

RÉPONSES AUX QUESTIONS COMPLÉMENTAIRES DU BAPE DU 19 OCTOBRE 2005

Question 1.1

Pouvez-vous nous fournir davantage d'information sur l'influence qu'aurait le projet sur la capacité de l'échangeur, e.g. de quel pourcentage la solution proposée vient-elle augmenter la capacité routière de l'échangeur (incluant le rond-point Dorval et l'échangeur Côte-de-Liesse) ?

Réponse 1.1

La capacité doit se calculer pour chaque composante de l'infrastructure routière. La variation de la capacité ne peut s'évaluer pour l'ensemble de l'échangeur, ou du moins, un tel résultat serait peu révélateur. En effet, un seul tronçon d'une bretelle d'un échangeur pour lequel un fonctionnement serait inadéquat pourrait générer un mal-fonctionnement généralisé sur un ensemble de mouvements permis par l'échangeur, et ce, même si la capacité totale de celui-ci était accrue. Lors de l'élaboration du projet, c'est chaque mouvement de l'échangeur qui fait l'objet d'une analyse pour s'assurer que le concept retenu rencontre les objectifs identifiés.

Or, la principale problématique actuelle est le résultat du cumul du flot de circulation relié à l'aéroport, avec celui qui transite entre les autoroutes 20 et 520 et celui de nature locale traversant d'un secteur de Dorval à l'autre. Au plan de la capacité routière, il est clair que le simple rond-point actuel ne peut desservir adéquatement tous ces mouvements, particulièrement durant les périodes de pointe. C'est pourquoi on y retrouve actuellement des files d'attente qui se propagent en amont de ses approches dont notamment :

- Sur l'approche vers l'est (chemin Herron) en période de pointe du matin (niveau de service F);
- Sur l'approche vers le sud (autoroute 520) en période de pointe du soir (niveau de service F).

En hiérarchisant les différents mouvements selon leur nature (aéroportuaire, régionale et locale), le projet règle la problématique actuelle à sa source et permet l'atteinte des divers objectifs opérationnels.

Au niveau local, le rond-point fait place à des intersections munies de feux, pour lesquelles le niveau de service en 2016 varie de «A» à «C» selon l'approche, durant les heures les plus critiques soit les heures de pointe du matin et du soir.

Quant aux mouvements sur des liens directs entre les autoroutes 20 et 520 et entre l'aéroport et les autoroutes, ceux-ci s'effectuent en écoulement fluide (voir la figure DA21 : Débits et capacité théorique – liens d'accès à l'aéroport – heure de pointe du soir, 2016).

DÉFINITION DES NIVEAUX DE SERVICE :

- A, B et C : Écoulement fluide de la circulation
- D : Vitesse de l'écoulement légèrement réduit
- E : Écoulement instable de la circulation
- F : Écoulement forcé, congestion

Question 1.2

Quand prévoit-on atteindre la saturation de la capacité routière des nouvelles bretelles (DA21) ?

Réponse 1.2

La bretelle la plus achalandée en période de pointe du soir est celle qui dessert le mouvement de l'aéroport vers l'autoroute 520. Avec un débit qui n'atteint pas les 1200 véhicules à l'heure pour l'année 2016 par rapport à une capacité de 1800, la réserve de capacité est appréciable (débit/capacité=0,65).

Bien que l'horizon de planification du projet soit l'an 2016 et que l'ensemble des évaluations aient été produites pour cet horizon, on sait que la réserve de capacité demeure suffisante pour plusieurs années au-delà de 2016. Ce constat émerge d'un examen combiné de prévisions aux plans régional et local.

Tout d'abord, au niveau de la région de Montréal, les prévisions laissent entrevoir un plafonnement de la demande quotidienne totale en transport en 2021. Quant à la demande durant les périodes de pointe, le plafonnement serait atteint en 2016.

Au plan local, en recourant aux prévisions d'achalandage réalisées par ADM (Tableaux 3.1 et 3.2, Plan directeur, Aéroport international de Montréal-Dorval 2003-2023), le ratio débit/capacité pour le mouvement le plus critique passe de 0,65 en 2016 à 0,77 en 2023. En extrapolant davantage, ce qui risque de devenir hasardeux pour un horizon de planification aussi éloigné, le ratio débit/capacité pour l'horizon 2033 atteint 0,98, ce qui approche la saturation.

Question 2

En référence aux commentaires du maire de l'arrondissement Dorval–L'Île-Dorval, lors de la séance publique du 12 octobre 2005 (DT4, p. 83), quel serait l'impact de la fermeture de la sortie Fénélon sur l'achalandage anticipé à l'éventuelle sortie avenues Dorval–Fénélon ?

Réponse 2

Le débit de circulation pour l'année 2004 dans la sortie « Autoroute 520/avenue Dorval » de l'autoroute 20 Ouest située à l'est du rond-point s'élève à 730 véhicules à l'heure de pointe du matin et à 850 véhicules à l'heure de pointe du soir. En maintenant le Statu quo pour l'année 2016, ces débits s'élèveraient à 1000 et 1300 véhicules pour les heures de pointe du matin et du soir respectivement.

En vertu du projet, les débits de la sortie «boul. Fénélon – avenue Dorval» sont respectivement de 810 et 1050 véhicules pour les heures de pointe du matin et du soir de l'horizon 2016.

Cette différence des débits s'explique par l'effet combiné de l'ajout des véhicules sortant antérieurement à la sortie Fénélon et le retrait des véhicules se destinant à l'aéroport qui, dans le projet, bénéficient d'un accès direct. En fait, tant à l'heure de pointe du matin que du soir, le débit de véhicules de l'autoroute 20 Ouest à destination de l'aéroport est supérieur à celui empruntant la sortie Fénélon. Enfin, rappelons que le ministère des Transports n'entend pas fermer la sortie Fénélon mais veut plutôt la déplacer en amont.

Question 3

Comment le ministère des Transports définit-il sa responsabilité à l'égard du *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques*? Si une telle responsabilité est précisée, comment le Ministère en tient-il compte dans la mise en œuvre des projets relevant de sa compétence ?

Réponse 3

La responsabilité de la mise en œuvre du *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques* incombait au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Le ministère des Transports était l'un des partenaires associés à la réalisation du plan d'action puisqu'il a participé à son élaboration (via le comité interministériel sur les changements climatiques) et qu'il assumait la coordination d'un certain nombre de mesures touchant les transports prévues dans le plan.

Au nombre des mesures dont le ministère des Transports assumait la coordination, mentionnons :

- les investissements dans les infrastructures de transport en commun;
- la promotion et l'implantation de programmes-employeurs;
- la réalisation d'une étude de faisabilité sur une nouvelle formule de financement du transport en commun;
- la réalisation d'une étude de faisabilité sur la mise en place d'un programme de redevance et de remise sur l'achat de véhicules légers neufs;
- la réalisation d'une campagne d'information et de promotion.

Bien que le *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques* ait pris fin en 2003, le ministère des Transports poursuit la réalisation de certaines mesures inscrites au plan. C'est le cas notamment des investissements dans les infrastructures de transport en commun, de la promotion et du soutien à l'implantation de programmes-employeurs et des activités d'information et de sensibilisation sur les changements climatiques.

Dans la planification et la mise en œuvre des projets relevant de sa compétence, le Ministère tient compte des orientations énoncées dans le Plan d'action québécois sur les changements climatiques, tout comme il doit répondre aux autres orientations et objectifs gouvernementaux et ministériels en matière de développement durable et de changements climatiques. Selon le contexte et les problématiques particulières rencontrées dans les différents projets relevant de sa compétence, le Ministère met en place des mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre que ce soit en favorisant une réduction de la congestion, une réduction des distances et des temps de parcours ou encore en favorisant l'utilisation du transport en commun et du transport actif.

Mentionnons enfin, que le ministère des Transports participe à l'élaboration de la Stratégie québécoise sur les changements climatiques, un projet sous la responsabilité du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

Question 4

Le tronçon de la piste cyclable visé par le projet, tel qu'il est décrit à la page 1 du DA47, ne semble pas identique à la cartographie de la piste cyclable du DA14. Nous aimerions donc obtenir une figure de la solution proposée avec le réseau cyclable qui serait aménagé exclusivement par le ministère des Transports? Pourriez-vous également inclure l'alternative de la piste cyclable empruntant la rue X pour accéder au terminus de la Société de transport de Montréal (STM), tel qu'il a été mentionné par un représentant du promoteur lors de la séance du 15 septembre en après-midi (DT2, p.13)? Quelle serait la distance supplémentaire à parcourir pour un cycliste désireux de se rendre au terminus de la STM comparativement à la proposition initiale du Ministère ?

Réponse 4

La figure 1 présentée ci-dessous montre la voie cyclable qui serait aménagée dans le cadre du projet à l'étude (la voie est illustrée en jaune sur la figure) tel qu'elle est décrite à la page 1 du DA47. Aux points de livraison de la voie cyclable (soit sur l'avenue Dorval au sud du chemin Herron et sur la rue Cardinal vers l'ouest), ce sont la Ville de Montréal ou l'arrondissement de Dorval / L'Île-Dorval et ADM, pour la partie de la voie cyclable qui serait aménagée sur le territoire aéroportuaire, qui auraient la responsabilité de réaliser les aménagements cyclables.

La figure 1 illustre également une des alternatives envisagées pour la voie cyclable qui rejoindrait le terminus d'autobus de la STM à partir de l'avenue Dorval. Dans la proposition illustrée, la voie cyclable passerait dans le stationnement incitatif qui serait aménagé à l'est de l'avenue Dorval et rejoindrait la rue X juste à l'est de l'escalier menant de l'avenue Dorval à la rue X. La distance à parcourir pour les cyclistes qui emprunteraient cette voie serait, à quelques mètres près, la même que dans la proposition initiale (c.-à-d. en empruntant la voie cyclable sur l'avenue Dorval, l'escalier et la rue X). L'autre alternative que le Ministère a mentionnée lors de la séance du 15 septembre en après-midi (DT2, p.13) serait d'aménager une voie cyclable en site propre le long de la rue X. Cette alternative occasionnerait pour les cyclistes une distance supplémentaire à parcourir de quelque 120 mètres par rapport à l'alternative illustrée sur la figure 1.

Comme le Ministère l'a mentionné lors de la première partie des audiences (DT1, p.31; DT2, p.13), le projet présenté en est à l'étape d'avant-projet préliminaire ce qui fait en sorte que le détail des tracés et des aménagements pour les piétons et les cyclistes ne sont pas encore arrêtés. Lors de la planification détaillée de ces aménagements, le Ministère travaillera avec des spécialistes en matière d'aménagements pour les piétons et les cyclistes, la Ville de Montréal, l'arrondissement Dorval/L'Île-Dorval et les organismes de vélos afin de s'assurer de répondre aux besoins de convivialité et de sécurité recherchés par ces clientèles.

Figure 1 : Voie cyclable proposée

