

Bureau
d'audiences
publiques sur
l'environnement

Rapport 219

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

Rapport d'enquête et d'audience publique

Janvier 2006

Québec 

Québec, le 12 janvier 2006

Monsieur Thomas J. Mulcair
Ministre du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous transmettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. Ce mandat d'enquête et d'audience publique, qui a débuté le 12 septembre 2005, était sous la responsabilité de M. Qussaï Samak, appuyé par M^{me} Judy Gold ayant agi à titre de commissaire.

Au terme de ses travaux, la commission conclut que le volet routier du projet aurait des effets positifs sur le milieu en matière d'accès à l'aéroport ainsi qu'en matière de fluidité et de sécurité de la circulation, ce qui améliorerait l'efficacité du transport des personnes et des marchandises dans le secteur de l'échangeur Dorval. La commission est d'avis que le volet routier du projet aurait des retombées positives sur l'aménagement urbain et le potentiel de développement dans la ville reconstituée de Dorval.

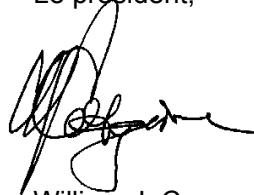
Pour ce qui est du volet ferroviaire du projet, la commission conclut qu'elle n'est pas en mesure de statuer sur la pertinence ou l'opportunité d'aménager une telle emprise. À cet égard, la commission est d'avis que l'examen de l'aménagement de l'emprise en question devrait se faire de façon intégrée et globale en même temps que les autres éléments du projet d'implantation de nouvelles liaisons ferroviaires desservant l'Aéroport Montréal-Trudeau, projet en voie de préparation et dont l'emprise en question ferait partie.

...2

Finalement, la commission juge pertinent que le ministère des Transports réévalue les options de reconfiguration de l'échangeur Dorval afin de réduire autant que possible les impacts sur le milieu. Une telle réévaluation devrait être entreprise en collaboration avec la Ville de Dorval et certains commerçants dans le secteur dont les commerces sont susceptibles de subir les effets négatifs advenant la réalisation du projet.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Le président,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'William J. Cosgrove', written in a cursive style.

William J. Cosgrove

Québec, le 10 janvier 2006

Monsieur William J. Cosgrove
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

C'est avec plaisir que je vous sou mets le rapport d'enquête et d'audience publique de la commission chargée d'examiner le projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal proposé par le ministère des Transports.

À la lumière de la consultation publique et de son analyse, la commission conclut que le volet routier du projet répondrait adéquatement à un besoin du milieu. La commission est ainsi d'avis que ce volet serait apte à améliorer de façon notable les conditions de circulation à l'échangeur Dorval ainsi que l'accès à l'Aéroport Montréal-Trudeau en ce qui concerne la fluidité et la sécurité, ce qui augmenterait l'efficacité générale du transport des personnes et des marchandises dans le secteur.

La commission est également d'avis que le projet permettrait en outre une amélioration des conditions de circulation sur le réseau local de la ville de Dorval, ainsi qu'un meilleur lien entre ses secteurs nord et sud. De telles améliorations auraient des effets positifs sur son aménagement urbain et son potentiel de développement. La commission conclut aussi que l'aménagement de réseaux cyclable et pédestre dans le secteur constituerait un renforcement des circuits de transport actif dans la ville.

...2

Pour ce qui est de l'emprise ferroviaire proposée dans le cadre du projet et eu égard à l'information disponible, la commission estime ne pas être en mesure de statuer sur la pertinence ou l'opportunité d'aménager une telle emprise. À ce sujet, la commission est d'avis que l'examen de l'aménagement de cette emprise devrait se faire de façon intégrée et globale en même temps que les autres éléments du projet d'implantation de nouvelles liaisons ferroviaires desservant l'Aéroport Montréal-Trudeau, projet en voie de préparation et dont l'emprise en question ferait partie.

Par ailleurs, la commission est d'avis que le ministère des Transports devrait prendre en considération la demande du conseil d'arrondissement de l'époque à l'effet de profiter de la période de réalisation du projet pour aménager des écrans antibruit dans certaines zones aux abords de l'autoroute 20. Pour la commission, l'aménagement de tels écrans devrait être entrepris dans le cadre d'une collaboration entre le Ministère et la Ville de Dorval.

La commission juge pertinent que le Ministère réévalue les options possibles de reconfiguration de l'échangeur Dorval à la hauteur de l'actuelle sortie Fénélon, et ce, en collaboration avec la Ville de Dorval et les trois commerçants situés sur le boulevard de Montréal-Toronto dans le secteur concerné. Une telle réévaluation devrait être entreprise dans le but d'atténuer autant que possible l'impact de la configuration proposée sur l'achalandage de ces commerces, ainsi que sur l'accessibilité du secteur sud-ouest de l'arrondissement. Finalement, la commission juge appropriée que le Ministère entreprenne le même processus de réévaluation en collaboration avec Park'N Fly afin de minimiser les impacts qu'aurait le projet sur cette entreprise.

Le président de la commission,



Qussai Samak

Table des matières

Introduction	1
Chapitre 1 Les préoccupations et les opinions des participants	9
Le bien-fondé du projet	9
Un projet justifié pour certains	9
Des réserves pour d'autres	10
La nécessité d'un lien ferroviaire	11
Les répercussions du projet	12
Les accès piétonniers et cyclables	12
L'ambiance sonore	13
L'accessibilité aux secteurs résidentiels et commerciaux	13
D'autres préoccupations	14
Chapitre 2 La raison d'être du projet	15
Le réseau routier	15
Les infrastructures actuelles	15
Les conditions de circulation	16
Le contexte économique et l'Aéroport Montréal-Trudeau	18
Chapitre 3 La solution proposée	23
Le contexte	23
Le volet routier	24
Le volet ferroviaire	25
Chapitre 4 Les répercussions du projet	31
L'amélioration de l'aménagement urbain et du potentiel de développement	31
L'échangeur Dorval en tant que porte d'entrée de Montréal	32
Le projet et le transport actif	33
La situation actuelle	34
Les réseaux piétonnier et cyclable projetés	34

Un tracé supplémentaire	37
L'ambiance sonore dans la zone du projet	39
Caractéristiques de l'ambiance sonore	40
La Politique sur le bruit routier du ministère des Transports	41
La position du conseil d'arrondissement de Dorval-L'Île-Dorval	41
L'impact du projet sur l'accessibilité aux secteurs résidentiels et commerciaux	42
Le déplacement projeté de la sortie Fénélon	42
L'accessibilité aux parcs de stationnement de Park'N Fly	46
Conclusion	49
Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat	51
Annexe 2 La documentation	59
Bibliographie	73

Liste des figures

Figure 1	L'échangeur Dorval et le secteur d'étude du projet.....	5
Figure 2	Le concept proposé.....	5
Figure 3	Le concept proposé et les infrastructures projetées.....	7
Figure 4	L'état des chaussées dans l'échangeur Dorval et aux abords	21
Figure 5	Les zones conflictuelles dans l'échangeur Dorval.....	21
Figure 6	Les accidents routiers dans l'échangeur Dorval, de 1997 à 2000.....	21
Figure 7	Les files d'attente aux heures de pointe du matin et du soir observées dans l'échangeur Dorval en 1998	21

Introduction

Le ministère des Transports estime qu'une partie des voies de circulation aux abords de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (Aéroport Montréal-Trudeau) ne correspondent plus aux besoins et aux attentes des usagers. En fait, le Ministère est d'avis que ces infrastructures sont peu compatibles avec les changements survenus dans le milieu qu'elles desservent, et tout particulièrement avec l'envergure qu'a prise la zone aéroportuaire ces dernières années. Par conséquent, il envisage une reconfiguration de l'échangeur Dorval, un projet annoncé en 1996 lors du Sommet sur l'économie et l'emploi du Québec.

Dans le cadre de la procédure québécoise d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le ministère des Transports a transmis l'avis de projet au ministre de l'Environnement et de la Faune le 20 avril 1998. La directive du Ministre concernant l'étude d'impact fut transmise le 14 juillet de la même année. Après que l'étude d'impact soumise par le promoteur eût été jugée recevable, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, monsieur Thomas J. Mulcair, demandait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), le 1^{er} avril 2005, de préparer le dossier pour la période d'information et de consultation publiques comme le prévoit le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* [Q-2, r. 9]. Le BAPE a donc mis à la disposition du public le dossier du projet pendant 45 jours, soit du 12 avril au 27 mai. Au cours de cette période, cinq demandes d'audience publique ont été adressées au Ministre.

Les deux parties de l'audience publique se sont déroulées à Montréal. Lors de la première partie, la commission constituée par le président du BAPE a tenu trois séances publiques les 14 et 15 septembre 2005. Durant la seconde partie de l'audience, la commission a reçu vingt mémoires écrits et deux verbaux, dont treize lui ont été présentés durant les deux séances publiques tenues les 12 et 25 octobre 2005.

Le projet

L'échangeur Dorval est situé dans le secteur sud-ouest de l'île de Montréal, à 20 km du centre-ville, au cœur des activités de l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval¹ et au croisement des autoroutes 20 et 520. Il se divise en deux parties se trouvant de

1. À la suite des résultats des scrutins référendaires tenus le 20 juin 2004, le gouvernement a reconstitué, à compter du 1^{er} janvier 2006, les villes de Dorval et de L'Île-Dorval (décrets 970-2005 et 973-2005). Toutefois, les deux parties de l'audience se sont déroulées antérieurement à ces reconstitutions et l'ensemble de la documentation relative au projet fait référence à la situation telle qu'elle existait avant cette date. Dans ce contexte, le présent rapport a été rédigé en faisant référence à l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval.

part et d'autre des voies ferrées du Canadien Pacifique et du Canadien National : l'échangeur Côte-de-Liesse et le rond-point Dorval. Ces deux composantes sont reliées par un seul passage, sous le viaduc ferroviaire (figure 1).

L'échangeur Dorval donne accès à l'Aéroport Montréal-Trudeau, sert de liaison entre les autoroutes 20 et 520, permet les échanges entre les réseaux supérieur et local, rend possibles les déplacements à l'intérieur de l'arrondissement et, finalement, constitue le principal nœud intermodal dans l'ouest de l'île.

Selon le ministère des Transports, l'échangeur Dorval n'est plus en mesure de répondre correctement aux besoins en matière de transport et doit faire l'objet de travaux majeurs, notamment pour y améliorer les conditions de circulation et permettre un meilleur accès à l'aéroport.

Le concept proposé (figures 2 et 3) consiste en une reconfiguration complète des infrastructures routières, notamment par la création de liens directs entre :

- l'aéroport et l'autoroute 20 Est ;
- l'aéroport et l'autoroute 20 Ouest ;
- l'aéroport et l'autoroute 520 Est ;
- l'autoroute 20 à l'ouest de l'échangeur et l'autoroute 520.

Le rond-point Dorval ferait place à des intersections traditionnelles munies de feux de circulation. L'avenue Dorval serait alors transformée en boulevard urbain et prolongée, sous l'autoroute 20 et les voies ferrées, jusqu'à l'avenue Michel-Jasmin.

Le projet prévoit aussi de nouveaux liens pour les piétons et les cyclistes afin qu'ils puissent plus facilement passer d'un côté à l'autre de l'autoroute ainsi que des voies ferrées, et qu'ils aient de meilleures conditions pour accéder aux aires commerciales et d'embarquement pour le transport en commun.

En ce qui a trait au transport en commun, le concept proposé prévoit le déplacement temporaire de la gare de Via Rail Canada près de celle de l'Agence métropolitaine de transport, en vue d'un éventuel réaménagement près de l'aéroport. Les lieux ainsi libérés seraient transformés en stationnement incitatif pour le terminus de la Société de transport de Montréal. Dans le cadre d'un projet de lien ferroviaire destiné à accueillir les trains intercités de Via Rail Canada et une navette reliant l'aéroport au centre-ville de Montréal, le concept inclut également l'établissement d'une emprise le long des nouvelles bretelles entre l'autoroute 20 et l'aéroport. Les travaux pour cette emprise ne concerneraient cependant que les tranchées, les voies souterraines et les

viaducs et, conséquemment, excluraient les infrastructures ferroviaires telles que le ballast, les rails et la signalisation. Il importe de souligner que le projet de lien ferroviaire demeure un projet distinct, développé par Aéroports de Montréal et Via Rail Canada parallèlement au projet du ministère des Transports.

Les dépenses d'immobilisation requerraient un investissement évalué en 2005 à 150 M\$. En vertu du programme d'infrastructures Canada-Québec auquel le projet est admissible, chacun des gouvernements contribuerait pour le tiers des coûts alors que le dernier tiers serait pris en charge par la Ville de Montréal et Aéroports de Montréal¹ selon un protocole de partage intervenu entre ces deux organismes. Une somme supplémentaire de 45 M\$ payée par Aéroports de Montréal et Via Rail Canada serait toutefois requise pour couvrir les frais associés à l'aménagement de l'emprise ferroviaire incluse dans le projet.

Les travaux s'échelonnent sur une période de quatre ans et le ministère des Transports prévoit que la mise en chantier pourrait débuter dès 2006. Les accès directs entre l'aéroport et les autoroutes 20 et 520 devraient être complétés en 2008.

Le cadre d'analyse

La commission du BAPE examine le projet dans une perspective de développement durable en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

Ainsi, la notion d'environnement qui sous-tend l'analyse regroupe plusieurs aspects, dont les conséquences des activités humaines sur le milieu ambiant, la santé, la sécurité et la qualité de vie de la population.

Les considérations qui ont particulièrement guidé la commission dans son analyse du projet visent :

- la satisfaction des besoins des communautés concernées ;
- l'équité sociale ;
- la prévention et la minimisation des impacts et des pertes subits ;
- l'accessibilité pour tous à l'information et à la participation au processus de prise de décision.

1. Aéroports de Montréal, une société à but non lucratif et sans capital-actions, a le mandat de gérer, exploiter et développer les deux aéroports internationaux de la région métropolitaine, soit Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel (DB8, p. 3).

Figure 1 L'échangeur Dorval et le secteur d'étude du projet

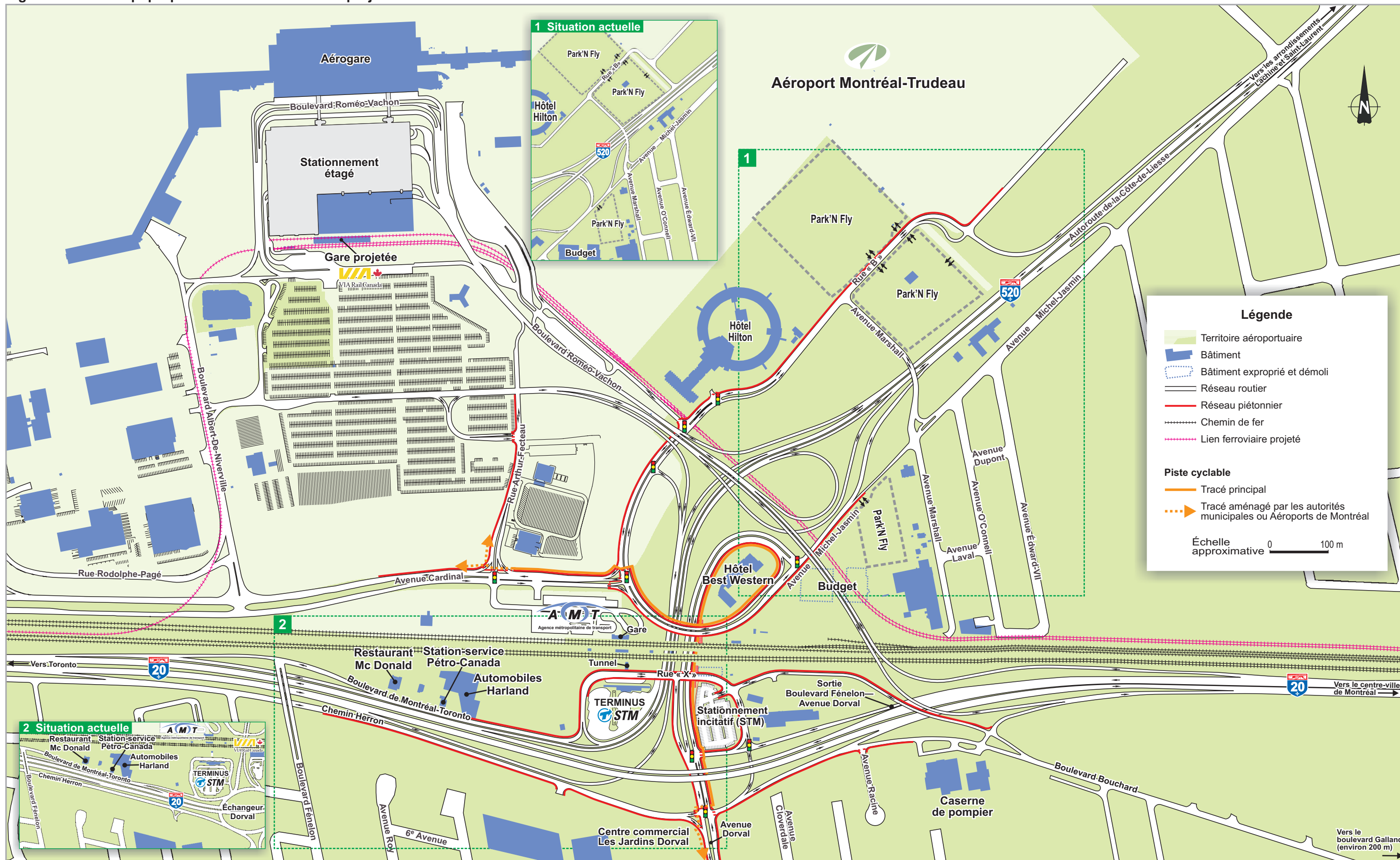


Figure 2 Le concept proposé



Sources : adaptées de DA2 ; DA8 ; DA8.1 ; DA46.

Figure 3 Le concept proposé et les infrastructures projetées



Sources : adaptée de PR3.1, figure 1.6 ; DA1, figure 1 ; DA8 ; DA8.1 ; DA46 ; DM12.1, annexes 3, 4 et 5 ; DQ1.1.

Chapitre 1 **Les préoccupations et les opinions des participants**

De manière générale, les participants à l'audience publique se sont montrés favorables au projet du ministère des Transports. Cependant, certaines préoccupations visent sa raison d'être et ses impacts sur l'ambiance sonore, l'accessibilité aux secteurs résidentiels et commerciaux ainsi que le transport actif tels le cyclisme et la marche.

Le bien-fondé du projet

Bien qu'une majorité des participants à l'audience publique considère que le projet est justifié afin de régler des problèmes de fluidité et d'améliorer la compétitivité et l'image de Montréal, certains ont remis en question la nécessité d'une reconfiguration complète de l'échangeur Dorval.

Un projet justifié pour certains

Pour plusieurs participants, le projet résoudrait le problème de congestion observé à l'échangeur Dorval (Air Transat, DM1, p. 1-2 ; Association des hôtels du Grand Montréal, DM3, p. 3 ; Palais des congrès de Montréal, DM13, p. 3 ; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, DM17, p. 3 et 4 ; CAA-Québec, DM20, p. 2). D'ailleurs, cette problématique perdurerait depuis de nombreuses années selon le représentant de l'Association des hôtels du Grand Montréal :

[...] l'accès à l'aéroport est un cauchemar pour les passagers aériens depuis des années. Durant les années 60, j'étais commis à la réception d'un hôtel sur Côte-de-Liesse et je me souviens parfaitement des plaintes de clients ayant manqué leur vol à cause de la circulation affolante du vendredi soir.
(DM3, p. 3)

Selon le Conseil régional FTQ Montréal métropolitain et la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (CR-FTQ-MM, FTQ) :

Ce projet va dans le sens de l'utilisation maximisée des infrastructures existantes. Le Conseil régional FTQ soutient que ce projet est essentiel pour la desserte locale. Il redonnera une fluidité à ce secteur et augmentera la sécurité des résidents et des usagers.

C'est un projet qui touche directement la qualité de milieu des résidents de Dorval et qui facilitera la circulation sur les autoroutes en milieu urbain.
(DM16, p. 5)

D'aucuns croient également que le projet améliorerait l'image de porte d'entrée de Montréal (Société du Palais des congrès de Montréal, DM13, p. 3 ; CR-FTQ-MM, FTQ, DM16, p. 4 ; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, DM17, p. 3 ; CAA-Québec, DM20, p. 2). Pour l'organisme Montréal International, la reconfiguration de l'échangeur Dorval rendrait l'aéroport plus accessible et, « par ricochet, renforcerait la position concurrentielle de la région en tant que site d'attraction de l'investissement étranger » (DM2, p. 2).

Des réserves pour d'autres

Cependant, certains s'interrogent sur les améliorations que le projet est sensé assurer une fois réalisé, de même que sur sa propre raison d'être. De façon plus précise, un citoyen de Dorval est d'avis que la fermeture de l'entrée Fénélon sur l'autoroute 20 Est pourrait entraîner une hausse de la congestion à l'intersection des avenues Herron et Dorval puisque le seul accès possible du secteur pour l'autoroute 20 Est se situerait désormais à l'est de l'avenue Dorval (M. Raymond Lauzon, DT4, p. 46). Pour un autre, le rond-point devrait être conservé et exploité comme un véritable carrefour giratoire, sans feux de circulation. Selon lui, ce sont justement ces feux qui seraient à l'origine des embouteillages actuels que le projet est sensé prévenir (M. Ron Goes, DM9, p. 5).

De manière générale, un participant doute du gain de temps qu'apporterait le projet aux automobilistes. Selon lui, « l'échangeur rénové aura probablement un certain effet positif pendant un certain temps, mais ce qui demeurera inchangé, c'est la capacité limitée et déjà connue du réseau autoroutier qui alimente ce rond-point » (M. Pierre E. Lachapelle, DM18, p. 4). En ce sens, Transport 2000 estime que le projet déplacerait simplement la congestion ailleurs puisque « les automobilistes se retrouveront plus rapidement dans la congestion sur l'autoroute 20 aux heures de pointe » (DM21, p. 1).

Pour sa part, le Conseil régional de l'environnement de Montréal estime que la congestion dans l'échangeur Dorval se produit principalement à la sortie de l'aéroport à l'heure de pointe du soir, ce « qui pourrait se régler par des bretelles d'accès à l'autoroute 20 Est en direction du centre-ville, pour des coûts de beaucoup inférieurs à ceux qui sont présentement présentés » (M. Robert Perreault, DT4, p. 61).

Pour le Conseil régional de l'environnement de Montréal, la réfection de l'échangeur Dorval en entier favoriserait l'utilisation de l'automobile en créant une demande, c'est-à-dire un effet d'induction de trafic par le simple fait d'apporter une amélioration relative des conditions de circulation. Le projet pourrait donc entraîner une augmentation des émissions de gaz à effet de serre (DM10, p. 3 à 6). De façon plus globale, son représentant critique l'approche retenue par le ministère des Transports pour résoudre les problèmes de transport dans la métropole, notamment à l'échangeur Dorval :

[...] le ministère des Transports nous arrive avec des interventions les unes après les autres, sans aucune vision d'ensemble. On a eu le débat pour la 25 ; on a eu le débat pour Notre-Dame ; on a eu le débat pour l'Acadie [...] sans que jamais le Ministère dans ses analyses n'intègre la moindre préoccupation de comment ces interventions vont réduire le nombre de voitures circulant sur l'île.

Donc, à l'heure de Kyoto, qu'il n'y ait jamais de telles préoccupations dans aucun des projets du Ministère, à notre avis, c'est un véritable problème.

(M. Robert Perreault, DT4, p. 62 et 63)

Pour ce qui est de l'origine de la congestion constatée à l'échangeur Dorval, un participant est d'avis qu'elle découle de l'augmentation du trafic aérien à l'Aéroport Montréal-Trudeau à la suite du transfert des vols de passagers de l'Aéroport de Mirabel (M. Pierre E. Lachapelle, DM18, p. 2).

La nécessité d'un lien ferroviaire

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal considère qu'un lien ferroviaire entre l'Aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal permettrait de décongestionner l'échangeur Dorval et contribuerait à l'atteinte des objectifs du Protocole de Kyoto en matière d'émission de gaz à effet de serre (DM10, p. 6). Bien que le projet présenté par le ministère des Transports intègre l'aménagement d'une emprise dans le cadre d'un tel lien, Transport 2000 estime que le projet aurait dû inclure celui de la navette ferroviaire (DM21, p. 2). D'ailleurs, un participant à l'audience est d'avis que :

[...] le projet de navette ferroviaire devrait recevoir une priorité très élevée de la part des autorités, afin que sa réalisation soit au moins simultanée au projet routier. Il faut que les usagers et l'ensemble des personnes qui doivent se rendre à l'aéroport aient à leur disposition une alternative efficace et efficiente face à l'usage de l'automobile individuelle. Sinon pourquoi se faire du souci avec l'environnement et le Protocole de Kyoto ?

(M. Pierre E. Lachapelle, DM18, p. 3)

Plusieurs participants croient qu'un lien ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville serait souhaitable, voire essentiel, et complémentaire au projet de reconfiguration de l'échangeur Dorval (Tourisme Montréal, DM11, p. 3 ; Gestion ACE Aviation, DM7, p. 2 ; Conférence régionale des élus de Montréal, DM15, p. 4 ; CR-FTQ-MM, FTQ, DM16, p. 4 et 5 ; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, DM17, p. 2 et 4 ; CAA-Québec, DM20, p. 2).

Tout comme le Conseil régional de l'environnement de Montréal, Green Coalition estime que ce lien ferroviaire devrait être intégré au réseau de transport ferroviaire régional (DM4, p. 2 et 3). À cet effet, un participant considère que les coûts du projet de lien ferroviaire présenté seraient trop élevés pour le nombre d'usagers potentiels (M. Ron Goes, DT5, p. 27). De son côté, Transport 2000 suggère, entre autres, qu'une navette ferroviaire devrait relier l'aéroport à une gare intermodale qui intégrerait les infrastructures actuelles du terminus d'autobus de la Société de transport de Montréal de même que les gares de l'Agence métropolitaine de transport et de Via Rail Canada (DM21, p. 3 et 4).

Les répercussions du projet

Les préoccupations des participants en ce qui a trait aux répercussions du projet ont porté, entre autres, sur l'amélioration des accès piétonniers et cyclables du secteur, sur l'impact du projet relativement à l'ambiance sonore en bordure de l'échangeur ainsi que sur l'accessibilité aux secteurs résidentiels et commerciaux.

Les accès piétonniers et cyclables

Pour Vélo Québec, la proposition du ministère des Transports répond en partie aux besoins des piétons et des cyclistes. Il estime cependant que « les cheminements cyclables et piétonniers proposés sont longs, autant en distance (ex. : la boucle autour de l'hôtel Best Western) qu'en temps (intersections que l'on doit traverser en 3 ou 4 étapes, en attendant à chaque fois le feu vert) » (DM8, p. 3 et 5). Selon un citoyen, « le tracé proposé pour les vélos et piétons semble un plan de dernière minute sans beaucoup de réflexion et consultation » (M. Émile Dansereau, DM5, p. 2), un avis partagé par le Club vélo Dorval (DM14, p. 5). Pour ces participants, le réseau cyclable projeté ne serait ni convivial ni apte à assurer aux usagers les conditions de sécurité requises.

Parmi les solutions envisageables pour améliorer le réseau cyclable, des participants, y compris le conseil d'arrondissement, suggèrent entre autres l'aménagement d'un

passage dénivelé situé sous les voies ferrées, qui joindrait l'avenue Cardinal à partir de l'extrémité du viaduc Fénelon (DM19, p. 2). Ce passage aurait l'avantage de maintenir un accès direct, convivial et apte à assurer la sécurité des usagers entre le nord et le sud de l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval, et ce, durant et après les travaux d'aménagement de l'échangeur (M. Émile Dansereau, DM5, p. 4 et 5 ; Vélo Québec, DM8, p. 4 ; Club vélo Dorval, DM14, p. 4 et 5).

Finalement, afin de faciliter l'intermodalité, Vélo Québec et le Club vélo Dorval suggèrent également d'améliorer le lien entre la piste cyclable et le terminus de la Société de transport de Montréal de même que la gare de l'Agence métropolitaine de transport (DM8, p. 5 et 6 ; DM14, p. 4 et 5).

L'ambiance sonore

Le conseil d'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval est d'avis « qu'il y a lieu de prendre les mesures qui s'imposent afin de pallier les bruits ambiants qui émanent de l'autoroute 20 ainsi que du chemin de fer ». Estimant que le trafic augmenterait de façon significative sur le réseau routier, il a demandé au Ministère, à l'audience, « de considérer l'installation d'un écran sonore le long des secteurs résidentiels de la municipalité lors de l'élaboration du plan d'aménagement d'ensemble du projet » (DM19, p. 1).

L'accessibilité aux secteurs résidentiels et commerciaux

Certains participants s'inquiètent des répercussions qu'aurait la reconfiguration de l'échangeur Dorval sur l'achalandage à leur commerce et sur l'accessibilité à certains quartiers de la ville.

Pour Park'N Fly, la reconfiguration de l'échangeur aurait des effets négatifs sur le volume de la clientèle utilisant ses parcs de stationnement situés près de l'autoroute 520 et sur l'avenue Michel-Jasmin. Selon l'entreprise, le projet entraînerait une baisse importante de son volume d'activité commerciale, réduisant ainsi ses revenus, la valeur de ses terrains ainsi que les recettes fiscales qui en découlent. Elle estime également que le projet avantagerait plutôt les stationnements d'Aéroports de Montréal, l'un des partenaires du ministère des Transports dans ce projet, et ce, aux dépens de ses propres activités commerciales (DM12, p. 7 et 16 ; M. Ron Bresler, DT5, p. 8).

Park'N Fly propose toutefois des compromis, notamment l'aménagement d'une sortie à partir de l'autoroute 520 afin de maintenir un accès facile et direct à l'un de ses stationnements, comme c'est le cas présentement. Selon elle, il est du devoir du

Ministère d'accommoder les commerces touchés afin de minimiser les impacts sur les tiers (M. Ron Bresler, DT5, p. 13).

De son côté, Les Automobiles Harland, Pétro-Canada et les Restaurants McDonald's du Canada Ltée considèrent aussi que la reconfiguration de l'échangeur, qui nécessiterait le déplacement de la sortie Fénélon, entraînerait une diminution significative de l'achalandage à leurs commerces : « la meilleure des hypothèses dans une douzaine d'années, on va se retrouver avec au mieux à peu près le tiers de la circulation qui est susceptible d'être une clientèle pour nous. Alors, la proposition [...] est carrément inacceptable pour nous » (M^e Alain-Claude Desforges, DT4, p. 28).

Pour le conseil d'arrondissement de Dorval-L'Île-Dorval, la sortie Fénélon est importante car elle permet aux citoyens d'accéder au secteur sud de Dorval par le boulevard Fénélon. C'est pourquoi il se joint aux trois commerçants pour demander au ministère des Transports de réévaluer la configuration de l'échangeur afin de conserver la sortie Fénélon (M. Robert Bourbeau, DT4, p. 84 ; Les Automobiles Harland, Pétro-Canada et les Restaurants McDonald's du Canada Ltée, DM6, p. 13).

D'autres préoccupations

Dans un autre ordre d'idées, Air Transat est d'avis que le partage des coûts du projet devrait revenir aux différents paliers de gouvernement, considérant qu'il s'agit d'un projet d'intérêt public visant l'amélioration de la desserte routière dans la région. Selon l'entreprise, la contribution financière d'Aéroports de Montréal ne devrait pas être requise (DM1).

Air Canada, au nom de Gestion ACE Aviation, recommande de son côté que « tout soit mis en œuvre, pendant la phase de planification qui précédera les travaux, pour perturber le moins possible le déplacement des voyageurs vers l'aéroport ou de celui-ci » (DM7, p. 3).

Chapitre 2 **La raison d’être du projet**

La commission examine dans le présent chapitre les arguments invoqués par le ministère des Transports en faveur de son projet. Il est d’abord question de l’échangeur Dorval actuel, du point de vue des infrastructures et des conditions de circulation, puis des besoins du milieu, particulièrement de l’Aéroport Montréal-Trudeau.

Le réseau routier

Selon le Ministère, le réseau routier dans la zone d’étude souffre actuellement de carences importantes par rapport à l’état et à la géométrie des infrastructures qui réduisent la fluidité de la circulation.

Les infrastructures actuelles

L’échangeur Côte-de-Liesse a une géométrie complexe qui donne lieu à plusieurs types de mouvements routiers sur un espace relativement restreint. Selon le Ministère, cette densité ferait en sorte que plusieurs des normes actuelles en matière de conception et de circulation routières ne sont pas respectées.

Les zones d’entrecroisement sont parfois trop courtes, ce qui est le cas pour la bretelle d’accès à l’aéroport en provenance de l’autoroute 520 (Côte-de-Liesse). Il est aussi question de largeur de la chaussée de certains tronçons, comme celle de la voie de desserte de l’autoroute 520, qui est inférieure à la norme de 10 m. De plus, le dégagement vertical sous les viaducs des voies ferrées empêche les véhicules ayant une hauteur supérieure à 4,1 m de circuler entre l’autoroute 520 et l’autoroute 20. La norme minimale de ce dégagement est maintenant fixée à 5 m.

Selon le ministère des Transports, l’état des structures du réseau routier, incluant certains viaducs, comporterait également des lacunes importantes. D’ailleurs, l’état d’une grande partie de l’échangeur Dorval et de ses abords immédiats serait tel qu’un simple entretien ne pourrait rétablir, à titre d’exemple, la capacité de support ou le confort de roulement de la chaussée (figure 4). Le Ministère qualifie le réseau autoroutier de « moyennement dégradé » à « dégradé ». De plus, la plupart des entrées et sorties des voies rapides seraient dans un état de dégradation avancée, et des bretelles seraient également dans un état qui laisse à désirer. Les rues locales

bénéficieraient des chaussées les moins dégradées, exception faite de l'avenue Marshall à caractère plutôt industriel.

La commission note que l'essentiel de l'échangeur Dorval est constitué d'ouvrages dont la conception remonte à plus de 40 ans et qui ne répondent plus aux normes d'aujourd'hui. De plus, le ministère des Transports se dit préoccupé par l'état des structures sur lesquelles des travaux de reconstruction ou de réparation devraient être effectués pour notamment redonner aux chaussées les qualités de support et de confort recherchées. Ce qui nécessiterait, même si la configuration actuelle était maintenue, des débours d'environ 40 M\$.

- ◆ *La commission constate que certaines structures de l'échangeur Dorval sont désuètes et qu'elles requerraient, même si la configuration actuelle était maintenue, des travaux majeurs d'entretien et de réparation.*

Les conditions de circulation

L'échangeur Dorval est à la fois une desserte locale et régionale, dans un secteur devenu au fil du temps un carrefour majeur de transport, notamment par avions, par camions, par trains et par autobus. Il sert de carrefour pour les échanges entre l'autoroute 520 et l'autoroute 20, de passage obligatoire pour accéder à l'Aéroport Montréal-Trudeau ainsi qu'aux déplacements entre les secteurs nord et sud de l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval¹. Il sert aussi d'accès aux équipements de transport en commun situés au cœur de l'échangeur.

Plusieurs zones ont été identifiées par le ministère des Transports comme sources d'inconfort et d'insécurité et, selon lui, la situation ne peut que se détériorer si des mesures ne sont pas appliquées à temps, compte tenu de la prévision de croissance du trafic routier tant local que régional.

À titre d'exemple, pour l'échangeur Côte-de-Liesse, l'anneau principal regroupe trois zones particulières d'entrecroisement, trop courtes selon le Ministère, et cinq accès qui augmentent d'autant les probabilités de mouvements conflictuels (figure 5). À l'extérieur de cet anneau, la bretelle venant de l'aéroport vers l'autoroute 520 Ouest subit deux convergences successives fort rapprochées. L'accès à l'hôtel Hilton crée une intersection à risque, de même que celui à l'hôtel Best Western, accès qui se trouve dans une bretelle de sortie d'autoroute.

1. Ces déplacements concernent tous les usagers de la route, y compris les piétons, les cyclistes, le transport en commun et les véhicules d'urgence.

Pour le rond-point Dorval, l'anneau principal renferme quatre zones d'entrecroisement. Les convergences de deux approches en une sont gérées par des feux de circulation qui limitent d'autant les conflits potentiels (figure 5). Toutefois, les usagers doivent rapidement choisir la direction à prendre et un grand nombre de changements de voie ont lieu dans les zones d'entrecroisement précédant les divergences, ce qui peut nuire à la sécurité des mouvements. Il y a aussi l'accès à la gare de Via Rail Canada qui vient donner un troisième choix dans la divergence du quadrant nord-est. Les voies de desserte comportent également plusieurs convergences et divergences, souvent rapprochées.

Selon le ministère des Transports, la fréquence des accidents dans l'échangeur, soit une centaine annuellement, est l'une des plus élevées dans l'ouest de Montréal (figure 6). Les accidents dans le rond-point sont en partie liés à la présence de feux de circulation et aux files d'attente qui en résultent. À cet état de fait, coutumier pour des carrefours dont la circulation est tributaire de feux de circulation, s'ajoutent la confusion engendrée par une signalisation routière déficiente, une géométrie particulière et les faibles distances de visibilité découlant, notamment, des viaducs ferroviaires et de celui de l'autoroute 20.

Pour ce qui est des embouteillages aux heures de pointe, le Ministère a observé des files d'attente à deux endroits (figure 7). D'une part, l'approche ouest du rond-point Dorval serait congestionnée le matin, entre 7 h et 9 h. La file compterait un maximum de 140 véhicules en s'étendant sur le chemin Herron, du feu de circulation du rond-point jusqu'à l'accès menant à l'autoroute 20 Est, soit tout près du boulevard Fénelon. Le retard ainsi occasionné à chacun des usagers varierait de quatre à cinq minutes. D'autre part, l'approche nord du rond-point Dorval serait congestionnée en fin d'après-midi, entre 16 h et 18 h. Le nombre maximal de véhicules en attente atteindrait quelque 400 véhicules répartis sur l'autoroute 520 ainsi que sur la bretelle de sortie de l'aéroport. Ici, le temps de parcours pourrait augmenter de sept à dix minutes pour les trajets partant de l'autoroute 520 et passant par le rond-point, et jusqu'à quinze minutes pour les trajets entre l'aéroport et l'autoroute 20 (Est et Ouest) ou l'avenue Dorval.

La commission note ainsi que la configuration actuelle de l'échangeur est telle que les parcours sont complexes, notamment celui menant à l'Aéroport Montréal-Trudeau, ce qui rend le trajet difficile et insécurisant, surtout pour les usagers occasionnels devant se rendre à l'aéroport ou en revenir.

- ◆ **Avis** — *La commission est d'avis que la configuration désuète de l'échangeur Dorval et le manque de capacité du rond-point ne permettent plus d'assurer en tout temps la fluidité de la circulation et réduisent la sécurité des usagers de la route. De ce fait, l'échangeur n'est plus en mesure de répondre de manière efficace aux besoins actuels et futurs en matière de circulation dans le secteur de l'échangeur Dorval.*

Le contexte économique et l'Aéroport Montréal-Trudeau

Les zones industrielles de Saint-Laurent, Pointe-Claire, Dorval–L'Île-Dorval et Lachine ont connu une bonne croissance au cours des dernières années et elles soutiennent actuellement un nombre important d'emplois. Selon le ministère des Transports, la disponibilité d'espaces et la stratégie de développement industriel ainsi que la complémentarité entre les agences de promotion économique du secteur ouest de l'île laissent présager que la tendance actuelle va se maintenir. Le pôle économique Saint-Laurent–Dorval est d'ailleurs l'un des six pôles majeurs de la région métropolitaine dont une portion importante s'est développée autour de l'échangeur Dorval et à proximité de l'Aéroport Montréal-Trudeau.

Par ailleurs, l'expansion et la réorganisation des activités de l'aéroport, telles qu'elles sont prévues au Plan directeur 2003-2023 d'Aéroports de Montréal, pourraient influencer l'évolution de la structure d'emploi du secteur en y attirant des entreprises associées à la grappe industrielle aéroportuaire ainsi que des services complémentaires (DB1.1, p. 217 ; DB8, p. 3).

Les données d'Aéroports de Montréal montrent que la zone aéroportuaire est l'un des plus importants lieux générateurs d'activités et de déplacements sur l'île de Montréal. Ainsi, l'Aéroport Montréal-Trudeau, où sont maintenant concentrées les activités montréalaises liées au transport aérien des passagers et des marchandises, est un important créateur d'emplois et un outil stratégique pour le développement économique de la grande région métropolitaine. Avec un investissement de plus de un milliard de dollars dans les infrastructures aéroportuaires depuis 1992, notamment pour l'agrandissement et la réorganisation des terminaux de passagers, l'aéroport soutient 23 000 emplois directs¹ et représente une valeur ajoutée de 3,2 milliards par année pour l'économie de la région (DB8, p. 47 ; DB13, p. 5).

1. Quelque 23 000 personnes travaillent à l'aéroport et au sein des multiples entreprises situées sur les terrains de l'aéroport (Aéroports de Montréal, 2003, p. 10 ; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, DM17, p. 4).

L'aéroport aurait également occasionné 51 400 déplacements de véhicules par jour en 1998, et les prévisions laissent entrevoir un accroissement significatif de son achalandage, de même qu'une évolution marquée du transport des marchandises. Comparativement à quelque 8,5 millions d'usagers en 2000, soit une moyenne quotidienne de plus de 23 000 passagers embarqués et débarqués, Aéroports de Montréal anticipe au-delà de 12 millions de passagers en 2011 et environ 16,6 millions en 2023. Ce qui se traduirait par une croissance annuelle moyenne de 4,5 % entre 2003 et 2013 et de 2,5 % entre 2013 et 2023. Pour sa part, le transport des marchandises pourrait croître à un rythme moyen annuel variant de 5,8 % à 7 % d'ici 2010, et ce, sur la base de prévisions faites en 2001 à l'échelle mondiale et selon le scénario retenu (PR3.1, p. 1-21 ; DB20 ; DB20.1 ; DB21, p. 3 ; Aéroports de Montréal, 2003, p. 10 et 14 à 16).

Pour le ministère des Transports, l'importance de l'aéroport comme générateur de déplacements dans le secteur à l'étude apparaît donc indéniable, et sa contribution au trafic routier est évidente non seulement dans l'échangeur Côte-de-Liesse, mais aussi dans le rond-point Dorval.

Par ailleurs, certains organismes souhaitant l'optimisation des infrastructures existantes ont souligné le manque d'efficacité du réseau routier aux environs de l'aéroport et les difficultés vécues par ceux qui veulent s'y rendre ou en revenir. Pour CAA-Québec, « la congestion routière chronique qui sévit aux alentours de son périmètre cause des retards qui ont souvent des conséquences désastreuses » (DM20, p. 1). Une telle situation rend plus difficile la possibilité pour la région montréalaise et l'aéroport de relever correctement le déficit de la concurrence à l'échelle internationale, comme l'ont précisé la Société du Palais des congrès de Montréal et la Conférence régionale des élus de Montréal (DM13, p. 1-3 ; DM15, p. 2-4).

Selon le ministère des Transports, l'échangeur Dorval constitue le nœud de la desserte routière permettant l'accès à l'aéroport puisqu'il est le passage obligé pour plus de 96 % de ses usagers. Aux heures de pointe, 47 % des déplacements vers l'aéroport se font par le rond-point Dorval. Or, le Ministère considère que, si aucune intervention majeure n'est réalisée, la situation « risque de s'aggraver de façon considérable au cours des prochaines années au regard des prévisions à la hausse de l'achalandage de l'aéroport » (PR3.1, p. 1-34). En 2016, par exemple, les files d'attente sur l'autoroute 520 et la bretelle de sortie de l'aéroport pourraient tripler en fin de journée dans l'échangeur.

- ◆ *La commission constate le rôle stratégique de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal pour l'économie de la région de Montréal et l'essor auquel le secteur Saint-Laurent–Dorval semble voué par le dynamisme industriel de toute la zone ouest de l'île.*
- ◆ *La commission reconnaît le rôle essentiel de l'échangeur Dorval pour le transport des personnes et des marchandises en direction ou en provenance de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal.*

La commission souscrit à l'évaluation que font le Ministère et d'autres organismes du milieu de la situation actuelle à l'échangeur Dorval. Le volume élevé de trafic aux abords des infrastructures aéroportuaires et la congestion routière qui en résulte, notamment aux heures de pointe, risqueraient de nuire à l'efficacité de l'aéroport et au développement économique de la région montréalaise.

- ◆ **Avis** — *La commission est d'avis qu'il faut améliorer l'accessibilité routière de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal ainsi que la qualité de la desserte routière du secteur de l'échangeur Dorval.*

Figure 4 L'état des chaussées dans l'échangeur Dorval et aux abords

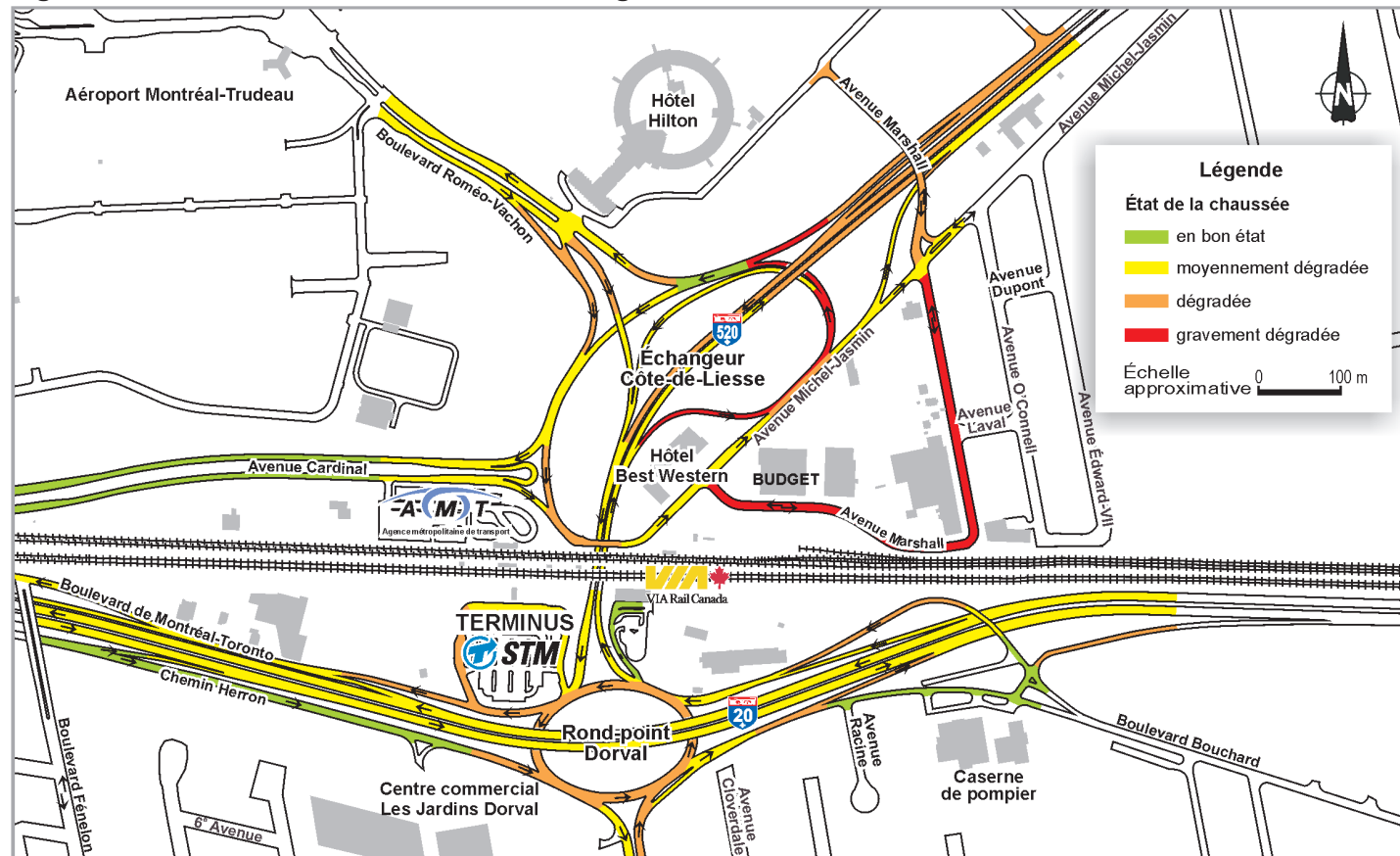


Figure 6 Les accidents routiers dans l'échangeur Dorval, de 1997 à 2000

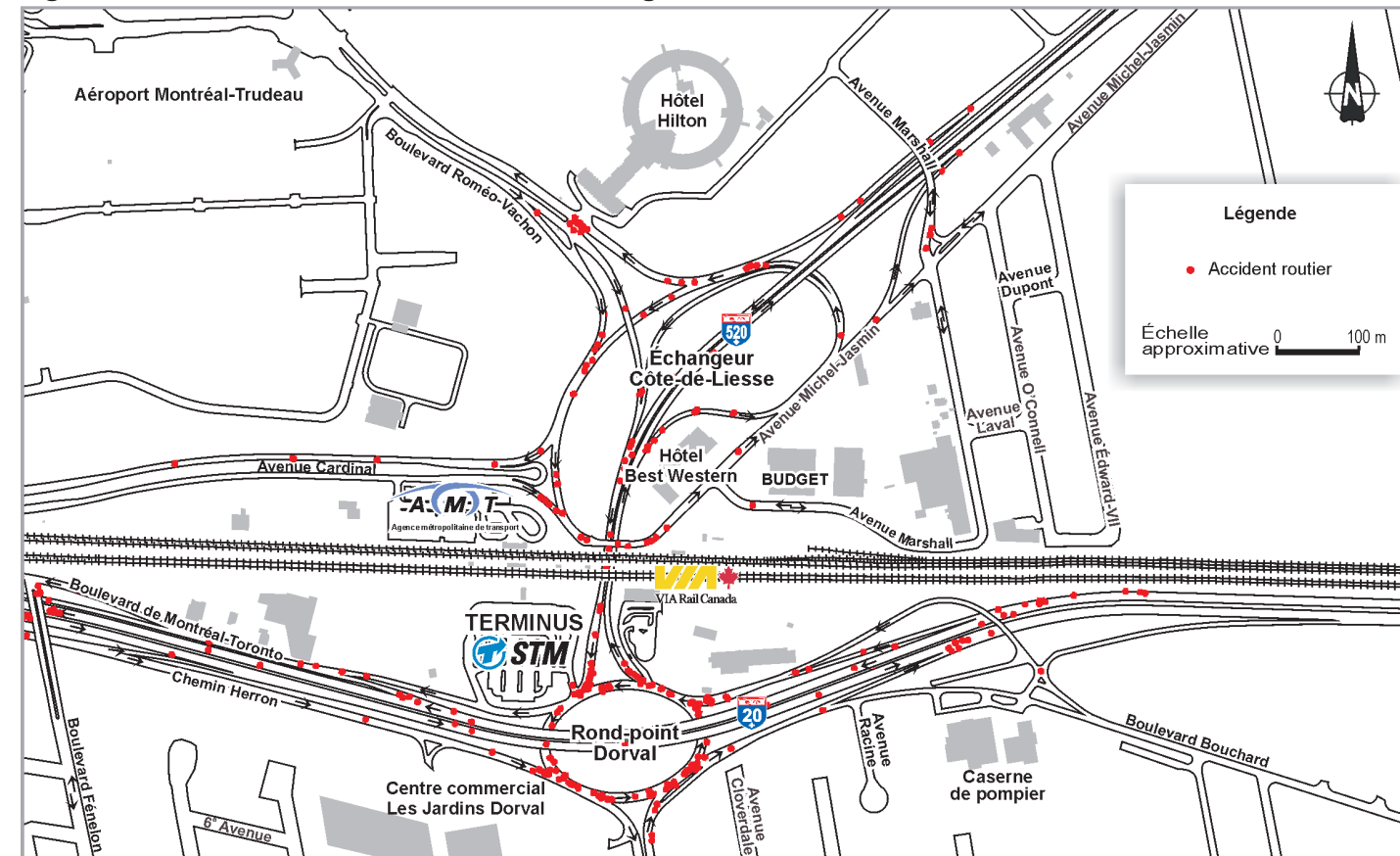


Figure 5 Les zones conflictuelles dans l'échangeur Dorval

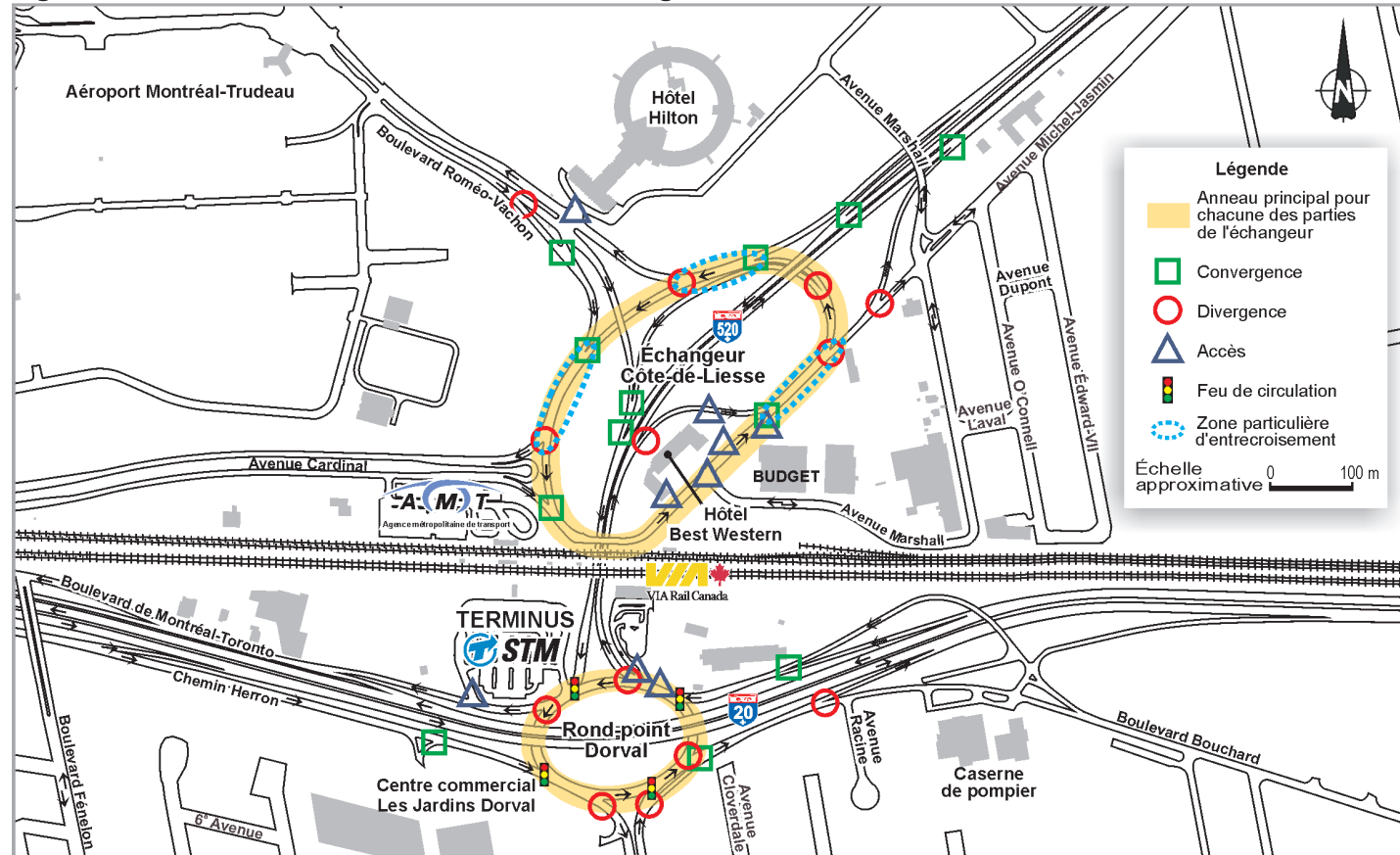
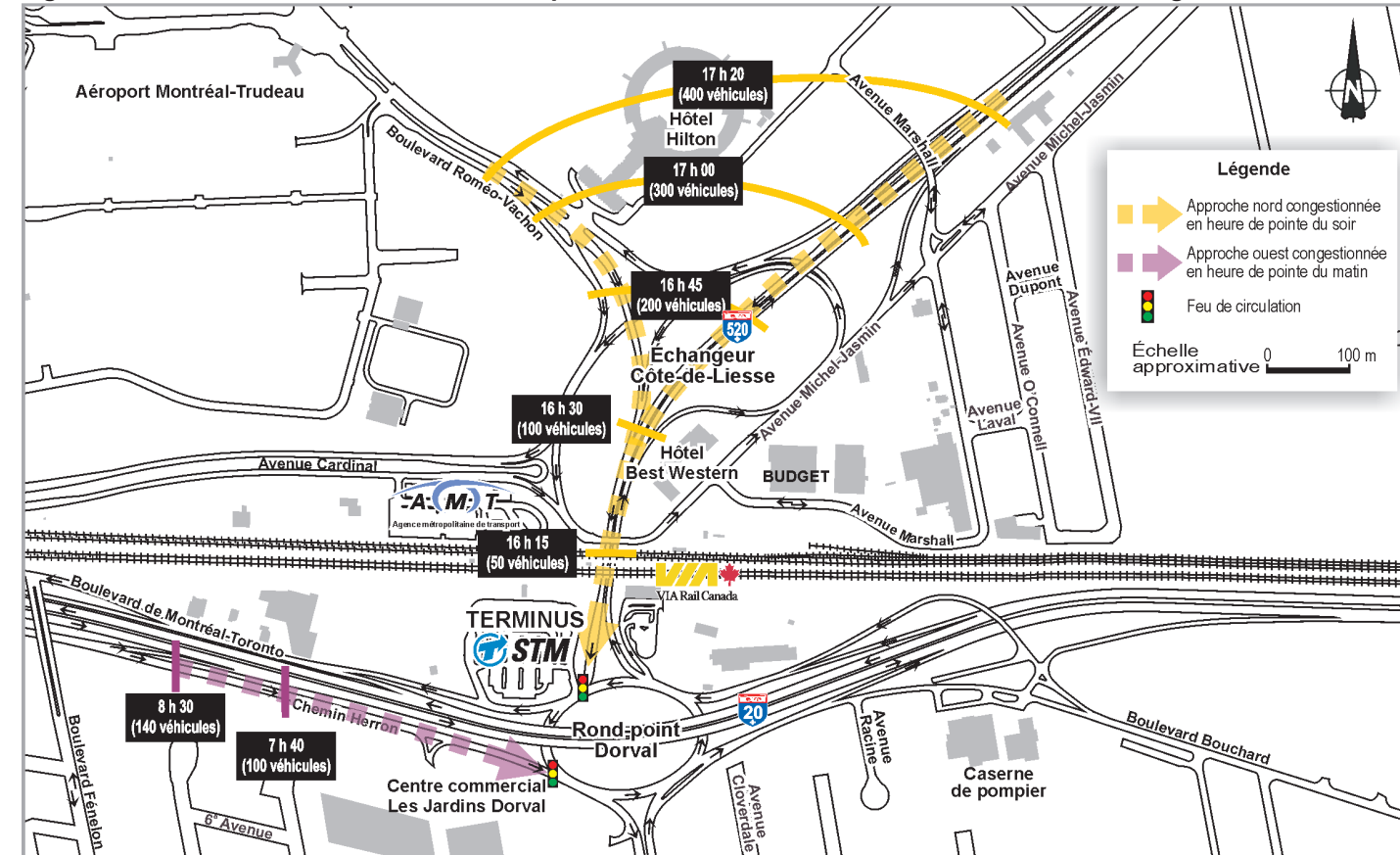


Figure 7 Les files d'attente aux heures de pointe du matin et du soir observées dans l'échangeur Dorval en 1998



Sources : adaptées de PR3.1, figures 1.3, 1.4, 1.5 et 1.6 ; DA2 ; DA27 ; DA38 ; DA43, figures 4 et 5.

Chapitre 3 **La solution proposée**

La commission traite ici du contexte d'insertion du projet et aborde ses aspects touchant les volets routier et ferroviaire.

Le contexte

En réponse aux problèmes constatés sur le plan technique et afin de tenir compte des préoccupations du milieu, le ministère des Transports propose une intervention sur l'ensemble du réseau routier de l'échangeur Dorval et la mise en place d'une emprise ferroviaire qui s'intégrerait éventuellement à une liaison ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal.

Le projet a été conçu par le Ministère en partenariat avec Aéroports de Montréal, la Ville de Montréal et le conseil d'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval. D'autres organismes, tels l'Agence métropolitaine de transport, la Société de transport de Montréal, le Canadien National et le Canadien Pacifique, y ont également collaboré.

Par ailleurs, le projet a été inclus dans plusieurs instruments et démarches de planification : le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal du ministère des Transports en l'an 2000, le Contrat de ville (2003-2007) entre la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec à la suite du Sommet de Montréal en 2002, le Plan d'urbanisme de Montréal et le chapitre sur l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval¹ dans ce plan en 2004 et, plus récemment, la Stratégie de développement économique 2005-2010 de la Ville de Montréal. Le projet est également une priorité pour la Conférence régionale des élus de Montréal, organisme qui inclut des représentants socioéconomiques de l'île de Montréal (M. André Marcotte, DT1, p. 18 ; DM15, p. 2 et 4).

En 2003, le Ministère a mené une consultation afin de mieux circonscrire les préoccupations du milieu à l'égard du projet. Lors de ces consultations, les besoins soulevés visaient principalement la fluidité de la circulation dans l'échangeur, la sécurité des usagers, l'accès direct et rapide à l'aéroport, l'amélioration du réseau local et des liens nord-sud dans l'arrondissement, ainsi qu'un meilleur service de transport en commun.

1. Le Plan d'urbanisme de Montréal et son chapitre 7 portant sur l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval demeureront en vigueur à Dorval à la suite de sa reconstitution municipale prévue en 2006 (DQ4.1, p. 2).

Finalement, le Ministère a fait son choix parmi un nombre de variantes évaluées en fonction d'une analyse multicritères basée sur les besoins du milieu et les objectifs poursuivis par les partenaires du projet.

- ◆ *La commission souligne les efforts de consultation déployés par le ministère des Transports au moment de l'élaboration du projet. Elle constate également que le projet fait partie des grandes orientations établies par les différentes instances publiques en matière d'aménagement, d'urbanisme et de transport concernant la région montréalaise.*

Le volet routier

Les problèmes d'accessibilité terrestre à l'aéroport, de même que ceux liés à la fiabilité et à la sécurité du réseau routier découlent de deux facteurs majeurs : la configuration de l'échangeur Dorval qui ne répond plus aux besoins des usagers et la capacité insuffisante du rond-point pour satisfaire la demande actuelle.

Pour le volet routier de son projet, le ministère des Transports envisage une reconfiguration complète de l'échangeur en intervenant autant sur les voies d'accès à l'aéroport et les autoroutes que sur le réseau servant à la circulation locale, et ce, afin d'atteindre les objectifs suivants :

- minimiser les files d'attente à la sortie de l'aéroport ;
- simplifier les parcours pour les usagers ;
- améliorer les conditions de sécurité ;
- contenir la circulation de passage sur le réseau supérieur ;
- mettre en place des conditions plus favorables pour le transport en commun.

Le Ministère propose de nouvelles liaisons entre l'aéroport et les éléments importants du réseau routier, soit des bretelles permettant aux véhicules de circuler de façon simple et efficace entre l'aéroport et l'autoroute 20 Est (centre-ville), entre l'aéroport et l'autoroute 20 Ouest et entre l'aéroport et l'autoroute 520 Est.

La solution retenue comprend également des liens directs entre l'autoroute 20 à l'ouest de l'échangeur et l'autoroute 520. Actuellement, il faut d'abord emprunter le réseau local, soit le rond-point Dorval, pour se rendre de l'une à l'autre des deux autoroutes.

Pour le Ministère, ces nouvelles liaisons diminueraient la pression exercée actuellement sur le rond-point Dorval et redonneraient une vocation locale au carrefour que constitue aujourd'hui le rond-point. Ce carrefour serait réaménagé en deux intersections traditionnelles, de part et d'autre de l'autoroute 20, ce qui faciliterait les parcours entre le nord et le sud de l'arrondissement. L'amélioration des conditions de circulation bénéficierait également aux véhicules du transport en commun et des services de sécurité civile (incendie, police, urgence-santé, etc.).

Le nouvel échangeur, en séparant le trafic, simplifierait considérablement les parcours et réglerait les conflits de circulation entre le trafic lié à l'aéroport, à la circulation locale et aux autoroutes. Selon le ministère des Transports, il permettrait aussi de maintenir une circulation fluide bien au-delà de l'horizon de planification du projet, soit 2016. Le projet permettrait en outre d'améliorer l'état des structures de l'échangeur.

Pour la commission, la reconfiguration proposée permettrait d'améliorer les conditions de circulation dans le secteur de l'échangeur Dorval. Une telle amélioration pourrait cependant demeurer relative dans la mesure où l'intervention que représente le projet ne soulagerait pas pour autant d'autres points de congestion se trouvant le long de l'autoroute 20 entre l'aéroport et le centre-ville.

- ◆ **Avis** — *Compte tenu des objectifs du ministère des Transports, la commission est d'avis que la reconfiguration de l'échangeur Dorval permettrait un accès plus facile à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, ainsi qu'une amélioration relative de la fluidité du réseau autoroutier et un meilleur lien entre les portions nord et sud de l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval.*

Le volet ferroviaire

Contexte et opportunité

Rappelons que le projet à l'étude comprend l'aménagement d'une emprise ferroviaire destinée à rendre l'aéroport accessible par voie ferrée. Le projet de liaison ferroviaire aurait l'effet d'accroître l'accessibilité à l'aéroport de deux façons. D'une part, il modifierait la liaison ferroviaire interurbaine actuelle en plaçant l'aéroport sur le trajet liant aujourd'hui Québec, Montréal, Ottawa et Kingston. D'autre part, il permettrait la création d'une liaison urbaine par la mise en place d'une navette ferroviaire directe et rapide entre le centre-ville et l'aéroport.

La commission souligne par ailleurs que le volet ferroviaire n'a pas fait partie de l'avis de projet transmis par le ministère des Transports en 1998 et n'a donc pas été traité dans la directive environnementale émise par le ministère de l'Environnement et de la

Faune. La commission rappelle également que l'emprise en question fait partie proprement parlant d'un autre projet, soit le « Projet d'implantation d'une nouvelle liaison ferroviaire desservant l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau ». Ce projet a fait l'objet d'un avis transmis au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs en septembre 2005 et il est assujéti au processus d'évaluation et d'examen prévu aux articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Il aura sa propre étude d'impact et pourrait faire, le cas échéant, l'objet d'une audience publique par le BAPE.

Selon Aéroports de Montréal, les liaisons ferroviaires sont nécessaires afin de garantir un accès fiable, surtout aux heures de pointe et au cours de conditions météorologiques défavorables. Ces liaisons offriraient une solution de rechange au mode d'accès routier et contribueraient à réduire la pression sur le réseau routier. Ce faisant, elles renforceraient le positionnement stratégique de l'Aéroport Montréal-Trudeau et faciliteraient le parcours des passagers en permettant des correspondances rail-air qui n'existent pas actuellement (M. Henri-Paul Martel, DT2, p. 9).

L'intérêt pour une liaison ferroviaire entre le centre-ville de Montréal et l'aéroport remonte à 1994 lorsque Aéroports de Montréal avait effectué une étude de faisabilité à ce sujet. Le projet aurait alors permis de relier les aéroports de Dorval et de Mirabel au centre-ville par train sur le réseau ferroviaire existant.

À la suite du transfert des vols internationaux de Mirabel vers Dorval en 1997, Aéroports de Montréal avait prévu, dans son programme d'aménagement de l'aéroport, la construction d'une gare intermodale au coût de 25 M\$. Cette gare aurait assuré le service d'une navette ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal, et aurait permis d'accueillir des trains provenant d'Ottawa. La possibilité de relier l'emprise ferroviaire de la ligne Montréal-Dorion-Rigaud à l'éventuelle gare de l'aéroport constituait toujours une option en 1997.

Une entente a été convenue en 2004 entre le gouvernement du Canada, Via Rail Canada et Aéroports de Montréal pour le financement d'autres études sur le sujet. Selon Aéroports de Montréal, deux études sur des analyses financières avantages/coûts restent à compléter pour le début de 2006 (M. Henri-Paul Martel, DT2, p. 11).

L'audience a permis de constater un consensus à propos de l'aménagement d'un lien ferroviaire qui relierait l'aéroport au centre-ville de Montréal. Aucun participant n'est venu contester le bien-fondé d'améliorer l'accès à l'aéroport par un lien ferroviaire. De plus, la plupart des participants ont reconnu l'existence d'une complémentarité entre un tel lien ferroviaire et l'amélioration des infrastructures routières près de l'aéroport,

but principal du projet à l'étude. Les seules réserves exprimées à cet égard concernaient la configuration du lien ferroviaire et l'opportunité d'intégrer un tel lien dans la desserte ferroviaire régionale actuelle, plutôt que d'en faire un lien distinct de la desserte régionale comme le proposent Aéroports de Montréal et Via Rail Canada.

Selon le Conseil régional de l'environnement de Montréal, cette intégration assurerait l'efficacité économique du lien, ainsi que son utilité publique pour la région en général (M. Robert Perreault, DT2, p. 34). En réponse, Aéroports de Montréal a informé la commission qu'elle travaillait déjà avec Via Rail Canada sur le projet ainsi qu'avec l'Agence métropolitaine de transport afin de déterminer comment les services existants et à venir pourraient être « rapprochés » (M. Henri-Paul Martel, DT2, p. 35).

À la suite de l'audience publique, l'Agence métropolitaine de transport s'est dite favorable à voir une certaine intégration des réseaux de transport collectifs (autobus et trains de banlieue) avec l'éventuel projet de navette aéroportuaire. Selon elle, une telle solution devrait attendre que les études d'Aéroports de Montréal soient complétées afin de connaître plus précisément les infrastructures ferroviaires envisagées jusqu'au centre-ville de Montréal, ainsi que leur capacité en matière de trafic ferroviaire (DQ7.1).

Un participant s'est interrogé à propos de la possibilité qu'un simple lien ferroviaire fournisse la solution aux problèmes d'accès et de circulation que le projet est sensé résoudre, et ce, sans avoir à entreprendre pour autant les travaux routiers prévus (M. André Porlier, DT2, p. 42). Pour Aéroports de Montréal, un lien ferroviaire ne serait pas en mesure à lui seul d'assurer un accès rapide à l'aéroport pour environ 83 % des gens qui fréquentent l'aéroport. Seulement 3 % des clients de l'aéroport utilisent actuellement des moyens de transport en commun et l'aménagement éventuel d'un lien ferroviaire rapide aurait l'avantage d'augmenter cette proportion à tout au plus 17 % ou 2,1 millions d'usagers par année, et ce, après cinq ans d'exploitation (M. Henri-Paul Martel, DT2, p. 10, 12 et 43).

Par ailleurs, l'étude d'impact rapporte que la part de marché de transport public à l'Aéroport Montréal-Trudeau serait actuellement de l'ordre de 4 %, soit un taux de 2 % inférieur à la moyenne nord-américaine qui s'établit à 6 %. L'étude rapporte aussi qu'une estimation préliminaire relativement à l'amélioration de la desserte de transport en commun vers l'aéroport augmenterait le niveau d'utilisation tout au plus à 10 %. Une telle amélioration n'aurait qu'un effet marginal sur la décongestion du réseau routier, soit une réduction du débit entre 35 et 85 véhicules par heure par rapport à un débit de plus de 2 000 véhicules par heure à l'approche nord et à la sortie de l'aéroport.

Pour le Ministère comme pour Aéroports de Montréal et la Société de transport de Montréal, les travaux routiers proposés demeurent donc essentiels pour améliorer la fluidité de la circulation locale, le transport en commun et l'accès à l'aéroport, indépendamment du projet de lien ferroviaire (MM. Jacques Chénier, Henri-Paul Martel et François Pépin, DT2, p. 42 à 45).

La commission fait sienne la position voulant qu'un renforcement de l'offre en matière de transport en commun serait bénéfique tant du point de vue écologique qu'économique. L'aménagement d'un lien ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal, que ce lien soit intégré au réseau ferroviaire régional ou aménagé de façon séparée, serait conforme à ce principe. La commission prend également acte du fait que le volet routier du projet pourrait régler des problèmes qui débordent la seule question de l'accès à l'aéroport par voie de transport en commun.

- ◆ **Avis** — *La commission est d'avis que, tout en étant souhaitable, l'aménagement d'un éventuel lien ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal ne saurait à lui seul apporter une solution aux problèmes constatés à l'échangeur Dorval. La commission estime que les travaux routiers proposés demeurent nécessaires, sans égard au lien ferroviaire projeté.*

L'opportunité de jumeler l'aménagement de l'emprise ferroviaire et le volet routier du projet

Le projet reflète la volonté d'Aéroports de Montréal et Via Rail Canada de profiter de la réalisation des travaux routiers projetés dans la zone aéroportuaire pour aménager à l'avance une emprise qui fait partie de leur propre projet de liaison ferroviaire. Selon le Ministère, qui coordonnerait la construction de cette emprise, la réalisation des travaux liés à l'emprise ferroviaire en même temps que les travaux routiers comporterait certains avantages. Une telle approche aurait le mérite de limiter l'impact des travaux qu'auraient autrement deux chantiers successifs sur la population locale de même que sur la fluidité de la circulation routière (M. André Marcotte, DT1, p. 23).

Pour sa part, Aéroports de Montréal estime que cela aurait en outre l'avantage d'assurer des économies de l'ordre de 8 M\$. Il s'agit donc d'une économie d'environ 15 % du budget estimé à 53 M\$ pour l'aménagement de l'emprise qu'un tel jumelage des travaux permettrait. Or, si intéressante soit-elle, une telle économie doit être mise en perspective par rapport aux coûts estimés de l'ensemble du projet de lien ferroviaire. Pour ce qui est de ces coûts, la seule information communiquée par Aéroports de Montréal lors de l'audience était qu'ils seraient probablement inférieurs à 700 M\$, soit le coût d'un projet semblable à Toronto (M. Henri-Paul Martel, DT2, p. 12, 20 et 21).

La commission n'est pas insensible aux arguments du ministère des Transports et d'Aéroports de Montréal en faveur du jumelage des travaux de réalisation de l'emprise ferroviaire et des travaux routiers du projet à l'étude. Cependant, elle n'est pas en mesure de formuler un avis sur l'aménagement de l'emprise ferroviaire en l'absence d'analyses portant sur l'ensemble des éléments environnementaux et techniques. Ces analyses s'avèrent essentielles afin de statuer sur des aspects tels que la configuration finale de ce lien, l'opportunité de son intégration dans le réseau régional de transport ferroviaire, ainsi que les avantages et désavantages relatifs à une telle intégration. Pour la commission, l'aménagement de l'emprise en question devrait faire partie intégrante de ces analyses.

La commission estime en outre qu'en se prononçant sur l'emprise ferroviaire dans ce contexte et en l'absence des données, études et analyses qui restent à venir, elle pourrait limiter la portée des analyses ultérieures dans le cadre d'un autre processus d'évaluation et d'examen public qui devrait être mené selon ses propres termes de référence.

- ◆ *La commission constate que le projet d'implantation d'une nouvelle liaison ferroviaire pour l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, projet soumis au processus d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, fera l'objet d'une étude d'impact distincte et, le cas échéant, l'objet d'un mandat confié au BAPE.*
- ◆ **Avis** — *Sur la base de l'information qu'elle possède, la commission ne s'estime pas en mesure de statuer sur la pertinence et l'acceptabilité d'aménager l'emprise ferroviaire proposée dans le cadre du projet à l'étude. La commission est d'avis que l'analyse de cet aspect du projet devrait être entreprise de façon globale et intégrée dans le cadre de l'éventuel projet de liens ferroviaires prévu par Aéroports de Montréal et Via Rail Canada.*

Chapitre 4 **Les répercussions du projet**

Dans le présent chapitre, la commission traite d'abord des avantages du projet touchant l'aménagement de l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval et la zone en tant que porte d'entrée de Montréal. Puis, elle examine les impacts du projet sur le transport actif, l'ambiance sonore et l'accessibilité aux secteurs résidentiels et commerciaux. Après avoir analysé l'ensemble des impacts du projet, la commission a choisi de ne pas s'attarder sur les impacts visant le milieu biophysique, n'ayant pas circonscrit d'enjeux majeurs ni de préoccupations notables du milieu à ce propos.

L'amélioration de l'aménagement urbain et du potentiel de développement

Un aspect abordé dans l'étude d'impact porte sur la qualité de l'aménagement urbain et le potentiel de développement de l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval. Selon l'étude d'impact, la création des liens autoroutiers directs prévus aurait l'effet positif de séparer le réseau routier local du réseau régional, donnant ainsi au rond-point Dorval une vocation locale en le réaménageant sous forme de carrefour. Une telle séparation du trafic diminuerait la congestion sur le réseau local, ce qui faciliterait par le fait même les liaisons nord-sud et améliorerait l'accessibilité aux différents services et commerces dans l'arrondissement.

À la demande de la commission, le conseil d'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval a confirmé une telle analyse en fournissant une information plus précise à ce propos (DQ4.1). Ainsi, faisant référence au Plan d'urbanisme de Montréal, il souligne que ce plan comporte des orientations d'aménagement et des objectifs convergents avec le projet à l'étude. De tels objectifs incluent la mise en valeur de nouveaux lieux potentiellement exploitables tels que les abords de l'aéroport, secteurs actuellement sous-développés et dont la mise en valeur serait créatrice d'emplois. Ces objectifs incluent également l'amélioration de l'accessibilité au secteur nord de la ville, de la fluidité de la circulation locale, de la sécurité des piétons et des cyclistes, ainsi qu'une meilleure signalisation des parcours reliant les secteurs nord et sud de Dorval.

Selon le conseil d'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval, en améliorant la fluidité de la circulation locale et les liens nord-sud, le projet contribuerait à augmenter l'efficacité des déplacements des services de sécurité civile ainsi que l'accessibilité des zones industrielles du secteur Côte-de-Liesse via le réseau routier local.

L'aménagement des pistes cyclables prévues dans le cadre du projet aurait aussi l'effet de renforcer les circuits de transport actif dans l'arrondissement.

- ◆ **Avis** — *La commission reconnaît que le projet à l'étude aurait des effets bénéfiques sur la qualité de l'aménagement urbain et le développement de l'arrondissement de Dorval-L'Île-Dorval. De tels effets découleraient principalement de la séparation du trafic autoroutier et du trafic local, ce qui améliorerait la fluidité des déplacements sur le réseau local, permettrait de meilleurs liens entre les secteurs nord et sud de l'arrondissement, ainsi qu'une meilleure accessibilité à ses secteurs industriels.*

L'échangeur Dorval en tant que porte d'entrée de Montréal

Un des objectifs du Plan d'urbanisme de Montréal est de s'assurer que les grandes infrastructures de transport contribuent à l'amélioration du paysage urbain. Ce plan précise que les corridors routiers devraient témoigner de la vitalité économique, sociale et culturelle de Montréal. Dans cette perspective, la première section de la planification détaillée du Plan traite de la transformation des abords de l'aéroport pour en faire une porte d'entrée internationale prestigieuse, notamment « en améliorant la qualité de l'architecture, le traitement du paysage et l'aménagement des voies publiques » (DB1, p. 217). Pour sa part, le ministère des Transports a inscrit, parmi les objectifs du projet, l'amélioration du « traitement du paysage urbain à l'entrée de la ville que constitue le secteur de l'échangeur Dorval » (PR3.1, p. 1-26).

Lors de l'audience, plusieurs participants ont souligné l'importance de rehausser l'image du secteur comme porte d'entrée de Montréal. Selon eux, Montréal bénéficierait grandement de la réalisation du projet d'aménagement des infrastructures de transport terrestre. Son image de marque en serait renforcée et les retombées sur son industrie touristique et sur d'autres secteurs d'activités ne sauraient être que positives.

Du surcroît, le conseil d'arrondissement de Dorval-L'Île-Dorval estime que la réalisation du projet aurait des effets bénéfiques sur la qualité de vie des citoyens (DQ4.1, p. 2). Pour la commission, l'amélioration du paysage urbain constituerait une contribution importante à la qualité de vie de l'ensemble des citoyens de l'arrondissement.

- ♦ **Avis** — *La commission est d'avis que, puisque l'échangeur Dorval constitue la porte d'entrée de Montréal, sa reconfiguration offre l'occasion de rehausser l'image de la ville et d'améliorer la qualité de vie des citoyens de l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval.*

En outre, la Ville de Montréal a récemment adopté une politique de développement culturel qui contient l'engagement suivant :

La Ville améliorera l'intégration du design à ses pratiques – qu'il s'agisse d'aménagement d'espaces publics, de nouveaux immeubles, de réfection routière ou de mobilier urbain – tout en poursuivant son effort de promotion du design auprès des citoyens et de ses partenaires institutionnels ou privés, de même que son travail de positionnement de Montréal comme ville de design à l'échelle mondiale.

(Ville de Montréal, 2005, p. 61)

Selon la commission, le plan d'urbanisme et la politique de développement culturelle de la Ville de Montréal se donnent des objectifs ambitieux, notamment l'aménagement d'une porte d'entrée prestigieuse pour Montréal et la transformation de Montréal en véritable « ville de design ». L'atteinte de tels objectifs serait grandement facilitée dans la mesure où de hauts standards de design seraient appliqués à la réalisation du projet.

- ♦ **Avis** — *La commission estime que la Ville de Montréal et l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval, en collaboration avec le ministère des Transports, devraient porter une attention particulière à la qualité du design des infrastructures, des aménagements paysagers, du mobilier urbain et de l'affichage dans une optique d'embellissement du paysage urbain et dans le but de doter Montréal d'une porte d'entrée prestigieuse.*

Le projet et le transport actif

Dans son plan d'urbanisme, la Ville de Montréal reconnaît son rôle dans la mise en œuvre du Protocole de Kyoto et s'engage à planifier un développement urbain respectueux de l'environnement et moins dépendant de l'automobile. Pour la Ville, le développement doit se faire « de manière à accroître l'utilisation du transport collectif et des modes de transport actifs », en l'occurrence les déplacements à pied et à vélo (DB1, p. 6). Pour sa part, le ministère des Transports reconnaît le vélo comme un moyen de transport à part entière dans sa *Politique sur le vélo* et favorise entre autres l'utilisation du transport actif pour préserver la qualité de l'environnement (DA55, p. 3 ; DQ1.1, p. 3).

Lors de l'audience, le transport actif, plus particulièrement le vélo, a fait l'objet de plusieurs préoccupations. Le ministère des Transports a inscrit parmi les objectifs du projet l'amélioration des conditions de circulation « des usagers vulnérables », c'est-à-dire les piétons et les cyclistes. Il a aussi souligné l'importance du transport actif dans l'accessibilité au transport collectif.

La situation actuelle

L'échangeur Dorval est un centre intermodal majeur où convergent voitures, trains, avions, autobus, cyclistes et piétons. Les accès aux différents terminaux de transport en commun sont situés de part et d'autre des voies ferrées (figure 2).

Le secteur au sud des voies ferrées est doté d'un réseau piétonnier bien structuré qui donne accès aux terminus de la Société de transport de Montréal et aux gares de Via Rail Canada et de l'Agence métropolitaine de transport. Un tunnel relie la gare de l'Agence métropolitaine de transport au terminus de la Société de transport de Montréal et un autre, de ce terminus au quartier au sud de l'autoroute 20. De plus, les passages piétonniers autour du rond-point Dorval sont tous protégés par des feux de circulation.

Tel que précisé dans l'étude d'impact, le réseau piétonnier actuel présente certaines lacunes. Ainsi, le fonctionnement des feux de circulation est déficient et le marquage au sol des passages piétonniers est souvent effacé. La vitesse de la circulation automobile est relativement élevée à proximité des piétons et, enfin, une signalisation déficiente peut allonger le parcours pour les piétons peu familiers avec le secteur et les amener à choisir des trajets difficiles. Dans le secteur au nord des voies ferrées, les infrastructures piétonnières sont délabrées ou inexistantes. Par exemple, aucune infrastructure ne permet aux piétons en provenance du sud de se rendre à l'aérogare, à l'hôtel Hilton ou à l'avenue Cardinal au nord du viaduc des voies ferrées.

Par ailleurs, il n'y a aucun lien cyclable qui relie les secteurs nord et sud de l'arrondissement et aucune infrastructure cyclable ne donne accès aux gares, au terminus et à l'aérogare. Vélo Québec considère d'ailleurs l'échangeur Dorval comme un obstacle presque infranchissable pour les cyclistes.

Les réseaux piétonnier et cyclable projetés

Le projet prévoit l'aménagement de voies réservées pour la circulation des piétons et des cyclistes entre les secteurs nord et sud de l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval, dans l'axe de l'avenue Dorval (figure 3). D'une part, un réseau de trottoirs longerait les nouvelles voies de circulation locale. D'autre part, de l'intersection du

chemin Herron et de l'avenue Dorval, une piste cyclable de 3 m de large longerait le trottoir à l'est du boulevard Dorval, passerait sous le viaduc des voies ferrées, contournerait l'hôtel Best Western et longerait, sur leur côté nord, les avenues Michel-Jasmin et Cardinal vers l'ouest.

Le ministère des Transports propose de réaliser ce tronçon du réseau cyclable qui devrait être raccordé à un futur tronçon nord sur les terrains de l'aéroport, qui lui serait aménagé par Aéroports de Montréal. Par ailleurs, un tronçon sud sur l'avenue Dorval et un tronçon ouest sur l'avenue Cardinal seraient aménagés par la Ville de Montréal ou l'arrondissement de Dorval-L'Île-Dorval (DA47, p. 1 et 2). Un représentant de l'arrondissement a précisé que le Plan directeur du réseau cyclable serait harmonisé avec le plan du ministère des Transports (M. Mario Saint-Jean, DT2, p. 17). Pour sa part, une porte-parole d'Aéroports de Montréal a affirmé que l'organisme en était à l'étape de planification de ses réseaux piétonnier et cyclable (M^{me} Julie Cormier, DT3, p. 7).

Les trois partenaires ont donc l'intention de mettre en place un réseau intégré de parcours pédestres et cyclables, bien qu'ils n'aient pas tous déterminé les échéanciers de leurs travaux respectifs.

- ◆ **Avis** — *La commission est d'avis que la Ville de Montréal, l'arrondissement de Dorval-L'Île-Dorval et Aéroports de Montréal devraient coordonner l'aménagement de leurs réseaux piétonnier et cyclable respectifs en fonction de l'échéancier des travaux concernant les pistes cyclables prévues par le ministère des Transports dans le cadre du projet, et ce, dans le but d'assurer la continuité des liens et, par le fait même, la sécurité des usagers.*

Pour la commission, les réseaux piétonnier et cyclable proposés par le ministère des Transports représenteraient une amélioration notable en matière de transport actif. Le lien entre la partie nord et la partie sud de l'arrondissement serait facilité et les conditions de déplacement des usagers vulnérables seraient améliorées. Cependant, certaines critiques concernant le tracé de la piste cyclable proposée quant à la sécurité, la fluidité et l'accessibilité aux différents points d'intérêt ont été soulevées.

En premier lieu, afin d'éviter que les cyclistes n'empruntent des chemins « de fortune » peu sécurisés, Vélo Québec estime important qu'ils aient eux aussi un lien nord-sud sûr pendant la période des travaux (DM8, p. 4). D'ailleurs, le Ministère prévoit un accroissement des déplacements des piétons et des cyclistes au cours de la phase de construction du projet. Il propose d'assurer le maintien d'un lien nord-sud sous les voies ferrées pour les piétons pendant toute cette période. Pour la

commission, ce lien nord-sud devrait également être maintenu pour les cyclistes durant la période de réalisation des travaux.

- ◆ **Avis** — *La commission est d'avis que le ministère des Transports devrait maintenir un lien sûr entre les secteurs nord et sud de la zone de réalisation du projet autant pour les piétons que les cyclistes, et ce, pendant toute la période des travaux.*

Par ailleurs, des participants estiment que le tracé proposé par le ministère des Transports présente des lacunes pour ce qui est de la sécurité des usagers. La proposition de tracé dans l'axe de l'avenue Dorval comporterait quatre intersections dont certaines sont traversables en plusieurs étapes. À cela s'ajoutent des bretelles sans feux de circulation ainsi que des entrées et sorties qui constituent des risques aussi bien pour les piétons que pour les cyclistes et autant d'entraves le long des parcours. La boucle autour de l'hôtel Best Western ajouterait à elle seule plusieurs entrées et sorties à une configuration où la visibilité serait réduite (DA56, p. 2 et 3 ; figure 3).

Des participants ont également soulevé le fait que le prolongement du tracé du ministère des Transports dans les réseaux municipal et aéroportuaire comporterait plusieurs intersections, entrées et sorties qui constitueraient autant d'entraves supplémentaires et augmenteraient les risques pour les cyclistes.

Or, le Plan de transport de Montréal mentionne que plus de la moitié des personnes blessées dans les accidents routiers à Montréal sont des piétons et des cyclistes. Par ailleurs, un nombre important de ces accidents impliquant des piétons et des cyclistes se produisent sur les axes majeurs de circulation, surtout aux carrefours (Ville de Montréal, 2005, p. 76).

- ◆ **Avis** — *La commission estime que la piste cyclable proposée par le ministère des Transports comporterait de nombreuses entrées et sorties, intersections et bretelles non protégées par des feux de circulation et qu'elle poserait de ce fait un risque pour la sécurité des cyclistes, tout en ajoutant des entraves à la circulation le long du parcours.*

Dans la configuration proposée, les résidents et les travailleurs du secteur nord-est n'auraient aucun accès cyclable vers le lien nord-sud dans l'axe de l'avenue Dorval. Pour accéder au terminus de la Société de transport de Montréal, les cyclistes en provenance du nord devraient contourner l'hôtel Best Western, passer sous l'éventuelle rue désignée « X » dans l'étude d'impact, aller au bout du stationnement incitatif de la Société de transport de Montréal et revenir sur leurs pas en empruntant un tracé encore non défini vers la rue X et le terminus. Ils pourraient aussi garer leur

vélo à la gare de l'Agence métropolitaine de transport et traverser le tunnel piétonnier quand celui-ci sera ouvert (figure 3).

Les cyclistes en provenance du secteur sud devraient faire le tour de l'hôtel Best Western pour accéder à toutes les destinations au nord, y compris la gare de l'Agence métropolitaine de transport, la future gare de Via Rail Canada, l'aérogare et les pôles d'emplois situés dans le secteur nord. De plus, l'accès cyclable à la gare de l'Agence métropolitaine de transport n'est pas encore précisé. Il semble toutefois que le côté nord de l'avenue Cardinal ne soit pas favorable à un accès direct à cette gare.

Le Plan de transport de Montréal reconnaît l'intermodalité comme étant l'un des éléments les plus importants du système de transport (Ville de Montréal, 2005, p. 54). D'ailleurs, lors de l'audience, le ministère des Transports a affirmé que l'intermodalité constitue l'un des objectifs visés par le projet (M. Jacques Chénier, DT2, p. 76). Or, l'intermodalité ne serait favorisée que dans la mesure où piétons et cyclistes auraient un accès direct aux infrastructures de transport en commun. De la même manière, des liens les plus directs possible entre les principaux secteurs d'activités favoriseraient l'utilisation du transport actif.

- ◆ **Avis** — *La commission est d'avis que les tracés proposés par le ministère des Transports faciliteraient les déplacements des piétons et des cyclistes entre les secteurs nord et sud de l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval comparativement à la situation actuelle. Elle estime toutefois que la piste cyclable proposée ne permettrait pas un accès facile aux différents secteurs d'activités et aux infrastructures de transport collectif.*

En réponse aux interrogations soulevées pendant l'audience au sujet des parcours piétonnier et cyclable, le ministère des Transports a précisé que ses propositions étaient préliminaires, les détails des aménagements n'étant pas encore définitifs. Par ailleurs, le Ministère a l'intention de réaliser des réseaux piétonnier et cyclable qui répondraient aux besoins des usagers et de travailler avec le milieu, incluant les organismes de vélo, à la planification détaillée de ces réseaux (M. Jacques Chénier, DT2, p. 13 ; DQ1.1, p. 4).

Un tracé supplémentaire

Lors de l'audience, la majorité des participants ayant soulevé des questions touchant la sécurité, la longueur et la facilité de la circulation du tracé préconisé par le Ministère ont proposé une solution de rechange qui consiste à y aménager un lien cyclo-pédestre entre la partie nord et la partie sud de l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval en construisant un passage souterrain au nord du boulevard Fénélon.

Une pétition signée par 790 personnes en faveur d'une telle proposition a été présentée à la commission (DM14.1). En outre, le conseil d'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval a adopté une résolution dans laquelle il demande au Ministère d'inclure dans le projet l'aménagement d'un tunnel cyclable dans le secteur du viaduc Fénélon (DM19, p. 2).

Selon cette proposition, un parcours cyclable et pédestre dans l'axe du boulevard Fénélon passerait sous la voie ferrée et se prolongerait sur le boulevard Albert-de-Niverville vers l'aérogare et la future gare ferroviaire. Ce tracé se raccorderait à une piste est-ouest, sur le côté sud des avenues Cardinal et Michel-Jasmin, et donnerait accès à la gare de l'Agence métropolitaine de transport et aux secteurs nord-est et nord-ouest de l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval. Une piste au sud de la voie ferrée relierait le terminus de la Société de transport de Montréal à la piste du boulevard Fénélon. Il est à noter que le conseil d'arrondissement ainsi que des participants à l'audience estiment qu'un passage dans l'axe du boulevard Fénélon ne devrait pas remplacer l'aménagement d'un réseau de voies piétonnières et cyclables dans l'axe de l'avenue Dorval, mais plutôt s'y ajouter (DQ2.1, p. 3 ; M^{me} Monique Pelletier et M. Marc Jolicœur, DT4, p. 56 et 76).

Le maire de l'arrondissement estime qu'un tunnel cyclable dans l'axe du boulevard Fénélon serait « très intéressant pour joindre socialement [...] le nord et le sud » (M. Peter B. Yeomans, DT4, p. 83). La commission est d'accord avec cet énoncé car un tel tunnel donnerait un accès direct et convivial aux équipements communautaires de l'arrondissement situés dans le secteur sud, à l'ouest de l'axe Fénélon. En outre, un tel lien cyclable permettrait d'accéder sans difficulté à l'aéroport, à la future gare ferroviaire, à la gare de l'Agence métropolitaine de transport, au terminus de la Société de transport de Montréal ainsi qu'aux pôles d'emplois au nord. De plus, le boulevard Fénélon étant peu encombré par la circulation et ne comptant que très peu d'intersections et d'accès, il présente peu de risques pour la sécurité des piétons et des cyclistes (DQ2.1, annexe ; M. Émile Dansereau, DM5, p. 4).

Construit au début des travaux, un passage dans l'axe du boulevard Fénélon aurait un intérêt non négligeable. Il offrirait en effet un lien sûr pour les piétons et les cyclistes entre les parties nord et sud de l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval pendant les quatre années que dureraient les travaux pour la réalisation du projet.

Il faut toutefois préciser que les représentants d'Aéroports de Montréal ont signalé l'existence de bassins de rétention qui servent au drainage des terrains de l'aéroport. Cette fonction pourrait donc constituer une contrainte à la réalisation d'un passage piétonnier et cyclable dans ce secteur (DB21, p. 1).

L'amélioration des liens entre les secteurs nord et sud constitue un enjeu soulevé dans le chapitre concernant l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval du Plan d'urbanisme de Montréal, dont l'un des objectifs est de « concevoir des mesures destinées à atténuer l'enclavement du secteur nord » (DB19, p. 8). Pour la commission, le réaménagement de l'échangeur Dorval offre une occasion à l'arrondissement de mieux répondre aux besoins de la communauté dans son ensemble en améliorant les liens pédestres et cyclables sur son territoire.

Selon la commission, le Plan directeur du réseau cyclable de l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval pourrait être révisé en ce sens et utilisé comme outil de référence dans les discussions de planification du projet avec le ministère des Transports. L'arrondissement et le Ministère pourraient s'entendre sur les responsabilités de chacun dans la réalisation du projet cyclo-pédestre et sur le partage des coûts. Ce faisant, la configuration définitive du réseau serait non seulement arrêtée en fonction du projet du Ministère, mais dans une optique plus large qui tiendrait compte des besoins de la communauté dans son ensemble.

- ♦ **Avis** — *La commission est d'avis que l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval et le ministère des Transports, en consultation avec le milieu, devraient se concerter afin d'aménager des liens cyclo-pédestres sûrs et directs entre les secteurs nord et sud de l'arrondissement. À cet égard, l'arrondissement et le Ministère devraient collaborer à l'aménagement d'un lien dans l'axe du boulevard Fénélon dans la mesure où cela serait compatible avec les contraintes physiques propres au milieu, et ce, en plus d'optimiser le lien dans l'axe de l'avenue Dorval.*

L'ambiance sonore dans la zone du projet

L'environnement sonore dans la zone du projet à l'étude est essentiellement tributaire de trois sources de bruit : le trafic routier, le trafic aérien et le trafic ferroviaire. Le ministère des Transports a fait effectuer des relevés se voulant représentatifs des bruits actuels aux abords de l'autoroute 20 et de l'échangeur Dorval.

Conformément à la méthodologie retenue par le Ministère, divers relevés sonores ont été réalisés et les résultats ont été exprimés sous la forme du niveau sonore équivalent (L_{eq} (24 h)) utilisé couramment dans l'évaluation de l'intensité moyenne du bruit. Par la suite, une simulation des niveaux sonores actuels et anticipés a été produite. Ces différents niveaux ont été analysés selon les critères de gêne sonore définis par le Ministère dans sa *Politique sur le bruit routier*.

Selon ces critères, un niveau sonore inférieur ou égal à une valeur L_{eq} (24 h) de 55 dBA est considéré comme acceptable pour les zones sensibles, soit celles à caractère résidentiel, institutionnel et récréatif. Lorsque ce niveau de bruit est dépassé, le niveau de gêne sonore est jugé faible, moyen ou fort pour des valeurs L_{eq} (24 h) entre 55 et 60 dBA, 60 et 65 dBA ou 65 dBA et plus respectivement.

Caractéristiques de l'ambiance sonore

Le ministère des Transports a divisé la zone d'étude en trois secteurs pour ce qui est des impacts sonores potentiels du projet. Le premier est le secteur sud-est de l'autoroute 20, secteur à caractère résidentiel situé à l'est de l'avenue Dorval. Le deuxième est le secteur sud-ouest au sud de l'autoroute 20, secteur également résidentiel localisé à l'ouest de l'avenue Dorval. Dans le troisième secteur situé au nord de l'autoroute 20 sont concentrées les activités aéroportuaires et des activités industrielles, en plus d'une vingtaine de logements.

Or, selon l'analyse des relevés effectués et sans tenir compte du bruit intermittent attribuable aux décollages et atterrissages des avions, le climat sonore dans les secteurs résidentiels en bordure de l'échangeur serait dominé par le trafic routier de l'autoroute 20 et de ses voies de desserte. Le Ministère précise également que l'autoroute 520 et la circulation de camions dans la zone industrielle sont des sources significatives de bruit dans le secteur nord. Selon lui, le trafic ferroviaire ne contribuerait pas de façon importante à l'intensité du bruit mesurée dans le cadre de l'analyse.

Pour ce qui est des simulations, les analyses démontrent que des zones considérées comme sensibles au bruit seraient effectivement perturbées par le bruit routier. Ainsi, au sud-ouest et au sud-est de l'autoroute, les niveaux d'intensité sonore correspondraient à des valeurs L_{eq} (24 h) dépassant 55 dBA. De plus, les zones les plus fortement perturbées par le trafic routier (L_{eq} (24 h) qui égale ou dépasse 65 dBA) se trouveraient dans le secteur sud-ouest en bordure de l'autoroute 20, zones occupées par des commerces et des résidences.

- ◆ *La commission constate que le niveau de gêne sonore est déjà qualifié de fort dans certains secteurs de la zone du projet où se trouvent des unités résidentielles près de l'autoroute 20, notamment dans le secteur sud-ouest.*

La Politique sur le bruit routier du ministère des Transports

La politique du ministère des Transports en matière de bruit routier vise l'atténuation du bruit engendré par le trafic routier. Selon l'approche dite « corrective », le Ministère affirme sa volonté d'agir en concertation avec les municipalités afin d'atténuer les problèmes majeurs de bruit routier. L'approche préconise des mesures correctives dans les zones sensibles où le niveau de bruit extérieur est égal ou supérieur à une valeur L_{eq} (24 h) de 65 dBA. Cette politique précise également que les coûts de telles mesures d'atténuation doivent être partagés, en parts égales, avec les municipalités qui en font la demande. Ces mesures peuvent prendre des formes variées comme des écrans antibruit (buttes, murs), un revêtement spécial de la chaussée et une modification de la géométrie de l'infrastructure routière (PR5.1, annexe 2, p. 3).

La position du conseil d'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval

Lors de l'audience, un conseiller de l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval a souligné l'importance d'une ambiance sonore acceptable pour la qualité de vie des résidents (M. Edgar Rouleau, DT4, p. 82). D'ailleurs, selon le conseil d'arrondissement, l'ambiance sonore de l'autoroute 20 aurait fait l'objet de plaintes répétées depuis au moins dix ans et de discussions avec le ministère des Transports depuis des années (DQ2.1, p. 1).

Une résolution récente du conseil d'arrondissement demande au Ministère de considérer l'installation d'écrans antibruit le long des secteurs résidentiels au moment de la réalisation du projet. Selon lui, il serait opportun de profiter des travaux pour aménager de tels écrans, ce qui serait d'autant justifié dans la mesure où le Ministère prévoit une augmentation du trafic routier dans la zone d'étude au cours des prochaines années (DM19).

Sur cette base, le conseil d'arrondissement demande que des écrans antibruit soient aménagés « de façon créative », notamment avec de la végétation, du côté sud de l'autoroute 20, en face des secteurs d'habitation et en bordure de l'autoroute et face au secteur industriel « de prestige » situé entre le boulevard Bouchard et l'autoroute 20, secteur qui pourrait acquérir à court terme une vocation résidentielle. Sur la base des plans fournis, ces écrans se situeraient du côté sud de l'autoroute, immédiatement à l'ouest du boulevard Fénelon, et à l'est de l'échangeur actuel, entre la 56^e Avenue et la rue Galland (DQ2.1, p. 2 et annexe).

Dans sa correspondance, le conseil d'arrondissement note que le Plan d'urbanisme de Montréal stipule comme objectif la minimisation des nuisances environnementales engendrées entre autres par le réseau routier. L'action définie pour atteindre cet objectif consiste à évaluer, en collaboration avec le ministère des Transports, l'opportunité de mettre en place des mesures d'atténuation du bruit le long de l'autoroute 20 (DQ2.1, p. 2). Une telle collaboration serait cohérente avec la *Politique sur le bruit routier* du Ministère, ainsi qu'avec le Plan d'urbanisme de Montréal.

- ♦ **Avis** — *La commission est d'avis que le ministère des Transports devrait prendre en considération la demande du conseil d'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval de profiter du présent projet pour aménager éventuellement des écrans antibruit là où le niveau de gêne sonore le justifie, et ce, dans le cadre d'une collaboration entre l'arrondissement et le Ministère.*

L'impact du projet sur l'accessibilité aux secteurs résidentiels et commerciaux

La reconfiguration proposée de l'échangeur nuit à l'accessibilité à certains commerces et à certains quartiers de l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval. Le déplacement de la sortie Fénelon et l'accessibilité aux parcs de stationnement de Park'N Fly sont analysés dans les sections qui suivent.

Le déplacement projeté de la sortie Fénelon

Historique et situation actuelle

La sortie Fénelon se trouve sur l'autoroute 20 en direction ouest, immédiatement après son passage au-dessus du rond-point Dorval (figure 1). Selon le ministère des Transports, cette sortie et le viaduc Fénelon ont été aménagés en 1978 pour desservir un nouveau quartier au sud-ouest du rond-point. Développé depuis 1970, ce quartier aurait entraîné une augmentation de la circulation dans le rond-point Dorval, les automobilistes en provenance des autoroutes 520 et 20 Ouest étant obligés d'emprunter ce carrefour giratoire pour accéder à ce quartier. L'aménagement de la sortie Fénelon aurait ainsi permis de décongestionner le rond-point aux heures de pointe (DA48, p. 1).

La sortie Fénelon débouche sur une voie de desserte, le boulevard de Montréal-Toronto, qui débute au rond-point Dorval et qui donne accès au viaduc Fénelon ainsi qu'à l'autoroute 20 Ouest. Plusieurs accès pour des commerces se trouvent sur cette voie de desserte entre la sortie et le viaduc Fénelon. On y trouve d'est en ouest un

concessionnaire d'automobiles, une station-service et un établissement de restauration rapide. Ces commerces sont en exploitation depuis 1961, 1987 et 1979 respectivement (Les Automobiles Harland, Pétro-Canada et Les Restaurants McDonald's du Canada Itée, DM6, p. 1).

Selon le ministère des Transports, les configurations de la sortie Fénélon et de la voie de desserte seraient déficientes. En effet, les automobilistes qui empruntent la sortie doivent décélérer sur une distance limitée afin de s'insérer sur la voie de desserte dans le trafic plus lent venant du rond-point. Cet entrecroisement est d'autant plus problématique que les accès aux commerces et au viaduc Fénélon ne respecteraient pas la norme d'une distance minimale de 450 m entre le biseau d'une sortie et les premiers accès, routes ou rues rencontrés. Le premier accès rencontré à la suite de la sortie Fénélon se trouve en effet à 10 m du biseau de celle-ci et on trouve par la suite sept autres accès sur une distance de moins de 240 m (MM. Henri Gilbert et Jacques Chénier, DT1, p. 62 et 63 ; M. Claude Vézina, DT2, p. 5 et 6).

La reconfiguration proposée

Pour la reconfiguration de l'échangeur Dorval, le ministère des Transports propose une sortie commune pour le boulevard Fénélon et l'avenue Dorval, qui se trouverait près de l'actuelle sortie vers le rond-point Dorval, à environ 400 m en amont de la sortie vers le boulevard Fénélon. La mise aux normes de cette dernière ne serait pas l'élément principal qui aurait amené le Ministère à proposer le déplacement de la sortie Fénélon puisque l'aménagement d'une nouvelle bretelle reliant l'autoroute 520 Ouest à l'autoroute 20 Ouest nécessite le déplacement de la sortie Fénélon. Cette bretelle répondrait à l'objectif du Ministère d'assurer une liaison directe d'autoroute à autoroute (MM. André Marcotte et Henri Gilbert, DT2, p. 2 et 59 ; figures 2 et 3).

Advenant le déplacement vers l'est de la sortie Fénélon, l'accès au viaduc Fénélon et aux trois commerces serait toujours possible en provenance des différents liens routiers. Le maintien de cette accessibilité amène le Ministère à considérer l'impact de l'éventuel déplacement de la sortie Fénélon sur les commerces en question comme étant de faible importance ou négligeable, ce que conteste le représentant des trois commerces concernés (M^e Alain-Claude Desforges, DT4, p. 28).

Pour ce qui est de la circulation en périodes de pointe sur la voie de desserte à la hauteur de la sortie Fénélon, les données du Ministère suggèrent que les débits anticipés en 2016 à la suite de la réalisation du projet représenteraient environ 74 % des débits estimés en 2016 si le *statu quo* était maintenu. Conséquemment, advenant la réalisation du projet, cette diminution d'environ 26 % des débits pourrait nuire à l'achalandage des trois commerces situés sur cette voie de desserte (DA26 et DA45).

Il apparaît cependant que la diminution anticipée des débits ne refléterait pas correctement l'impact du projet sur les trois commerces puisqu'il faut également tenir compte du caractère différent de la nouvelle circulation engendrée par le projet, notamment celle en provenance de l'autoroute 20 Ouest. Avec la configuration proposée par le Ministère, les clients potentiels parmi les usagers de cette autoroute devraient faire le choix d'accéder à ces commerces avant même de les avoir aperçus. Actuellement, ceux qui circulent sur l'autoroute 20 en direction ouest représenteraient une part importante de leur clientèle, ce qui serait dû à la facilité d'accès aux commerces par la sortie Fénelon et à l'excellente visibilité dont ils bénéficient à partir de l'autoroute, à plus de 300 m en amont de cette sortie (Les Automobiles Harland, Pétro-Canada et Les Restaurants McDonald's du Canada Ltée, DM6, p. 3 à 7).

De plus, la viabilité du restaurant et de la station-service serait tributaire du volume de circulation devant leur commerce puisque leur clientèle prend la décision de mettre de l'essence ou de se restaurer « dans les quelque dizaines de secondes qui précèdent la localisation de ces points de vente » (*ibid.*, p. 12). Cette portion de la clientèle potentielle qui a un accès facile et rapide à partir du moment où elle aperçoit les commerces représenterait au cours des périodes de pointe en 2016, advenant la réalisation du projet, environ 25 % de celle estimée en 2016 en maintenant le *statu quo* (DA26 et DA45). C'est donc dire qu'avec la configuration proposée par le Ministère 75 % des automobilistes en direction ouest, à la hauteur des trois commerces, ne pourraient plus y accéder au moment de les apercevoir. La baisse anticipée d'achalandage advenant la réalisation du projet mettrait en péril la viabilité économique des entreprises qui sont « d'avis que, si les terrains qu'elles occupent étaient vagues et leur étaient offerts à des fins d'acquisition, [...] elles ne s'y établiraient pas » (Les Automobiles Harland, Pétro-Canada et les Restaurants McDonald's du Canada Ltée, DM6, p. 10).

Pour la commission, la perte réelle de clientèle pour les trois commerces est difficilement chiffrable et elle varierait selon les commerces. Il semble pourtant évident que le projet est susceptible de réduire l'achalandage de ces commerces, par le fait d'une diminution de leur accessibilité et de la baisse potentielle du trafic sur la voie de desserte.

Lors de l'audience, un conseiller de l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval a remis en question le déplacement de la sortie Fénelon en faisant valoir l'importance de cette sortie pour ces trois commerces et les citoyens en provenance de l'autoroute 20 Ouest qui désirent accéder au secteur sud de Dorval par le boulevard Fénelon (M. Robert Bourbeau, DT4, p. 84). Le conseil d'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval est d'avis qu'advenant le déplacement de la sortie Fénelon les résidents n'auront plus un accès facile et direct au secteur sud en provenance de l'autoroute 20, comme leur

procure la sortie Fénélon actuellement. Cette reconfiguration risquerait également de rendre les trois commerces « moins attrayants pour la clientèle locale ou passagère en raison d'un accès beaucoup moins direct » (DQ2.1, p. 3).

- ◆ **Avis** — *La commission est d'avis que la reconfiguration de l'échangeur proposée par le ministère des Transports entraînerait une diminution du trafic sur la voie de desserte en face des commerces Les Automobiles Harland, Pétro-Canada et Les Restaurants McDonald's du Canada Ltée, qu'elle en réduirait la facilité d'accès et qu'elle pourrait donc leur être défavorable. La commission est également d'avis que le déplacement de la sortie Fénélon pourrait nuire à l'accessibilité du secteur sud-ouest de l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval autour du boulevard Fénélon.*

Selon le ministère des Transports, sa responsabilité se limite à assurer l'accessibilité aux commerces et non d'en garantir l'achalandage. Il y aurait d'ailleurs jurisprudence à l'effet que le Ministère n'aurait pas à dédommager un commerçant pour une diminution de l'achalandage (MM. Henri Gilbert et Denis Jodoin, DT1, p. 78 à 80).

Le représentant de ces trois commerces a fait remarquer que leur demande première n'est pas d'obtenir une compensation financière, mais que la sortie Fénélon soit maintenue. Il propose également que soit aménagé un accès commun pour les trois commerces afin de réduire le nombre d'entrées sur la voie de desserte (M^e Alain-Claude Desforges, DT4, p. 32). De son côté, le conseil d'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval préfère que la sortie Fénélon « conserve son emplacement actuel et demande au ministère des Transports de voir si les objectifs du projet peuvent être atteints [de cette façon] » (DQ2.1, p. 3).

Selon la commission, au-delà des responsabilités et des pouvoirs du ministère des Transports, il serait opportun que des solutions de compromis, qui respectent les responsabilités et les normes du Ministère, soit explorées et analysées en collaboration avec le conseil d'arrondissement et les représentants des commerces concernés.

- ◆ **Avis** — *La commission est d'avis que le ministère des Transports devrait réévaluer les options possibles de reconfiguration, en collaboration avec le conseil d'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval, Les Automobiles Harland, Pétro-Canada et les Restaurants McDonald's du Canada Ltée, afin d'atténuer autant que possible l'impact de la configuration proposée sur l'achalandage de ces trois commerces et l'accessibilité du secteur sud-ouest de l'arrondissement.*

L'accessibilité aux parcs de stationnement de Park'N Fly

Les compagnies FBT Dorval inc. et Group Packaging inc. possèdent trois terrains avoisinant l'aéroport où elles exploitent depuis plus de deux ans des parcs de stationnement sous le nom de Park'N Fly. Ces stationnements destinés aux utilisateurs de l'aéroport offrent également un service de valet et de navette. Les compagnies possèdent ces terrains depuis plusieurs années et elles y ont investi plus de 1,4 M\$ afin d'en décontaminer le sol (M. Ron Bresler, DT5, p. 3 ; DM12, p. 4 et 5 ; DM12.1, p. 2).

Un de ces parcs de stationnement est situé au coin de l'avenue Michel-Jasmin et de l'avenue Marshall et peut accueillir jusqu'à 250 voitures. Il bénéficie d'excellentes conditions de visibilité et d'accessibilité, les automobilistes en provenance de l'autoroute 20 Est ou Ouest étant obligés d'emprunter l'avenue Michel-Jasmin et de passer devant Park'N Fly avant d'emprunter la bretelle qui mène actuellement à l'aéroport (figure 3). Avec la configuration proposée par le ministère des Transports, les utilisateurs de l'aéroport en provenance de l'autoroute 20 Est ou Ouest pourraient emprunter des bretelles d'accès à l'aéroport et sans avoir à circuler sur l'avenue Michel-Jasmin pour y accéder. Les utilisateurs de l'aéroport désirant utiliser le stationnement « Michel-Jasmin » de Park'N Fly devraient donc emprunter les sorties Boulevard Fénelon–Avenue Dorval et circuler sur le réseau routier local pour s'y rendre.

Les deux autres parcs de stationnement, d'une capacité totale de 1 900 places, sont situés à la hauteur de la voie de desserte de l'autoroute 520 Ouest et du viaduc de l'avenue Marshall. L'un des parcs est utilisé par des clients qui choisissent le service de valet. L'autre stationnement est accessible pour la clientèle à partir d'une entrée sur la portion de la rue Marshall qui croise la voie de desserte (stationnement « Côte-de-Liesse »). Celui-ci bénéficie d'excellentes conditions de visibilité et d'accessibilité puisque les automobilistes en provenance de l'autoroute 520 Ouest doivent obligatoirement passer devant avant de se rendre dans la zone aéroportuaire (figure 3).

Avec la configuration proposée par le ministère des Transports, les clients de l'aéroport en provenance de l'autoroute 520 Ouest pourraient emprunter une bretelle d'accès à l'aéroport et n'auraient plus à circuler sur la voie de desserte en face du stationnement de Park'N Fly. Pour y accéder, les utilisateurs de l'aéroport devraient sortir plus en amont sur la voie de desserte et circuler en direction ouest sur quelques centaines de mètres. De plus, le réaménagement de la voie de desserte de l'autoroute 520 Ouest nécessiterait, selon Park'N Fly, un déplacement de l'entrée du stationnement et, conséquemment, le réaménagement des installations puisque cette

entrée est accessible par une portion de l'avenue Marshall qui serait fermée advenant la réalisation du projet (DM12, p. 14 et 15).

La reconfiguration de l'échangeur modifierait donc de façon importante l'accès à chacun de ces parcs de stationnement qui perdraient ainsi leur facilité d'accès pour un automobiliste qui les aurait aperçus dans son trajet vers l'aéroport. Cette clientèle potentielle représenterait au cours des périodes de pointe du matin et du soir en 2016 respectivement 480 et 912 véhicules/heure pour le stationnement « Michel-Jasmin », ainsi que 1 140 et 2 460 véhicules/heure pour celui de « Côte-de-Liesse » (DA46 ; DQ5.1 ; DQ8.1). Tous les clients potentiels seraient donc détournés des accès dont bénéficie Park'N Fly. Ils devraient décider à l'avance d'utiliser ces stationnements et sortir de l'autoroute plus en amont, avant de les avoir aperçus. La clientèle se limiterait donc à ceux qui connaissent déjà le service et le chemin pour s'y rendre. Si ces usagers manquent ces sorties en se dirigeant vers l'aéroport, ils devront faire un détour de quelques kilomètres, en passant devant les stationnements de l'aéroport, avant d'emprunter le réseau local pour accéder aux stationnements de Park'N Fly (figure 3).

Cela fait dire au représentant de Park'N Fly que la clientèle de l'aéroport aboutirait naturellement aux stationnements d'Aéroports de Montréal et que le projet du ministère des Transports favoriserait l'un de ses partenaires, aux dépens des autres commerces de stationnement, y compris le sien. Selon l'entreprise, non seulement la visibilité de ses stationnements est-elle importante, mais leur facilité d'accès constitue un facteur critique pour la survie de son entreprise.

Enfin, Park'N Fly estime que le projet aurait l'effet de réduire substantiellement la valeur de l'entreprise et des terrains qu'elle occupe, qu'il entraînerait une diminution notable des revenus et des recettes fiscales afférentes (DM12, p. 16 ; M. Ron Bresler, DT1, p. 80 et DT5, p. 3, 8 et 10).

Par ailleurs, l'augmentation de l'affluence anticipée à l'aéroport pourrait atténuer l'impact de la reconfiguration sur l'achalandage. Pour la commission, la viabilité et la santé économique des stationnements aéroportuaires, notamment ceux de Park'N Fly, sont tributaires de leur visibilité et de leur facilité d'accès. Bien que la perte possible de clientèle pour Park'N Fly soit difficilement chiffrable, il apparaît évident que les stationnements ne se trouveraient plus sur le parcours de la grande majorité des usagers de l'aéroport et que la facilité d'accès en serait diminuée de façon importante.

- ◆ **Avis** — *La commission est d'avis que la reconfiguration de l'échangeur Dorval proposée par le ministère des Transports pourrait être défavorable aux parcs de stationnement de Park'N Fly, en réduisant leur facilité d'accès.*

Le porte-parole de Park'N Fly croit que le Ministère doit s'assurer que le projet proposé entraîne le moins d'impacts possible sur la population et les entreprises (M. Ron Bresler, DT5, p. 13). À cet effet, il a soumis quelques modifications afin de réduire de façon substantielle l'effet de la reconfiguration sur les parcs de stationnement. Ces modifications incluent, à titre d'exemple, le maintien de la sortie à l'avenue Marshall (donc à l'entrée du stationnement Côte-de-Liesse) à partir de l'autoroute 520 Ouest (DM12.1, annexe 6).

Park'N Fly souhaite également que l'entrée actuelle du stationnement Côte-de-Liesse soit maintenue en conservant l'avenue Marshall. Elle propose en outre que l'affichage de ses services soit permis avant les sorties des autoroutes 20 et 520 qui permettent l'accès à ses propriétés (DM12, p. 19 et 21). Cependant, l'affichage publicitaire serait interdit dans les emprises autoroutières à Montréal, selon le Ministère (DA49).

Pour la commission, certains accommodements proposés dans le but de réduire les impacts du projet sur Park'N Fly ne semblent pas être en contradiction apparente avec les objectifs prioritaires que le projet à l'étude cherche légitimement à atteindre. La proposition de maintenir l'avenue Marshall à la hauteur de l'entrée actuelle du stationnement de Park'N Fly adjacent à l'autoroute 520 Ouest en serait un exemple. Cette proposition nécessiterait soit de réaménager l'accès actuel pour cette rue à partir de la voie de desserte pour en faire une sortie d'autoroute, soit de reconfigurer la nouvelle rue « B » (figure 3).

- ◆ **Avis** — *La commission est d'avis que le ministère des Transports devrait réévaluer les options possibles de reconfiguration ou explorer d'autres avenues visant à accommoder raisonnablement Park'N Fly afin d'atténuer l'impact de la configuration proposée sur l'achalandage de ses commerces.*

Conclusion

Au terme de ses travaux, la commission conclut que le volet routier du projet soumis par le ministère des Transports aurait des effets positifs sur le milieu, au regard de l'accessibilité de l'aéroport ainsi qu'au regard de la sécurité, la fluidité et l'efficacité du transport des personnes et des marchandises dans le secteur de l'échangeur Dorval. La commission est d'avis que le projet permettrait notamment un accès routier plus efficace à l'aéroport, une amélioration des conditions de circulation à la fois sur le réseau autoroutier comme sur le réseau local, ainsi qu'un meilleur lien entre les portions nord et sud de l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval. De telles améliorations auraient des retombées positives sur l'aménagement urbain et le potentiel de développement de l'arrondissement.

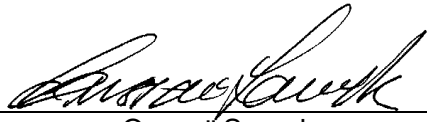
Pour ce qui est de l'emprise ferroviaire proposée dans le cadre du projet, la commission estime ne pas être en mesure de statuer sur la pertinence ou l'opportunité d'aménager une telle emprise. La commission est d'avis que l'examen de l'aménagement de cette emprise devrait se faire de façon intégrée et globale en même temps que les autres éléments du projet d'implantation de nouvelles liaisons ferroviaires en voie de préparation.

La commission conclut également que l'aménagement de réseaux cyclable et pédestre prévu au projet constituerait un renforcement des circuits de transport actif dans l'arrondissement. Toutefois, ces réseaux devraient être optimisés en collaboration avec les partenaires du ministère des Transports et les intervenants du milieu. La commission estime par ailleurs utile que le Ministère collabore avec l'arrondissement pour l'aménagement d'un lien cyclo-pédestre dans l'axe du boulevard Fénélon durant la période de réalisation du projet. Ceci aurait l'avantage d'améliorer le lien nord-sud et d'étendre l'offre en matière de transport actif dans l'arrondissement.

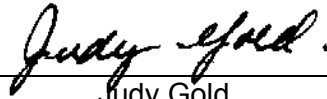
Par ailleurs, la commission est d'avis que le Ministère devrait prendre en considération la demande du conseil d'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval à l'effet de profiter de la période de réalisation du projet pour aménager des écrans antibruit dans certaines zones aux abords de l'autoroute 20. Pour la commission, l'aménagement de tels écrans devrait être entrepris dans le cadre d'une collaboration entre le Ministère et l'arrondissement.

La commission juge pertinent que le ministère des Transports réévalue les options possibles de reconfiguration de l'échangeur Dorval à la hauteur de l'actuelle sortie Fénélon, en collaboration avec l'arrondissement de Dorval-L'Île-Dorval et les propriétaires des trois commerces sur le boulevard de Montréal-Toronto. Une telle réévaluation devrait viser à atténuer autant que possible l'impact de la configuration proposée sur l'achalandage de ces commerces et l'accessibilité du secteur sud-ouest de l'arrondissement. Finalement, la commission juge approprié que le Ministère entreprenne le même processus de réévaluation en collaboration avec Park'N Fly dans le but de minimiser les impacts qu'aurait le projet sur cette entreprise.

Fait à Québec,



Qussai Samak
Président de la commission



Judy Gold
Commissaire

Ont contribué à la rédaction du rapport :

Yvon Deshaies, analyste
Mathieu St-Onge, analyste

Avec la collaboration de :

Louise Bourdages, conseillère en communication
Maryse Filion, agente de secrétariat
Monique Gélinas, coordonnatrice du secrétariat de la commission

Annexe 1

**Les renseignements
relatifs au mandat**

Les requérants de l'audience publique

M. Émile Dansereau

Conseil régional de l'environnement de
Montréal
M. Robert Perreault

Mouvement Au Courant
M. John Burcombe

Les Automobiles Harland, Pétro-Canada et
Les Restaurants McDonald's du Canada Itée ;
M^e Alain-Claude Desforges de la firme
d'avocats Bélanger Sauvé

Park'N Fly
M^e Christine Duchaine de la firme d'avocats
Borden Ladner Gervais s.r.l.

Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de ses constatations et de son analyse.

Le mandat a débuté le 12 septembre 2005.

La commission et son équipe

La commission

Qussaï Samak, président
Judy Gold, commissaire

Son équipe

Louise Bourdages, conseillère en
communication
Yvon Deshaies, analyste
Maryse Filion, agente de secrétariat
Monique Gélinas, coordonnatrice du
secrétariat de la commission
Mathieu St-Onge, analyste

Avec la collaboration de
Bernard Desrochers, responsable de
l'infographie
Sophie Hamel-Dufour, analyste
Jean-Sébastien Fillion, conseiller en
communication
Hélène Marchand, responsable de l'édition

L'audience publique

Les rencontres préparatoires

1^{er} septembre 2005

Rencontres préparatoires tenues à Montréal

1^{re} partie

14 et 15 septembre 2005
Hilton Montréal-Aéroport
Montréal

2^e partie

12 octobre 2005
Holiday Inn Aéroport Montréal
Montréal

25 octobre 2005
Office de consultation publique de Montréal
Montréal

La visite publique des lieux

15 septembre 2005

Le promoteur

Ministère des Transports

M. Henri Gilbert, porte-parole
M. François Ducharme
M. Denis Jodoin
M. André Marcotte
M^{me} Marie-Élaine Rochon
M. Jacques Saint-Laurent
M^{me} Sylvie Tanguay

Ses consultants

Cima+

M. François Godard
M. Claude Vézina

Daniel Arbour et associés

M. Jacques Chénier

SNC-Lavalin

M. Jean-Luc Allard

Les personnes-ressources

M. Henri-Paul Martel, porte-parole M ^{me} Julie Cormier	Aéroports de Montréal
M. Yves Simpson	Agence canadienne d'évaluation environnementale
M. Paul Dorval	Agence métropolitaine de transport
M. Mario St-Jean	Arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval
M. Michel Mailhot, porte-parole M. Guy Trudel	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
M. Norman King	Ministère de la Santé et des Services sociaux
M. Paul Lefebvre	Ministère de la Sécurité publique
M. François Arseneault M. François Pépin	Société de transport de Montréal
M. Marc Blanchet, porte-parole M. Mathieu Bélanger M. Kinh Sanh Mach	Ville de Montréal

Les participants

	Mémoires
M. Émile Dansereau	DM5 DM5.1
M. Ron Goes	DM9 à DM9.2
M. Pierre E. Lachapelle	DM18
M. Aubey Laufer	
M. Raymond Lauzon	Verbal
M. Andrew Levinson	
M. Sam Levinson	

M. André Porlier		
Air Transat		DM1
Arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval	M. Peter B. Yeomans, maire M. Robert Bourbeau, conseiller M. Edgar Rouleau, conseiller	Verbal DM19
Association des hôtels du Grand Montréal	M. William E. Brown	DM3
CAA-Québec		DM20
Chambre de commerce du Montréal métropolitain		DM17
Club vélo Dorval	M ^{me} Monique Pelletier	DM14 à DM14.2
Conférence régionale des élus de Montréal		DM15
Conseil régional de l'environnement de Montréal	M. Robert Perreault	DM10
Conseil régional FTQ Montréal métropolitain et Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec		DM16
Gestion ACE Aviation inc.	M. Steve Beisswanger	DM7
Green Coalition		DM4
Hôtel Best Western	M. Ted Quint	
Les Automobiles Harland, Pétro-Canada et Les Restaurants McDonald's du Canada Itée	M ^e Alain-Claude Desforges, porte-parole M. Jacques Chaput M ^{me} Sonia Lepage M. Richard Marcoux M. John Porfilio	DM6
Montréal International		DM2
Mouvement Au Courant	M. John Burcombe	
Park'N Fly	M. Ron Bresler, porte-parole M ^e Christine Duchaine	DM12 DM12.1

Société du Palais des congrès de Montréal	M. Marc-André Varin	DM13
Tourisme Montréal	M. Pierre Bellerose	DM11
Transport 2000 Québec		DM21
Vélo Québec	M. Marc Jolicœur	DM8

Au total, vingt mémoires et deux présentations verbales ont été soumis à la commission.

Annexe 2

La documentation

Les centres de consultation

Bibliothèque de Dorval
Dorval
Accès gratuit à Internet

Bureau d'arrondissement Dorval-L'Île-Dorval
Dorval

Université du Québec à Montréal
Montréal

Bureau du BAPE
Québec

La documentation déposée dans le cadre du projet à l'étude

Procédure

- PR1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet*, 21 avril 1998, 8 pages et annexes.
- PR2** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Directive du ministre de l'Environnement indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, juin 1998, 27 pages.
- PR3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement*.
- PR3.1** *Rapport principal*, août 2004, pagination diverse.
- PR3.2** *Annexes A, B et C*, août 2004, 88 pages et annexes.
- PR3.3** *Annexe D*, août 2004, 143 pages et annexe.
- PR3.4** *Résumé*, août 2004, 84 pages.
- PR3.4.1** *Abstract*, 31 août 2004, 75 pages.
- PR4** Ne s'applique pas.
- PR5** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Questions et commentaires adressés au promoteur*, 10 décembre 2004, 9 pages.
- PR5.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires du ministre de l'Environnement, addenda n° 1*, janvier 2005, 45 pages et annexes.

- PR5.1.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Complément à l'addenda n° 1 concernant des réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement*, février 2005, 2 pages et annexes.
- PR5.1.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Second complément à l'addenda n° 1 concernant la question QC-36 sur les courbes isophoniques*, avril 2005, 1 page et annexes.
- PR5.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires consolidés du Comité fédéral de projet mis en place par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale*, addenda n° 2, février 2005, 101 pages et annexes.
- PR6** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 11 novembre 2004 au 29 mars 2005, pagination diverse.
- PR6.1** COMITÉ FÉDÉRAL DE PROJET. *Recueil des avis et commentaires issus de la consultation fédérale, région du Québec*, 10 décembre 2004, 30 pages.
- PR7** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 24 mars 2005, 4 pages.
- PR8** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liste des lots touchés par le projet*, 1 page.

Par le promoteur

- DA1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Complément d'information. Modifications au projet et aux impacts*, août 2005, 23 pages et annexe.
- DA1.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Complément d'information. Résumé des modifications*, 2 pages.
- DA1.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Supplementary Information Project and Impact Modifications*, août 2005, 22 pages.
- DA2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Itinéraire de la visite de la zone d'étude*, 15 septembre 2005, 1 page.
- DA3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation du projet à l'étude*, septembre 2005, 42 pages.
- DA4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales*, mars 2003, dépliant à 6 volets et annexe.
[En ligne : www.mtq.gouv.qc.ca/fr/services/activites_immobilieres.asp]

- DA4.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Acquisition of Immovable Property for Government Purposes*, mars 2003, dépliant à 6 volets et annexe.
[En ligne : www.mtq.gouv.qc.ca/en/services/activites_immobilieres.asp]
- DA5** QUÉBEC. *Loi sur l'expropriation*, L.R.Q., c. E-24, à jour au 1^{er} juillet 2005.
- DA5.1** QUÉBEC. *Expropriation Act*, R.S.Q., c. E-24, à jour au 1^{er} juillet 2005.
- DA6** QUÉBEC. *Loi sur le ministère des Transports*, L.R.Q., c. M-28, *articles relatifs aux acquisitions et expropriations*, à jour au 1^{er} juillet 2005.
- DA6.1** QUÉBEC. *An Act Respecting the ministère des Transports*, R.S.Q., c. M-28, à jour au 1^{er} juillet 2005.
- DA7** QUÉBEC. *Loi sur la voirie*, L.R.Q., c. V-9, *articles relatifs aux acquisitions, dispositions et locations*, à jour au 1^{er} juillet 2005, 1 page.
- DA7.1** QUÉBEC. *An Act Respecting Roads*, R.S.Q. c. V-9, à jour au 1^{er} juillet 2005, 1 page.
- DA8** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Image et plan de la solution proposée*, septembre 2005.
- DA8.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Image et plan de la situation actuelle*, septembre 2005.
- DA9** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Phases de construction de l'échangeur Dorval*, transparents présentés le 14 septembre 2005, 18 pages.
- DA10** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Organigramme d'acquisition*, transparent présenté le 14 septembre 2005, 1 page.
- DA11** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Coupe transversale sous le viaduc ferroviaire*, transparent présenté le 14 septembre 2005, 1 page.
- DA12** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Coupe transversale des voies d'accès à l'aéroport*, transparent présenté le 14 septembre 2005, 1 page.
- DA13** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réseaux piétonnier et cyclable*, transparent présenté le 14 septembre 2005, 1 page.
- DA14** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réseau cyclable*, transparent présenté le 14 septembre 2005, 1 page.
- DA15** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Diagramme logique de la méthodologie employée*, transparent présenté le 14 septembre 2005, 1 page.

- DA16** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Localisation des feux de circulation*, transparent présenté le 14 septembre 2005, 1 page.
- DA17** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Géométrie de la sortie Fénélon. Situation actuelle*, transparent présenté le 14 septembre 2005, 1 page.
- DA18** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Situation actuelle*, transparent présenté le 14 septembre 2005, 1 page.
- DA19** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Solution proposée*, transparent présenté le 14 septembre 2005, 1 page.
- DA20** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Circuits d'autobus. Situation actuelle*, transparent présenté le 14 septembre 2005, 1 page.
- DA21** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Débits et capacité théorique – Liens d'accès à l'aéroport, heure de pointe du soir, 2016*, transparent présenté le 14 septembre 2005, 1 page.
- DA22** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Complément d'information au document PR8. Addenda à la liste des lots touchés par le projet*, 19 septembre 2005, 1 page et annexe.
- DA23** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Phases de travaux 2007-2010 et phases de construction*, transparents présentés les 14 et 15 septembre 2005, 2 pages.
- DA24** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Extrait de la collection : *Normes – Ouvrages routiers, tome 1, conception routière*, chapitre 9, p. 10 et 17, *dessin normalisé 007*, chapitre 11, 15 septembre 1993, 15 avril 2003 et 15 juin 2005, 3 pages.
- DA25** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Modes de transport. Modélisation des systèmes de transport*, 2005, pagination diverse.
[En ligne : www.mtq.gouv.qc.ca/fr/modes/modelisation/index.asp]
- DA26** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Débits 2004 et débits 2006, sortie Fénélon en périodes de pointe*, transparents présentés le 15 septembre 2005, 4 pages.
- DA27** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Localisation des zones de concentration d'accidents de 1997 à 2000*, transparent présenté le 15 septembre 2005, 1 page.
- DA28** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réseau piétonnier*, transparent présenté le 15 septembre 2005, 1 page.
- DA29** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Voie de service A-20 ouest (existant)*, transparent présenté le 15 septembre 2005, 1 page.
- DA29.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Voie de service A-20 ouest (scénario proposé)*, transparent présenté le 15 septembre 2005, 1 page.

- DA30** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Longueur et largeur de voie. Données comparatives échangeur Dorval versus échangeur Turcot*, 1 page.
- DA31** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Trajets piétonniers en direction du terminus Dorval, actuel et projet*, transparent présenté le 15 septembre 2005, 1 page.
- DA32** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Trajet A-20 et Aéroport (projeté)*, transparent présenté le 15 septembre 2005, 1 page.
- DA33** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Variation des temps de parcours 2016, heure de pointe PM*, transparent présenté le 15 septembre 2005, 1 page.
- DA34** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Variation des débits avec et sans projet, période de pointe du matin actuelle*, transparent présenté le 15 septembre 2005, 1 page.
- DA35** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Choix de la solution – Cadre méthodologique et justification*, 19 pages.
- DA36** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Itinéraires des autobus*, transparent présenté le 15 septembre 2005, 1 page.
- DA37** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Prévision de la croissance du trafic routier entre 2004 et 2016*, transparent présenté le 15 septembre 2005, 1 page.
- DA38** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Files d'attente actuelles*, transparent présenté le 15 septembre 2005, 1 page.
- DA38.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Files d'attente projetées en 2016*, transparent présenté le 15 septembre 2005, 1 page.
- DA39** SNC-LAVALIN ENVIRONNEMENT. *Présentation sur la qualité de l'air*, 15 septembre 2005, 19 pages.
- DA40** SNC-LAVALIN ENVIRONNEMENT. *Présentation sur le climat sonore*, 15 septembre 2005, 22 pages.
- DA41** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Isophones en période de nuit – Situation actuelle (bruit routier seulement) – Secteur nord et secteur sud-est*, transparents présentés le 15 septembre 2005, 2 pages.
- DA42** SNC-LAVALIN ENVIRONNEMENT. *Niveaux horaires, situation projetée au 570, avenue Marshall (secteur nord)*, transparent présenté le 15 septembre 2005, 1 page.
- DA43** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Bilan des accidents routiers. Files d'attente observées le 28 mai 1998*, figures 4 et 5 du document PR3.2, annexe A, p. 37 et 38.

- DA44** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Zones d'enquête du sondage auprès des résidents riverains de l'échangeur Dorval. Réseau routier à l'étude. Occupation du sol*, figures manquantes de l'annexe A du document PR3.2, p. 9, 26 et 29.
- DA45** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Débits 2016, sortie Fénelon, statu quo, heure de pointe AM et PM*, 2 pages.
- DA46** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Débits 2004 et 2016, Park'N Fly, heure de pointe AM et PM, projet et statu quo*, 6 pages.
- DA47** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Précisions concernant le développement et l'entretien des pistes cyclables dans la zone du futur échangeur Dorval et en dehors des limites du projet*, 27 septembre 2005, 2 pages.
- DA48** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Historique de l'aménagement de l'autoroute 20 dans le secteur Fénelon*, 27 septembre 2005, 2 pages.
- DA49** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Précisions concernant l'affichage publicitaire le long des autoroutes*, 27 septembre 2005, 2 pages.
- DA50** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Loi interdisant l'affichage publicitaire le long de certaines voies de circulation*, L.R.Q., c. A-7.0001, à jour au 1^{er} septembre 2005.
- DA51** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Loi sur la publicité le long des routes*, L.R.Q., c. P-44, à jour au 1^{er} septembre 2005.
- DA52** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Politique de signalisation touristique : services d'essence et de restauration*, 2004, 29 pages.
[En ligne : www.mdeie.gouv.qc.ca/publications/pdf/industrietouristique/programmes/essence_re_staur.pdf]
- DA53** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Note technique relative à la qualité de l'air*, 12 octobre 2005, 2 pages.
- DA54** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réalisation d'une passerelle cyclable au-dessus de l'avenue Fénelon*, 12 octobre 2005, 2 pages.
- DA55** MINISTÈRE DES TRANSPORTS et SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. *Politique sur le vélo*, mai 1995, 22 pages.
- DA56** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Document de rectifications relatif à l'ensemble des mémoires déposés*, 25 octobre 2005, 7 pages.
- DA57** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Document de rectifications relatif aux mémoires DM12, DM9 et DM21*, 29 novembre 2005, 4 pages.

Par les personnes-ressources

- DB1** VILLE DE MONTRÉAL. *Plan d'urbanisme de Montréal*, accessible uniquement à l'adresse : www.ville.montreal.qc.ca.
- DB1.1** VILLE DE MONTRÉAL. *Extraits du Plan d'urbanisme de Montréal relatifs aux réseaux de transport structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain ; la planification détaillée ; les secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés ; un paysage urbain et une architecture de qualité*, novembre 2004, pagination diverse.
- DB2** VILLE DE MONTRÉAL. *Règlements n^{os} 87, 87-1, 87-2 et 87-3 relatifs aux rejets des eaux usées dans les réseaux d'égout et les cours d'eau*, dernière impression le 22 novembre 1999, 23 pages.
- DB2.1** VILLE DE MONTRÉAL. *Règlement n^o 87-4 modifiant le règlement 87 relatif aux rejets des eaux usées dans les réseaux d'égout et les cours d'eau*, 24 août 2000, 4 pages.
- DB3** SANTÉ CANADA. *Directives nationales concernant les évaluations environnementales : impacts sur la santé liés au niveau sonore*, version préliminaire, mai 2005, 10 pages.
- DB3.1** SANTÉ CANADA. *National Guidelines for Environmental Assessment: Health Impacts of Noise*, version préliminaire, mai 2005, 8 pages.
- DB4** VILLE DE MONTRÉAL. *Stratégie de développement économique 2005-2010 de la Ville de Montréal. Réussir à Montréal*, sommaire, 2005, 19 pages.
[En ligne : www.ville.montreal.qc.ca]
- DB5** AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. *Révision du Plan stratégique de développement du transport métropolitain*, octobre 2002, 143 pages.
[En ligne : www.amt.qc.ca/corpo/documents/planstrategique/index.asp]
- DB6** AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. *Enquête à bord. Train de banlieue. Tableaux des résultats. Ligne Montréal/Dorion-Rigaud*, 14 septembre 2004, pagination diverse.
- DB7** SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL. *Plan stratégique de développement du transport en commun 2004-2013*, juillet 2004, 38 pages.
- DB8** AÉROPORTS DE MONTRÉAL. Extrait du *Plan directeur de l'Aéroport international de Montréal-Dorval 2003-2023*, 5 juin 2003, 58 pages.
- DB9** AÉROPORTS DE MONTRÉAL et autres. *Étude d'achalandage d'une desserte intercitée reliant l'Aéroport Montréal-Trudeau au réseau ferroviaire de l'Est du Canada, rapport final*, août 2005, 41 pages et annexe.

- DB10** AÉROPORTS DE MONTRÉAL. *Navette du centre-ville à l'Aéroport Montréal-Trudeau, volet passagers, rapport final*, 29 juillet 2005, 143 pages et annexes.
- DB11** AÉROPORTS DE MONTRÉAL et autres. *Étude de faisabilité pour l'implantation d'une navette ferroviaire reliant le centre-ville de Montréal et l'Aéroport Montréal-Trudeau sur le corridor ferroviaire du CN, rapport final*, décembre 2004, 44 pages.
- DB11.1** AÉROPORTS DE MONTRÉAL et autres. *Étude de faisabilité pour l'implantation d'une navette ferroviaire reliant le centre-ville de Montréal et l'Aéroport Montréal-Trudeau sur le corridor ferroviaire du CN, annexes du rapport final*, décembre 2004.
- DB12** AÉROPORTS DE MONTRÉAL et autres. *Insertion du lien ferroviaire reliant le centre-ville de Montréal et l'Aéroport Montréal-Trudeau à la future géométrie de l'échangeur Dorval*, novembre 2004, 16 pages et annexes.
- DB13** AÉROPORTS DE MONTRÉAL. *Implantation de liaisons ferroviaires à l'Aéroport Montréal-Trudeau*, transparents présentés le 15 septembre 2005, 21 pages.
- DB14** SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL. *Impacts sur les temps de parcours des autobus de la STM par approche, par ligne et par direction*, 20 septembre 2005, 1 page.
- DB15** COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Règlement relatif à l'assainissement de l'air et remplaçant les règlements 44 et 44-1 de la Communauté (règlement n° 90 de la CUM, modifié par les règlements n°s 90-1, 90-2 et 90-3)*, 25 août 1987.
[En ligne : www.services.ville.montreal.qc.ca/air-eau/fr/reglairf.htm]
- DB15.1** COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Règlement n° 90-4 modifiant le règlement n° 90 relatif à l'assainissement de l'air*, 8 juillet 1998 et 10 mars 1999, 65 pages.
[En ligne : www.services.ville.montreal.qc.ca/air-eau/fr/reglairf.htm]
- DB15.2** COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Règlement n° 90-5 modifiant le règlement n° 90 relatif à l'assainissement de l'air*, 24 août 2000, 1 page. (La version anglaise est également disponible.)
[En ligne : www.services.ville.montreal.qc.ca/air-eau/fr/reglairf.htm]
- DB15.3** COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Règlement n° 90-6 modifiant le règlement n° 90 tel que déjà modifié, relatif à l'assainissement de l'air*, 28 août 2001, 26 pages. (La version anglaise est également disponible.)
[En ligne : www.services.ville.montreal.qc.ca/air-eau/fr/reglairf.htm]
- DB16** VILLE DE MONTRÉAL. *Bilan environnemental – Qualité de l'air à Montréal*, rapport annuel 2004 du Réseau de surveillance de la qualité de l'air à Montréal, 2005, 8 pages.

- DB17** VILLE DE MONTRÉAL. *Bilan environnemental – Qualité des cours d'eau de Montréal*, rapport annuel 2004 du Réseau de suivi du milieu aquatique, 2005, 16 pages.
- DB18** CIMA+. *Mise à jour du Plan directeur du réseau cyclable. Complément à l'étude, version finale*, 29 avril 2003, 4 pages et annexes.
- DB18.1** CIMA+. Extrait de la *Mise à jour du Plan directeur du réseau cyclable. Complément à l'étude, version finale*, 29 avril 2003, pagination diverse.
- DB19** VILLE DE MONTRÉAL. Extrait du *Plan d'urbanisme de Montréal, chapitre 7 : arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval, version préliminaire*, juin 2005, 41 pages.
- DB20** AÉROPORTS DE MONTRÉAL. *Réponse à la question ayant trait à la marge d'erreur des prévisions d'achalandage*, 1 page.
- DB20.1** AÉROPORTS DE MONTRÉAL. *Précisions concernant la réponse à la question ayant trait à la marge d'erreur des prévisions d'achalandage*, 1 page.
- DB21** AÉROPORTS DE MONTRÉAL. *Document de rectifications relatif aux mémoires DM8, DM14, DM5 et DM12*, 4 pages.

Par les participants

- DC1** Alain-Claude DESFORGES. *Courriel de la SPCUM concernant le nombre d'accidents survenus sur la voie de service direction ouest ainsi qu'à la sortie Fénélon*, 9 septembre 2005, 1 page.

Les demandes d'information de la commission

- DQ1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Transports concernant le rond-point et l'échangeur Côte-de-Liesse ; la sortie Fénélon ; la responsabilité du ministère des Transports à l'égard du Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques ; la piste cyclable*, 19 octobre 2005, 2 pages.
- DQ1.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions du document DQ1*, 27 octobre 2005, 5 pages.
- DQ2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au conseil d'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval concernant le climat sonore, la sortie Fénélon, l'aménagement d'un tunnel cyclable*, 19 octobre 2005, 2 pages.

- DQ2.1** CONSEIL D'ARRONDISSEMENT DE DORVAL-L'ÎLE-DORVAL. *Réponses aux questions du document DQ2*, 9 novembre 2005, 4 pages et carte.
- DQ3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à l'Agence métropolitaine de transport concernant la navette ferroviaire*, 19 octobre 2005, 1 page.
- DQ3.1** AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. *Réponses aux questions du document DQ3*, 9 novembre 2005, 1 page.
- DQ4** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au conseil d'arrondissement de Dorval-L'Île-Dorval concernant le plan d'urbanisme et les répercussions du projet sur l'aménagement du territoire et la qualité de vie des citoyens*, 26 octobre 2005, 1 page.
- DQ4.1** CONSEIL D'ARRONDISSEMENT DE DORVAL-L'ÎLE-DORVAL. *Réponses aux questions du document DQ4*, 27 octobre 2005, 3 pages.
- DQ5** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Transports concernant l'emprise ferroviaire, les débits actuel et anticipé sur l'avenue Michel-Jasmin, le pourcentage du débit provenant de l'autoroute 520 Ouest, la désignation de la nouvelle rue qui croiserait l'avenue Marshall, la capacité de la sortie boulevard Fénelon – avenue Dorval, complément d'information demandé sur la prévision du nombre de véhicules en période de pointe du soir en provenance de la rue « X »*, 7 novembre 2005, 2 pages.
- DQ5.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions du document DQ5*, 15 novembre 2005, 4 pages.
- DQ6** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée à Aéroports de Montréal concernant la demande en stationnement*, 7 novembre 2005, 1 page.
- DQ6.1** AÉROPORTS DE MONTRÉAL. *Réponse à la question du document DQ6*, 7 novembre 2005, 1 page.
- DQ7** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question complémentaire au document DQ3.1 adressée à l'Agence métropolitaine de transport concernant la construction de l'emprise ferroviaire*, 15 novembre 2005, 1 page.
- DQ7.1** AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. *Réponse à la question du document DQ7*, 17 novembre 2005, 1 page.
- DQ8** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Transports concernant la reconfiguration de la rue « B » et de l'avenue Marshall, le débit en période de pointe du matin ainsi qu'un complément d'information à la réponse n° 2 sur les débits anticipés en 2016*, 23 novembre 2005, 1 page.

DQ8.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions du document DQ8*, 30 novembre 2005, 2 pages.

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal.*

DT1 Séance tenue le 14 septembre 2005 en soirée à Montréal, 92 pages.

DT1.1 Correction à la ligne 6 du document DT1, p. 8, ligne 315.

DT2 Séance tenue le 15 septembre 2005 en après-midi à Montréal, 87 pages.

DT3 Séance tenue le 15 septembre 2005 en soirée à Montréal, 51 pages.

DT4 Séance tenue le 12 octobre 2005 en soirée à Montréal, 94 pages.

DT5 Séance tenue le 25 octobre 2005 en après-midi à Montréal, 42 pages.

Bibliographie

AÉROPORTS DE MONTRÉAL (2003). *Plan directeur, Aéroport international de Montréal-Dorval 2003-2023*, Montréal, Litho-Mille-Îles, 72 pages et annexes.

VILLE DE MONTRÉAL (2005). *Montréal, métropole culturelle. Politique de développement culturel de la Ville de Montréal 2005-2015*, Montréal, 80 p.

VILLE DE MONTRÉAL (2005). *Plan de transport de Montréal. Portrait et diagnostic*, Montréal, 91 p.