

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

ÉTUDE SUR LES PERCEPTIONS
DES BESOINS ET DES SOLUTIONS

Annexes

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 résidents 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

ANNEXE A

**COMPOSITION DES COMITÉS ET CURRICULUM VITAE ABRÉGÉS
DES MEMBRES DU COMITÉ SCIENTIFIQUE**

LE COMITÉ SCIENTIFIQUE

Monsieur Pierre André, professeur agrégé au Département de géographie de l'Université de Montréal

Monsieur Gérard Beudet, professeur agrégé et directeur de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal

Monsieur Pierre Coutu, président de Aviation Strategies International

Monsieur Camille Limoges, administrateur de sociétés et consultant

Pierre André

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Emploi actuel : Professeur agrégé, Département de géographie, Université de Montréal

Affiliations professionnelles principales : Association québécoise pour l'évaluation d'impact,
International Association for Impact Assessment

DOMAINE D'EXPERTISE

Pierre André (Ph.D. *Biologie*) est professeur en environnement humain au Département de géographie de l'Université de Montréal. Expert en gestion des ressources naturelles et évaluation environnementale, il est l'auteur principal du livre intitulé *Évaluation des impacts sur l'environnement. Processus, acteurs et pratique* (Presses Internationales Polytechnique, Montréal, 2003, 1999). Il a contribué à la formation de dizaines d'étudiants gradués de l'Université de Montréal, de l'UQAM et de l'École Polytechnique de Montréal. D'un point de vue théorique, il s'intéresse à la construction sociale de l'espace. À cet effet, il concentre ses énergies sur la dynamique des acteurs, sur les perceptions et représentations de l'environnement, ainsi que sur l'adaptation sociale aux changements environnementaux. Divers projets lui ont permis de développer cette expertise, notamment sur l'environnement sonore (transport et bruit), sur l'environnement climatique (représentations sociales de l'hiver; l'agriculteur et les changements climatiques) et sur les espaces protégés et la biodiversité. Il œuvre ou dirige des étudiants sur des projets menés au Brésil, en Chine, au Québec, en Espagne et au Cameroun.

QUELQUES PUBLICATIONS ET COMMUNICATIONS

2003 André, P., C.E. Delisle et J.P. Revéret. *Évaluation des impacts sur l'environnement. Processus, acteurs et pratique pour un développement durable*. 2^{ème} édition, Presses Internationales Polytechnique, École Polytechnique de Montréal, 519 pages.

André, P., J.G. Vaillancourt et coll. L'apport des sciences sociales en santé environnementale. Chapitre 9 *In* : M. Gérin, P. Gosselin, S. Cordier, C. Viau, P. Quénel et É. Dewailly (éd.), *Environnement et santé publique, Fondements et pratiques*. Édisem : 227-276

2002 André, P. et D. Bitondo. *Élaboration d'un cadre conceptuel et méthodologique pour l'évaluation intégrée des impacts des projets d'infrastructures linéaires sur la qualité de vie*. Rapport de recherche, Financé par le programme R&D de l'Agence Canadienne d'Évaluation Environnementale, 108p.

- André, P. et Gagné, J.-P. (2002). Le bruit émis par les lignes et les postes électriques : analyse documentaire et qualification des impacts en regard de la qualité de vie des riverains. Rapport de recherche produit pour la division TransÉnergie d'Hydro-Québec, Université de Montréal, 133 pages + annexes.
- André, P. et Lavallée, L. (2002). Évaluation de la satisfaction des résidents en regard des travaux effectués sur le boulevard Décarie. Rapport produit pour le Ministère des Transports du Québec, Université de Montréal, 58 pages + annexes.
- 2001 André, P. et Prudencio, É. (2001). Évaluation de la satisfaction de la population riveraine en regard des aménagements effectués par le ministère des Transports du Québec dans le cadre du projet de l'avenue Souigny. Rapport produit pour le Ministère des Transports du Québec, Université de Montréal, 20 pages + annexes.
- 2000 André, P. et J.P. Gagné. SEA : The context for ex-ante public participation in transportation planning : The Quebec experience (Canada) *In* M.R. Partidario et R. Clark (éd.), *Perspectives on Strategic environmental assessment*, Lewis Publ., NY :257-267.
- André, P. et J.P. Gagné. *Atténuation du bruit routier en milieu résidentiel de haute et de moyenne densité*. Rapport de recherche produit pour le Ministère des transports du Québec, Université de Montréal, décembre 2000, 100 pages.
- 1999 André, P., C.E. Delisle, J.P. Revéret, A. Sène avec la collaboration de D. Bitondo et L. Rakotoarison. L'évaluation des impacts sur l'environnement : Processus, acteurs et pratique. Presses Internationales Polytechnique, École Polytechnique de Montréal, 416 pages.
- André, P. et J.P. Gagné. *Atténuation du bruit routier en milieu résidentiel de moyenne et de haute densité. Développement d'une approche intégrée et participative. Étude de cas. Corridor de la rue Notre-Dame à Montréal*. Rapport de recherche produit pour le Ministère des transports du Québec, Université de Montréal, avril 1999, 133 pages + annexes.
- André, P. Public involvement in noise mitigation projects. International Association for Impact Assessment, 19th Annual meeting, Glasgow, Scotland, 15-19 juin 1999.
- Journault, C., Leduc, G. et P. André 1999. Environmental follow-up within the continuity of participative democracy. International Association for Impact Assessment, 19th Annual meeting, Glasgow, Scotland, 15-19 juin 1999.
- André, P. et G. Leduc. Participation publique et comités de suivi environnemental. Secrétariat francophone de l'Association internationale pour l'évaluation d'impacts, Prévoir l'avenir : les évaluations d'impacts pour un nouveau siècle, Actes du 4^{ème} colloque international des spécialistes francophones en évaluation d'impacts : 25-32.

- 1998 Dériger, L., C.E. Delisle, P. André, J.P. Thouez, É. Fortin et R. Janelle. Évaluation de certains impacts du transport des neiges usées sur le milieu humain : Accidents de la route et conflits d'utilisation du territoire. *Vecteur Environnement*, 31(1) :45-53.
- 1997 André, P., J.P. Gagné et M. Berthelot. *Évaluation de la satisfaction de la population riveraine en regard de la réalisation d'un écran antibruit en bordure de l'autoroute des Laurentides entre la rivière des Prairies et le boulevard Henri-Bourassa*. Rapport de recherche produit pour le Ministère des transports du Québec, Université de Montréal, décembre 1997, 91 pages.
- Delisle, C.E., P. André et J.P. Thouez. *Analyse comparative de deux stratégies de déneigement en regard de quelques impacts humains : accidents de la route et conflits d'utilisation du territoire*. Rapport préparé pour la Ville de Montréal, École Polytechnique de Montréal. 80 p.
- Delisle, C.E., C. Chenevier et P. André. *Étude des variables pouvant mener à une meilleure gestion des neiges usées*. Rapport final, CDT P2063, École Polytechnique de Montréal, rapport présenté à la Ville de Montréal, 82 p.
- 1997 André, P. et J.P. Gagné. Transportation, noise and public participation : The Quebec experience. International Association for Impact Assessment 17th Annual Meeting, May 26-31, New Orleans, USA, 11p.

Gérard Beaudet

Urbaniste

Professeur agrégé et directeur, Institut d'urbanisme

Chercheur associé, Chaire en paysage et environnement

Professeur associé, maîtrise en conservation de l'environnement bâti

1977 Baccalauréat en architecture, Université de Montréal

1980 Maîtrise en urbanisme, Université de Montréal

1978-79 Boursier du ministère de l'Éducation du Québec

Boursier de la Société canadienne d'hypothèques et de logements

Gérard Beaudet a commencé sa carrière de professeur adjoint substitut à l'Institut d'urbanisme en 1989. Il a été promu au rang d'adjoint régulier en 1991. En 1993, il est devenu professeur à plein temps. Il a été promu au rang d'agrégé en 1998 et est affecté à la Faculté des études supérieures depuis 1994. En juin 2001, il a été nommé au poste de directeur de l'Institut, poste qu'il occupe depuis août 2001. Depuis 1996, il est chercheur associé à la Chaire en paysage et environnement de la Faculté de l'aménagement. Ses principaux champs d'enseignement, de recherche et de publication sont le patrimoine urbain, la régénération urbaine, la morphologie urbaine, l'urbanisme métropolitain, la géographie humaine structurale, l'aménagement régional, le paysage, l'aménagement touristique et le tourisme urbain.

De juin 2000 à juillet 2001, il a séjourné à Londres, notamment à titre d'Academic Visitor à la Bartlett School of Planning – University College of London. Durant cette année, il a aussi fait un séjour d'enseignement au CESA de Tours (Université François-Rabelais) et il a participé à une session de formation à Nin Binh (Viêt-Nam) dans le cadre du volet appui aux collectivités locales du Programme de gestion urbaine de l'Institut d'urbanisme.

Il a été membre du comité de rédaction de la revue Trames de 1994 à 2000 (revue de la Faculté de l'aménagement de l'université de Montréal), et est membre de celui de la revue Téoros depuis 1994 (revue en tourisme de l'Université du Québec à Montréal).

Depuis 1990, Gérard Beaudet a réalisé plus d'une centaine d'entrevues dans les médias écrits et électroniques (Le Devoir, La Presse, L'Actualité, Voir, Montréal Express, Montréal ce soir, Le Grand Journal, Les nouvelles TVA, C'est bien meilleur le matin, etc.) et a participé à plusieurs émissions d'affaires publiques (Au cœur du monde, Chasseurs d'idées, L'histoire à la une, Indicatif présent, D'un soleil à l'autre, Au cœur de l'été, Les affaires et la vie, etc.). Il a également publié plusieurs dizaines d'analyses et de textes d'opinion.

De 1980 à 2000 il a été chargé de projets puis associé senior à la Société technique d'aménagement régional inc. (Sotar). Il y a réalisé plus de deux cents études et expertises en urbanisme, en patrimoine architectural et urbain et en récréotourisme pour le compte de ministères et d'agences gouvernementales, de municipalités locales et régionales et d'organismes du milieu. On citera, entre autres, une vingtaine d'études sur le patrimoine hydroélectrique (pour le compte de la société Hydro-Québec), une trentaine de plans de mise en valeur de milieux urbains et villageois d'intérêt patrimonial, ainsi qu'une quinzaine d'études de mise en valeur touristique de sites ou de localités.

Il est ou a été membre d'organismes professionnels, dont l'Ordre des urbanistes du Québec (depuis 1982), l'Ordre des architectes du Québec (de 1983 à 1998) et d'associations, dont le Forum québécois du patrimoine (président de 1994 à 1996), Icomos Canada (membre du CA de 1986 à 1998 et vice-président du comité francophone de 1991 à 1996) et l'Association québécoise pour le patrimoine industriel (depuis 1987). Il est membre du conseil d'Héritage Montréal depuis 1990 et a été vice-président de l'organisme de 1996 à 1997 puis président de 1997 à 2000. À ce titre il a notamment œuvré à la définition des prises de position de l'organisme voué à la promotion et à la protection du patrimoine architectural, urbain et social de Montréal.

Pierre Coutu

Après avoir obtenu un diplôme en Relations industrielles de l'Université de Montréal, M. Coutu a entrepris une carrière dans le domaine de l'aviation civile. Le Département d'aviation de la ville de Chicago, a été le point de départ de ce cheminement professionnel. Suite à cette expérience, il s'est joint, en 1974, à Transport Canada, où il a occupé divers postes de cadre en gestion des aéroports tout au long d'une période de 13 ans.

À l'emploi de Transports Canada, M. Coutu a d'abord assumé une variété de fonctions en gestion aéroportuaire au bureau régional du Québec. Par la suite, il fut nommé Directeur de l'Aéroport de Sept-Îles, puis Directeur général du Projet de développement de l'aéroport de St-John's pour un mandat de 3 ans. Avant de quitter Transports Canada, M. Coutu a occupé plusieurs autres postes clés au quartier général de l'autorité nationale des aéroports à Ottawa, dont celui de Chef des Services et systèmes aéroportuaires. Les fonctions de ce poste incluaient le développement et l'implantation de politiques, standards, lignes directrices à l'échelle nationale ainsi que de programmes pour l'approvisionnement de tous les services et systèmes aéroportuaires ayant trait au traitement des passagers et du fret. Dans le cadre de ces fonctions, il était également en charge de l'établissement des normes de niveau de service dans tous les aéroports majeurs du pays ainsi que des « audits » d'exploitation et des projets d'assistance technique auprès des équipes de gestion locales. Enfin, il a occupé le poste de Directeur de questions aéroportuaires. À ce titre, il a assumé des fonctions en tant que membre de l'équipe spéciale interministérielle chargée d'étudier le transfert des aéroports fédéraux à des organismes régionaux.

En 1987, M. Coutu a quitté Transports Canada pour prendre part à la création de l'Institut international de formation en gestion aéronautique civile (IIFGA/IAMTI). Il y a occupé successivement les postes de Directeur, Aéroports et Aviation civile, Vice-président des services de consultation et, finalement, Vice-président exécutif et Chef de l'exploitation. À cette époque, M. Coutu a eu l'occasion de gérer plusieurs projets d'assistance technique reliés à la gestion et au développement d'aéroports et de compagnies aériennes situés en Bulgarie, au Canada, au Mexique, au Maroc, au Pérou, en Russie et à Trinidad et Tobago. Il a également donné des cours

portant sur une vaste gamme de sujets reliés à l'aviation civile, incluant la gestion stratégique, la planification d'entreprise, l'administration des aéroports et la gestion de projet.

Au cours des dernières années, M. Coutu a été invité à présenter des conférences à diverses autorités aéroportuaires, entres autres, au Brésil (*Infraero*), au Maroc (ONDA), en Pologne (PPL), aux Indes (*International Airports Authority of India*) et en Russie (Aéroport international de Samara) ainsi qu'à d'autres organisations comme l'*Airports Council International (ACI)*, l'*American Association of Airport Executives (AAAE)* et l'Association des aéroports de la Communauté des états indépendants (Moscou). Il est membre actif de l'*American Association of Airport Executives (AAAE)*, depuis 1972. En 1980, il a été le premier non-américain à recevoir l'accréditation professionnelle de cette association (A.A.E.). En 1995, il a été nommé au Conseil d'administration de l'*Aerospace Training Canada International (ATCI)* par le ministre Lloyd Axworthy. En 1996, le ministre des Transports de la Pologne lui a décerné une médaille pour sa contribution au développement du transport aérien en Pologne. Depuis 1999, M. Coutu enseigne la gestion des aéroports dans le cadre du Programme international du MBA spécialisé en aviation, à l'Université Concordia, à Montréal.

Camille Limoges

(Août 2003)

Né à Montréal, le 31 mai 1942; Doctorat en histoire des sciences, Institut d'histoire des sciences et des techniques, Université de Paris, Sorbonne (1968).

- 2000-2002 Sous-ministre, Ministère de la Recherche, de la Science et de la Technologie
- 1997-2000 Président, Conseil de la Science et de la Technologie
- 1985-1986 Sous-ministre, Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Science
- 1984-1985 Sous-ministre, Ministère de l'Enseignement Supérieur, de la Science et de la Technologie
- 1983-1984 Sous-ministre, Ministère de la Science et de la Technologie

CARRIÈRE UNIVERSITAIRE

FONCTIONS PROFESSORALES

- 1987-1997 Université du Québec à Montréal, professeur, Centre de recherche en évaluation sociale des technologies (1987-1993), puis Directeur fondateur du Centre interuniversitaire de recherche sur la science et la technologie (1993-1997);
- 1973-1982 Université de Montréal, Institut d'histoire et de sociopolitique des sciences; Directeur fondateur 1973-1977
- 1971-1973 Johns Hopkins University, Associate Professor, Department of History of science
Professeur invité au Humanities Research Institute, University of California at Irvine (1991), à l'Université Harvard (1978) et à l'Université Johns Hopkins (1979) et Research Scholar de cette université de 1973 à 1981.

Auteur ou co-auteur d'une demi-douzaine de livres et d'une centaine de publications scientifiques. Travaillé et publié notamment dans le domaine de la gestion des controverses publiques à contenus scientifiques et technologiques.

Parmi les responsabilités exercées :

2003-2005	Membre, Research Council, Canadian Institute for Advanced Research
2002- 2005	Membre du Conseil d'administration, Conseil de recherches en sciences humaines du Canada
1995-1997	Président, Comité consultatif sur l'environnement, Hydro-Québec
1994	Président, Comité international d'experts sur l'évaluation du Rapport d'avant-projet sur Grande-Baleine
1992-1994	Membre du Conseil d'administration, Association québécoise pour l'évaluation d'impacts
1992-1994	Président, Comité inter-conseil du programme Éco-Recherche (CRSH, CRSNG, CRM) de subventions de recherche, de bourses et de création de chaires en environnement
1990-1994	Commissaire, Bureau de Consultation de Montréal
1987-1988	Membre du Comité d'évaluation du Programme FAST (Forecasting and Assessment of Science and Technology), Commission des Communautés Européennes, Bruxelles

LE COMITÉ DIRECTEUR

Aéroports de Montréal

Monsieur Henri-Paul Martel, vice-président, ingénierie et construction

Madame Christiane Beaulieu, vice-présidente, affaires publiques

Ministère des Transports

Monsieur Paul-André Fournier, directeur, Direction générale de l'Île-de-Montréal

Ville de Montréal

Monsieur Claude Dauphin, membre du comité exécutif, responsable des transports

Monsieur Peter B. Yeomans, président de l'arrondissement Dorval / L'Île Dorval

L'ÉQUIPE DU PROJET

Ministère des Transports, direction de l'île de Montréal

Houssam El-Mohamad, ing., Chargé de projet, Service des projets

Martin Goulet, ing., Service des inventaires et du plan

Sylvie Tanguay, urb., Service des inventaires et du plan

Véronique Pharand, agente d'information, Service des liaisons avec les partenaires et les usagers

Marie-Élaine Rochon, agente d'information, Service des liaisons avec les partenaires et les usagers

Ville de Montréal

Mario St-Jean, urb., arrondissement Dorval / L'Île Dorval

Kinh Sanh Mach, ing., Conseiller en aménagement, Service de l'environnement, de la voirie et des réseaux

Aéroports de Montréal

Carl Bégin, ing., Conseiller en planification aéroportuaire

Julie Cormier, ing., Conseillère en planification aéroportuaire

Consultants

Jacques Chénier, urb., Daniel Arbour & Associés

François Godard, ing., CIMA+

Mikaël Berthelot, CCC

ANNEXE B

LISTE DES MOTS-CLÉS UTILISÉS POUR LA REVUE DE PRESSE

Les mots suivants ont été croisés avec Aéroport de Dorval, échangeur Dorval :

circulation	<i>traffic</i>
circulation routière	<i>road_traffic</i>
trafic routier	<i>road traffic</i>
congestion	<i>congestion</i>
congestion routière	<i>traffic congestion</i>
fluidité	<i>traffic fluidity</i>
transport	<i>transportation</i>
transport routier	<i>road transportation</i>
réseau routier	<i>road system</i>
accessibilité	<i>accessibility</i>
transport en commun	<i>public transportation</i>
liaison ferroviaire	<i>train service</i>
transport de marchandises	<i>transport of goods</i>
camionnage	<i>trucking</i>
covoiturage	<i>carpool</i>
taxi	<i>taxi</i>
navette	<i>shuttle</i>
train	<i>train</i>
autobus	<i>bus</i>

Les mots suivants ont été pris individuellement :

A-520

A-20

autoroute 520 *highway 520*

autoroute 20 *highway 20*

rond-point Dorval *Dorval circle*

échangeur Côte-de-Liesse *Côte-de-Liesse interchange*

ANNEXE C

LISTE DES ARTICLES DE PRESSE CONSULTÉS

1993

1. *Les stratégies de relance Dorval-Mirabel*, La Presse, Dimanche 22 août 1993 B10

1994

2. *Aéroports de Montréal réalise un surplus de 26,7 millions*, La Presse, Vendredi 27 mai 1994 C2

1996

3. *Le maire de Dorval se dit prêt à accueillir le trafic de Mirabel*, La Presse, Dimanche 11 février 1996 A1
4. *Dorval : les vols réguliers; Mirabel : les nolisés et le fret*, La Presse, Mercredi 21 février 1996 A1
5. *Aéroports : est-ce la fin d'un long déclin?*, La Presse, Jeudi 22 février 1996 A4
6. *«Une autre erreur irrémédiable?»*, La Presse, Samedi 24 février 1996 B1
7. *Airport study to be released in May*, The Chronicle, 28 février 1996
8. *Bonjour, Dorval!*, La Presse, Jeudi 29 février 1996 B3
9. Gil Kemeid, *Le Devoir*, Mercredi 6 mars 1996, p. A6, Éditorial
10. *Pour des solutions durables*, La Presse, Mardi 12 mars 1996 B3
11. *Dorval : la solution la meilleure et la plus réaliste*, La Presse, Samedi 11 mai 1996 B3
12. *Aéroport de Dorval : des coûts de 63 millions pour Québec*, La Presse, Samedi 18 mai 1996 A1
13. *Québec désapprouve le projet de Dorval*, La Presse, Samedi 25 mai 1996 A1
14. *Dorval : une décision pour préserver les acquis*, La Presse, Mercredi 29 mai 1996 B3
15. *Mirabel fait partie de la grande région de Montréal*, La Presse, Mercredi 29 mai 1996 B3
16. Suzanne Mireault, *Le Devoir*, Jeudi 30 mai 1996, p. A8, Éditorial
17. *Une bretelle de chemin de fer vers l'Aéroport de Dorval*, La Presse, Mardi 4 juin 1996 A7
18. *Tous les vols à Mirabel*, La Presse, Jeudi 4 juillet 1996 B2

1997

19. *Mirabel et Dorval : un moratoire s'impose*, La Presse, Samedi 9 août 1997 B3
20. *Désobéissance civile pour sauver Mirabel?*, Le Devoir, Lundi 11 août 1997, p. A3
21. *36 millions pour Dorval*, Le Devoir, Vendredi 15 août 1997, p. A3
22. *36 millions pour l'accès à Dorval*, La Presse, Vendredi 15 août 1997 A2
23. *Expédition à Dorval*, Le Devoir, Samedi 16 août 1997, p. A3
24. *Le «nouvel» Aéroport de Dorval*, Le Devoir, Lundi 18 août 1997, p. B3
25. *Un échangeur... pour l'an 2000; d'ici là, patience!*, La Presse, Mercredi 10 septembre 1997 A8
26. *Les aéroports situés loin des centres-villes pourraient être favorisés dans l'avenir*, La Presse, Mercredi 10 décembre 1997 A10

27. *Baisse de taxes de 1,1% à Dorval en 1998*, La Presse, Mercredi 17 décembre 1997 A20

1998

28. *Airport expansion plans going full circle*, The Chronicle, Mercredi 4 mars 1998

29. *Aéroports de Montréal rêve d'un train Montréal-Dorval*, La Presse, Samedi 7 mars 1998 A13

30. *Le nouvel échangeur Dorval prend forme sur les tables à dessin*, La Presse, Jeudi 22 octobre 1998 A4

1999

31. *2005 : une année d'enfer*, La Presse, Mercredi 3 février 1999 A3

32. *Le transfert des vols de Mirabel à Dorval a créé peu d'emplois*, La Presse, Jeudi 4 février 1999 A3

33. *Les coûts d'un train Montréal / Aéroport de Dorval : entre 50 et 180 millions, selon une étude inédite*, La Presse, Jeudi 18 mars 1999 A6

34. *Dorval Circle to get 3 new overpass*, The Gazette, Mardi 16 septembre 1999

35. *Airport Train in works*, The Gazette, Mardi 16 septembre 1999

36. Longchamps, Bernard, *Le Devoir*, Vendredi 10 septembre 1999, p. A8, Éditorial

37. *La construction de l'échangeur Dorval est repoussée d'un an*, La Presse, Vendredi 24 décembre 1999 A1

2000

38. *Les travaux du plan Chevrette commencent dès cet été*, La Presse, Samedi 5 février 2000 A3

39. *We're still getting run around on Dorval Circle : Yeomans*, The Gazette, Mardi 17 février 2000

40. *D'abord la construction d'une jetée transfrontalière à l'Aéroport de Dorval*, La Presse, Vendredi 25 février 2000 A6

41. *Échangeur Dorval*, Le Devoir, Mardi 4 avril 2000, p. A3

42. *Le transfert à Dorval est un échec, concluent trois chercheurs*, Le Devoir, Samedi 8 avril 2000, p. A1

43. *Mirabel est un virus politique*, La Presse, Mardi 2 mai 2000 B3

44. *Un enjeu électoral?*, Le Devoir, Vendredi 27 octobre 2000, p. B5

2001

45. *Échangeur Dorval : la note a doublé*, La Presse, Vendredi 4 mai 2001, p. A3

46. J.-E. Laframboise, ingénieur de Montréal, 12 mai 2001, *Le Devoir*, Mercredi 16 mai 2001, p. A6, Libre opinion

47. *Les riverains de l'Aéroport de Dorval de plus en plus inquiets*, La Presse, Mardi 18 septembre 2001, p. E2

48. *Un Pierre Bourque amélioré*, La Presse, Mercredi 24 octobre 2001, p. E1

49. *L'AMT veut réclamer une taxe sur les stationnements*, La Presse, Mercredi 19 décembre 2001, p. E2

2002

50. *Transfert des vols nolisés : d'abord refaire le rond-point Dorval*, La Presse, Lundi 6 mai 2002, p. E1

51. *Requiem*, Le Devoir, Samedi 11 mai 2002, p. E5

52. *Dorval et Mirabel, encore et toujours...*, La Presse, Mardi 21 mai 2002, p. A14

53. *À fond la caisse*, Le Devoir, samedi 15 juin 2002, p. A7, Les Actualités

ANNEXE D

RÉSUMÉS DES ARTICLES DE PRESSE

- **La Presse (1)**
Informations nationales – Dimanche 22 août 1993 B10

Les stratégies de relance Dorval-Mirabel

Jacques Roy, Yvon Bigras

L'Aéroport de Dorval est doté d'un excellent réseau routier et d'une multitude d'espaces de stationnement, selon Messieurs Jacques Roy et Yvon Bigras. Le terminus de la STCUM pourrait être relocalisé, une escale des trains de banlieue et du service d'autobus interurbain pourrait y être prévue, le service de métro pourrait y être amené, afin d'en faire le terminus nord-ouest.

Les auteurs précisent que la plupart des aéroports modernes ailleurs dans le monde ont adopté ou pensent adopter le rail pour satisfaire leurs besoins en matière d'accès terrestre. Dans le cas de Mirabel, cette solution nécessiterait un investissement initial d'environ 200 millions de dollars et sans doute une subvention de ses coûts d'exploitation.

- **La Presse (2)**
Économie – Vendredi 27 mai 1994 C2

Aéroports de Montréal réalise un surplus de 26,7 millions

Maurice Jannard

Parmi les projets immédiats, ADM compléterait une étude de faisabilité, en mai 1994, sur les possibilités de financement d'une liaison ferroviaire qui relierait le centre-ville à Dorval puis à Mirabel. Il faudrait 12 minutes pour se rendre à Dorval et 32 à Mirabel par train sur le réseau existant. De même, ADM tenterait de trouver une solution au problème d'engorgements sur l'autoroute 20 entre l'Aéroport de Dorval et le centre-ville.

- **La Presse (3)**
Nouvelles générales – Dimanche 11 février 1996 A1

Le maire de Dorval se dit prêt à accueillir le trafic de Mirabel

Éric Clément

Le temps de transfert important entre les deux aéroports ferait fuir de grandes compagnies aériennes. Il devrait donc y avoir davantage de vols à Dorval soutient le maire de Dorval, Peter Yeomans, puisqu'il n'y aurait plus d'argent pour construire une nouvelle autoroute entre les deux aéroports.

- **La Presse (4)**
Nouvelles générales – Mercredi 21 février 1996 A1

Dorval : les vols réguliers; Mirabel : les nolisés et le fret

Yann Pineau

ADM devrait augmenter la capacité du stationnement 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. Un projet de navette ferroviaire avec le centre-ville de Montréal et l'accueil de trains venant d'Ottawa est également à l'étude. ADM compterait aussi sur l'appui du gouvernement pour développer le réseau autoroutier menant à Dorval.

- **La Presse (5)**
Nouvelles générales – Jeudi 22 février 1996 A4

Entre Mirabel et Dorval

Aéroports : est-ce la fin d'un long déclin?

Yann Pineau

L'augmentation du nombre de passagers à Dorval devrait entraîner des problèmes au plan des liens routiers avec l'aéroport. La jonction des autoroutes 20 et 520 semblerait le problème le plus criant.

Deux points de vue s'opposent. Celui d'Ottavio Galella, consultant en circulation, qui 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 (20 et 520) est déjà atteinte. Par contre pour Serge Lebrun, un autre spécialiste en transports : « La congestion n'est pas une question importante. Les autoroutes (13, 20, 40 et 520) peuvent recevoir 25 % plus de véhicules qu'actuellement »

- **La Presse (6)**
Plus – Samedi 24 février 1996 B1

« Une autre erreur irrémédiable? »

Un expert se demande pourquoi ADM a choisi d'investir dans un aéroport sans avenir

André Pratte

L'aéroport de Montréal devient dorénavant Dorval. Les gens voudront alors venir à Dorval, ce qui devrait entraîner des investissements. Mais d'après Jacques Roy du Centre de recherche en gestion de l'UQAM, cela devrait créer également toutes sortes de problèmes secondaires en termes de bruit, de congestion routière, d'infrastructures. D'autant plus que les investissements risquent d'être plus élevés qu'annoncé puisque des travaux devront être faits pour améliorer le réseau routier.

- **The Chronicle (7)**

Mercredi 28 février 1996

Airport study to be released in May

Albert Kramberger

Le maire de Dorval, Peter Yeomans, annonce qu'une étude sur les problèmes de circulation près de Dorval et de son aéroport devrait être publiée en mai. 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 ». Afin de diminuer la circulation sur l'autoroute 20, des navettes diesels seraient envisagées pour relier Montréal, l'aéroport et la station de train.. Monsieur Yeomans prétend pouvoir régler le problème de l'échangeur Dorval à un coût raisonnable.

- **La Presse (8)**
Opinions – Jeudi 29 février 1996 B3

Bonjour, Dorval!

Lysiane Gagnon

L'accroissement du volume d'activités à Dorval va certainement engendrer plus de pollution par le bruit et le fuel. L'autoroute 20 et le chemin de la Côte-de-Liesse devraient être plus congestionnés, rapporte La Presse du 29 février 1996.

- **Le Devoir (9)**
Éditorial – Mercredi 6 mars 1996, p. A6

Gil Kemeid

Montréal, 21 février 1996

1996 : nouvelle bavure, re-transfert de l'aéroport à Dorval; fermeture prochaine de Mirabel; promesse de transport rapide Dorval-Montréal, résume ainsi Le Devoir.

- **La Presse (10)**
Opinions – Mardi 12 mars 1996 B3

Pour des solutions durables

La réflexion doit aller au-delà de la gestion financière des aéroports

Pierre Mantha

Il faudrait examiner, pour Dorval, les contraintes de la circulation automobile, la pollution par le bruit et de diverses autres sources, et l'absence d'un lien direct par train. Ces problèmes pourraient être déjà suffisamment sérieux pour compromettre non seulement les vols outre-mer, mais aussi le trafic domestique et transfrontalier, rapporte La Presse du 12 mars 1996.

- **La Presse (11)**
Opinions – Samedi 11 mai 1996 B3

Dorval : la solution la meilleure et la plus réaliste

Pierre Cadieux

L'amélioration de l'accès de l'Aéroport de Dorval au centre-ville ne serait pas un facteur critique, selon Pierre Cadieux, consultant en transport et président du comité de transport de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. Déjà, la route, le train et la navette d'ADM assureraient une liaison relativement adéquate.

En 1996, le budget du ministère des transports du Québec pour la région de Montréal aurait été réduit de 42 %. Les signaux venant de Québec indiquent qu'on ne devrait pas s'attendre à des investissements pour améliorer l'accès au rond-point Dorval.

- **La Presse (12)**
Nouvelles générales – Samedi 18 mai 1996 A1

Aéroport de Dorval : des coûts de 63 millions pour Québec

André Noël

Les coûts de la concentration des vols à Dorval pour le ministère des Transports sont évalués à environ 63 millions de dollars. De plus, il faudrait réaménager l'échangeur Dorval et le tronçon reliant l'autoroute Métropolitaine à la Côte-de-Liesse. Les impacts majeurs sur le réseau routier de ce nouvel afflux de véhicules vers l'Aéroport de Dorval vont se faire ressentir principalement à l'heure de pointe du soir.

ADM refuserait de tenir des audiences publiques, soutenant que ses projets ne sont soumis ni à la loi canadienne ni à la loi québécoise sur les évaluations environnementales, selon La Presse.

- **La Presse (13)**
Nouvelles générales – Samedi 25 mai 1996 A1

Québec désapprouve le projet de Dorval

Denis Lessard

Québec aurait décidé ne pas payer pour l'amélioration des accès routiers, nous informe La Presse en mai 1996, c'est-à-dire, l'échangeur Dorval et le tronçon entre l'autoroute Métropolitaine et Côte-de-Liesse. Québec pourrait éventuellement négocier une participation financière d'ADM à l'amélioration des accès.

- **La Presse (14)**
Opinions – Mercredi 29 mai 1996 B3

Dorval : une décision pour préserver les acquis

« Aéroports de Montréal n'administre pas la théorie, mais la réalité »

Jacques Auger

L'état actuel du réseau routier de la grande région de Montréal nécessiterait une intervention vigoureuse du ministère des transports, selon Jacques Auger. Il prévoyait parmi ses projets, dès 1984, des travaux à l'échangeur Dorval et à celui de l'échangeur A40-A520 et cela, quoiqu'il arrive à l'Aéroport de Dorval.

- **La Presse (15)**
Opinions – Mercredi 29 mai 1996 B3

Mirabel fait partie de la grande région de Montréal

Suzanne Mireault

Il existerait plusieurs impacts sur la grande région de Montréal de la décision d'ADM de ramener tous les vols à Dorval. Il s'agirait, notamment des conséquences au niveau des impacts environnementaux : pollution par le bruit, l'air, la congestion routière, etc., pour la grande région de Montréal, particulièrement pour le West Island, ce qui pourrait augmenter le phénomène de l'étalement urbain et la désertion de Montréal.

- **Le Devoir (16)**
Éditorial – Jeudi 30 mai 1996, p. A8

Suzanne Mireault
Outremont, 24 mai 1996

« Le gouvernement du Québec suivra la décision d'ADM parce qu'il ne peut l'empêcher », spécifie cette habitante d'Outremont fin mai 1996. Cela signifierait-il que le gouvernement du Québec consent à investir 63 millions sur le réseau routier selon le ministère des Transports du Québec, pour rendre adéquats les accès à l'Aéroport de Dorval et éviter la congestion routière autour de l'aéroport ?, soulève Le Devoir.

- **La Presse (17)**
Montréal métro – Mardi 4 juin 1996 A7

Une bretelle de chemin de fer vers l'Aéroport de Dorval

Claude-V. Marsolais

Le ministre d'État à la métropole Serge Ménard a l'intention de demander le concours financier du gouvernement fédéral pour un montant de 10 millions de dollars pour qu'il assume la réalisation d'une bretelle de chemin de fer vers l'Aéroport de Dorval, de façon à assurer aux voyageurs internationaux un accès rapide vers le centre-ville.

Aéroports de Montréal, en annonçant le rapatriement des vols internationaux à Dorval, aurait prévu dans son programme de réaménagement de l'aéroport la construction d'une gare intermodale sous l'édifice actuel, au coût de 25 millions de dollars.

- **La Presse (18)**
Éditorial – Jeudi 4 juillet 1996 B2

La boîte aux lettres (Jacques Lamontagne, habitant de l'ouest de l'île)

Tous les vols à Mirabel

La meilleure solution réside, selon un habitant de l'ouest de l'île, dans le fait de faire de Dorval un aéroport local, compléter l'autoroute 13 et établir une liaison ferroviaire vers Mirabel. Il n'en coûtera probablement pas plus que de réaménager les autoroutes autour de Dorval, selon lui.

- **La Presse (19)**
Plus – Samedi 9 août 1997 B3

Mirabel et Dorval : un moratoire s'impose

Pierre de Bellefeuille (*ancien député péquiste. Il s'exprime ici au nom du Front Mirabel*)

Contrairement à une opinion très répandue, un ancien député péquiste au nom du Front Mirabel s'exprime en disant que Mirabel n'est pas trop loin, et ce n'est qu'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.

- **Le Devoir (20)**
Les Actualités – Lundi 11 août 1997, p. A3

Désobéissance civile pour sauver Mirabel?

François Normand

Le Front Mirabel, organisme de citoyens des Basses-Laurentides, compte démontrer, en simulant un embouteillage que les infrastructures routières de Dorval ne sont pas «adéquates» pour accueillir une augmentation importante du trafic routier découlant du transfert des vols internationaux.

- **Le Devoir (21)**
Montréal en bref... – Vendredi 15 août 1997, p. A3

36 millions pour Dorval

Presse Canadienne

Puisqu'une surcharge du réseau routier est appréhendée avec le transfert des vols internationaux de Mirabel vers Dorval, un accord entre les gouvernements serait passé pour investir 36 millions afin d'améliorer l'accès à l'Aéroport de Dorval. L'apport du fédéral et du provincial serait de 12 millions chacun pour la construction de deux bretelles qui relieraient directement l'aéroport à l'autoroute 20. La Ville de Dorval ajouterait huit millions et ADM compléterait avec quatre millions. Des études auraient également lieu sur un projet (de 50 à 150 millions \$) qui reliait les centres-villes de Montréal et d'Ottawa à l'aéroport international par une navette ferroviaire.

- **La Presse (22)**
Nouvelles générales – Vendredi 15 août 1997 A2

36 millions pour l'accès à Dorval

Presse Canadienne

Les gouvernements se seraient entendus pour investir 36 millions de dollars afin d'améliorer l'accès à l'Aéroport de Dorval, car une surcharge du réseau routier est appréhendée avec le transfert des vols internationaux de Mirabel vers Dorval. Le fédéral et le provincial contribueraient pour 12 millions \$ chacun pour la construction de deux bretelles qui relieraient directement l'aéroport à l'autoroute 20. La ville de Dorval ajouterait 8 millions et ADM 4 millions.

La possibilité de relier les centres-villes de Montréal et d'Ottawa à l'aéroport international par une navette ferroviaire serait également à l'étude.

- **Le Devoir (23)**
Montréal – Samedi 16 août 1997, p. A3

Expédition à Dorval

Demi-succès de la manifestation du Front Mirabel

Serge Truffaut

Le MTQ a confirmé qu'une enveloppe budgétaire totalisant 36 millions a été accordée pour la construction de deux bretelles d'accès qui relieraient directement l'aéroport à l'autoroute 20.

- **Le Devoir (24)**
Économie – Lundi 18 août 1997, p. B3

Tourisme d'affaires

Le «nouvel» Aéroport de Dorval

Normand Cazalais

Des liens rapides et variés avec le centre-ville et le reste de la grande agglomération de Montréal devraient être indispensables. Mais de part et d'autre du rond-point Décarie et de l'échangeur Turcot, le réseau autoroutier est déjà très engorgé. La situation ne risque que de s'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. Le métro ne se rend pas à l'aéroport et la gare ferroviaire de Dorval n'a pas de liens directs et immédiats avec l'intérieur de l'aérogare.

- **La Presse (25)**
Montréal métro – Mercredi 10 septembre 1997 A8

Dorval : D'hier à demain

Un échangeur... pour l'an 2000; d'ici là, patience!

Martin Pelchat

Un échangeur de 36 millions devrait venir finalement soulager le problème chronique de circulation aux abords de l'Aéroport de Dorval. La saturation du carrefour Dorval est connue depuis longtemps. On estimait toutefois que la transformation du rond-point en échangeur, avec viaducs, bretelles et voies de service, coûterait 50 millions, rapporte La Presse. Le gonflement du nombre de véhicules résulterait presque autant du déplacement des employés que des voyageurs.

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 ne serait toujours pas écarté.

- **La Presse (26)**
Nouvelles générales – Mercredi 10 décembre 1997 A10

Les aéroports situés loin des centres-villes pourraient être favorisés dans l'avenir

André Pratte

« Dans la mesure où les gens se préoccupent de l'impact environnemental local des aéroports, tels le bruit et la congestion, les infrastructures lointaines pourraient jouir d'un avantage concurrentiel » a soutenu le professeur Kenneth Button, spécialiste en économie des transports à l'université George Mason, en Virginie.

- **La Presse (27)**
Montréal métro – Mercredi 17 décembre 1997 A20

Baisse de taxes de 1,1 % à Dorval en 1998

L'adoption d'un budget supplémentaire pourrait s'avérer nécessaire avant l'automne

Martin Pelchat

La Ville de Dorval devrait partager la note des travaux de réfection du rond-point Dorval avec les gouvernements et ADM. Ils seront payés à même le budget de fonctionnement, et remboursés grâce aux revenus de taxes supplémentaires qu'elle tirera du nouveau terminal international de l'Aéroport de Dorval. Les travaux du rond-point, qui doivent débiter au milieu de 1998, devraient coûter huit millions à la Ville.

- **The Chronicle (28)**
Mercredi 4 mars 1998

Airport expansion plans going full circle

Albert Kramberger

Le maire de Dorval, Peter Yeomans, prédit que le projet d'amélioration de l'échangeur Dorval, évalué à environ 36 millions, sera prêt pour le nouveau millénaire. Les travaux d'une durée de 18 mois ne commenceront pas avant 1999. De nouvelles rampes d'accès 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. Le projet prévoirait aussi un lien ferroviaire direct avec le centre ville de Montréal.

De plus, le terrain de stationnement de la station de train Dorval sera doublé en repoussant l'avenue Cardinal de quelques centaines de pieds. La semaine dernière ADM et la ville de Dorval auraient signé une entente pour aller de l'avant avec l'étude environnementale. Les plans préliminaires ont été complétés à l'automne 1996. Monsieur Yeomans ajoute que Dorval s'attend à déboursier pour les travaux de l'échangeur Dorval 8 millions de dollars, ADM 4 millions et chacun des Gouvernements, 12 millions.

- **La Presse (29)**
Nouvelles générales – Samedi 7 mars 1998 A13

Aéroports de Montréal rêve d'un train Montréal-Dorval

Martin Pelchat

Le vieux projet d'un lien ferroviaire entre l'Aéroport de Dorval et le centre-ville de Montréal viendrait d'être ranimé par ADM et l'AMT, qui ont convenu de partager les frais d'une étude de faisabilité de 32 000 dollars. L'étude devrait être terminée à l'automne 1998.

- **La Presse (30)**
Nouvelles générales – Jeudi 22 octobre 1998 A4

Le nouvel échangeur Dorval prend forme sur les tables à dessin

Québec et Ottawa auraient approuvé le plan de financement du projet de 36 millions

Éric Trottier

Rendu nécessaire par le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval, le projet de réfection de l'échangeur Dorval commencerait à prendre forme. Le projet serait sous forme d'autoroute surélevée à quatre voies (deux dans chaque direction) d'une longueur de 500 mètres, qui lierait l'aéroport à l'autoroute 20, en passant au-dessus du fameux rond point. Elle ferait également le lien avec le chemin Côte de Liesse.

- **La Presse (31)**
Actualités – Mercredi 3 février 1999 A3

2005 : une année d'enfer

La concentration des vols à l'Aéroport de Dorval fera perdre un temps fou aux automobilistes

André Noël

Le transfert des vols internationaux à Dorval ne se traduira par aucun gain de temps pour les automobilistes qui se rendront à l'aéroport en 2005, rapporte La Presse du début février 1999. Des bouchons de circulation monstres devraient faire qu'il faudra plus de temps pour se rendre à l'Aéroport de Dorval qu'à Mirabel. « Les accès routiers menant à l'Aéroport de Dorval sont déjà saturés aux heures de pointe : tout ajout de circulation ne fera qu'empirer la situation », rapporte de nouveau La Presse.

- **La Presse (32)**
Actualités – Jeudi 4 février 1999 A3

Le transfert des vols de Mirabel à Dorval a créé peu d'emplois

André Noël

Madame Pageau-Goyette a commenté une étude, montrant que le transfert des vols 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. La présidente du conseil d'ADM se dit consciente des problèmes de congestion. Elle attend une étude commandée à l'AMT sur l'opportunité d'établir un lien ferroviaire direct entre le centre-ville et l'aéroport. Le carrefour routier de Dorval sera amélioré, promet-elle.

- **La Presse (33)**
Île de Montréal – Jeudi 18 mars 1999 A6

Les coûts d'un train Montréal / Aéroport de Dorval : entre 50 et 180 millions, selon une étude inédite

André Noël

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, a dit hier Madame Florence Junca-Adenot, présidente-directrice générale de l'AMT. La congestion routière allongerait beaucoup le temps de déplacement depuis le centre-ville. Par ailleurs, le ministère des Transports tarde à annoncer le réaménagement du carrefour Dorval, qui accélérerait le temps de déplacement entre l'aéroport et l'autoroute 20.

- **The Gazette (34)**
16 septembre 1999

Dorval Circle to get 3 new overpass

Davis Johnston

D'après Monsieur Yeomans, la planification de la construction de 3 nouveaux viaducs à l'échangeur Dorval, pour palier aux problèmes de trafic engendrés par le transfert des vols internationaux à l'Aéroport de Dorval, achève. Les travaux de 36 millions supervisés par le MTQ seraient effectués en parallèle avec l'agrandissement de l'aéroport et possiblement le développement de la ligne de train haute vitesse. Les travaux qui devraient débuter l'année prochaine et dureront deux ans, auraient 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 provincial 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.

- **The Gazette (35)**
16 septembre 1999

Airport Train in works

Davis Johnston

Le début de la réalisation du projet de train à haute vitesse, de la gare Windsor à Dorval (en 13 minutes), serait attendu avant la fin de l'année. D'après Monsieur Yeomans, le consortium incluant le gouvernement fédéral, AMT, St-Lawrence et Hudson Railway (qui est une filiale du Canadien Pacific), les autorités aéroportuaires, ADM, VIA Rail et Ville Dorval ont un accord officieux. Peter Gregg, assistant au ministre des Transports David Collenette, confirme qu'ils vont procéder aussitôt que possible, soit dès que l'étude de faisabilité sera terminée. D'après Peter Yeomans et Clifford Lincoln, le 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 serait envisagée pour relier Ottawa à Dorval.

- **Le Devoir (36)**
Éditorial, libre opinion – Vendredi 10 septembre 1999, p. A8

Bernard Longchamps (commerçant à Lachute)

Plus de 100 millions seront investis dans le rond-point à Dorval, et il est fort probable que plusieurs dépenses reliées au coût des pistes, des infrastructures et des bâtiments temporaires s'ajouteront à la liste. Des questions sont soulevées : N'aurait-il pas été préférable d'investir tous ces millions pour compléter l'autoroute 13, qui se termine abruptement à Saint-Eustache? Ne serait-il pas encore temps de compléter un train à haute vitesse reliant Mirabel à Montréal? Des plans existent afin de compléter l'Aéroport de Mirabel avec le train à grande vitesse et le parachèvement de l'autoroute 13, précise ce commerçant de Lachute dans la libre opinion du 10 septembre 1999.

- **La Presse (37)**
Nouvelles générales – Vendredi 24 décembre 1999 A1

La construction de l'échangeur Dorval est repoussée d'un an

Vincent Marissal

Identifiée comme élément névralgique prioritaire pour le réseau routier de la métropole, la construction du nouvel échangeur Dorval serait repoussée d'au moins un an et son coût serait passé de 36 à 50 millions de dollars. Le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval, en avril 1997, aurait provoqué une augmentation marquée de la circulation automobile dans le secteur de l'aéroport, causant notamment des problèmes au rond-point pendant les heures de pointe. Les quatre parties qui sont engagées à verser leur part de la facture de 36 millions, soit 12 millions pour Québec et Ottawa, huit millions pour Dorval et quatre millions pour ADM ne veulent rien payer de plus, spécifie La Presse.

- **La Presse (38)**
Île de Montréal – Samedi 5 février 2000 A3

Les travaux du plan Chevrette commencent dès cet été

Marie-Claude Girard

Le maire, Pierre Bourque, a insisté sur la nécessité d'améliorer le transport des personnes au centre-ville. Autre dossier majeur pour Montréal : la congestion du Métropolitain, la rue Notre-Dame, le transport en commun, le développement de l'est de Montréal et un meilleur accès à l'Aéroport de Dorval, précise La Presse.

- **The Gazette (39)**
17 février 2000

We're still getting runaround on Dorval Circle : Yeomans

Anne Sutherland

Les travaux de construction des nouveaux viaducs à l'échangeur Dorval n'ont toujours pas de date de lancement dit Monsieur Yeomans, 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 Côte de Liesse. Les études environnementales et Monsieur Yeomans prétendent que des véhicules en mouvement polluent moins que des véhicules ralentis par la congestion.

- **La Presse (40)**
Île de Montréal – Vendredi 25 février 2000 A6

D'abord la construction d'une jetée transfrontalière à l'Aéroport de Dorval

André Noël

Normand Boivin, directeur général d'ADM, a décrit les trois prochaines étapes qui restent à venir : une nouvelle jetée pour des vols directs avec les États-Unis, un agrandissement d'un des bâtiments de l'aéroport et des projets avoisinants l'aéroport, notamment l'échangeur Dorval. Ce dernier est un véritable nœud où la circulation automobile s'engorge. Enfin, ADM rêve d'un lien ferroviaire avec Ottawa, nous précise La Presse.

- **Le Devoir (41)**
Les Actualités – Mardi 4 avril 2000, p. A3

Échangeur Dorval

La note passe de 36 à 60 millions

François Cardinal

Les travaux de l'échangeur Dorval, véritable pivot reliant le centre-ville à l'aéroport international, étaient estimés à 36 millions en 1998. Le coût du tronçon aurait bondi à 60 millions de dollars. La facture liée au déménagement des vols de Mirabel à Dorval continue donc de s'allonger. Le vice-président aux affaires internes d'ADM, Denis Beauregard, 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 de la somme versée par le fédéral.

- **Le Devoir (42)**
Les Actualités – Samedi 8 avril 2000, p. A1

Le transfert à Dorval est un échec, concluent trois chercheurs
Les universitaires demandent un moratoire sur les investissements

François Cardinal

Le Centre de recherche en gestion de l'UQAM reconnaît que le transfert des vols internationaux s'est fait au profit d'Air Canada et au détriment des usagers. 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 ». On se retrouve donc aujourd'hui avec des investissements dont ADM avait dissimulé la teneur, conclut Le Devoir du 8 avril 2000. Sont souvent cités, entre autres, l'échangeur Dorval, la congestion routière, le traitement du cargo à Dorval.

- **La Presse (43)**
Opinions – Mardi 2 mai 2000 B3

Mirabel est un virus politique
La région de Montréal n'a pas besoin de cet aéroport trop éloigné et mal conçu

Marcel Côté

Parmi les maux que les opposants à l'Aéroport de Dorval attribuent au transfert des vols de Mirabel à Dorval, il y a une hausse de la congestion routière autour de l'aéroport. Selon eux, cette hausse nécessitera des investissements dans le réseau routier environnant.

- **Le Devoir (44)**
Tourisme – Vendredi 27 octobre 2000, p. B5

Un enjeu électoral?

Normand Cazalais

(Le vendredi 20 octobre 2000, la présidente et chef de la direction d'ADM, Nicole Pageau-Goyette, démissionna.)

Jacques Auger, premier président et chef de la direction d'ADM, reconnaît que dès 1984, des projets d'amélioration de l'échangeur Dorval et de celui de la jonction 40/520 étaient prévus, et cela, quoi qu'il arrive à l'échangeur Dorval. Il rajoute que ça ne pourra être fait dans un avenir proche, faute de financement.

- **La Presse (45)**
Actualités – Vendredi 4 mai 2001, p. A3

Échangeur Dorval : la note a doublé

Martin Pelchat

La construction d'un nouvel échangeur à Dorval, pour améliorer la desserte de l'aéroport, coûtera finalement le double des prévisions faites en 1998, c'est-à-dire 70 millions de dollars. Nous apprenons qu'une seconde phase est ajoutée à ce projet, afin d'améliorer les liens vers l'ouest, entre la 20 et la 520, qui fera augmenter les coûts à 140 millions de dollars. Guy Chevrette, ministre des transports prévoit des négociations pour aboutir à un partage tiers-tiers-tiers, entre le fédéral, le provincial et la Ville de Montréal. Mais les débuts des travaux ne se semblent guère définis. Le B.A.P.E. pourrait aussi retarder leur commencement, de part les audiences publiques qui se tiendront sur les impacts.

- **Le Devoir (46)**
Libre opinion – Mercredi 16 mai 2001, p. A6

J.-E. Laframboise (ingénieur)
Montréal, 12 mai 2001

Selon cet ingénieur, en se dotant d'une navette rapide entre les deux aéroports (éventuellement prolongée vers le centre-ville), ce lien fixe mettrait Dorval et Mirabel dos à dos, en libérant des embouteillages routiers. Il s'agirait que le système puisse s'intégrer à l'autoroute 13, permettant ainsi un trajet quasi rectiligne entre les deux aéroports, une condition incontournable pour réaliser une liaison rapide. Ainsi, la navette ne créerait pas de nouvelles saignées dans le tissu urbain.

- **La Presse (47)**
Montréal Plus – Mardi 18 septembre 2001, p. E2

Les riverains de l'Aéroport de Dorval de plus en plus inquiets

Claude-V. Marsolais

« Dorval ne pourra jamais être agrandi dans le futur, car il n'y a plus de terrain disponible. Tant qu'à investir 700 millions, pourquoi ne pas l'investir dans un système de train rapide vers Mirabel ou dans le prolongement de l'autoroute 13. Il est temps que les gouvernements se réveillent », s'indigne une habitante de Pointe Claire.

- **La Presse (48)**
Montréal Plus – Mercredi 24 octobre 2001, p. E1

Un Pierre Bourque amélioré

Éric Trottier

Pierre Bourque, en campagne pour les élections de l'hôtel de ville de Montréal, affirme qu'il souhaite participer activement à la relance de la construction à l'Aéroport de Dorval. 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. Il veut aussi relancer le projet de lien ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport.

- **La Presse (49)**
Montréal Plus – Mercredi 19 décembre 2001, p. E2

L'AMT veut réclamer une taxe sur les stationnements

Marie-Claude Girard

Un projet de navette Dorval / centre-ville est à l'étude.

- **La Presse (50)**
Montréal Plus – Lundi 6 mai 2002, p. E1

Transfert des vols nolisés : d'abord refaire le rond-point Dorval

André Duchesne

Selon Claude Dauphin, un déménagement des vols nolisés de Mirabel vers Dorval nécessitera une réfection majeure du rond-point Dorval où passe l'ensemble de la circulation automobile en route ou sortant de l'aéroport de l'île de Montréal. Selon lui, la réfection de cette importante infrastructure urbaine devient une question d'ordre environnemental, car la circulation y est très dense à l'heure actuelle.

- **Le Devoir (51)**
Samedi – Samedi 11 mai 2002, p. E5

Requiem

Normand Cazalais

Les travaux réalisés à Dorval ne semblent pas être faits dans le but de remodeler l'Aéroport de Dorval mais plutôt de l'intégrer à long terme à son voisinage. La reconstruction du rond-point Dorval n'en est qu'au stade de la planche à dessin, selon Le Devoir du 11 mai 2002.

- **La Presse (52)**
Forum – Mardi 21 mai 2002, p. A14

Dialogue

Dorval et Mirabel, encore et toujours...

Mario Roy

Des citoyens se sont exprimés et un commentaire fait référence aux coûts des travaux. Même en incluant les infrastructures, le chiffre de 3 milliards apparaît fantaisiste, mais il semble certain que les 700 millions prévus pour Dorval seront dépassés, même sans le fameux rond-point.

- **Le Devoir (53)**
Les Actualités – Samedi 15 juin 2002, p. A7

Rencontre avec Claude Dauphin

À fond la caisse

François Cardinal

Claude Dauphin pilote de nombreux projets qui sont à l'ordre du jour sur l'île de Montréal, dont la rue Notre-Dame, une navette entre l'Aéroport de Dorval et le centre-ville, l'échangeur Dorval, le prolongement du métro vers Anjou, et la jonction de Cavendish dans l'Ouest. Il se dit prêt à aller chercher du financement auprès de Québec et d'Ottawa.

ANNEXE E

LISTE DES DOCUMENTS CONSULTÉS

N.B. Plusieurs de ces documents ont été obtenus de façon confidentielle et ne peuvent être rendus publics sans l'autorisation de l'organisme qui les a fournis.

- Aéroports de Montréal, 2003, communication personnelle.
- Aéroports de Montréal, 2002, « Plan directeur 2003-2023 - Aéroport international de Montréal–Dorval », 71 pages.
- CIMA, septembre 1996, « Accessibilité terrestre – Accès ferroviaire. Aéroport de Dorval et Cité de Dorval », 16 pages et annexes.
- CIMA, septembre 1996, « Accessibilité terrestre – Accès routier. Aéroport de Dorval et Cité de Dorval », 26 pages et annexes.
- Cité de Dorval, avril 1991, « Plan de zonage », 1 carte.
- Cité de Dorval, février 2003, « Liste des industries et des commerces », 127 pages.
- Daniel Arbour et Associés en collaboration avec CIMA et SNC-Lavalin pour la Cité de Dorval, le ministère des Transports du Québec et Aéroports de Montréal, Octobre 2002, « Amélioration de l'accès à l'Aéroport international de Montréal–Dorval. Étude d'opportunité. Étude des besoins. », 296 pages.
- Dessau-Soprin, avril 2000, « Étude de trois scénarios de réaménagement du réseau routier local dans la zone industrielle de l'Aéroport de Dorval. », 24 pages et annexes.
- Dessau-Soprin, janvier 1996, « Analyse préliminaire du transport routier des marchandises – Rapport final », 14 pages et annexe.
- Le Groupe Léger & Léger, avril 2001, « Effets perçus de l'exploitation de l'Aéroport de Dorval sur l'environnement de la Grande Région de Montréal. », 83 pages.
- Le Groupe Léger & Léger, mars 1998, « Étude sur les perceptions des impacts environnementaux de l'Aéroport de Dorval dans la population du Grand Montréal », 45 pages et annexes.
- Programme « Rues principales », 2003, communication personnelle.
- Société de transport de Montréal, 2002, communication personnelle.
- Tecsalt, septembre 1999, « Étude des impacts socio-économiques de l'Aéroport international de Dorval », 132 pages et annexe.
- Ville de Montréal, novembre 2001, « Profil socio-économique de l'arrondissement Dorval - L'Île Dorval », 12 pages.

- www.admtl.com, 2003, « Site Internet d'Aéroports de Montréal ».
- www.amt.qc.ca, 2003, « Site Internet de l'Agence métropolitaine de transport »
- www.mtq.gouv.qc.ca, 2003, « Site Internet du ministère des Transports du Québec »
- www.mtq.gouv.qc.ca/regions/montreal/plan.htm, 2002, « Plan de gestion des déplacements. Région métropolitaine de Montréal ».
- www.stm.info, 2003, « Site Internet de la Société de transport de Montréal ».

ANNEXE F

**QUESTIONNAIRE DU SONDAGE AUPRÈS DES RÉSIDANTS RIVERAINS
DE L'ÉCHANGEUR DORVAL**

QUESTIONNAIRE PROPOSE AUX RESIDANTS DE L'ARRONDISSEMENT DORVAL

13:

INTRO

Projet:\$P Questionnaire:\$Q Tél: \$N

ACTIVER LE MODEM

Débuter présentation.....	DP	=> INT00
Fax, modem, paget.....	FM	=> FIN
Non résidentiel.....	NR	=> FIN
Nouveau numéro, Opératrice, Plus de service.....	ND	=> FIN
Occupé.....	OC	=> FIN
Pas de réponse.....	PR	=> FIN
Répondeur téléphonique.....	RP	=> FIN

14:

INT00

Projet:\$P Questionnaire:\$Q

Bonjour(bonsoir) M/Mme, mon nom est... de GÉOCOM, nous sommes une firme de recherche et nous effectuons un sondage pour le compte du ministère des Transports du Québec visant à connaître les préoccupations des résidents de l'arrondissement Dorval concernant l'échangeur Dorval, qui est situé à la jonction des autoroutes 20 et 520 (Côte-de-Liesse). Votre opinion est importante pour l'orientation des décisions à prendre. Le sondage dure entre 5 et 10 minutes. Toutes les réponses resteront anonymes et confidentielles. Pouvons-nous compter sur votre collaboration?

NOUS NE VENDONS RIEN ET L'INFORMATION FOURNIE EST CONFIDENTIELLE

Oui, accepte l'entrevue, débiter l'entrevue.....	OK	=> LANG
RV pris par répondant.....	AB	=> RV
RV pris par l'interviewer (aucune information).....	A2	=> RV
RV pris par un tiers.....	A3	=> RV
Refus niveau 1.....	R1	=> FIN
Refus niveau 2.....	R2	=> FIN
Refus ménage.....	R3	=> FIN
Mauvais numéro de téléphone.....	MN	=> FIN
Non éligible.....	NE	=> FIN
Cellulaire.....	CE	=> FIN
Langue anglaise.....	LA	=> FIN
Autres langues.....	AL	=> FIN
Absence prolongée.....	AP	=> FIN
Age, maladie, incapacité d'effectuer l'entrevue.....	AM	=> FIN
Incomplet avec RV.....	I1	=> RV
Incomplet avec refus.....	I2	=> FIN
Doubleton.....	DO	=> FIN

16:

INT01

L'échangeur Dorval comprend le rond-point Dorval (au sud des voies ferrées) et l'échangeur Côte-de-Liesse (au nord des voies ferrées). Le ministère des Transports

tient à consulter les résidents de l'arrondissement afin d'évaluer la pertinence d'apporter des changements à l'échangeur.

Continuer OK

17: **INT02**

Êtes-vous situé au sud ou au nord de l'autoroute 20?

Zone 1 (au sud de la 20)01

Zone 2 (au nord de la 20).....02

Refus, ne sait pas99

18: **INT03**

Empruntez-vous en tant que conducteur l'échangeur Dorval, c'est-à-dire le rond-point Dorval ou l'échangeur Côte-de-Liesse?

Oui1 => Q02

Non2

Refus, ne sait pas9

19: **INT04**

Y a-t-il quelqu'un dans votre ménage qui emprunte en tant que conducteur l'échangeur Dorval (c'est-à-dire le rond-point Dorval ou l'échangeur Côte-de-Liesse)? Si oui, puis-je parler à cette personne (et vous retournerez à l'intro)?

Oui1 => INT00

Non2 => Q10A

Ne sait pas, refus.....9 => Q10A

20: **Q02**

Quand vous empruntez l'échangeur Dorval, est-ce habituellement...?

LIRE

Durant la semaine (lundi au vendredi)1

Durant la fin de semaine2

Durant la semaine et la fin de semaine.....3

Refus, ne sait pas9

21: **Q03**

Combien de jours par semaine empruntez-vous habituellement l'échangeur Dorval?

LIRE

6 ou 7 jours par semaine1

5 jours par semaine2

3 ou 4 jours par semaine3

1 ou 2 jours par semaine4

Quelques fois par mois.....5

Quelques fois par année6

Refus, ne sait pas9

22:

Q04A

Quand vous empruntez l'échangeur Dorval, en partant de chez vous, à quelle(s) heure(s) est-ce habituellement? Plusieurs mentions possibles

NE PAS LIRE

Avant 5h	01
Entre 5h et 7h.....	02
Entre 7h et 9h.....	03
Entre 9h et 11h.....	04
Entre 11h et 13h.....	05
Entre 13h et 15h.....	06
Entre 15h et 17h.....	07
Entre 17h et 19h.....	08
Entre 19h et 21h.....	09
Après 21h.....	10
En tout temps (pas d'heure précise).....	11
Refus, ne sait pas.....	99

23:

Q04B

Quand vous empruntez l'échangeur Dorval, en revenant chez vous, à quelle(s) heure(s) est-ce habituellement? Plusieurs mentions possibles

NE PAS LIRE

Avant 5h	01
Entre 5h et 7h.....	02
Entre 7h et 9h.....	03
Entre 9h et 11h.....	04
Entre 11h et 13h.....	05
Entre 13h et 15h.....	06
Entre 15h et 17h.....	07
Entre 17h et 19h.....	08
Entre 19h et 21h.....	09
Après 21h.....	10
En tout temps (pas d'heure précise).....	11
Refus, ne sait pas.....	99

24:

Q05

Quand vous empruntez l'échangeur Dorval en partant de chez vous, vers quelle(s) direction(s) vous dirigez-vous habituellement? Plusieurs réponses possibles

NE PAS LIRE

Vers le centre-ville (20 est).....	01
Vers l'ouest de l'île (20 ouest).....	02
Vers l'autoroute Côte-de-Liesse (520).....	03
Vers l'avenue Dorval.....	04
Vers l'aéroport.....	05
Vers le secteur industriel.....	06
Vers les gares ou le terminus d'autobus situés dans l'échangeur..	07
Vers l'avenue Cardinal.....	08
Autre, précisez.....	97 O
Refus, ne sait pas.....	99

25:

Q06

Quand vous empruntez l'échangeur Dorval en revenant chez vous, vers quelle(s) direction(s) vous dirigez-vous habituellement? Plusieurs réponses possibles

NE PAS LIRE

Vers le centre-ville (20 est).....	01	
Vers l'ouest de l'île (20 ouest).....	02	
Vers l'autoroute Côte-de-Liesse (520).....	03	
Vers l'avenue Dorval.....	04	
Vers l'aéroport.....	05	
Vers le secteur industriel.....	06	
Vers les gares ou le terminus d'autobus situés dans l'échangeur..	07	
Vers l'avenue Cardinal.....	08	
Autre, précisez.....	97	O
Refus, ne sait pas.....	99	

26:

Q07A

Vous arrive-t-il d'éviter volontairement l'échangeur Dorval?

Oui.....	1	
Non.....	2	=> Q08A
Ne sait pas.....	8	=> Q08A

27:

Q07B

Pour quelle(s) raison(s)?

NE PAS LIRE

Pour éviter la congestion.....	01	
Pour prendre un accès plus direct.....	02	
Pour éviter les risques d'accident.....	03	
Parce que je m'y perds.....	04	
Autre, précisez.....	97	O
Pas de raison.....	98	
Refus, ne sait pas.....	99	

28:

Q07C

Quel trajet empruntez-vous alors, et pour aller vers quelle direction?

Inscrire.....	97	O
Refus, ne sait pas.....	99	

29:

Q08A

Quand vous empruntez l'échangeur Dorval, considérez-vous qu'il est congestionné très souvent, souvent, quelquefois, rarement ou jamais?

LIRE

Très souvent.....	1
Assez souvent.....	2
Quelquefois.....	3
Rarement.....	4
Jamais.....	5
Refus, ne sait pas.....	9

30:

Q08B

Quand vous empruntez l'échangeur Dorval comme automobiliste, trouvez-vous qu'il est généralement très sécuritaire, sécuritaire, plus ou moins sécuritaire, peu sécuritaire ou pas du tout sécuritaire?

LIRE

Très sécuritaire.....	1
Sécuritaire.....	2
Plus ou moins sécuritaire.....	3
Peu sécuritaire.....	4
Pas du tout sécuritaire.....	5
Refus, ne sait pas.....	6

31:

Q08C

Quand vous empruntez l'échangeur Dorval, considérez-vous que la clarté des panneaux de circulation pour vous orienter est très bonne, bonne, plus ou moins bonne, mauvaise ou très mauvaise?

LIRE

Très bonne.....	1
Bonne.....	2
Plus ou moins bonne.....	3
Mauvaise.....	4
Très mauvaise.....	5
Refus, ne sait pas.....	9

32:

Q08D

Quand vous empruntez l'échangeur Dorval, considérez-vous que la visibilité des panneaux de circulation est très bonne, bonne, plus ou moins bonne, mauvaise ou très mauvaise?

LIRE

Très bonne.....	1
Bonne.....	2
Plus ou moins bonne.....	3
Mauvaise.....	4
Très mauvaise.....	5
Refus, ne sait pas.....	9

33:

Q08E

Quand vous empruntez l'échangeur Dorval, considérez-vous que la présence des feux de circulation est très utile, utile, plus ou moins utile, peu utile ou pas du tout utile?

LIRE

Très utile1
Utile.....2
Plus ou moins utile3
Peu utile4
Pas du tout utile5
Refus, ne sait pas9

34:

Q08F

Quand vous empruntez l'échangeur Dorval, considérez-vous qu'il est très facile, facile, plus ou moins facile, difficile ou très difficile d'accéder aux différentes directions?

LIRE

Très facile1
Facile2
Plus ou moins facile.....3
Difficile4
Très difficile5
Refus, ne sait pas9

35:

Q09A

D'après vous, des changements devraient-ils être apportés à l'échangeur Dorval?

Oui1
Non2 => Q10A
Ne sait pas, refus.....9 => Q10A

36:

Q09B

Selon vous, quels changements devraient être apportés pour améliorer l'échangeur Dorval et à quel endroit?

INSCRIRE

Inscrire.....97 O
Refus, ne sait pas99

37:

Q10A

En tant que résidant de Dorval, subissez-vous des nuisances ou avez-vous des préoccupations en regard de l'échangeur Dorval?

Oui1
Non2 => Q11
Ne sait pas, refus.....9 => Q11

38:

Q10B

Lesquelles?

NE PAS LIRE

Le bruit de la circulation.....	01
La pollution de l'air	02
La poussière	03
L'aspect visuel.....	04
La circulation de transit.....	05
La sécurité des piétons et des cyclistes	06
L'accès rapide des services d'urgence	07
L'accès aux résidences.....	08
Autres, spécifiez.....	97 O
Aucune.....	98
Refus, ne sait pas	99

39:

Q11

Si des travaux d'amélioration étaient entrepris dans l'échangeur Dorval, quelles seraient vos préoccupations pendant la période des travaux?

NE PAS LIRE

La congestion.....	01
L'accessibilité à divers lieux.....	02
Les itinéraires de détour (en tant qu'automobiliste).....	03
L'emplacement du chantier	04
Les heures de chantier	05
La durée totale des travaux.....	06
Le bruit des travaux.....	07
Le bruit de la circulation.....	08
La pollution de l'air	09
La poussière	10
La circulation de transit (en tant que résident).....	11
La sécurité des piétons et des cyclistes	12
L'accès rapide des services d'urgence	13
Autres, spécifiez.....	97 O
Aucune.....	98
Refus, ne sait pas	99

47:

SD17

Merci beaucoup de votre collaboration, je vous souhaite une bonne... FIN DE JOURNÉE/SOIRÉE INSCRIVEZ LA LANGUE D'ENTREVUE

Français.....	1
Anglais	2

48:

SD18

INSCRIVEZ LE SEXE DU RÉPONDANT

Homme	01
Femme.....	02

49:

INT99

APPUYER SUR ENTER ENTREVUE TERMINÉE

ENTREVUE COMPLÉTÉE BRAVO...

Ok..... CO D => FIN

ANNEXE G

**QUESTIONNAIRE DU SONDAGE AUPRÈS DES USAGERS
DE L'AÉROPORT DE DORVAL**

QUESTIONNAIRE PROPOSE AUX USAGERS DE L' AEROPORT DE DORVAL

Bonjour(bonsoir) M/Mme, mon nom est... de GÉOCOM, nous sommes une firme de recherche et nous effectuons un sondage pour le compte du ministère des Transports du Québec visant à connaître les préoccupations des personnes qui se rendent à l'Aéroport de Dorval concernant l'échangeur Dorval, qui est situé à la jonction des autoroutes 20 et 520 (Côte-de-Liesse). Votre opinion est importante pour l'orientation des décisions à prendre. Le sondage dure entre 5 et 7 minutes. Toutes les réponses resteront anonymes et confidentielles. Pouvons-nous compter sur votre collaboration?

TYPE DE RÉPONDANT

- 1 Voyageur
- 2 Chauffeur de taxi
- 3 Chauffeur de limousine
- 4 Chauffeur d'autobus
- 5 Employé

TYPE DE VOYAGE (VOYAGEUR)

- 1 Affaires
- 2 Loisir

L'échangeur Dorval comprend le rond-point Dorval (au sud des voies ferrées) et l'échangeur Côte-de-Liesse (au nord des voies ferrées). Le ministère des Transports tient à consulter les utilisateurs de l'échangeur afin d'évaluer la pertinence d'y apporter des changements.

Êtes-vous résident du Québec?

- Oui1
Non2 => FIN
Ne sait pas, refus.....9 => FIN

Avez-vous emprunté en tant que conducteur l'échangeur Dorval pour vous rendre ou repartir de l'aéroport dans les 12 derniers mois ?

- Oui1
Non2 => FIN
Ne sait pas, refus.....9 => FIN
-

Q01

Empruntez-vous l'échangeur Dorval pour vous rendre ou repartir de l'aéroport...

1 : Fréquemment.....	1
6 ou 7 jours par semaine.....	a
5 jours par semaine.....	b
3 ou 4 jours par semaine.....	c
1 ou 2 jours par semaine.....	d
2 : Occasionnellement.....	2
Quelques fois par mois.....	a
Quelques fois par année.....	b
1 fois par année.....	c
Ne sait pas, refus.....	d

Q02

Quand vous empruntez l'échangeur Dorval pour vous rendre ou repartir de l'aéroport, est-ce généralement...

Durant la semaine (lundi au vendredi)	1
Durant la fin de semaine	2
Durant la semaine et la fin de semaine.....	3
Ne sait pas, refus.....	9

Q03

Quand vous empruntez l'échangeur Dorval pour vous rendre à l'aéroport, vers quelle(s) heure(s) est-ce habituellement? *Plusieurs mentions possibles*

NE PAS LIRE	
Avant 5h	01
Entre 5h et 7h.....	02
Entre 7h et 9h.....	03
Entre 9h et 11h	04
Entre 11h et 13h	05
Entre 13h et 15h	06
Entre 15h et 17h	07
Entre 17h et 19h	08
Entre 19h et 21h	09
Après 21h.....	10
En tout temps (pas d'heure précise)	11
Ne sait pas, refus.....	99

Q04

Quand vous empruntez l'échangeur Dorval pour repartir de l'aéroport, vers quelle(s) heure(s) est-ce habituellement? *Plusieurs mentions possibles*

NE PAS LIRE	
Avant 5h	01
Entre 5h et 7h	02
Entre 7h et 9h	03
Entre 9h et 11h	04
Entre 11h et 13h	05
Entre 13h et 15h	06
Entre 15h et 17h	07
Entre 17h et 19h	08
Entre 19h et 21h	09
Après 21h.....	10
En tout temps (pas d'heure précise)	11
Ne sait pas, refus.....	99

Q05

Quand vous empruntez l'échangeur Dorval pour vous rendre à l'aéroport, de quelle(s) direction(s) venez-vous habituellement? *Plusieurs réponses possibles*

NE PAS LIRE	
Du centre-ville (20 est)	01
De l'ouest de l'île (20 ouest)	02
De l'autoroute Côte-de-Liesse (520)	03
De l'avenue Dorval	04
Du secteur industriel.....	05
Des gares ou du terminus d'autobus situés dans l'échangeur.....	06
De l'avenue Cardinal.....	07
Autre, précisez	97 O
Ne sait pas, refus.....	99

Q06

Quand vous empruntez l'échangeur Dorval pour repartir de l'aéroport, vers quelle(s) direction(s) vous dirigez-vous habituellement? *Plusieurs réponses possibles*

NE PAS LIRE	
Vers le centre-ville (20 est).....	01
Vers l'ouest de l'île (20 ouest).....	02
Vers l'autoroute Côte-de-Liesse (520).....	03
Vers l'avenue Dorval.....	04
Vers le secteur industriel	05
Vers les gares ou le terminus d'autobus situés dans l'échangeur ..	06
Vers l'avenue Cardinal.....	07
Autre, précisez	97 O
Ne sait pas, refus.....	99

Q07

Quand vous empruntez l'échangeur Dorval, considérez-vous qu'il est congestionné très souvent, assez souvent, quelquefois, rarement ou jamais?

Très souvent.....	1
Assez souvent.....	2
Quelquefois.....	3
Rarement.....	4
Jamais.....	5
Ne sait pas, refus.....	9

Q08

Quand vous empruntez l'échangeur Dorval comme conducteur, trouvez-vous qu'il est généralement très sécuritaire, sécuritaire, plus ou moins sécuritaire, peu sécuritaire ou pas du tout sécuritaire?

Très sécuritaire.....	1
Sécuritaire.....	2
Plus ou moins sécuritaire.....	3
Peu sécuritaire.....	4
Pas du tout sécuritaire.....	5
Ne sait pas, refus.....	9

Q09

Quand vous empruntez l'échangeur Dorval, considérez-vous que la clarté des messages des panneaux de circulation pour vous orienter est très bonne, bonne, plus ou moins bonne, mauvaise ou très mauvaise?

Très bonne.....	1
Bonne.....	2
Plus ou moins bonne.....	3
Mauvaise.....	4
Très mauvaise.....	5
Ne sait pas, refus.....	9

Q10

Quand vous empruntez l'échangeur Dorval, considérez-vous que la visibilité des panneaux de circulation est très bonne, bonne, plus ou moins bonne, mauvaise ou très mauvaise?

Très bonne.....	1
Bonne.....	2
Plus ou moins bonne.....	3
Mauvaise.....	4
Très mauvaise.....	5
Ne sait pas, refus.....	9

Q11

Quand vous empruntez l'échangeur Dorval, considérez-vous que la présence des feux de circulation est très efficace, efficace, plus ou moins efficace, peu efficace ou pas du tout efficace?

Très efficace.....	1
Efficace.....	2
Plus ou moins efficace	3
Peu efficace	4
Pas du tout efficace	5
Ne sait pas, refus.....	9

Q12A

Quand vous empruntez l'échangeur Dorval en arrivant à l'aéroport, considérez-vous qu'il est très facile, facile, plus ou moins facile, difficile ou très difficile d'accéder aux différentes directions?

Très facile	1
Facile	2
Plus ou moins facile.....	3
Difficile	4
Très difficile	5
Ne sait pas, refus.....	9

Q12B

Quand vous empruntez l'échangeur Dorval en repartant de l'aéroport, considérez-vous qu'il est très facile, facile, plus ou moins facile, difficile ou très difficile d'accéder aux différentes directions?

Très facile	1
Facile	2
Plus ou moins facile.....	3
Difficile	4
Très difficile	5
Ne sait pas, refus.....	9

Q13A

D'après vous, des changements devraient-ils être apportés à l'échangeur Dorval?

Oui	1	
Non	2	=> Q14A
Ne sait pas, refus.....	9	=> Q14A

Q13B

Selon vous, quels changements devraient être apportés pour améliorer l'échangeur Dorval et à quel endroit?

Inscrire.....	97	O
Ne sait pas, refus.....	99	

Q14A

Diriez-vous qu'il est en général très facile, facile, plus ou moins facile, difficile ou très difficile de se rendre ou de repartir de l'Aéroport de Dorval?

Très facile	1	=> FIN
Facile	2	=> FIN
Plus ou moins facile.....	3	
Difficile	4	
Très difficile	5	
Ne sait pas, refus.....	9	=> FIN

Q14B

Pour quelle(s) raison(s) est-ce... (plus ou moins facile) *ou* (difficile) *ou* (très difficile)?

Inscrire.....	97	O
Ne sait pas, refus.....	99	

ANNEXE H

LISTE DES INTERVENANTS INVITÉS AUX TABLES SECTORIELLES

➤ **TABLE 1 – TOURISME**

Tourisme Montréal
Tourisme Québec
Association des hôtels du grand Montréal (AHGM)
Hôtel Hilton Dorval
Best Western Hôtel International
Travelodge Aéroport Montréal-Dorval
Hôtel Comfort Inn
Hôtel Quality Inn
Groupe Transat
Air Canada
Association professionnelle des agents de voyages (APAV)
Association des agents de voyages du Québec (ACTA-QUÉBEC)
Alamo Rent-A-Car
Aviscar Inc.
Budget
Hertz Canada Ltée
Thrifty Canada Ltée
Chaire de Tourisme de l'UQAM

➤ **TABLE 2 – TRANSPORT DES PERSONNES À L'AÉROPORT**

Groupe La Québécoise (Aérobis)
Navettes hôtelières (Hilton, Marriot...)
Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ)
Sky Port
Autocars Orléans Express
Autobus Voyageur
Bureau du Taxi de Montréal
Co-Op Taxi de l'Ouest
Co-Op de l'Est Taxi
Coop de Taxi de Montréal
Taxi Champlain Inc.
Taxi Diamond
Coopérative des limousines de la Communauté urbaine de Montréal (CLCUM)
Syndicats des employés d'ADM / d'Air Canada

➤ **TABLE 3 – DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL**

Chambre de commerce de l'Ouest de l'Île de Montréal (CCOIM)
Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'Île de Montréal (CCIEIM)
Centre local de développement de l'Ouest de l'Île (CLD)
Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM)
Conseil régional de développement de l'Île de Montréal (CRDIM)
Palais des congrès de Montréal
Montréal International
Association québécoise du transport et des routes (AQTR)

➤ **TABLE 4 – COMMERCES / ENTREPRISES**

Centre commercial Les Jardins Dorval
Centre d'achat Carrefour
Programme Rues principales de Dorval
Bell Cellulaire
Novartis Pharma Canada
Les Automobiles Harland
Federal Equipment
Dural Multibond
GL&V Canada Inc - Pulp and Paper Division
Dundee Realty Management Corporation (propriétaire d'immeubles commerciaux)
Groupe immobilier du Canadien Pacific
Association du camionnage du Québec (ACQ)
Cargo Dorval
Emery Worldwide
BAX Global Logistics
Air Canada Cargo
Postes Canada
Fedex
Purolator
UPS

➤ **TABLE 5 – ENVIRONNEMENT**

Transport 2000 Québec
Conseil régional de l'environnement (CRE-Montréal)
Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN)
Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)
Society to overcome pollution (STOP)
Société pour vaincre la pollution (SVP)
Citoyens pour une qualité de vie
Pine Beach Citizens Association
Chaire en paysage et environnement de l'UdeM

➤ **TABLE 6 – SANTÉ / SÉCURITÉ**

Direction de la santé publique de Montréal-Centre

CLSC du vieux Lachine

Urgences-santé

Service de police de Montréal (poste 5)

Service de sécurité incendie de Montréal (caserne 62)

Sûreté du Québec

Bureau de la protection civile

Services d'urgence (aéroport, arrondissement Dorval, Ville de Montréal...)

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)

Association canadienne des automobilistes (CAA-Québec)

Vélo Québec

Tandem Montréal

Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys

Jacques Bergeron, UdeM, spécialiste en matière de sécurité des piétons et des automobilistes

ANNEXE I

**DOCUMENT D'INFORMATION ENVOYÉ AUX
INTERVENANTS INVITÉS AUX TABLES SECTORIELLES**



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

ÉTUDE SUR L'EXPRESSION DES BESOINS ET DES SOLUTIONS

DOCUMENT D'INFORMATION

Mai 2003

INTRODUCTION

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 (Ville de Montréal, arrondissement Dorval/L'Île Dorval et Aéroports de Montréal) afin de mener une étude auprès des usagers et des résidants 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.

Ce document d'information présente la démarche d'interaction avec le milieu menée par le CCC et une brève description de la zone d'étude. Cette description est destinée à fournir aux participants aux tables sectorielles une vision globale du secteur de l'échangeur Dorval.

PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE

Les activités de consultation du milieu menées par le CCC se divisent en deux séries de rencontres au cours desquelles les différents utilisateurs et organismes locaux et régionaux concernés

pourront exprimer leurs points de vue au sujet des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport de Dorval.

La première série de rencontres, de type table ronde sectorielle (tourisme, développement économique régional, commerces/entreprises, environnement, santé/sécurité, transport des personnes à l'aéroport), permettra d'identifier les problèmes vécus et perçus par les différents intervenants, les besoins ressentis ainsi que les premières solutions d'amélioration proposées.

Lors d'une seconde série de rencontres, celles-là de type multi-sectoriel, la synthèse des points de vue exprimés lors des premières tables rondes sectorielles sera présentée et des explications quant à la faisabilité de certaines solutions proposées pourront être données.

Ces rencontres multisectorielles serviront également à faire ressortir les consensus et les divergences dans les points de vue exprimés par les intervenants.

Parallèlement aux tables rondes sectorielles, deux sondages seront menés : un sondage téléphonique auprès de résidents riverains de l'échangeur Dorval et une enquête sur le terrain auprès d'usagers de l'aéroport (passagers, employés, chauffeurs de taxi, etc.) et d'employés d'entreprises riveraines de l'échangeur Dorval. Les résultats seront intégrés à la synthèse présentée lors des rencontres multisectorielles.

Les résultats de l'ensemble de la démarche permettront au MTQ de poursuivre l'élaboration du projet en prenant en compte les points de vue du milieu.

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 1). 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 et décrit plus en détail. L'utilisation du territoire autour

de l'échangeur Dorval ainsi que les principaux mouvements de circulation dans ce secteur sont également exposés.

L'ÉCHANGEUR DORVAL

L'échangeur Dorval est situé dans l'arrondissement 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 et le rond-point Dorval au sud. Ils sont reliés par un passage sous le viaduc ferroviaire (figure 1).

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 artères, l'échangeur Dorval donne directement accès à l'Aéroport de Dorval, aux hôtels Hilton et Best Western et au commerce de location de voitures Budget.

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 et deux stationnements incitatifs.

Le réseau piétonnier assure la liaison entre les services de transport en commun de la gare Dorval et la zone résidentielle au sud. 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, des supports pour bicyclette sont disponibles.

De plus, des réseaux majeurs 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. L'échangeur Dorval est l'accès privilégié d'une grande partie de l'arrondissement Dorval.

L'UTILISATION DU TERRITOIRE

L'échangeur Dorval est entouré d'une zone résidentielle au sud-est, d'une zone commerciale au sud-ouest, d'une zone industrielle au nord-est et d'une zone aéroportuaire au nord-ouest (figure 2).

➤ La zone résidentielle

Une zone résidentielle de faible densité est située au sud-est de l'échangeur Dorval. Elle est délimitée à l'ouest par l'avenue Dorval.

➤ La zone commerciale

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

➤ 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^e avenue. On y dénombre près de 400 industries légères (imprimeries, entrepôts, production de vêtements, débosseleurs, transport, etc.) ainsi qu'une vingtaine de résidences, plusieurs transformées en bureaux.

➤ La zone aéroportuaire

Au nord-ouest de l'échangeur Dorval, sont situés 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.

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. 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.

LES MOUVEMENTS DE CIRCULATION

Il y a donc dans le secteur à l'étude plusieurs générateurs de déplacements (l'Aéroport de Dorval, les secteurs résidentiel, commercial et industriel, le terminus d'autobus, le stationnement incitatif, etc.) auxquels s'ajoutent les déplacements de transit dans l'échangeur Dorval (lien entre les autoroutes 20 et 520). Cet ensemble de mouvements génère une intense utilisation des lieux, particulièrement aux périodes de pointe du matin et du soir. Le tableau suivant donne un aperçu des principaux mouvements quotidiens dans la zone d'étude.

<i>Secteurs</i>	<i>Mouvements quotidiens</i>
Échangeur Dorval	<ul style="list-style-type: none"> • 150 000 véhicules (débit journalier moyen annuel) (<i>somme de tous les mouvements</i>)
Terminus d'autobus	<ul style="list-style-type: none"> • 883 mouvements d'autobus
Stationnement incitatif	<ul style="list-style-type: none"> • 740 mouvements (370 places utilisées)
Zones résidentielles	<ul style="list-style-type: none"> • 30 000 déplacements
Zone industrielle	<ul style="list-style-type: none"> • non disponible
Zone commerciale	<ul style="list-style-type: none"> • non disponible
Aéroport international de Montréal–Dorval	<i>Mouvements quotidiens dans la zone d'étude générés par l'aéroport</i>
secteur aérogare	<ul style="list-style-type: none"> • 20 000 passagers • 8700 employés • 2200 taxis • 400 limousines • 2000 véhicules de location • 40 autobus nolisés
secteur cargo	<ul style="list-style-type: none"> • 9000 mouvements véhiculaires (employés et camions)

Sources : Daniel Arbour et Associés (2002); Société de transport de Montréal (2002).

La description du milieu et son utilisation pour le transport des personnes et des marchandises à des fins multiples illustrent la complexité des usages et des mouvements dans le secteur de l'échangeur Dorval. Il en revient aux participants d'exprimer leur point de vue sur la pertinence d'apporter des changements à l'échangeur.

ANNEXE J

ORDRE DU JOUR DES TABLES SECTORIELLES

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

Tables rondes sectorielles

ORDRE DU JOUR

INTRODUCTION

- Mot de bienvenue
- Présentation :
 - de l'assistance (tour de table)
 - du contexte de l'étude du CCC
 - du mandat du CCC, des objectifs de l'étude et de la démarche suivie
 - des objectifs des tables sectorielles
 - du déroulement de la rencontre

1. DESCRIPTION DE LA ZONE D'ÉTUDE (CCC)

- 1.1 Description
- 1.2 Questions / commentaires des participants

2. EXPRESSION DES BESOINS ET DES SOLUTIONS CONCERNANT L'ÉCHANGEUR DORVAL

- 2.1 Besoins / préoccupations
- 2.2 Solutions / recommandations (selon un ordre de priorité)

CONCLUSION

- Commentaires généraux des participants
- Suivi de la rencontre et suite de l'étude
- Clôture de la rencontre

ANNEXE K

LISTE DES PARTICIPANTS AUX TABLES SECTORIELLES

TOURISME	Hôtel Hilton Dorval Travelodge Aéroport Montréal-Dorval Best Western Hôtel International Association des hôtels du grand Montréal Avis Budget
ENVIRONNEMENT	Transport 2000 Résidant de Dorval CRE-Montréal Pine Beach Citizens Association
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	Centre local de développement de l'Ouest de l'Île de Mtl Chambre de commerce du Montréal Métropolitain Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'Île de Mtl Montréal International Association québécoise du transport et des routes
SANTÉ ET SÉCURITÉ	Sûreté du Québec Service de police de la Ville de Montréal (poste 5) CAA-Québec Vélo Québec Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys Commission scolaire Lester B. Pearson
TRANSPORT À L' AÉROPORT	Association des propriétaires d'autobus du Québec Autocars Orléans Express Association de Taxi Diamond de Mtl Co-Op de l'Est Taxi Taxi para-adapté
COMMERCE ET ENTREPRISES	Centre commercial Rond-Point Dorval Programme Rues principales Dorval McDonald's Les Automobiles Harland Centre de transit international Emery Worldwide

ANNEXE L

DOCUMENT SYNTHÈSE DES TABLES SECTORIELLES



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

ÉTUDE SUR L'EXPRESSION DES BESOINS ET DES SOLUTIONS

SYNTHÈSE DES RENCONTRES SECTORIELLES

Juin 2003

Introduction

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 (Aéroports de Montréal et Ville de Montréal) afin de mener une étude sur l'expression des besoins et des solutions quant à l'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport international de Montréal–Dorval¹.

Ce document présente la démarche d'interaction avec le milieu menée par le CCC et une synthèse des rencontres sectorielles effectuées du 20 au 23 mai 2003.

Présentation de la démarche

Les activités de consultation du milieu menées par le CCC se divisent en deux séries de rencontres au cours desquelles les différents utilisateurs et organismes locaux et régionaux concernés auront exprimé leurs points de vue au sujet des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport de Dorval. La démarche inclut également deux sondages : l'un téléphonique mené auprès des résidents de l'arrondissement Dorval et l'autre mené sur place auprès des usagers de l'Aéroport de Dorval.

¹ Nous utiliserons tout au long du document l'appellation *Aéroport de Dorval* pour *Aéroport international de Montréal–Dorval*.

La première série de rencontres, de type table ronde sectorielle, a été réalisée entre les 20 et 23 mai 2003. Les secteurs représentés étaient : commerces/entreprises, développement économique, environnement, santé/sécurité, tourisme et transport à l'aéroport. La liste des 32 participants est présentée en annexe. La plupart des intervenants contactés se sont dit intéressés par la démarche, mais plusieurs n'ont pu participer aux rencontres par manque de disponibilité. Les tables rondes sectorielles ont permis d'identifier les problèmes vécus et perçus par les différents intervenants, les besoins ressentis ainsi que les premières solutions d'amélioration proposées. Une synthèse des résultats de ces rencontres est présentée à la section suivante.

Une seconde série de rencontres, celles-là de type multisectoriel, se déroulera les 17 et 18 juin prochain. Lors de ces rencontres, la synthèse des points de vue exprimés sur les besoins et les solutions par l'ensemble des participants aux tables sectorielles sera présentée, ainsi qu'un bref aperçu des résultats du sondage téléphonique mené auprès des résidents riverains (le sondage mené auprès des usagers de l'Aéroport de Dorval n'est pas complété).

Au cours de ces rencontres multisectorielles, des informations quant à la faisabilité de certaines solutions proposées pourront également être données par des personnes ressources du MTQ et de la Ville de Montréal. Ces tables rondes serviront aussi à faire ressortir les consensus et les divergences dans les points de vue exprimés par les intervenants.

Les résultats de l'ensemble de la démarche d'interaction avec le milieu serviront au MTQ et ses partenaires dans la poursuite de l'étude de leur projet d'intervention dans le secteur de l'échangeur Dorval.

Synthèse des tables sectorielles

Lors des six rencontres sectorielles, les participants ont exprimé leurs points de vue sous forme de besoins ou de problèmes, parfois alliant problèmes et solutions relatifs à la situation de l'échangeur Dorval². Nous rapportons les éléments discutés, tout en gardant à l'esprit que ce compte rendu est une synthèse de toutes les tables sectorielles.

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 quant à l'échangeur Dorval. Les éléments discutés pendant ces rencontres concernaient principalement la congestion, l'aménagement de l'échangeur Dorval et du réseau routier (configuration et signalisation), l'accès à l'aéroport, aux commerces, aux entreprises et à divers points d'intérêt autour de l'échangeur Dorval, le transport en commun, le vélo et les piétons et finalement la qualité de l'environnement des résidents.

a. La congestion

² L'échangeur Dorval comprend l'échangeur Côte-de-Liesse et le rond-point Dorval.

1. La congestion de l'échangeur Dorval est somme toute peu importante comparativement à celle observée sur l'autoroute 20, l'autoroute 13, au rond-point Décarie et sur l'autoroute 40.
2. Le flot de circulation risque d'augmenter dans le secteur à cause du développement de l'ouest de l'île et de l'augmentation des activités à l'Aéroport de Dorval.
3. La circulation de transit et le nombre élevé de camions encombrant et congestionnent l'échangeur Dorval.
4. Les camions bloquent la circulation sur l'avenue Cardinal jusqu'au boulevard Des Sources, principalement aux heures de pointe.
5. L'heure de pointe de l'après-midi est difficile à cause du retour des résidants dans l'arrondissement Dorval, de la circulation des camions et du trafic de l'aéroport (travailleurs et voyageurs). Elle le sera davantage l'an prochain, quand les autobus scolaires circuleront pendant cette période à cause de l'allongement des heures de classe.
6. La nervosité et le manque d'expérience de certains usagers occasionnent un ralentissement de la circulation.
7. Lorsqu'il y a des accidents mineurs dans l'échangeur Dorval, cela augmente la congestion.
8. Dans le rond-point Dorval, les feux de circulation, souvent en panne, refoulent le trafic sur les boulevards Bouchard et Herron.

b. L'aménagement de l'échangeur Dorval et du réseau routier (configuration et signalisation)

1. La présence dans le même lieu de divers véhicules ayant des destinations différentes est problématique car ils s'entrecroisent à la dernière seconde et doivent couper plusieurs voies pour s'engager dans une direction, notamment à l'entrée et à la sortie de l'autoroute 20.
2. Les voies simples très étroites ne répondent plus aux besoins actuels des camions et des autobus.
3. Les routes alternatives ou de détour (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.
4. Il y a des risques importants pour les utilisateurs qui doivent descendre de leur véhicule sur les voies de service au sud du rond-point Dorval (par exemple les livreurs).
5. Le rétrécissement de trois à deux voies sur l'autoroute 20 en direction ouest avant l'échangeur Dorval occasionne un ralentissement brusque de la circulation et augmente les risques d'accident.
6. Les courbes serrées pour les autobus et les limousines, surtout en sortant de l'aéroport, diminuent la sécurité des autres véhicules engagés dans l'échangeur Dorval.

7. Il est impossible de décrire le trajet à une personne peu familière avec l'échangeur Dorval car la configuration et la signalisation sont trop compliquées pour bien l'orienter avec des explications simples.
8. Les panneaux de signalisation sont trop peu nombreux à l'approche de l'échangeur Dorval, leur visibilité n'est parfois pas optimale et ils arrivent trop tard dans le parcours.
9. L'absence de lignes claires sur la chaussée empêche les conducteurs de changer sécuritairement de voie pour sortir de l'échangeur Dorval et prendre une nouvelle direction.
10. La langue de communication, comme l'utilisation de pictogrammes confus (pour rejoindre l'aéroport ou les gares), compliquent l'orientation des usagers moins familiers avec l'échangeur (anglophones ou allophones), en plus de les insécuriser.

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

1. Actuellement, l'échangeur Dorval et le réseau routier adjacent ne permettent pas le transit rapide des personnes entre le centre-ville de Montréal et l'Aéroport de Dorval (cela enlève un avantage concurrentiel à Montréal), à cause de la congestion dans l'échangeur Dorval et sur d'autres artères principales du réseau routier.
2. Il est important d'améliorer le lien nord/sud dans l'échangeur Dorval, notamment pour les résidents localisés au nord de l'avenue Cardinal, afin de permettre l'accès rapide à l'arrondissement Dorval (commerces, services, etc.), ainsi que pour les voyageurs et les employés de l'aéroport (restaurants, centres commerciaux, etc.), peu importe leur mode de transport.
3. Le réseau routier ne permet pas aux usagers de bénéficier des attraits touristiques et historiques qu'offre l'arrondissement Dorval.
4. L'accès routier sécuritaire et direct aux hôtels situés à proximité de l'aéroport doit être maintenu.

d. Le transport en commun, le vélo et les piétons

1. Actuellement, le transport en commun ne représente pas une alternative idéale 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 inefficaces. Les autobus sont souvent coincés dans la congestion puisqu'ils sont principalement concentrés pendant les heures de pointe.
2. L'accès direct à l'aéroport à partir des gares et du terminus d'autobus de la STM est essentiel pour assurer la performance du transport en commun.
3. Les gares et le terminus d'autobus de la STM sont mal situés pour desservir la population locale et l'aéroport.
4. Les stationnements des gares de VIA Rail et du train de banlieue sont difficiles d'accès.

5. Il est presque impossible pour les piétons et les cyclistes de traverser l'échangeur Dorval sécuritairement pour accéder aux commerces, aux hôtels, au secteur cargo, aux gares ou à l'aéroport.
6. L'implantation éventuelle d'un train rapide entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal risque de nuire à l'industrie du taxi.

e. La qualité de l'environnement des résidants

1. Des inquiétudes ont été exprimées quant à l'augmentation du bruit (des avions et des travaux), à la diminution de la qualité de l'air, aux effets sur la santé des résidants de l'utilisation de divers carburants dans les avions, à l'augmentation de la concentration de particules fines dans le secteur.
2. Des inquiétudes ont également été exprimées quant à une baisse de la qualité de vie des résidants de l'arrondissement Dorval à cause du trafic lourd dans les quartiers résidentiels (surtout sur l'avenue Cardinal), entraînant possiblement une diminution de la valeur des propriétés.
3. L'accès aux divers commerces et l'augmentation du transit local sont également sources d'inquiétude dans le cas d'éventuels travaux de réfection ou de construction.
4. Il est primordial de maintenir l'interdiction des vols de nuit pour limiter le dérangement des résidants.

f. Autres besoins, problèmes et préoccupations

1. Il a été mentionné que toute l'information nécessaire n'était pas disponible pour mesurer l'impact des projets de développement d'Aéroports de Montréal (ADM), des autres projets de modernisation du réseau routier québécois sur l'île de Montréal, du développement du train et des autres modes de transport en commun.
2. Des doutes ont aussi été soulevés quant à la nécessité d'une intervention coûteuse pour éliminer une congestion relative à l'échangeur Dorval et qui pourrait avoir un effet sur l'évaluation foncière des propriétés riveraines ou plus précisément sur l'augmentation des taxes.
3. 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.

2. Éléments de solution à la situation actuelle

Les intervenants des tables sectorielles ont proposé certaines solutions pour améliorer la situation actuelle 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 Dorval, à

l'aménagement de l'échangeur Dorval 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 Dorval, au transport en commun, au vélo et aux piétons et finalement quant à la qualité de l'environnement des résidants.

a. 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 :

1. 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.).
2. L'analyse des solutions pour une zone de référence ou d'étude plus grande, laquelle pourrait s'étendre par exemple de l'autoroute 13 jusqu'au boulevard Des Sources.

b. L'aménagement de l'échangeur Dorval et du réseau routier (configuration et signalisation)

1. Refaire complètement l'échangeur Dorval tout en reconnaissant que cette solution serait très coûteuse.
2. S'inspirer d'aménagements routiers implantés ailleurs dans des secteurs aéroportuaires de villes américaines.
3. Planter 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.
4. La section entre l'autoroute 20 en direction ouest et l'autoroute 520 devrait être élargie à trois voies afin de ne pas ralentir le trafic.
5. 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).
6. L'utilisation d'une signalisation bilingue, de pictogrammes clairs, de panneaux à messages variables et repeindre les lignes sur la chaussée régulièrement, avec des matériaux plus résistants, rendraient l'échangeur Dorval plus sécuritaire et accommoderaient davantage les voyageurs, les touristes et les utilisateurs.
7. Planter une signalisation afin de simplifier l'accès aux différents hôtels situés à proximité de l'aéroport et de l'échangeur Dorval (ajouter des panneaux qui identifieraient les hôtels, des feux de circulation et des arrêts pour mieux gérer la circulation de leurs clients).

8. Maintenir ou retirer les feux de circulation dans le rond-point Dorval (les points de vue exprimés pendant les rencontres divergent sur cette question).

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

1. Améliorer l'accès direct à l'aéroport :
 - a. Pour la circulation provenant du nord et de l'ouest se rendant à l'aéroport, la construction d'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.
 - b. 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.
 - c. L'aménagement d'une route alternative directe partant de la jonction entre les autoroutes 20 et 13.
 - d. La construction d'une bretelle ou d'un viaduc à partir de l'autoroute 20 qui suit un tracé évitant les propriétés et les commerces existants.
2. L'implantation d'une connexion entre les autoroutes 20 et 520 du côté est de l'échangeur Dorval éliminerait une partie du trafic dans l'échangeur.
3. Pour maintenir et améliorer l'accès aux secteurs résidentiel et commercial de l'arrondissement Dorval :
 - a. Maintenir l'accès aux voies de service, entre autres par la rue Fénelon, pour assurer l'accès aux commerces et ne pas diminuer leur clientèle ni leur rentabilité.
 - b. Prolonger la rue Fénelon jusqu'à l'avenue Cardinal et la réserver aux camions ou aux résidents.
 - c. Agrandir et éclairer le tunnel sous les voies ferrées qui relie les deux zones de l'arrondissement Dorval.
 - d. Favoriser l'accès, par la voie de service au sud de l'échangeur Dorval, aux commerces qui la bordent.

d. Le transport en commun, le vélo et les piétons

1. Un lien ferroviaire entre l'Aéroport de Dorval et le centre-ville de Montréal semble primordial. Cette seule solution pourrait contribuer à une diminution considérable de la circulation dans l'échangeur Dorval.
2. Favoriser le choix de moyens de transport autres que l'automobile pour faciliter la circulation de la population locale, des travailleurs et des voyageurs :
 - a. Une navette ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal en fréquence plus grande aux heures de pointe.
 - b. L'augmentation de la capacité du transport par autobus et le co-voiturage.
 - c. L'aménagement d'un passage sécuritaire pour les cyclistes et les piétons entre les secteurs situés au nord et au sud de l'échangeur Dorval et l'installation de supports à vélos dans les gares ainsi que dans le secteur cargo de l'aéroport.
 - d. Des circuits d'autobus desservant mieux les travailleurs et les voyageurs de l'aéroport et des environs.
3. L'implantation d'un lien ferroviaire entre Ottawa et le centre-ville de Montréal en passant par l'Aéroport de Dorval afin de faciliter, entre autres, les déplacements des gens d'affaires.

e. La qualité de l'environnement des résidants

1. Dans l'éventualité de travaux de réfection ou de construction à l'échangeur Dorval, éviter les travaux de nuit et maintenir l'accès aux services et aux commerces dans les environs.

f. Autres besoins, problèmes et préoccupations

1. Inciter les entreprises du secteur de l'échangeur Dorval à mettre sur pied des *programmes-employeurs*, notamment pour réduire la pression des travailleurs sur la circulation de l'échangeur Dorval (par exemple l'implantation d'un système de co-voiturage, d'horaires flexibles qui permettent d'éviter le trafic, etc.).

ANNEXE M

ORDRE DU JOUR DES TABLES MULTISECTORIELLES



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

Table ronde multisectorielle

Mercredi 18 juin 2003, 13h30

ORDRE DU JOUR

1. Présentation de la démarche et des participants
2. Rappel des besoins en synthèse
3. Présentation des solutions
 - Points de vue des participants et identification des priorités
4. Conclusion et suivi

ANNEXE N

LISTE DES PARTICIPANTS AUX TABLES MULTISECTORIELLES

TABLE 1 – MARDI 17 JUIN

Hôtel Hilton Dorval

Travelodge Aéroport Montréal-Dorval

Budget

Chambre de commerce du Montréal Métropolitain

Service de police de Montréal (poste 5)

Société de l'assurance automobile du Québec

Vélo Québec

Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys

Syndicat des cols bleus d'Aéroports de Montréal

Programme Rues principales Dorval

McDonald's

Ville de Montréal (Service du développement économique et du développement urbain)

TABLE 2 – MERCREDI 18 JUIN

Air Transat

Transport 2000

Conseil régional de l'environnement de Montréal

Pine Beach Citizens Association

Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal

Chambre de commerce de l'Ouest de l'Île de Montréal

Montréal International

Urgences-santé

Sûreté du Québec

CAA-Québec

Centre de recherche sur les transports de l'Université de Montréal

Greyhound

Canadien Pacifique

Centre commercial Rond-Point Dorval

Les Automobiles Harland

Centre de transit international

ANNEXE O

LISTE DES ÉLÉMENTS « AUTRES » – SONDAGES

LISTE DES ÉLÉMENTS « AUTRES » - SONDAGE AUPRÈS DES RÉSIDANTS

Si la fréquence dépasse 1, elle est précisée entre parenthèses.

Tableau 3.9. Directions empruntées pour quitter l'arrondissement Dorval

- Vers l'aéroport (2)
- Vers l'avenue Cardinal (2)
- Vers le pont Champlain (2)
- Vers le pont Mercier
- Boulevard Bouchard
- Jamais dans la même direction
- Toutes les directions

Tableau 3.9. Directions empruntées pour retourner dans l'arrondissement Dorval

- Boulevard Bouchard (2)
- Ne prend pas l'échangeur pour rentrer (2)
- Toutes les directions

Tableau 3.10. Raisons pour lesquelles certains conducteurs évitent l'échangeur Dorval

- Mauvaise configuration
- Journée de congé (pas besoin de l'utiliser)

Tableau 3.11. Axes routiers empruntés pour éviter l'échangeur Dorval

- Côte-de-Liesse (3)
- Autoroute 13 (2)
- Rue Dawson (2)
- Avenue Dumont
- Avenue Dorval
- Boulevard Prévost (Victoria)
- Georges 5
- Pont Jacques-Cartier et rue Saint-Patrick
- Réseau local vers Dorval

Tableau 3.15. Solutions pour améliorer la situation actuelle dans l'échangeur Dorval

- Avoir une circulation fluide et faire un projet simple
- Augmenter la limite de vitesse partout sur l'échangeur pour ne pas ralentir le trafic à partir de Décarie
- Il devrait y avoir des lignes de trafic dans le rond-point
- Faire un passage au-dessus de la 20
- Dans l'échangeur, faire une sorte de voie de contournement
- Remplir les nids de poule dans l'échangeur
- Effectuer des changements dans l'échangeur seulement

LISTE DES ÉLÉMENTS « AUTRES » - SONDAGE AUPRÈS DES USAGERS DE L' AÉROPORT

Si la fréquence dépasse 1, elle est précisée entre parenthèses.

Tableau 3.16. Fréquence d'utilisation de l'échangeur Dorval pour se rendre à l'aéroport

- C'est la première fois
- Une fois par année

Tableau 3.18. Origines des répondants en arrivant à l'aéroport

- De l'avenue Dorval

Tableau 3.18. Destinations des répondants en repartant de l'aéroport

- Vers les gares ou terminus d'autobus dans l'échangeur

Tableau 3.21. Solutions pour améliorer la situation actuelle dans l'échangeur Dorval

- Ajouter des lampadaires pour améliorer l'éclairage
- Diminuer le nombre de taxis et d'autobus dans l'échangeur Dorval
- Améliorer ou rajeunir l'échangeur pour qu'il réponde aux besoins de la circulation actuelle (2)