

Arrondissement Dorval/L'Île-Dorval
Borough of Dorval/L'Île-DorvalCabinet du Maire
Office of the Mayor60, avenue Martin
Dorval (Québec) H9S 3R4
Tél.: (514) 633-4041
Télécopieur: (514) 633-4138

Le 9 novembre 2005

Gouvernement du Québec
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Madame Monique Gélinas
Coordonnatrice du secrétariat de la Commission
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec)
G1R 6A6

Objet : Écrans sonores, tunnel cyclable, sortie Fénélon et localisation des
équipements communautaires

Madame,

Faisant suite à la vôtre du 19 octobre 2005 concernant les sujets cités en rubrique,
voici les réponses à vos questions :**1) Emplacement des écrans sonores**

Le projet du nouvel échangeur représente pour nous une occasion unique de
procurer à nos citoyens des mesures d'atténuation du bruit autoroutier non seulement
à proximité immédiate des nouvelles infrastructures mais également tout le long de
l'autoroute 20 côté sud.

Puisque des travaux seront réalisés sur une période d'environ trois ans et que les
citoyens auront de toute façon à en subir les inconvénients, nous sommes d'avis qu'il
est opportun de réaliser d'autres types de travaux simultanément, notamment
l'installation d'écrans sonores.

L'ambiance sonore de l'autoroute 20 a fait l'objet de plaintes répétées depuis au
moins 10 ans. Le trafic routier augmentant sans cesse, les citoyens deviennent donc

de plus en plus affectés par le bruit, suscitant ainsi une augmentation des demandes à l'effet de construire un écran sonore près de leur quartier.

Des discussions ont été tenues il y a plusieurs années avec le ministère des Transports du Québec, notamment à l'époque où Monsieur Marc-Yvan Côté était Ministre des Transports. Ces discussions n'avaient pas lors abouti à un projet d'écran sonore mais plutôt à la mise en place d'un revêtement routier « silencieux » sur les deux axes de l'autoroute 20 traversant Dorval.

Cette mesure d'atténuation s'est avérée fort efficace durant ses premières années d'utilisation mais nous sommes en présence aujourd'hui d'une situation où la circulation véhiculaire a augmenté de façon **significative**, annulant à toutes fins pratiques ses effets bénéfiques.

Il ne s'agit pas seulement d'une question d'inconfort pour nos citoyens, parmi lesquels plusieurs ont déjà à subir une charge sonore venant des déplacements d'aéronefs, mais aussi d'une question plus fondamentale touchant la santé publique, de plus en plus agressée de toutes parts par les assauts de la vie urbaine, notamment les bruits latéraux provenant d'une autoroute achalandée.

Ainsi, nous demandons que des écrans sonores aménagés de façon **créative** (comportant surtout de la végétation, arbres, etc. et pouvant au passage s'inspirer d'expériences étrangères valables) soient installés ¹ :

- Du côté sud de l'autoroute 20, en face de tous les secteurs d'habitation riverains de celle-ci.
- Également en face du secteur industriel de prestige compris entre le boulevard Bouchard et l'autoroute 20, lequel pourrait changer en partie de vocation (résidentielle) à courte échéance.

Enfin, nous vous soulignons que notre chapitre d'arrondissement du plan d'urbanisme de la ville de Montréal, adopté en septembre 2005, stipule en tant qu'objectif, de minimiser les nuisances environnementales engendrées par l'industrie **et le réseau routier**. L'action en découlant consiste à évaluer, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec, l'opportunité de mettre en place des **mesures d'atténuation du bruit** le long de l'autoroute 20.

2) Impacts de la relocalisation de la sortie Fénélon plus à l'est

Il convient de rappeler au Bureau d'audiences que cette sortie avait été aménagée il y a plusieurs années afin de permettre de réduire la circulation empruntant l'avenue Dorval. Nous reconnaissons, même encore aujourd'hui, qu'elle assume toujours ce rôle mais qu'elle a aussi pour fonction de desservir les commerces situés le long du boulevard Montréal-Toronto.

1. voir la carte annexée à la présente.

Nous sommes d'avis que le report plus à l'est de la sortie Fénélon rendra plus complexe les trajets des résidants et des clients potentiels des commerces longeant le boulevard Montréal-Toronto même si cela aura encore pour effet d'alléger la circulation se destinant sur l'avenue Dorval. En effet, nos **résidants** n'auront plus un « accès facile et direct » (comme le leur procure la sortie Fénélon actuellement) au secteur sud via l'autoroute 20.

De plus, les commerces adjacents à la sortie Fénélon pourraient être davantage touchés par cette situation de compromis car cela risque de les rendre moins attractifs pour la clientèle locale ou passagère en raison d'un accès beaucoup moins direct.

Ainsi, même si nous reconnaissons une certaine acceptabilité quant à la nouvelle localisation de la sortie Fénélon, nous préférons que celle-ci conserve son emplacement actuel et demandons au ministère des Transports du Québec de voir si les objectifs du projet peuvent être atteints en conservant cette sortie au même endroit.

Pour ce qui est de la circulation des véhicules de services municipaux et d'urgence, nous nous demandons vraiment si tout a été prévu dans le nouveau design routier afin de ne pas se trouver en face d'une situation où un véhicule d'urgence pourrait se trouver coincé dans un bouchon de circulation pour quelque cause que ce soit ?

Si tel est le cas, tant mieux, et à ce moment-là notre réponse est la suivante : nous serons en présence d'un itinéraire plus complexe mais d'une fluidité accrue garantissant des temps de parcours convenables, même aux heures de pointe du soir et du matin.

3) Discussions avec le ministère des Transports du Québec: Tunnel cyclable

Nous n'avons pas eu l'occasion de discuter de la construction d'un tunnel cyclable avec les représentants du ministère des Transports avant les audiences du BAPE. Mais, nous avons pris connaissance des demandes et de la pétition de la part de monsieur Émile Dansereau et de Vélo-Québec. Nous sommes convaincus que si on désire améliorer la sécurité des liens piétonniers et cyclistes, le tunnel cyclable doit être considéré. Nous suggérons également que la piste cyclable et piétonnière suggérée dans les plans du Carrefour soient conservées.

Nous avons l'intention en effet de baliser un lien cyclable (marquage d'un corridor réservé aux cyclistes le long d'une rue et signalisation adéquate) qui débiterait du sud vers l'éventuel tunnel cyclable.

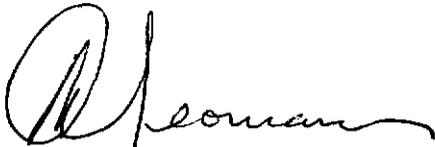
La Cité de Dorval avait déjà planifié, dans son plan directeur de notre réseau cyclable local, de baliser un lien cyclable sur le boulevard Cardinal. Cette piste partirait du boulevard Des Sources et rejoindrait les pistes prévues dans le nouveau Carrefour Dorval.

Dans son plan directeur la Cité de Dorval a toujours priorisé des liens nord et sud soit véhicules, piétonniers et ou cyclable

4) Carte des équipements communautaires

Vous trouverez, annexée à la présente, une carte indiquant l'emplacement exact des équipements communautaires de l'arrondissement.

Espérant le tout conforme à vos attentes, veuillez accepter, madame Gélinas, nos sincères salutations.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. Yeomans', written in a cursive style.

Peter B. Yeomans
Maire

P.J.

c.c.: M. Pierre Larivée, directeur d'arrondissement.

Seule la copie imprimée de la carte est disponible au secrétariat de la commission.