

Montréal le 13 octobre 2005

Montréal

6211-06-100

Bureau des audiences publiques en environnement  
Édifice Lomer-Gouin  
575, rue Saint-Amable  
Québec (Québec)  
G1R 6A6

Objet : Mémoire relatif au Projet d'amélioration des infrastructures de transport  
terrestre près de l'Aéroport Montréal-Trudeau

---

Monsieur le Président, Madame la commissaire,

Je vous fais parvenir ce mémoire, qui est en fait un bref document écrit  
contenant quelques réflexions se rapportant à l'objet de votre mandat.

Je le fais à titre personnel et parce que les questions de transport m'intéressent  
comme Montréalais depuis plus de trente ans. Je ne possède aucun intérêt  
auprès des promoteurs impliqués, ni auprès des différents consultants dont les  
services ont été retenus par les promoteurs. Les réflexions inscrites dans ce  
document sont le fruit de mon analyse du projet à l'étude, de ses tenants et  
aboutissants.

Je veux souligner tout d'abord que vous êtes la première instance publique et  
gouvernementale, qui examine un tant soit peu les conséquences découlant de  
la concentration des vols à l'aéroport de Dorval, décision arrêtée en 1996, sans  
aucune forme d'étude, d'analyse, d'information et d'enquête publique. L'occasion  
qui est donnée par le mandat qui vous ait confiée est trop belle pour la laisser  
passer sans dire un mot.

Si nous parlons de la modernisation de cet échangeur, c'est qu'il y a eu transfert  
des vols internationaux de Mirabel à Dorval en 1996. Face à un problème donné,  
il est souvent recommandé de se poser 7 fois la question « Pourquoi ? » J'ai  
tenté de réaliser cet exercice face au projet à l'étude.

Je continue 9 ans plus tard à m'interroger sur l'absence complète d'information,  
et de consultations publiques entourant cette décision de concentrer les vols  
internationaux à Dorval, une décision éminemment importante, puisqu'elle  
touche un équipement stratégique de première importance.

Mais périodiquement l'actualité, comme un écho persistant, met en évidence l'incongruité et le caractère très étrange du cheminement suivi par les administrateurs d'ADM à l'époque dans cette prise de décision, cheminement sanctionné par les différents niveaux de gouvernement. Compte tenu des sommes impliquées et de l'importance d'un aéroport pour un pays, des milliers de citoyens se sont sans doute interrogés devant l'absence d'analyses sérieuses au moment où cette décision a été annoncée.

Voilà qui est très étrange pour une collectivité dont les grandes écoles et universités forment année après année des spécialistes en tout genre, à la disposition des citoyens et des élus pour éclairer les grandes questions de l'heure. Situation d'autant plus indéfinissable, qu'elle engendre des coûts très importants, au moment même où nos dirigeants répètent qu'il faut gouverner avec prodigalité faute de ressources financières.

Les citoyens assistent donc à un travail à la pièce dans le cas d'un équipement stratégique à plusieurs égards. Cela me rappelle l'aventure d'un commerçant établi dans un quartier de Montréal, qui s'était vu refuser un permis municipal pour la modernisation de son immeuble. Le cher homme contourna cet obstacle en entreprenant ses grands travaux en partant de l'intérieur pour finir à l'extérieur. Il fit indirectement ce qu'il ne pouvait faire directement.

Il est bien dommage Monsieur le Président et Madame la commissaire que vos services n'aient pas été retenus à ce moment. Je crois humblement que le milliard de dollars investis ou dépensés, c'est selon, à Dorval depuis 1992, aurait trouvé d'autres destinations plus productives et plus utiles à la société.

### **La rénovation de l'échangeur sous l'angle des mouvements de circulation entre le Nord et le Sud de l'arrondissement Dorval.**

Le type de dossier qui est devant nous est hautement technique. La vie quotidienne du citoyen ne permet pas à madame et monsieur tout le monde de trouver le temps nécessaire à l'examen et à la compréhension d'un dossier tout même assez complexe. Je me classe dans ce groupe de citoyens.

Je suis persuadé que les professionnels qui y ont travaillé l'ont fait dans le but de mettre leur art au service du mieux être collectif et des usagers de l'aéroport.

Mais posons-nous quand même la question : s'il n'y avait pas concentration de toute l'activité aéroportuaire à Dorval, devrions-nous étudier un projet de cette ampleur ? Y aurait-il autant d'employés qui doivent passer dans ce goulot routier pour faire la navette entre leur résidence et leur lieu de travail ? Probablement que non.

Et qu'arrivera-t-il si Dorval, un aéroport enclavé dans un milieu fortement urbanisé, ne peut plus suffire à la demande ? À quoi auront servi ces travaux de modernisation ?

Sur cette question de fluidité locale, je crois que les personnes les plus compétentes à se prononcer sont celles qui empruntent cette infrastructure routière tous les jours et celles qui ont les ressources pour analyser correctement la documentation déposée par les promoteurs.

### **La navette ferroviaire.**

Je suis d'avis que le projet de navette ferroviaire devrait recevoir une priorité très élevée de la part des autorités, afin que sa réalisation soit au moins simultanée au projet routier. Il faut que les usagers et l'ensemble des personnes qui doivent se rendre à l'aéroport, aient à leur disposition une alternative efficace et efficiente face à l'usage de l'automobile individuelle. Sinon pourquoi se faire du souci avec l'environnement et le Protocole de Kyoto ?

Par ailleurs, il serait intéressant que la commission visite l'aérogare de Mirabel et sa gare de chemin de fer, pour réaliser l'avancement que représentait en 1975 toute la conception de cet autre aéroport, en ce qui a trait aux liens avec la ville qu'elle doit servir. Dorval de ce point de vue demeurera toujours un bricolage. Parlant de Mirabel, je ne m'étendrai pas sur la fluidité des activités côté pistes, mais je soulignerai au passage sa supériorité incontestable sur Dorval en ce qui a trait à l'absence de nuisances sonores et au faible risque pour la sécurité des résidants des quartiers densément peuplés de l'île de Montréal.

Vous avez bien lu au paragraphe précédent: «la gare de chemin de fer de l'aéroport de Mirabel». Dès sa construction au début des années '70, un quai de gare a été construit au rez-de-chaussée de l'aérogare et sa dimension est impressionnante, parce qu'il fait toute la longueur de l'aérogare. Je vous laisse le soin de découvrir dans les documents publics présents dans les centres de documentation et les bibliothèques gouvernementales, la fonctionnalité étonnante de cette gare, qui ne fut jamais reliée au réseau de chemin de fer, qui ceinture pourtant l'aéroport. Fait aussi étrange que la décision prise en 1996 par ADM de concentrer les vols à Dorval.

Relativement à la navette prévue à Dorval, je m'interroge sur l'attrait quelle aura sur les usagers et les employés de l'aéroport, compte tenu de la distance à parcourir entre le quai de la gare et la dernière porte d'embarquement située à l'extrémité des jetées les plus éloignées. Si les gens doivent affronter le «parcours du fantassin» pour se rendre à la gare, ils risquent de sauter dans la première voiture qui se présentera.

Des données ont été citées lors de l'examen du projet de navette, relativement au nombre d'aéroports internationaux desservis par des liens ferroviaires. Il serait intéressant de connaître la moyenne des distances à parcourir par les passagers entre la porte la plus éloignée et le quai des différentes gares aéroportuaires citées.

### **Les goulots situés en amont**

L'échangeur rénové aura probablement un certain effet positif pendant un certain temps. Mais ce qui demeurera inchangé, c'est la capacité limitée et déjà connue, du réseau autoroutier qui alimente ce rond point. Quel sera le gain de temps pour le passager qui part du centre-ville et se destine à Dorval ? Quelle amélioration le passager provenant de Sainte-Thérèse, de Repentigny ou de Saint-Bruno percevra-t-il dans son temps de déplacement vers Dorval, lorsque cet échangeur sera reconstruit ?

Quelle place occupera le transport en commun dans cette question de l'accessibilité à l'aéroport de Dorval, en attendant la réalisation de la navette ferroviaire et pendant les travaux routiers ?

Voilà l'essentiel de mes réflexions.

Monsieur le Président, Madame la commissaire, je vous remercie de votre attention.

Pierre E. Lachapelle, B.Sc., MGP