

**Document d'appui
sur
le réaménagement de l'échangeur Dorval
et
des accès à l'Aéroport Montréal-Trudeau**

Présenté au
Bureau des audiences publiques sur l'environnement

Par la
Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ)
et le
Conseil régional FTQ Montréal métropolitain

Le 12 octobre 2005

PRÉSENTATION DE LA FTQ ET DU CONSEIL RÉGIONAL FTQ MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN

La Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ), la plus grande centrale syndicale du Québec, n'a pas voulu manquer cette occasion d'intervenir dans le dossier du réaménagement de l'échangeur Dorval, composé de l'échangeur Côte-de-Liesse et du rond-point Dorval, ainsi que la création de liens autoroutiers directs et bidirectionnels à l'Aéroport Montréal-Trudeau, compte-tenu de la grande importance de ce dossier tant pour le rayonnement international de la région montréalaise que pour le déplacement des travailleurs et des travailleuses que nous représentons. À cette occasion, nous nous joignons à la présentation du mémoire du Conseil régional FTQ Montréal métropolitain que nous endossons totalement.

Notre représentativité

Le Conseil régional FTQ Montréal métropolitain représente les affiliés de la FTQ des villes de Montréal, Laval et Longueuil et de la zone de la Rive-Sud de Montréal qui va de Beauharnois à Varennes, touchant les MRC de Lajemmerais, Champlain et Roussillon. Nous représentons ainsi environ 240 000 travailleurs et travailleuses de tous les types d'industries et de services, du secteur privé et du secteur public.

Notre mission fondamentale étant l'amélioration des conditions de travail et de vie de nos membres, toutes les questions reliées au développement social et économique de la région nous interpellent parce que nous représentons des travailleurs et des travailleuses qui doivent régulièrement se rendre à leur travail en empruntant les divers axes de transport et les transports en commun. D'ailleurs, nos constats, nos questionnements et nos solutions émanent des expériences et des connaissances concrètes de ces travailleurs et travailleuses qui vivent quotidiennement au cœur de la problématique. Mais nous abordons également la question d'un point de vue régional d'ensemble qui reflète aussi les préoccupations de l'ensemble de nos membres en tant que citoyennes et citoyens, et usagers de divers modes de transport.

De plus, un intérêt particulier nous incite à intervenir : le tourisme, tant d'affaires que récréotouristique. Nous représentons la majorité des travailleuses et travailleurs syndiqués de l'hôtellerie et de la restauration et plus l'image de Montréal sera celle de l'efficacité plus le taux d'occupation des hôtels et restaurants sera grand, créant de l'emploi.

Nous portons un intérêt particulier à la question du développement de l'Aéroport Montréal-Trudeau et à tout ce qui peut rentabiliser les investissements de sa modernisation entreprise depuis quelques années. Le projet de réaménagement du rond-point Dorval et par le fait même des voies d'accès à l'aéroport nous interpellent.

Nos priorités

Depuis plusieurs années, nous intervenons au sein de diverses instances de développement local et régional, à la faveur du relèvement social et économique de la population de la région. Comme dans la majorité des dossiers concernant le développement de Montréal, la problématique de la congestion va en empirant, la qualité de vie en est autant diminuée. De plus, nous soutenons que cette congestion est un facteur important qui nuit au développement de l'emploi et du développement socio-économique de même qu'à la qualité de vie de la population vivant en périphérie. Dans le cas présent, le déplacement de la main-d'œuvre doit trouver son compte dans le réaménagement de l'échangeur. On ne peut penser qu'en fonction des besoins de l'Aéroport Montréal-Trudeau mais nous pensons que le problème de circulation relié aux activités aéroportuaires doivent aussi y trouver une solution.

L'emploi et le développement socio-économique

Tous savent que l'étalement urbain a durement touché l'Île de Montréal. Il est très ardue pour les banlieusards de l'Île de se rendre au centre-ville mais aussi à Saint-Laurent, Dorval, Lachine, et dans les deux sens de la circulation. Mais le centre-ville de Montréal demeure le pôle de l'emploi aux heures de pointe.

Le problème de circulation gêne sans contredit le développement économique et devient un frein majeur à la création d'emplois. Pour le relèvement économique et social des travailleurs et travailleuses, citoyens et citoyennes, il est urgent de faciliter l'accès à des infrastructures adéquates de transport.

En ce sens, pour nous, la fluidité du transport des personnes et des marchandises dans la grande région montréalaise doit aussi s'inscrire dans un objectif de relance de l'emploi dans la métropole du Québec et doit agir directement sur cette problématique.

La qualité de vie

Par ailleurs, les solutions apportées aux problèmes de circulation doivent aller de paire avec l'amélioration de la qualité de vie. À cet égard, nous avons trois préoccupations. Il faut, d'une part, réduire le temps de transport et la fatigue qui en découle pour les personnes, en particulier les travailleurs et les travailleuses qui, au jour le jour, subissent les problèmes de congestion. D'autre part, il faut considérer la qualité de l'environnement des gens, citoyens et citoyennes, qui résident dans les quartiers touchés. Environnement visuel et sonore, qualité de l'air et sécurité sont donc également au nombre de nos priorités. De plus, on doit s'assurer que les moyens développés doivent mieux desservir l'ensemble de la population et par soucis d'équité, permettre au maximum de personnes d'en bénéficier.

INTRODUCTION

Nous partageons certaines observations contenues dans le *Plan de gestion des déplacements Région métropolitaine de Montréal* du ministère des Transports du Québec (MTQ) concernant le développement d'un réseau global de transport pour permettre à Montréal de jouer son rôle de métropole du Québec :

La capacité d'utiliser plus efficacement les transports comme outil de développement économique aura des répercussions positives sur les entreprises et les emplois de la région métropolitaine de Montréal, mais aussi sur ceux de l'ensemble du Québec...

Il est généralement admis que le développement des réseaux de transport routier et de transport en commun agit comme catalyseur du développement urbain...

La promotion du transport en commun et la gestion de la demande de transport visent à limiter les nuisances liées à l'utilisation de l'automobile, telles que la pollution atmosphérique et le bruit.

Selon nous, le constat que faisait le MTQ dans le dossier de la rue Notre-Dame trouve application dans l'actuel dossier du réaménagement de l'échangeur Dorval :

Ces mêmes problèmes permettent de définir la problématique « transport et déplacements » à la fois locale et régionale (automobiles, piétons, cyclistes, camions et transport en commun). Ces problèmes montrent également que les particularités du milieu traversé et l'histoire du projet exigent une solution qui va au-delà de la problématique « transport » et mène vers une approche de type « projet urbain » intégrant évidemment la problématique « transport » (circulation, sécurité routière), mais également l'amélioration de la qualité de l'environnement et du cadre de vie, ainsi que le soutien au développement du milieu et le soutien au développement d'une identité collective.

Le projet actuel

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) propose un réaménagement complet de l'échangeur Dorval, composé de l'échangeur Côte-de-Liesse et du rond-point Dorval, ainsi que la création de liens autoroutiers directs et bidirectionnels.

Le nouvel échangeur permettrait un accès direct à l'Aéroport Montréal-Trudeau et séparerait le trafic routier local de celui en transit sur l'autoroute 20 par l'aménagement de bretelles reliant l'aéroport aux autoroutes 20 et 520.

Le projet tiendrait également compte de la mise en place éventuelle d'une emprise ferroviaire reliant le secteur de l'Aéroport Montréal-Trudeau au centre-ville de Montréal ainsi que des améliorations relatives au transport en commun.

Il faut agir

Disons tout d'abord que la situation actuelle est très contraignante et qu'il est essentiel d'agir. Les problèmes de circulation et de congestion des voies routières de Montréal et des banlieues créent des inconvénients majeurs aux travailleurs et aux travailleuses, aux citoyens et aux citoyennes de même qu'aux entreprises et à l'industrie du camionnage.

Ici, un acteur important, Aéroport Montréal-Trudeau, est aussi touché. C'est une entreprise qui se doit de prouver son efficacité au jour le jour et son efficacité est aussi jugée en fonction de la desserte au centre-ville. L'image de Montréal-Trudeau est souvent l'image d'accueil de Montréal : elle doit être porteuse.

La congestion systématique des réseaux routiers locaux ne peut aider personne. On a beau chercher la rue exceptionnelle pour permettre de se sauver de la congestion mais c'est impossible : l'échangeur Dorval est une zone d'étranglement, coincé entre le Lac St-Louis et l'aéroport.

Il est important d'agir rapidement parce que les problèmes de congestion limitent la région de Montréal dans son développement, et toute la grande région en souffre. Il faut redonner à la région l'efficacité recherchée par les milieux d'affaires pour créer de l'emploi. Et il faut aussi faire en sorte que la région offre à ses résidents des quartiers où il fait bon vivre.

Pour un plan global visant la réduction des déplacements en automobile

Il est impensable que le seul projet de réaménagement de l'échangeur Dorval puisse régler la situation de la congestion car il n'y a actuellement aucun lien efficace, aux heures de pointe. Il faut aussi garantir une efficacité sur l'Île elle-même et il faut faciliter les liens d'un bout à l'autre de la région, d'est en ouest comme du nord au sud et vice-versa. Une étude globale sur l'amélioration de la mobilité s'impose donc.

Devant le succès des trains de banlieues et des voies réservées pour autobus autour de Montréal, on a intérêt à revoir la façon de faire. La congestion a des effets néfastes sur les villes.

Selon nous, l'angle sous lequel la région doit aborder le problème de la mobilité est le suivant : il faut maximiser l'utilisation des infrastructures routières existantes. C'est dans ce sens que nous appuyons le projet de réaménagement.

L'ajout d'une voie ferrée dédiée aux passagers va dans cette lignée. Selon nous, c'est la meilleure façon de décongestionner les infrastructures existantes tout en facilitant la mobilité des marchandises et en garantissant l'amélioration de la qualité de vie dans la région.

Il faut repenser le sens de nos choix collectifs. Les citoyens et les citoyennes doivent en prendre conscience, tout comme les politiciens et les politiciennes. Mais si on ne leur pas des moyens de transport collectif efficace, il n'y a pas d'alternative.

Le réaménagement complet de l'échangeur Dorval.

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

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

Recommandation :

Que le Ministère débute les travaux relatifs à la mise en chantier dans les meilleurs délais.

L'emprise ferroviaire reliant le secteur de l'Aéroport Montréal-Trudeau au centre-ville de Montréal.

Le Conseil régional FTQ souhaite que le Ministère poursuive les démarches afin de réaliser la mise en place d'une emprise ferroviaire essentiellement réservée au transport passager reliant le secteur de l'Aéroport Montréal-Trudeau au centre-ville de Montréal.

Il est important de doter l'ouest de l'île une desserte à plein temps pour les passagers. L'utilisation du lien ferroviaire par la desserte de l'aéroport servirait aussi bien à l'Agence métropolitaine de transport qu'à Via Rail. Présentement, ces organismes doivent se conformer aux horaires des trains de marchandises.

Recommandation :

Qu'on priorise l'emprise ferroviaire dédiée au transport de passagers reliant le secteur de l'Aéroport Montréal-Trudeau au centre-ville.

CONCLUSION

Il est grand temps de corriger la situation de la mobilité routière. Le présente immobilité afflige toute l'île de Montréal. Le projet actuel vient corriger un problème local de desserte et de sécurité.

Mais pour redonner une mobilité à la grande région de Montréal, pour lui permettre de créer de l'activité économique et de l'emploi tout en assurant une qualité de vie pour les résidents, il faudra bien développer un réseau de transport collectif qui passent par des trains de banlieue mieux desservis par l'amélioration du transport en commun. Seul le déploiement d'un système efficace de métro et de train de banlieue peut nous donner une mobilité accrue.

Le projet de navette ferroviaire de l'Aéroport prend et donne de l'importance au projet de mobilité. Selon nous, le projet de l'Aéroport contribue au développement social et économique de la société que nous voulons. Joindre leurs besoins à ceux de la population est un exemple à suivre. Le lien ferroviaire doit être considéré et priorisé. C'est un atout nécessaire et des plus utile pour la clientèle mais surtout pour la population.