que l'occasion nous soit donnée de rencontrer les parties concernées pour discuter d'autres solutions qui seraient directes, conviviales, et sécuritaires.

¹ Service du développement économique et du développement urbain – mise à jour 20 novembre 2003

Liste des annexes

Annexe I ... Texte de la pétition

Annexe II ... Signataires de la pétition (dépôt lors de l'audience du 12 octobre 2005)

Annexe III ... Photos 9 et 16 déposées par M. Émile Dansereau

ANNEXE I

Demande de traverse/piste cyclable dédiée et piste piétonnière conviviale

Étant donné qu'il n'y a aucune rue qui traverse la 2-20 et les voies ferrées à Dorval.

Étant donné qu'il n'y a aucune piste cyclable qui existe pour traverser la 2-20 et les voies ferrées à Dorval.

Étant donné que les seules traverses actuelles pour les autos sont des échangeurs.

Étant donné que le projet de réaménagement de l'échangeur Dorval n'a pas de piste cyclable dédiée.

Étant donné que ça prendra de 25 à 50 ans avant de refaire l'échangeur Dorval et/ou Des Sources, conséquemment ça prendra de 25 à 50 ans avant d'avoir la possibilité d'une piste cyclable dédiée si l'on ne saisi pas la possibilité actuelle.

Nous demandons qu'une piste cyclable dédiée fasse partie intégrante du projet de réaménagement de l'échangeur Dorval.

NOM de FAMILLE	Prénom	Signature	Ville/Arrondissement	# tél
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____

Nous suggérons que cette piste dédiée (réservée aux cyclistes) soit un tunnel sous la voie ferrée au nord de Fénelon. Nous suggérons aussi que le tunnel ait un passage piétonnier à côté de la piste cyclable.

Ceci permettrait un accès direct en ligne droite vers l'aéroport en utilisant Albert de Niverville et permettrait d'accéder à une future piste cyclable sur Cardinal.

N.B. : La passerelle Des Sources, le tunnel Pine Beach et l'échangeur Dorval actuel n'ont pas été conçus pour accommoder les cyclistes tel que constaté dans le rapport principal du projet de réaménagement de l'échangeur Dorval.

DM5 Annexe H (a)
Photo no: 9



DM5 Annexe H (b)
Photo no: 16

