

219

DM5

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

Montréal

6211-06-100

Mémoire

au sujet
du

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

présenté au
**Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
du Québec**

**Monsieur Qussaï Samak, président
Madame Judy Gold, commissaire**

par

Emile Dansereau

Table des matières

Le tracé proposé par le promoteur est un plan de dernière minute
page 2

Le tracé proposé est un accès cyclable dangereux avec 9 lumières et 22 intersections sur 1450 mètres... que le promoteur ose appeler < une piste cyclable >
page 3

Proposition passage dénivelé au bout de Fénelon, solution de piste cyclable/traverse sécuritaire conviviale et dédiée (c.-à-d. pas partagée avec les automobiles)
page 4-5

La solution Fénelon permet d'atteindre les objectifs de la Ville de Montréal et de la STM tels que décrits en 2003 lors des rencontres préparatoires à l'élaboration du projet
page 5-6

La solution proposée par le ministère est loin d'atteindre les trois objectifs décrits en 2003 et ses propres normes de sécurité
page 6

Avantages inédits de la solution Fénelon en construisant ce passage dénivelé au tout début des travaux
page 7

La solution proposée par le ministère est loin d'être à la hauteur du << EGO PORTA MUNDI >> <<Je suis la Porte du Monde>> sur les armoiries de Dorval
page 7

Réponses aux objections épouvantails reçues en 1^{ière} audience
page 8-9

Les données de circulation utilisées semblent être bien incomplètes
page 10

Les statistiques d'achalandage de l'aéroport sont plutôt rudimentaires
page 11

Liste des annexes
page 12

Partie 1 de 2

Est-ce que la qualité de vie des citoyens va être améliorée en ce qui a trait à l'accès piétonnier et cyclable entre l'aéroport et le côté sud des voies ferrées et de l'autoroute 20 par le tracé cyclable proposé?

- Le tracé proposé pour les vélos et piétons semble un plan de dernière minute sans beaucoup de réflexion et consultation si on considère les faits suivants
 1. le plan déposé l'a été fait seulement en janvier 2005, en <<Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement, janvier 2005>> dans la section transport en commun, on dépose un très petit plan sans aucun détail sans explications [en Annexe A]
 2. lors des rencontres avec les citoyens de Dorval, à l'automne 2004, la piste cyclable n'a pas été mentionnée
 3. dans le rapport principal sous la section <<description du concept proposé>>, on ne parle aucunement d'accès piétonnier et/ou piste cyclable pour accéder le nord ou l'aéroport à partir du sud des voies ferrées [en Annexe B]
 4. 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**

En résumé le tracé proposé est un plan de dernière minute, et on le voit aussitôt qu'on vérifie quelques détails...

Quand on considère le nombre d'obstacles par 100 mètres de piste, on pourrait même qualifié ce tracé cyclable de *dangereux*

Parce qu'on avait oublié les cyclistes, il n'est pas trop tard pour l'admettre et prendre le temps de bien faire cette section du projet qui a été oubliée

Par la même occasion, inclure comme objectifs prioritaires du projet, les objectifs du plan stratégique de 10 ans de la Ville de Montréal et de la STM en ce qui concerne les piétons et les cyclistes, et s'assurer de les atteindre.

Voici les dangers, les points faibles et les désavantages reliés au tracé proposé

- 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.
- de Heron Rd à Dawson vers le sud soit 500 mètres les cyclistes devront faire face à trois autres lumières (4 lumières s'ils tournent vers l'est pour suivre la piste cyclable vers le centre ville)... **total de 9 lumières pour 1450 mètres** de Cardinal à Dawson.
- Ce secteur étant le plus commercial de Dorval, le cycliste devra composer, sur ce même 500 mètres de Heron Rd à Dawson, avec 6 entrées/sorties aux deux plus gros centres d'achats de Dorval en plus d'un troisième plus petit mais très occupé sur le côté <ouest> de l'avenue Dorval... du côté <est> il y a 3 stations services, 3 restaurants etc. sur le même 500 mètres
- **Considérant que les entrées/sorties de centre d'achat, d'hôtel, de station services etc. sont des intersections plus dangereuses qu'une intersection régulière avec un arrêt on a un total de 12 intersections au nord de Héron et 10 au sud soit l'équivalent de 22 intersections sur 1450 mètres.... Ça n'a simplement pas de sens**

Proposition

Passage dénivelé au bout de Fénelon sous les voies ferrées avec piste cyclable sur Fénelon côté <est> qui rejoint la piste est-ouest sur Dawson et la piste suggérée au sud de Cardinal

Voici les avantages de cette solution

- du sud de Cardinal au sud de Héron Rd il n'y a qu'une intersection et un arrêt comparé à 5 lumières et 12 intersections dans le projet actuel
- elle évite d'envoyer des cyclistes de tout âge, d'expérience, tout comme d'habilités différentes, dans le tourbillon du secteur avenue Dorval /Heron Rd, avec des centres d'achats, stations services, l'accès à la 20, à la 520 et l'accès au côté nord de Dorval soit vers l'est ou l'ouest... Fénelon fait éviter aux cyclistes la circulation la plus dense de Dorval.
- Fénelon est un boulevard à 4 voies dans un quartier résidentiel et avec une densité de circulation très légère... beaucoup d'espace disponible pour la piste cyclable.
- du sud de Cardinal à Dawson il n'y aura qu'une lumière comparativement à 9 dans le plan du ministère.
- du sud de Cardinal à Dawson il n'y aura que 2 intersections comparativement 11 ou 22 pour le tracé du ministère en incluant les entrées/sorties.
- l'axe Fénelon est en ligne directe avec Albert de Niverville pour accéder à l'aéroport... le sentier informel montre le naturel de cet axe [\[voir photos en Annexe H\]](#)
- pour les citoyens de Dorval-Nord, un passage à Fénelon leur permettraient d'accéder très directement aux services communautaires de Dorval qui sont concentrés à 400 mètres à l'ouest de Fénelon... des services qui n'existent pas au nord tel que, la bibliothèque et centre culturel, le Centre communautaire Sarto-Desnoyer, l'école secondaire Jean XXIII, la piscine intérieure de Jean XXIII, le club de tennis de Dorval ainsi que l'école secondaire Dorval et d'autres services tel que l'école Gentilly directement sur Fénelon et l'aréna Dorval dans le même complexe que la bibliothèque et le centre communautaire et le club de tennis
- ce passage direct proposé dans l'axe Fénelon représente une distance de 1.25 Km de Cardinal à l'entrée sur Dawson du complexe centre communautaire ou Jean XXIII... cependant la proposition du ministère des transport forcerait à parcourir presque le triple de la distance pour les enfants, adolescents ou

- adultes, soit 3.35 Km en passant par la boucle de l'avenue Dorval, sans reparler de tous les risques que cela comporte
- pour les cyclistes qui viennent du sud pour aller vers le nord ou vers l'aéroport, Fénelon est en plein centre de Dorval comparativement à l'avenue Dorval qui divise plutôt 30/70% soit à 3 Km de la frontière <ouest> et 1.41 Km de la frontière <est>
 - pour les résidents du nord de Dorval l'accès Fénelon a plus de sens car ils demeurent tous à l'ouest de l'aéroport (1325 résidences à l'ouest vs 20 à l'est, tel que constaté durant la visite organisée du 15 sept.) [carte en Annexe D]
 - *dernier mais non le moindre*, je suggère que l'on **construise ce passage au tout début des travaux** de sorte que pour les utilisateurs du rond point, ce lien cyclable soit une solution pour éviter la congestion due aux travaux
 - ce passage pourrait avoir pour effet à long terme
 - de réduire la congestion durant les travaux
 - créer des habitudes qui dureront après les travaux
 - réduire les émissions de gaz à effet de serre et contribuer à l'atteinte des objectifs de Kyoto
 - désenclaver les gens du nord qui veulent aller vers le sud et vice versa

La solution Fénelon peut être qualifiée de piste cyclable/traverse sécuritaire conviviale et dédiée (c.-à-d. pas partagée avec automobiles)

Quant à la solution proposée par le ministère, elle peut être qualifiée d'<accès cyclable et piétonnier> tout au plus... et surtout pas qualifiée de sécuritaire et convivial

Lors de l'obtention de nombreuses signatures pour la pétition du club Vélo Dorval, les différences entre la solution Fénelon vs la solution du ministère ont été couvertes avec les signataires et très souvent avec des dessins à l'appui.

Ces différences ont aussi été couvertes avec ceux qui se sont portés volontaires pour obtenir des signatures, qu'ils soient membres ou non du Club Vélo Dorval.

Il était intéressant de voir la réaction des gens et les commentaires de ces gens tel que

- à quoi ont-ils pensé de faire passer la piste cyclable sur l'avenue Dorval ... c'est l'endroit le plus dangereux

- ça n'a pas de sens dans le rond point toutes ces intersections

La solution Fénelon permet d'atteindre les objectifs décrits en 2003 lors des rencontres préparatoires à l'élaboration du projet tels que

L'objectif du plan stratégique de développement 2004-2013 de la STM est d'

<<Améliorer l'accès piétonnier et cyclable à partir du sud par le biais d'un **passage couvert, convivial, sécuritaire** et qui évite les attentes excessives aux feux de circulation>> [Annexe E, page 53]

L'objectif du plan stratégique de développement 2004-2013 de la STM est d'

<<Offrir un lien cyclable direct et sécuritaire entre les côtés nord et sud>> [Annexe E, page 54]

L'objectif du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal est de

<< faire des abords de l'aéroport une véritable porte d'entrée prestigieuse à l'échelle nationale et internationale>> [Annexe F]

La solution proposée par le ministère est loin d'atteindre les trois objectifs décrits en 2003 mentionnés ci haut

La solution Fénelon offre des avantages inédits. Monsieur Gilbert nous a dit en réponse à Monsieur Porfolio en 1^{ère} audience, qu'il faut toujours retourner aux objectifs.

Le promoteur a déposé ses objectifs et ceux de ses partenaires, soit ceux de la Ville de Montréal et de la STM en 2003, mais les gens qui ont fait le design et rédigé les objectifs ont oublié de les inclure.

Je demande donc à M. Gilbert de faire ce qu'il nous a dit ... soit d'inclure les trois objectifs oubliés dans la rédaction du rapport principal et qu'ils soient reflétés dans le design et dans le choix du tracé de la traverse cyclable nord/sud.

La solution Fénélon évite tous ces dangers et offre des avantages uniques et inédits

En construisant ce passage dénivelé au tout début des travaux cette solution offre un avantage tel que lors du réaménagement de l'échangeur plusieurs personnes choisiront sûrement d'utiliser ce passage à pied ou en vélo pour aller du nord au sud ou vice versa (aéroport, travail et autres) et garderont peut être cette habitude vieille de 4 ans après les travaux.

Ce passage sera plus convivial et sécuritaire que ce qui existe présentement pour les piétons (il n'existe rien pour le cyclistes et l'équivalent de rien pour les piétons présentement tel que constaté lors de la visite du site)

Aussi ce passage sera plus convivial et sécuritaire que ce qui est proposé et créera des habitudes très intéressantes qui contribueront à réduire la congestion durant et après les travaux, à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à atteindre les objectifs de Kyoto

La solution Fénélon offre aussi un début au désenclavage du Nord et Sud de Dorval ; réduire ce clivage créé par le Ministre des Transports il y a 40 ou 50 ans lors de la construction de l'autoroute 20, ferait sûrement plaisir aux citoyens de Dorval... ce serait un début.

Aussi, sur les armoiries, le drapeau, les écussons et la papeterie de Dorval on lit « **Ego Porta Muni** », et M. Yeomans, le maire sortant, nous a dit a maintes reprises qu'on devait se comporter comme citoyens, arrondissement et comme ville selon nos armoiries qui disent « **Je suis la porte du monde** ».

Avec le tracé Fénélon les gens de Dorval pourront se satisfaire que le tracé choisi et sa convivialité durant la construction ainsi qu'après pour les utilisateurs de Dorval, de Montréal, du Québec ou de l'étranger pourront dire que nos armoiries ne sont pas qu'un slogan publicitaire.

Les cyclotouristes européens comme les résidants du Québec ne seront pas très impressionnés pas <<la porte du monde>> nord américaine proposée par le ministère.

De plus, le slogan de Dorval est depuis plus de 18 ans « il fait bon vivre à Dorval » ... ça va faire plutôt slogan de politicien ou de vendeur d'huile de serpents (pour guérison miraculeuse comme dans le far west des années 1800) si on considère le tracé proposé,... plus le clivage fait par l'autoroute depuis 40 ans,... plus le bruit des avions ... et le bruit des trains, SVP Monsieur Charest ...

assurez-vous que votre gouvernement ne rende pas cela encore pire que c'est.

La démonstration a été faite j'espère

- que le tracé du ministère est dangereux, non convivial et pas central pour les citoyens de Dorval.
- que la proposition Fénelon est très supérieure, enlève les dangers d'accidents et blessures pour les cyclistes, est plus conviviale et beaucoup plus courte pour les citoyens de Dorval qui veulent aller du Nord au Sud et vice versa.
- que les avantages de faire ce passage sous les voies ferrées en premier, avant les travaux de l'échangeur sont énormes à court, moyen et long terme.

Objections épouvantails

Ce qui suit a pour but d'adresser les objections épouvantails de Messieurs St-Jean et Blanchet en première audience.

Le passage dénivelé dans l'axe Fénelon sous les voies ferrées qui est proposé n'a rien qui se compare au tunnel Pine Beach.

Tout d'abord la dénivellation sera minime puisque le terrain avoisinant est déjà à 4 ou 5 pieds sous le niveau des voies ferrées. [voir photos terrain du McDo en [Annexe I](#)]

Ce qui est proposé est seulement deux viaducs sous les voies ferrées dans l'axe Fénelon exactement comme les deux viaducs sous les 4 voies (2 -2) séparées de la rue Dollard au sud du canal Lachine pour la piste cyclable à cet endroit.

On parle de deux passages sous les voies de 39 pieds de long chacun avec un corridor non couvert de 36 pieds de long entre les deux. Le passage dénivelé de Fénelon serait presque identique.

Dans l'axe Fénelon il pourrait y avoir deux passages sous les voies de 27 pieds de long chacun avec un corridor non couvert de 53 pieds de long entre les deux (il y a 61 pieds entre les voies du CN et CP à cet endroit).

On parle ici de deux petits passages de 27 pieds de long [voir photos 24 à 30 en [Annexe G](#)] conséquent ça demeure toujours très éclairé à cause du corridor à ciel ouvert

Si on compare avec celui de Dollard où il n'y a pas de flânerie ni de vandalisme; le passage Fénelon serait (comme celui de Dollard) assez occupé, loin des résidences (1000 pieds des résidences les plus proches) et très éclairé le jour étant presque totalement ouvert comme celui de Dollard sur chacun des points). Quand à l'éclairage le soir, si les ne suffisent pas, une visite sur les lieux vous convaincra qu'ils ont trouvé la solution

Dans le West Island et ailleurs il y a d'autres passages dénivelés qui existent sans problèmepourquoi s'objecté et utiliser l'exemple de **Pine Beach** qui est un tunnel fermé par des portes à chaque bout, qui est très étroit (moins de 6 pieds de largeur utilisable sur la majorité de la longueur du tunnel) et qui **mesure 600 pieds de long**. [voir photos 10,11 12 et 13 en [Annexe G](#)]

On parle pour Fénelon de deux petits passages ouverts de 27 pieds de long chacun. On nous donne de faux arguments. ... Il y a anguille sous roche.

Partie 2 de 2

La solution proposée va-t-elle faire ce que l'on prétend, c.-à-d. améliorer la circulation et éliminer la congestion ... si oui pendant combien de temps ?

Premièrement les données de circulation utilisées semblent être bien incomplètes

- 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)
- en première partie d'audience on nous a montré des études de files d'attente faites en 98 et ce n'est pas clair si on a remis ces études à jour ou simplement fait des extrapolations pour 2004 quand on nous a montré des plans sur certaines données de circulation en DA26;
- puisque les travaux dureront pendant au moins quatre ans il serait bon de s'assurer qu'on a des données très récentes car les citoyens auront à vivre un enfer de 4 ans de problème de circulation durant la construction ... **et cet enfer sera d'autant plus difficile si on essaie de détourner un volume de véhicule qu'on a sous estimé en se basant sur des données de 98**
- de plus si ces données sont beaucoup en dessous de la réalité d'aujourd'hui, le design basé sur ces données de 98 sera peut-être désuet c-a-d déjà à pleine capacité pas longtemps après la fin des travaux... soit un retour en enfer pour les citoyens
- dans les projets 'greenfield ' on fait souvent les ponts /viaducs en double pour le futur car ça coûte beaucoup moins cher de le doubler immédiatement que de doubler plus tard.... ici dans un projet complexe (échangeur déjà existant, 4 voies ferrées, etc.) on ne parle pas de faire en double pour le futur les bretelles sous les voies ferrées et autres sections critiques, sections qui coûtent aussi cher de <<set-up cost>> que de coût de réalisation.

Je demande donc au BAPE d'obtenir pour les citoyens, des réponses satisfaisantes à ces questions

Deuxièmement, les statistiques d'achalandage de l'aéroport sont plutôt rudimentaires

- Tel que demandé à deux reprises aux audiences du 14 et 15 sept. le tableau 3.6 sur les <<Prévisions d'achalandage à l'aéroport de Dorval>> on utilise seulement des données pour 98 et 2003 pour faire ces prévisions...où sont les données de 99, 2000, 2001, 2002 et 2004. [voir [Annexe J](#)]
- A deux reprises, le représentant de l'ADM, M. Martel nous a dit le soir du 14 et l'après midi du 15 sept. que ces données existent et quelles sont même segmentées durant l'année et qu'ils utilisent de grandes formules de projection que seul leurs économistes peuvent comprendre... et vlan sur la gueule des citoyens pour la transparence et la démocratie.
- Après 20 jours M. Martel et/ou l'ADM n'ont pas cru bon nous fournir les statistiques demandées et disponibles selon ses réponses, couvrant au moins 98 à 2004. Ayant attendu ces réponses tout ce temps il ne restait que deux jours pour préparer le mémoire pour la date fixée.
- Ça pourrait être perçu comme un manque de respect à l'égard du processus du BAPE, à l'égard des citoyens et à l'égard du processus démocratique de notre société...
- Avec des statistiques complètes n'importe quel citoyen peut juger si les projections ont du sens sans utiliser des formules compliquées... on sait tous la différence entre une augmentation annuelle de salaire de 1%, 2%, 5% ou 10% pendant 10 ans
- Les données de 98 et 2003 démontrent une croissance de moins de 1% par année... une croissance de 1% nous aurait donné 7,798,437 O/D (passagers origine/destination Dorval) en 2003 et il y en a eue que 7,675,133 [voir [Annexe K](#)]
- Si on applique cette croissance généreuse de 1% pour 2004 @ 2016 on arrive à seulement 8,735,017 O/D [voir annexe B] comparativement à leur prévision de 12,168,070 O/D soit plus que 3.6% de croissance [voir [Annexe K](#)]... (on utilise seulement le nombre de O/D puisque tel mentionné dans l'Annexe J au dernier paragraphe seul le trafic aérien O/D génère des flux routiers)

Je demande donc au BAPE d'obtenir pour les citoyens, des réponses satisfaisantes à ces questions

Liste des annexes

Annexe A

- PR 5.1 page 5 ,pdf 7, et PR 5.1 page 7, pdf 9

Annexe B

- PR 3.1 chapitre 1, page 30 à 32, pdf 31à 33

Annexe C

- PR 3.1 chapitre 1, page 24 à 29, pdf 25à 30

Annexe D

- Carte à l'échelle du West-Island montrant les secteurs résidentiels en rose où on peut visualiser la distribution géographique des résidences au nord et au sud, ainsi que vérifier les distances mentionnées... axe Fénelon, centre communautaire, etc.

Annexe E

- PR3.1, chapitre 2, page 53et 54, pdf 48et 49

Annexe F

- PR3.1 chapitre 2, page 44, pdf 41

Annexe G

- Photos 24, 26 à 30 passage Dollard, et 10 à 13 Tunnel Pine Beach

Annexe H

- Photos 09,16,17,18 et 21 piste informelle Fénelon avec photos 34,35 du sentier asphalté en décente, utilisé pour rejoindre piste informelle

Annexe I

- Photos 32 et 33 terrain McDo

Annexe J

- La page 58 (pdf 66) de PR3.3

Annexe K

- Tableur montrant des hypothèses de croissance de 1 et 3.6% en utilisant l'année 2003 et la croissance réelle de 1998 à 2003