

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

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

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR :

Les Automobiles Harland

Pétro-Canada

Les Restaurants McDonald du Canada Ltée

Le 6 octobre 2005

TABLE DES MATIÈRES

	Page
LA SITUATION ACTUELLE :	2
L'ACCÈS :	2
LES CONSÉQUENCES PRÉVISIBLES DE LA SOLUTION PROPOSÉE :	3
La clientèle provenant de l'Ouest.....	3
La clientèle provenant de l'Est sur l'autoroute 20 :	4
La circulation provenant du Sud (l'avenue Dorval) :.....	5
La circulation provenant du Nord, à savoir l'aéroport et l'autoroute 520 :	5
Constatations à l'égard du flux de circulation et l'accès pour la clientèle :	6
LA POSITION DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS :	8
Remarques liminaires :	8
La sécurité des usagers :.....	8
LES IMPACTS ÉCONOMIQUES :	10
DISCUSSION FINALE :	12

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

Il convient de faire brièvement un historique de l'occupation des terrains, propriété des entreprises que nous représentons.

En premier lieu, *Les Automobiles Harland* opère un commerce de vente de véhicules neufs et usagés à cet endroit depuis 1961. Pour l'essentiel, les terrains de *Les Automobiles Harland* ont toujours été utilisés à ces fins, sous réserve d'agrandissements au cours des années des espaces où sont stationnés les véhicules et également sous réserve d'agrandissements qui ont été faits aux bâtiments à quelques reprises et ce, jusqu'à tout récemment; les rénovations du bâtiment servant à la vente de véhicules neufs datent en effet de l'an 2000.

Situé initialement sur le boulevard Montréal-Toronto, *Les Automobiles Harland* a donc été témoin de la construction de l'autoroute 20 et c'est d'ailleurs pour tenir compte de son occupation que la sortie Fénélon a été aménagée de façon à permettre l'accès à l'entreprise.

Il en va de même pour la station-service opérée par *Pétro-Canada* depuis 1987. Elle s'est substituée à une station-service qui était opérée par Fina à compter de 1957 et le terrain occupé actuellement est le même qui était occupé par celle-ci pour l'essentiel. La station-service *Pétro-Canada* dessert une clientèle aux fins de la vente d'essence et dispose d'un bâtiment faisant office de dépanneur. En 1995, *Pétro-Canada* a investi environ 500 000,00 \$ pour moderniser ses installations et à titre indicatif, les ventes d'essence s'établissent à 5 370 000 litres par année.

Le bâtiment occupé par *Les Restaurants McDonald du Canada Ltée* a pris la suite d'un établissement opéré sous la bannière A&W en 1979 et des agrandissements ont eu cours

dans les dernières années notamment au chapitre du stationnement. Des rénovations du bâtiment et un agrandissement à celui-ci ont été apportés au cours de l'année 1989.

Les trois édifices et les commerces qui y sont opérés sont donc de tout temps tributaires de la sortie Fénélon et de la voie de service de l'autoroute 20 pour permettre à la clientèle de s'y rendre.

LA SITUATION ACTUELLE

La situation actuelle prévaut depuis quelques décennies. Il ne s'agit pas d'une conjoncture récente dont profiteraient les établissements qui nous intéressent mais bien d'une situation qui leur bénéficie depuis toujours.

À ce titre, il s'impose que les possibilités d'accès sont **la qualité essentielle** que doivent avoir ces commerces en vue de desservir leur clientèle. Nous y reviendrons plus longuement mais il importe de faire part immédiatement de cette évidence.

Également, il est opportun d'indiquer que les trois commerces constituent une trame commerciale importante et que chacun des commerces est tributaire des activités des autres dans une mesure qui n'est pas négligeable.

On aura compris facilement que le client qui s'arrête au *Pétro-Canada* est susceptible à la fois de voir les véhicules en montre chez *Les Automobiles Harland* sur le terrain immédiatement adjacent et qu'il est également susceptible de se restaurer chez *McDonald* et vice-versa.

Au-delà de l'accès, les commerces bénéficient d'une visibilité de grande qualité par rapport à la clientèle et par rapport à la marque qu'ils représentent. Cela est vrai dans chacun des cas compte tenu de la position privilégiée qu'occupent les enseignes.

L'ACCÈS

L'accès est possible pour les véhicules provenant du Nord et qui empruntent la voie de service de l'autoroute 20. Cette clientèle peut provenir de l'autoroute 520 comme elle peut provenir de tous les secteurs situés à l'Est et Nord-Est de l'actuel l'Échangeur Dorval.

Évidemment, cet accès dessert aussi la clientèle qui proviendrait de l'Aéroport Montréal-Trudeau, une clientèle qui présente peu d'intérêt cependant et sur laquelle nous reviendrons.

La clientèle peut également se rendre commodément à chacun des trois commerces même si celle-ci circule en direction Est puisqu'il est aisé d'emprunter la sortie menant à l'Échangeur Dorval et de suivre le tracé du carrefour giratoire pour se réengager sur la voie de service déjà mentionnée, cette fois, en direction ouest.

Plus important encore, la circulation de l'autoroute 20 en direction ouest peut accéder très commodément à l'un ou l'autre des établissements dans la configuration actuelle. Nous faisons valoir qu'au moins 35 % de la clientèle provient de la circulation de l'autoroute 20 en direction ouest qui emprunte la sortie Fénélon. Ces chiffres ont été obtenus dans le cadre d'études réalisées par *McDonald* et il n'y a pas lieu de considérer que cette situation diffère pour *Pétro-Canada* ou *Les Automobiles Harland*.

S'ajoute à cela, la possibilité offerte à la population résidant ou provenant du Sud-Ouest du rond-point Dorval d'accéder très commodément à la voie de service de l'autoroute 20 en direction ouest pour se rendre à l'un ou l'autre des établissements qui nous intéressent ici. Cela est d'autant plus invitant que cette clientèle peut rejoindre son point de départ en empruntant le viaduc Fénélon au sortir de l'un ou l'autre des établissements. La situation sera tout autre, et nous l'avons déjà indiqué lors des audiences, si la solution proposée par le promoteur du projet est retenue.

LES CONSÉQUENCES PRÉVISIBLES DE LA SOLUTION PROPOSÉE

LA CLIENTÈLE PROVENANT DE L'OUEST

L'accès aux commerces pour la clientèle provenant de l'Ouest sur l'autoroute 20 sera problématique à plus d'un égard. Si nous insistons sur ce point, c'est que la clientèle des établissements ne provient pas que du Nord et de l'Est du rond-point Dorval. Les communautés situées à l'Ouest du rond-point et avec une relative proximité par rapport à celui-ci peuvent rejoindre sans véritable difficulté le *McDonald*, le *Pétro-Canada* et *Les Automobiles Harland*, il n'y a pas en effet, le long de l'autoroute 20 en direction est,

d'autres postes d'essence commodément accessibles pour qui aurait besoin d'essence pour continuer sa route ou pour se réengager vers l'ouest au sortir de la station-service.

Le même exemple prévaut en ce qui a trait aux activités du restaurant *McDonald* et, quant à *Les Automobiles Harland*, vu l'absence de détaillant de la marque GM et Pontiac dans le Sud-Ouest de l'île à compter du rond-point Dorval, la clientèle de ce secteur est forcément attirée vers ce point de vente.

Or, pour accéder aux commerces, l'automobiliste devra nécessairement emprunter une sortie située à l'Ouest du boulevard Fénélon, atteindre les feux de circulation dans l'axe actuel du boulevard Dorval pour ensuite continuer au-delà du boulevard Dorval et emprunter une bretelle menant vers le nord jusqu'à un autre feu de circulation. Au-delà de ce point, il lui faudra emprunter une longue boucle venant ceinturer le terminus STM et débouchant à proximité des installations d'Hydro-Québec pour ensuite lui permettre d'accéder, dans l'ordre, à *Les Automobiles Harland*, *Pédro-Canada* ou *McDonald*. Il est manifeste que cette distance et cette complication additionnelle rendent irréaliste que la clientèle provenant de l'Ouest puisse accéder dans la même mesure que celle dont elle dispose aujourd'hui. Nous joignons l'*illustration I*.

LA CLIENTÈLE PROVENANT DE L'EST SUR L'AUTOROUTE 20

La clientèle devra emprunter une sortie située à au moins 800 mètres des commerces qui nous intéressent et ce, sans en avoir la visibilité. Actuellement, les automobilistes qui circulent en direction ouest sur l'autoroute 20 sont en mesure de voir à bonne distance les annonces des trois commerces et ainsi, décider d'emprunter la sortie Fénélon. La visibilité est excellente pour les trois commerces et les automobilistes sont à plus de 300 mètres de la sortie à ce moment (nous joignons une photo aérienne à titre d'*illustration II*).

La sortie préconisée obligera les automobilistes à tourner à droite pour emprunter la boucle qui ceinture notamment le terminus STM pour ensuite emprunter une voie qui ne permettra l'accès à l'autoroute 20 en direction ouest qu'au-delà du viaduc du boulevard Fénélon.

Quant on examine la représentation de la situation prévue, l'on ne peut s'empêcher de constater que l'automobiliste sera pour une large portion de son périple dans une sorte de

« no man's land » alors qu'il circulera le long d'un immense stationnement et du terminus de la STM pour ensuite longer les installations d'Hydro-Québec. À compter du moment où il emprunte la sortie dont nous venons de faire état, il ne sera en contact visuel des établissements qui nous intéressent ici qu'en toute fin de parcours.

L'automobiliste circulant sur l'autoroute 20 en direction ouest et qui est moins familier avec les lieux et qui aurait besoin d'essence ou qu'il désirerait se restaurer passera devant les établissements sans possibilité d'y accéder. L'automobiliste qui, bien que connaissant les commerces, veuille s'y rendre, pourrait être confondu dans ce méandre de voies de circulation et risquerait de s'en décourager ou, plus vraisemblablement, de ne même pas tenter l'expérience. Nous joignons l'*illustration II A*).

LA CIRCULATION PROVENANT DU SUD (L'AVENUE DORVAL)

Les mêmes remarques s'appliquent pour les automobiles circulant en direction nord sur l'avenue Dorval. Ils auront le choix de tourner à droite aux feux de circulation pour emprunter le passage situé à l'Est et rejoindre, de l'autre côté de l'autoroute 20, la boucle que nous avons déjà évoquée. C'est la seule façon pour eux d'accéder aux trois commerces puisque le fait de continuer vers le nord sur le boulevard Dorval ne leur permettrait pas de tourner à droite (ce virage serait contraire au sens unique qui est conséquent avec la sortie « Fénélon projetée »). Nous joignons l'*illustration III* à titre d'indication de l'accès.

LA CIRCULATION PROVENANT DU NORD, À SAVOIR L'AÉROPORT ET L'AUTOROUTE 520

Les voies étant séparées dans un axe Nord-Sud pour la plus large portion et ce, à compter du Sud de la voie de circulation de l'autoroute 520 ouest vers l'aéroport, il s'imposera au trafic provenant de l'autoroute 520 est de choisir, dès que les cinq voies se rejoignent à la faveur d'un entrecroisement, l'emprunt de la voie de circulation située le plus à l'Ouest de façon à rejoindre les commerces qui nous intéressent. À défaut de faire ce choix immédiatement à la sortie de l'autoroute 520 ouest, l'automobiliste sera coincé de l'autre côté d'un muret et ne pourra rejoindre ces commerces de quelque façon que ce soit. Le même raisonnement prévaut pour la circulation provenant de l'aéroport où l'automobiliste

devra choisir de garder la droite tout au long s'il veut rejoindre l'un ou l'autre de ces commerces. S'il décide de maintenir la voie du centre ou de gauche, il sera dans l'impossibilité d'y accéder et sera inévitablement amené à s'engager sur l'autoroute 20 en direction ouest. Nous joignons *l'illustration IV*.

CONSTATATIONS À L'ÉGARD DU FLUX DE CIRCULATION ET L'ACCÈS POUR LA CLIENTÈLE

Nous référons le BAPE aux chiffres mis de l'avant par le ministère des Transports du Québec et que l'on retrouve à son site Internet sous les côtes DA-26 et DA-45.

Il y a lieu d'énumérer ici le nombre de véhicules qui circulent actuellement et ceux qui circuleraient en 2016 selon la configuration projetée.

Sortie Fénélon

- ♦ Heure de pointe A.M.
 - ♦ Voie de service 884 véhicules
 - ♦ Autoroute 20 2 054 véhicules
- ♦ Heure de pointe P.M.
 - ♦ Voie de service 2 013 véhicules
 - ♦ Autoroute 20 3 827 véhicules
- ♦ 2016 Heure de pointe A.M.
 - ♦ Voie de service 768 véhicules
 - ♦ Autoroute 20 direction ouest 2 610 véhicules
- ♦ 2016 Heure de pointe P.M.
 - ♦ Voie de service 1 697 véhicules
 - ♦ Autoroute 20 direction ouest 5 105 véhicules

Il s'infère de ce que nous avons indiqué que les commerces seront essentiellement hors limite pour la portion Sud-Ouest de l'Échangeur Dorval, d'un accès extrêmement difficile et aléatoire pour la clientèle en provenance du Nord, de l'Est et du Sud. À cela s'ajoute que la circulation qui se fera immédiatement en face des commerces risque fort d'être purement accidentelle compte tenu du choix qui s'offrira et de la confusion qui y est conséquente

pour les automobilistes en provenance de l'autoroute 520 ouest ou des installations aéroportuaires.

Nous sommes convaincus que quelle que soit la signalisation préconisée par le ministère des Transports, il s'avérera hasardeux et préoccupant pour un automobiliste de tenter de rejoindre l'un ou l'autre des commerces. Les chiffres mis de l'avant par le ministère des Transports quant au nombre de véhicules indiquent que, pour l'horizon 2016, qu'il y aura moins de véhicules circulant en front des établissements qu'il y en a aujourd'hui.

Cela dit tout *a priori*, d'autant que ces chiffres tiennent compte d'une augmentation inévitable du trafic pour les onze prochaines années. Au-delà de la simple mathématique, et comme nous l'avons déjà suggéré, il faut de se rendre compte de l'endroit d'où vient la circulation et où elle se dirige. Or, les chiffres fournis par le ministère des Transports lors des audiences établissent clairement que la circulation qui sera à proximité viendra dans la plus large mesure de l'aéroport alors que la circulation la plus importante et qui emprunte l'autoroute 20, sera coupée de tout accès aux commerces.

Ainsi, il est impossible de réconcilier le projet tel que présenté avec les affirmations faites de façon laconique par Daniel Arbour & Associés aux pages 4-58 et 4-59 de l'analyse de l'évaluation des impacts :

« Fermeture de la sortie - Fénélon dir. Ouest

Cette sortie est éliminée pour aménager la bretelle qui relie l'autoroute 520 direction Ouest vers l'autoroute 20 direction Ouest. Cette sortie supporte au maximum environ 400 véh./h en pointe du soir. Le mouvement de sortie de l'autoroute est assuré en sortant avant l'avenue Dorval, en empruntant la nouvelle route qui longe les voies ferrées et en revenant sur la voie au nord de l'autoroute 20. La distance est légèrement plus longue et un seul carrefour supplémentaire doit être franchi.

*L'impact est **d'intensité faible** car il n'affecte que légèrement l'accessibilité, **sa portée est ponctuelle** puisque relativement peu d'utilisateurs l'utilisent, et **sa durée est longue** étant donné le caractère permanent de la modification de parcours. **L'impact est donc d'importance faible ou négligeable.** »*

« Leur soulignement »

Questionné sur cet aspect, le représentant de Daniel Arbour & Associés n'a pu citer aucune étude sur ce point autre que l'affirmation qui est faite au rapport.

LA POSITION DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

REMARQUES LIMINAIRES

En aucun temps depuis deux ans, les représentants du ministère des Transports du Québec n'ont présenté quelque alternative au projet qui est maintenant représenté comme une « solution proposée ». Lors des audiences, il a été fait état de nombreuses alternatives qui n'ont jamais été communiquées ou discutées avec nos clientes. Nous considérons la situation préoccupante puisque l'impact pour nos clientes est sans doute le plus significatif de tous les propriétaires fonciers dont les activités sont touchées.

LA SÉCURITÉ DES USAGERS

Nous avons compris des diverses rencontres préalables aux auditions du BAPE que les préoccupations du ministère des Transports, quant à la situation prévalant avec la sortie Fénélon actuelle, s'articulaient autour de la sécurité des usagers.

Nous avons démontré que la situation actuelle n'emporte pas d'incidence d'accidents. Nous avons en effet versé un document en ce sens et le document versé par le ministère des Transports (voir document DA-27) ne démontre aucune situation alarmante par rapport à la configuration actuelle et à l'entrecroisement auquel la présence de trois commerces peut donner lieu.

Lors des audiences, le message que nous avons compris être celui du ministère des Transports, maintenant, a plus trait à une certaine homogénéité, si nous avons bien compris, des types de circulation. Ainsi, il a été évoqué que l'on voudrait assurer l'homogénéité autoroute-autoroute pour les véhicules provenant de l'autoroute 520 en direction ouest vers l'autoroute 20 ainsi que pour les véhicules provenant des installations de l'aéroport. Il y a donc ségrégation voulue entre la circulation dite « locale » et la circulation « autoroute à autoroute ».

Cet argument, pour séduisant et raisonnable qu'il puisse paraître, porte cependant flanc à la critique.

En effet, cette ségrégation n'est possible qu'au prix de l'entrecroisement, que nous avons évoqué plus haut, qui commande des choix aux automobilistes et qui va partager la circulation qui se joindra à l'autoroute 20 vis-à-vis les commerces qui nous intéressent ou au-delà du boulevard Fénélon.

Nous sommes convaincus de plus que la vitesse maximale dans ce secteur sera limitée à 70km/h et la configuration des diverses bretelles interdit des vitesses supérieures de façon significative.

Il faut en effet constater que si était abandonnée la bande séparatrice qui est prévue à compter du Nord du rond-point, et également la bande séparatrice destinée à distinguer la circulation provenant du Nord de celle provenant de l'Est, nous aurions vis-à-vis des commerces qui nous intéressent six voies de circulation. Or, ces six voies de circulation ne comportent aucun goulot d'étranglement et une distance bien suffisante pour permettre aux véhicules circulant le plus au Nord de se ranger ultimement vers la gauche pour continuer sur la voie de service de l'Autouroute 20 ou pour s'engager sur celle-ci.

Des exemples probants de situations bien plus graves sont nombreux. Nous suggérons à cet égard l'exemple de la sortie Langelier sur l'Autouroute 40 en direction est où le flot de circulation en provenance de l'autoroute 25 et de l'autoroute 40 passe de cinq voies à trois voies très rapidement.

De la même façon, et alors que les travaux significatifs ont été faits par le ministère des Transports dans les dernières années, la bretelle de l'autoroute Décarie située au niveau du sol en direction sud et en provenance de Ville Saint-Laurent et de l'autoroute 40 est comporte des niveaux sévères de restriction et des choix très importants qui s'imposent à l'automobiliste s'il provient soit du boulevard Décarie, du boulevard Marcel-Laurin ou de la voie de service Nord de l'autoroute 40 en direction ouest. Nul ne mettra en doute l'importance du trafic qui y transite quotidiennement dans des conditions qui sont **de loin**

plus dangereuses que la solution qui s'imposerait en vue de maintenir la viabilité des commerces i.e. l'absence de division entre les diverses voies de circulation devant ceux-ci.

À notre humble avis, les objectifs de fluidité, de réduction des files d'attente et de simplification du parcours des usagers ne sont pas rencontrés par la configuration qui est préconisée et qui multiplie les terre-pleins et réduit la largeur des voies de circulation.

Pour ajouter à ce qui nous semble être une proposition parfaitement raisonnable que nous faisons et dont dépend la viabilité des entreprises qui nous intéressent ici, nous indiquons au BAPE que nos clientes sont disposées à concevoir et convenir d'une entrée de grande dimension qui leur serait commune et qui assurerait, **si besoin est**, une fluidité du trafic parfaitement satisfaisante. Les trois établissements pourraient constituer une entrée commune soit entre le *Pétro-Canada* et le *McDonald* soit au-delà du *McDonald* en direction Ouest évidemment. La circulation disposerait ainsi d'un accès significatif et pourrait être correctement gérée sans risque.

LES IMPACTS ÉCONOMIQUES

Les parties que nous représentons sont d'avis que si les terrains qu'elles occupent étaient vagues et leur étaient offerts pour fin d'acquisition, après la mise en place des infrastructures préconisées par le ministère des Transports, **elles ne s'y établiraient pas**. Ces entreprises sont en effet tributaires d'abord d'un accès automobile et, cet accès deviendrait beaucoup trop limité et problématique dans la configuration proposée. Ainsi, la viabilité des entreprises telles qu'elles opèrent actuellement est très gravement mise en péril et, à terme, elles devront démolir leurs installations et se relocaliser.

Se posent ainsi deux difficultés, une première pour le gouvernement du Québec et une seconde pour nos clients.

La première difficulté du gouvernement du Québec consistera à indemniser ces trois entreprises pour non seulement la perte de la valeur des infrastructures qu'elles ont mises en place mais également la perte d'achalandage et le chiffre d'affaires. Nos clientes seront en effet dans une situation d'enclave économique indiscutable.

Au strict plan de la valeur des bâtiments et terrains, celle-ci s'établit comme suit :

♦ <i>Les Automobiles Harland</i> :	3 900 000 \$
♦ <i>Pétro-Canada</i> :	1 103 000 \$
♦ <i>Les Restaurants McDonald du Canada Ltée</i> :	<u>1 526 300 \$</u>
Total :	6 529 300 \$

Ces chiffres sont tirés d'études que nos clientes ont requises.

Au-delà de ces valeurs s'ajoute nécessairement la perte économique liée à l'abandon de ces affaires, perte économique qui n'a pas été chiffrée mais qui équivaldra, sans doute, à tout le moins à la perte matérielle déjà mentionnée.

De façon inévitable, l'abandon de ces emplacements en raison du manque de viabilité économique emportera aussi une perte liée à la visibilité exceptionnelle dont bénéficient ces commerces, une perte que nous n'avons pas chiffrée mais qui s'annonce considérable et pour laquelle le gouvernement du Québec devra offrir également une compensation ou s'y voir contraint par les tribunaux supérieurs.

Enfin, toujours au niveau économique, des coûts significatifs devront être engagés par ces commerces pour se relocaliser et rétablir une clientèle. Au-delà des coûts d'acquisition des terrains et des constructions qui devront y prendre place, s'ajoute la difficulté liée aux rayons dans lesquels ces types de commerce peuvent opérer par rapport à des commerces opérés sous la même bannière, ici *McDonald* et *Pétro-Canada* ou *General Motors*. Il est constant, dans ces trois cas, que les entreprises ne peuvent se relocaliser où elles le veulent mais bien à l'extérieur de rayons définis par les règles liées aux franchises. Il est donc vraisemblable que ces activités commerciales ne puissent être relocalisées en raison de la présence d'autres restaurants *McDonald* ou d'autres stations-services *Pétro-Canada* dans le voisinage. Quant à *Les Automobiles Harland*, cette même difficulté prévaut, difficulté à laquelle s'ajoute la surface importante requise pour ce type d'entreprise, surface importante qui pourrait ne pas se trouver.

Au-delà des coûts financiers, ce sont également des emplois qui se perdront et, à ce titre, la main-d'œuvre pour ces commerces s'établit comme suit :

♦ <i>Les Automobiles Harland</i> * :	79
♦ <i>Péto-Canada</i> :	10
♦ <i>Les Restaurants McDonald du Canada Ltée</i> :	<u>50</u>
Total :	139

* À titre indicatif, la masse salariale de *Les Automobiles Harland* s'établit à 3 900 000 \$ par année.

Certes, certains emplois sont à temps partiel mais il n'en demeure pas moins qu'il s'agit d'activités économiques probantes qui ont un impact sur la communauté constituée par l'arrondissement Dorval notamment. Il n'échappera pas au BAPE que beaucoup de ces employés vivent à proximité de leur lieu de travail.

DISCUSSION FINALE

En ce qui a trait aux commerces de *Péto-Canada* et de *McDonald*, leur viabilité est conséquente avec des volumes importants de clientèle. Le principe est notoire et ne requiert pas d'être démontré plus longuement. De plus, cette clientèle va prendre une décision de s'arrêter pour mettre de l'essence, acheter des marchandises au comptoir du dépanneur de *Péto-Canada* ou se restaurer chez *McDonald* dans les quelques dizaines de secondes qui précèdent la localisation de ces points de vente. Pour *Les Automobiles Harland*, le service après vente est rendu plus difficile et l'accessibilité à sa salle de montre également. Sur ce point, il est reconnu dans l'industrie que quatre personnes doivent visiter une salle de montre de détaillant-automobile pour qu'une personne achète un véhicule.

Dans l'un ou l'autre des trois cas, il s'impose que la clientèle provenant de l'aéroport, clientèle absente la nuit d'ailleurs, n'a pas besoin d'essence puisque les abords de l'aéroport sont nettement pourvus à cet égard et n'a, selon toute vraisemblance, pas besoin de se restaurer. *Péto-Canada* et *McDonald* sont ouverts 24 heures sur 24 et le chiffre d'affaires lié à la proximité de l'autoroute 20 pendant ces périodes représente sans doute 90 % du chiffre d'affaires nocturne, qui lui représente 15 % du chiffre d'affaires du *McDonald*. Il n'y a pas lieu de distinguer, sans toute vraisemblance, la situation qui prévaut au *Péto-Canada*. Par ailleurs, les études par *McDonald du Canada* établissent que la circulation en direction ouest sur l'autoroute 20 contribue à 35 % du chiffre d'affaires, toutes périodes d'activités confondues, comme déjà indiqué.

De plus, cette clientèle, provenant des abords de l'aéroport et cherchant à joindre son domicile à l'Ouest de l'île de Montréal, ne profitera pas de l'occasion pour visiter un concessionnaire-automobile. On aura compris que la clientèle internationale n'a rien à faire d'un détaillant-automobile à proximité de l'aéroport.

Nous sommes d'avis que le projet, compte tenu de l'impact économique très important pour cette trame commerciale et les inévitables dépenses de deniers publics que nous estimons à la hauteur de 10 millions de dollars, que le Bureau d'audiences publiques ne devrait pas donner son aval à ce projet en ce qu'il comporte la fermeture de la sortie Fénélon. Il devrait requérir du ministère des Transports de réévaluer la configuration, de maintenir ouverte la sortie Fénélon et de permettre que puisse être arrêté l'emplacement d'une entrée commune, si besoin est, pour les trois commerces. Au cas contraire, il résulterait une injustice forçant les commerces à rechercher une indemnisation que le gouvernement du Québec refusera de leurs accorder, si tant est que le passé est garant de l'avenir.

Le tout respectueusement soumis.

Montréal, le 6 octobre 2005.

Me Alain-Claude Desforges
BÉLANGER SAUVÉ S.E.N.C.R.L.
1, Place Ville-Marie, bureau 1700
Montréal (Québec) H3B 2C1
Téléphone direct : (514) 878-3089 (213)
Télécopieur : (514) 878-3053
Courriel : acdesforges@belangersauve.com

Procureurs agissant pour :

♦ **Les Automobiles Harland**
Monsieur Richard Marcoux
955, boul. Montréal-Toronto
Dorval (Québec) H9S 1A2
Téléphone : (514) 631-2051
Télécopieur : (514) 636-0945
Courriel : marcoux@harland.ca

♦ **Pétro-Canada**

Monsieur Jacques Chaput
Directeur, Développement immobilier
11 701, rue Sjherbrooke Est
Montréal (Québec) H1B 1C3
Téléphone : (514) 650-4034
Télécopieur : (514) 650-4320
Courriel : jchaputpetro-canada.ca

♦ **Les Restaurants McDonald du Canada Ltée**

Monsieur John Porfilio
Directeur régional de l'immobilier
1325, route Transcanadienne
Dorval (Québec) H9P 2V5
Téléphone : (514) 421-4872
Télécopieur : (514) 685-5952
Courriel : john.porfilio@ca.mcd.com
et
Madame Sonia Lepage
Directrice de la gestion des actifs immobiliers
1325, route Transcanadienne
Dorval (Québec) H9P 2V5
Téléphone : (514) 421-4819
Télécopieur : (514) 685-5952
Courriel : sonia.lepage@ca.mcd.com