

4. IMPACT REGIONAL

QC-4 Le projet vise à améliorer l'accessibilité à l'aéroport et les conditions de circulation dans l'échangeur Dorval. Tout en étant conscient du caractère surtout local du projet, est-ce que le projet aura un impact régional également, notamment au niveau de l'augmentation du nombre de déplacements entre les banlieues de l'ouest de l'île et le centre-ville, et au niveau de l'étalement urbain ?

Réponse : Ce projet a pour but de consolider le milieu et d'améliorer la circulation locale et de transit dans un secteur relativement restreint. L'amélioration de la fluidité du réseau ne consiste pas à elle seule à modifier les comportements des utilisateurs et à favoriser l'étalement urbain qui est engendré par plusieurs facteurs. C'est au contraire dans un esprit d'amélioration de la mobilité et de la sécurité des usagers que ce projet s'inscrit. Soulignons toutefois que ce projet suscitera des effets sur la circulation régionale compte tenu qu'il s'agit d'un nœud autoroutier bien que ce ne soit pas l'objectif premier qui justifie ce projet. L'impact régional du projet relève davantage du secteur économique lorsque l'on considère le rôle primordial que joue ce réseau routier dans le territoire montréalais et de son rôle stratégique en terme économique. Il constitue un lieu de convergence majeur de l'île de Montréal (l'un des pôles économiques prioritaires de la région métropolitaine de Montréal), et est l'unique lien autoroutier qui dessert l'aéroport.

5. TRANSPORT EN COMMUN

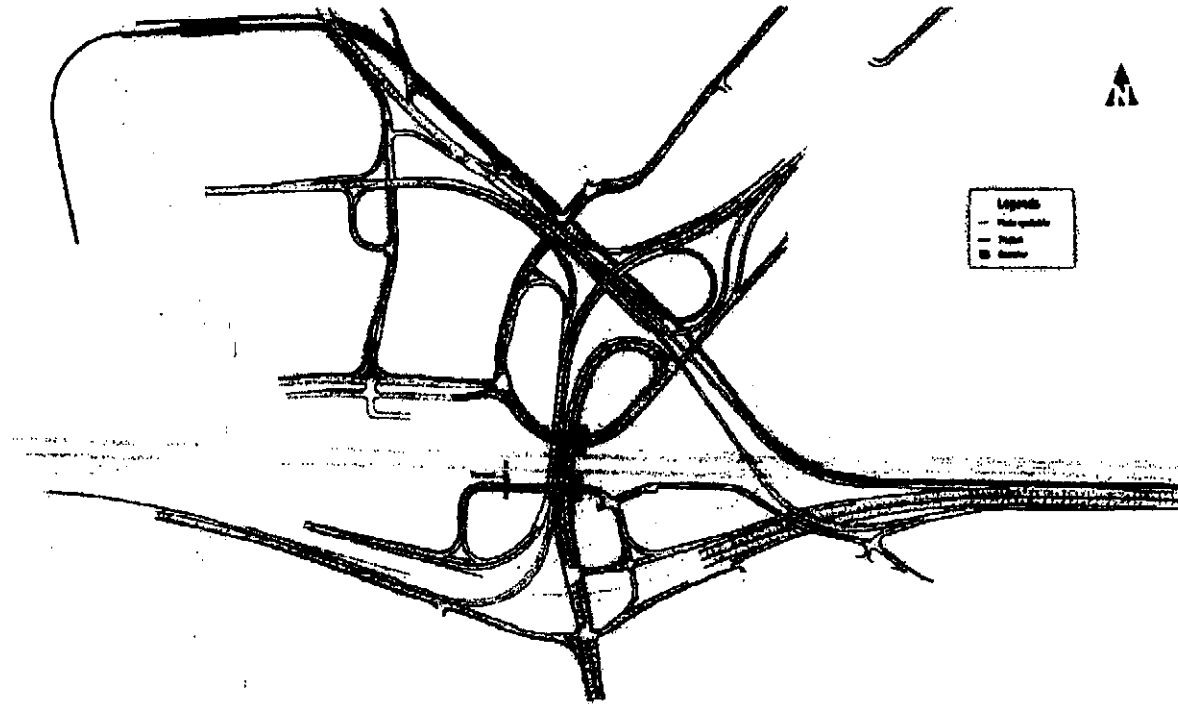
QC-5 : Le projet vise une amélioration du transport en commun et du transport actif, le chapitre 4 mentionne ainsi les impacts positifs du projet sur ces deux modes de transport. Est-il possible de présenter plus de détails à ce sujet, notamment sur les nouveaux parcours (autant pour le transport en commun que pour les cyclistes et piétons), le nombre de véhicules, le nombre de personnes transportées, etc. ? De cette façon, on pourrait mieux situer l'impact du projet sur le transport en commun et le transport actif par rapport au transport automobile.

Réponse : Les infrastructures piétonnière et cyclable prévues dans le scénario sont illustrées à la figure QC-5A. La grande majorité des nouvelles rues (excluant les bretelles autoroutières où les piétons ne doivent pas circuler) sont pourvues d'au moins un trottoir. Également, une piste cyclable située du côté est du prolongement de l'avenue Dorval permet de relier de façon sécuritaire le nord et le sud des voies ferrées, tout en donnant accès à l'aéroport du côté nord.

Une ébauche de la réorganisation des principaux parcours d'autobus liés au terminus Dorval est illustrée à la figure QC-5B. Avec la mise en place du scénario, les autobus provenant du nord (A-520) ont un accès direct au terminus. Par le sud (avenue Dorval), l'ouest et l'est (A-20 et boulevard Bouchard), les autobus doivent emprunter la voie parallèle aux voies ferrées pour entrer au terminus. La sortie vers l'ouest s'effectue aisément, soit en mouvement continu donnant accès aux voies de service de l'A-20 en direction ouest. La sortie vers le

PR5.1

Figure [REDACTED] Liens piétons et cyclables



INFRASTRUCTURE PIÉTONNIÈRE ET CYCLABLE

Plan DCSA

Daniel Arbour & Associés

CIMA INC-LAVALLE

Arbour & Associés

PR3.1

Annexe "B"

DMS Annexe B

ORIENTATION GÉNÉRALE	OBJECTIF STRATÉGIQUE
AUTRES Agence métropolitaine de transport Révision du Plan stratégique de développement du transport métropolitain.	Un accroissement de l'achalandage du transport en commun de 1,7% par année est ciblé pour les dix prochaines années.

1.2.3

Description du concept proposé

Un projet routier/ferroviaire

En réponse aux problématiques observées au plan technique et décrites par les gens du milieu au moment de l'enquête de perception réalisée en 2003, le concept propose une solution qui intègre une reconfiguration des réseaux routiers (supérieur et local) à la mise en place d'une emprise ferroviaire qui appartiendra à la liaison vers le centre-ville de Montréal. Par l'amélioration des conditions de circulation dans le secteur à l'étude, le projet permet également une amélioration significative des conditions dans lesquelles opère le transport en commun.

Le concept proposé est un scénario complet, c'est-à-dire qu'il propose une intervention sur l'ensemble de l'échangeur, tant au sud qu'au nord des voies ferrées. Ce scénario a été sélectionné parmi une multitude de variantes⁷ comprenant des solutions routières de différentes ampleurs à la suite d'une évaluation multicritères et a été identifié comme la variante répondant le mieux aux besoins du milieu et objectifs poursuivis par les partenaires du projet.

Projet routier

Plus précisément, au plan routier, le projet intervient sur le réseau routier supérieur (d'accès à l'aéroport et autoroutier de transit) et celui requis pour la circulation locale. La partie routière du projet vise donc la reconfiguration complète de l'échangeur Dorval. Cet échangeur constitue le noeud de la desserte routière permettant l'accès à l'Aéroport Montréal-Trudeau qu'utilisent plus de 96% des usagers de l'aéroport. En raison de l'ampleur des problématiques soulevées, seule une reconfiguration complète de l'échangeur Dorval permettra un accès adéquat à l'aéroport, une amélioration de la fluidité du réseau autoroutier et une intégration des portions nord et sud de l'arrondissement Dorval.

⁷ Se référer à l'Étude d'opportunité, étude de solutions.

pdf 31

Annexe B

À la base de ce concept se trouvent de nouvelles liaisons directes et bidirectionnelles entre l'aéroport et les points importants du réseau routier. Des bretelles permettent aux véhicules de circuler de façon simple et efficace entre :

- l'aéroport et l'autoroute 20 Est (centre-ville);
- l'aéroport et l'autoroute 20 Ouest;
- l'aéroport et l'autoroute 520 Est.

Le concept retenu comprend également une liaison autoroutière directe entre les autoroutes 20 Ouest et 520. Actuellement, cette liaison se fait en empruntant le réseau routier local, soit le rond-point Dorval.

Toutes ces liaisons directes viennent soulager grandement la pression exercée actuellement sur le rond-point Dorval en retranchant une grande partie des débits y circulant. Il retrouve ainsi une vocation locale. Le rond-point Dorval est d'ailleurs réaménagé en deux intersections conventionnelles, situées de part et d'autre de l'autoroute 20. Ce réaménagement permet ainsi de faciliter les liens nord/sud et d'accroître de façon générale la qualité de vie du milieu.

Projet ferroviaire

Au plan ferroviaire, la mise en place du lien entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal requiert le passage d'un tracé à proximité du lien routier planifié. Le projet propose donc la mise en place d'une tranchée destinée à accueillir la voie ferrée, le mur de soutènement requis entre la tranchée et le lien routier parallèle ainsi que les structures requises pour assurer les connexions routières de part et d'autre de la tranchée ferroviaire. (Ne sont pas incluses dans le projet les infrastructures ferroviaires tels le ballast, la voie ferrée et la signalisation ferroviaire.)

Transport en commun

Le concept propose aussi des améliorations relatives au transport en commun dans le secteur d'étude, notamment par un regroupement des quais de la STM sur un même terrain au sud des voies ferrées. De plus, il vise la diminution de la congestion résultant de la reconfiguration de l'échangeur et de la ségrégation des réseaux locaux et de transit qui faciliteront la circulation des autobus à l'intérieur du secteur d'étude. Il en résultera une amélioration appréciable des conditions d'opération du transport en commun et une incitation plus grande au transfert modal vers le transport en commun.

Annexe "B"

Un projet intégré

Les promoteurs du projet routier (partenariat MTQ, Gouvernement Fédéral et Ville de Montréal/ADM) ainsi que ceux du lien ferroviaire (partenariat Via Rail et ADM) ont convenu de l'intérêt d'harmoniser les deux projets afin de profiter de la synergie des deux projets :

- au plan environnemental afin de limiter le morcellement du territoire par la création d'un seul corridor de transport (routier et ferroviaire) entre l'autoroute et l'aéroport;
- également au plan environnemental, mais plus particulièrement en ce qui a trait aux impacts sur la circulation vers l'aéroport et sur le milieu local au moment de la construction, afin de limiter à un seul chantier la construction des structures requises pour le projet routier et le projet ferroviaire;
- au plan financier, afin de profiter des gains substantiels pouvant résulter de l'intégration dans un seul chantier des interventions requises sur le réseau routier et celles requises pour la construction du lien ferroviaire dans le secteur à l'étude.

Ainsi pour l'ensemble de la présente étude d'impact sur l'environnement, le projet doit être compris comme un projet intégrant la mise en place des structures requises pour la reconfiguration de l'échangeur routier et celles requises pour l'aménagement du lien ferroviaire à l'intérieur du secteur d'étude décrit en introduction et montré en exergue de la figure 1.1. Ne sont cependant pas incluses les infrastructures ferroviaires tels le ballast, la voie ferrée et la signalisation ferroviaire. La figure 1.6 présentée à la suite illustre le concept proposé.

Pdf 33

des impacts importants en terme d'accessibilité qui se répercuteront sur le bon déroulement des activités aéroportuaires.

La congestion routière interfère aussi aux libres mouvements des véhicules d'urgence qui doivent sortir vers les points d'intervention du côté nord de l'échangeur, mais aussi rentrer vers les casernes situées au sud de l'échangeur.

On note aussi l'effet combiné de la complexité des parcours dans l'échangeur Dorval, le conflit des diverses fonctions de circulation qui se partagent le même ouvrage et la congestion dans le rond-point Dorval en raison de son manque de capacité, qui contribuent à l'inefficacité du lien routier entre le centre-ville et l'aéroport. La conjugaison de ces mêmes facteurs provoque aussi un débordement de la circulation ainsi qu'une congestion en période de pointe sur le réseau local, engendrant des effets négatifs sur la qualité de vie du milieu en terme de sécurité et de tranquillité. Elle se manifeste par une difficulté d'accès aux divers services pour une part importante de la population résidante de l'arrondissement et crée un conflit permanent entre la circulation automobile et les modes non motorisés. Les déplacements piétonniers et cyclistes, l'accès aux équipements de transport en commun et à la portion nord du territoire de l'arrondissement sont périlleux pour les résidents de l'arrondissement.

La complexité de l'échangeur rend aussi difficile le développement des terrains qui entourent l'échangeur. Certains secteurs économiques souffrent de la présence des barrières physiques entre la portion nord et sud du territoire à l'étude. L'accessibilité est un facteur déterminant dans le choix de localisation des activités économiques. De plus, notons que présentement la capacité du réseau routier n'est pas suffisante pour accueillir un grand nombre de véhicules destinés au transport des travailleurs potentiels.

Enfin, en matière d'environnement, la congestion chronique aux périodes de pointe observées sur le réseau routier contribue à accroître la production de gaz à effet de serre ainsi que des autres polluants compte tenu que les véhicules consomment davantage de carburant. De plus, le transport en commun ne constitue pas actuellement une option efficace face à l'automobile, particulièrement en ce qui a trait à la desserte de l'aéroport.

Les objectifs liés au projet



Les deux aspects de la problématique générale de l'échangeur Dorval doivent être considérés comme un tout. D'une part, des interventions qui ne viseraient qu'à solutionner les problèmes de configuration de l'échangeur ne solutionneraient pas les problèmes majeurs observés en période de pointe, alors que d'autre part, une solution qui ne porterait que sur le manque de capacité du rond-point Dorval n'apporterait aucune amélioration à l'ensemble des conséquences majeures qu'entraîne la mauvaise configuration de l'échangeur.

Annexe "C"

Pour pallier à cette problématique et afin de répondre aux besoins des usagers, le projet proposé consiste donc à atteindre les objectifs opérationnels prioritaires déterminés par les enjeux majeurs liés à l'amélioration des infrastructures terrestres près de l'Aéroport Montréal-Trudeau. Ces objectifs qui ont été développés dans le cadre de l'étude d'opportunité prennent en considération ces divers éléments :

- l'importance des problèmes techniques qui ressortent du milieu;
- les intérêts et les préoccupations des personnes et des groupes consultés dans le cadre de l'étude réalisée par le CCC. Lors des tables multisectorielles, les participants ont convenu de l'importance de mettre en place différentes mesures pour améliorer la situation dans l'échangeur Dorval, car il y a non seulement plusieurs besoins à combler (accès rapide à l'aéroport, fluidité, sécurité, etc.) mais également plusieurs catégories d'usagers différents à satisfaire (résidents, voyageurs, employés, etc.).

Les intervenants ont confirmé les divers besoins soulevés lors des rencontres sectorielles, lesquels, selon eux, sont difficiles à prioriser car ils sont de nature différente et tout aussi importants les uns que les autres. Ces besoins réfèrent principalement à la fluidité de la circulation de transit et dans l'échangeur, à la sécurité des usagers, à l'accès direct et rapide à l'aéroport, à l'amélioration du réseau local (liens nord/sud, accès aux commerces, à l'arrondissement de Dorval/L'Île-Dorval) et à l'amélioration du transport en commun.

- les tendances observables dans les autres aéroports. À cet effet, une étude des cas comparables a été produite au chapitre 10 de l'étude d'opportunité.

Ces objectifs prioritaires sont décrits au tableau à la page suivante.

Annexe "C"

TABLEAU 1-1 — OBJECTIFS OPÉRATIONNELS PRIORITAIRES

PROJET	PROJET	PROJET
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Minimiser les files d'attente à la sortie de l'aéroport (Roméo-Vachon); ▪ Simplifier les parcours des usagers de l'aéroport (usagers occasionnels); ▪ Améliorer les éléments routiers présentant des concentrations d'accidents : <ul style="list-style-type: none"> - viaduc Michel-Jasmin; - insertion A-520/sortie de l'aéroport; - convergence Côte-de-Liesse/Roméo-Vachon; - sortie de l'hôtel Hilton. ▪ Améliorer la liaison entre les réseaux de transport (routiers et transport en commun) et l'aéroport; ▪ Contenir la circulation de transit sur le réseau routier supérieur. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Minimiser les files d'attente aux approches du rond-point Dorval (problème 2) : <ul style="list-style-type: none"> - approche nord en période de pointe du soir; - approche ouest en période de pointe du matin. ▪ Améliorer la signalisation en simplifiant les parcours des usagers de l'aéroport (usagers occasionnels); ▪ Améliorer les conditions d'opération dans lesquelles sont tenus d'opérer les organismes responsables du transport en commun près de l'aéroport; ▪ Faciliter les liens entre les parties nord et sud du territoire; ▪ Améliorer les conditions de déplacement des usagers vulnérables. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Harmoniser les réfections majeures ou reconstructions avec la mise en œuvre de la solution qui sera retenue; ▪ Corriger les éléments géométriques déficients qui engendrent des problèmes de circulation et de sécurité; ▪ Au chapitre des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport, mise en place de conditions favorables à soutenir le développement du pôle économique; ▪ Réduire les émissions de gaz à effet de serre résultant de la congestion routière dans l'échangeur; ▪ Améliorer le traitement du paysage urbain à l'entrée de ville que constitue le secteur de l'échangeur Dorval.

Le projet à l'étude a aussi été développé en prenant en considération les intérêts et les préoccupations relatifs à chacun des partenaires et promoteur du projet.

Dans une perspective régionale, les autorités gouvernementales ont déjà formulé les orientations suivantes :

- l'amélioration de la performance des autoroutes (vocation régionale) congestionnées à l'entrée et à la sortie de l'échangeur;
- la desserte efficace du pôle de l'aéroport et ses activités terrestres;

pdf 27

Annexe C''

- l'augmentation de la fluidité afin de réduire les problèmes de pollution, autant sonore qu'atmosphérique.

En ce qui a trait aux objectifs du **ministère des Transports du Québec**, ils visent à :

- privilégier les interventions qui soutiennent la compétitivité de l'économie régionale et québécoise;
- donner la priorité au renforcement et à la modernisation des réseaux de transport existants, ce qui suppose une adaptation aux exigences actuelles de sécurité et de fluidité.

Les objectifs qui se rattachent à **Aéroports de Montréal (ADM)**, chargée de la gestion de l'Aéroport Montréal-Trudeau, visent à :

- assurer la prestation de services aéroportuaires de qualité qui répondent aux besoins spécifiques de la communauté, tout en recherchant l'efficacité, la sûreté et la sécurité;
- contribuer au développement économique de la grande région de Montréal, notamment par la mise en valeur du potentiel des installations aéroportuaires sous sa responsabilité;
- maintenir une cohabitation harmonieuse avec le milieu, en particulier quant à la qualité de l'environnement et à la sécurité.

Enfin, la **Ville de Montréal** souhaite :

- libérer le réseau local du trafic de transit (libérer du lien des autoroutes);
- améliorer le temps d'accès au secteur (qualité de vie);
- ramener à une échelle humaine le secteur de l'échangeur Dorval : le piéton a perdu sa place, même dans la partie locale du réseau et l'accès au réseau de transport en commun est difficile;
- soutenir le développement industriel et commercial dans l'environnement de l'échangeur Dorval;
- favoriser la circulation des véhicules d'urgence et assurer la sécurité des piétons, des cyclistes et des utilisateurs du transport en commun.

Annexe C

- améliorer l'ensemble des services de transport en commun notamment établir un lien ferroviaire reliant directement l'aérogare au centre-ville afin d'offrir un service rapide et fiable aux usagers de l'aéroport.

De plus, ce projet vise à satisfaire aux diverses politiques et orientations établies par les différents paliers du gouvernement dont leur fondement repose respectivement sur une notion de gestion intégrée et de développement durable visant à :

- optimiser les infrastructures existantes en consolidant les zones urbaines existantes et en limitant l'urbanisation en périphérie;
- soutenir le développement international de la région;
- privilégier l'utilisation des modes de transport à haut rendement énergétique dans le but de limiter les émissions de gaz à effet de serre tout en favorisant l'amélioration de la qualité de vie du milieu.

De façon plus spécifique, le tableau 1.2 identifie les grandes politiques et orientations qui se rattachent aux divers paliers gouvernementaux :

TABLEAU 1.2 POLITIQUES ET ORIENTATIONS

ORIENTATION POLITIQUE	OBJET PERTINENT AU PROJET
<p>GOUVERNEMENT FÉDÉRAL :</p> <p>(Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques)</p> <p>Adopter des mesures visant à limiter ou à réduire les émissions de gaz à effet de serre.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduction des gaz à effet de serre de 6 % (par rapport aux données de 1990) au cours de la période allant de 2008 à 2012.
<p>Création d'un schéma d'orientation des transports pour la prochaine décennie et au-delà :</p> <p>Défi 2 : Intégration : les avantages d'un réseau de transport continu et intégré sont incontestables.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fournir des correspondances rapides entre l'aéroport et le centre-ville; ▪ Assurer des liens avec des services de transport en commun.
<p>GOUVERNEMENT PROVINCIAL :</p> <p>Plan stratégique du MTQ 2001-2004 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mettre en place des systèmes de transport plus efficaces au service du développement socio-économique du Québec et de ses régions; ▪ Favoriser des transports plus sécuritaires en collaboration avec tous les organismes privés et publics concernés. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Améliorer la qualité et le niveau de service du réseau stratégique québécois; ▪ Adapter les systèmes de transport et leurs niveaux de services afin de mieux soutenir le développement des régions; ▪ Faciliter les déplacements dans les grandes agglomérations; ▪ Réduire le nombre de morts et de blessés graves causés par les accidents routiers d'ici 2006.

Annexe 'C'

ORIENTATIONS POLITIQUES	OBJECTIF DÉFINI PAR L'AUTORITÉ
<p>Plan de gestion des déplacements – région métropolitaine de Montréal (MTQ) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Privilégier les interventions qui soutiennent la compétitivité de l'économie régionale et québécoise; • Privilégier les interventions qui favorisent la revitalisation et la consolidation du territoire. 	<ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux pôles d'activités économiques; • Diminuer le nombre de points de congestion; • Accroître l'efficacité du transport des marchandises; • Augmenter l'utilisation du transport en commun.
<p>Politique de sécurité dans les transports (MTQ) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Établir les orientations et priorités afin de réduire le nombre et la gravité des accidents routiers en s'assurant de préserver la mobilité des personnes et des marchandises; 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction du bilan routier québécois de 15 % d'ici la fin 2005.
<p>Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maintenir et améliorer les équipements, les infrastructures et les services collectifs existants. • Consolider les zones urbaines existantes et limiter l'urbanisation en périphérie de ces zones aux secteurs qui disposent déjà des infrastructures et des services. • Soutenir le développement international de la région métropolitaine de Montréal en contribuant, en priorité, au renforcement des six pôles économiques majeurs dont celui de Saint-Laurent/Dorval. 	<ul style="list-style-type: none"> • Optimiser les infrastructures existantes; • Utilisation accrue du transport en commun et des modes non motorisés; • Assurer la mixité des fonctions et des services à la population; • Favoriser l'utilisation optimale des terrains vacants et des infrastructures; • Assurer une mobilité aisée à la main-d'œuvre; • Préserver une qualité de vie exceptionnelle; • Réduire les coûts de production des entreprises.
<ul style="list-style-type: none"> • Susciter et soutenir une forme urbaine visant : <ul style="list-style-type: none"> - une utilisation accrue du transport en commun, des modes non motorisés et une réduction de l'utilisation de l'automobile. - l'utilisation optimale du réseau stratégique de transport, le renforcement de la position concurrentielle de Montréal. - un soutien au développement des pôles économiques majeurs par une meilleure intégration des réseaux et systèmes de transport des personnes et des marchandises. 	
<p><u>PALIER MUNICIPAL</u></p> <p>Contrat de Ville de Montréal 2003-2007</p> <p>La consolidation et le développement des infrastructures stratégiques.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Conclure une entente relativement à l'amélioration de l'accessibilité à l'Aéroport de Montréal-Trudeau.

Annexe D

Carte de la banlieue ouest.

(Seule la copie imprimée est disponible au secrétariat de la commission.)

Annexe E

De plus, la STM qui finalise actuellement l'élaboration de son plan stratégique de développement 2004-2013, soulève les principaux éléments de transport collectif à considérer dans l'élaboration du projet de l'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport Montréal-Trudeau.

Une partie de ce plan stratégique vise directement le secteur à l'étude :

- Amélioration de l'accessibilité du terminus d'autobus de la STM et de la gare AMT.

En autobus :

Par le biais de bretelles pour autobus, voies réservées ou mesures préférentielles aux feux de circulation*;

- Offrir un accès direct du terminus vers le nord (A-520 + aéroport) en évitant aux circuits 202, 204 et 460 de faire le détour au sud de l'A-20 avant d'aller vers le nord.
- Offrir un accès sans congestion à partir du nord pour améliorer l'accès des circuits 202, 204 et 460.
- Relocaliser la fin de parcours du circuit 204 du côté sud en tout temps en ajoutant des quais au terminus actuel du côté sud
- Minimiser les temps de parcours des circuits en provenance de l'avenue Dorval (191, 202, 203, 209, 211) du boulevard Bouchard (190MB, 195) et du chemin Herron (221MB)
- Analyser l'opportunité de mettre en place en service d'autobus à haute fréquence (navette) entre l'aérogare et le terminus STM/gare AMT

En voiture

- Au nord
 - maintenir l'accessibilité à partir de la rue Cardinal pour les résidents du côté nord
- Au sud
 - pour les résidents de Dorval, améliorer l'accessibilité à partir de l'avenue Dorval, du chemin Herron et du boulevard Bouchard

À pied et à vélo

- Implanter un lien piétonnier direct entre la gare VIA Rail, le terminus STM et la gare AMT.
- 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.
- Implanter un réseau piétonnier/cycliste direct, convivial et sécuritaire à partir de la gare vers l'aérogare et vers les autres générateurs du côté nord (hôtels)

* Site internet. www.stm.qc.ca

- Offrir un lien cyclable direct et sécuritaire entre les côtés nord et sud.

Donc, d'ici 2013, la STM prévoit agir au niveau des transports collectifs dans le secteur de l'échangeur Dorval. Sa mission principale touche plus précisément trois aspects :

- Offrir un service prévisible et constant en fonction des besoins de sa clientèle;
- Offrir un service rapide, fiable, sécuritaire et livré par un personnel courtois;
- Contribuer au développement et la promotion du transport en commun.

2.2.2.3.10 Vélo Québec

Pour le volet cyclable, un projet d'ensemble est en cours de planification sur le territoire québécois. C'est le ministère de la Métropole qui en assume la responsabilité pour la région de Montréal et Vélo Québec est le principal mandataire du projet Réseau Vélo Métropolitain. Ce projet vise à relancer le développement du réseau cyclable métropolitain, dans la perspective d'une amélioration de l'offre en matière d'infrastructures cyclables à des fins de transport et de récréotourisme. Depuis le lancement du Réseau Vélo métropolitain en 1998, plusieurs tronçons ont progressé et 10 projets pourraient se réaliser d'ici 2010.

Toutefois aucun lien cyclable n'existe actuellement avec l'Aéroport Montréal-Trudeau, bien qu'il existe un itinéraire suggéré via le boulevard Fénélon, l'avenue Cardinal et la rue Albert-de-Niverville qui permet d'éviter l'échangeur Dorval. L'établissement d'un lien réel et permanent entre l'aérogare et l'axe Fluvial est à inscrire à l'agenda du Réseau vélo métropolitain.

La liaison de Montréal-Trudeau fait toutefois partie du schéma préliminaire du réseau métropolitain.

2.2.2.4 Développement urbain et prospective

Peu d'outils de planification n'atteignent l'horizon recherché, soit 2016. En effet, le schéma d'aménagement adopté en 1986 atteint un horizon de planification jusqu'à 2006. D'autre part, les futurs outils de planification tels que le schéma métropolitain et le Plan d'urbanisme de la nouvelle Ville de Montréal ne sont pas encore disponibles. En regard de ce contexte, plusieurs rencontres ont dû être organisées avec les services d'urbanisme des municipalités environnantes et permettant ainsi de bâtir des scénarios de développement.

Par ailleurs, pour ce qui est du développement des activités aéroportuaires prévu, le Plan Directeur de 2003 atteint un horizon de planification jusqu'en 2023 et a donc été utilisé comme principale source d'informations.

Les volets développement urbain et structure économique ont ainsi dû être élaborés de façon à documenter et alimenter l'analyse transport.

Ces énoncés de développement ont été validés par l'arrondissement de Dorval/L'Île-Dorval et par ADM et servent de base à la discussion de justification d'un projet.

En terme d'interventions projetées, le Plan d'urbanisme soulève la nécessité de réaménager l'échangeur Dorval afin de rehausser l'image de l'une des entrées de ville les plus stratégiques de Montréal tout en requalifiant les secteurs d'emplois ayant un fort potentiel de développement. Il prévoit aussi intégrer les aménagements favorables aux déplacements en transport en commun et aux modes non motorisés. Les orientations qui ressortent du Plan d'urbanisme et qui se rattachent spécifiquement à notre secteur d'étude sont illustrées à la figure 2.17.

Secteur de planification détaillée aux abords de l'aéroport

Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal identifie le territoire aux abords de l'aéroport comme faisant partie d'un secteur de planification détaillée pan-montréalais. Ce territoire fait donc l'objet d'interventions spécifiques et des moyens d'actions concrets sont ainsi élaborés. Jusqu'à maintenant, voici les éléments qui ont été identifiés pour ce secteur.

En terme de problématique reliée à ce secteur, la Ville a ressorti ces divers éléments :

- les abords de l'aéroport présentent une forme urbaine déstructurée (encadrement déficient le long des voies publique, usages indésirables, édifices de faible qualité architecturale);
- l'expansion et la réorganisation des activités aéroportuaires obligent une requalification de certains secteurs;
- les problèmes complexes de circulation et d'accessibilité (saturation du réseau routier, nombre élevé d'accidents, orientation spatiale, déficiences des liens entre l'aéroport et le centre de Montréal) nécessitent des solutions intégrées.

Relativement à cette problématique, des orientations générales ont été clairement définies :

- faire des abords de l'aéroport une véritable porte d'entrée prestigieuse à l'échelle nationale et internationale;
- développer le secteur à des fins d'emploi avec des activités de bureaux, commerciales et industrielles.

À cet effet, la Ville propose des balises d'aménagement pour certains secteurs. De façon générale, ces balises s'identifient comme les suivantes:

- concevoir une entrée de ville de prestige en améliorant la qualité architecturale, le traitement du paysage et l'aménagement des voies publiques;
- redévelopper le secteur d'emploi délimité par les autoroutes 20 et 520 et par l'avenue Orly en favorisant de nouveaux usages intensifs en terme d'emplois ;
- mettre en valeur le potentiel de développement des sites sous-utilisés, notamment les stationnements, en intensifiant les activités et en construisant des bâtiments de grande qualité architecturale dont la densité serait en correspondance avec le rôle souhaité pour le secteur;