

Liste des requérants

Conseil régional de l'environnement de Montréal

M. Émile Dansereau

McDonald's du Canada ltée
Les automobiles Harland
Pétro-Canada

Mouvement Au Courant

Park'N Fly



CRE-Montréal

Montréal, le 25 avril 2005

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

Cabinet du ministre de
l'Environnement

2005-05-03

OBJET : DEMANDE D'AUDIENCE PUBLIQUE SUR LE PROJET D'AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT TERRESTRE PRÈS DE L'AÉROPORT DE MONTRÉAL

Monsieur le ministre,

Par la présente, le Conseil régional de l'environnement de Montréal vous demande de donner le mandat au Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) de tenir une audience publique sur le projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport de Montréal du ministère des Transports du Québec. Nous croyons que des audiences publiques sont nécessaires pour permettre à la population et aux organismes préoccupés par le projet d'être adéquatement informés et de s'exprimer sur ce projet qui aura des impacts sur la région de Montréal et son environnement.

Comme vous le savez, ce projet qui prévoit le réaménagement du rond point Dorval aura des impacts significatifs sur l'utilisation de l'automobile et l'utilisation du transport en commun entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal. Ce projet aura également des impacts significatifs sur la qualité de l'air et des émissions de gaz à effet de serre dans la région de Montréal. C'est pourquoi, il est essentiel que la population ait l'opportunité de connaître ces impacts et de se prononcer sur le projet dans son ensemble.

Pour toutes ces raisons et plusieurs autres, nous vous demandons de tenir des audiences publiques sur ce projet.

Veuillez agréer Monsieur le ministre, nos salutations les plus distinguées.

Robert Perreault
Directeur général

Conseil régional de l'environnement
de Montréal

454, Avenue Laurier Est
Montréal (Québec)
H2J 1E7

Téléphone : (514) 842-2890

Télécopieur : (514) 842-6513

Courriel: cremtl@cam.org

Site internet: <http://www.cremtl.qc.ca>

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

Le 24 mai 2005

Cabinet du ministre de
 l'Environnement

2005 -05- 3 0

Objet : Demande d'audience publique

Monsieur Mulcair,

Ma question quant au projet de l'échangeur Dorval est la suivante: « Est-ce un bon projet/design où les solutions apportées ont été regardées sous tous les angles, de sorte qu'on peut prétendre que c'est une bonne utilisation des taxes et impôts que je paie à Dorval/Montréal, Québec et Ottawa ? »

Cette question peut se ventiler en deux sous questions :

- 1) La solution proposée va-t-elle faire ce que l'on prétend, c.-à-d. améliorer la circulation et éliminer la congestion ?
- 2) Est-ce que la qualité de vie des citoyens va être améliorée en ce qui a trait à l'accès piétonnier et cyclable entre l'aéroport et le côté sud des voies ferrées et de l'autoroute 20 ?

A mon avis, les promoteurs du projet, dans leur rapport, auraient dû mettre autant de rigueur et d'effort à démontrer que le projet va faire ce que l'on prétend, c.-à-d. 1) améliorer la circulation et éliminer la congestion et, 2) améliorer la qualité de vie des piétons et des cyclistes, qu'ils en ont mis sur les impacts environnementaux de pollution.

Merci de votre attention à ce sujet, je demeure dans l'attente espérant une réponse positive à ma demande.


 Emile Dansereau

ci-joint: qui je représente, détails sur mes deux sous-questions

Qui je représente

J'assume que ma qualité de vie de piéton et de cycliste, si elle est améliorée par ce projet, devrait améliorer la qualité de vie de tous les piétons et cyclistes qui résident près de l'échangeur Dorval ou qui passent dans le secteur.

J'assume aussi que si on s'assure que mes taxes et impôts sont bien dépensées, c'est-à-dire, qu'on s'assure que les 'designers' du projet ne sont pas en mode de nous vendre un projet de bretelles qui vont toujours être bloquées.... on s'assurera par le fait même que les taxes et les impôts de tout le monde seront bien dépensées.

Je ne représente aucun groupe d'intérêt.

Je parle qu'en mon nom, en tant que piéton, cycliste, automobiliste, usager du transport en commun incluant l'aéroport et en tant que payeur de taxes et d'impôts.



La solution proposée va-t-elle faire ce que l'on prétend, c.-à-d. améliorer la circulation et éliminer la congestion

Premièrement les données/statistiques utilisées semblent être bien incomplètes

- Les données de circulation datent de 1998. Elles sont déjà vieilles de 7 ans et seront vieilles de 12 ans à la fin des travaux (la mise en service) ;
- Aucun détail n'est fourni quant au nombre de véhicules à l'heure. Des données en tranche de 10 minutes ou 15 minutes maximum pourraient présenter une vision toute différente

8,355 véh/hr peut très bien représenter une distribution inégale durant la période et que la distribution soit telle que durant une pointe de 15 minutes le volume soit équivalent à 12,000 véh/hr ;

- Les statistiques d'achalandage de l'aéroport sont plutôt rudimentaires (PR3.3 page 58)... on a seulement le nombre annuel de passagers (destination-origine) pour 1998 et 2003... et on semble se servir de ces données pour faire des projections.

On devrait avoir les chiffres de chaque année de 1988 à 2004 pour faire des corrélations avec la vigueur de l'économie dans la grande région de Montréal et d'autres facteurs dans le but de tester nos hypothèses et faire des projections en fonctions des corrélations trouvées.

Dans les documents déposés je n'ai pas retrouvé d'étude de corrélation entre l'achalandage d'un aéroport (vols O/D) et des facteurs clefs déterminant cet achalandage qui nous confirmerait les prévisions de l'ADM.

Ici on bâtit un projet avec des prévisions d'achalandage qui semblent un peu ???

Deuxièmement, la solution proposée est un projet de bretelles à une voie

Ces bretelles ont parfois une longueur de 2500 pi. (exemple centre-ville vers l'aéroport)

L'échangeur actuel n'a que de très courtes sections à une voie (si je prends le même exemple)



A-t-on évalué le risque, les probabilités et/ou la fréquence de blocages de ces longues bretelles à voie unique vs une bretelle de 50 pied ou 200 pied à voie unique que nous avons présentement... ensuite il faudra y ajouter notre facteur climat, pluie, neige, grésil, etc. à nos calculs théoriques.

En résumé, premièrement je questionne la qualité de l'info utilisée pour générer des projections et deuxièmement je me demande si la solution proposée n'est pas un projet de longues bretelles à voie unique qui seront très souvent bloquées.

Ma perception est qu'il y a eu plus d'effort déployé à calculer les impacts environnementaux qu'il y a eu d'effort à générer des projections à partir de données bien étoffées et de là une solution supportée par ces données... ce n'est qu'une perception.

NB : dans les projets 'greenfield' on fait souvent les ponts /viaducs en double pour le futur car ça coûte beaucoup moins cher que de doubler plus tard.... ici dans un projet complexe (échangeur déjà existant, 4 voies ferrées, etc.) on ne parle pas de faire en double pour le futur les bretelles sous les voies ferrées et autres endroits critiques qui coûtent aussi cher de 'set-up cost' que de coût de réalisation.

Est-ce que la qualité de vie des citoyens va être améliorée en ce qui a trait à l'accès piétonnier et cyclable entre l'aéroport et le côté sud des voies ferrées et de l'autoroute 20 ?

A Dorval il n'y a pas d'accès cyclable entre le nord et le sud des voies ferrées et/ou de l'autoroute 20.

Les accès piétonniers actuels sont :

- a) Passerelle des Sources ;
- b) Tunnel Pine Beach ;
- c) Viaduc avenue Dorval. (les trottoirs s'arrêtent à 5 pieds au nord du viaduc)

Dans chacun des cas on peut marcher à côté de notre bicyclette, souvent en compliquant la vie des piétons (pas assez large).



Dans le cas de l'avenue Dorval les trottoirs arrêtent à cinq pieds au nord du viaduc et on doit emprunter les terres pleins et les talus pour se rendre à l'aéroport à pied ou en vélo tout en croisant 2 à 3 bretelles au niveau du sol.

Dans le rapport principal sous la section description du projet, chapitre 1, page 26 à 32, on ne parle aucunement d'accès piétonnier et/ou piste cyclable pour accéder à l'aéroport à partir du sud des voies ferrées.

Ma perception est que c'est loin de faire parti intégrante du projet et loin des priorités.

Il me semble qu'en refaisant au complet cet échangeur on devrait en profiter pour bâtir la première voie cyclable qui traverse les voies ferrées et l'autoroute 20 de façon sécuritaire tout en intégrant cette traverse dédiée aux cyclistes à des réseaux cyclables au nord et au sud.

Ça faisait parti des vœux pieux du plan stratégique de développement 2004-2013 de la STM (page 2-53) mais ça ne semble pas faire parti du projet selon le rapport principal déposé en août 2004.

Pourtant en 2003 la synthèse de rencontre sectorielle déposée en juin (PR 3-2, page 5 en d.5) mentionne qu' « 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 ».

Tout à coup en PR 5.1 (*Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement, janvier 2005*), page 4, on parle de Qualité de Vie des résidents et, en page 5, un petit paragraphe sous « transport en commun » on parle d'accès piétonnier et piste cyclable et on y glisse un plan daté de 2005.

Ma perception est que « un seul paragraphe, un plan peu détaillé et petit dans un rapport de plus de 8 pouces d'épais et possiblement mille pages » représente très peu de conviction, spécialement quand on enfouit la qualité de vie des piétons et des cyclistes sous le titre « transport en commun ».

Voici quelques unes de mes questions/commentaires sur ce petit plan qui semble une addition de dernière minute :

- J'aimerais bien savoir quelle distance à pied on doit parcourir pour se rendre à l'aéroport en suivant les trottoirs de toutes ces boucles (courbes) Vs une ligne droite entre le viaduc et l'aéroport ?
- Quant à la piste cyclable qui suit le trottoir et les boucles (courbes) le trajet à parcourir semble avoir plusieurs arrêts et intersections à croiser pour un si petit parcours en vélo. Pourquoi ?
- Aussi. ce trajet de piste cyclable ne semble pas faire parti d'aucun réseau c.-à-d. ne se connecte à rien vers le sud, le nord-ouest, le nord-est et on n'y voit même pas la section de l'aéroport. Ce projet n'est-il pas un projet commun où la ville de Montréal/Dorval et l'ADM ont travaillé ensemble avec le CN/CP et le Ministère



des transports pour élaborer ce projet...si oui, ça ne paraît pas pour la section piéton et piste cyclable du projet.

- **À mon avis on devrait en profiter pour considérer sérieusement un accès piétonnier et cyclable sous les voies ferrées (tunnel) au bout de Fénélon.**

Ce serait peut-être moins compliqué pour les utilisateurs et sûrement plus sécuritaire que la proposition avec beaucoup d'arrêts et de voies à traverser ; (7 intersections au minimum) selon ce que je peux interpréter de la figure QC-5A, janvier 2005.

Le plan proposé semble plus dangereux que le trajet emprunté présentement en traversant les talus entre les bretelles actuelles à pied ou à vélo.

De plus le parcours est plus long que le trajet informel utilisé... les concepteurs ne semblent pas savoir que la nature humaine est telle que les piétons essaient toujours de choisir la distance la plus courte entre deux points et que par conséquent ils n'utiliseront pas le trottoir proposé du côté est de l'avenue Dorval pour aller à l'aéroport en marchant la longue boucle proposée...les piétons continueront comme les cyclistes à créer des raccourcis dangereux peut-être, mais plus conviviaux.

Un tunnel au bout de Fénélon sous les voies ferrées nous amenant directement à l'avenue Albert de Niverville permettrait aux piétons et aux cyclistes d'éviter la circulation lourde de l'échangeur tout en accédant l'aéroport et une piste cyclable (à faire) sur Cardinal.

Il me semble que CP/CN et l'autoroute on fait un clivage entre le nord et le sud de Dorval pour les cyclistes depuis plus de 50 ans, il serait temps que les élus et des décideurs dans ce projet fassent ce qu'il faut faire pour améliorer notre qualité de vie de piétons et de cyclistes pendant que l'opportunité y est... elle ne reviendra pas avant 25 ans peut-être

Je ne suis pas contre le projet mais pour un projet à condition qu'il soit bien conçu et que je puisse en être fier après sa réalisation... et pour un projet qui améliorera non seulement la qualité de vie des automobilistes et les usagers de transport en commun et les usagers de l'aéroport mais qui aussi améliorera la qualité de vie des piétons et des cyclistes.



Bélangier Sauvé

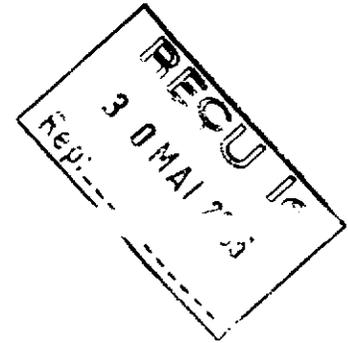
AVOCATS
AGENTS DE MARQUES DE COMMERCE

Accès direct: (514) 878-3089 poste 213
Courriel: acdesforges@belangersauve.com

Le 26 mai 2005

Par télécopieur et par poste prioritaire

Monsieur le ministre Thomas J. Mulcair
MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS
 difice Marie-Guyart, 30  étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7



Objet : Demande d'audience publique relative au projet
de réfection de l'échangeur Dorval
Notre dossier : 8641 - 4

Monsieur le ministre,

Nous représentons Les Automobiles Harland, Les restaurants McDonald's du Canada Ltée de même que Pétro-Canada. Nos clientes sont propriétaires et opèrent des commerces le long de l'Autoroute 720, à proximité de l'échangeur Dorval.

Vous trouverez en annexe les coordonnées de nos clientes pour fins de référence.

Les commerces de nos clientes sont accessibles par la voie de service et, particulièrement, par la sortie Fénelon qui bénéficie aux automobilistes circulant en direction ouest.

Cette sortie existe depuis la construction de l'autoroute et a été aménagée précisément pour maintenir la viabilité de divers commerces qui se trouvaient déjà à cet endroit, alors le boulevard Montréal-Toronto. Les Automobiles Harland y faisait déjà affaires, Pétro-Canada a acquis un terrain sur lequel était opérée une station service Fina et, quant à McDonald's du Canada, elle a pris la relève d'un emplacement autrefois occupé par un restaurant sous la banniere A & W.

AFFILIATIONS

QUÉBEC : GRAVEL BÉDARD VAILLANCOURT
RIMOUSKI : ROY, BEAULIEU ET CARRIER
VALLEYFIELD : RANCOURT, LEGAULT ET ST-ONGE

1, PLACE VILLE MARIE, BUREAU 1700
MONTREAL (QUÉBEC) H3B 2C1
TELEPHONE : (514) 878-3081 - TÉLÉCOPIEUR : (514) 878-3053
www.belangersauve.com

MONTRÉAL - LONGUEUIL - TROIS-RIVIER S - JOLIETTE

BÉLANGIER SAUVÉ EST
UNE SOCIÉTÉ EN NOM COLLECTIF

Diverses rencontres ont été tenues avec des représentants du ministère des Transports, mais ces rencontres se sont avérées décevantes. Les représentants du ministère, en effet, apparaissent vouloir faire peu de cas de la situation projetée qui s'imposera à nos clientes à moins d'une audience du Bureau d'audiences publiques en environnement.

Il appert en effet que l'accès aux commerces sera extrêmement difficile, sans la sortie Fénélon et sans signalisation, et il s'impose que leurs affaires seront très significativement réduites, au point d'ailleurs où la viabilité des entreprises est problématique.

Selon la configuration proposée de l'échangeur Dorval, une portion infime du trafic pourra accéder à leurs établissements commerciaux et ce trafic sera constitué très largement d'une clientèle quittant l'Aéroport Montréal-Trudeau. Or, l'aéroport est manifestement bien pourvu dans le domaine de la restauration et de la vente d'essence. Quant à la concession automobile GM opérée par Les Automobiles Harland, elle ne présente aucun intérêt pour la clientèle quittant l'Aéroport Montréal-Trudeau.

Au-delà des impacts financiers évidents, il nous faut porter à votre attention que ces trois entreprises sont des employeurs significatifs dans ce secteur et que leur relocalisation s'avère problématique et s'avérerait particulièrement coûteuse pour les contribuables québécois. Nous sommes d'avis que la configuration proposée constituerait une expropriation des entreprises opérées par nos clientes et, au-delà de la valeur des terrains et bâtisses, l'achalandage et la visibilité devront être prises en compte.

Nous considérons qu'il est au plus haut point requis qu'il soit procédé à une audience publique du BAPE en vue d'assurer le respect des droits de nos clientes, des intérêts de l'ensemble des contribuables et une saine gestion d'un projet considérable pour lequel le gouvernement du Québec se doit de disposer de tous les renseignements et de connaître toutes les contraintes qui affecteront la réalisation du projet de réfection de l'échangeur Dorval.

Nous vous remercions, monsieur le ministre, de l'attention que vous porterez à la demande conjointe de nos clientes et vous invitons à confier au BAPE le mandat d'audience publique.

BÉLANGER SAUVÉ

ACD/lj
pj.


Alain-Claude Desforges

Demande d'audience publique relative au projet
de réfection de l'échangeur Dorval

Madame Sonia Lepage
McDONALD'S DU CANADA LTÉE
1325, boulevard Trans-Canada
Dorval (Québec) H9P 2V5

Monsieur Richard Marcoux
LES AUTOMOBILES HARLAND
955, boulevard Montréal-Toronto
Dorval (Québec) H9S 1A2

Monsieur Jacques Chaput
PÉTRO-CANADA
11 701, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec) H1B 1C3

par courriel et télécopieur (418) 643-4143

Montréal, le 27 mai 2005

Monsieur Thomas J. Mulcair
 Ministre de l'Environnement
 Édifice Marie-Guyart (30e étage)
 675 boul. René-Lévesque Est
 Québec (Québec)
 G1R 5V7

**Objet: Projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre
 près de l'Aéroport Montréal-Trudeau**

Monsieur le ministre,

Par la présente le Mouvement Au Courant demande la tenue d'audiences publiques sur le projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport Montréal-Trudeau.

L'intérêt du Mouvement Au Courant dans ce projet découle de ses buts principaux, soit de veiller à l'utilisation rationnelle des ressources naturelles et de promouvoir la participation publique dans les processus décisionnels.

Au delà d'une discussion sur la localisation et les services offerts par l'aéroport international de Montréal, des audiences publiques sont nécessaires afin d'établir des priorités dans les moyens d'accès à l'Aéroport Montréal-Trudeau à Dorval.

À notre avis, on devrait d'abord établir un lien haute vitesse sur rail entre le centre-ville et l'aéroport. Malheureusement le projet, tel que présenté, tien compte que accessoirement d'un éventuel navette sur rail en prévoyant l'emprise nécessaire. Il serait mieux de construire en premier ce lien efficace de haute capacité pour juger par la suite quelles améliorations pourraient être nécessaires pour le réseau routier.

Deuxièmement on devrait améliorer l'accès des piétons et des cyclistes sur le réseau actuel. Il est effectivement hasardeux de promener entre l'aéroport, la gare VIA, la gare AMT et le terminus d'autobus.

Pour nous il est temps que Montréal, à l'instar de plusieurs grandes villes du monde, aurait un lien efficace entre son aéroport et son centre-ville. Le projet d'« amélioration » n'attaque pas le vrai problème.

Veuillez agréer, Monsieur le ministre, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

John Burcombe.

John Burcombe
 Mouvement Au Courant, 4711, ave Palm, Montréal (Québec), H4C 1Y1
 tél. (514) 937-8283, téléc. (514) 937-7726, aucourant@sympatico.ca

c.c. par courriel
 M. William J. Cosgrove, Président, BAPE

Le 27 mai 2005

PAR TÉLÉCOPIEUR
ORIGINAL PAR COURRIER

Christine Duchaine
tél. direct : (514) 954-2529
courriel : cduchaine@blgcanada.com

Monsieur Thomas J. Mulcair,
Cabinet du ministre du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Mandat du Bureau des Audiences Publiques sur l'Environnement
Projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre
près de l'aéroport Montréal-Trudeau
Demande d'audience publique
Notre dossier : 286569-000003

Monsieur Le Ministre,

Nous représentons FBT Dorval Inc., Group Packaging Inc. et Budget Car Rentals Toronto Ltd., qui exploite au Québec sous la raison sociale Park'N Fly, lesquelles nous ont mandatées de vous faire parvenir la présente demande d'audience publique concernant le projet dont il est fait mention en rubrique.

En effet, les demandeurs possèdent plusieurs propriétés situées près de l'aéroport Montréal-Trudeau et exploitent, ou sont liées à des compagnies qui exploitent, les trois Park'N Fly de Dorval. Pour votre information, les entreprises Park'N Fly offrent des services de stationnement de courte et de longue durée situés à proximité de l'aéroport Montréal-Trudeau, ainsi qu'un service de navette entre lesdits stationnements et l'aéroport.

Après consultation de l'ensemble de la documentation disponible, les demandeurs désirent recevoir de l'information supplémentaire et des précisions concernant le projet. Ils ressentent également le besoin d'obtenir l'avis d'experts sur ce projet, incluant les différents intervenants du Ministère du Développement durable, de

l'Environnement et des Parcs qui ont analysé le projet, de même que ceux engagés par le promoteur, en l'occurrence, le Ministère des Transports, concernant l'élaboration de celui-ci et les impacts sur la population en générale. De plus, les demandeurs souhaitent faire connaître leur opinion et leur position concernant le projet dans le cadre d'audiences publiques.

Les demandeurs considèrent la tenue d'audiences publiques pour un projet de cet envergure primordial et ce, pour plusieurs motifs. Sans vouloir limiter la généralité de ce qui précède, les éléments suivants devraient faire l'objet d'information et d'analyse par le Bureau des Audiences Publiques sur l'Environnement afin de déterminer l'acceptabilité du projet et, si nécessaire, les modifications qui devraient y être apportées afin d'en accroître l'acceptabilité :

1. les aménagements proposés auront un impact sur une très grande partie de la population du Québec, bien qu'à des degrés divers et pour une durée qui varie selon chaque personne. Le BAPE devrait s'assurer que tous les aspects du projet ont été étudiés afin de limiter les impacts négatifs, tant dans leur intensité que dans leur durée, et que les mesures d'atténuation appropriées seront mise en place. Certains des impacts prévisibles sont :
 - a. la sécurité, le bien être et le confort des propriétaires et occupants des terrains avoisinants l'aéroport, dont les demandeurs, seront affectés de façon temporaire durant les travaux, tant par les inconvénients propres à ce genre de travaux (ex : poussières, bruits, vibration...) que par les difficultés d'accès à leur propriété que ces travaux engendreront. Dans le cas d'entreprises, comme c'est le cas des demandeurs, ces aspects pourront avoir un impact important sur l'exploitation de leur entreprise et nécessiter des aménagements temporaires;
 - b. la sécurité, le bien être et le confort des propriétaires et occupants de terrains avoisinants, dont les demandeurs, seront affectés de façon permanente après la complétion des travaux puisque la circulation, tant dans sa fluidité, dans sa direction ou dans les possibilités d'accès, sera modifiée de façon permanente. Dans le cas d'entreprises, comme c'est le cas des demandeurs, ces aspects pourront avoir un impact important sur l'exploitation de leur entreprise et nécessiter des aménagements permanents;
 - c. dans certains cas, les propriétaires perdront à toutes fins pratiques, l'accès et/ou l'usage de leur propriété ou ils seront rendus si difficiles que l'usage de ces terrains sera fortement compromis. Bien que certaines expropriations totales et partielles soient

envisagées à l'heure actuelle, il importe de vérifier si d'autres propriétaires subiront des impacts négatifs à cet égard;

- d. la sécurité, le bien être et le confort des usagers des voies ainsi aménagées seront également affectés temporairement par les travaux et le degré dépendra de la destination ultime de ces usagers de même que de la fréquence de leur utilisation des infrastructures;
 - e. la sécurité, le bien être et le confort des usagers des voies ainsi aménagées seront affectés de façon permanente par les travaux et le degré dépendra de la destination ultime de ces usagers de même que de la fréquence de leur utilisation des infrastructures. Dans certains cas, les changements impliqueront des détours et des difficultés d'accès. Il importe de s'assurer que tous ces impacts négatifs ont été identifiés et atténués au maximum;
2. Les effets à long terme des changements proposés, tant en ce qui a trait à l'environnement immédiat de l'aéroport que celui plus global de l'ensemble du Québec devraient être analysés plus en détails. Par exemple, l'impact de ces modifications sur l'utilisation des véhicules automobiles par opposition aux autres moyens de transport disponibles, sur les émissions de gaz à effet de serre, sur le bruit ambiant et sur la prolifération du parc automobile devrait être étudié par le BAPE;
 3. L'opportunité du projet à la suite d'une analyse comparative des gains environnementaux permanents et des inconvénients, temporaires ou permanents, de celui-ci (dont ceux qui ont été énumérés ci-avant) se doit d'être déterminée à la lumière des commentaires de toutes les personnes impliquées par le projet;
 4. Le degré d'acceptabilité de la population sur chacun des aspects du projet doit être évalué par le BAPE afin de permettre au gouvernement de rendre une décision éclairée;

Étant donné l'importance, l'ampleur et la complexité des questions soulevées par le projet du ministère des transports, les demandeurs jugent essentiels qu'ils obtiennent plus d'éclaircissements et d'information tant sur l'aménagement proposé, sur l'échéancier et sur les mesures d'atténuation proposées durant les travaux, que sur les impacts à long terme sur l'ensemble des intervenants. Ils souhaitent également faire valoir leur opinion à cet égard.

Pour toutes ces raisons, nous vous saurions gré de bien vouloir accorder la présente demande et mandater le Bureau des Audiences Publiques sur

l'Environnement à procéder à des audiences concernant les impacts environnementaux et sociaux du projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport Montréal-Trudeau, tel que proposé par le Ministère des transports du Québec.

Dans l'intervalle, veuillez agréer, Monsieur Le Ministre, nos salutations les plus distinguées.

BORDEN LADNER GERVAIS s.r.l.



Christine Duchaine

c.c. FBT Dorval Inc.
Groupe Packaging Inc.
Park'N Fly
Budget Car Rentals Toronto Ltd.