

**Amélioration des infrastructures de transport  
terrestre près de l'Aéroport international de  
Montréal–Dorval**

ÉTUDE SUR LES PERCEPTIONS  
DES BESOINS ET DES SOLUTIONS

**Rapport final**



**AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT TERRESTRE  
PRÈS DE L' AÉROPORT INTERNATIONAL DE MONTRÉAL-DORVAL**

ÉTUDE SUR LES PERCEPTIONS  
DES BESOINS ET DES SOLUTIONS

**Rapport final**

Pour le :

Ministère des Transports du Québec  
Direction de l'Île-de-Montréal

Octobre 2003



# TABLE DES MATIÈRES

1.	Introduction.....	1
1.1.	Contexte.....	1
1.2.	Objectifs de la démarche.....	1
2.	Description de la démarche.....	2
2.1.	Les comités mis en place.....	2
2.2.	Visites de terrain.....	2
2.3.	Rencontres avec les partenaires et des organismes de transport.....	3
2.4.	Revue de presse.....	3
2.4.1.	Objectifs.....	3
2.4.2.	Méthodologie.....	4
2.5.	Analyse documentaire.....	6
2.5.1.	Objectifs.....	6
2.5.2.	Méthodologie.....	6
2.6.	Sondage auprès des résidants riverains de l'échangeur Dorval.....	7
2.6.1.	Objectifs.....	7
2.6.2.	Méthodologie.....	7
2.7.	Sondage auprès des usagers de l'Aéroport de Dorval.....	8
2.7.1.	Objectifs.....	8
2.7.2.	Méthodologie.....	8
2.8.	Tables rondes sectorielles.....	10
2.9.	Tables rondes multisectorielles.....	11
3.	Résultats.....	12
3.1.	Revue de presse.....	12
3.1.1.	Le projet d'amélioration de l'échangeur Dorval et des accès à l'aéroport.....	12
3.1.1.1.	Les travaux envisagés.....	12
3.1.1.2.	Les coûts envisagés du réaménagement de l'échangeur Dorval.....	15
3.1.2.	Le projet de navette ferroviaire.....	17
3.1.3.	Les problèmes de congestion, de bruit et de pollution.....	19
3.1.4.	Synthèse.....	24
3.2.	Analyse documentaire.....	25
3.2.1.	Description de la zone d'étude.....	25
3.2.1.1.	L'échangeur Dorval.....	27
3.2.1.2.	L'utilisation du sol.....	28
3.2.1.3.	Les mouvements de circulation.....	30

## TABLE DES MATIÈRES (suite)

3.2.2.	Identification de quelques problèmes liés à l'échangeur Dorval .....	36
3.3.	Analyse des résultats du sondage auprès des résidants riverains de l'échangeur Dorval .....	39
3.3.1.	Description de l'échantillon .....	39
3.3.1.1.	Bilan statistique du sondage .....	39
3.3.1.2.	Bref portrait des répondants .....	40
3.3.2.	Habitudes d'utilisation de l'échangeur Dorval chez les résidants riverains .....	41
3.3.3.	Perceptions des résidants riverains en regard de l'échangeur Dorval .....	44
3.3.4.	Nuisances perçues et préoccupations exprimées en regard de l'échangeur Dorval en tant que résidant riverain.....	45
3.3.5.	Solutions proposées par les résidants riverains pour améliorer la situation actuelle dans l'échangeur Dorval.....	47
3.3.6.	Synthèse des résultats .....	48
3.4.	Analyse des résultats du sondage auprès des usagers de l'Aéroport de Dorval .....	50
3.4.1.	Description de l'échantillon .....	50
3.4.1.1.	Bilan statistique du sondage .....	50
3.4.1.2.	Répartition des répondants selon les types d'usagers.....	50
3.4.2.	Habitudes d'utilisation de l'échangeur Dorval selon les types d'usagers.....	51
3.4.3.	Perceptions en regard de l'échangeur Dorval selon les types d'usagers .....	53
3.4.4.	Solutions proposées par les usagers interrogés pour améliorer la situation actuelle dans l'échangeur Dorval.....	56
3.4.5.	Synthèse des résultats .....	57
3.5.	Synthèse des tables sectorielles.....	58
3.5.1.	Besoins, problèmes et préoccupations.....	58
3.5.1.1.	La congestion.....	59
3.5.1.2.	L'aménagement (configuration et signalisation).....	59
3.5.1.3.	L'accès à l'aéroport, au centre-ville de Montréal, aux commerces, aux entreprises et à divers points d'intérêt autour de l'échangeur Dorval .....	61
3.5.1.4.	Le transport en commun, les cyclistes et les piétons .....	62
3.5.1.5.	La qualité de l'environnement des résidants .....	63
3.5.1.6.	Autres besoins, problèmes et préoccupations .....	64
3.5.2.	Éléments de solution à la situation actuelle .....	64
3.5.2.1.	La congestion.....	64
3.5.2.2.	L'aménagement (configuration et signalisation).....	65

## TABLE DES MATIÈRES (suite)

3.5.2.3.	L'accès à l'aéroport, au centre-ville de Montréal, aux commerces, aux entreprises et à divers points d'intérêt autour de l'échangeur Dorval .....	66
3.5.2.4.	Le transport en commun, les cyclistes et les piétons .....	67
3.5.2.5.	La qualité de l'environnement des résidents .....	68
3.5.2.6.	Autres solutions .....	68
3.6.	Synthèse des tables multisectorielles.....	68
3.6.1.	Une approche planifiée et intégrée .....	69
3.6.1.1.	Une planification intégrée.....	69
3.6.1.2.	L'information disponible .....	69
3.6.1.3.	La coordination des interventions .....	69
3.6.1.4.	L'élargissement de la zone d'étude.....	69
3.6.1.5.	L'intégration au paysage .....	70
3.6.1.6.	La volonté politique.....	70
3.6.2.	La priorisation des besoins.....	70
3.6.3.	Des solutions à considérer quant aux besoins à combler .....	71
3.6.3.1.	La sécurité et la fluidité .....	71
3.6.3.2.	L'accès à l'Aéroport de Dorval .....	72
3.6.3.3.	L'amélioration du réseau local.....	73
3.6.3.4.	L'amélioration du transport en commun.....	74
3.6.3.5.	Autres .....	75
3.6.3.6.	Résumé .....	76
4.	Conclusions et recommandations .....	78
4.1.	Conclusions .....	78
4.2.	Recommandations .....	80
4.2.1.	Le processus .....	80
4.2.2.	Les besoins .....	81
4.2.3.	La recherche de solutions .....	82
4.2.4.	Les mesures d'atténuation et d'insertion lors de la construction.....	85
4.2.5.	L'interaction avec le milieu dans l'élaboration de l'étude d'impact .....	85

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 3.1 : Thèmes soulevés dans la revue de presse selon les acteurs.....	21
Tableau 3.2 : Estimation du nombre de véhicules à l'heure dans l'échangeur Dorval selon les principales origines et destinations aux heures de pointe du matin et du soir. ....	31
Tableau 3.3 : Estimation du nombre de véhicules à l'heure dans l'échangeur Dorval selon les principaux mouvements à l'heure de pointe du matin (7h45-8h45). ....	31
Tableau 3.4 : Estimation du nombre de véhicules à l'heure dans l'échangeur Dorval selon les principaux mouvements à l'heure de pointe du soir (16h45-17h45).....	32
Tableau 3.5 : Mouvements quotidiens dans le secteur de l'échangeur Dorval.....	35
Tableau 3.6 : Bilan statistique du sondage auprès des résidents riverains de l'échangeur Dorval.....	40
Tableau 3.7 : Quelques données sur les répondants.....	41
Tableau 3.8 : Habitudes d'utilisation de l'échangeur Dorval chez les résidents riverains. ....	42
Tableau 3.9 : Directions empruntées par les résidents riverains dans l'échangeur Dorval.....	43
Tableau 3.10 : Raisons évoquées par les résidents riverains pour l'évitement volontaire de l'échangeur Dorval.....	43
Tableau 3.11 : Axes routiers empruntés par les résidents riverains pour éviter l'échangeur Dorval.....	44
Tableau 3.12 : Perceptions des résidents riverains en regard de certains aspects de l'échangeur Dorval (en tant que conducteur). ....	45
Tableau 3.13 : Nuisances perçues et préoccupations exprimées en regard de l'échangeur Dorval (en tant que riverain).....	46
Tableau 3.14 : Préoccupations en regard d'éventuels travaux réalisés dans l'échangeur Dorval (en tant que riverain).....	47
Tableau 3.15 : Solutions proposées par les résidents riverains pour améliorer la situation actuelle dans le secteur de l'échangeur Dorval. ....	48



## **LISTE DES TABLEAUX (suite)**

Tableau 3.16 : Fréquence d'utilisation de l'échangeur Dorval (selon les types d'usagers).....	51
Tableau 3.17 : Horaires d'utilisation de l'échangeur Dorval (selon les types d'usagers). .....	52
Tableau 3.18 : Directions empruntées dans l'échangeur Dorval (selon les types d'usagers).....	53
Tableau 3.19 : Perceptions en regard de certains aspects de l'échangeur Dorval (selon les types d'usagers). .....	55
Tableau 3.20 : Opinions sur la nécessité ou non d'intervenir dans l'échangeur Dorval (selon les types d'usagers). .....	56
Tableau 3.21 : Solutions proposées par les usagers interrogés pour améliorer la situation actuelle dans le secteur de l'échangeur Dorval. ....	57
Tableau 3.22 : Synthèse des suggestions d'améliorations routières.....	77

## LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Zones d'enquête du sondage auprès des résidants riverains de l'échangeur Dorval. ....	9
Figure 2 : Réseau routier à l'étude.....	26
Figure 3 : Occupation du sol (1996). ....	29
Figure 4 : Bilan des accidents routiers.....	37
Figure 5 : Files d'attente observées le 28 mai 1998. ....	38

## LISTE DES ANNEXES\*

- Annexe A. Composition des comités et curriculum vitae abrégés des membres du comité scientifique
- Annexe B. Liste des mots-clés utilisés pour la revue de presse
- Annexe C. Liste des articles de presse consultés
- Annexe D. Résumés des articles de presse
- Annexe E. Liste des documents consultés
- Annexe F. Questionnaire du sondage auprès des résidants riverains de l'échangeur Dorval
- Annexe G. Questionnaire du sondage auprès des usagers de l'Aéroport de Dorval
- Annexe H. Liste des intervenants invités aux tables sectorielles
- Annexe I. Document d'information envoyé aux intervenants invités aux tables sectorielles
- Annexe J. Ordre du jour des tables sectorielles
- Annexe K. Liste des participants aux tables sectorielles
- Annexe L. Document synthèse des tables sectorielles
- Annexe M. Ordre du jour des tables multisectorielles
- Annexe N. Liste des participants aux tables multisectorielles
- Annexe O. Liste des éléments « autres » – Sondages

\* Les annexes font l'objet d'un document séparé.



## **1. INTRODUCTION**

---

### **1.1. CONTEXTE**

En novembre 2002, le Centre de consultation et de concertation (CCC), organisme spécialisé en interaction avec le milieu, a été mandaté par le ministère des Transports du Québec (MTQ) et ses partenaires, soit Aéroports de Montréal (ADM) et la Ville de Montréal, afin de mener une étude auprès des usagers, des résidants et des groupes d'intérêts sur l'expression des besoins et des solutions quant à l'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport international de Montréal–Dorval<sup>1</sup>.

### **1.2. OBJECTIFS DE LA DÉMARCHE**

La démarche d'interaction avec le milieu réalisée par le CCC s'inscrit dans le cadre de l'étude d'opportunité effectuée en prévision d'une éventuelle évaluation environnementale. Il s'agit d'une démarche participative permettant de connaître de la part des personnes et des groupes interpellés par le projet (résidants, usagers et organismes locaux et régionaux concernés) leurs perceptions des problèmes actuels, l'importance relative qu'ils leur accordent, la définition de leurs besoins et finalement les pistes de solutions qu'ils identifient.

Les principales activités réalisées pour atteindre ces objectifs sont les suivantes : une revue de presse des huit dernières années, une analyse documentaire, un sondage téléphonique auprès des résidants riverains de l'échangeur Dorval, un sondage sur place auprès des usagers de l'Aéroport de Dorval, ainsi que des rencontres sectorielles et multisectorielles auprès des intervenants locaux et régionaux concernés.

Ce rapport présente les objectifs et la méthodologie des activités réalisées, les résultats obtenus ainsi qu'une série de conclusions et recommandations. Celles-ci visent à conseiller le MTQ et ses partenaires quant à l'orientation à donner à l'étude d'opportunité, aux aspects à étudier dans l'étude d'impact sur l'environnement et aux actions à prendre afin de conserver la confiance, la participation et l'appui des intervenants lors des étapes ultérieures du processus.

---

<sup>1</sup> Nous utiliserons tout au long du rapport l'appellation *Aéroport de Dorval* pour *Aéroport international de Montréal–Dorval*.

## **2. DESCRIPTION DE LA DÉMARCHE**

---

### **2.1. LES COMITÉS MIS EN PLACE**

Afin de valider l'ensemble de la démarche, un comité scientifique composé de quatre membres a été mis sur pied par le CCC (voir la composition et les curriculum vitae abrégés à l'*annexe A*). Son rôle consistait à faire le suivi de la démarche et à en assurer la qualité, la rigueur et la transparence. Le comité était le garant de la procédure choisie. Trois rencontres ont eu lieu avec les membres du comité. Ils ont commenté et approuvé l'ensemble de la démarche et, plus spécifiquement, les méthodologies élaborées par le CCC quant à la revue de presse, l'analyse documentaire, les sondages auprès des résidents de Dorval et des usagers de l'Aéroport de Dorval, les tables rondes sectorielles et multisectorielles. Ils ont aussi commenté les divers documents produits par le CCC (fiches techniques, questionnaires, documents d'information, etc.) et le présent rapport.

Un comité directeur réunissant des hauts gestionnaires du MTQ et de ses partenaires (voir la composition à l'*annexe A*) a également été créé pour les besoins de l'étude afin d'assurer la validité et la crédibilité de la démarche, de favoriser le suivi et de recevoir le rapport et ses conclusions. Trois rencontres ont eu lieu avec les membres de ce comité.

Par ailleurs, le MTQ et ses partenaires ont mis sur pied une équipe de projet pour faire le suivi du projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport de Dorval à toutes ses étapes (voir la composition à l'*annexe A*). Dans le cadre de l'étude du CCC, le rôle de l'équipe de projet était de suivre les progrès de la démarche et d'apporter le support technique nécessaire. Le CCC a pris part à plusieurs rencontres de l'équipe de projet.

### **2.2. VISITES DE TERRAIN**

Deux visites de terrain ont été réalisées. La première visite, effectuée en voiture le matin avait comme objectif de parcourir l'ensemble de l'échangeur Dorval ainsi que ses abords (autoroutes 20 et 520, Aéroport de Dorval, avenue Dorval, etc.) afin de mieux connaître le secteur et de visualiser certains problèmes de circulation routière.

La seconde visite s'est effectuée à pied à l'heure de pointe du soir avec un représentant du MTQ. Elle avait pour objectifs d'observer la congestion routière à cette période de la journée, de mieux cerner les autres problèmes reliés à l'échangeur et en particulier au rond-point Dorval (configuration, signalisation, sécurité), et de parcourir le réseau piétonnier.

### **2.3. RENCONTRES AVEC LES PARTENAIRES ET DES ORGANISMES DE TRANSPORT**

Le CCC a rencontré individuellement les partenaires, à savoir la Direction de l'Île-de-Montréal du ministère des Transports du Québec, Aéroports de Montréal, la Ville de Montréal (représentants du Centre) et l'arrondissement Dorval / L'Île Dorval<sup>2</sup>, afin de connaître leurs points de vue, leurs préoccupations ainsi que les enjeux qu'ils perçoivent dans ce dossier.

Des rencontres individuelles ont également été tenues avec des organismes dont le mandat est de promouvoir et de développer le transport en commun afin de mieux cerner les enjeux qui y sont reliés : la Société de transport de Montréal (STM), l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et VIA Rail.

D'autre part, une rencontre a eu lieu avec le député fédéral de Lac-St-Louis pour connaître les préoccupations du gouvernement fédéral.

Les points de vue exprimés lors de ces rencontres ne sont pas présentés spécifiquement dans ce rapport mais ont servi à la compréhension des enjeux et ont été pris en compte à diverses étapes de la démarche.

### **2.4. REVUE DE PRESSE**

#### **2.4.1. Objectifs**

La revue de presse poursuivait trois objectifs principaux :

- identifier les préoccupations et les principaux enjeux locaux et régionaux;
- identifier les principaux acteurs locaux et régionaux, et analyser leurs argumentaires;
- avoir un aperçu de l'historique de l'évolution du dossier.

---

<sup>2</sup> Nous utiliserons tout au long du rapport l'appellation *arrondissement Dorval* pour *arrondissement Dorval / L'Île Dorval*.

Dans le cadre de la présente étude, la revue de presse ne constituait pas le seul outil pour identifier les enjeux et les acteurs, mais un outil préliminaire essentiel. Elle n'est pas exhaustive, mais permet de dresser un portrait d'ensemble du contexte du dossier.

#### **2.4.2. Méthodologie**

- *La période de recherche*

Le transfert des vols internationaux de l'Aéroport de Mirabel vers l'Aéroport de Dorval a été annoncé officiellement en février 1996 et a débuté en septembre 1997, engendrant l'hypothèse d'une augmentation de la circulation dans l'échangeur Dorval. Il a donc été supposé que c'est surtout à partir de ce moment que la question de l'amélioration de l'échangeur et des accès à l'aéroport s'est posée. Afin de bien couvrir la période précédant immédiatement l'annonce et le transfert des vols, la revue de presse a été menée dans quatre journaux pour la période allant de janvier 1995 à décembre 2002. Cependant, afin de vérifier si la problématique du transport terrestre dans le secteur avait été soulevée dans un autre contexte que le transfert des vols, une recherche dans deux journaux a aussi été effectuée pour la période 1982-1994 (voir la section « Les modes de recherche »).

- *Les journaux*

Étant donné que la revue de presse se voulait un outil préliminaire et complémentaire aux autres activités de la démarche et puisque la durée impartie pour la mener était limitée, les recherches informatisées ont été privilégiées, vu la possibilité d'utiliser des mots-clés et la plus grande rapidité des recherches. Quatre journaux ont été retenus : trois quotidiens nationaux (*La Presse*, *Le Devoir* et *The Gazette*) et un hebdomadaire régional (*The Chronicle*). *Le Journal de Montréal* n'a pas été retenu parce que ses archives ne sont disponibles que sur microfilms. *The Chronicle* a été choisi parmi d'autres hebdomadaires de l'ouest de l'île de Montréal en raison du territoire qu'il couvre (une partie de l'ouest de l'île dont l'arrondissement Dorval), de l'importance de son tirage et de la relative facilité d'accès à ses archives.

- *Les modes de recherche*

Les journaux choisis ont été contactés afin de connaître les modalités de consultation de leurs archives. Pour *La Presse* et *Le Devoir*, nous avons consulté les archives sur le site Internet des bibliothèques de l'Université de Montréal, dans la base de données « Biblio-branchée » qui



remonte jusqu'en 1980. Les archives de ces deux quotidiens pouvant être consultées facilement, ils ont été choisis pour effectuer la recherche sur la période 1982-1994.

Pour *The Gazette*, les archives remontant jusqu'en 1997 étaient disponibles sur un site Internet payant ([www.infomart.com](http://www.infomart.com)). Il a été possible d'identifier, à partir de ce site, les articles pertinents en faisant une recherche par mots-clés qui permettait d'obtenir le titre et un court résumé. Ces articles ont par la suite été récupérés dans leur intégralité sur microfilms à la bibliothèque des « Lettres et Sciences Humaines » de l'Université de Montréal. La période 1995-1996 n'a pas été couverte puisque les archives n'étaient pas disponibles sur le site Internet.

Pour *The Chronicle*, une recherche par mots-clés a été effectuée sur le site Internet « Collections et documentation » de l'arrondissement Pointe-Claire (<http://catalog.ville.pointe-claire.qc.ca>), permettant d'identifier les articles pertinents (titre et court résumé). Les articles ont ensuite été récupérés à partir d'un système de fiches à la bibliothèque publique de Pointe-Claire.

- *Les mots-clés*

La liste des mots-clés utilisés pour mener les recherches informatisées est présentée à l'*annexe B*. Les mots-clés ont été utilisés individuellement ou en faisant des croisements si les banques de données le permettaient.

- *Le dépouillement de l'information*

Au total, 53 articles ont été retenus (voir la liste à l'*annexe C*), soit 35 pour *La Presse* (1982 à 2002), 13 pour *Le Devoir* (1982 à 2002), 3 pour *The Gazette* (1997 à 2002) et 2 pour *The Chronicle* (1995 à 2002). Chaque article a fait l'objet d'une courte synthèse relevant le contexte, les enjeux, les acteurs et leurs arguments (*annexe D*).

Nous avons également pris connaissance de deux revues de presse qui abordent la problématique du transport terrestre aux abords de l'Aéroport de Dorval : l'une effectuée par Daniel Arbour et Associés<sup>3</sup>, couvrant la période 1993-1998, et l'autre effectuée par Louise Déry dans le cadre d'un

---

<sup>3</sup> Daniel Arbour et Associés, *Nouvel accès routier des autoroutes A-20 et A-520 à la Cité de Dorval et à l'Aéroport de Dorval dans la Cité de Dorval*. Rapport d'étape 1 pour le ministère des Transports du Québec, Revue de presse (annexe 3), décembre 1998 : 15 pages.

mémoire de maîtrise<sup>4</sup>, couvrant la période 1987-1997. Ces revues de presse ont permis essentiellement de compléter les informations recueillies particulièrement quant aux articles sélectionnés.

Par ailleurs, une recherche dans les communiqués de presse du MTQ, d'ADM, de la Ville de Montréal et de l'arrondissement Dorval (et anciennement de la Cité de Dorval) a également été effectuée pour la période 1997-2002, c'est-à-dire depuis la première année du transfert des vols. Un seul communiqué de presse a été trouvé (émis par ADM), qui fait mention de l'accessibilité à l'aéroport. Nous n'en avons pas tenu compte, étant donné le peu de résultats de cette recherche.

## **2.5. ANALYSE DOCUMENTAIRE**

### **2.5.1. Objectifs**

L'analyse documentaire a été effectuée en fonction des objectifs suivants :

- décrire le milieu dans lequel s'inscrit le projet en termes d'activités économiques et de circulation routière;
- identifier les usagers ou acteurs pertinents locaux et régionaux;
- identifier les enjeux locaux et régionaux.

### **2.5.2. Méthodologie**

À partir de listes de documents transmises par les partenaires, une sélection de documents a été effectuée. Une fois leur analyse terminée, l'information recueillie dans ces documents a été complétée par la consultation de certains sites Internet officiels, et par des rencontres individuelles ou des appels téléphoniques avec les partenaires du projet, certains organismes de coordination du milieu (Tourisme Montréal, le Centre local de développement de l'ouest de l'Île de Montréal) et des organismes de transport (la STM, l'AMT, VIA Rail). La liste des documents consultés et des références est présentée à l'*annexe E*.

---

<sup>4</sup> Louise Déry, *L'impact social du bruit en zone aéroportuaire en période de changements fonctionnels, le cas de Dorval*. Université de Montréal, Département de Géographie, Montréal, octobre 2000 : 143 pages.

## **2.6. SONDAGE AUPRÈS DES RÉSIDANTS RIVERAINS DE L'ÉCHANGEUR DORVAL**

### **2.6.1. Objectifs**

Le sondage mené auprès de résidants riverains de l'échangeur Dorval visait à obtenir leurs opinions et leurs perceptions en tant qu'usagers et riverains de l'échangeur, ainsi que leurs suggestions sur des améliorations souhaitables. L'objectif de ce sondage était de prendre le pouls de la population riveraine de l'échangeur, d'avoir une idée des perceptions des besoins et des solutions. Les résultats ne peuvent pas être généralisés à l'ensemble des résidants de l'arrondissement Dorval.

### **2.6.2. Méthodologie**

Le sondage a été effectué par téléphone du 13 au 17 mai 2003 par le Groupe Géocom auprès de 104 personnes. Les entrevues ont été menées pendant la soirée et ont duré généralement une dizaine de minutes. Le questionnaire a été proposé en français et en anglais<sup>5</sup> (voir la version française à l'*annexe F*). Il était divisé en deux sections : la première visait les résidants en tant qu'usagers de l'échangeur Dorval et la seconde en tant que riverains de l'échangeur. Il comportait des questions fermées avec une ou plusieurs réponses possibles et des questions ouvertes. Un pré-test a été effectué par le Groupe Géocom auprès de 10 personnes en présence de deux représentants du CCC. Seules quelques modifications mineures ont alors été apportées au questionnaire.

Deux zones d'enquête ont été définies, dans le but de recueillir les perceptions de résidants situés au nord et au sud de l'échangeur Dorval. La première est localisée directement au sud de l'échangeur et est délimitée par l'autoroute 20 au nord, les rues Georges V à l'est, Carson au sud et Dumont à l'ouest. Un petit secteur comprenant quelques résidences, situé dans la zone d'industrie légère localisée entre les autoroutes 520 et 20 à proximité de l'échangeur Côte-de-Liesse, a également été rattaché à cette première zone d'enquête. Ce secteur est délimité par les rues Michel-Jasmin au nord, Édouard VII à l'est, Marshall à l'ouest et l'autoroute 20 au sud (*figure 1*).

La seconde zone d'enquête se situe au nord-ouest de l'échangeur Dorval. Elle a été déterminée en fonction de sa proximité immédiate à l'avenue Cardinal qui constitue une voie d'accès à

---

<sup>5</sup> La traduction des questionnaires des sondages a été assurée par le Groupe Géocom.

l'autoroute 520 et à l'aéroport sans emprunter l'autoroute 20. Cette zone est délimitée par les rues Brookdale au nord, Thorncrest à l'est, Cardinal au sud et la limite de l'arrondissement Dorval à l'ouest (*figure 1*).

Les trois quarts des répondants, soit 77, sont situés dans la zone sud et un quart, soit 27, dans la zone nord. Le nombre de répondants par zone a été déterminé en proportion du nombre de foyers.

## **2.7. SONDAGE AUPRÈS DES USAGERS DE L' AÉROPORT DE DORVAL**

### **2.7.1. Objectifs**

Le sondage auprès d'usagers de l'Aéroport de Dorval avait pour objectif de recueillir leurs opinions et leurs perceptions concernant l'échangeur Dorval et l'accès à l'aéroport, ainsi que leurs suggestions quant à d'éventuelles améliorations. Il s'agissait d'avoir une idée des perceptions des usagers de l'aéroport quant aux besoins et aux solutions. Les résultats ne sont pas représentatifs de l'ensemble des usagers de l'aéroport. Les « usagers » visés par le sondage étaient les voyageurs, les chauffeurs de taxis, de limousines et d'autobus, ainsi que les employés de la zone aéroportuaire.

### **2.7.2. Méthodologie**

Le sondage a été effectué en face-à-face du 9 au 23 juin 2003 par le Groupe Géocom, dûment autorisé par ADM, auprès de 157 répondants. Les entrevues, d'une durée approximative de 10 minutes, ont été menées à différentes heures de la journée et à différents endroits de la zone aéroportuaire, soit dans l'aérogare, dans les sections réservées aux taxis, limousines et autobus, et dans les stationnements des employés.

Le questionnaire était essentiellement le même que celui adressé aux riverains de l'échangeur Dorval. Les deux questions adressées aux riverains (no. 10 et 11 du questionnaire « résidants ») et celle concernant l'évitement de l'échangeur (no. 7 du questionnaire « résidants ») ont été supprimées; une question sur l'accessibilité à l'aéroport a été ajoutée (no. 14 du questionnaire « usagers »). Le questionnaire comportait des questions fermées avec une ou plusieurs réponses possibles et des questions ouvertes. Il a été proposé en français et en anglais (voir la version française à l'*annexe G*). Un pré-test a été effectué par le Groupe Géocom auprès de 14 usagers et quelques modifications mineures ont été apportées au questionnaire.

Figure 1 : Zones d'enquête du sondage auprès des résidants riverains de l'échangeur Dorval.

## **2.8. TABLES RONDES SECTORIELLES**

Les tables rondes sectorielles visaient à recueillir les besoins et les préoccupations des usagers et des groupes d'intérêts concernés par l'échangeur Dorval, ainsi que des suggestions quant à des améliorations souhaitables.

À partir de la revue de presse, de l'analyse documentaire, des rencontres individuelles avec les partenaires et des contacts auprès des comités et de certains organismes de coordination du milieu, une liste d'intervenants préoccupés par l'échangeur Dorval et l'accès à l'Aéroport de Dorval a été dressée (*annexe H*). Un document d'information destiné aux intervenants (*annexe I*) et un ordre du jour des rencontres (*annexe J*) ont été préparés.

Un premier contact a été effectué auprès des intervenants par l'envoi postal du document d'information, accompagné d'une lettre du directeur de la Direction régionale de l'Île-de-Montréal du ministère des Transports du Québec et d'une lettre du président du CCC précisant le mandat et l'objectif de la consultation. Les intervenants ont été rejoints quelques jours plus tard par téléphone afin de s'assurer de la réception du document et de s'enquérir de leur intérêt à participer aux rencontres sectorielles.

Par la suite, une invitation officielle indiquant la date, l'heure et l'endroit de la rencontre a été transmise à tous les intervenants par télécopieur. Ces derniers étaient invités à confirmer leur participation. Un rappel téléphonique auprès des intervenants n'ayant pas confirmé leur présence a ensuite été effectué.

Six tables sectorielles ont été tenues du 20 au 23 mai 2003 au Centre communautaire Sarto-Desnoyers de l'arrondissement Dorval. Les secteurs représentés étaient : commerces/entreprises, développement économique, environnement, santé/sécurité, tourisme et, transport des personnes à l'aéroport. Au total, 32 intervenants ont participé aux différentes tables (voir la liste à l'*annexe K*).

Afin de permettre aux intervenants d'avoir un aperçu global des résultats des rencontres sectorielles, un document synthèse (*annexe L*) résumant les points de vue recueillis lors des rencontres a été rédigé et transmis à tous les intervenants invités, qu'ils aient ou non participé à ces tables rondes.

## **2.9. TABLES RONDES MULTISECTORIELLES**

Deux tables rondes multisectorielles regroupant des représentants de chacun des secteurs ont ensuite été tenues les 17 et 18 juin 2003 au Centre communautaire Sarto-Desnoyers de l'arrondissement Dorval. Elles visaient à faire valider par les participants les différents besoins identifiés lors des tables sectorielles, à prioriser les solutions proposées par les intervenants et à identifier les consensus et les divergences (voir l'ordre du jour à l'*annexe M*).

Une invitation a été transmise par télécopieur à tous les intervenants de la liste dressée pour les tables rondes sectorielles et un rappel téléphonique a été effectué auprès de ceux qui n'avaient pas confirmé leur présence. Au total, 28 intervenants ont participé aux deux tables multisectorielles (voir la liste à l'*annexe N*).

### 3. RÉSULTATS

---

#### 3.1. REVUE DE PRESSE

La revue de presse a permis d'identifier trois thèmes principaux : a) le projet d'amélioration de l'échangeur Dorval et des accès à l'aéroport, b) le projet de navette ferroviaire, et c) les problèmes de congestion, de bruit et de pollution. Chacun de ces thèmes a été exploré pour la période 1993-2002, aucun article datant d'avant cette période n'ayant été trouvé. Le *tableau 3.1*, à la fin de la section, résume les thèmes soulevés par les différents acteurs.

##### 3.1.1. Le projet d'amélioration de l'échangeur Dorval et des accès à l'aéroport

Deux sous-thèmes sont abordés ici : les travaux envisagés et la question des coûts.

###### 3.1.1.1. Les travaux envisagés

Dans *La Presse* du dimanche 22 août 1993, Messieurs Jacques Roy et Yvon Bigras, chercheurs au Centre de recherche en gestion de l'UQAM, affirment que l'Aéroport de Dorval est doté d'un excellent réseau routier et d'une multitude d'espaces de stationnement. Selon eux, le terminus de la STCUM pourrait être relocalisé, une escale des trains de banlieue et un service d'autobus interurbain pourraient être prévus, et le service de métro pourrait y être amené pour en faire le terminus nord-ouest (1)<sup>6</sup>.

Le samedi 11 mai 1996, Monsieur Pierre Cadieux, consultant en transport et président du comité de transport de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, affirme que « l'amélioration du lien entre l'Aéroport de Dorval et le centre-ville n'est pas un facteur critique ». Selon lui, la route et la navette Aérobus assurent déjà une liaison relativement adéquate (11). Dans le même article, Monsieur Cadieux précise qu'en 1996, le budget du MTQ pour la région de Montréal a été réduit de 42 %. Il estime que les signaux venant de Québec indiquent alors qu'on ne doit pas s'attendre à des investissements pour améliorer l'accès au rond-point Dorval (11).

Peu de temps plus tard, le 29 mai 1996, Monsieur Jacques Auger, président et chef de la direction d'ADM, affirme que « l'état actuel du réseau routier de la grande région de Montréal nécessite une

---

<sup>6</sup> Les numéros entre parenthèses réfèrent à la liste des articles consultés qui apparaît à l'*annexe C*.



intervention vigoureuse du MTQ ». Il rappelle que le MTQ prévoyait parmi ses projets, dès 1984, des travaux à l'échangeur Dorval et à l'échangeur A40-A520, et cela, quoiqu'il arrive à l'Aéroport de Dorval (14).

*Le Devoir* et *La Presse* du 15 août 1997 font état d'un accord entre les gouvernements afin d'investir 36 millions de dollars pour améliorer l'accès à l'Aéroport de Dorval, puisqu'une surcharge du réseau routier est appréhendée suite au transfert des vols internationaux de Mirabel vers Dorval (20, 21, 24).

Le 4 mars 1998, *The Chronicle* rapporte que Monsieur Peter Yeomans, alors maire de la Cité de Dorval, prédit que le projet d'amélioration de l'échangeur Dorval sera prêt pour le nouveau millénaire. Dans cet article, il est question de nouvelles rampes d'accès qui seront construites pour éviter l'échangeur Dorval et désengorger l'autoroute 20 dans les deux directions ainsi qu'une autre du côté de Côte-de-Liesse (28). *La Presse* du 22 octobre 1998 annonce à son tour que le projet de réfection de l'échangeur Dorval commence à prendre forme suite au transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval (30).

Le 16 septembre 1999, soit un an et demi plus tard, Monsieur Yeomans (maire de Dorval) affirme que la planification de la construction de trois nouveaux viaducs à l'échangeur Dorval est presque terminée. Selon lui, les travaux qui débuteront en 2000 et qui dureront deux ans ont pour but d'augmenter la fluidité des déplacements entre l'ouest de l'île, l'aéroport et le centre-ville, par l'autoroute 20 et 520 venant de l'est ou de l'ouest. Les travaux qui provoqueraient deux années de difficiles déplacements pour les gens du West Island restent à être approuvés par le gouvernement du Québec qui est en pleine étude environnementale sur le sujet. Pour Monsieur Yeomans, il n'y a pas de doute quant à l'acceptation du projet puisque, à long terme, il permettra de réduire la congestion et les émissions de polluants (34).

Le 24 décembre 1999, la construction du nouvel échangeur Dorval, identifiée comme élément névralgique prioritaire pour le réseau routier de la métropole, est encore repoussée d'au moins un an (37).

Le 17 février 2000, les travaux de construction des nouveaux viaducs à l'échangeur Dorval n'ont toujours pas de date de lancement, dit Monsieur Yeomans (maire de Dorval), qui blâme les autorités provinciales pour ce retard. Il y a déjà deux ans que Monsieur Yeomans parle

d'améliorer les accès routiers entre l'autoroute 20 et l'autoroute Côte-de-Liesse (39). Quant à Monsieur Normand Boivin, directeur général d'ADM, il déclare dans *La Presse* du 25 février 2000 que « la construction d'un nouvel échangeur fait partie des prochaines étapes importantes à venir » (40).

Dans *La Presse* du 24 octobre 2001, l'ex-maire de Montréal, Monsieur Pierre Bourque, en campagne pour les élections à la Ville de Montréal, affirme qu'il souhaite participer activement à la relance de la construction à l'Aéroport de Dorval. Selon lui, non seulement faut-il terminer le rond-point, mais il demande aux gouvernements fédéral et provincial de s'entendre afin que l'agrandissement de l'aérogare s'accélère (48).

En 2002, la question du transfert des vols nolisés de Mirabel à Dorval est sur la table. Selon Monsieur Claude Dauphin, membre du Comité exécutif de la Ville de Montréal, « ce déménagement nécessitera une réfection majeure du rond-point Dorval », où passe l'ensemble de la circulation automobile en route ou sortant de l'Aéroport de Dorval. Selon lui, la réfection de cette importante infrastructure urbaine devient une question d'ordre environnemental dans ces circonstances, car la circulation y est déjà très dense à l'heure actuelle (50).

Le 11 mai 2002, selon Monsieur Normand Cazalais du journal *Le Devoir*, les travaux effectués à Dorval ne semblent pas être faits dans le but de remodeler l'aéroport mais plutôt de l'intégrer à long terme à son voisinage. Selon lui, la reconstruction du rond-point Dorval n'en est encore qu'au stade de la planche à dessin, (51).

Le 15 juin 2002, *Le Devoir* rapporte les propos de Monsieur Claude Dauphin lequel pilote de nombreux projets à l'ordre du jour sur l'île de Montréal dont une navette entre l'aéroport et le centre-ville ainsi que l'amélioration de l'échangeur Dorval. Il se dit prêt à aller chercher du financement auprès de Québec et d'Ottawa pour leur réalisation (53).

### 3.1.1.2. Les coûts envisagés du réaménagement de l'échangeur Dorval

*La Presse* du 24 février 1996 annonce qu'en raison du transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval, les investissements vont désormais se faire à Dorval. L'article précise que cet apport de personnes va créer toutes sortes de problèmes secondaires en termes de bruit, de congestion routière, d'infrastructures. De plus, les investissements risquent d'être plus élevés puisque des travaux devront être faits pour améliorer le réseau routier (6).

Le maire de Dorval, Monsieur Peter Yeomans, annonce dans *The Chronicle* du 28 février 1996 qu'une étude sur les problèmes de circulation près de l'Aéroport de Dorval sera publiée en mai de cette même année. Cette étude conceptuelle étudie toutes les possibilités et les options afin d'obtenir une image globale des coûts. Monsieur Yeomans croit que des fonds privés et parapublics suivront éventuellement et qu'il y a là une très bonne occasion à saisir puisqu'il « voit en ce projet une grande opportunité ». Il estime que le problème de l'échangeur Dorval pourrait être réglé à un coût raisonnable (7).

Le 15 août 1997, *La Presse* et *Le Devoir* rapportent qu'un accord entre les gouvernements serait conclu pour investir 36 millions de dollars afin d'améliorer l'accès à l'Aéroport de Dorval. L'apport du fédéral et du provincial serait de 12 millions de dollars chacun pour la construction de deux bretelles qui relieraient directement l'aéroport à l'autoroute 20. La Ville de Dorval ajouterait huit millions de dollars et ADM compléterait avec quatre millions de dollars (21, 22 et 27).

Le 16 août 1997, dans *Le Devoir*, le ministère des Transports du Québec confirme qu'une enveloppe budgétaire totalisant 36 millions de dollars a été accordée pour la construction de deux bretelles d'accès qui relieraient directement l'aéroport à l'autoroute 20 (23). Toutefois, la transformation du rond-point en échangeur, avec viaducs, bretelles et voies de service, a été estimée à 50 millions de dollars (25).

Le 4 mars 1998, dans *The Chronicle*, le maire de Dorval, Monsieur Yeomans, prédit que le projet d'amélioration de l'échangeur Dorval, toujours évalué à environ 36 millions de dollars, sera prêt pour le nouveau millénaire. Monsieur Yeomans confirme les propos de l'année précédente, c'est-à-dire que la ville de Dorval s'attend à déboursier 8 millions de dollars pour les travaux de

l'échangeur, ADM, 4 millions de dollars et chacun des gouvernements, 12 millions de dollars (28).

Le 24 décembre 1999, *La Presse* annonce que les coûts de la construction du nouvel échangeur Dorval sont passés de 36 à 50 millions de dollars. Les quatre parties qui se sont engagées à verser leur part de la facture de 36 millions de dollars ne veulent rien payer de plus (37).

Le 4 avril 2000, *Le Devoir* affirme que les coûts des travaux de l'échangeur Dorval auraient bondi à 60 millions de dollars. Les transformations de ce véritable pivot reliant le centre-ville à l'aéroport international étaient estimées à 36 millions de dollars en 1998. Le vice-président aux affaires internes d'ADM, Monsieur Denis Beaugard, a affirmé que « c'est l'addition des demandes des différents partenaires qui aurait fait bondir le coût de l'échangeur à 60 millions ». Concernant le financement, rien n'est encore sûr concernant la somme qui serait versée par le fédéral (41).

Dans *Le Devoir* du 8 avril 2000, le centre de recherche en gestion de l'UQAM estime que le transfert des vols internationaux s'est fait au profit d'Air Canada et au détriment des usagers. Selon lui, ADM reconnaît en 1996, que « la capacité optimale des pistes de Dorval sera atteinte aux environs de 2015 et [qu']il faudra alors retourner certains vols à Mirabel ». Selon l'article, on se retrouve donc aujourd'hui avec des investissements dont ADM avait dissimulé la teneur (42).

Un an après, le 4 mai 2001, des estimations de coûts sont encore données dans *La Presse* concernant les travaux à réaliser à l'échangeur Dorval afin d'améliorer la desserte de l'aéroport. Sa construction coûtera finalement le double des prévisions faites en 1998, c'est-à-dire 70 millions de dollars. Une seconde phase est ajoutée à ce projet afin d'améliorer les liens vers l'ouest, entre les autoroutes 20 et 520, qui fera augmenter les coûts à 140 millions de dollars. Monsieur Guy Chevrette, alors ministre des Transports du Québec, prévoit des négociations pour aboutir à un partage tiers-tiers-tiers entre le fédéral, le provincial et la Ville de Montréal. Cependant, la date du début des travaux ne semble pas déterminée (45).

Le 21 mai 2002, Monsieur Mario Roy, éditorialiste à *La Presse*, indique que « les coûts du transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval, en incluant les infrastructures, le transfert des vols et les réaménagements de et autour de l'aéroport, devraient dépasser le chiffre de 700 millions de dollars » (52).

### **3.1.2. Le projet de navette ferroviaire**

Fin mai 1994, *La Presse* annonce qu'ADM a complété une étude de faisabilité sur les possibilités de financement d'une liaison ferroviaire qui relierait le centre-ville de Montréal à Dorval puis à Mirabel. Il faudrait 12 minutes pour se rendre à Dorval et 32 minutes à Mirabel par train sur le réseau existant (2).

Le 21 février 1996, soit près de deux ans plus tard, *La Presse* annonce qu'ADM augmentera la capacité du stationnement de l'Aéroport de Dorval de 3100 places. Sous le stationnement, une gare ferroviaire intégrée à l'aéroport serait construite si ce projet reçoit l'appui des autorités compétentes. Le projet prévoit une navette ferroviaire avec le centre-ville de Montréal et l'accueil de trains venant d'Ottawa (4, 10). *La Presse* du 4 juin 1996 rapporte qu'ADM, en annonçant le rapatriement des vols internationaux à Dorval, avait prévu dans son programme de réaménagement de l'aéroport, la construction d'une gare intermodale au coût de 25 millions de dollars (17).

Le 4 juillet 1996, paraît dans *La Presse* une opinion libre. Pour l'auteur, Monsieur Jacques Lamontagne, résidant de l'ouest de l'île, la meilleure solution serait de faire de Dorval un aéroport local, de compléter l'autoroute 13 et d'établir une liaison ferroviaire vers Mirabel. Il estime qu'il n'en coûterait probablement pas plus que de réaménager les autoroutes autour de Dorval (18).

Un an plus tard, le 9 août 1997, paraît dans *La Presse* un article de Monsieur Pierre de Bellefeuille, ancien député péquiste, contraire aux opinions répandues. Dans cet article, Monsieur de Bellefeuille s'exprime au nom du Front Mirabel. Selon lui, Mirabel n'est pas trop loin; il ne s'agirait que d'un problème de perception quant à la distance du centre-ville. Ce qui manque, et qui a manqué depuis le début selon lui, c'est une liaison ferroviaire rapide Mirabel – centre-ville et, tant que les vols seront partagés entre les deux aéroports, une liaison Mirabel – Dorval (19).

Selon *Le Devoir* du 15 août 1997, un projet de navette ferroviaire qui relierait les centres-villes de Montréal et d'Ottawa à l'Aéroport de Dorval est également à l'étude. Il en coûterait de 50 à 150 millions de dollars (21 et 22).

En septembre 1997, *La Presse* relate que le projet d'ADM d'ériger d'ici 1999 une gare à l'aéroport et de la relier à l'emprise ferroviaire de la ligne Montréal / Dorion-Rigaud n'est toujours pas écarté (25).

Dans le but d'améliorer l'état de la circulation dans l'échangeur Dorval, *The Chronicle* annonce à son tour, le 4 mars 1998, l'existence d'un projet qui prévoirait un lien ferroviaire direct entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal. De plus, le terrain de stationnement de la station de train Dorval serait doublé en repoussant l'avenue Cardinal de quelques centaines de pieds (28).

« Le projet d'un lien ferroviaire entre l'Aéroport de Dorval et le centre-ville de Montréal vient d'être ranimé par ADM et l'AMT », écrit *La Presse* du 7 mars 1998. Ces deux organismes se sont mis d'accord pour partager les frais d'une étude de faisabilité de 32 000 dollars. L'étude devrait être terminée à l'automne 1998 (29). Au début de février 1999, Madame Nicole Pageau-Goyette, alors présidente du Conseil d'administration d'ADM, attend l'étude commandée à l'AMT sur l'opportunité d'établir un lien ferroviaire direct entre le centre-ville et l'aéroport (32). Le 18 mars 1999, est annoncé dans *La Presse* par Madame Florence Junca-Adenot, présidente-directrice générale de l'AMT, que l'aménagement d'un lien ferroviaire entre le centre-ville de Montréal et l'Aéroport de Dorval coûterait entre 50 et 180 millions de dollars (33).

Le journal *The Gazette* du 16 septembre 1999, mentionne que le début de la réalisation du projet de train à haute vitesse entre la gare Windsor et Dorval (trajet en 13 minutes) est toujours attendu avant la fin de l'année 1999. L'article cite Monsieur Yeomans, alors maire de Dorval, qui affirme que le consortium comprenant le gouvernement fédéral, l'AMT, St-Lawrence et Hudson Railway (filiale du Canadien Pacifique), les autorités aéroportuaires, ADM, VIA Rail et la Ville de Dorval, en est arrivé à un accord officieux. Monsieur Peter Gregg, assistant du ministre des Transports du Canada, David Collenette, confirme que le consortium va procéder aussitôt que possible, soit dès que l'étude de faisabilité sera terminée. D'après Monsieur Peter Yeomans et Monsieur Clifford Lincoln, député fédéral de Lac-Saint-Louis, « ce service, à prix compétitif, profitera non seulement aux voyageurs mais aussi aux résidents de l'ouest de l'île ». Une deuxième ligne de train à haute vitesse est envisagée pour relier Ottawa à Dorval (35). ADM souhaite vraiment un lien ferroviaire avec Ottawa, selon *La Presse* du 25 février 2000 (40).

En octobre 2001, Monsieur Pierre Bourque, alors en campagne pour les élections à la Ville de Montréal, déclare vouloir aussi relancer le projet de lien ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport (48, 49).

### **3.1.3. Les problèmes de congestion, de bruit et de pollution**

Dès mai 1994, ADM reconnaît tenter de trouver une solution au problème d'engorgement sur l'autoroute 20 entre l'Aéroport de Dorval et le centre-ville (2). Dans *La Presse* du 29 mai 1996, dans la chronique « opinions », Madame Suzanne Mireault estime que la décision d'ADM de permettre tous les vols internationaux à Dorval pourrait avoir des impacts environnementaux pour l'ouest de l'île de Montréal : congestion routière, bruit, pollution de l'air. Selon elle, ces impacts pourraient augmenter le phénomène de l'étalement urbain et inciter des résidents à désertir cette partie de Montréal (15).

Le 29 février 1996, dans *La Presse*, la journaliste Lysiane Gagnon estime que l'accroissement du volume d'activités à Dorval va certainement engendrer plus de pollution par le bruit et les émissions de gaz (8).

Deux points de vue s'opposent dans *La Presse* du 22 février 1996. Ottavio Galella, consultant en circulation, estime qu'il y a déjà des problèmes d'accessibilité à Dorval le matin et le soir, aux heures de pointe. Selon lui, la capacité du rond-point Dorval (autoroutes 20 et 520) est déjà atteinte. Par contre, Serge Lebrun, un autre spécialiste en transport, soutient que « la congestion n'est pas une question importante. Il estime que les autoroutes (13, 20, 40 et 520) peuvent recevoir 25 % plus de véhicules qu'actuellement » (5). Selon *La Presse* du 18 mai 1996, suite à la concentration des vols à Dorval, les impacts majeurs sur le réseau routier de ce nouvel afflux de véhicules vers l'Aéroport de Dorval se feront principalement ressentir à l'heure de pointe du soir (12).

En août 1997, des liens rapides et variés avec le centre-ville et le reste de la grande agglomération de Montréal apparaissent indispensables. Mais le réseau autoroutier est déjà très engorgé. La situation risque d'empirer en fin d'après-midi et en début de soirée quand les heures de pointe de l'aéroport et du centre-ville coïncideront, précise *Le Devoir* (24). Ce même phénomène a été rappelé en février 1999 (31).

Au début de février 1999, Madame Pageau-Goyette, alors présidente du conseil d'administration d'ADM, commente une étude montrant que le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval ne fera pas gagner de temps aux automobilistes qui se rendent à l'aéroport étant donné la congestion autour de Dorval. Elle se dit consciente des problèmes de congestion (32).

En mai 2000, les discussions au sujet des problèmes de congestion routière autour de l'Aéroport de Dorval sont toujours d'actualité. Dans la chronique « opinions » de *La Presse*, Marcel Côté estime que l'augmentation de la congestion est un des maux que les opposants à l'Aéroport de Dorval attribuent au transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval. Les opposants croient que cette augmentation de la circulation nécessitera des investissements dans le réseau routier autour de l'aéroport (43).



Tableau 3.1 : Thèmes soulevés dans la revue de presse selon les acteurs.

<b>Articles et dates</b>	<b>Acteurs</b>	<b>Thèmes</b>
	<b><i>ADM</i></b>	
(2) 27 mai 1994		Liaison ferroviaire (étude de faisabilité sur le financement entre le centre-ville et l'Aéroport de Dorval)
(4) 21 février 1996		Gare ferroviaire (projet d'une gare intégrée à l'aéroport) Navette ferroviaire (projet entre l'aéroport et le centre-ville et aussi Ottawa) Réseau routier (compte sur le gouvernement pour l'améliorer autour de l'aéroport)
(12) 18 mai 1996		Pas d'audience publique (car ne dépendrait ni de la loi canadienne ni de la loi québécoise des évaluations environnementales)
(14) 29 mai 1996 et (44) 27 octobre 2000	Jacques Auger Premier Président et Chef de la direction d'ADM	Échangeur Dorval (nécessité de travaux)
(17) 4 juin 1996		Gare intermodale (prévision au coût de 25 millions \$)
(25) 10 sept. 1997		Gare ferroviaire à l'aéroport (le projet n'est pas écarté)
(29) 27 mars 1998		Liaison ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport (étude de faisabilité de 32 000 \$)
(32) 4 février 1999	Nicole Pageau- Goyette Présidente du conseil d'ADM	Congestion (dans l'échangeur Dorval)
(40) 25 février 2000		Liaison ferroviaire (souhait d'une liaison ferroviaire avec Ottawa)
(40) 25 février 2000	Normand Boivin Directeur général d'ADM	Rond-point Dorval (son réaménagement est une des prochaines étapes)
	<b><i>AMT</i></b>	
(33) 18 mars 1999	Florence Junca- Adenot PDG	Lien ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport (coûts : entre 50 et 180 millions \$)
	<b><i>Centre de recherche de l'UQAM</i></b>	
(1) 22 août 1993	Jacques Roy et Yvon Bigras	Réseau routier, en faveur de Dorval (excellent réseau routier autour de l'aéroport)
(42) 8 avril 2000		Capacité des pistes atteinte en 2015 à Dorval (retour probable de certains vols à Mirabel)
(43) 2 mai 2000	Jacques Roy	Congestion, en défaveur de Dorval (augmentation de la congestion autour de Dorval)

Tableau 3.1 (suite) : Thèmes soulevés dans la revue de presse selon les acteurs.

Articles et dates	Acteurs	Thèmes
	<b>Front Mirabel</b>	
(19) 9 août 1997	Pierre de Bellefeuille	Liaison ferroviaire (nécessité entre Mirabel et le centre-ville et entre Mirabel et Dorval)
(20) 11 août 1997		Réseau routier (infrastructures routières autour de Dorval inadéquates) Congestion (autour de Dorval)
	<b>Gouvernement du Québec</b>	
(13) 25 mai 1996		Accès routiers (Québec ne paie pas pour leur amélioration)
(17) 4 juin 1996	Serge Ménard Ministre d'état à la Métropole	Financement d'une liaison ferroviaire (demande de financement au gouvernement fédéral pour une liaison ferroviaire entre le centre-ville et l'Aéroport de Dorval)
(23) 16 août 1997		Coûts d'un nouvel échangeur (confirmation des 36 millions\$ accordés)
(45) 4 mai 2001	Guy Chevrette Ministre des Transports	Financement du rond-point Dorval (partage tiers-tiers-tiers des coûts)
	<b>Ville de Dorval</b>	
(3) 11 février 1996	Peter Yeomans Maire de Dorval	Plus de vols à Dorval
(7) 28 février 1996		Coût du nouvel échangeur (parution imminente d'une étude sur les coûts)
(28) 4 mars 1998		Coûts de l'échangeur Dorval (projet de l'échangeur Dorval à 36 millions \$ prêt pour 2000) Partage des coûts (Dorval : 8 millions \$, ADM : 4 millions \$, Québec et Ottawa : 12 millions \$ chacun) Liaison ferroviaire (entre le centre-ville et l'aéroport)
(34) 16 sept. 1999 (35) 16 sept. 1999		Liaison ferroviaire (projet imminent entre le centre-ville et l'aéroport et, entre Ottawa et l'aéroport)
(39) 17 février 2000		Échangeur Dorval (retard dans sa construction) Congestion et pollution (aux abords du rond-point)
	<b>Ville de Montréal</b>	
(38) 5 février 2000	Pierre Bourque Maire de Montréal	Accès à l'Aéroport de Dorval (nécessité d'en avoir un meilleur)
(48) 24 octobre 2001		Rond-point Dorval (terminer les travaux) Aérogare (agrandissement) Liaison ferroviaire (veut relancer ce projet entre le centre-ville et l'aéroport)
(50) 6 mai 2002	Claude Dauphin	Rond-point Dorval (réfection nécessaire)
(53) 15 juin 2002		Financement du nouveau rond-point (chercher le financement auprès de Québec et Ottawa)

Tableau 3.1 (suite) : Thèmes soulevés dans la revue de presse selon les acteurs.

<i>Les articles suivants relatent des faits mais n'expriment pas des opinions d'acteurs</i>	
<b>Articles et dates</b>	<b>Thèmes</b>
(5) 22 février 1996	Congestion et accessibilité
(6) 24 février 1996	Amélioration du réseau routier (problèmes de congestion, de bruit)
(8) 29 février 1996	Congestion, pollution par le bruit et le fuel
(9) 6 mars 1996	Navette rapide Dorval/centre-ville
(10) 12 mars 1996	Pollution par le bruit Absence d'une liaison ferroviaire
(11) 11 mai 1996	Accès correct à l'Aéroport de Dorval
(15) 29 mai 1996	Pollution par le bruit, pollution de l'air, congestion routière (conséquences du transfert des vols à Dorval)
(16) 30 mai 1996	Investissement possible de 63 millions \$ pour l'amélioration de l'accès à l'aéroport
(18) 4 juillet 1996	Liaison ferroviaire de Dorval à Mirabel Dorval comme aéroport local
(21) 15 août 1997	Coûts du nouvel échangeur Dorval : 36 millions \$ (12 millions \$ pour le fédéral et le provincial chacun, Ville de Dorval : 8 millions \$ et ADM : 4 millions \$ Projet de liaison ferroviaire entre le centre-ville de Montréal, celui d'Ottawa et l'aéroport (coûts : 50 à 180 millions \$)
(22) 15 août 1997	Amélioration de l'accès à l'aéroport pour 36 millions \$ Projet à l'étude d'une liaison ferroviaire entre le centre-ville de Montréal, d'Ottawa et l'Aéroport de Dorval
(24) 18 août 1997	Congestion (autour de l'aéroport, surtout aux heures de pointe)
(26) 10 décembre 1997	Avantage des infrastructures lointaines (moins de pollution par le bruit, l'air)
(27) 17 décembre 1997	Coûts des travaux de réfection du rond-point Dorval (partagés entre la Ville de Dorval, les gouvernements et ADM)
(30) 22 octobre 1998	Échangeur Dorval (les réfections prennent forme : autoroute surélevée de 4 voies, d'une longueur de 500 mètres)
(31) 3 février 1999	Congestion (en 2005, plus de temps pour se rendre à Dorval qu'à Mirabel)
(36) 10 septembre 1999	Rond-point Dorval : l'investissement de plus de 100 millions \$ prévu est-il dépensé au bon endroit ?
(37) 24 décembre 1999	Échangeur Dorval : réfection repoussée d'au moins 1 an, et investissements passés de 36 à 50 millions \$ Congestion (due au transfert des vols)
(41) 4 avril 2000	Coûts des travaux à l'échangeur Dorval (passés de 36 millions à 60 millions \$)
(46) 16 mai 2001	Navette rapide entre Dorval et Mirabel
(47) 18 septembre 2001	Train rapide entre Dorval et Mirabel (Dorval ne pourra jamais être agrandi)
(49) 19 décembre 2001	Projet à l'étude d'une navette Dorval/centre-ville
(51) 11 mai 2002	Échangeur Dorval (réfections non commencées)
(52) 21 mai 2002	Coûts du transfert des vols (700 millions \$ certainement dépassés)

### **3.1.4. Synthèse**

Au terme de la revue de presse, il apparaît que l'intérêt des journaux en regard du projet d'amélioration de l'échangeur Dorval est en grande partie relié à l'annonce et au transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval. Avant le transfert des vols, ce projet était peu discuté dans les journaux, comme l'indique le peu d'articles parus avant 1996.

Dans l'ensemble, les articles expriment essentiellement les points de vue des partenaires du projet (ADM, MTQ, Ville de Montréal, Cité de Dorval) et ceux des opposants au transfert des vols, principalement le « Front Mirabel ». Le peu d'articles trouvés dans *The Chronicle*, hebdomadaire régional, laisse supposer que l'amélioration de l'échangeur Dorval n'est pas une préoccupation pour la population locale. L'éditorialiste en chef à *The Chronicle*, contacté par le CCC à ce sujet, a confirmé cette hypothèse. Selon lui, les résidents s'accommodent de l'échangeur actuel tout en l'évitant le plus possible. Quant au petit nombre d'articles trouvés dans *The Gazette*, les journalistes contactés par le CCC expliqueraient la faible couverture du réaménagement de l'échangeur Dorval par le fait que personne n'est assigné spécifiquement aux questions de transport. D'autre part, ces représentants soulignaient que tout le monde s'entend pour dire que l'échangeur est désuet, que cela fait près de dix ans que des annonces de réaménagement sont faites mais qu'il n'y a pas encore eu de travaux. Il n'est donc pas étonnant, selon eux, que les journalistes n'aient que peu d'intérêt pour cette question.

L'analyse de contenu nous indique que plusieurs annonces de travaux de réfection dans l'échangeur Dorval ont effectivement été faites entre 1997 et 2002. Toutefois, les travaux annoncés varient : nouvelles rampes d'accès pour éviter l'échangeur Dorval et désengorger l'autoroute 20 dans les deux directions ainsi qu'une autre du côté de Côte-de-Liesse (28), trois nouveaux viaducs afin d'augmenter la fluidité des déplacements entre l'ouest de l'île, l'aéroport et le centre-ville par l'autoroute 20 et 520 venant de l'est ou de l'ouest (34), la construction d'un nouvel échangeur (40), deux bretelles d'accès qui relieraient directement l'aéroport à l'autoroute 20 (23), la transformation du rond-point Dorval en échangeur avec viaducs, bretelles et voies de services (25).

Plusieurs estimés de coûts, qui varient généralement avec la nature des travaux, ont aussi été avancés, soit 36 millions de dollars (21, 22), 50 millions de dollars (25), 60 millions de dollars (41), 70 millions de dollars (45), 80 millions de dollars (41) et 140 millions de dollars (45).

Certains projets de navettes ferroviaires ont été envisagés, reliant soit le centre-ville de Montréal, l'Aéroport de Dorval et l'Aéroport de Mirabel (2), soit le centre-ville de Montréal et l'Aéroport de Dorval (4, 28, 29, 33) ou soit les centres-villes de Montréal et d'Ottawa à l'Aéroport de Dorval (21, 22).

Le problème de congestion dans le secteur a été souligné dans plusieurs articles. Déjà avant l'annonce et le transfert des vols internationaux à Dorval, le problème d'engorgement sur l'autoroute 20 entre l'Aéroport de Dorval et le centre-ville de Montréal était reconnu (2). Avec le transfert des vols, une surcharge éventuelle du réseau routier a été mentionnée plusieurs fois (8, 12, 24, 32, 43). D'autres problèmes ont également été soulevés, particulièrement l'augmentation du bruit et de la pollution de l'air (8, 15).

### **3.2. ANALYSE DOCUMENTAIRE**

Outre les objectifs mentionnés à la section de la description de la démarche, l'analyse documentaire a également servi à la rédaction du document d'information utilisé lors des rencontres sectorielles.

#### **3.2.1. Description de la zone d'étude**

Les principales infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport de Dorval comprennent l'échangeur Dorval, les autoroutes 520 et 20, les avenues Cardinal et Dorval ainsi que le boulevard Roméo-Vachon (*figure 2*). Étant donné que l'échangeur Dorval est sans contredit l'infrastructure la plus importante puisqu'il fait le lien entre les diverses rues et autoroutes du secteur, il est au centre de la zone d'étude.

Les pages suivantes présentent les principales caractéristiques de l'échangeur Dorval et le réseau routier qui lui est relié, l'utilisation du sol autour de l'échangeur ainsi que les divers mouvements de circulation dans ce secteur.

Figure 2 : Réseau routier à l'étude.

### 3.2.1.1. L'échangeur Dorval

L'échangeur Dorval est situé dans l'arrondissement Dorval / L'Île Dorval qui occupe le même territoire que l'ancienne Cité de Dorval. Il se trouve à la jonction des autoroutes 20 et 520 (extrémité), et est constitué de deux aménagements : l'échangeur Côte-de-Liesse et le rond-point Dorval. L'échangeur Côte-de-Liesse se situe au nord des voies ferrées (Canadien National et Canadien Pacifique) et le rond-point Dorval au sud. Ils sont reliés par un passage sous le viaduc ferroviaire (*figure 2*).

Par l'échangeur Côte-de-Liesse on accède au boulevard Roméo-Vachon (aéroport), aux avenues Cardinal et Michel-Jasmin, au rond-point Dorval et à l'autoroute 520. Le rond-point Dorval donne accès à l'autoroute 20 est (direction centre-ville) et ouest (direction Dorion), à l'échangeur Côte-de-Liesse, à l'autoroute 520 (extrémité) et à l'avenue Dorval. Quatre feux de circulation sont présents dans ce rond-point.

Outre l'accès aux axes routiers, l'échangeur Dorval donne directement accès à l'Aéroport de Dorval ainsi qu'aux hôtels Hilton et Best Western.

Plusieurs services de transport en commun sont situés dans l'échangeur Dorval du côté du rond-point Dorval : la gare de train de banlieue Montréal / Dorion-Rigaud de l'Agence métropolitaine de transport (gare Dorval), la gare de trains inter-cités de VIA Rail, un terminus d'une dizaine de lignes d'autobus de la Société de transport de Montréal, deux stationnements incitatifs totalisant 402 espaces et sept aires d'attente (stationnement de courte durée) (Daniel Arbour et Associés<sup>7</sup>, 2002).

Le réseau piétonnier assure la liaison entre les services de transport en commun de la gare Dorval et la zone résidentielle au sud. Par contre, le réseau piétonnier au nord des voies ferrées est pratiquement absent.

Il n'y a pas de réseau cyclable à proximité de l'échangeur Dorval. Toutefois, à la gare Dorval, 14 supports pour bicyclette sont disponibles.

---

<sup>7</sup> Nous utiliserons tout au long du rapport l'appellation DAA pour *Daniel Arbour et Associés*.

De plus, les réseaux d'égout, d'aqueduc, de communication et d'alimentation en énergie traversent en grande partie le sous-sol de l'échangeur Dorval.

L'échangeur Dorval joue, d'une part, un rôle régional puisqu'il fait la connexion entre deux autoroutes (réseau supérieur) et qu'il dessert l'Aéroport de Dorval et, d'autre part, un rôle local en reliant des rues de l'arrondissement Dorval et les voies de circulation du réseau supérieur. Pour les résidents, l'échangeur Dorval est l'accès privilégié à l'arrondissement Dorval.

### 3.2.1.2. L'utilisation du sol

L'échangeur Dorval est entouré d'une zone d'industrie légère au nord-est, d'une zone résidentielle de faible densité au sud-est, d'une zone commerciale au sud-ouest et d'une zone aéroportuaire au nord-ouest (*figure 3*).

- *La zone industrielle*

Au nord-est de l'échangeur Dorval se trouve une zone triangulaire d'industrie légère délimitée approximativement par les autoroutes 20, 520 (de part et d'autre) et la 55<sup>e</sup> avenue. On y dénombre près de 400 industries légères (imprimeries, entrepôts, production de vêtements, débosseurs, transport, etc.) (Arrondissement Dorval, 2003) et quelques résidences (DAA, 2002).

- *La zone résidentielle*

On peut distinguer deux secteurs résidentiels dans l'arrondissement Dorval. Le plus important se situe au sud de l'autoroute 20, de part et d'autre de l'échangeur Dorval. L'autre secteur résidentiel se trouve au nord de l'autoroute 20, à l'extrême ouest de l'arrondissement. Selon le recensement de 1996, la population totale de l'arrondissement Dorval est d'environ 17 500 habitants.

- *La zone commerciale*

L'échangeur Dorval donne accès au sud-ouest au centre commercial Les Jardins Dorval qui regroupe une centaine de magasins (DAA, 2002) ainsi qu'à l'axe commercial principal qu'est l'avenue Dorval où l'on dénombre plus de 150 commerces (Arrondissement Dorval, 2003).



Figure 3 : Occupation du sol (1996).

- *La zone aéroportuaire*

Une partie de la zone aéroportuaire est incluse dans la zone d'étude, soit le secteur de l'aérogare et le secteur cargo.

- Le secteur de l'aérogare

Outre l'aérogare qui accueille plusieurs transporteurs aériens et entreprises de services commerciaux (magasins de détail et restaurateurs), plusieurs entreprises connexes se sont installées dans ce secteur : Nav Canada, l'hôtel Hilton ainsi que des compagnies de location d'automobiles (DAA, 2002).

- Le secteur cargo

Le secteur cargo se trouve dans la partie ouest de la zone aéroportuaire (à l'ouest du boulevard Albert-de-Niverville). Ses principales fonctions économiques sont le traitement des marchandises et l'entretien d'aéronefs (DAA, 2002). On y retrouve une cinquantaine d'exploitants : sociétés aériennes, courtiers en douane, transitaires, expéditeurs, organismes gouvernementaux (dont Postes Canada) ainsi qu'une centrale thermique, des hangars d'entretien d'aéronefs, des centres de manutention et de traitement des marchandises et les cuisines de l'air (Aéroports de Montréal, 2002; DAA, 2002).

### 3.2.1.3. Les mouvements de circulation

Il y a ainsi dans le secteur à l'étude plusieurs générateurs de déplacements : l'Aéroport de Dorval, les secteurs résidentiel, commercial et industriel, le terminus d'autobus, les stationnements incitatifs, etc., auxquels s'ajoutent les déplacements de transit dans l'échangeur Dorval (lien entre les autoroutes 20 et 520). Cette section présente les différents mouvements de circulation.

- *L'échangeur Dorval*

Le débit journalier moyen annuel (DJMA) pour l'ensemble de l'échangeur Dorval se situe à près de 150 000 véhicules (DAA, 2002).

Selon une enquête origine / destination réalisée en mai 1998 par DAA (2002) dans le cadre de l'étude d'opportunité, les heures de pointe dans l'échangeur Dorval sont de 7h45 à 8h45 le matin et de 16h45 à 17h45 le soir. Durant l'heure de pointe du matin, il y transite environ 6500

véhicules. Les plus importantes origines sont l'autoroute 520, l'autoroute 20 ouest et l'avenue Cardinal, et la principale destination est l'autoroute 520 (*tableau 3.2*).

À l'heure de pointe du soir, plus de 8000 véhicules circulent dans l'échangeur Dorval. Les deux plus importantes origines sont l'autoroute 520, avec 2834 véhicules, et l'aéroport, avec 1433 véhicules. Les destinations sont multiples : l'autoroute 520, l'aéroport, l'autoroute 20 ouest, l'avenue Dorval et l'avenue Cardinal (*tableau 3.2*).

Le *tableau 3.2* indique que l'autoroute 520 est l'axe de déplacement (deux directions) le plus important avec 8673 véhicules qui l'empruntent aux heures de pointe du matin et du soir. Les *tableaux 3.3 et 3.4* montrent les principaux mouvements aux heures de pointe.

Tableau 3.2 : Estimation du nombre de véhicules à l'heure dans l'échangeur Dorval selon les principales origines et destinations aux heures de pointe du matin et du soir.

	Origine AM	Destination AM	Origine PM	Destination PM	Total
A-20 est	786	378	955	941	3060
A-520	<b>1363</b>	<b>2753</b>	<b>2834</b>	<b>1713</b>	<b>8673</b>
Aéroport	766	837	<b>1433</b>	<b>1379</b>	4415
Av. Cardinal	<b>1002</b>	712	635	<b>1038</b>	3387
A-20 ouest	<b>1078</b>	413	633	<b>1228</b>	3352
Av. Dorval	698	346	742	<b>1035</b>	2821

Tiré de Daniel Arbour et Associés (2002), selon une enquête origine / destination réalisée en mai 1998.

Tableau 3.3 : Estimation du nombre de véhicules à l'heure dans l'échangeur Dorval selon les principaux mouvements à l'heure de pointe du matin (7h45-8h45).

	Nombre de véhicules
A-20 ouest vers A-520	762
Av. Cardinal vers A-520	587
Aéroport vers A-520	424
Av. Dorval vers A-520	401
A-520 vers av. Cardinal	390

Tiré de Daniel Arbour et Associés (2002).

Tableau 3.4 : Estimation du nombre de véhicules à l'heure dans l'échangeur Dorval selon les principaux mouvements à l'heure de pointe du soir (16h45-17h45).

	Nombre de véhicules
A-520 vers av. Cardinal	825
Aéroport vers A-520	721
A-520 vers aéroport	588
A-520 vers A-20 ouest	564
A-20 est vers aéroport	537

Tiré de Daniel Arbour et Associés (2002).

- *Le transport en commun et les réseaux piétonnier et cyclable*

À chacune des périodes de pointe du matin et du soir, plus de 1000 passagers du train de banlieue Montréal / Dorion-Rigaud embarquent ou débarquent à la gare Dorval (en prenant en compte les mouvements dans les deux directions) (Agence métropolitaine de transport, 2002).

Au terminus d'autobus de la gare Dorval, il y a quotidiennement 883 mouvements d'autobus transportant 47 000 passagers (Société de transport de Montréal, 2002).

Les places du stationnement incitatif de la gare Dorval sont utilisées à 92 % (DAA, 2002). Ainsi, 740 mouvements quotidiens (370 véhicules) dans l'échangeur Dorval sont reliés à ce stationnement.

Par ailleurs, la traverse située près du centre commercial Les Jardins Dorval est la plus utilisée aux périodes de pointe du matin (83 piétons et cyclistes) et du soir (123 piétons et cyclistes) (DAA, 2002).

- *La zone résidentielle*

Les résidents de l'arrondissement Dorval génèrent quotidiennement 41 968 déplacements (tous modes), dont près de 10 000 à la période de pointe du matin (AMT, 2003). Ceux qui utilisent l'échangeur Dorval proviennent soit de l'avenue Dorval, du chemin Herron (boulevard Fénélon), de l'avenue Cardinal ou du boulevard Bouchard. D'après l'enquête origine / destination de mai 1998 (DAA, 2002), 30 % des véhicules qui transitent par l'échangeur Dorval proviennent de ces

axes routiers en période de pointe du matin. En période de pointe du soir, 27 % des véhicules qui circulent dans l'échangeur se dirigent vers ces axes routiers.

- *La zone commerciale*

Selon les représentants du programme « Rues principales » de l'arrondissement Dorval, l'avenue Dorval, incluant le centre commercial Les Jardins Dorval, employait environ 1100 personnes en 2001.

Les heures d'ouverture des commerces étant généralement de 9h à 18h, on peut supposer que les travailleurs de cette zone circulent dans l'échangeur Dorval à l'heure de pointe du matin (7h45-8h45) mais un peu après celle du soir (16h45-17h45).

- *La zone industrielle*

Nous ne disposons d'aucune donnée sur le nombre de travailleurs et les mouvements de circulation dans la zone industrielle.

Par ailleurs, selon le recensement de 1996, les services de transport et d'entreposage représentent 24 % des emplois de l'arrondissement Dorval, ce qui entraîne des mouvements de circulation importants (Ville de Montréal, 2001).

- *La zone aéroportuaire*

La zone aéroportuaire compte près de 22 000 travailleurs dont plus de 8700 employés utilisent l'accès du côté de l'échangeur Dorval (les 13 000 autres accèdent par le Chemin de la Côte-Vertu; ce secteur est exclu de la zone d'étude) (Tecsult, 1999). Parmi l'ensemble de ces travailleurs, 40 % habitent l'île de Montréal (Aéroports de Montréal, 2003). Selon une enquête citée dans DAA (2002), datant de 1993 et incluant le personnel de l'Aéroport international de Montréal–Mirabel, 96 % des employés des aéroports utilisent leur automobile pour se rendre au travail. Bien que ces résultats aient probablement varié avec la libéralisation des vols internationaux en 1996, on peut supposer que la majorité du personnel utilise toujours leur voiture personnelle.

- Le secteur de l'aérogare

Au cours des dernières années, l'Aéroport de Dorval a accueilli au total autour de 8 millions de passagers annuellement ([www.admtl.com](http://www.admtl.com)), dont environ 7 millions arrivent ou repartent de Montréal (Aéroports de Montréal, 2003). En moyenne, près de 20 000 passagers circulent donc quotidiennement dans le secteur de l'échangeur Dorval. Selon Aéroports de Montréal (2002), 75 % de ces passagers qui se rendent ou repartent de l'aéroport utilisent une voiture privée ou le taxi. Plus d'un tiers des passagers proviennent ou se dirigent vers le centre-ville de Montréal.

Selon DAA (2002), les périodes de pointe des passagers dans les deux directions (vers l'échangeur et vers l'aéroport) se situent entre 6h et 9h le matin avec un débit moyen d'environ 900 véhicules/h et entre 15h et 20h le soir avec un débit moyen plus élevé de 1400 véhicules/h. Les heures de pointe des passagers correspondent en partie avec celles déterminées dans l'échangeur Dorval (7h45-8h45 et 16h45-17h45).

Par ailleurs, l'hôtel Hilton compte 250 employés (DAA, 2002) et possède un stationnement d'environ 300 places. Un autre stationnement (Stationnement Vinci) d'environ 900 places, de gestion privée, est localisé à proximité immédiate de l'hôtel Hilton.

D'autre part, il y a quotidiennement dans le secteur de l'aérogare 3980 mouvements de taxis, 500 mouvements de limousines, 3160 mouvements de véhicules de location et 85 mouvements de navettes aéroportuaires (ADM, 2003). Une quarantaine d'autobus nolisés circulent aussi dans ce secteur tous les jours (DAA, 2002). Les camions de livraison des biens à l'aérogare utilisent également l'accès de l'échangeur Dorval, mais nous ne disposons pas d'information sur le nombre de ces véhicules.

Il est difficile de déterminer clairement le nombre de véhicules qui transitent quotidiennement dans l'échangeur Dorval en direction ou en provenance de l'aérogare. En effet, plusieurs groupes d'employés travaillent selon des horaires variables. De plus, une partie des passagers se déplacent en commun (même voiture ou taxi, autobus nolisés, etc.). Il semble également que bon nombre de véhicules (dont probablement des employés, des passagers, des camions, etc.) en provenance de l'ouest de l'île de Montréal n'empruntent pas l'échangeur Dorval pour se rendre à l'aéroport, mais utilisent plutôt l'avenue Cardinal et le boulevard Albert-de-Niverville. Les chiffres bruts donnent donc une surestimation des mouvements qu'il pourrait y avoir en direction ou en provenance de l'aérogare.

- Le secteur cargo

Le secteur cargo génère plus de 9000 mouvements véhiculaires par jour (employés et camions) (DAA, 2002). De ces 9000 mouvements, il y a environ 2000 mouvements de camions par jour, dont 80 % doivent passer par l'échangeur Dorval (principalement l'échangeur Côte-de-Liesse) (DAA, 2002). Selon DAA (2002), les périodes de pointe du secteur cargo se situent entre 7h et 8h le matin et celle du soir entre 15h et 16h.

Le *tableau 3.5* présente les mouvements quotidiens dans le secteur de l'échangeur Dorval.

Tableau 3.5 : Mouvements quotidiens dans le secteur de l'échangeur Dorval.

	MOUVEMENTS QUOTIDIENS
<b>Échangeur Dorval</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 150 000 mouvements véhiculaires (DAA, 2002) (débit journalier moyen annuel)</li> </ul>
<b>Secteurs à proximité</b>	
Terminus d'autobus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 883 mouvements d'autobus (STM, 2002)</li> </ul>
Stationnement incitatif gare Dorval	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 740 mouvements véhiculaires (370 places utilisées) (DAA, 2002)</li> </ul>
Zones résidentielles	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 41 968 mouvements par les résidents du secteur (AMT, 2003)</li> </ul>
Zone industrielle	<ul style="list-style-type: none"> <li>• non disponible</li> </ul>
Zone commerciale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• non disponible</li> </ul>
<b>Aéroport de Dorval</b>	
Secteur aérogare	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 19 900 mouvements de passagers (ADM, 2003)</li> <li>• 3360 mouvements d'employés (ADM, 2003)</li> <li>• 3980 mouvements de taxis (ADM, 2003)</li> <li>• 500 mouvements de limousines (ADM, 2003)</li> <li>• 3160 mouvements de véhicules de location (ADM, 2003)</li> <li>• 85 mouvements de navettes aéroportuaires (ADM, 2003)</li> </ul>
Secteur cargo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 9000 mouvements véhiculaires (employés/camions) (DAA, 2002)</li> </ul>

Aux périodes de pointe, l'ensemble des secteurs génère des mouvements plus intenses entre 8h et 9h le matin et entre 16h et 18h le soir, avec un nombre de véhicules plus élevé en période de pointe du soir.

### **3.2.2. Identification de quelques problèmes liés à l'échangeur Dorval**

L'analyse documentaire a permis d'identifier quelques problèmes particuliers liés à l'échangeur Dorval : la sécurité, la congestion ainsi que la signalisation et la complexité des lieux.

- *La sécurité*

Selon DAA (2002), l'échangeur Dorval enregistre le second plus haut taux d'accidents après l'échangeur Décarie. C'est dans le rond-point Dorval que le plus grand nombre d'accidents est enregistré, soit 60 % des accidents de l'ensemble de l'échangeur Dorval, mais ils sont généralement sans gravité (dommages matériels seulement). Un nombre à peu près équivalent d'accidents s'est produit aux quatre approches du rond-point (*figure 4*).

D'autre part, étant donné que l'échangeur Dorval donne accès à une grande partie de l'arrondissement Dorval, on peut présumer que les services d'urgence (policiers, pompiers, ambulances) doivent l'emprunter régulièrement au risque que leurs interventions soient retardées à cause de la congestion. Selon DAA (2002), les pompiers empruntent le viaduc Bouchard et le rond-point Dorval dans 85 % de leurs interventions. La caserne de pompiers de l'arrondissement Dorval la plus proche de l'échangeur est située sur le boulevard Bouchard au sud de l'autoroute 20 et au sud-est du rond-point Dorval.

- *La congestion*

Selon l'étude de DAA (2002), il y a deux endroits dans l'échangeur Dorval où la capacité d'accueil est dépassée, entraînant de la congestion : à l'approche ouest du rond-point Dorval (en provenance de l'autoroute 20 ouest) à l'heure de pointe du matin et à l'approche nord du rond-point Dorval (en provenance de l'autoroute 520) à l'heure de pointe du soir (*figure 5*). Selon les estimations présentées dans cette même étude, ces congestions se traduisent en un temps d'attente d'environ 5 minutes le matin à l'approche ouest du rond-point Dorval et d'environ 10 minutes le soir à l'approche nord du rond-point Dorval.

- *La signalisation et la complexité des lieux*

La signalisation a été identifiée par DAA (2002) comme une cause probable des nombreux accidents dans l'échangeur Dorval et particulièrement dans le rond-point Dorval.



Figure 4 : Bilan des accidents routiers.

Figure 5 : Files d'attente observées le 28 mai 1998.

En effet, l'échangeur supporte dans un espace restreint à la fois les mouvements d'autoroute à autoroute (circulation de transit) et les mouvements de l'autoroute vers le réseau local, ce qui multiplie les destinations annoncées dans l'échangeur. Les positions trop rapprochées des panneaux de signalisation ne permettent pas aux usagers de lire tous les messages. La géométrie du rond-point ainsi que certains obstacles visuels (entre autres des arbres) rendent parfois difficile la lecture des panneaux. Certains messages peuvent porter à confusion : av. Dorval (on pourrait croire qu'on parle de l'aéroport), les panneaux des gares, des flèches mal orientées, etc. La petitesse et la complexité des lieux, les nombreux croisements, les informations multiples ainsi que la visibilité réduite sollicitent énormément l'attention des conducteurs.

### **3.3. ANALYSE DES RÉSULTATS DU SONDAGE AUPRÈS DES RÉSIDANTS RIVERAINS DE L'ÉCHANGEUR DORVAL**

Cette section présente et analyse les résultats du sondage téléphonique mené auprès de 104 résidents riverains de l'échangeur Dorval. Le bilan statistique du sondage et le profil des répondants sont présentés dans un premier temps, puis les résultats sont analysés selon les thèmes suivants : « habitudes d'utilisation de l'échangeur Dorval en tant que conducteur », « perceptions en regard de l'échangeur en tant que conducteur » (en ce qui a trait à la congestion, la sécurité, la signalisation, etc.), « nuisances perçues et préoccupations exprimées en regard de l'échangeur en tant que résident riverain » et, finalement, « solutions proposées pour améliorer la situation actuelle dans l'échangeur ». Les résultats ont été analysés en considérant l'ensemble des répondants, et non par zone d'enquête. Une synthèse des résultats est présentée à la fin de la section.

#### **3.3.1. Description de l'échantillon**

##### **3.3.1.1. Bilan statistique du sondage**

Le *tableau 3.6* dresse un bilan statistique du sondage téléphonique. La marge d'erreur du sondage est d'environ 9 %.

Tableau 3.6 : Bilan statistique du sondage auprès des résidents riverains de l'échangeur Dorval.

SÉLECTIONS	TOTAL	PROPORTION
<b>Nombre initial de sélections</b>	<b>298</b>	100 %
<b>Total hors échantillon</b>	<b>27</b>	<b>9 %</b>
Numéros discontinués, d'affaires ou de commerces	22	7 %
Incapacité de répondre au sondage, langue étrangère	5	2 %
<b>Échantillon valide</b>	<b>271</b>	<b>91 %</b>
Pas de réponse, répondeur, absence prolongée	82	53 %
Répondant absent, refus, admissibilité non connue	74	47 %
<b>Nombre de numéros avec admissibilité non connue</b>	<b>156</b>	<b>58 %</b>
Entrevues complétées non admissibles	9	8 %
Entrevues complétées partiellement	2	2 %
Entrevues complétées admissibles	104	90 %
<b>Nombre d'entrevues complétées</b>	<b>115</b>	<b>42 %</b>

### 3.3.1.2. Bref portrait des répondants

Sur les 104 répondants, 77 habitent dans la zone d'enquête située au sud de l'échangeur Dorval, et 27 résident dans la zone d'enquête située au nord (*tableau 3.7*). Ils sont majoritairement francophones (64 %) et la proportion d'hommes et de femmes interrogés est similaire. D'autre part, 95 répondants empruntent l'échangeur Dorval en tant que conducteurs (soit 91 %).

Tableau 3.7 : Quelques données sur les répondants.

CARACTÉRISTIQUES		TOTAL	PROPORTION
Nombre de répondants par zone d'enquête	Zone sud	77	74 %
	Zone nord	27	26 %
<b>Nb. de répondants</b>		<b>104</b>	100 %
Langue de communication	Français	67	64 %
	Anglais	37	36 %
<b>Nb. de répondants</b>		<b>104</b>	100 %
Sexe	Femmes	55	53 %
	Hommes	49	47 %
<b>Nb. de répondants</b>		<b>104</b>	100 %
Conducteurs	Oui	95	91 %
	Non	9	9 %
<b>Nb. de répondants</b>		<b>104</b>	100 %

### 3.3.2. Habitudes d'utilisation de l'échangeur Dorval chez les résidents riverains

Les répondants « conducteurs » utilisent régulièrement l'échangeur Dorval pour leurs déplacements quotidiens, peu importe la nature ou le moment de ces déplacements : 69 % des conducteurs l'empruntent 5 jours ou plus par semaine et 87 % l'empruntent en tout temps (semaine et fin de semaine) (tableau 3.8). Les répondants disent quitter généralement l'arrondissement Dorval entre 7h et 11h (39 % des conducteurs) et reviennent en fin de journée, entre 15h et 19h (47,5 % des conducteurs), ce qui correspond à peu près aux heures de pointe habituelles. Cependant, plus de 20% des répondants disent l'emprunter en tout temps, à l'aller comme au retour.

Tableau 3.8 : Habitudes d'utilisation de l'échangeur Dorval chez les résidents riverains.

QUESTION (conducteurs seulement)	HABITUDES D'UTILISATION	PROPORTION
Combien de jour(s) par semaine empruntez-vous habituellement l'échangeur Dorval ?	6-7 jours	47 %
	5 jours	22 %
	3-4 jours	17 %
	1-2 jours	12 %
	Quelques fois par mois	1 %
	Quelques fois par année	1 %
<b>Nb. de répondants = 95</b>		100 %
Quand vous empruntez l'échangeur Dorval, est-ce habituellement...?	La semaine (lundi au vendredi)	7,5 %
	La fin de semaine	5,5 %
	En tout temps	87 %
<b>Nb. de répondants = 95</b>		100 %
Quand vous empruntez l'échangeur Dorval, en partant de chez vous, à quelle(s) heure(s) est-ce habituellement...?	Avant 5h	1 %
	Entre 5h et 7h	10 %
	Entre 7h et 9h	21 %
	Entre 9h et 11h	18 %
	Entre 11h et 13h	3 %
	Entre 13h et 15h	6 %
	Entre 15h et 17h	8 %
	Entre 17h et 19h	5 %
	Entre 19h et 21h	6 %
	En tout temps	22 %
<b>Nb. de réponses = 113*</b>		100 %
Quand vous empruntez l'échangeur Dorval, en revenant chez vous, à quelle(s) heure(s) est-ce habituellement...?	Entre 7h et 9h	1 %
	Entre 9h et 11h	3 %
	Entre 11h et 13h	6 %
	Entre 13h et 15h	4 %
	Entre 15h et 17h	23 %
	Entre 17h et 19h	24,5 %
	Entre 19h et 21h	6 %
	Après 21h	8 %
	En tout temps	24,5 %
<b>Nb. de réponses = 102*</b>		100 %

\* Plusieurs réponses possibles.

Les déplacements quotidiens des répondants empruntant l'échangeur Dorval se font avant tout dans l'axe de l'autoroute 20 (tableau 3.9).

Tableau 3.9 : Directions empruntées par les résidents riverains dans l'échangeur Dorval.

QUESTION (conducteurs seulement)	DIRECTIONS	PROPORTION
Quand vous empruntez l'échangeur Dorval en partant de chez vous, vers quelle(s) direction(s) vous dirigez-vous habituellement ?	Vers le centre-ville (20 est)	37 %
	Vers l'autoroute Côte-de-Liesse (520)	26 %
	Vers l'ouest de l'île (20 ouest)	24 %
	Vers l'avenue Dorval	5 %
	Autres*	8 %
<b>Nb. de réponses = 130**</b>		100 %
Quand vous empruntez l'échangeur Dorval en revenant chez vous, vers quelle(s) direction(s) vous dirigez-vous habituellement ?	Vers l'ouest de l'île (20 ouest)	38 %
	Vers l'avenue Dorval	19 %
	Vers le centre-ville (20 est)	15 %
	Vers l'autoroute Côte-de-Liesse (520)	8,5 %
	Vers l'avenue Cardinal	7,5 %
	Vers l'aéroport	6,5 %
	Autres*	5,5 %
<b>Nb. de réponses = 105**</b>		100 %

\* Fréquence inférieure à 4. Voir le détail à l'annexe O.

\*\* Plusieurs réponses possibles.

Lors de leurs déplacements, il arrive à une majorité de répondants (63 %) d'éviter intentionnellement l'échangeur Dorval (tableau 3.10). Ils disent le faire principalement pour éviter la congestion (69 % des raisons évoquées).

Tableau 3.10 : Raisons évoquées par les résidents riverains pour l'évitement volontaire de l'échangeur Dorval.

QUESTION (conducteurs seulement)	RAISONS DE L'ÉVITEMENT	PROPORTION
Vous arrive-t-il d'éviter volontairement l'échangeur Dorval ?	Oui	63 %
	Non	37 %
<b>Nb. de répondants = 95</b>		100 %
Pour quelle(s) raison(s) ?	Éviter la congestion	69 %
	Éviter les risques d'accident	12 %
	Prendre un accès plus direct	10 %
	Éviter les feux de circulation	6 %
	Autres*	3 %
<b>Nb. de réponses = 78**</b>		100 %

\* Fréquence inférieure à 4. Voir le détail à l'annexe O.

\*\* Plusieurs réponses possibles.

Les répondants empruntent diverses routes alternatives pour éviter l'échangeur Dorval et se rendre à leur destination (*tableau 3.11*).

Tableau 3.11 : Axes routiers empruntés par les résidents riverains pour éviter l'échangeur Dorval.

QUESTION (conducteurs seulement)	AXES ROUTIERS	PROPORTION
Quel(s) trajet(s) empruntez-vous lorsque vous évitez volontairement l'échangeur Dorval ?	Rue Fénélon	16 %
	Chemin du Bord-Du-Lac	14 %
	Autoroute 20	12,5 %
	Boulevard Des Sources	12 %
	Avenue Cardinal	12 %
	Avenue Carson	8 %
	Boul. Bouchard et Herron	7 %
	55 <sup>e</sup> avenue	6 %
	Autres*	12,5 %
<b>Nb. de réponses = 110**</b>		100 %

\* Fréquence inférieure à 4. Voir le détail à l'*annexe O*.

\*\* Plusieurs réponses possibles.

### 3.3.3. Perceptions des résidents riverains en regard de l'échangeur Dorval

Plus de la moitié des répondants (57 %) disent qu'il y a souvent ou très souvent de la congestion dans l'échangeur Dorval (*tableau 3.12*). En ce qui a trait au degré de sécurité, la perception est partagée, 37 % des répondants affirmant que l'échangeur est sécuritaire ou très sécuritaire mais la même proportion mentionnant le contraire. D'autre part, plus de la moitié des conducteurs considèrent la clarté des panneaux de signalisation comme étant bonne ou très bonne (57 %), de même que leur visibilité (63 %). Quant à la présence des feux de circulation dans l'échangeur, elle est jugée utile ou très utile par les trois quarts des conducteurs interrogés (74 % des répondants). Enfin, 41 % des répondants considèrent qu'il est facile ou très facile d'accéder aux différentes directions dans l'échangeur, contrairement à 35 % qui jugent que c'est difficile ou très difficile.



Tableau 3.12 : Perceptions des résidents riverains en regard de certains aspects de l'échangeur Dorval (en tant que conducteur).

QUESTION (conducteurs seulement)	PERCEPTIONS*	PROPORTION
Quand vous empruntez l'échangeur Dorval, considérez-vous qu'il est congestionné...?	Très souvent ou assez souvent	57 %
	Quelquefois	29 %
	Rarement ou jamais	14 %
<b>Nb. de répondants = 95</b>		100 %
Quand vous empruntez l'échangeur Dorval comme automobiliste, trouvez-vous qu'il est généralement...?	Très sécuritaire ou sécuritaire	37 %
	Plus ou moins sécuritaire	26 %
	Peu ou pas sécuritaire du tout	37 %
<b>Nb. de répondants = 95</b>		100 %
Quand vous empruntez l'échangeur Dorval, considérez-vous que la clarté des panneaux de circulation pour vous orienter est...?	Très bonne ou bonne	57 %
	Plus ou moins bonne	21,5 %
	Mauvaise ou très mauvaise	21,5 %
<b>Nb. de répondants = 89**</b>		100 %
Quand vous empruntez l'échangeur Dorval, considérez-vous que la visibilité des panneaux de circulation est...?	Très bonne ou bonne	63 %
	Plus ou moins bonne	21 %
	Mauvaise ou très mauvaise	16 %
<b>Nb. de répondants = 92**</b>		100 %
Quand vous empruntez l'échangeur Dorval, considérez-vous que la présence des feux de circulation est...?	Très utile ou utile	74 %
	Plus ou moins utile	10 %
	Peu utile ou pas utile du tout	16 %
<b>Nb. de répondants = 94**</b>		100 %
Quand vous empruntez l'échangeur Dorval, considérez-vous qu'il est... d'accéder aux différentes directions ?	Très facile ou facile	41 %
	Plus ou moins facile	24 %
	Difficile ou très difficile	35 %
<b>Nb. de répondants = 95</b>		100 %

\* Des regroupements de catégories ont été effectués pour faciliter l'analyse.

\*\* Ayant répondu à la question.

### 3.3.4. Nuisances perçues et préoccupations exprimées en regard de l'échangeur Dorval en tant que résident riverain

La majorité des répondants (60 %) ont mentionné ne subir aucune nuisance et n'avoir aucune préoccupation en regard de l'échangeur Dorval (*tableau 3.13*). Quant aux répondants qui subissent des nuisances, ils identifient principalement la circulation de transit dans les quartiers résidentiels (27 %) et le bruit de la circulation habituelle (23 %). Ces répondants ont également exprimé plusieurs préoccupations face à d'éventuels travaux dans l'échangeur Dorval : la congestion dans

le secteur (24 %), les itinéraires de détours (20 %), l'augmentation de la circulation en général (15 %) et l'augmentation du bruit généré par les travaux et la circulation routière (12 %) (tableau 3.14).

Tableau 3.13 : Nuisances perçues et préoccupations exprimées en regard de l'échangeur Dorval (en tant que riverain).

QUESTION (tous les répondants)	NUISANCES / PRÉOCCUPATIONS	PROPORTION
En tant que résidant de Dorval, subissez-vous des nuisances ou avez-vous des préoccupations en regard de l'échangeur Dorval ?	Oui	40 %
	Non	60 %
<b>Nb. de répondants = 103*</b>		100 %
Lesquelles ?	La circulation de transit (camions)	27 %
	Le bruit de la circulation	23 %
	La sécurité des piétons et des cyclistes	10 %
	La pollution de l'air/poussière	7,5 %
	L'accès aux résidences	7,5 %
	La congestion / la lenteur du trajet d'autobus (transport des résidants entre le nord et le sud de l'arrondissement Dorval)	6 %
	Le faible niveau de sécurité	4 %
	L'augmentation de la circulation à long terme	2 %
	Le débordement de la circulation dans les rues résidentielles	2 %
	Non précisé	11 %
<b>Nb. de réponses = 52**</b>		100 %

\* Ayant répondu à la question.

\*\* Plusieurs réponses possibles.

Tableau 3.14 : Préoccupations en regard d'éventuels travaux réalisés dans l'échangeur Dorval (en tant que riverain).

QUESTION (tous les répondants)	PRÉOCCUPATIONS	PROPORTION
Si des travaux d'amélioration étaient entrepris dans l'échangeur Dorval, quelles seraient vos préoccupations pendant la période des travaux ?	La congestion	24 %
	Les routes alternatives (itinéraires de détour)	20 %
	L'augmentation de la circulation	15 %
	L'augmentation du bruit des travaux et de la circulation	12 %
	L'horaire des travaux	7 %
	La circulation de transit (camions)	7 %
	La durée totale des travaux	6 %
	La pollution de l'air/poussière	5 %
	La sécurité des piétons et des cyclistes	1 %
	Les accidents/la vitesse de circulation	1 %
	Le débordement de la circulation dans les rues résidentielles	0,5 %
	L'accès rapide aux véhicules d'urgence	0,5 %
	L'augmentation des taxes	0,5 %
	L'impact visuel	0,5 %
<b>Nb. de réponses = 151*</b>		100 %

\* Plusieurs réponses possibles.

### 3.3.5. Solutions proposées par les résidents riverains pour améliorer la situation actuelle dans l'échangeur Dorval

Les répondants sont d'avis en grande majorité que des changements doivent être apportés à l'échangeur Dorval (85 %). Pour présenter une synthèse des solutions proposées par les répondants, les éléments mentionnés ont été regroupés selon qu'ils concernent la configuration, les accès ou la signalisation (*tableau 3.15*). L'amélioration des accès est privilégiée par les répondants pour améliorer la situation actuelle dans l'échangeur Dorval (48 % des réponses), en particulier l'accès direct à l'aéroport (30 %). La révision de la signalisation à court terme est également une solution privilégiée par un bon nombre de répondants pour permettre aux usagers de mieux s'orienter dans l'échangeur et améliorer leur sécurité (28 % des réponses).

Tableau 3.15 : Solutions proposées par les résidants riverains pour améliorer la situation actuelle dans le secteur de l'échangeur Dorval.

SOLUTIONS PROPOSÉES (conducteurs seulement)	TOTAL
<b>CONFIGURATION</b>	
Élargir des voies, en rajouter	7
Tout refaire	5
Routes plus droites, moins de courbes, simplifier les tracés	2
Faire des routes secondaires (alternatives) à partir du rond-point ou plus loin	2
Continuer l'autoroute en souterrain	1
Espacer les différentes sorties pour permettre de choisir la bonne direction	1
Élargir l'avenue Cardinal	1
<b>Sous-total de réponses = 19</b>	<b>18 %</b>
<b>ACCÈS</b>	
Accès direct à l'aéroport par l'autoroute 20	16
Accès direct à l'aéroport (viaduc)	15
Accès direct à l'aéroport par la rue Fénélon	1
Accès au terminus de transport en commun par l'autoroute 20	1
Accès direct entre les autoroutes 20 et 520 dans les 2 directions (tunnel et viaduc)	6
Rejoindre les rues Fénélon et Cardinal par un viaduc	5
Accès direct à l'avenue Cardinal (viaduc)	3
Accès direct entre l'autoroute 20 et l'avenue Cardinal (viaduc)	2
Joindre le secteur sud de l'arrondissement Dorval et la 520 par un viaduc	1
Sorties réservées pour les taxis (de l'aéroport à l'autoroute 20)	1
Restreindre l'accès du rond-point Dorval aux taxis	1
<b>Sous-total de réponses = 52</b>	<b>48 %</b>
<b>SIGNALISATION</b>	
Améliorer la signalisation	10
Devancer les panneaux sur le parcours	3
Refaire les lignes sur la chaussée	3
Panneaux bilingues	1
Mettre plus de pictogrammes	1
Augmenter le nombre et améliorer la synchronisation des feux de circulation	9
Enlever les feux de circulation	3
<b>Sous-total de réponses = 30</b>	<b>28 %</b>
<b>Autres*</b>	<b>6 %</b>
<b>Nb. total de réponses = 108**</b>	<b>100 %</b>

\* Fréquence inférieure à 4. Voir le détail à l'annexe O.

\*\* Plusieurs réponses possibles.

### 3.3.6. Synthèse des résultats

Dans l'ensemble, les résidants interrogés utilisent régulièrement l'échangeur Dorval et y passent surtout pendant les périodes de pointe. Les directions les plus empruntées dans l'échangeur sont la 20 est (vers le centre-ville) et la 20 ouest (vers l'ouest de l'île). Cependant, il arrive à un certain nombre de répondants de contourner l'échangeur, principalement pour éviter la congestion.

Plus de la moitié des répondants disent noter souvent de la congestion dans l'échangeur. Quant à l'aspect sécuritaire ou non de l'échangeur et la facilité ou non d'accès aux différentes directions, les avis sont partagés. Une majorité de répondants considèrent que la clarté et la visibilité des panneaux de signalisation sont bonnes ou très bonnes. Les trois quarts jugent utile la présence des feux de circulation.

La majorité des résidants riverains de l'échangeur Dorval ont mentionné ne subir aucune nuisance due à la proximité de l'échangeur. Les répondants qui subissent des nuisances les attribuent principalement à la circulation de transit dans les quartiers résidentiels et au bruit de la circulation.

Les répondants ont exprimé plusieurs préoccupations face à d'éventuels travaux dans l'échangeur Dorval, en particulier la congestion qui pourrait en résulter dans le secteur et l'obligation de prendre des itinéraires de détour.

Même s'ils s'accommodent actuellement de l'échangeur Dorval, une grande majorité de répondants pensent que des changements devraient y être apportés. L'amélioration des accès vers les différentes destinations est la principale suggestion formulée, en particulier l'implantation d'un accès direct à l'aéroport. D'autre part, l'amélioration de la signalisation apparaît aussi comme une solution à privilégier afin de permettre aux automobilistes non habitués aux lieux de se diriger plus facilement dans l'échangeur et de façon plus sécuritaire.

### **3.4. ANALYSE DES RÉSULTATS DU SONDAGE AUPRÈS DES USAGERS DE L'AÉROPORT DE DORVAL**

Cette section présente et analyse les résultats du sondage mené en face-à-face auprès de 157 usagers de l'Aéroport de Dorval. Deux exigences d'admissibilité avaient été fixées afin de s'assurer que les répondants avaient une certaine connaissance et expérience des lieux : 1) être conducteur; 2) être résidant du Québec.

La répartition des répondants selon les types d'usagers est présentée dans un premier temps, puis l'analyse des résultats est effectuée selon les thèmes suivants : « habitudes d'utilisation de l'échangeur Dorval », « perceptions en regard de l'échangeur » (en ce qui a trait à la congestion, la sécurité, la signalisation, etc.) et, finalement, « solutions proposées pour améliorer la situation actuelle dans l'échangeur ». Une synthèse des résultats est présentée à la fin de la section.

#### **3.4.1. Description de l'échantillon**

##### **3.4.1.1. Bilan statistique du sondage**

Le bilan statistique du sondage ne peut être fourni parce que l'équipement utilisé sur place ne permettait pas de compiler les données requises. Nous n'avons pas d'indication non plus sur le taux de réponses.

##### **3.4.1.2. Répartition des répondants selon les types d'usagers**

Les 157 répondants se répartissent comme suit : 79 voyageurs (dont les trois quarts pour affaires), 42 chauffeurs de taxis, de limousines et d'autobus et 36 employés du secteur aéroportuaire. La grande majorité des répondants se rendent ainsi à l'aéroport dans le cadre de leur travail.

La marge d'erreur est d'environ 11% pour les voyageurs, 15% pour les chauffeurs de taxis / limousines / autobus et 15% pour les employés.

### 3.4.2. Habitudes d'utilisation de l'échangeur Dorval selon les types d'utilisateurs

Les habitudes d'utilisation de l'échangeur Dorval varient selon le type d'utilisateurs. Par exemple, les voyageurs utilisent généralement l'échangeur Dorval pour se rendre à l'aéroport quelques fois par mois ou quelques fois par année (respectivement 45,5 % et 39 %) (*tableau 3.16*). Les travailleurs (employés de l'aéroport, taxis, etc.) l'empruntent plus fréquemment, soit de cinq à sept jours par semaine (41 % des mentions). D'autre part, près de la moitié des voyageurs interrogés (45 %) disent utiliser l'échangeur Dorval uniquement pendant la semaine pour se rendre à l'aéroport, alors que les autres types d'utilisateurs l'empruntent généralement en tout temps.

Tableau 3.16 : Fréquence d'utilisation de l'échangeur Dorval (selon les types d'utilisateurs).

QUESTION	RÉPONSE	VOYAGEURS	TAXIS/LIMOUS./ AUTOBUS	EMPLOYÉS
Empruntez-vous l'échangeur Dorval pour vous rendre ou partir de l'aéroport...?	6-7 jours par semaine	0 %	50 %	28 %
	5 jours par semaine	0 %	38 %	47 %
	3-4 jours par semaine	0 %	7 %	22 %
	1-2 jours par semaine	13 %	5 %	0 %
	Quelques fois par mois	45,5 %	0 %	3 %
	Quelques fois par année	39 %	0 %	0 %
	Autres*	2,5 %	0 %	0 %
<b>Nb. de répondants = 157</b>		100 %	100 %	100 %
Quand vous empruntez l'échangeur Dorval pour vous rendre ou repartir de l'aéroport, est-ce généralement...?	La semaine (lundi au vendredi)	45 %	10 %	11 %
	La fin de semaine	2,5 %	7 %	0 %
	En tout temps	52,5 %	83 %	89 %
<b>Nb. de répondants = 156**</b>		100 %	100 %	100 %

\* Fréquence inférieure à 4. Voir le détail à l'annexe O.

\*\* Ayant répondu à la question.

Les usagers interrogés à l'Aéroport de Dorval se déplacent en sa direction surtout en avant-midi, soit pour un peu plus des deux tiers des mentions recueillies (*tableau 3.17*). On remarque toutefois une gradation dans les heures d'arrivée à l'aéroport : les employés semblent emprunter l'échangeur Dorval très tôt le matin (avant 7h), suivis par les taxis/limousines/autobus (entre 5h et 9h) et finalement par les voyageurs qui arrivent plus tard (entre 7h et 11h). Malgré l'étendue des déplacements dans le temps en avant-midi, il est à noter que la plage horaire entre 7h et 9h est la plus achalandée (28 % des mentions).

Les heures durant lesquelles les répondants empruntent l'échangeur Dorval en arrivant à l'aéroport ou en quittant l'aéroport diffèrent quelque peu selon le type d'usagers. On remarque que les déplacements des voyageurs s'étalent généralement sur toute la journée, même s'il semble y avoir une accalmie entre 13h et 15h (8 % des déplacements). On observe un phénomène semblable chez les taxis / limousines / autobus, mais leurs déplacements quotidiens sont plus importants entre 7h et 11h (32,5 %) et entre 13h et 19h (55 %). Pour ce qui est des employés de l'aéroport, leur vague de départ est étendue sur la deuxième moitié de la journée, avec une concentration entre 13h et 15h (34 % des mouvements quotidiens), coïncidant probablement avec le remplacement des équipes de travail.

Tableau 3.17 : Horaires d'utilisation de l'échangeur Dorval (selon les types d'usagers).

QUESTION	PÉRIODES HORAIRES	VOYAGEURS	TAXIS/LIMOUS./ AUTOBUS	EMPLOYÉS
Quand vous empruntez l'échangeur Dorval pour vous rendre à l'aéroport, vers quelle(s) heure(s) est-ce habituellement ?	Avant 5h	0 %	4 %	15,5 %
	Entre 5h et 7h	7 %	32 %	41 %
	Entre 7h et 9h	33 %	26 %	11 %
	Entre 9h et 11h	25 %	19 %	9 %
	Entre 11h et 13h	18 %	9 %	13 %
	Entre 13h et 15h	12 %	2 %	4 %
	Entre 15h et 17h	3 %	2 %	6,5 %
	Entre 17h et 19h	2 %	0 %	0 %
	En tout temps	0 %	6 %	0 %
<b>Nb. de réponses = 269*</b>		100 %	100 %	100 %
Quand vous empruntez l'échangeur Dorval pour repartir de l'aéroport, vers quelle(s) heure(s) est-ce habituellement ?	Entre 5h et 7h	0 %	1 %	0 %
	Entre 7h et 9h	14 %	16,5 %	0 %
	Entre 9h et 11h	22,5 %	16 %	0 %
	Entre 11h et 13h	16,5 %	6 %	13 %
	Entre 13h et 15h	8 %	12 %	34 %
	Entre 15h et 17h	15 %	25 %	11 %
	Entre 17h et 19h	17,5 %	18 %	19 %
	Entre 19h et 21h	6 %	3 %	15,5 %
	Après 21h	0,5 %	0,5 %	8,5 %
	En tout temps	0 %	2 %	0 %
<b>Nb. de réponses = 382*</b>		100 %	100 %	100 %

\* Plusieurs réponses possibles.

Les répondants arrivent principalement de l'autoroute 20 ouest (en provenance du centre-ville) quand ils se rendent à l'aéroport (65 % des allers) et empruntent surtout l'autoroute 20 est (en



direction du centre-ville) quand ils quittent l'aéroport (57,5 % des retours) (tableau 3.18). L'autoroute Côte-de-Liesse (520) est la deuxième origine / destination en importance. Il apparaît que les voyageurs interrogés utilisent majoritairement l'autoroute 20 pour arriver (79 %) ou quitter l'aéroport (70 %). Les chauffeurs de taxis / limousines / autobus et les employés utilisent à peu près autant les autoroutes 20 et 520, en particulier en quittant l'aéroport.

Tableau 3.18 : Directions empruntées dans l'échangeur Dorval (selon les types d'utilisateurs).

QUESTION	DIRECTIONS	VOYAGEURS	TAXIS/LIMOUS/ AUTOBUS	EMPLOYÉS
Quand vous empruntez l'échangeur Dorval pour vous rendre à l'aéroport, de quelle(s) direction(s) venez-vous habituellement ?	Du centre-ville (20 ouest)	79 %	57,5 %	45 %
	De l'autoroute Côte-de-Liesse (520 ouest)	17 %	41 %	36 %
	De l'ouest de l'île (20 est)	4 %	0 %	2,5 %
	De l'avenue Cardinal	0 %	0 %	14 %
	Autres*	0 %	1,5 %	2,5 %
<b>Nb. de réponses = 204**</b>		100 %	100 %	100 %
Quand vous empruntez l'échangeur Dorval pour repartir de l'aéroport, vers quelle(s) direction(s) vous dirigez-vous-habituellement ?	Vers le centre-ville (20 est)	70 %	50 %	42 %
	Vers l'autoroute Côte-de-Liesse (520 est)	26 %	49 %	40 %
	Vers l'ouest de l'île (20 ouest)	4 %	0 %	2,5 %
	Vers l'avenue Cardinal	0 %	0 %	13 %
	Autres*	0 %	1 %	2,5 %
<b>Nb. de réponses = 229**</b>		100 %	100 %	100 %

\* Fréquence inférieure à 4. Voir le détail à l'annexe O.

\*\* Plusieurs réponses possibles.

### 3.4.3. Perceptions en regard de l'échangeur Dorval selon les types d'utilisateurs

La majorité des répondants (65 %) relèvent souvent ou très souvent de la congestion dans l'échangeur Dorval (tableau 3.19). D'autre part, la sécurité dans l'échangeur semble préoccuper la majorité des répondants, puisque 62 % affirment que l'échangeur est plus ou moins sécuritaire, et 15 % le jugent peu ou pas sécuritaire. Quant à la clarté des panneaux de signalisation, elle apparaît pour la majorité des répondants comme étant bonne ou très bonne (60 %), de même que

leur visibilité (85 %). Enfin, la présence des feux de circulation dans l'échangeur est jugée efficace ou très efficace par presque la totalité des répondants (96 %).

Tableau 3.19 : Perceptions en regard de certains aspects de l'échangeur Dorval (selon les types d'utilisateurs).

QUESTION	PERCEPTIONS*	VOYAGEURS	TAXIS/LIMOUS/ AUTOBUS	EMPLOYÉS
Quand vous empruntez l'échangeur Dorval, considérez-vous qu'il est congestionné...?	Très souvent ou assez souvent	58 %	95 %	44 %
	Quelquefois	38 %	5 %	36 %
	Rarement ou jamais	4 %	0 %	20 %
<b>Nb. de répondants = 156**</b>		100 %	100 %	100 %
Quand vous empruntez l'échangeur Dorval comme conducteur, trouvez-vous qu'il est généralement...?	Très sécuritaire ou sécuritaire	30 %	9 %	17 %
	Plus ou moins sécuritaire	61 %	68 %	69 %
	Peu ou pas sécuritaire du tout	9 %	23 %	14 %
<b>Nb. de répondants = 156**</b>		100 %	100 %	100 %
Quand vous empruntez l'échangeur Dorval, trouvez-vous que la clarté des messages des panneaux de circulation pour vous orienter est...?	Très bonne ou bonne	65 %	36 %	72 %
	Plus ou moins bonne	32,5 %	59 %	22 %
	Mauvaise ou très mauvaise	2,5 %	1 %	6 %
<b>Nb. de répondants = 157</b>		100 %	100 %	100 %
Quand vous empruntez l'échangeur Dorval, trouvez-vous que la visibilité des panneaux de circulation est...?	Très bonne ou bonne	90 %	76 %	86 %
	Plus ou moins bonne	10 %	21 %	14 %
	Mauvaise ou très mauvaise	0 %	3 %	0 %
<b>Nb. de répondants = 156**</b>		100 %	100 %	100 %
Quand vous empruntez l'échangeur Dorval, trouvez-vous que la présence des feux de circulation est...?	Très efficace ou efficace	99 %	90 %	89 %
	Plus ou moins efficace	1 %	10 %	8 %
	Peu ou pas efficace du tout	0 %	0 %	3 %
<b>Nb. de répondants = 156**</b>		100 %	100 %	100 %

\* Des regroupements de catégories ont été effectués pour faciliter l'analyse.

\*\* Ayant répondu à la question.

### 3.4.4. Solutions proposées par les usagers interrogés pour améliorer la situation actuelle dans l'échangeur Dorval

Une forte majorité des répondants (86 %), tous types d'usagers confondus, considèrent que des interventions dans l'échangeur Dorval sont essentielles pour améliorer la situation actuelle. La proportion la plus importante se retrouve chez les chauffeurs de taxis / limousines / autobus (95%) (tableau 3.20).

Tableau 3.20 : Opinions sur la nécessité ou non d'intervenir dans l'échangeur Dorval (selon les types d'usagers).

QUESTION	RÉPONSE	VOYAGEURS	TAXIS/LIMOUS./ AUTOBUS	EMPLOYÉS
D'après vous, des changements devraient-ils être apportés à l'échangeur Dorval ?	Oui	81 %	95 %	86 %
	Non	19 %	5 %	14 %
<b>Nb. de répondants = 157</b>		100 %	100 %	100 %

Le tableau 3.21 présente les solutions proposées par les répondants afin de régler les problèmes dans le secteur de l'échangeur Dorval. Les solutions ont été regroupées selon qu'elles concernent la configuration, les accès ou la signalisation. Les usagers interrogés ont principalement insisté sur la nécessité de mettre en place des solutions visant à revoir la configuration de l'échangeur (78 % des réponses), en particulier d'apporter des modifications qui simplifieraient les tracés et permettraient d'avoir des parcours plus directs. Des accès directs vers l'aéroport depuis l'autoroute 20 (dans les deux directions) sont le plus souvent proposés (16 % des réponses). Pour un bon nombre de répondants, il faut rendre les parcours plus sécuritaires et augmenter la fluidité de la circulation dans l'échangeur en revoyant sa configuration.

Tableau 3.21 : Solutions proposées par les usagers interrogés pour améliorer la situation actuelle dans le secteur de l'échangeur Dorval.

SOLUTIONS PROPOSÉES	TOTAL
<b>CONFIGURATION</b>	
Simplifier et clarifier les tracés pour se rendre à l'aéroport (route, voies, embranchements)	47
Plus de routes directes pour accéder aux différentes directions (séparer les voies plus tôt sur le parcours)	42
Rendre les tracés et les parcours plus sécuritaires	20
Faciliter et augmenter la rapidité de la circulation dans l'échangeur	13
Élargir les voies et l'échangeur	10
Espacer davantage les différentes sorties et les embranchements pour avoir le temps de prendre les bonnes décisions	9
Faire un autre échangeur	8
Réduire le nombre de voies à traverser pour changer de direction	3
<b>Sous-total de réponses = 152</b>	<b>78 %</b>
<b>ACCÈS</b>	
Accès direct et facile entre l'aéroport et l'autoroute 20 (deux directions)	32
<b>Sous-total de réponses = 32</b>	<b>16 %</b>
<b>SIGNALISATION</b>	
Installer des panneaux plus tôt sur le parcours	3
Ajouter des panneaux pour permettre de mieux s'orienter	2
Repeindre les lignes sur la chaussée	1
Synchroniser les feux de circulation	1
<b>Sous-total de réponses = 7</b>	<b>4 %</b>
<b>Autres*</b>	<b>2 %</b>
<b>Nb. de réponses = 195**</b>	<b>100 %</b>

\* Fréquence inférieure à 4. Voir le détail à l'annexe O.

\*\* Plusieurs réponses possibles.

### 3.4.5. Synthèse des résultats

La fréquence d'utilisation de l'échangeur Dorval varie selon les types d'usagers de l'aéroport : il y a ceux qui l'empruntent régulièrement (employés de l'aéroport, taxis, etc.) et ceux qui l'empruntent occasionnellement (voyageurs). Les horaires de passage dans l'échangeur (en allant et en repartant de l'aéroport) diffèrent aussi selon les types d'usagers, en fonction des départs et des arrivées des avions pour les uns, des quarts de travail pour les autres.

Une forte proportion de répondants transitant par l'échangeur Dorval emprunte l'autoroute 20 à destination du centre-ville, particulièrement les voyageurs.

Les deux tiers des répondants disent noter souvent ou très souvent de la congestion dans l'échangeur Dorval. La sécurité dans l'échangeur préoccupe la majorité des répondants. La clarté et la visibilité des panneaux de signalisation sont généralement perçues comme étant bonnes. La présence des feux de circulation est jugée efficace par la presque totalité des répondants.

Une forte majorité des répondants, tous types d'utilisateurs confondus, considèrent que des interventions dans l'échangeur Dorval sont essentielles. Ils insistent principalement sur la nécessité de mettre en place des solutions visant à améliorer la configuration de l'échangeur. Parmi ces solutions, il est suggéré de simplifier les tracés dans l'échangeur et de construire des accès directs vers l'aéroport, en particulier depuis l'autoroute 20 à l'est de l'échangeur Dorval. Des solutions visant à améliorer la sécurité et à augmenter la fluidité de la circulation dans l'échangeur et ses environs sont aussi préconisées.

### **3.5. SYNTHÈSE DES TABLES SECTORIELLES**

Lors des six rencontres sectorielles, les intervenants ont exprimé leurs points de vue relatifs à la situation de l'échangeur Dorval sous forme de besoins ou de problèmes, en alliant parfois problèmes et solutions. Cette section présente une synthèse des éléments discutés en ne reprenant pas textuellement les propos des participants.

#### **3.5.1. Besoins, problèmes et préoccupations**

Les intervenants des tables sectorielles ont identifié des besoins, des problèmes et des préoccupations concernant la situation actuelle ou future dans l'échangeur Dorval et les environs. Les éléments discutés pendant ces rencontres concernaient principalement la congestion sur cette section du réseau routier, l'aménagement de l'échangeur (configuration et signalisation), l'accès à l'aéroport, aux commerces, aux entreprises et à divers points d'intérêt autour de l'échangeur, le transport en commun, le vélo et les piétons et finalement la qualité de l'environnement des résidents.

#### 3.5.1.1. La congestion

Lors des rencontres, la congestion est un des éléments qui a été le plus fréquemment mentionné par les participants. La plupart d'entre eux ont cependant précisé qu'elle est relativement moins importante que celle qui survient ailleurs sur le réseau routier, comme celle des autoroutes 13, 20, 40 et dans l'échangeur Décarie. Par contre, d'autres soutiennent tout de même que le problème est aigu à l'échangeur Dorval.

Certains participants craignent que le développement de l'ouest de l'île de Montréal, les travaux sur l'autoroute 40 en direction ouest ainsi que l'accroissement des activités de l'Aéroport de Dorval augmentent le flot de circulation dans le secteur et congestionnent davantage l'échangeur Dorval. Selon les participants, la circulation de transit, soit le nombre élevé de camions et de véhicules personnels qui passent par l'échangeur Dorval, encombre les infrastructures routières et contribuent ainsi à la congestion. Toujours selon eux, les heures de pointe sont particulièrement difficiles, surtout celle de l'après-midi, à cause des résidents qui quittent l'arrondissement Dorval le matin pour y revenir l'après-midi, de la circulation des camions et du trafic des travailleurs et des voyageurs à l'aéroport. De plus, un nombre élevé de camions emprunte des voies de contournement et bloque la circulation sur l'avenue Cardinal jusqu'au boulevard Des Sources, principalement aux heures de pointe. Selon certains participants, la situation sera davantage problématique l'an prochain quand les autobus scolaires circuleront pendant cette plage horaire à cause de l'allongement des heures de classe.

Des intervenants ont soulevé que la nervosité et le manque d'expérience de certains usagers occasionnels entraînent un ralentissement de la circulation et, lorsqu'il y a des accidents mineurs, cela augmente la congestion. Finalement, aux dires des participants, les feux de circulation dans le rond-point Dorval, souvent en panne, refoulent le trafic sur les boulevards Bouchard et Herron et contribuent à une partie de la congestion.

**En résumé, selon les participants, les problèmes de circulation ne sont pas tous reliés à la congestion dans l'échangeur Dorval. Cependant, même si les périodes et la durée de congestion sont limitées, cela entraîne plusieurs inconvénients dont le débordement dans les rues résidentielles en périphérie.**

#### 3.5.1.2. L'aménagement (configuration et signalisation)

L'aménagement de l'échangeur Dorval, ce qui inclut la configuration du réseau routier et la signalisation qui s'y rattache, engendre beaucoup d'insatisfaction exprimée par divers intervenants lors des tables sectorielles. Tout d'abord, quelques participants estiment que la présence dans le même lieu de divers véhicules ayant des destinations différentes est problématique. En effet, les véhicules qui s'engagent dans l'échangeur s'entrecroisent fréquemment et à la dernière seconde. Les conducteurs doivent aussi couper plusieurs voies pour s'engager dans une direction, notamment à l'entrée et à la sortie de l'autoroute 20. De plus, tous s'entendent pour dire que l'échangeur Dorval représente une infrastructure désuète qui ne correspond plus aux besoins des utilisateurs actuels, entre autres, les voies simples très étroites ne répondent pas aux exigences de la circulation des camions et des autobus. De la même façon, les routes alternatives ou de détour utilisées (par exemple l'avenue Cardinal et le boulevard Des Sources) ne sont pas dimensionnées pour supporter la taille, le poids, le nombre et la vitesse des véhicules lourds. De plus, la circulation des véhicules lourds dans les courbes serrées de l'échangeur Dorval, surtout en sortant de l'aéroport, diminue la sécurité des autres véhicules engagés dans l'échangeur.

Certains intervenants ont aussi signalé qu'il y a actuellement des risques importants pour les utilisateurs qui doivent descendre de leur véhicule sur les voies de service (par exemple pour les livreurs). D'autres endroits à l'extérieur de l'échangeur sont également perçus comme étant dangereux. C'est le cas notamment de la sortie de l'autoroute 20 en direction ouest qui rétrécit de trois à deux voies, occasionnant un brusque ralentissement de la circulation et augmentant le risque d'accident.

En plus des problèmes de configuration, la signalisation a été identifiée comme un élément problématique dans l'échangeur Dorval. Il est semble-t-il difficile de décrire le trajet à une personne peu familière avec l'échangeur car la configuration et la signalisation sont trop compliquées pour bien l'orienter avec des explications simples. La signalisation ne permet pas aux usagers, surtout à ceux qui sont moins familiers avec l'échangeur, de prendre les bonnes décisions à temps pour éviter des erreurs de navigation et réduire le risque d'accident.

Selon plusieurs intervenants, les panneaux de signalisation ne sont pas assez nombreux à l'approche de l'échangeur Dorval et leur visibilité n'est pas toujours optimale : certains arbres cachent les panneaux, d'autres apparaissent trop tard dans le parcours. Certains participants ont également souligné que les lignes sur la chaussée ne sont pas assez visibles, surtout dans le rond-point Dorval, ce qui empêche les conducteurs de changer de voie de manière sécuritaire pour



sortir de l'échangeur et prendre une nouvelle direction. De plus, la langue d'affichage des panneaux uniquement en français, de même que l'utilisation de certains pictogrammes confus, compliquent l'orientation des usagers moins familiers avec le réseau routier (étrangers, anglophones, allophones, etc.), en plus de les insécuriser.

**En résumé, les participants considèrent que la configuration de l'échangeur et la signalisation demandent diverses améliorations en vue d'accroître la sécurité, la fluidité et la lisibilité des lieux.**

3.5.1.3. L'accès à l'aéroport, au centre-ville de Montréal, aux commerces, aux entreprises et à divers points d'intérêt autour de l'échangeur Dorval

Plusieurs participants ont souligné qu'à l'heure actuelle, le parcours à travers l'échangeur Dorval et le réseau routier adjacent ne permet pas le transit rapide des personnes entre le centre-ville de Montréal et l'Aéroport de Dorval, notamment à cause de la congestion dans l'échangeur et sur d'autres axes routiers importants. On rapporte que plusieurs hommes d'affaires et voyageurs qui arrivent à l'Aéroport de Dorval aimeraient profiter de la proximité physique du centre-ville de Montréal. Ils ajoutent que comme le temps de parcours est très long ou du moins imprévisible, cela enlève un avantage concurrentiel à Montréal par rapport à d'autres villes canadiennes mieux équipées pour transporter les voyageurs de l'aéroport au centre-ville (par exemple Toronto, Ottawa et Calgary). Il apparaît primordial aux participants d'implanter un lien rapide et direct entre le centre-ville de Montréal et l'Aéroport de Dorval.

D'autre part, les participants ont mentionné que l'absence d'un lien de passage simple et rapide entre le nord et le sud de l'échangeur Dorval est un inconvénient autant pour les travailleurs, les résidants situés au nord de l'avenue Cardinal que pour les voyageurs qui séjournent temporairement à l'aéroport ou dans les hôtels adjacents. La difficulté d'accès aux commerces et aux services situés au sud de l'échangeur Dorval est surtout problématique dans le cas des déplacements de courte durée, comme pour aller au restaurant ou se dégourdir les jambes pendant les escales. En effet, les autobus de la STM sont coincés dans la circulation, notamment sur l'heure du midi, à cause de la congestion qu'occasionnent entre autres les camions. De la même façon, les résidants situés au nord de l'avenue Cardinal doivent, pour accéder à divers services, se rendre à leurs activités de loisir, faire leurs emplettes régulières ou aller à l'école, traverser l'échangeur quelques fois par jour ou emprunter un trajet alternatif plus long afin d'éviter la congestion et l'échangeur. Selon les commerçants, cette situation incite la population localisée au

nord de l'échangeur (avenue Cardinal) à se diriger vers des centres commerciaux autres que ceux de l'arrondissement Dorval (par exemple, Fairview Pointe-Claire). De plus, des intervenants ont mentionné que le réseau routier ne permet pas aux usagers de bénéficier des attraits touristiques et historiques qu'offre l'arrondissement Dorval. Pour les participants, il est donc important d'améliorer le lien entre les secteurs localisés au nord et au sud de l'échangeur Dorval pour permettre aux personnes d'accéder rapidement à l'arrondissement Dorval, peu importe leur mode de transport.

Enfin, il est essentiel pour certains intervenants que l'accès routier sécuritaire et direct entre l'Aéroport de Dorval et les hôtels situés à proximité soit maintenu, et ce, peu importe les solutions qui seraient apportées à l'échangeur Dorval.

**En résumé, les participants ont insisté sur l'importance d'un accès rapide entre le centre-ville de Montréal et l'Aéroport de Dorval ainsi que sur des liens faciles entre les secteurs nord et sud de l'échangeur Dorval.**

#### 3.5.1.4. Le transport en commun, les cyclistes et les piétons

Les circuits de transport en commun autour de l'échangeur Dorval ont été identifiés par les participants comme insatisfaisants. En premier lieu, quelques intervenants ont indiqué qu'il était nécessaire d'offrir de réels choix aux usagers. Actuellement, le transport en commun ne représente pas une alternative efficace à l'automobile pour accéder au secteur de l'échangeur Dorval car le nombre de circuits d'autobus de même que leur fréquence de passage dans ce secteur sont insuffisants. De plus, les autobus sont souvent coincés dans la congestion puisqu'ils sont principalement concentrés pendant les heures de pointe. Les participants ont également mentionné que les gares et les terminus d'autobus de la STM sont mal situés pour desservir la population locale et l'aéroport et que les stationnements des gares de VIA Rail et du train de banlieue sont difficiles d'accès. Quelques intervenants croient aussi que l'accès direct à l'aéroport à partir de la gare de VIA Rail, de la gare Dorval et du terminus d'autobus de la STM est actuellement déficient, mais qu'il est essentiel pour assurer l'efficacité du transport en commun pour les voyageurs et les travailleurs dans ce secteur.

Pour ce qui est des piétons et des cyclistes, certains intervenants sont d'avis qu'il leur est presque impossible de traverser l'échangeur Dorval de manière sécuritaire pour accéder aux commerces, aux hôtels, au secteur cargo, aux gares ou à l'aéroport.

Par ailleurs, les représentants des taxis craignent que l'implantation éventuelle d'un train rapide entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal ne réduise considérablement leur clientèle.

**En résumé, les participants jugent les circuits de transport en commun insuffisants et inefficaces pour répondre aux besoins locaux et régionaux.**

#### 3.5.1.5. La qualité de l'environnement des résidents

Quelques intervenants présents aux tables sectorielles sont aussi des résidents de l'arrondissement Dorval qui se préoccupent de la qualité de leur environnement immédiat et de leur qualité de vie. Ils expriment de l'inquiétude face à l'augmentation du bruit des avions, de la circulation et des travaux et à la diminution de la qualité de l'air en raison notamment de l'augmentation de la concentration de particules fines dans l'air et de l'utilisation de divers carburants dans les avions. Des inquiétudes ont également été exprimées quant à une baisse de la qualité de vie à cause du trafic lourd dans les quartiers résidentiels, surtout sur l'avenue Cardinal, entraînant possiblement une diminution de la valeur des propriétés. L'accès aux divers commerces et l'augmentation de la circulation dans les zones résidentielles sont également une préoccupation dans le cas d'éventuels travaux de réfection ou de construction.

**En résumé, les participants soulignent que l'activité intense du secteur entraîne des inconvénients pour les résidents et qu'il faudrait en tenir compte lors d'éventuelles interventions.**

#### 3.5.1.6. Autres besoins, problèmes et préoccupations

Lors des rencontres, des intervenants ont parfois émis des opinions qui dépassaient le strict objectif des tables sectorielles. Ces préoccupations ont tout de même été notées et considérées dans ce rapport.

Certains participants estiment n'avoir pas toute l'information nécessaire pour mesurer l'impact des projets de développement d'Aéroports de Montréal (ADM), des autres projets de modernisation du réseau routier sur l'île de Montréal, du développement du train et des autres modes de transport en commun. Des doutes ont aussi été soulevés quant à la nécessité d'une intervention coûteuse pour éliminer une congestion relative à l'échangeur Dorval qui pourrait avoir un effet sur l'évaluation foncière des propriétés riveraines, plus précisément sur l'augmentation des taxes. De plus, les intentions du comité de circulation de l'arrondissement Dorval concernant la signalisation et les feux de circulation, ces deux éléments relevant de sa juridiction, devraient être connues.

**En résumé, les participants demandent à obtenir de l'information supplémentaire de la part des autorités impliquées afin de bien apprécier l'ensemble de la situation.**

### 3.5.2. **Éléments de solution à la situation actuelle**

Les intervenants des tables sectorielles ont proposé certaines solutions pour améliorer la situation actuelle insatisfaisante à l'échangeur Dorval. Les éléments de solution visent à répondre aux besoins et aux problèmes qu'ils avaient identifiés quant à la congestion dans l'échangeur, à l'aménagement de l'échangeur et du réseau routier (configuration et signalisation), à l'accès à l'aéroport, aux commerces, aux entreprises et à divers points d'intérêt autour de l'échangeur, au transport en commun, aux réseaux cyclable et piétonnier, et finalement à la qualité de l'environnement des résidants.

#### 3.5.2.1. La congestion

Comme la plupart des solutions concernant la congestion se rapportent surtout à l'aménagement de l'échangeur Dorval, à divers accès dans le secteur, au transport en commun et à la qualité de l'environnement des résidants, elles ont été regroupées sous ces thèmes.

Toutefois, deux suggestions générales ont été formulées. D'une part, les participants ont manifesté la nécessité, pour régler efficacement les problèmes de l'échangeur Dorval, d'une planification stratégique intégrée au développement du secteur de l'échangeur Dorval (aménagement, transport en commun, etc.). D'autre part, ils considèrent que l'analyse des solutions devrait se faire pour une zone de référence ou d'étude plus grande, laquelle pourrait s'étendre par exemple de l'autoroute 13 au boulevard Des Sources.

**En résumé, plusieurs intervenants estiment qu'un ensemble de mesures intégrées doit être mis en place afin de maximiser l'efficacité des solutions dans une zone de référence plus large.**

#### 3.5.2.2. L'aménagement (configuration et signalisation)

Des intervenants croient que la seule solution qui pourrait améliorer vraiment la situation actuelle de l'échangeur Dorval serait de refaire complètement l'échangeur, tout en reconnaissant que cette solution serait très coûteuse. D'autres ont suggéré de s'inspirer d'aménagements routiers implantés ailleurs dans des secteurs aéroportuaires de villes américaines. Selon certains intervenants, il faudrait implanter des voies de contournement (tunnel ou viaduc) afin que la circulation de transit (les camions principalement) évite l'échangeur Dorval et les quartiers résidentiels, entre autres l'avenue Cardinal. Finalement, il a été proposé d'élargir à trois voies la bretelle entre l'autoroute 20 et l'autoroute 520 (à l'est de l'échangeur), de même que sur l'autoroute 20 à partir du boulevard Des Sources (à l'ouest de l'échangeur Dorval).

Ces mesures correctrices des tracés routiers dans le secteur de l'échangeur Dorval ont en fait un objectif commun et partagé par tous les intervenants : diviser le réseau routier selon le niveau d'utilisation, local ou de transit.

En ce qui concerne la signalisation, les participants ont apporté plusieurs éléments de solution. En premier lieu, pour permettre aux automobilistes de mieux s'orienter et éviter les changements de direction de dernière minute, des panneaux devraient apparaître plus tôt dans les parcours des usagers de l'échangeur et sur les routes qui y convergent. Les panneaux devraient être plus nombreux, plus rapprochés et mieux indiquer les directions ainsi que l'orientation des routes (nord/sud/est/ouest). Quelques intervenants croient qu'une signalisation bilingue, l'utilisation de pictogrammes clairs et de panneaux à messages variables rendraient l'échangeur Dorval plus sécuritaire et accommoderaient davantage les voyageurs, les touristes et les utilisateurs. Aussi, des

intervenants insistent sur l'urgence de repeindre les lignes sur la chaussée, à une plus grande fréquence et avec des matériaux plus résistants, et ce, même si cela devait coûter plus cher que les interventions traditionnelles.

De plus, des responsables du réseau hôtelier estiment qu'il serait essentiel d'implanter une signalisation afin de simplifier l'accès aux différents hôtels situés à proximité de l'aéroport. On suggère entre autres d'ajouter des panneaux qui identifieraient les hôtels, des feux de circulation et des arrêts pour mieux gérer la circulation des clients. Finalement, certains intervenants ont des points de vue divergents sur le maintien ou le retrait définitif des feux de circulation dans le rond-point Dorval.

**En résumé, les participants considèrent que la configuration de l'échangeur et la signalisation devraient être revues et corrigées afin de rendre ces infrastructures plus sécuritaires et plus faciles à emprunter pour les usagers.**

#### 3.5.2.3. L'accès à l'aéroport, au centre-ville de Montréal, aux commerces, aux entreprises et à divers points d'intérêt autour de l'échangeur Dorval

Pour améliorer la situation, la majorité des intervenants estiment qu'il est essentiel d'améliorer l'accès direct à l'Aéroport de Dorval. Pour diminuer la pression de la circulation provenant du nord et de l'ouest sur le quartier résidentiel et l'échangeur Dorval, principalement des travailleurs, des voyageurs et des camions se rendant à l'aéroport, certains participants ont suggéré la construction d'une voie directe sur le territoire de l'aéroport qui passerait au nord du secteur cargo afin d'éviter le secteur de l'échangeur. L'implantation de voies rapides réservées aux taxis, aux limousines et aux autobus sur les autoroutes 20 et 520 ou sur la voie de service dans l'échangeur Dorval permettrait aussi, selon eux, un meilleur accès à l'aéroport, de même qu'une route alternative partant de la jonction entre les autoroutes 20 et 13 qui se rendrait directement à l'aéroport. La construction d'une bretelle ou d'un viaduc à partir de l'autoroute 20 en direction de l'aéroport a aussi été proposée. Cette option est toutefois conditionnelle à ce que les tracés évitent les propriétés et les commerces.

De plus, selon les participants, l'implantation d'une connexion entre les autoroutes 20 et 520 du côté est de l'échangeur, éliminerait une partie du trafic dans l'échangeur Dorval.

Des intervenants considèrent par ailleurs que pour maintenir et améliorer l'accès aux secteurs résidentiels et commerciaux de l'arrondissement Dorval, de même que pour diminuer la circulation de transit sur le réseau routier local, on devrait :

- maintenir et favoriser l'accès aux voies de service (chemin Herron et avenue Cardinal), entre autres par la rue Fénélon, pour assurer l'accès aux commerces situés à proximité de l'échangeur et ne pas diminuer leur clientèle ni leur rentabilité;
- prolonger la rue Fénélon jusqu'à l'avenue Cardinal et la réserver aux camions ou aux résidants;
- agrandir et éclairer le tunnel piétonnier et le passage sous la voie ferrée qui relie les deux zones de l'arrondissement.

**En résumé, les participants estiment qu'il est essentiel d'améliorer la facilité d'accès à l'aéroport et aux services locaux de l'arrondissement pour les automobilistes et les piétons.**

#### 3.5.2.4. Le transport en commun, les cyclistes et les piétons

Les intervenants sont pratiquement unanimes à considérer que le transport en commun doit être amélioré dans le secteur de l'échangeur Dorval afin de mieux desservir la population locale, les travailleurs et les voyageurs. La solution privilégiée est une navette ferroviaire entre l'Aéroport de Dorval et le centre-ville de Montréal, en fréquence plus grande aux heures de pointe. Les intervenants considèrent que cette seule solution pourrait contribuer à une diminution considérable de la congestion dans l'échangeur Dorval. Il a aussi été proposé d'implanter un lien ferroviaire entre Montréal et Ottawa, particulièrement pour les gens d'affaires, lequel pourrait passer par l'Aéroport de Dorval avant de se rendre au centre-ville de Montréal.

D'autres options ont été proposées par les participants pour éliminer des véhicules dans l'échangeur Dorval et diminuer les périodes de congestion, à savoir l'augmentation de la capacité du transport par autobus et l'incitation au co-voiturage. Il apparaît nécessaire d'implanter des circuits d'autobus desservant mieux les travailleurs et les voyageurs se rendant à l'aéroport et ses environs.

L'installation de supports à vélos dans les gares et dans le secteur cargo ainsi que l'aménagement d'un passage sécuritaire pour les cyclistes et les piétons entre les secteurs situés au nord et au sud des voies ferrées ont aussi été suggérés.

**En résumé, il apparaît primordial aux participants d'améliorer l'ensemble des services de transport en commun dans le secteur de l'échangeur Dorval et entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal afin de désengorger l'échangeur.**

#### 3.5.2.5. La qualité de l'environnement des résidants

Dans l'éventualité de travaux de réfection ou de construction à l'échangeur Dorval, les intervenants ont insisté sur le fait qu'il faudrait éviter de nuire à la qualité de vie des résidants. Il serait donc préférable d'éviter les travaux de nuit et de maintenir l'accès aux services et aux commerces aux environs de l'échangeur.

#### 3.5.2.6. Autres solutions

Pour alléger la congestion aux heures de pointe, plus précisément la circulation des employés de l'aéroport, il a été suggéré par un intervenant d'inciter les entreprises du secteur de l'échangeur à mettre sur pied des programmes pour les employés pouvant se traduire notamment par l'implantation d'un système de co-voiturage et d'horaires flexibles qui permettent d'éviter le trafic.

### **3.6. SYNTHÈSE DES TABLES MULTISECTORIELLES**

Les participants aux tables multisectorielles ont été appelés à se prononcer sur des besoins, des problèmes et des solutions qui se sont démarqués lors des tables sectorielles. Cet exercice avait pour but de préciser l'importance des besoins et des solutions ainsi que d'identifier les consensus et les divergences d'opinions relatives à la situation de l'échangeur Dorval. Cette section présente une synthèse des deux tables multisectorielles et ne reprend pas textuellement les propos des participants.

Les points de vue exprimés par les intervenants ont été regroupés sous trois thèmes principaux : une approche intégrée et planifiée, la priorisation des besoins et, finalement, des solutions à considérer en rapport avec les besoins à combler.



### **3.6.1. Une approche planifiée et intégrée**

#### **3.6.1.1. Une planification intégrée**

L'ensemble des participants considère que la planification intégrée des interventions de transport dans le secteur de l'échangeur Dorval est primordiale. Ils soulignent aussi qu'il ne faut pas éliminer de solution sous prétexte qu'elle ne résoudrait pas, à elle seule, tous les problèmes actuels et/ou futurs. D'autres participants ajoutent qu'il est nécessaire de tenir compte également des autres travaux entrepris ailleurs sur le réseau routier supérieur car ils peuvent avoir un effet, bénéfique ou néfaste, sur la situation de l'échangeur Dorval, plus particulièrement au rond-point Dorval (prolongement de l'autoroute 30 ou de l'autoroute 440 par exemple).

#### **3.6.1.2. L'information disponible**

Pour effectuer une planification intégrée adéquate des interventions de transport dans le secteur de l'échangeur Dorval, plusieurs intervenants jugent essentiel d'obtenir toute l'information disponible (plan de développement de l'Aéroport de Dorval et de ses activités, projets de développement de l'ouest de l'île de Montréal, projets et travaux routiers susceptibles d'influencer l'utilisation de l'échangeur Dorval, projets ferroviaires, etc.).

#### **3.6.1.3. La coordination des interventions**

Plusieurs participants croient qu'il devrait y avoir un coordonnateur de toutes les interventions quelles qu'elles soient (infrastructures routières, transport en commun, etc.). Selon eux, jusqu'à présent, peu d'acteurs impliqués dans le processus actuel sont susceptibles de pouvoir assumer cette responsabilité si ce n'est le MTQ.

#### **3.6.1.4. L'élargissement de la zone d'étude**

Plusieurs intervenants estiment qu'il est essentiel de définir des aires d'étude élargies, différentes selon les divers problèmes identifiés (circulation de transit, réseau local, accès à l'aéroport, congestion ailleurs sur le réseau, etc.). Cependant, d'autres croient que l'analyse de la situation doit être menée prioritairement en fonction des activités de l'aéroport, car il est nécessaire de créer une harmonie entre le secteur aéroportuaire, le réseau routier et l'arrondissement Dorval.

#### 3.6.1.5. L'intégration au paysage

Certains intervenants considèrent que l'échangeur Dorval doit être intégré au paysage urbain de Montréal. En effet, l'aéroport est une porte d'entrée de Montréal et son allure générale peut être un outil pour le tourisme. Selon les participants, les installations réduisent actuellement la cohérence du paysage, affectent la lisibilité des lieux et contribuent à la dégradation du paysage urbain. La qualité du paysage que l'autoroute pourrait créer par l'échangeur Dorval est importante et il serait souhaitable et possible de faire un projet de réfection des infrastructures qui assurerait un lien convivial entre les autoroutes et la ville.

#### 3.6.1.6. La volonté politique

Tous les participants s'entendent pour dire qu'il est temps d'agir. Plusieurs annonces de travaux de construction et de réfection dans l'échangeur Dorval ont déjà été faites au cours des années, mais aucune action concrète et significative n'a été entreprise afin de résoudre les problèmes de l'échangeur. Pour les intervenants, il serait temps d'obtenir des engagements politiques fermes.

**En résumé, les participants considèrent qu'il est essentiel de faire une planification intégrée des interventions de transport dans le secteur de l'échangeur Dorval, dirigée par un coordonnateur qui devrait être le MTQ. La plupart estiment qu'il faut élargir la zone d'étude, d'autres croient qu'elle doit être déterminée en fonction surtout des activités aéroportuaires. Les participants ont également insisté sur l'importance d'agir et d'obtenir un engagement politique ferme sur les intentions des autorités responsables dans ce dossier.**

### **3.6.2. La priorisation des besoins**

Lors des tables multisectorielles, les participants ont convenu de l'importance de mettre en place différentes mesures pour améliorer la situation dans l'échangeur Dorval, car il y a non seulement plusieurs besoins à combler (accès rapide à l'aéroport, fluidité, sécurité, etc.) mais également plusieurs catégories d'utilisateurs différents à satisfaire (résidents, voyageurs, employés, etc.).

Les intervenants ont confirmé les divers besoins soulevés lors des rencontres sectorielles, lesquels, selon eux, sont difficiles à prioriser car ils sont de nature différente et tout aussi importants les uns que les autres. Ces besoins réfèrent principalement à la fluidité de la circulation de transit et dans l'échangeur, à la sécurité des usagers, à l'accès direct et rapide à l'aéroport, à

l'amélioration du réseau local (liens nord/sud, accès aux commerces, à l'arrondissement Dorval) et à l'amélioration du transport en commun.

### **3.6.3. Des solutions à considérer quant aux besoins à combler**

#### **3.6.3.1. La sécurité et la fluidité**

Plusieurs intervenants ont mentionné que la géométrie et la signalisation sont depuis longtemps inadéquates dans l'échangeur Dorval. Pour eux, ces deux aspects contribuent grandement au manque de sécurité et de fluidité dans l'échangeur. Ils estiment donc essentiel que des interventions soient entreprises pour les améliorer.

De nombreux participants soutiennent le principe de séparer le trafic local du trafic de transit (autoroutes 20, 520 et aéroport) pour améliorer la fluidité et la sécurité. D'autres croient qu'il faut élargir à trois voies toutes les sections de routes qui passent par l'échangeur Dorval afin d'éviter le refoulement des véhicules qui transitent sur les artères rapides.

Quant à la signalisation, les participants considèrent que des interventions pourraient se faire à court terme et avec des investissements raisonnables : la rendre plus simple et plus claire de même que bilingue, installer des panneaux à messages variables et avec pictogrammes, positionner les panneaux plus en amont sur les parcours des usagers, repeindre régulièrement les lignes sur la chaussée. Pour les participants, la signalisation doit être améliorée dans l'échangeur et les rues adjacentes ainsi qu'entre la gare Dorval et l'aérogare.

D'autre part, bien que certains intervenants considèrent que les feux de circulation dans le rond-point Dorval entraînent de la congestion et incitent certains usagers à utiliser des routes alternatives, l'ensemble des participants juge leur présence essentielle pour la sécurité des piétons, des cyclistes et des automobilistes. Il a aussi été mentionné que les feux de circulation permettent aux automobilistes d'avoir davantage de temps pour lire les panneaux de signalisation et donnent une meilleure visibilité aux commerces situés près du rond-point Dorval. De plus, il a été précisé que ces feux de circulation ont été installés à la demande des résidents de Dorval.

Des intervenants ont suggéré un réaménagement complet de l'échangeur Dorval, tout en étant conscients des limites budgétaires. Pour d'autres, l'idée de réaménagement complet demeure vague et peu concrète.

Concernant la circulation des camions, certains participants ont suggéré de limiter leur circulation à certaines heures hors pointe (par exemple de 20h à 8h) pour réduire la pression dans l'échangeur. D'autres ont toutefois souligné que les commerces n'ont pas tous des réceptions de nuit et que ce genre de mesure pourrait nuire à plusieurs commerçants. Il a également été proposé de revoir les routes de camionnage déterminées dans le secteur et de vérifier si elles sont respectées.

**En résumé, les participants ont soutenu l'idée que toutes les interventions visant à réduire la pression dans l'échangeur Dorval (horaires et routes de camionnage, séparation de la circulation locale et de transit, etc.) contribueront à améliorer la fluidité dans le secteur et que des améliorations à la signalisation sont possibles, à court terme et à un coût raisonnable, afin d'améliorer la sécurité.**

#### 3.6.3.2. L'accès à l'Aéroport de Dorval

Plusieurs solutions ont été suggérées relativement à l'amélioration de l'accès à l'Aéroport de Dorval. La principale solution est l'implantation d'un lien rapide entre le centre-ville de Montréal et l'aéroport. Ce lien rapide se définit pour une majorité de participants par l'aménagement d'une navette ferroviaire. Selon eux, cette solution a l'avantage d'offrir aux usagers un lien fiable et efficace en plus de réduire le nombre de véhicules circulant dans le secteur, améliorant ainsi la fluidité de la circulation.

D'autres intervenants ont suggéré des aménagements routiers, entre autres, la construction de bretelles d'accès direct à l'aéroport à partir de l'autoroute 20 est et 20 ouest. Celle provenant de l'autoroute 20 direction ouest pourrait se diviser à la hauteur de l'autoroute 520 pour ainsi relier les autoroutes 20 et 520 en même temps que l'aéroport. Les participants estiment que cette solution a comme avantage de régler en même temps les questions de l'accès direct à l'aéroport et de la fluidité de la circulation de transit.

La plupart des participants sont opposés à l'implantation de voies réservées pour les taxis et les autobus. Selon eux, cette solution amplifierait le problème de congestion à l'heure de pointe en retranchant une voie, notamment à cause de la densité de la circulation et des autres bouchons existants sur le réseau routier (par exemple sur l'autoroute 13 et dans l'échangeur Décarie). D'autres ajoutent qu'une des causes de la congestion aux heures de pointe est la réduction de trois à deux voies sur l'autoroute 20, et que prendre une voie de l'autoroute ainsi que dans l'échangeur pour la réserver aux taxis et aux autobus risquerait de ralentir davantage la circulation.

Enfin, quelques participants sont opposés à tout aménagement exclusif de voies routières rapides, car cela encourage l'utilisation de l'automobile aux dépens du transport en commun.

**En résumé, les participants estiment que l'amélioration de l'accès à l'Aéroport de Dorval doit passer par l'aménagement d'un lien direct, soit ferroviaire (avec le centre-ville de Montréal), soit routier par la construction de bretelles d'accès. Par contre, l'aménagement de voies réservées aux taxis et aux autobus sur les voies existantes n'est pas une solution à retenir.**

### 3.6.3.3. L'amélioration du réseau local

De nombreux intervenants ont souligné les déficiences des liens entre le nord de l'échangeur Dorval (aéroport et secteur résidentiel) et le sud de l'échangeur (secteurs commercial et résidentiel). En effet, selon eux, l'échangeur Dorval occasionne une barrière, surtout pour les résidents situés au nord de l'avenue Cardinal car les activités et les services offerts aux résidents de l'arrondissement sont concentrés au sud de l'échangeur. Les participants estiment que quel que soit le mode de déplacement (à pied, à bicyclette, en voiture ou en transport en commun), les déplacements entre le nord et le sud de l'échangeur sont difficiles, voire impossibles.

À cet effet, les participants ont mentionné que le tunnel pour les piétons qui relie le nord et le sud du rond-point Dorval est peu invitant et non sécuritaire, surtout l'hiver. Certains croient qu'il serait préférable d'aménager une pente douce à la place des escaliers pour accommoder les vélos. De plus, il a été proposé l'installation de bornes interactives pour mieux diriger les vélos et leur donner les meilleurs chemins à suivre.

Afin de permettre aux travailleurs et aux visiteurs de profiter des commerces de l'arrondissement Dorval, les participants estiment que les liens nord/sud doivent assurer des déplacements faciles

et rapides en tout temps. Peu de solutions ont été soulevées quant à ce besoin. Certains ont suggéré l'implantation de navettes. D'autres estiment que dans le cadre d'un éventuel réaménagement de l'échangeur Dorval, la mobilité des résidents, des travailleurs et des voyageurs entre le nord et le sud de l'échangeur Dorval devra être prise en compte.

**En résumé, les participants considèrent que les liens entre le nord et le sud de l'échangeur Dorval doivent être améliorés par des solutions appropriées.**

#### 3.6.3.4. L'amélioration du transport en commun

Même si plusieurs intervenants estiment qu'il faut avant tout rendre sécuritaire l'échangeur Dorval et libérer la pression sur cette section du réseau routier, la majorité des opinions exprimées concernent le développement d'un réseau de transport en commun efficace et performant, desservant l'ensemble de la région de Montréal (île et banlieue). Pour soutenir leur position, ils ont mentionné que cela contribuerait à alléger la densité de la circulation dans l'échangeur Dorval et que l'amélioration du réseau routier ne ferait que repousser les problèmes de congestion. Pour eux, le transport en commun est une alternative d'avenir fiable et efficace.

La majorité des intervenants ont soutenu l'implantation de liens ferroviaires, à condition d'assurer une fréquence suffisamment grande en dehors des heures de pointe pour accommoder tout le monde (résidents, travailleurs, voyageurs) et créer une habitude (par exemple une navette aux 20 minutes). Pour eux, le transport ferroviaire a l'avantage (contrairement à l'autobus) d'offrir des trajets simples, rapides et fiables pour les usagers. Toutefois, quelques-uns demeurent sceptiques quant à l'idée d'implanter davantage de liens ferroviaires. Selon eux, les résidents, particulièrement de l'ouest de l'île de Montréal et de la banlieue, utilisent majoritairement la voiture pour leurs déplacements même s'il existe actuellement des trains de banlieue.

Le lien ferroviaire privilégié par les participants est celui reliant l'Aéroport de Dorval et le centre-ville de Montréal. Cependant, plusieurs sont d'avis que ce lien ne serait utilisé que par les gens d'affaires et les voyageurs légers, surtout les touristes de passage, entre deux vols, mais pas par les Montréalais, les employés de l'aéroport et les résidents de Dorval.

D'autre part, plusieurs intervenants soutiennent qu'il est essentiel d'améliorer les services de transport en commun existants avant d'entreprendre des travaux majeurs de réfection et de

construction sur le réseau routier et/ou d'ajouter de nouvelles liaisons de transport en commun, afin d'optimiser les infrastructures actuelles, de même que pour habituer les usagers du secteur à les utiliser. D'autres ont souligné l'importance de coordonner les différents services de transport collectif existants pour assurer l'intermodalité aux usagers dans le secteur de l'échangeur Dorval.

Toutefois, malgré la convergence des opinions concernant l'importance et l'urgence de rendre le transport en commun efficace et performant dans le secteur de l'échangeur Dorval, des participants ont évoqué l'importance de ne pas pénaliser les utilisateurs du réseau routier au profit du transport en commun. Ces derniers croient que le changement d'habitude sera long et le transport en commun peu rentable à court terme. Pour eux, il faut combiner les interventions sur le réseau routier avec celles pour améliorer le transport en commun afin d'arriver à une meilleure situation dans l'échangeur Dorval.

**En résumé, les participants supportent l'ensemble des initiatives favorisant l'amélioration de la quantité et de la qualité des services de transport en commun, soit par autobus, train ou co-voiturage, pour l'ensemble des usagers du secteur de l'échangeur Dorval, parallèlement aux efforts d'amélioration sur le réseau routier.**

#### 3.6.3.5. Autres

- *La qualité de l'environnement*

Certains intervenants souhaitent le réaménagement de l'échangeur Dorval et l'amélioration de la fluidité de la circulation pour des motifs environnementaux, comme la réduction du bruit généré par les départs et les arrêts fréquents des véhicules, et la réduction de la pollution de l'air qui en résulte.

- *La phase des travaux*

Les participants qui représentaient des commerces localisés sur la voie de service ont demandé le maintien de l'accès aux commerces en tout temps pendant une éventuelle période de travaux en évitant de réduire la fluidité de la circulation aux sorties, notamment à la sortie Fénélon. Ils souhaitent également que les travaux du MTQ soient effectués sur une courte période et que les travaux des partenaires se déroulent en même temps afin de ne pas perturber la vie commerciale trop longtemps.

- *Le suivi de la démarche de consultation*

Les participants ont manifesté de l'intérêt pour des séances d'information afin de suivre de près l'évolution du dossier de l'échangeur Dorval, mais en insistant sur le fait que les étapes subséquentes doivent être axées sur les résultats. Quelques-uns, en se questionnant sur le poids de leurs opinions dans le processus décisionnel, ont affirmé qu'il faut absolument donner suite aux consultations pour confirmer l'utilité de cette démarche.

De plus, tous les intervenants s'entendent pour dire qu'il est nécessaire de considérer une approche multisectorielle afin de prévoir, à long terme, les effets de l'augmentation de l'activité dans le secteur de l'Aéroport de Dorval (développement de l'ouest de l'île, prolongement de l'autoroute 30, augmentation des activités aéroportuaires, etc.), et afin de mettre en œuvre une solution qui intègre les changements anticipés.

L'ensemble des participants souhaite obtenir copie du rapport du CCC, ce qui leur permettra de suivre avec intérêt le projet d'intervention.

#### 3.6.3.6. Résumé

Les intervenants estiment qu'il est temps d'apporter des solutions à la situation de l'échangeur Dorval. En majorité, ils favorisent une planification intégrée qui combinerait des travaux routiers dans le secteur de l'échangeur et l'amélioration du transport en commun.

Ils estiment aussi qu'à court terme, des mesures de correction touchant particulièrement à la signalisation peuvent être entreprises afin de rendre l'échangeur plus sécuritaire pour les usagers. Toutefois, selon eux, il ne faut pas négliger l'investissement dans des solutions à long terme afin de corriger définitivement la situation actuellement déficiente de l'échangeur Dorval. Une synthèse des suggestions d'améliorations routières qui ont été faites lors des différents modes de consultation est présentée au *tableau 3.22*.



Tableau 3.22 : Synthèse des suggestions d'améliorations routières.

<ol style="list-style-type: none"><li>1. Réaménager complètement l'échangeur Dorval.</li><li>2. Implanter des voies de contournement (tunnel ou viaduc) afin que la circulation de transit évite l'échangeur Dorval et les quartiers résidentiels, entre autres l'avenue Cardinal.</li><li>3. Élargir à trois voies la section entre l'autoroute 20 en direction ouest et l'autoroute 520 afin de ne pas ralentir le trafic.</li><li>4. Améliorer la signalisation :<ol style="list-style-type: none"><li>a. Installer des panneaux de signalisation plus tôt dans les parcours des usagers de l'échangeur Dorval et sur les routes qui y convergent. Les panneaux devraient être plus nombreux, plus rapprochés et mieux indiquer les directions et l'orientation des routes (nord/sud/est/ouest).</li><li>b. Utiliser une signalisation bilingue, de pictogrammes clairs, de panneaux à messages variables, et repeindre les lignes sur la chaussée régulièrement, avec des matériaux plus résistants, ce qui rendrait l'échangeur Dorval plus sécuritaire et accommoderait davantage les voyageurs, les touristes et les utilisateurs.</li></ol></li><li>5. Améliorer l'accès direct à l'aéroport :<ol style="list-style-type: none"><li>a. Construire des bretelles ou des viaducs d'accès direct à l'aéroport depuis l'autoroute 20 ouest et l'autoroute 20 est qui suivraient des tracés évitant les propriétés et les commerces existants.</li><li>b. Pour la circulation provenant du nord et de l'ouest se rendant à l'aéroport, construire une voie sur le territoire de l'aéroport qui passerait au nord du secteur cargo afin d'éviter le quartier résidentiel et l'échangeur Dorval.</li><li>c. Implanter des voies rapides réservées aux taxis, aux limousines et aux autobus sur les autoroutes 20 et 520 ou sur la voie de service.</li><li>d. Aménager une route alternative directe partant de la jonction entre les autoroutes 20 et 13.</li></ol></li><li>6. Implanter une connexion entre les autoroutes 20 et 520 du côté est de l'échangeur Dorval, ce qui éliminerait une partie du trafic dans l'échangeur.</li><li>7. Maintenir et améliorer l'accès aux secteurs résidentiel et commercial de l'arrondissement Dorval :<ol style="list-style-type: none"><li>a. Maintenir l'accès aux voies de service, entre autres par la rue Fénélon, pour assurer l'accès aux commerces et ne pas diminuer leur clientèle ni leur rentabilité.</li><li>b. Prolonger la rue Fénélon jusqu'à l'avenue Cardinal et la réserver aux camions ou aux résidents.</li><li>c. Agrandir et éclairer le tunnel sous les voies ferrées qui relie les deux zones de l'arrondissement Dorval.</li><li>d. Favoriser l'accès, par la voie de service au sud de l'échangeur Dorval, aux commerces qui la bordent.</li></ol></li></ol>
---

## **4. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS**

---

### **4.1. CONCLUSIONS**

Comme nous l'avons déjà mentionné, rarement un promoteur applique la démarche de recherche des enjeux (« scoping ») dans la procédure réglementaire d'évaluation d'impacts. Il s'agissait ici de faire exprimer par les résidants, les usagers et les groupes d'intérêt leurs perceptions, à partir de leur expérience, des besoins et des solutions au sujet de l'échangeur Dorval et des environs.

Le lieu est complexe, composé de plusieurs services publics, d'infrastructures routières et ferroviaires et il dessert plusieurs espaces et usages.

Les individus et représentants d'organismes se sont montrés enthousiastes à vouloir exprimer leurs points de vue. Ils étaient particulièrement d'accord pour participer à cette forme de consultation. Ce fut le cas lors des rencontres avec les organismes partenaires et des organismes de transport, lors des sondages et lors des rencontres sectorielles et multisectorielles.

Nous devons souligner la qualité des échanges et le climat qui a prévalu dans le respect des opinions de chacun et des intérêts divergents parfois. Dans l'ensemble, les attentes des participants par rapport à l'ampleur des solutions étaient modérées, étant conscients de la rareté des fonds publics.

Chaque mode d'expression des besoins a contribué à éclairer l'ensemble des enjeux. La revue de presse a révélé que plusieurs annonces ont été faites par diverses autorités publiques de projets d'interventions, la plupart concernant l'échangeur Dorval et quelques-unes des liens ferroviaires. Des journalistes ont fait état des arguments relatifs à la congestion et à la sécurité, invoqués par les tenants du transfert des vols internationaux à Dorval qui favorisent une réfection de l'échangeur et par les opposants qui préconisent plutôt des investissements à Mirabel.

Les rencontres avec chacun des partenaires et avec des sociétés de transport ont permis de comprendre les enjeux reliés à ce lieu et les interdépendances entre les diverses responsabilités et interventions.

Les deux sondages auprès des résidents riverains de l'échangeur Dorval et auprès des usagers de l'aéroport tels que les voyageurs, les employés, les chauffeurs de taxis, etc., les six rencontres sectorielles et les deux rencontres multisectorielles avec des représentants locaux et régionaux de divers secteurs d'activités et d'intérêts, ont composé une mosaïque complexe de la situation actuelle. Lorsque par des moyens différents on arrive sensiblement aux mêmes diagnostics sur les besoins, cela mérite de s'y arrêter.

Les personnes qui ont participé à la consultation sont largement représentatives des forces et des intérêts de ceux qui pourraient s'exprimer sur cette question à une éventuelle audience publique. Seuls les secteurs du camionnage et des entrepôts n'ont pas été adéquatement représentés malgré nos invitations. Cette lacune pourra être comblée ultérieurement par le MTQ et ses partenaires dans le cadre de séances spécifiques de consultation. L'éventail des thèmes soulevés a également été très large et de même nature qu'ils pourraient l'être lors d'une éventuelle audience publique.

Nous devons souligner les différences de perception qui existent entre les types d'usagers et qui ressortent des résultats des sondages, même si encore là, il y a un certain consensus sur les besoins et les solutions. Il apparaît que les usagers qui sont familiers avec l'échangeur sont moins préoccupés par les problèmes dans leur ensemble, sauf peut-être la congestion mais ils ont développé des moyens de la contourner. Ainsi, pour les résidents qui n'ont pas de besoins spécifiques d'accès à l'échangeur, les problèmes sont en quantité négligeable, pourvu que les travaux n'engendrent que peu de désagréments, et ils en perçoivent peu ou mal les impacts. Les différences de perception se situent donc entre les utilisateurs familiers ou non, entre ceux dont l'accès à l'échangeur est nécessaire tels les usagers de type fonctionnel comme les hôteliers, les entrepreneurs, etc., et ceux qui font juste passer par là parce qu'ils résident à proximité, tels les usagers de type résidentiel.

Lors des tables sectorielles, malgré la diversité des groupes d'intérêts représentés, il s'est dégagé de l'ensemble davantage de consensus que de divergences quant aux besoins identifiés et aux solutions mises de l'avant. Cependant, il faut aussi souligner les divergences d'opinions entre certains groupes et en tenir compte. Même si la nécessité d'améliorer le transport en commun est ressortie chez une majorité d'intervenants, il est apparu clairement que les compagnies qui transportent des personnes à l'aéroport (autobus nolisés, navettes avec le centre-ville, taxis, limousines) ne voient pas d'un bon œil les projets de navette ferroviaire entre l'Aéroport de Dorval et le centre-ville. En conséquence, les solutions proposées diffèrent quelque peu. Il faut

souligner cependant que les diverses solutions proposées, y compris celles en faveur du transport en commun, sont susceptibles d'avoir également des effets positifs pour les chauffeurs de taxis et de limousines.

Les tables multisectorielles ont permis de vérifier les consensus et les divergences, la vision quant aux priorités et surtout la nature de la planification de l'intervention.

Il est important pour le MTQ et ses partenaires de se montrer très attentifs aux messages, aux témoignages et aux attentes formulés car ils correspondent à ce que les intervenants pensent fondamentalement. Ces opinions ont été consignées et présentées systématiquement dans les sections précédentes, selon les règles de l'art.

La consultation a porté sur ce que les participants estimaient être les besoins à combler à partir d'une intention d'intervention du MTQ et non pas sur un projet concret. C'est pourquoi ils n'ont pas développé d'arguments techniques à l'appui des solutions qu'ils ont proposées, ce qui n'était pas requis.

## **4.2. RECOMMANDATIONS**

### **4.2.1. Le processus**

Les recommandations qui découlent de la consultation tenue veulent contribuer à orienter le contenu de l'étude d'impact à élaborer et d'une façon générale la procédure d'évaluation environnementale.

Il est utile d'en rappeler les principales composantes dans l'examen d'un projet soumis à la procédure québécoise. Tout d'abord, le MTQ devra justifier son intervention, c'est-à-dire à quels besoins il veut répondre. À cette étape, il faut aussi indiquer à quels autres projets cette intervention est reliée, ceux du MTQ comme ceux d'autres organismes.

La justification étant démontrée, l'étape qui suit exige la présentation des diverses options (solutions) étudiées et les raisons qui ont amené le promoteur à choisir l'option qu'il privilégie. Pour permettre de comprendre le cheminement suivi dans l'évaluation des options, il est essentiel de préciser les critères d'évaluation économiques, techniques, sociaux et environnementaux

utilisés et comment ils ont été appliqués à partir des études de support. On identifie aussi les politiques gouvernementales qui s'appliquent. Les participants à la consultation vont s'attendre à ce que chacune des solutions qu'ils ont proposées soit prise en compte et que les raisons pour lesquelles certaines sont irréalisables ou n'ont pas été retenues soient expliquées.

La dernière étape consiste à présenter l'option retenue (avec des variantes s'il y a lieu), la description de ses impacts positifs et négatifs, les mesures d'insertion du projet dans le milieu et finalement les mesures d'atténuation et de compensation. Les participants à la consultation s'attendent à voir comment leurs points de vue auront été pris en compte dans l'ensemble du processus.

**R. 1. Le MTQ devra étudier et évaluer de façon rigoureuse les besoins, les solutions et les priorités qui lui ont été proposées selon les exigences des procédures d'évaluation environnementale.**

#### **4.2.2. Les besoins**

Même si les participants ont estimé que la situation à l'échangeur Dorval n'était pas catastrophique, ils ont tout de même identifié des lacunes sérieuses et des problèmes qu'il serait souhaitable de corriger. Les besoins étant de nature différente, les participants ne les ont pas priorisés, estimant qu'ils devaient tous être sérieusement considérés et compte tenu qu'ils n'avaient pas à se prononcer sur un projet spécifique défini techniquement et budgétisé. Ces besoins ont été identifiés et explicités dans les chapitres précédents.

**R. 2. Le MTQ et ses partenaires devront tenir compte des enjeux suivants :**

- **Les problèmes de sécurité causés par le caractère inadapté des infrastructures aux usages actuels, sans oublier les besoins spécifiques des piétons et des cyclistes.**
- **La signalisation qui rend le parcours difficile aux non-initiés.**
- **L'amélioration de la fluidité de l'accès à l'Aéroport de Dorval pour ses usagers : diminution des périodes de congestion et réduction du temps de parcours.**
- **L'accès rapide et facile à divers lieux dans l'arrondissement Dorval pour les services de transport en commun et scolaire, les services d'urgence, les hôtels et les**

**commerces, ainsi que le développement des liens entre le nord et le sud de l'échangeur.**

- **La réduction de la circulation de transit, particulièrement celle des camions, dans les quartiers résidentiels.**
- **L'opportunité d'améliorer la qualité des lieux et l'intégration au milieu urbain avoisinant en profitant d'interventions sur les infrastructures.**
- **L'amélioration des services de transport en commun par autobus, navettes et trains : accessibilité, durée de parcours et fréquence.**
- **Le maintien de l'accès aux services et aux commerces lors de la construction ou de la réfection d'infrastructures.**

#### **4.2.3. La recherche de solutions**

Les participants reconnaissent que les budgets ne sont pas illimités, tout en souhaitant cependant un ensemble d'interventions autant en transport en commun que sur le réseau routier. Ils reconnaissent également la diversité des autorités qui peuvent intervenir dans les secteurs, à partir de budgets différents. Mais ils insistent pour dire que le temps des intentions doit laisser la place aux décisions et aux réalisations.

C'est pourquoi ils s'attendent à ce que chaque intervention soit minutieusement étudiée pour produire le maximum d'effet et que l'on se préoccupe d'une planification intégrée ou du moins coordonnée.

**R. 3. Il serait important que le MTQ assume pleinement son leadership et ses responsabilités en matière de transport des personnes et des marchandises, afin que l'étude d'opportunité de son intervention à l'échangeur Dorval soit appuyée sur une vision d'ensemble qui intègre diverses mesures et qui tienne compte des projets sous la responsabilité d'ADM, de VIA Rail, de la STM et de l'AMT.**

Il y a des actions que le MTQ peut engager pour solutionner des problèmes à court terme, sans attendre le dépôt de l'étude d'impact et l'audience publique.

**R. 4. Le MTQ devrait dès maintenant :**

- a) **Examiner les améliorations qui pourraient être apportées à la signalisation, à la visibilité et à l'entretien sur le réseau routier, par exemple la peinture des lignes.**
- b) **Revoir avec la ville de Montréal le plan de camionnage à considérer dans le secteur et vérifier si les routes désignées pour les camions sont appropriées et respectées.**
- c) **Examiner avec l'arrondissement Dorval, ADM et la STM si un service de navette locale pourrait permettre aux clientèles de l'aéroport et des hôtels ainsi qu'aux résidents habitant au nord de l'échangeur d'avoir accès aux services situés au sud.**
- d) **Étudier avec l'arrondissement Dorval, à l'occasion de l'élaboration du plan d'urbanisme de Montréal (chapitre Dorval), les orientations à fixer dans le secteur de l'échangeur Dorval en vue de favoriser l'amélioration de la qualité de vie du milieu.**

D'autres actions à moyen terme relèvent davantage de l'intervention sur le réseau routier que le MTQ envisage de faire à l'échangeur Dorval en lien avec des interventions sur le transport en commun.

En ce qui concerne ce choix de solutions de construction et de réfection du réseau routier ou de transport en commun, il faut rappeler que les participants ont suggéré au MTQ de prendre en compte les autres projets du Ministère ailleurs sur le réseau comme des nœuds problématiques qui se situent dans une zone de référence plus large (échangeur Décarie, jonction entre la 20 et la 13, etc.).

Comme nous l'affirmions plus haut, un promoteur doit, au moment de l'analyse de ses options (solutions), expliquer les critères d'analyse qu'il utilisera pour les comparer, les pondérer et finalement pour choisir son option privilégiée. C'est une étape critique qui est, au moment des audiences publiques, la base de la crédibilité de la démonstration. Trop souvent des critères ont été utilisés ou déterminés une fois le choix arrêté par le promoteur.

**R. 5. Le MTQ devra préciser avec ses partenaires l'ensemble des critères qu'ils utiliseront pour procéder à l'analyse et la comparaison des scénarios de solutions et d'options, afin d'assurer la transparence et la crédibilité de leur démarche.**

**R. 6. Le MTQ doit considérer :**

- a) **Comment une amélioration des infrastructures routières pourrait s'intégrer ou compléter les projets que VIA Rail et ADM étudient quant à la relocalisation de la gare ferroviaire actuelle à l'Aéroport de Dorval, et permettrait des liens plus directs avec le centre-ville de Montréal. Comment ces projets affecteraient l'utilisation des trains de banlieue ainsi que les circuits d'autobus de la STM et favoriseraient l'intermodalité.**
  - b) **Si des améliorations ponctuelles sur l'autoroute 20 entre le centre-ville et l'Aéroport de Dorval pour diminuer la durée du trajet représentent une option viable pour répondre aux besoins de transport en commun dans le secteur (par exemple, l'utilisation comme voie réservée aux autobus en cas de congestion d'une large bande hachurée d'une longueur de 800 m à 1 km entre l'autoroute 13 et la 32<sup>e</sup> avenue en direction du centre-ville).**
  - c) **Si un circuit alternatif au sud de l'autoroute 20 pour autobus et taxis qui passerait en milieu résidentiel serait souhaitable, possible et acceptable socialement.**
- R. 7. Parmi les suggestions proposées d'améliorations routières dont la liste apparaît au tableau 3.22 et qu'il y a lieu de valider dans leur ensemble à partir des critères déterminés, certaines solutions concernant les liens routiers se démarquent suite aux consultations et nécessiteront des études plus importantes au chapitre du choix des options :**
- 1. **Améliorer l'accès à l'aéroport en construisant des bretelles d'accès direct depuis l'autoroute 20 ouest et est.**
  - 2. **Implanter une connexion directe entre les autoroutes 20 et 520 du côté est de l'échangeur Dorval.**
  - 3. **Prolonger la rue Fénélon jusqu'à l'avenue Cardinal.**
  - 4. **Améliorer l'accès entre le nord et le sud de l'arrondissement Dorval, de part et d'autre de l'échangeur Dorval, et entre l'aéroport et le secteur commercial au sud de l'échangeur Dorval (avenue Dorval).**
  - 5. **Élargir certaines sections de l'autoroute 20 à proximité de l'échangeur Dorval ainsi que certaines sections dans l'échangeur.**



#### **4.2.4. Les mesures d'atténuation et d'insertion lors de la construction**

Les résidents de Dorval, comme les propriétaires de commerces, d'industries et de services ont des attentes élevées en ce qui concerne les périodes de construction, comme nous l'avons mentionné plus haut.

**R. 8. Le MTQ doit viser à coordonner les séquences de ses travaux et de ceux des partenaires afin de limiter les inconvénients pour le milieu, notamment quant à la fluidité de la circulation, à la qualité de l'air, au bruit et à l'accès aux entreprises et aux commerces.**

**R. 9. Pour l'aider à atteindre ces objectifs durant la construction, le MTQ aurait avantage à mettre en place un comité de liaison afin de choisir, avec des représentants des citoyens et des groupes, les meilleurs modes d'atténuation des travaux et diffuser l'information dans le milieu.**

#### **4.2.5. L'interaction avec le milieu dans l'élaboration de l'étude d'impact**

Comme nous l'indiquions précédemment, les gens ont participé aux échanges avec beaucoup d'intérêt et d'enthousiasme. Ils souhaitent d'ailleurs recevoir le rapport de consultation et continuer à suivre le projet et à participer à son évolution. Entre autres, lors des tables multisectorielles, les participants ont souhaité obtenir de l'information des autres autorités.

**R. 10. Tel que convenu, le MTQ fera parvenir copie du présent rapport à tous les organismes et personnes qui ont participé à la consultation ou qui ont été invités, mais il devrait le faire dans les plus brefs délais afin que les intervenants puissent juger de la prise en compte de leurs opinions et continuer à participer aux autres étapes.**

**R. 11. En collaboration avec ses partenaires, le MTQ devrait tenir une ou des séances d'information sur les projets dans le milieu qui ont des liens avec les questions de transport : plan de développement d'ADM, projets de développement de VIA Rail, projets de la STM, plan de développement de l'AMT, plan d'urbanisme de**

**l'arrondissement Dorval et autres projets majeurs de développement dans l'ouest de l'île de Montréal.**

**R. 12. Dans la poursuite d'une démarche participative ouverte et transparente, le MTQ devrait tenir à certaines étapes de son étude d'opportunité, notamment et prioritairement après l'analyse des options et le choix de l'option privilégiée, des séances d'information-rétroaction avec l'ensemble des organismes invités à la présente étape, sur la base d'études techniques.**