

Montréal, le 9 novembre 2005

Par télécopieur : (418) 643-9474

Madame Monique Gélinas, *Coordonnatrice*
Secrétariat de la commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable - Bureau 2.10
Québec, Qc G1R 6A6

Objet : **Projet de l'échangeur Dorval**
N/Réf. : 4.09.205/33-1

Madame,

Suite à votre lettre du 19 octobre dernier au sujet du projet de reconstruction de l'échangeur Dorval, voici des réponses aux interrogations énoncées.

La ligne de trains de banlieue Dorion-Rigaud offre présentement un service qui dessert la gare Dorval et permet d'accéder au centre-ville de Montréal en 25 minutes. Ce service offre quotidiennement 12 départs vers le centre-ville et 13 départs vers l'ouest. La majorité de ces départs (16) sont concentrés en périodes de pointe du matin et du soir.

Il est certainement possible d'envisager d'améliorer ce service en augmentant la fréquence des trains en période hors pointe entre le centre-ville et Dorval (et même plus à l'ouest). Cependant, cette augmentation du nombre de trains de banlieue nécessite des investissements importants en infrastructures ferroviaires entre les gares Dorval (ou plus à l'ouest selon le cas) et la gare terminale au centre-ville de Montréal, en raison de la présence d'un important trafic de trains de marchandises.

D'autre part, le projet de navette aéroportuaire présenté par ADM propose des trains express entre l'aérogare et le centre-ville de Montréal. L'AMT est certainement favorable à voir une certaine intégration des réseaux de transports collectifs (autobus et trains de banlieue) avec ce projet de navette aéroportuaire et certaines solutions sont présentement regardées avec ADM à cet effet.

Au niveau du déplacement de la gare de trains de banlieue de l'AMT à Dorval vers la gare de la navette aéroportuaire et de Via Rail qui est proposé près de l'aérogare (au sud du stationnement étagé), cette proposition implique que tous les trains de banlieue de cette ligne seraient déviés vers cette nouvelle gare et que les infrastructures ferroviaires nécessaires à cette déviation seraient de capacité suffisante, ce qui n'est pas le cas dans le projet présenté par ADM. Également, l'aménagement de cette nouvelle gare ne permettrait pas la présence adjacente d'un terminus d'autobus (STM) et d'un stationnement incitatif gratuit qui sont des équipements nécessaires à l'accessibilité et l'intermodalité, et donc essentiels au succès du réseau de trains de banlieue.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes meilleurs sentiments.



Paul Dorval

Directeur

Service des trains de banlieue

PD/jb

c.c. : M. Joël Gauthier, AMT

M. James Byrns, AMT