

## TABLE DES MATIÈRES

	Page
<b>1.0 MISE EN CONTEXTE DU PROJET .....</b>	<b>1-4</b>
<b>1.1 PRÉSENTATION DE L'INITIATEUR.....</b>	<b>1-4</b>
<b>1.2 CONTEXTE ET RAISON D'ÊTRE DU PROJET .....</b>	<b>1-8</b>
1.2.1 Origine du projet.....	1-8
1.2.2 L'état de la situation .....	1-8
1.2.2.1 <i>Historique – L'origine des réseaux</i> .....	1-9
1.2.2.2 <i>L'état actuel de la circulation et des infrastructures routières</i> .....	1-11
1.2.2.3 <i>La problématique du milieu à l'étude et les besoins à combler</i> .....	1-20
1.2.3 Description du concept proposé.....	1-30
<b>1.3 SOLUTIONS DE RECHANGE AU PROJET .....</b>	<b>1-34</b>
<b>1.4 AMÉNAGEMENTS ET PROJETS CONNEXES .....</b>	<b>1-37</b>

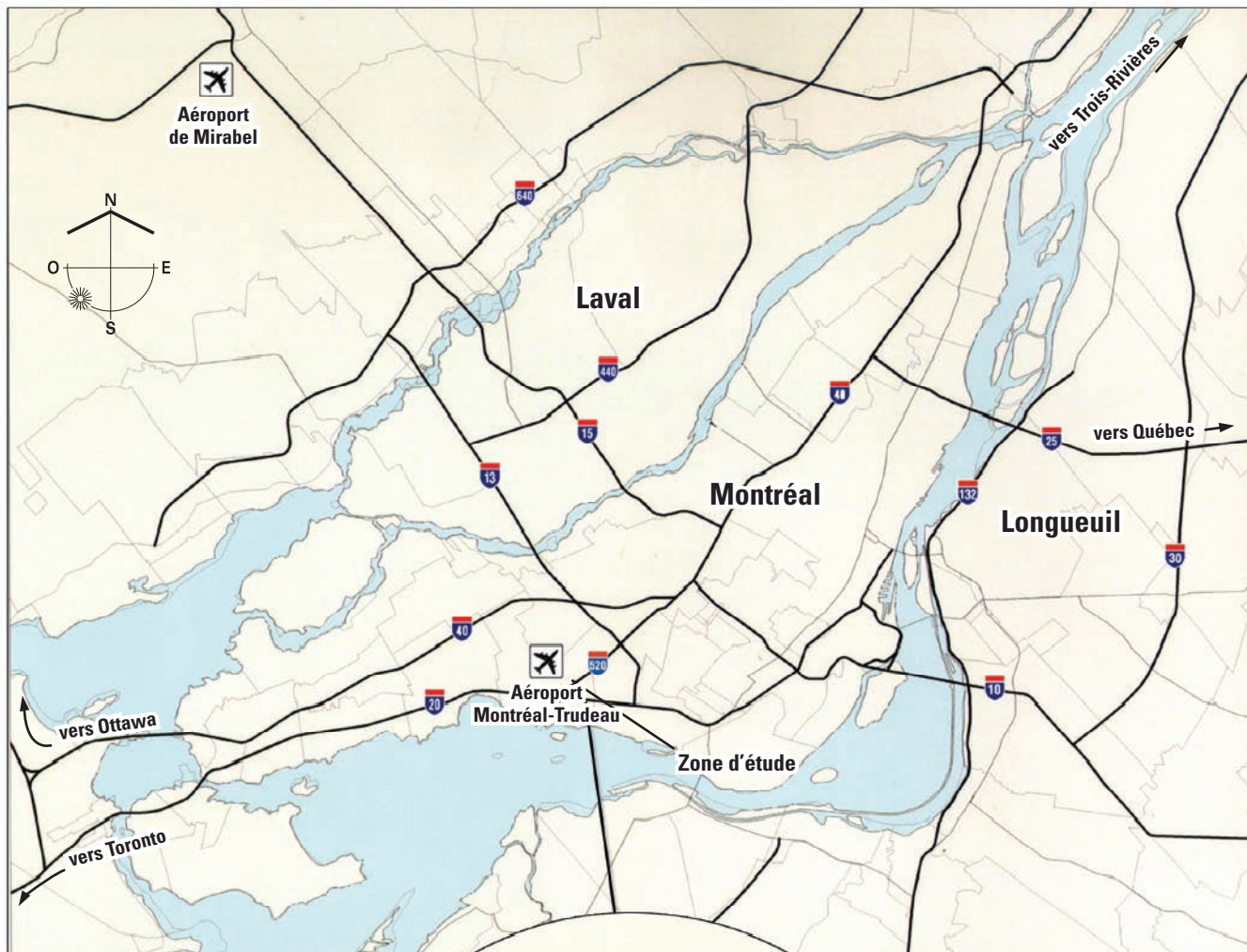
## INTRODUCTION

Ce document constitue le rapport principal de l'étude d'impact sur l'environnement relatif au projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport Montréal-Trudeau. Ce projet vise à améliorer l'accessibilité à l'aéroport et les conditions de circulation dans l'échangeur Dorval. Ce dernier est au cœur des activités de l'arrondissement de Dorval/L'Île-Dorval, au croisement des autoroutes 20 et 520 et constitue la porte d'entrée de l'aéroport.

Le projet à l'étude est localisé dans la partie ouest de l'île de Montréal, à 20 km du centre-ville, au cœur de l'arrondissement de Dorval/L'Île-Dorval. Le secteur d'étude s'étend sur un vaste territoire d'environ 1 860 000 m<sup>2</sup> au sud de l'arrondissement. Un périmètre voulant respecter un corridor de plus ou moins 300 m de part et d'autre des axes planifiés est retenu. Ce secteur est délimité au nord par une partie de la zone aéroportuaire, à l'est par l'avenue Orly, au sud par l'avenue Carson et à l'ouest par le boulevard Stuart Graham.

La figure 1.1 délimite le secteur d'étude et permet de le localiser par rapport à l'ensemble des réseaux routiers supérieurs.

Figure 1.1 Localisation de la zone d'étude



Source : Daniel Arbour & Associés, s.e.n.c.



Une étude d'opportunité a été réalisée relativement à ce projet. Cette étude a permis de démontrer la nécessité et l'urgence d'intervenir sur le milieu à l'étude. Parallèlement, une étude a aussi été menée par le Centre de consultation et de concertation (CCC) auprès des usagers et des résidants relativement à leurs perceptions sur les besoins et les solutions pour l'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport Montréal-Trudeau. Notons que cette dernière fait partie intégrante de l'étude d'opportunité et s'inscrit dans le cadre des processus d'évaluation environnementale qui sont basés sur une démarche participative.

La présente étude est produite conformément à la directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet routier du ministère de l'Environnement (Direction des évaluations environnementales) et en vertu de l'article 31.2 de la Loi sur la Qualité de l'Environnement. Elle fait suite à l'avis de projet qui a été déposé en avril 1998 auprès du ministère de l'Environnement et est conçue en fonction de la directive que le Ministère a formulée en 1998. Ce projet est également assujéti à la procédure fédérale d'évaluation environnementale prévue à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE).

Le premier chapitre présente l'initiateur du projet et ses partenaires et identifie le contexte et la raison d'être du projet. L'état de la situation en matière de circulation y est présentée ainsi qu'une description de la problématique et des besoins du milieu à l'étude.

Le deuxième chapitre présente les limites de la zone d'étude et fait état de l'ensemble des données des inventaires et de l'analyse du territoire en fonction des caractéristiques biophysiques et humaines.

Le troisième chapitre présente les solutions envisagées, l'analyse des différentes variantes ainsi qu'une description et une justification relative à la solution retenue.

Le quatrième chapitre fournit une analyse et une évaluation des impacts générés par le projet. Ce volet identifie aussi les mesures d'atténuation ou de compensation et présente une synthèse des impacts résiduels.

Enfin, les chapitres 5 et 6 portent respectivement sur les mesures d'urgence et les programmes de surveillance et de suivi environnemental.

## 1.0 MISE EN CONTEXTE DU PROJET

### 1.1 PRÉSENTATION DE L'INITIATEUR

Le ministère des Transports est le promoteur du projet. Sa démarche est cependant soutenue par d'autres intervenants partenaires tels la Ville de Montréal et Aéroports de Montréal. Le projet ayant été annoncé au Sommet Économique du Québec en 1996, il a pu être inscrit au programme d'infrastructures Canada-Québec. Le gouvernement fédéral assume via ce programme une part du financement (1/3). Le ministère des Transports du Québec contribue pour un tiers, via ce même programme. Le dernier tiers repose sur un financement de la Ville de Montréal. Celle-ci a cependant allégé sa participation en y faisant contribuer Aéroports de Montréal pour soutenir sa propre participation, cette dernière étant gestionnaire d'un générateur d'achalandage national important dans le secteur du projet.

L'équipe de travail est composée des professionnels et techniciens de la firme de Daniel Arbour et Associés, S.E.N.C. en collaboration avec un consortium composé des firmes d'ingénieries CIMA+ et SNC-Lavalin.

Daniel Arbour et Associés est représentée par Jacques Chénier urbaniste, lequel agit à titre de directeur du projet et principal interlocuteur auprès des divers ministères concernés par la présente demande. La firme a été mandatée pour coordonner les travaux des divers intervenants dans le dossier, pour faire le suivi avec les différents paliers gouvernementaux et réaliser l'ensemble de l'étude d'impact sur l'environnement.

CIMA+/SNC-Lavalin est représentée par François Godard ingénieur, lequel agit à titre de directeur du projet pour le volet circulation/transport.

#### Préoccupations du milieu local

Le Centre de consultation et de concertation (CCC) représenté par Monsieur Luc Ouimet a mené une étude<sup>1</sup> auprès des usagers, des résidents et des groupes d'intérêts sur l'expression des besoins et des solutions quant à l'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport international de Montréal-Dorval. Il s'agit d'une démarche participative permettant de connaître de la part des personnes et des groupes interpellés par le projet (résidents, usagers et organismes locaux et régionaux concernés) leurs perceptions des problèmes actuels, l'importance relative qu'ils leur accordent, la définition de leurs besoins et finalement les pistes de solutions qu'ils identifient.

---

<sup>1</sup> Centre de consultation et de concertation (CCC), « Amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport International de Montréal-Dorval », Étude sur les perceptions des besoins et des solutions, Rapport final, oct. 2003, 88 pages.

Un comité scientifique composé de quatre membres a été mis sur pied par le CCC afin d'assurer la qualité, la rigueur et la transparence de l'étude. Un comité directeur réunissant les gestionnaires du MTQ et de ses partenaires a aussi été créé pour les besoins de l'étude.

Des rencontres individuelles ont eut lieu avec les divers partenaires et les organismes de transport (ADM, arrondissement de Dorval/L'Île-Dorval, Ville de Montréal, STM, AMT...). Un sondage a été mené auprès des résidants riverains de l'échangeur Dorval afin d'obtenir leurs opinions et leur perception quant à leurs besoins et solutions proposées. Un sondage auprès des usagers de l'Aéroport Montréal-Trudeau a aussi été réalisé dans le but de recueillir leurs opinions et leurs perceptions relativement à l'échangeur Dorval et à l'accès à l'aéroport.

Six tables rondes sectorielles ont été tenues. Les secteurs représentés étaient :

- commerce/entreprise;
- développement économique;
- environnement;
- santé/sécurité;
- tourisme;
- transport des personnes.

Ces tables rondes ont rassemblé au total la participation de 32 intervenants.

Enfin, deux tables rondes multisectorielles regroupant des représentants de chacun des secteurs ont aussi été tenues. Elles avaient comme objectif de valider les besoins identifiés lors des tables sectorielles, de prioriser les solutions proposées par les intervenants et d'identifier les consensus et les divergences.

Les résultats de cette étude ont facilité la définition et la compréhension de la problématique ainsi qu'ils ont permis d'orienter la recherche de solutions. Nous joignons à l'annexe « A » de la présente étude le rapport final présentant les résultats de l'enquête de perception réalisée par le CCC.

### **Le développement durable et les politiques environnementales**

Le projet respecte l'esprit du développement durable dans sa conception et sa réalisation. Il vise une intégration de la préoccupation de l'économie et de l'environnement dans une perspective de protection des acquis. Il vise à contrer la dégradation de l'environnement, à conserver l'énergie et à préserver la qualité de vie dans le secteur.

À cet égard, il s'avère important de souligner l'engagement pris par le promoteur et ses partenaires en matière de préservation de l'environnement et vis-à-vis du développement durable. **Le ministère des Transports du Québec** considère

fondamental le développement social et économique du Québec et de ses régions, la qualité de vie de sa population et de son environnement ainsi que l'équité dans l'accessibilité et la disponibilité des services. Le Ministère a adopté en 1992 sa **Politique sur l'environnement**<sup>2</sup> qui vise notamment à :

- intégrer toutes les composantes des milieux naturel et humain au processus d'évaluation environnementale;
- assurer la sécurité des utilisateurs et des riverains dans la conception des infrastructures de transport;
- déterminer et prendre en compte le caractère spécifique des milieux concernés par les interventions du Ministère;
- concevoir des infrastructures de transport de façon à favoriser la mise en valeur du milieu de vie;
- privilégier l'utilisation des modes de transport à haut rendement énergétique tout en améliorant la complémentarité entre les différents modes de transport;
- mettre en place des mécanismes visant la participation du public à l'intérieur du cheminement des projets, et ce, pour tout projet susceptible de modifier le milieu de vie.

Le Ministère a aussi adopté en 1998 sa **Politique sur le bruit routier**<sup>3</sup> qui mise sur une prise de conscience et une action concertée de la part des municipalités et des MRC qui doivent dorénavant prendre en considération la problématique des transports dans l'aménagement de leur territoire. Cette politique constitue aussi une reconnaissance en matière d'environnement qui vient préciser les règles d'interventions dans ce domaine. Elle privilégie une approche corrective visant à remédier aux principaux problèmes de pollution sonore, et une planification intégrée visant à adopter des mesures préventives en ce qui a trait à cette problématique causée par la circulation routière.

Le Ministère est également mis à contribution au même titre que d'autres instances publiques relativement aux engagements pris par le gouvernement concernant l'**Accord de Kyoto** sur les mesures de réduction des gaz à effet de serre.

---

<sup>2</sup> Ministère des Transports du Québec, « Politique sur l'environnement », septembre 1992, 12 pages.

<sup>3</sup> Ministère des Transports du Québec, « Politique sur le bruit routier », MTQ, mars 1998, 17 pages.

**Aéroports de Montréal** se préoccupe aussi grandement de l'environnement et intègre cette préoccupation à l'ensemble de ses activités. À ce sujet, ADM a adopté son système de gestion environnementale à la norme ISO 14001. Sa politique consiste à l'amélioration de sa performance environnementale de façon continue dans une perspective de prévention de la pollution et de développement durable. Plus spécifiquement ADM s'engage à :

- minimiser les impacts environnementaux potentiels associés tant à ses opérations qu'à ses approvisionnements;
- gérer les impacts environnementaux découlant de l'exploitation des aéroports et des activités qui y sont poursuivies par les divers intervenants tels que ceux liés au climat sonore ainsi qu'aux émissions atmosphériques. À cet effet, l'Aéroport Montréal-Trudeau a créé un Comité consultatif sur la gestion du climat sonore formé de plusieurs représentants (Ville de Montréal, les arrondissements de Saint-Laurent, de Dorval/L'Île-Dorval et de Pointe-Claire, NavCanada, etc.) dans le but de développer de nouvelles mesures d'atténuation du bruit à mettre en place;
- planifier le développement de ses territoires dans le respect des milieux naturel et humain.

Enfin, en octobre 2003, ADM signait la déclaration de principe de la communauté montréalaise en matière de développement durable.

**La Ville de Montréal** quant à elle entend favoriser un développement économique efficace, socialement équitable et écologiquement soutenable. Elle vise aussi à encourager la mobilisation et la participation de l'ensemble des acteurs du milieu au processus décisionnel. À cet effet, la Ville a entrepris la réalisation d'un **Plan stratégique de développement durable** qui fait suite au Sommet de Montréal, tenu en juin 2002 et qui entend établir des priorités d'action qui se veulent le reflet des enjeux du développement durable tout en fixant des objectifs et en établissant des moyens concrets pour les atteindre. Ces actions se rattachent notamment :

- à la prise en compte de l'environnement dans les dossiers d'infrastructures;
- au contrôle de la qualité des carburants;
- à la protection et à la mise en valeur du patrimoine naturel, bâti et culturel;
- au développement d'une approche d'aménagement urbain de qualité.



Notons qu'une déclaration de principe du Plan stratégique du développement durable a été adopté par le conseil municipal le 22 septembre 2003.

## 1.2 CONTEXTE ET RAISON D'ÊTRE DU PROJET

### 1.2.1 Origine du projet

Le projet qui consiste à l'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport Montréal-Trudeau est apparu à la suite des nombreux problèmes d'accessibilité et de sécurité qui ont été relevés à l'intérieur de ce milieu et, plus particulièrement, vis-à-vis de la nécessité d'accroître l'efficacité de l'échangeur qui constitue la principale porte d'entrée à l'aéroport. À cet effet, un des éléments qui a fortement influencé le déclenchement du projet est la volonté des partenaires d'améliorer l'accessibilité à l'Aéroport Montréal-Trudeau. Ceci, en raison de l'accroissement du nombre de passagers et du tonnage de fret et du changement de vocation de l'aéroport suite à la libéralisation des vols en 1997.

Par ailleurs, nonobstant ces événements, il est toutefois possible de constater que les problèmes et solutions discutés dans ce dossier ont été annoncés dans divers outils de planification de transport depuis fort longtemps.

En fait, depuis le moratoire du ministère des Transports en 1977, tous les instruments de planification du ministère confirment les tendances du développement de l'ouest de l'île de Montréal et y auront fixé la liste des interventions. Ces interventions concernaient tant l'amélioration du réseau routier que l'amélioration du transport en commun. Ainsi, dès le début des années 1980, des améliorations de la ligne de trains de banlieue Montréal-Rigaud, de l'échangeur à Dorval ou encore celles de l'avenue Woodland et du boulevard Morgan font l'objet du plan d'action du MTQ. Elles ont donc été reprises dans les plans ultérieurs et les plans d'interventions du Ministère. Ce sont toujours les mêmes projets d'améliorations jugés nécessaires il y a plus de dix ans qui sont discutés. En 1988, l'amélioration de l'échangeur se chiffrait à 17 M \$, celle du train de banlieue à 54,5 M \$. Le projet de l'échangeur a donc été ramené au Sommet socio-économique du Québec de 1996 et au Sommet de Montréal 2002.

### 1.2.2 L'état de la situation

Il importe de rappeler que des facteurs exogènes au sujet du transport des personnes et des marchandises modifient la mobilité, la nature et les comportements de déplacement des usagers. Ce sont, entre autres, l'évolution de la dynamique urbaine, la croissance démographique, les changements dans les structures de l'emploi et les projets ponctuels d'importance qui en façonnent

leur évolution. La réalisation ou l'amélioration de l'un ou l'autre de ces facteurs modifie le développement urbain et apporte des pressions sur les réseaux routiers et de transport en commun. Ces réseaux ont particulièrement supporté et marqué le développement de ce secteur. Ceux-ci ont toujours été en complémentarité et le demeurent encore aujourd'hui.

Le développement de l'ouest de l'île a été généré et soutenu tant par le réseau de transport en commun que par le réseau routier, puis par la présence d'un aéroport international. Le secteur d'étude est au cœur de cette réalité. Ainsi, l'évolution observée et la tendance future du développement dans l'ouest de l'île s'appuient toujours sur les conditions d'accessibilité, dont la pierre angulaire demeure encore aujourd'hui l'échangeur Dorval.

### **1.2.2.1 Historique – L'origine des réseaux**

L'étude archéologique nous a permis de constater qu'historiquement le secteur d'étude faisait partie dès le début du XIX<sup>e</sup> siècle d'un secteur de villégiature que la bourgeoisie de Montréal a envahi pour y pratiquer diverses activités de loisirs. L'arrivée du chemin de fer (le Grand Tronc) en 1848 favorise un nouveau rapport ville-campagne en reliant Montréal et Lachine, puis Montréal et Sarnia en Ontario. Son tracé traverse le cœur de ce qui deviendra Dorval. Dès 1856, l'érection de gares dans les secteurs environnants soutient le phénomène d'émergence de banlieue. La construction de la gare Dorval en 1870 vient inscrire Dorval dans ce phénomène bien qu'à cette date, sa destination soit encore davantage privilégiée pour le loisir. Forte génératrice d'achalandage sur le réseau ferroviaire, son urbanisation se dessine. Jusqu'alors, le transport en commun avait joué un rôle dominant.

Cette réalité du développement des réseaux routiers et de transport en commun est jumelée à la présence d'une nouvelle activité de transport dans le secteur, celle de l'aviation. Installé sur un site d'activité de loisirs (piste de course de chevaux), l'aéroport de Dorval verra en 1941 sa vocation devenir commerciale bien que certaines activités de l'aviation militaire y soient réalisées. On assistera alors à une nouvelle vague d'améliorations du réseau routier. Le rapport annuel du ministère de la Voirie nous informe qu'en 1941, le réseau routier dans le secteur d'étude a été grandement amélioré pour des raisons de «voirie militaire».

L'aéroport est générateur d'activités locales et internationales. Avec celui-ci, Dorval renouvelle sa fonction d'accueil et de transit constatée au siècle dernier avec l'arrivée du réseau ferroviaire.

On verra une deuxième période d'amélioration dans les années 1960, lorsque le Québec entrera dans l'entente avec le gouvernement fédéral, relative à la

construction d'une route transcanadienne (2/ A-20). Un plan d'investissement et d'amélioration sera alors établi.

Au début des années 1960, plusieurs améliorations sont planifiées sur le tronçon entre les ponts Mercier et Galipeault. Selon les rapports annuels du ministère de la Voirie, celles-ci devaient être terminées pour 1966. En 1964, selon une étude du Ministère, des modifications très importantes ont été apportées à la géométrie du carrefour Dorval. L'anneau a été rendu davantage elliptique afin d'allonger les tronçons d'entrecroisement et de permettre une liaison directe avec l'autoroute A-20.

La consolidation du réseau routier dans le secteur s'est réalisée par la construction en 1965 de l'échangeur au-dessus du rond-point Dorval. Comme le rappelle le dossier du MTQ, celui-ci a été construit selon les normes du moment et les volumes de circulation escomptés afin de satisfaire entre autres les besoins d'accès au site de l'aéroport de Dorval, important générateur d'activités et de déplacements dans la région de Montréal.

Dans les années 1970, on note diverses discussions pour améliorer l'opération dans le nœud autoroutier à Dorval. Finalement, des plans d'amélioration datés de 1978 seront exécutés. Durant ces années, des branchements privés sur les voies de service ont contribué à lui conférer un rôle multifonctionnel.

Ainsi, on retrouve depuis la fin des années 1970 des études de projets de révision majeure de l'échangeur Côte-de-Liesse et, par le fait même, du rond-point Dorval qui n'a subi avec les années que le trop-plein des mouvements, tant des accès que de la mauvaise desserte d'autoroute à autoroute dans ce secteur.

Il faudra également attendre jusqu'à 1986 pour voir d'autres améliorations, soit l'installation de feux de circulation pour gérer l'entrecroisement des véhicules dans le rond-point. Fait particulier, c'est un projet de transport en commun, l'amélioration de la ligne de trains de banlieue Montréal-Rigaud et des aménagements de surface de la STCUM (devenue aujourd'hui la STM) à la gare de Dorval qui généreront des modifications au rond-point Dorval pour des raisons d'accessibilité et de sécurité.

Durant ces années, l'axe du chemin de la Côte-de-Liesse est rendu plus formel et consolide le nœud autoroutier. Le nœud des voies de communication au cœur de Dorval, de l'ouest de l'Île et surtout de la zone d'étude se profile. Cette réalité soutient un pôle urbain en extension le long de l'avenue Dorval.

## L'activité aérienne

L'Aéroport Montréal-Trudeau constitue un générateur important sur le réseau depuis les années 1940 du fait que celui-ci assume un rôle économique national. Dans le passé et à plus d'une époque, c'est l'évolution des équipements ou leur modalité d'entretien qui ont favorisé l'importance des activités aéroportuaires à Montréal. Les conditions du marché aérien ont ensuite été davantage responsables de l'évolution favorable à Montréal. Malgré un contexte de développement économique global peu florissant au Québec et au Canada, et malgré le transfert de certaines activités de Dorval à Mirabel dès 1976, l'aéroport n'a cessé avec les années d'influencer le développement du secteur (hôtelier, industriel) et de générer des mouvements directement ou indirectement.

Par ailleurs, notons que la performance des nouveaux gros porteurs a peu avantagé Montréal. La libéralisation des vols États-Unis-Europe a été peu propice à Montréal, tout comme l'essor de Toronto.

La situation actuelle et prévisionnelle selon ADM s'avère positive pour Montréal et pour l'Aéroport Montréal-Trudeau. La mise en application d'éléments contenus dans son Plan directeur a permis la libéralisation des vols, le rapatriement des vols passagers de Mirabel vers Montréal-Trudeau et l'expansion de l'aérogare. Les dernières prévisions d'achalandage font état de 12 millions de passagers en 2011 et 16,6 millions en 2023.<sup>4</sup>

### 1.2.2.2

#### *L'état actuel de la circulation et des infrastructures routières*

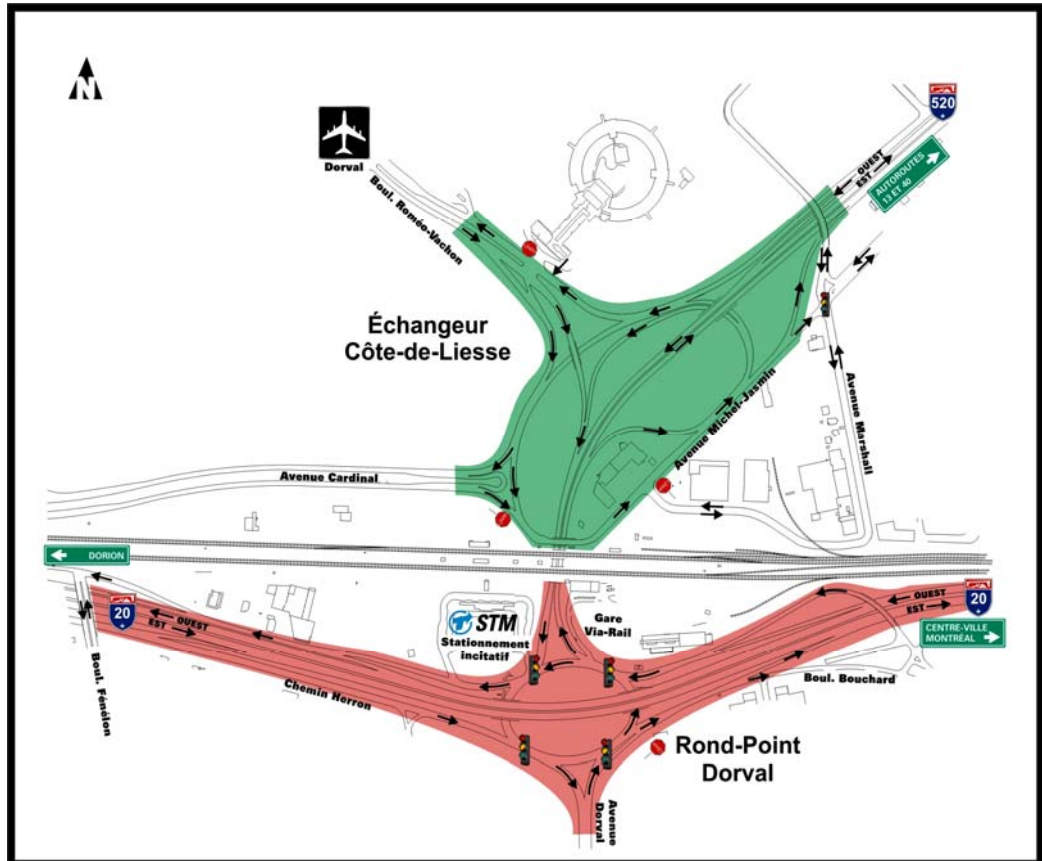
L'échangeur Dorval comporte deux composantes : l'échangeur Côte-de-Liesse et le rond-point Dorval. L'échangeur Côte-de-Liesse se situe au nord des voies ferrées alors que le rond-point Dorval, géré par un système de feux de circulation, se trouve au sud. Ces deux infrastructures routières sont reliées par un seul passage sous le viaduc ferroviaire, comptant deux voies de circulation dans chaque direction. La figure 1.2 illustre le réseau routier de l'échangeur Dorval.

Aujourd'hui, l'échangeur Dorval est utilisé à la fois comme desserte locale et régionale. Il sert présentement de carrefour pour les échanges entre l'autoroute 520 et l'autoroute 20, de passage obligé pour accéder à l'Aéroport Montréal-Trudeau ainsi qu'aux déplacements entre les portions nord et sud de l'arrondissement de Dorval/L'Île-Dorval. Il sert aussi de chemin d'accès pour les équipements de transport en commun situés au cœur même de l'échangeur. De plus, au fil des ans, à proximité de l'aéroport et autour de l'échangeur Dorval, s'est développée une portion importante du pôle économique Saint-Laurent/Dorval, un des six pôles majeurs de la région métropolitaine de Montréal. Enfin, il importe de souligner la croissance qu'a connue l'Aéroport

<sup>4</sup> ADM, Plan directeur Aéroport international de Montréal-Dorval 2003-2023, ADM 2002, page 14.

Montréal-Trudeau au fil des années, renforcée par le rapatriement des vols qui y concentre les activités liées au transport aérien des passagers et des marchandises.

FIGURE 1.2 - L'ÉCHANGEUR DORVAL



Source : Daniel Arbour et Associés, S.E.N.C.

### Demande véhiculaire

La demande en déplacements dans l'échangeur Dorval a été établie lors de la réalisation de l'étude d'opportunité à l'aide d'une enquête vidéo « origine-destination » réalisée en 1998. Cette enquête a permis de déterminer le point d'entrée (origine) et le point de sortie (destination) des véhicules empruntant l'échangeur aux périodes de pointe du matin et du soir.

Des relevés des files d'attente et des temps de parcours connexes ont aussi été réalisés durant la journée d'enquête. Une mise à jour de l'enquête vidéo de mai 1998 a été réalisée en 2001 par comptage dans le but principal de mettre à jour les débits. Les heures de pointe déterminées à partir des comptages de 2001 sont :

- Heure de pointe du matin : 7 h 45 à 8 h 45;

- Heure de pointe du soir : 16 h 45 à 17 h 45.

La comparaison entre les heures de pointe du matin et du soir montre que l'achalandage dans l'ensemble de l'échangeur à l'heure de pointe du soir (8 355 véh./h) est plus grand que celui à l'heure de pointe du matin (6 512 véh./h). Par ailleurs, l'importance de l'aéroport comme principal générateur de déplacements dans le secteur est indéniable. L'aéroport génère des véhicules non seulement dans l'échangeur Côte-de-Liesse, mais aussi dans le rond-point Dorval. En effet, le matin comme le soir, 47 % des déplacements atteignant l'aéroport le font via le rond-point Dorval, ce qui représente 752 véh./h le matin et 1 316 véh./h le soir. Pour ce qui est de la circulation des camions, elle représente le matin 4% et le soir 3% de la flotte véhiculaire totale.

Les liaisons les plus achalandées aux heures de pointe du matin et du soir sont les suivantes. Les débits indiqués comprennent la somme des deux directions de la liaison pour les heures de pointe du matin et du soir combinées. Ces liaisons totalisent 56 % (8 297 / 14 867) des véhicules circulant dans l'échangeur Dorval durant les deux heures de pointe :

- Entre l'avenue Cardinal et l'A-520 Est (2 195 véh./h);
- Entre l'aéroport et l'A-520 Est (1 977 véh./h);
- Entre l'A-20 Ouest et l'A-520 Est (1 590 véh./h);
- Entre l'A-20 Est (centre-ville) et l'aéroport (1 495 véh./h);
- Entre l'avenue Dorval et l'A-520 Est (1 040 véh./h).

Le fort achalandage sur l'avenue Cardinal fait suspecter une circulation de transit sur cet axe, le matin comme le soir. Ce débit est estimé entre 250 à 500 véh./h à chaque heure de pointe, en direction est le matin et en direction ouest le soir.

### Files d'attente

Le phénomène de files d'attente a été observé sur le terrain à deux endroits :

- Pointe du matin : Approche ouest du rond-point Dorval (chemin Herron);
- Pointe du soir : Approche nord du rond-point Dorval (autoroute 520 et sortie de l'aéroport).

L'approche ouest est congestionnée pendant la période de pointe du matin, entre 7 h et 9 h. Selon les observations, la file s'étend sur le chemin Herron (voie de service A-20), du feu de circulation du rond-point Dorval jusqu'à l'accès vers l'A-20 non loin du viaduc Fénelon. La file compte au maximum 140 véhicules.

Pendant la période de pointe du soir, l'approche nord se trouve congestionnée dès 16 h et ce, jusqu'à 18 h. Le nombre de véhicules en attente le plus élevé survient vers 17 h 20, où la file compte environ 400 véhicules, répartis sur l'autoroute 520 ainsi que sur la bretelle de sortie de l'aéroport.

### **Temps de parcours**

En pointe du matin, les trajets où une variation significative du temps de parcours est observée sont ceux impliquant l'approche ouest du rond-point Dorval. Pour ces trajets, le temps perdu atteint 4 à 5 minutes par rapport à l'écoulement libre (temps de parcours sans congestion). Par exemple, pour se rendre de la voie de service de l'A-20 à l'A-520, l'usager prendra jusqu'à 7 minutes s'il se présente entre 7 h 45 et 8 h plutôt que 2 minutes à d'autres moments de la journée.

En pointe du soir, les trajets où la variation du temps de parcours est significative sont ceux impliquant l'approche nord du rond-point Dorval en provenance de l'aéroport et de l'autoroute 520. Le temps perdu peut atteindre 7 à 10 minutes pour les trajets partant de l'autoroute 520 et passant par le rond-point Dorval alors que le temps perdu maximum s'élève à 15 minutes pour les trajets partant de l'aéroport et se destinant à l'autoroute 20 (Est et Ouest) ainsi qu'à l'avenue Dorval. Par exemple, pour se rendre de l'aéroport à l'autoroute 20 Est (centre-ville), il coûtera à l'usager 17 ou 18 minutes s'il se présente entre 17 h et 17 h 30 plutôt que 4 ou 5 minutes s'il passe dans l'échangeur à 16 h.

### **Analyses de circulation**

L'examen des résultats des simulations effectuées avec le logiciel AIMSUN/2 révèle les faits suivants quant aux conditions de circulation aux heures de pointe.

#### Heure de pointe du matin

- L'approche ouest du rond-point Dorval offre de mauvaises conditions de circulation dès 7 h puisque le retard à cette approche devient supérieur à 80 s/véh, et le retard atteint un maximum 6,4 minutes à 8 h 30;
- Les autres approches du rond-point Dorval fonctionnent bien;
- La sortie de l'hôtel Hilton affiche un retard d'environ 35 secondes, ce qui représente un niveau de service satisfaisant;
- Les zones d'entrecroisement de l'échangeur Côte-de-Liesse ont de bonnes conditions de circulation;

- La majorité des zones de convergence et de divergence fonctionnent également bien.

#### Heure de pointe du soir

- L'approche nord du rond-point Dorval atteint un niveau de service défini comme mauvais dès 16 h 45 puisque le délai à cette approche est largement supérieure à 80 s/véh. À 17 h 15, le pire retard est atteint avec 16,8 minutes pour l'approche de l'aéroport et 7,1 minutes pour l'autoroute 520;
- Les autres approches du rond-point Dorval obtiennent des niveaux de service satisfaisants;
- La sortie de l'hôtel Hilton est extrêmement difficile. La simulation donne un retard de l'ordre de 10 minutes. L'attente constatée sur place n'est pas de cet ordre, mais un mauvais niveau de service est tout de même observé. Sur le terrain, les véhicules qui doivent sortir de l'hôtel s'engagent dans l'intersection même s'ils ne sont pas certains de disposer du créneau nécessaire pour le faire en toute sécurité;
- Une des zones d'entrecroisement de l'échangeur Côte-de-Liesse est aussi considérée comme fonctionnant à saturation;
- Les deux autres zones d'entrecroisement offrent de bonnes conditions de circulation;
- Les zones de convergence et de divergence à la sortie de l'aéroport vers l'autoroute 520 Ouest offrent de mauvaises conditions de circulation puisqu'elles subissent de la congestion et que la densité monte en flèche.

#### **Pertes de temps dans l'échangeur**

Les simulations faites à l'aide du modèle AIMSUN/2 permettent d'estimer la somme des heures perdues par les véhicules dans l'échangeur Dorval soit:

- Période de pointe du matin (6 h à 9 h) : 440 heures;
- Période de pointe du soir (15 h 30 à 18 h 30) : 494 heures.



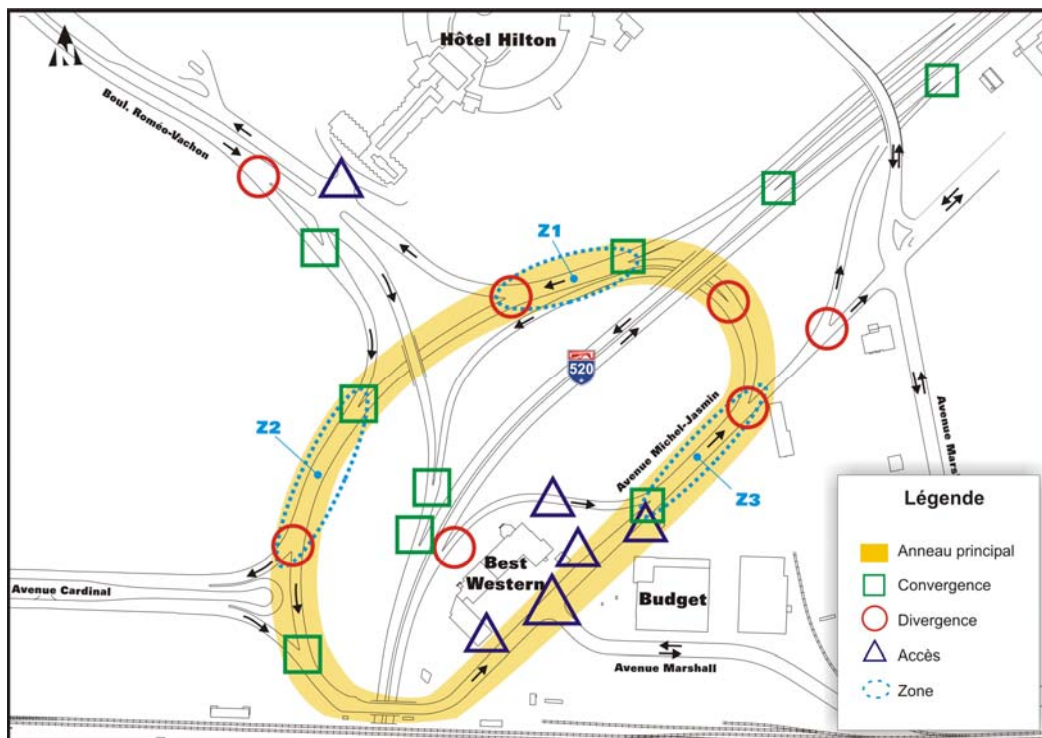
### Les points de conflits de l'échangeur Côte-de-Liesse

La figure 1.3 montre les points de conflits de l'échangeur Côte-de-Liesse. Sur l'anneau principal de l'échangeur, où les croisements s'effectuent, on dénombre quatre divergences et quatre convergences, lesquelles forment en outre trois zones d'entrecroisement majeures, identifiées (Z1, Z2 et Z3). De plus, cinq accès, dont quatre privés, ajoutent aux possibilités de mouvements conflictuels sur l'anneau principal.

D'autres zones de conflits existent hors de cet anneau. On note deux entrées d'autoroute sur l'A-520 en direction ouest et une sortie de même qu'une entrée en direction est. Il est à noter que la bretelle venant de l'aéroport vers l'A-520 Ouest subit deux convergences successives rapprochées.

L'accès de l'hôtel Hilton crée, d'autre part, une intersection à géométrie complexe comprenant une divergence et une convergence. L'accès de l'hôtel Best Western est positionné dans une bretelle de sortie d'autoroute.

**FIGURE 1.3 : POINTS DE CONFLITS DANS L'ÉCHANGEUR CÔTE-DE-LIESSE**



Source : Daniel Arbour et Associés, S.E.N.C

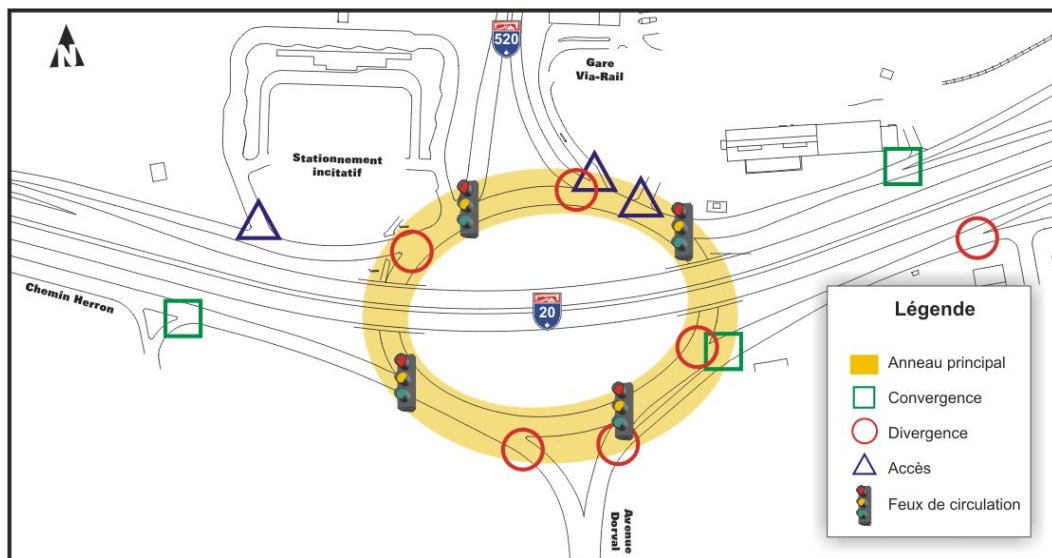
### Les points de conflits du rond-point Dorval

La figure 1.4 montre les points de conflits présents dans le rond-point Dorval. Sur l'anneau principal du rond-point, où les croisements s'effectuent, on dénombre quatre zones d'entrecroisement. Cependant, chaque convergence est gérée par des feux de circulation; la convergence de deux approches en une ne présente donc pas de conflits potentiels. Toutefois, un grand nombre de changements de voie a lieu dans les zones d'entrecroisement précédant les divergences.

L'accès à la gare Via Rail vient donner un troisième choix dans la divergence du quadrant nord-est. La sortie du terminus d'autobus et du stationnement d'incitation est gérée par un feu de circulation et ne pose pas de conflits supplémentaires. Une convergence est toutefois notée, celle située dans le quadrant sud-est, à la sortie de la voie auxiliaire hors-feu.

Sur les voies de service, on note aussi des convergences et divergences, dont une divergence causée par l'entrée du terminus d'autobus de la gare de Dorval.

**FIGURE 1.4 POINTS DE CONFLITS DU ROND-POINT DORVAL**



Source : Daniel Arbour et Associés, S.E.N.C

### Conformité aux normes

L'échangeur Côte-de-Liesse est doté d'une géométrie complexe en raison de la concentration de plusieurs types de mouvements routiers sur un territoire relativement compact. Cette densité fait en sorte que plusieurs normes géométriques d'aujourd'hui ne sont pas respectées. Les normes géométriques dictent également les largeurs de plusieurs types de chaussées. Les largeurs de voie des tronçons ne sont pas respectées dans l'échangeur Côte-de-Liesse. Par

exemple, la voie latérale qui compte deux voies, a une largeur moyenne de 7,2 mètres alors que les normes spécifient 10 mètres.

Le dégagement vertical offert sous les viaducs situés au-dessus des chaussées respecte en général la norme minimale de 5 mètres. Seuls les viaducs des voies ferroviaires, situés au-dessus des bretelles, ne respectent pas cette norme car le dégagement offert n'est que de 4,25 mètres (affiché à 4,1 m) en direction sud et de 4,45 mètres (affiché à 4,3 m) en direction nord. D'ailleurs, ces ouvrages portent des traces d'impact. Les dégagements relevés vont de 5,2 mètres à 6,5 mètres aux autres viaducs.

Le dégagement vertical offert sous le viaduc ferroviaire de l'A-520 est une entrave à la circulation des véhicules ayant une hauteur supérieure à 4,1 mètres, car il est impossible pour ceux-ci de circuler entre l'autoroute 520 et l'autoroute 20.

En résumé :

- les trois zones d'entrecroisement sont trop courtes;
- les vitesses permises dans certaines courbes ne respectent pas les normes;
- les choix que doit faire l'automobiliste se succèdent trop rapidement sur son parcours;
- la chaussée de certaines bretelles est trop étroite;
- le dégagement vertical du viaduc ferroviaire est inférieur à la norme et limite le passage de certains véhicules.

### SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'analyse de la sécurité routière est basée sur les rapports d'accidents provenant de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), pour la période comprise entre 1997 et 2000. Cette analyse réalisée dans le cadre de l'étude d'opportunité a permis de mettre en évidence quatre zones présentant une problématique particulière en terme de sécurité, il s'agit:

- du viaduc Michel-Jasmin;
- de l'insertion A-520/sortie de l'aéroport;
- de la convergence Côte-de-Liesse/Roméo-Vachon;
- de la sortie de l'hôtel Hilton.

La zone du viaduc Michel-Jasmin est une section courante en courbe; elle possède le taux d'accidents le plus élevé dans l'échangeur. Les deux tiers des accidents impliquent un seul véhicule et la proportion d'accidents sur chaussée mouillée ou glacée est grande. La problématique semble donc être liée à la géométrie même du viaduc et de son approche qui rend la lecture de la courbe difficile pour les conducteurs. Ainsi, ceux-ci arrivent probablement trop rapidement

ou sont mal positionnés à l'entrée de la courbe, ce qui résulte en des dérapages lorsque la chaussée est glissante.

L'intersection de l'accès à l'hôtel Hilton avec le boulevard Roméo-Vachon ne présente pas de problème appuyé par les statistiques. Toutefois, la longue attente subie par les véhicules en sortie de l'hôtel, et le fait que la majorité des accidents ont eu lieu en face de l'accès, laissent supposer qu'un problème d'insécurité est présent. Pour ce qui est des deux autres zones, les raisons des accidents s'expliquent d'une part par la longueur d'entrecroisement trop courte ne respectant pas la norme prévue (A-520/sortie de l'aéroport) et dans un second cas dû à l'état des chaussées (chemin Côte-de-Liesse/bretelle Roméo-Vachon).

Par ailleurs, le nombre d'accidents au rond-point Dorval est relativement élevé en comparaison des autres zones de l'échangeur, mais la gravité y est moindre. Les accidents sont en partie reliés à la présence de feux de circulation et des files d'attente conséquentes. À cette problématique habituelle pour des carrefours à feux, s'ajoute la confusion engendrée par la signalisation déficiente, la géométrie en courbe peu commune et les faibles distances de visibilité résultant, entre autres, de la présence du viaduc de l'autoroute 20 et des viaducs ferroviaires.

#### ÉTAT STRUCTURAL DE L'ENSEMBLE DU RÉSEAU ROUTIER

Il est difficile de donner une appréciation globale du réseau tant les niveaux de dégradation sont différents.

Dans son ensemble, le réseau supérieur qui comprend les autoroutes 20 et 520, est dans un état qui va de moyennement dégradé à dégradé. L'autoroute 20 semble en meilleur état que l'autoroute 520 qui comporte plusieurs rapiécages et trous simplement bouchés, et ce, particulièrement dans la partie nord du réseau étudié.

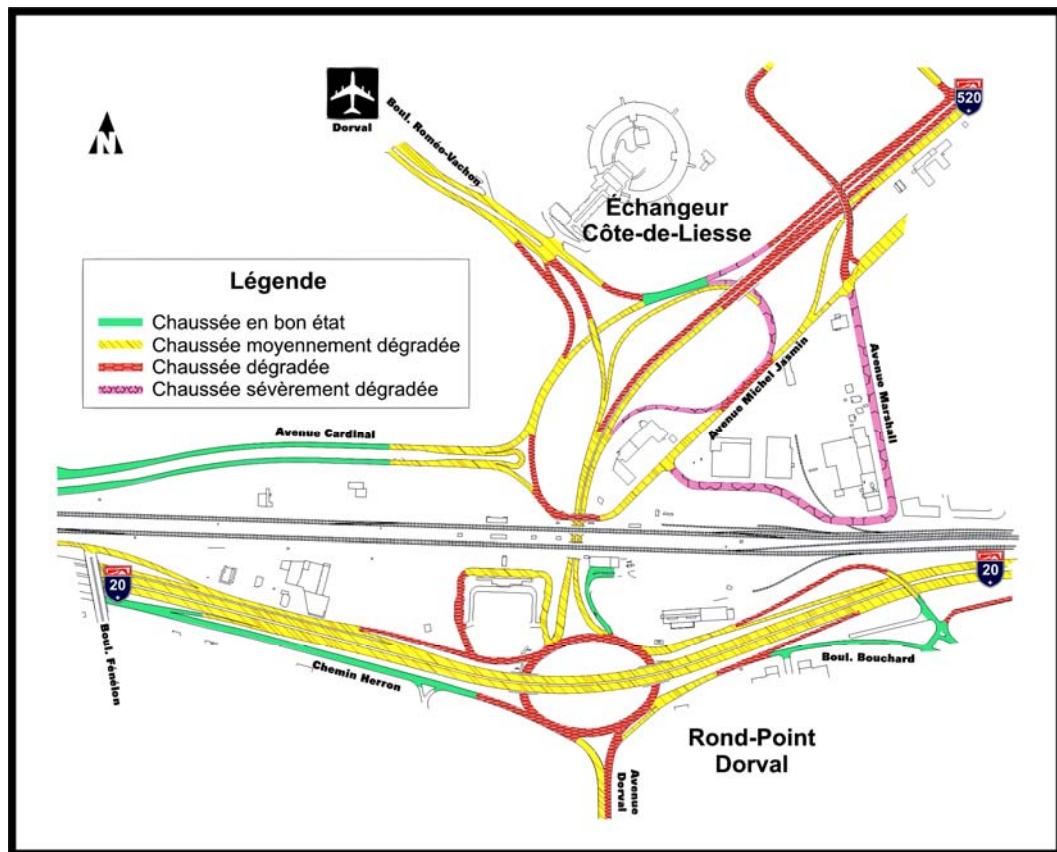
Les chaussées à vocation mixte sont dans l'ensemble les plus dégradées. La majorité des sorties et accès aux voies rapides sont dans un état qui laisse à désirer. Au nord des voies ferrées, les bretelles souffrent aussi d'une dégradation avancée, particulièrement celles empruntées par les véhicules se dirigeant vers l'aérogare et provenant des deux axes majeurs, soit les autoroutes 20 et 520. Les bretelles permettant de quitter l'aérogare sont, de façon générale, en meilleur état que les précédentes.

Il est important de mentionner que la plupart des bretelles comportent des caniveaux en béton qui ont pour fonction d'assurer le drainage. Ces caniveaux sont, pour la plupart, en mauvais état et réduisent grandement l'efficacité du drainage, ce qui se traduit par une dégradation accélérée de la chaussée. Les bordures, lorsqu'elles sont présentes, quoique dégradées sont encore en mesure d'assurer un drainage efficace.

Les voies locales sont les chaussées les moins dégradées, mis à part l'avenue Marshall qui est essentiellement à vocation industrielle. Toutefois, les trottoirs sont en mauvais état, particulièrement ceux de l'avenue Michel-Jasmin.

Une très grande partie du réseau est trop détériorée pour qu'un simple entretien puisse rétablir la capacité structurale et le confort de roulement de la chaussée. Seule une reconstruction et, dans certains cas, une réhabilitation peuvent redonner aux chaussées les qualités de support et de confort recherchées. La figure 1.5 illustre l'état des chaussées qui se rattachent à ce réseau routier.

FIGURE 1.5 ÉTAT DES CHAUSSÉES



Source : Daniel Arbour et Associés, S.E.N.C

### 1.2.2.3 La problématique du milieu à l'étude et les besoins à combler

Ce relevé technique relatif à l'état actuel du réseau routier ainsi que l'ensemble des résultats présentés dans le cadre de l'étude des besoins et plus particulièrement dans le cadre de l'étude du CCC, ont permis de démontrer que le réseau routier ne satisfait plus à la demande et ne permet plus une gestion efficace et sécuritaire vis-à-vis des besoins locaux et régionaux. Cette situation

résulte de l'évolution du territoire de l'arrondissement de Dorval/L'Île-Dorval et des changements de fonctions qui s'y sont produits au fil des ans. De la même manière, les besoins auxquels l'échangeur Dorval a à répondre se sont grandement modifiés en comparaison de ceux qui existaient au moment de sa conception.

Les récentes données ressorties suite à la libéralisation des vols en 1997 font de l'Aéroport Montréal-Trudeau l'un des plus importants générateurs de déplacement de la région métropolitaine en plus de constituer un important générateur d'emploi. À cet effet, des données ont démontré que l'aéroport générait en 1998 51 400 déplacements véhiculaires par jour et génère actuellement plus de 23 000 emplois directs.<sup>5</sup> Les prévisions laissent aussi entrevoir un accroissement important de son achalandage et de l'évolution du transport des marchandises. Entre 2003 et 2013, on prévoit une croissance annuelle moyenne de 4,5 % et de 2,5 % entre 2013 et 2023, pour un rythme annuel moyen de croissance évalué à 3,5% et, d'ici 2011, une hausse de près de 46 % du fret traité<sup>6</sup>.

En regard de ce contexte, on réalise que le réseau routier ne peut plus répondre adéquatement aux besoins actuels et futurs en matière de circulation tant régionale que locale. En maintenant des conditions aussi fragiles dans la qualité et la fiabilité de l'accès terrestre à l'aéroport, cette situation risque de nuire considérablement au fonctionnement de l'aéroport et à la qualité de ses services, l'Aéroport Montréal-Trudeau étant une infrastructure stratégique pour le développement économique de la grande région de Montréal.

De nombreux problèmes ont été identifiés à partir des analyses techniques et sur la base d'une enquête sur les perceptions et les besoins réalisée auprès des usagers du réseau routier et des résidants. Ces problèmes reposent sur deux aspects majeurs, soit :

- la configuration du réseau routier ne répond plus aux besoins des usagers de l'échangeur;
- la capacité du rond-point est insuffisante afin de répondre à l'ampleur de la demande observée.

La configuration de l'échangeur Dorval est caractérisée par l'ensemble des parcours qui relient les diverses origines et destinations qui entrent ou sortent de l'échangeur, les particularités liées à l'espace qu'il occupe, les obligations que créent les divers types de mouvements qu'il supporte (locaux et régionaux) et la relation qu'il entretient avec le territoire qui l'entoure (accès privés, rues locales,

---

<sup>5</sup> ADM « Plan directeur, Aéroport international de Montréal-Dorval 2003-2023 », Aéroport de Montréal, 2002, page 10.

<sup>6</sup> Idem, page 14.

stationnements et gares). Cette configuration est à l'origine de plusieurs problèmes.

À cet effet, l'étude d'opportunité a mis en lumière les conséquences majeures engendrées par la configuration de l'échangeur Dorval, notamment :

- la complexité de l'accès à l'aéroport;
- le morcellement du territoire de l'arrondissement de Dorval/L'Île-Dorval et les effets que cela provoque sur la qualité du milieu de vie des résidents;
- les conflits entre les diverses fonctions de circulation qui se partagent une même infrastructure routière ;
- les lacunes au plan de la sécurité que cela entraîne;
- la quasi-impossibilité de mettre en place une signalisation efficiente compte tenu de la configuration actuelle;
- une diminution du potentiel de développement économique du territoire en raison de la complexité des parcours et de l'inefficacité que cela entraîne au plan de la circulation des marchandises.

L'étude a aussi permis d'identifier les conséquences majeures liées au manque de capacité du rond-point Dorval, notamment :

- une congestion chronique aux périodes de pointe;
- un effet de débordement / files d'attente pour les mouvements liés à l'aéroport;
- durant les périodes de pointe, une diminution significative de l'efficacité et de la fiabilité des mouvements des véhicules d'urgence desservant le territoire de l'arrondissement qui est divisé en deux parties de part et d'autre du corridor de transport que forment les voies ferrées et l'autoroute 20 ;
- en période de congestion, un débordement de la circulation du réseau supérieur sur le réseau local ayant comme effet de porter atteinte à la qualité de vie du milieu;
- des émissions importantes de gaz à effet de serre produites par des milliers d'heures/années de véhicules emprisonnés dans la congestion.

De façon plus spécifique, à plusieurs endroits dans l'échangeur, les analyses techniques ont démontré que la géométrie de certaines courbes et la longueur d'entrecroisement ne respectent pas les normes actuelles d'aménagement routier requises en matière de fluidité et de sécurité du réseau routier. Également, la complexité des parcours qui composent l'échangeur Dorval provient notamment des nombreux ajouts qui se sont opérés au gré des besoins durant les quelque quarante dernières années. Cette complexité provoque une confusion chez les usagers qui ajoute au problème de sécurité. De plus, la configuration complexe de l'échangeur Dorval engendre une signalisation lourde en nombre de messages et de directions annoncées à l'intérieur d'un espace

restreint qui ne permet pas d'assurer des temps de lecture adéquats pour une conduite éclairée et sécuritaire.

La problématique de la configuration concerne l'ensemble des usagers du réseau routier et est particulièrement importante dans la problématique de l'accès terrestre à l'Aéroport Montréal-Trudeau. L'échangeur Dorval est un passage obligé pour accéder à l'aéroport et parmi les paires origine-destination les plus importantes observées dans l'échangeur, plusieurs rejoignent l'aéroport. Or, pour nombre d'entre elles, ce sont des usagers occasionnels de l'échangeur pour qui les lacunes à la géométrie, la confusion des parcours et l'absence d'espace pour la mise en place d'une signalisation adéquate sont encore plus importantes et inconfortables.

Cet aspect de la problématique est majeur, notamment en raison de son caractère permanent. En effet, indépendamment de l'heure du jour, période de pointe ou hors pointe, la configuration de l'échangeur est la même et les lacunes qu'elle comporte demeurent les mêmes et gardent la même importance.

En ce qui a trait aux problèmes de capacité du rond-point Dorval, ils réfèrent au manque de capacité de l'ouvrage de répondre à la demande de mouvements véhiculaires dans la portion sud de l'échangeur qui constitue à toutes fins utiles la rencontre entre l'avenue Dorval et l'autoroute 20. De par les paires origines-destinations qui sont affectées, il est possible d'affirmer que ce problème concerne particulièrement les mouvements liés à la présence et aux opérations de l'aéroport dont la presque totalité des usagers accèdent par véhicule (privés, autobus, taxis, limousines, etc.).

Comme le démontrent les analyses techniques, ces problèmes provoquent des débordements qui se font sentir sur le fonctionnement de l'aéroport au chapitre des accès terrestres et plus particulièrement, sur les mouvements de sortie de l'aéroport et l'approche ouest et nord de l'échangeur. Or, parmi les conséquences engendrées par cette problématique, les impacts au niveau des délais de transport occasionnés pour les passagers de l'aéroport et sur la chaîne de transport des marchandises risquent de provoquer des retards qui seront difficiles à reprendre dans la croissance anticipée pour l'Aéroport Montréal-Trudeau.

Contrairement au problème lié à la configuration de l'échangeur, le problème de manque de capacité du rond-point Dorval est un problème ponctuel dans le temps, puisque les conséquences qui en découlent (congestion, files d'attente, etc) ne s'observent qu'en période de pointe. Cependant, ce problème est récurrent puisqu'il survient à chacune des périodes de pointe de la semaine, matin et soir. Également, avec la croissance du volume de passagers aériens que Aéroports de Montréal (ADM) prévoit pour l'horizon 2016, le problème est non seulement croissant mais atteindra une ampleur inacceptable. Il engendrera



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.

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 (résidants, 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.

**TABEAU 1-1 – OBJECTIFS OPÉRATIONNELS PRIORITAIRES**

PRIORITÉ 1	PRIORITÉ 2	PRIORITÉ 3
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Minimiser les files d'attente à la sortie de l'aéroport (Roméo-Vachon);</li> <li>▪ Simplifier les parcours des usagers de l'aéroport (usagers occasionnels);</li> <li>▪ Améliorer les éléments routiers présentant des concentrations d'accidents :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- viaduc Michel-Jasmin;</li> <li>- insertion A-520/sortie de l'aéroport;</li> <li>- convergence Côte-de-Liesse/Roméo-Vachon;</li> <li>- sortie de l'hôtel Hilton.</li> </ul> </li> <li>▪ Améliorer la liaison entre les réseaux de transport (routiers et transport en commun) et l'aéroport;</li> <li>▪ Contenir la circulation de transit sur le réseau routier supérieur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Minimiser les files d'attente aux approches du rond-point Dorval (problème 2) :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- approche nord en période de pointe du soir;</li> <li>- approche ouest en période de pointe du matin.</li> </ul> </li> <li>▪ Améliorer la signalisation en simplifiant les parcours des usagers de l'aéroport (usagers occasionnels);</li> <li>▪ Améliorer les conditions d'opération dans lesquelles sont tenus d'opérer les organismes responsables du transport en commun près de l'aéroport;</li> <li>▪ Faciliter les liens entre les parties nord et sud du territoire;</li> <li>▪ Améliorer les conditions de déplacement des usagers vulnérables.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Harmoniser les réfections majeures ou reconstructions avec la mise en œuvre de la solution qui sera retenue;</li> <li>▪ Corriger les éléments géométriques déficients qui engendrent des problèmes de circulation et de sécurité;</li> <li>▪ Au chapitre des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport, mise en place de conditions favorables à soutenir le développement du pôle économique;</li> <li>▪ Réduire les émissions de gaz à effet de serre résultant de la congestion routière dans l'échangeur;</li> <li>▪ Améliorer le traitement du paysage urbain à l'entrée de ville que constitue le secteur de l'échangeur Dorval.</li> </ul>

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;

- 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.

- 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	OBJECTIF PERTINENT AU PROJET
<p><b><u>GOVERNEMENT FÉDÉRAL :</u></b></p> <p><b>Protocole de Kyoto (Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques)</b></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"> <li>▪ 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.</li> </ul>
<p><b>Création d'un schéma d'orientation des transports pour la prochaine décennie et au-delà :</b></p> <p>Défi 2 : Intégration : les avantages d'un réseau de transport continu et intégré sont incontestables.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fournir des correspondances rapides entre l'aéroport et le centre-ville;</li> <li>▪ Assurer des liens avec des services de transport en commun.</li> </ul>
<p><b><u>GOVERNEMENT PROVINCIAL :</u></b></p> <p><b>Plan stratégique du MTQ 2001-2004 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mettre en place des systèmes de transport plus efficaces au service du développement socio-économique du Québec et de ses régions;</li> <li>▪ Favoriser des transports plus sécuritaires en collaboration avec tous les organismes privés et publics concernés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Améliorer la qualité et le niveau de service du réseau stratégique québécois;</li> <li>▪ Adapter les systèmes de transport et leurs niveaux de services afin de mieux soutenir le développement des régions;</li> <li>▪ Faciliter les déplacements dans les grandes agglomérations;</li> <li>▪ Réduire le nombre de morts et de blessés graves causé par les accidents routiers d'ici 2005.</li> </ul>

ORIENTATION/POLITIQUE	OBJECTIF PERTINENT AU PROJET
<p><b>Plan de gestion des déplacements – région métropolitaine de Montréal (MTQ) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Privilégier les interventions qui soutiennent la compétitivité de l'économie régionale et québécoise;</li> <li>▪ Privilégier les interventions qui favorisent la revitalisation et la consolidation du territoire.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Soutien aux pôles d'activités économiques;</li> <li>▪ Diminuer le nombre de points de congestion;</li> <li>▪ Accroître l'efficacité du transport des marchandises;</li> <li>▪ Augmenter l'utilisation du transport en commun.</li> </ul>
<p><b>Politique de sécurité dans les transports (MTQ) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réduction du bilan routier québécois de 15 % d'ici la fin 2005.</li> </ul>
<p><b>Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Maintenir et améliorer les équipements, les infrastructures et les services collectifs existants.</li> <li>▪ Consolider les zones urbaines existantes et limiter l'urbanisation en périphérie de ces zones aux secteurs qui disposent déjà des infrastructures et des services.</li> <li>▪ 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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Optimiser les infrastructures existantes;</li> <li>▪ Utilisation accrue du transport en commun et des modes non motorisés;</li> <li>▪ Assurer la mixité des fonctions et des services à la population;</li> <li>▪ Favoriser l'utilisation optimale des terrains vacants et des infrastructures;</li> <li>▪ Assurer une mobilité aisée à la main-d'œuvre;</li> <li>▪ Préserver une qualité de vie exceptionnelle;</li> <li>▪ Réduire les coûts de production des entreprises.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Susciter et soutenir une forme urbaine visant : <ul style="list-style-type: none"> <li>- une utilisation accrue du transport en commun, des modes non motorisés et une réduction de l'utilisation de l'automobile.</li> <li>- l'utilisation optimale du réseau stratégique de transport, le renforcement de la position concurrentielle de Montréal.</li> <li>- un soutien au développement des pôles économiques majeurs par une meilleure intégration des réseaux et systèmes de transport des personnes et des marchandises.</li> </ul> </li> </ul>	
<p><b><u>PALIER MUNICIPAL</u></b></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"> <li>▪ Conclure une entente relativement à l'amélioration de l'accessibilité à l'Aéroport de Montréal-Trudeau.</li> </ul>

ORIENTATION/POLITIQUE	OBJECTIF PERTINENT AU PROJET
<p><b>AUTRES</b></p> <p><b>Agence métropolitaine de transport</b></p> <p>Révision du Plan stratégique de développement du transport métropolitain.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Un accroissement de l'achalandage du transport en commun de 1,7% par année est ciblé pour les dix prochaines années.</li> </ul>

### 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 variantes<sup>7</sup> comprenant des solutions routières de différents 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.

<sup>7</sup> Se référer à l'Étude d'opportunité, étude de solutions.

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.



## 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.



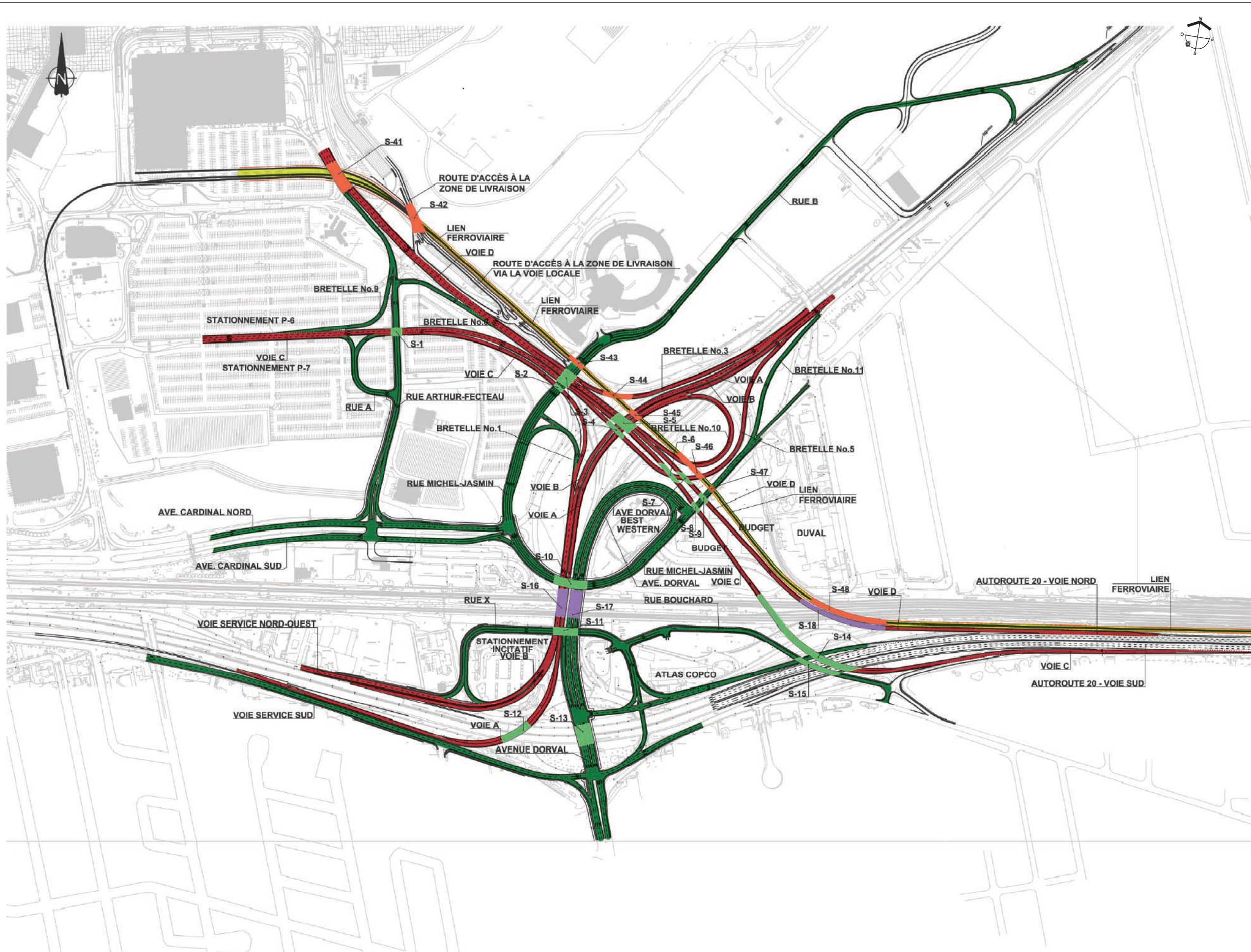
AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT TERRESTRE PRÈS DE L'AÉROPORT MONTRÉAL-TRUDEAU  
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT



FIGURE 1.6

CONCEPT PROPOSÉ (2B)

- Viaduc routier
- Pont ferroviaire
- Lien ferroviaire
- Voirie autoroutière (entrée de ville)
- Voirie locale
- Ferroviaire



aucune échelle  
août 2004

Daniel Arbour & Associés  
en collaboration avec





### 1.3 SOLUTIONS DE RECHANGE AU PROJET

La nécessité d'améliorer les infrastructures terrestres près de l'Aéroport Montréal-Trudeau repose sur le constat général que l'échangeur Dorval représente une structure désuète ne correspondant plus aux besoins et aux attentes des usagers. L'étude des besoins a démontré que la configuration actuelle est peu compatible avec les changements qui ont marqué le milieu, particulièrement avec un aménagement aéroportuaire d'envergure internationale.

Certains des problèmes relevés génèrent des conséquences majeures qui commandent une urgence d'intervenir. Il s'agit notamment de la problématique de **l'accessibilité terrestre à l'aéroport**, moteur économique majeur pour Montréal et des problèmes reliés à la **fiabilité et à la sécurité du réseau routier** qui, mentionnons-le, sont des principes à la base de la mission du ministère des Transports du Québec.

De façon plus spécifique, on constate qu'il est primordial de procéder à une intervention concrète sur le milieu avant que le manque de capacité du rond-point Dorval n'engendre des effets négatifs sur les activités aéroportuaires. Il est tout aussi urgent d'intervenir sur la configuration de l'échangeur Dorval qui cause des accidents, de la confusion et des difficultés d'orientation, notamment chez les usagers occasionnels se dirigeant à l'aéroport.

En regard de ce constat, on réalise que le statu quo ainsi que toutes solutions favorisant une intervention légère, c'est-à-dire qui repose sur l'établissement de mesures ponctuelles visant l'amélioration du réseau existant, ne peuvent constituer des choix de solutions acceptables en matière de sécurité, de fiabilité du réseau et d'accessibilité. Aussi, si aucune intervention majeure n'est entreprise, la problématique associée à ce milieu risque de s'aggraver de façon considérable au cours des prochaines années en regard des prévisions à la hausse de l'achalandage de l'aéroport qu'ADM prévoit pour l'horizon de 2016 avec pour conséquence un doublement du temps d'attente dans l'échangeur.

On réalise que tout ce dynamisme déjà existant n'engendrera que plus de pressions sur la situation actuelle, amplifiant par l'apport d'achalandage nouveau les problèmes de congestion, de sécurité et de pressions sur la mauvaise qualité de l'infrastructure existante. Une gestion des conditions d'utilisation ne saurait non plus apporter des améliorations significatives sur le réseau routier.

Compte tenu de la problématique du milieu et du processus de consultation réalisé dans le cadre de l'étude des besoins, dont certains résultats font ressortir la nécessité d'implanter un lien fiable et efficace entre l'aéroport et le centre-ville ainsi que l'importance d'améliorer le transport en commun, on réalise qu'une part de la solution doit nécessairement porter sur cette composante. Malgré que

l'amélioration du transport en commun aura probablement peu d'effet à court terme sur la problématique de la capacité du rond-point Dorval, il se peut que cette mesure ait un effet significatif à plus long terme.

Aussi, en regard des grandes orientations des diverses instances publiques, la solution ne peut faire abstraction des courants actuels en matière de développement durable et de gestion intégrée. A cet effet, l'ensemble des acteurs a énoncé l'importance d'optimiser les infrastructures existantes, de soutenir le développement international de la région et de privilégier l'utilisation des modes de transport à haut rendement énergétique tout en favorisant l'amélioration de la qualité de vie du milieu.

Cependant, le fait de privilégier uniquement les investissements en transport en commun ne saurait apporter une solution globale de circulation. À Montréal, comme ailleurs en Amérique du Nord, le véhicule privé est le premier mode de transport des passagers des aéroports. La part de marché de l'autobus public à l'Aéroport Montréal-Trudeau est actuellement de 4 %, soit un taux de 2 % inférieur à la moyenne nord-américaine qui s'établit à 6 %. Au chapitre 10 de l'étude des besoins, une estimation préliminaire relativement à l'amélioration du service de transport en commun desservant l'aéroport indiquait que l'augmentation de la part de marché ne pourrait atteindre un seuil supérieur d'environ 10 % dans le meilleur des cas. L'étude soulève aussi les faibles incidences qu'engendrerait cette amélioration sur la décongestion du réseau routier, soit une réduction négligeable du débit des véhicules variant de 35 à 85 véh./h par rapport à un débit de plus de 2000 véh./h à l'approche nord et à la sortie de l'aéroport.

De plus, l'éclatement de l'emploi dans différents secteurs et pôles de la région fait en sorte que l'accessibilité ne peut reposer que sur la seule performance des réseaux de transport en commun. Ceci ne solutionne en rien le besoin du réseau pour le transport des marchandises. L'essor auquel le secteur d'étude semble voué par le dynamisme industriel de tout le grand secteur ouest de l'île favorise la nécessité de repenser un réseau routier en fonction des nouveaux besoins et liens de déplacements ainsi que par rapport à la nécessité d'offrir une bonne desserte reliée à l'activité économique nationale que constitue l'Aéroport Montréal-Trudeau.

Ce constat nous amène à dire que l'amélioration du transport en commun ne peut former une solution unique parce qu'elle ne rejoint pas l'ensemble des objectifs prioritaires établis. Elle doit par ailleurs, comme l'ont souligné à maintes reprises les usagers du réseau routier dans le cadre de l'étude de CCC, se développer en complémentarité avec d'autres mesures relatives aux interventions sur les infrastructures. Selon eux, il est nécessaire de développer une solution intégrée, qui englobe à la fois des solutions routières et de transport en commun.

Dans un contexte d'ouverture des marchés, de la croissance des échanges commerciaux à l'échelle mondiale, le défi est de taille pour Montréal et pour son site aéroportuaire de concurrencer à l'échelle internationale. À cet effet, le chapitre 10 de l'étude des besoins a relevé qu'une grande proportion des aéroports nord-américains qui connaissent un achalandage élevé sont déjà desservis par un lien direct de type autoroutier et que plusieurs d'entre eux sont aussi dotés d'un lien direct en transport en commun entre l'aéroport et le centre de leur agglomération.

Pour suivre les tendances mondiales dans le domaine du transport aérien et pour être en mesure de compétitionner à l'échelle internationale, il est essentiel de développer des mesures concrètes dans le but de faciliter les transports des personnes et des marchandises. Il est aussi important de prôner l'amélioration du transport des personnes entre le centre-ville et l'aéroport. De plus, une bonne correspondance avec le service ferroviaire est une réalité dans plusieurs aéroports de haut calibre. Il est donc impératif d'intervenir pour rendre plus attrayants les modes alternatifs à la voiture.

Parallèlement à ce constat, on réalise qu'une solution dite partielle, c'est-à-dire une solution visant essentiellement à faciliter l'accessibilité à l'aéroport ne s'avère pas être une avenue intéressante à envisager. En effet, elle ne satisfait pas à la majorité des besoins et des objectifs identifiés pour l'ensemble des partenaires du projet et des usagers du réseau. Bien que quelques améliorations soient apportées, on réalise que certaines parties de ce réseau routier demeurent encore très complexes et dangereuses. Soulignons aussi que cette solution n'améliore en rien le rond-point Dorval et ses problèmes qui lui sont liés en terme de congestion et d'accessibilité entre les parties nord et sud du territoire à l'étude.

Enfin, considérant le rôle primordial que joue ce réseau routier dans le territoire montréalais, son rôle stratégique au plan économique et l'état général du réseau routier, on réalise qu'aucun autre projet ne saurait pallier le projet discuté. Seules les avenues visant à privilégier les paires origine/destination les plus importantes et à répondre à l'ensemble des objectifs prioritaires doivent être étudiées. En somme, la solution doit être complète, c'est-à-dire, porter à la fois sur l'amélioration de l'accessibilité à l'aéroport, sur la hiérarchisation du réseau local et régional grâce à la création de liens autoroutiers directs et sur l'amélioration du transport en commun.

On constate donc que la solution doit viser à :

- solutionner une problématique de configuration et de capacité;
- renforcer l'économie locale et régionale;
- améliorer la qualité de l'environnement urbain.

et de façon plus spécifique à :

- résoudre une problématique d'ensemble, c'est-à-dire répondre aux besoins et aux attentes des usagers en matière de sécurité, de fiabilité du réseau et d'accessibilité;
- privilégier les paires origines/destination les plus importantes et contribuer à faciliter le lien centre-ville/aéroport;
- répondre aux objectifs prioritaires;
- améliorer le transport en commun;
- se conformer à certaines grandes politiques et orientations du gouvernement en matière de circulation, d'aménagement et d'environnement;
- favoriser un lien routier direct à l'aéroport.

#### 1.4 AMÉNAGEMENTS ET PROJETS CONNEXES

Outre les projets de transport, il importe de rappeler qu'au chapitre 2 de la présente étude, une réflexion (prospection) de nature urbaine et économique a été réalisée afin d'alimenter la discussion des besoins futurs de desserte.

La liste des projets urbains identifiés dans le secteur d'étude (chapitre 2.2.7.4) dénote des générateurs d'achalandage à la fois distincts de genre, mais complémentaires : les activités directes aéroportuaires, celles de type indirect à l'aérogare, celles de la zone Cargo ou de la zone industrielle de Dorval tout comme les activités commerciales, principalement d'hôtellerie qui risquent de s'implanter, viennent renforcer le besoin d'une meilleure desserte.

De la même façon, l'étude des projets urbains surtout industriels des arrondissements de Dorval/L'Île-Dorval, de Saint-Laurent, de Lachine et de façon plus globale, de celle du secteur ouest de l'île a été considérée afin d'alimenter la discussion des besoins futurs.

Quant aux projets de transport dans la région, ils s'identifient comme les suivants :

Il importe de savoir que le ministère des Transports a planifié depuis un moment déjà des travaux visant à améliorer l'autoroute A-20 pour l'inscrire dans le réseau supérieur en y éliminant les croisements avec les réseaux locaux. Dans son Plan de gestion des déplacements « Pour une décongestion durable », produit en 2000, le Ministère précise que des travaux seront entrepris sur l'autoroute 20 dans le but de compléter ce réseau à la hauteur de Vaudreuil-Dorion et sur l'île Perrot. Cet axe routier donnant accès aux marchés de l'Ontario et du centre des États-Unis. Cette intervention vise une meilleur desserte de la circulation entre les autoroutes 20 et 40 dans ce secteur tout en assurant le maintien des gains réalisés en 1998 en matière de sécurité sur cet axe avec la construction des

échangeurs Woodland et Morgan dans l'ouest de l'île de Montréal ainsi que la fermeture de la traverse de la rue Apple Hill.

Les travaux sur l'autoroute 20 contribueront donc à l'amélioration de la desserte des pôles d'emplois de Pointe-Claire, Saint-Laurent ainsi que de l'Aéroport Montréal-Trudeau. La réalisation de ces travaux est évaluée à 17,1 M \$ entre 2000-2005 et à 65,0 M \$ entre 2005-2010.

Le document relatif à la gestion des déplacements soulève aussi les interventions prioritaires sur le réseau routier au centre de l'agglomération. Parmi ces interventions, notons l'optimisation de l'autoroute 40 Métropolitaine. Il s'agit du seul axe autoroutier est-ouest qui traverse l'agglomération de façon continue et constitue le point de rencontre d'une grande part des déplacements à haute valeur économique. De plus, la convergence des déplacements provenant des autoroutes 13, 15, 25 et 520 mène présentement à des problèmes de congestion importants qui s'accroîtront dans l'avenir si rien n'est fait.

Enfin, le développement d'un système de gestion de la circulation autoroutière sera étendu afin d'assurer une couverture complète des autoroutes 13, 20, 15 et 40. Ce système de gestion comprend des équipements de télésurveillance, de détection des incidents et d'information aux usagers. Le projet d'un coût de 58,0 M \$ sera complété en 2005.

Selon les dossiers du MTQ, l'objectif de réalisation est d'assurer la mobilité et la sécurité des usagers.

Des interventions prioritaires visent aussi à conserver les réseaux routiers existants. À cet effet, des travaux de réparation à l'ouest de l'île ont été réalisés sur l'autoroute 40 et relativement au pont de l'Île-aux-Tourtes et d'autres travaux seront éventuellement réalisés sur l'Autoroute 20, sur le pont Galipeault au coût de 6,6 M \$.

Enfin, d'autres projets font présentement l'objet d'études telles que l'amélioration de l'autoroute 20 entre l'autoroute 13 et l'échangeur de Montréal-ouest. Diverses interventions doivent être considérées relativement au tronçon entre le boulevard Saint-Charles et le pont Galipeault. L'amélioration de cet axe s'avère nécessaire dans le cadre du soutien aux déplacements de marchandises vers les marchés d'exportations.

Soulignons que parallèlement à notre projet, une étude est présentement en cours d'élaboration concernant la faisabilité de la desserte ferroviaire entre l'Aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville.

L'objectif commun décrit de ces projets est de soutenir le développement économique du Québec, de sa métropole et de ses régions avec un souci d'environnement. Il fait partie d'un objectif global de réduction de la congestion dans le réseau routier stratégique de la région.

L'amélioration du volet fluidité ne devrait pas modifier les comportements des utilisateurs en relation avec l'étalement urbain. C'est plutôt dans un esprit d'amélioration de la mobilité et de la sécurité des usagers qu'il faudrait considérer tous les projets discutés.

Selon les mêmes dossiers du Ministère, l'optimisation de l'utilisation des réseaux et une meilleure fluidité de la circulation soutiendront une position concurrentielle des entreprises et l'accès aux ressources et aux marchés.