

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES  
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS:           M. QUSSAI SAMAK, président  
  Mme JUDY GOLD, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE  
SUR LE PROJET D'AMÉLIORATION  
DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT TERRESTRE  
PRÈS DE L'AÉROPORT MONTRÉAL-TRUDEAU****PREMIÈRE PARTIE****VOLUME 1**

Séance tenue le 14 septembre 2005, 19 h  
Hilton Montréal Aéroport  
12505, Côte-de-Liesse  
Dorval

**TABLE DES MATIÈRES**

|  |    |
|--|----|
| SÉANCE DU 14 SEPTEMBRE 2005 .....                                  | 1  |
| MOT DU PRÉSIDENT .....   | 1  |
| LE PRÉSIDENT:.....   | 1  |
| PRÉSENTATION DES REQUÊTES :  |    |
| ÉMILE DANSEREAU .....  | 9  |
| McDONALD'S DU CANADA LTÉE, LES AUTOMOBILES HARLAND, PÉTRO-CANADA : |    |
| ALAIN-CLAUDE DESFORGES .....                                       | 10 |
| MOUVEMENT AU COURANT :   |    |
| JOHN BURCOMBE .....  | 12 |
| PARK'N FLY   |    |
| CHRISTINE DUCHESNE, RON BRESLER.....                               | 14 |
| PRÉSENTATION PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS .....                 | 15 |
| REPRISE DE LA SÉANCE .....   | 26 |
| DÉPÔT DE DOCUMENTS.....  | 26 |
| PÉRIODE DE QUESTIONS :   |    |
| MONIQUE PELLETIER, ÉMILE DANSEREAU .....                           | 28 |
| SAM LEVINSON.....  | 35 |
| ANDREW LEVINSON .....  | 44 |
| ALAIN-CLAUDE DESFORGES .....                                       | 45 |
| JOHN PORFILIO .....  | 51 |
| JACQUES CHAPUT.....  | 52 |
| PRÉSENTATION SUR LES SÉQUENCES DE RÉALISATION DU PROJET            |    |
| PAR LE MTQ.....  | 56 |
| RICHARD MARCOUX.....   | 60 |
| JOHN BURCOMBE .....  | 64 |
| AUBEY LAUFER .....   | 70 |
| RON BRESLER.....   | 73 |
| ÉMILE DANSEREAU .....  | 81 |

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT :

5            Bonsoir, mesdames et messieurs et bienvenue à cette première partie de l'audience publique portant sur le projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport Montréal-Trudeau, projet proposé par le ministère des Transports.

10            Je m'appelle Qussaï Samak. Je suis membre du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, que vous connaissez mieux par l'acronyme BAPE. J'ai été chargé par le président du Bureau de présider la commission. Je suis heureux d'avoir, dans le travail de la commission, l'appui de madame Judy Gold, à ma droite, qui siège avec moi à titre de commissaire.

15            Plusieurs parmi vous le savent déjà, mais ça vaut la peine de le répéter, nous sommes assermentés devant un juge de la Cour supérieure et, de ce fait, nous disposons de tous les pouvoirs et les immunités des commissaires en vertu de la *Loi sur les commissions d'enquête du Québec*.

20            En tant que commissaires, nous nous sommes engagés aussi à respecter le Code de déontologie du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, code qui repose notamment sur des principes d'équité, d'intégrité, d'impartialité et de transparence.

25            J'aimerais maintenant vous présenter l'équipe de la commission. D'abord, à votre droite, il y a monsieur Yvon Deshaies, monsieur Mathieu St-Onge qui agissent à titre d'analystes. Nous avons également l'aide de madame Sophie Hamel-Dufour, analyste, mais qui n'est pas avec nous ce soir.

30            Et à l'arrière de la salle, vous l'avez sans doute rencontrée, madame Monique Gélinas, coordonnatrice du secrétariat de la commission, qui est responsable de la logistique, de la gestion documentaire et administratif de notre travail. Et madame Gélinas assure également les rapports et les liens entre la commission et ses interlocuteurs tout le long du mandat de la commission.

35            Et nous avons également monsieur Jean-Sébastien Fillion, qui est notre conseiller en communication. Monsieur Fillion est responsable des relations avec les citoyens et avec les médias, et il est également responsable de la tenue d'un registre dont je vais vous parler tout à l'heure. Et nous avons également la contribution de madame Maryse Filion, agente de secrétariat.

40            L'organisation technique des séances de la commission est sous la responsabilité du ministère des Services gouvernementaux. Le responsable est monsieur Daniel Moisan, avec

45 nous, et qui est accompagné également par monsieur Alexandre Perreault pour assurer l'opération du système d'enregistrement sonore. Et on a également avec nous monsieur Jean Métivier, qui assure le support technique pour le service d'interprétation que je vais mentionner tout à l'heure.

50 Il est important, comme vous le savez, les séances sont enregistrées, sont sténotypées et nous avons avec nous madame Maisonneuve, à votre droite, qui assure la transcription de l'audience.

55 Je profite de l'occasion pour vous demander par la suite, tout le long du travail de la commission, que les intervenants, on aimerait bien préciser le nom pour pouvoir faciliter le travail de madame Maisonneuve en termes de traçage d'information et des déclarations faites lors de l'audience.

60 Les transcriptions de l'audience seront disponibles environ une semaine après la fin de la première partie de l'audience dans le site Internet du BAPE. Vous allez trouver toujours une section identifiée au projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport de Montréal-Trudeau. Les transcriptions sont également disponibles dès qu'elles sont aux centres de consultation que je vais vous passer les coordonnées tout à l'heure aussi.

65 Compte tenu des particularités, caractéristiques du milieu d'exécution et de réalisation du projet, la commission a jugé pertinent et utile d'avoir les services d'interprétariat de l'audience. Donc, les intervenants et intervenantes qui aimeraient prendre la parole en français ou en anglais sont libres de le faire et ça va se refléter également dans la transcription de l'audience. Le service d'interprétation que nous avons ce soir, nous avons avec nous madame Linda Ballantine, madame Yasmine Norris et madame Nathalie Wilson.

70 Maintenant, j'aimerais vous donner un aperçu rapide du déroulement de cette première soirée de l'audience, on va prendre quelques minutes pour le faire. Vous allez voir que nous nous sommes donné des règles pour s'assurer que tout le long du travail, qu'on ait un débat le plus éclairé possible, le plus serein possible et le plus respectueux possible.

75 Je vais par la suite vous présenter les personnes-ressources que nous avons jugé pertinent d'inviter à participer avec nous lors de l'audience. Par la suite, je vais appeler les requérants qui ont demandé au ministre de l'Environnement la tenue d'une audience publique à propos du projet à l'étude. On va les inviter à présenter leur demande. Et par la suite, on va ouvrir le registre, que monsieur Fillion tient pour nous ce soir, pour vous permettre d'inscrire vos demandes de présenter des questions à la commission.

80 J'ai oublié de vous dire, avant ça, évidemment on va avoir la présentation du promoteur du projet, le ministère des Transports.

85 J'aimerais maintenant vous lire le mandat que le Bureau d'audiences publiques a reçu de

la part du ministre de l'Environnement concernant le projet. La lettre se lit comme suit:

*Monsieur le président,*

90 *En ma qualité de ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport de Montréal-Trudeau par le ministère des Transports et de me faire rapport de*  
95 *ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.*

*Le mandat du Bureau débutera le 12 septembre 2005.*

100 *Je joins à la présente les demandes d'audience publique qui m'ont été adressées concernant ce projet.*

*Veillez agréer, monsieur le président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.*

105 *Signé monsieur Thomas J. Mulcair, le ministre de l'Environnement.*

110 Le mandat donc a débuté lundi dernier, le 12 septembre 2005. Le mandat aura comme d'habitude une durée maximale de quatre mois. Donc, le rapport que nous avons à préparer sera remis au ministre de l'Environnement au plus tard le 12 janvier 2006. Le ministre comme d'habitude doit rendre le rapport public dans les 60 jours suivants.

115 Pour le mandat de la commission et comme les mandats du BAPE en général, comme vous le savez, on applique une notion très large par rapport au concept de l'environnement qui tient compte des dimensions sociales, des dimensions économiques, évidemment des dimensions environnementales. Et en ce sens-là, tous les aspects et les implications du projet à caractère économique, social, sanitaire et environnemental seront soumis à l'analyse, à la commission évidemment, et elles seront aussi soumises à votre considération et à vos questionnements.

120 L'audience, comme vous le savez, est divisée en deux parties. C'est la première partie qu'on commence ce soir. La première partie de l'audience a pour but essentiellement de fournir toute l'information et le plus d'informations possible aux citoyens et aux personnes qui choisissent d'intervenir par rapport au projet à l'étude. On espère qu'il va permettre, à la fin de la première partie de l'audience, à tous les citoyens et intervenants la possibilité de cerner correctement les enjeux relatifs au projet et d'avoir les réponses à toutes les questions qu'on aura posées à la  
125 commission et au promoteur du projet.

Donc, la première partie, ça donne la possibilité d'avoir toute l'information qui permettrait

130 par la suite à vous, les citoyens, de prendre la parole à la deuxième partie de l'audience. Et ce serait là le moment où les citoyens et les intervenants, qui choisissent de venir présenter leur point de vue devant la commission, auraient la possibilité de la présenter effectivement.

135 Donc, je vous invite à garder tout ce qui concerne des points de vue ou des commentaires par rapport au projet que vous avez à la deuxième partie. Profitez le plus possible de la première partie et de sa fonction de vous donner le plus d'information possible.

Alors, première partie, questions; deuxième partie, opinions et position. Et la deuxième partie commencera le 12 octobre prochain.

140 Pour revenir à la première partie, on commence ce soir, on va reprendre demain. On a une audience prévue à 13 h 30 et on a également une audience prévue à 19 h.

145 Dans le but de fournir le plus d'informations possible aux gens, la commission a prévu aussi une visite demain. On va découvrir ensemble comment ça se visite un échangeur routier. La visite aura lieu demain matin. On se rencontre ici, à l'entrée du Hilton, à 9 h 30. La visite est organisée sous l'autorité du BAPE et avec les moyens fournis par le promoteur, le ministère des Transports.

150 J'ai oublié de vous demander, s'il vous plaît, d'éteindre vos téléphones mobiles, dans la mesure du possible.

On m'a informé que pour la visite, on a un seul bus. Il y a 41 places. Alors, les citoyens qui désirent venir participer à cette visite devrait le signaler à l'arrière de la salle à madame Monique Gélinas.

155 La première partie de l'audience une fois terminée, on sera alors en mesure de recevoir vos opinions. Et vous avez plusieurs choix. Ceux parmi vous qui choisissent de soumettre un mémoire par écrit à la commission sont certainement les bienvenus. Et ce serait là le moment de faire entendre vos opinions.

160 Nous, entre la première partie de l'audience et la deuxième partie de l'audience, on aura une période de 26 à 28 jours. Normalement, il y a une période minimale à respecter de 21 jours; vous allez avoir un peu plus de temps, 26 à 28 jours. Et ce serait là le moment de nous envoyer vos positions sous forme de mémoire.

165 Comme je vous ai dit, la deuxième partie de l'audience débute le 12 octobre 2005 et ce serait pertinent de signaler à madame Gélinas votre intention de déposer un mémoire, si vous choisissez de le faire par écrit. Vous avez toujours la possibilité de le faire verbalement aussi, séance tenante, mais c'est préférable de nous annoncer à l'avance votre intention de le faire. Il y en a aussi qui choisisse de soumettre un mémoire par écrit sans être présent. Alors, les trois

170 modalités vous sont offertes et vous choisirez la méthode qui vous conviendrait le plus.

On aimerait, pour nous assurer aussi d'avoir bien saisi vos opinions et la lecture que vous faites du projet à l'étude, on aimerait recevoir ces mémoires au plus tard le 7 octobre.

175 Comme vous le savez, nous avons un mandat d'audience, mais on a également un mandat d'enquête. Donc, c'est un mandat double. Et en ce sens-là, la commission, évidemment au-delà de vos questions, au-delà de vos intérêts, au-delà des aspects précis que vous aimerez éclairer par rapport au projet, la commission a aussi la capacité de poser ses propres questions, de mener ses propres analyses en prolongeant soit vos questions ou en posant d'autres questions.

180 Et la commission est réputée être en face d'enquête jusqu'à la fin. Donc, après la première partie, elle pourrait avoir aussi des questions qui sont adressées à la commission, la commission se chargera, dans la mesure du possible, d'obtenir des réponses. Et dans tous les cas, les questions reçues et les réponses fournies seront toujours disponibles en public à travers le site Internet du BAPE.

185 Maintenant, toutes les documentations que la commission reçoit au cours de son mandat, ça a déjà commencé avec l'étude d'impact et tous les éléments qui s'y rapportent, seront disponibles également dans des centres de consultation. Il y a d'abord le centre au bureau du BAPE à Québec, 575, rue Saint-Amable, bureau 2.10, à Québec. Vous avez également la possibilité de consulter ces documents à l'Université du Québec à Montréal, à la Bibliothèque centrale, Pavillon Hubert-Aquin, section des publications gouvernementales, au 1255, rue Saint-Denis, local A-M100 à Montréal, à la bibliothèque de l'Université du Québec.

190 Et on a également la possibilité, si on le désire évidemment, de consulter la documentation de la commission à la bibliothèque de Dorval, située au 1401, chemin du Bord du lac à Dorval. On l'appelle aussi Lakeshore, j'imagine ici. Alors, la documentation est disponible là également. Je crois qu'elle est aussi disponible au Bureau d'arrondissement Dorval-l'Île-Dorval, au 60, avenue Martin, à Dorval.

195 Dans tous les cas, toute la documentation, comme je vous l'ai dit, est toujours disponible à travers le site Internet du BAPE et l'adresse est: [www.bape.gouv.qc.ca](http://www.bape.gouv.qc.ca). Et toutes les étapes de la consultation à travers le mandat de la commission seront également annoncées dans la rubrique *À surveiller* que vous trouvez toujours dans le site Internet de la commission.

200 Une fois la deuxième partie de l'audience terminée, le travail de la commission se tournera vers l'analyse et la rédaction du rapport, et le rapport, une fois terminé, va être soumis au ministre de l'Environnement tel que prévu dans le mandat qui nous a été confié.

210 Pour ce qui est de l'organisation de l'audience, ce soir et dans les séances qui suivent, la salle a une certaine configuration pour faciliter un peu le travail. Alors, on a d'abord, à ma

215 gauche, la table de nos analystes et également la table des personnes-ressources, qu'on a  
invitées à participer avec nous pour répondre à vos questions dépendant des sujets que vous  
aimerez aborder. Et à la table à l'arrière, il y a le registre qui est préparé pour vous, pour vous  
inscrire pour venir poser vos questions.

220 Le registre va être ouvert une fois qu'on a terminé le début des présentations, à partir de  
la première pause qu'on va prendre ce soir.

225 En général, la règle pour l'audience, chaque citoyen dispose de la possibilité de poser  
deux questions. L'idée ici, c'est de permettre au nombre le plus grand possible de citoyens de  
participer. Ça ne vous empêche pas de revenir, de vous réinscrire si vous avez d'autres  
questions. Et en ce sens-là, ce serait utile de limiter les questions vraiment aux questions et de  
limiter les préambules, que peut-être vous sentez le besoin de faire, au strict minimum nécessaire  
à la compréhension de la question.

230 Évidemment, à travers la soirée, il va avoir des questions que vous allez poser, il est  
possible que, soit madame Gold ou moi, on juge opportun d'approfondir davantage certaines  
questions que vous aurez à poser et la commission se réserve donc le droit d'approfondir certaines  
de vos questions ou d'élargir un peu la portée de la question si on le juge pertinent.

235 Évidemment, vous avez le loisir de poser les questions soit au promoteur du projet, soit  
aux personnes-ressources et, dans tous les cas, toutes les questions me seront adressées à moi,  
les réponses le seront aussi, afin de permettre les échanges le plus clair possible et le plus serein  
possible.

240 Certains parmi vous vont poser probablement des questions pour lesquelles il n'y a pas  
une réponse immédiate. On va chercher les réponses pour vous. C'est possible dans ce cas que  
les réponses soient apportées à une séance ultérieure, soit demain après-midi, soit demain dans  
la soirée.

245 Et dans les échanges que nous avons, je pense qu'il est de notre devoir de vous rappeler  
que la commission ne tolérera pas des manifestations d'approbation ou de désapprobation, des  
remarques désobligeantes, etc. Ça va de soi, je crois que vous le savez déjà, mais le point  
mérite d'être rappelé.

250 Et à travers les échanges, comme je vous l'ai dit, la commission est tenue de remplir son  
devoir de neutralité et d'impartialité et de réserve.

Vous avez aussi la possibilité, lorsqu'il est pertinent de le faire, de demander de  
l'information sous forme de documents, si de tels documents existent. On a au BAPE un système  
de gestion de dépôt des documents qui seraient requis ou demandés par les citoyens.

255 S'il y a des documents demandés qui revêtent un caractère confidentiel en tout ou en



260 partie, ce serait à la personne à laquelle la demande est faite d'informer la commission de ces allégations du caractère confidentiel de documents. Il y a une méthode de gestion de ces situations-là. La commission entendra les raisons avancées pour justifier que le document reste confidentiel en tout ou en partie. La commission prendra la décision qui s'impose en termes de la pertinence de cette prétention à la confidentialité. Et par la suite, suite à la décision de la commission, le document serait soit déposé en tout, en partie ou pas déposé, selon la décision de la commission, à la lumière de l'information qui lui est soumise.

265 S'il arrive des situations où un participant désire déposer un document ou donner une information et il y a des doutes quant à la nature confidentielle de cette information, dans ce cas, je vous invite à vous adresser à la coordonnatrice de la commission, madame Gélinas au secrétariat, pour qu'on se charge correctement de vérifier le tout en commission pour décider de la pertinence ou du bien-fondé de la demande, de la nature confidentielle du document, s'il y a lieu.

270 Enfin, avant de passer à la présentation des personnes avec nous, côté personnes-ressources et le promoteur, j'aimerais finalement vous dire que le BAPE est engagé par une déclaration des services aux citoyens, qui est toujours disponible dans la salle. Et afin de permettre au BAPE effectivement de remplir ses engagements correctement envers les citoyens, il y a un questionnaire destiné à évaluer la qualité des services que le BAPE offre et j'aimerais vous demander, afin de nous aider à toujours améliorer notre façon de remplir notre mandat, de vous servir de ce questionnaire, de le remplir pour nous. C'est à travers ces réactions qu'on s'assure toujours qu'on est conformes à la déclaration des services aux citoyens qu'on s'est donnée.

280 Alors maintenant, j'aimerais vous présenter d'abord les personnes-ressources qui se sont jointes à nous ce soir. Il y a d'abord le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs représenté par monsieur Michel Mailhot, ici, à ma gauche. On a aussi Aéroports de Montréal représenté par monsieur Henri-Paul Martel. On a l'Agence métropolitaine de transport représentée par monsieur Paul Dorval. On a le ministère de la Santé et des Services sociaux représenté par monsieur Norman King; le ministère de la Sécurité publique représenté par monsieur Paul Lefebvre; la Société de transport de Montréal représentée par monsieur François Pépin; la Ville de Montréal représentée par monsieur Marc Blanchet; Arrondissement Dorval-L'Île-Dorval représenté par monsieur Mario St-Jean; l'Agence canadienne d'évaluation environnementale représentée par monsieur Yves Simpson. Alors, ça, c'est votre côté droit, la table des personnes-ressources.

**M. MICHEL MAILHOT :**

295 Monsieur le président...?

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

300 **M. MICHEL MAILHOT :**

J'aimerais ajouter que je suis accompagné de monsieur Guy Trudel de la Direction régionale.

305 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Trudel, bonsoir.

310 J'invite maintenant le représentant du ministère des Transports à présenter l'équipe du promoteur avec nous ce soir.

**M. HENRI GILBERT :**

315 Bonsoir, monsieur le président. Bonsoir, madame la commissaire. Tout d'abord, mon nom, c'est Henri Gilbert du ministère des Transports, directeur de la Ville de Montréal.

320 Pour me seconder ce soir, je vais vous présenter les gens de la table, même s'il y en a d'autres qui vont avoir à intervenir, les principaux intervenants. À ma droite extrême, madame Sylvie Tanguay, qui est conseillère en environnement au ministère des Transports. Ensuite, il y a monsieur François Ducharme qui est agent d'information au ministère des Transports à l'île de Montréal toujours; ensuite, monsieur André Marcotte qui est urbaniste, chef du Service des inventaires et du plan sur l'île de Montréal; et monsieur Jacques Chénier, urbaniste de la firme Daniel Arbour et associés.

325 Aussi, si vous me permettez, il y a monsieur Jacques St-Laurent qui est chargé de projet pour le projet de Dorval. Et aussi on a monsieur Denis Jodoin qui s'occupe de l'expropriation, qui va avoir à intervenir ce soir, et monsieur Jean-Luc Allard qui fait partie de la firme SNC-Lavalin, qui est spécialiste en bruit.

330 Donc, c'est les principaux intéressés, ce soir, qui vont avoir à intervenir. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Gilbert.

335 Durant la période d'information et de consultation publique, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a reçu 5 demandes d'audience

340 publique. Alors, j'aimerais maintenant inviter tour à tour chaque requérant qui a choisi de présenter sa demande d'audience à se présenter devant la commission et on va le faire dans l'ordre chronologique de la réception de ces demandes.

Alors, j'invite maintenant monsieur Émile Dansereau. Alors, si c'est possible de présenter votre requête d'audience?

345 **M. ÉMILE DANSEREAU :**

Certainement. Je lis la requête comme telle. C'est ça?

*Monsieur Thomas Mulcair.*

350 *Objet: demande d'audience publique*

*Monsieur Mulcair,*

355 *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:*

360 *La solution proposée va-t-elle faire ce que l'on prétend, c'est-à-dire améliorer la circulation et éliminer la congestion?*

365 *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 220?*

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

*Merci de votre attention.*

375 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Dansereau.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

380 C'est juste cette première page, je ne lis pas le détail.

**LE PRÉSIDENT :**

Voilà, parce que votre demande est très riche, en fait, en information, et on aura la possibilité de s'y attarder à la deuxième phase.

385

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

Parfait.

390

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, monsieur Dansereau.

395

J'invite maître Alain-Claude Desforges, représentant pour McDonald's du Canada Itée, Les Automobiles Harland et Pétro-Canada, je crois, de prendre la parole pour présenter la requête.

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

400

Merci, monsieur le président, madame la commissaire. Alors, nous avons fait parvenir au ministre, le 26 mai 2005, une demande à laquelle vous venez de faire référence et nous y indiquons ce qui suit. Je vais lire la demande qui a été formulée, charge d'y ajouter quelques éléments à la toute fin pour peut-être préciser notre propos. Alors, l'adresse est adressée évidemment à monsieur le ministre Thomas J. Mulcair et ça indique comme suit:

405

*Nous représentons Les Automobiles Harland, Les restaurants McDonald's du Canada 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.*

410

Je précise ici que les commerces sont opérés à l'ouest de l'échangeur Dorval, pour le bénéfice de ceux qui nous écoutent.

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

415

*Les commerces de nos clientes sont accessibles par la voie de service...*

*– en direction ouest –*

*... et, particulièrement, par la sortie Fénélon qui bénéficie aux automobiles circulant en direction ouest.*

*– une fois de plus –*

420

*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*

425 boulevard Montréal-Toronto. Les Automobiles Harland y faisait déjà affaires, Pétro-Canada a acquis un terrain sur lequel était opérée une station-service Finca et quant à MacDonald's du Canada, elle a pris la relève d'un emplacement autrefois occupé par un restaurant sous la bannière A & W.

430 Diverses rencontres ont été tenues avec les 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.

435 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 seraient très significativement réduites, au point d'ailleurs où la viabilité des entreprises est problématique.

440 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.

445 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.

450 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.

460 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.

J'ajoute pour éclairer le Bureau que nous entendons déposer un mémoire dans les temps qui nous sont impartis et que nous savons, d'ores et déjà, par des études qui ont été faites, qu'à tout le moins 35 % de la clientèle qui se rend au McDonald's ou au Pétro-Canada, et il y a lieu de considérer la même chose pour Harland, est constitué d'automobilistes qui circulent

465 en direction ouest et qui empruntent la sortie Fénélon.

Alors, pour nous, il s'agit d'une question de survie, et nous sommes d'autant plus invités à faire la présentation que nous avons déjà annoncée à la lettre que nous faisons tenir au ministre et que nous réitérons ici par les propos tenus par le cabinet Daniel Arbour & associés dans son rapport en août 2004, aux pages 458 et suivantes, qui considère, et nous le soumettons à tort et avec égard, que la fermeture de la sortie Fénélon aurait un impact peu significatif, pour dire le moins, sur les entreprises que mes clientes opèrent.

Alors, dans le contexte où cette situation-là est considérée comme elle l'est par le consultant retenu par le ministère des Transports, il nous fallait et il nous faudra faire valoir devant vous les prétentions que nous entretenons et les difficultés auxquelles nous serons nécessairement confrontés compte tenu des coûts que, à notre avis, le gouvernement devra engager pour régulariser une situation qui nous est faite alors que la démonstration, nous croyons, ne sera pas suffisante pour établir le bien-fondé de la fermeture de la sortie Fénélon qui est, pour nous, à la fois le poumon et le coeur de nos entreprises.

Merci, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

On le fera en temps et lieu, maître Desforges. Et je vous invite à profiter de la première partie pour poser toutes les questions qui vous semblent appropriées.

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

Très volontiers.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

J'inviterais maintenant monsieur John Burcombe du Mouvement Au Courant à lire sa requête d'audience.

**M. JOHN BURCOMBE :**

Bonsoir, monsieur le président, madame la commissaire.

510 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, monsieur Burcombe.

**M. JOHN BURCOMBE :**

515

Alors, c'est adressé au ministre Mulcair.

520

*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.*

525

*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.*

530

*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.*

535

*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 tient compte que, accessoirement, d'une éventuelle 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 quelle amélioration pourrait être nécessaire pour le réseau routier.*

540

*Deuxièmement, on devrait améliorer l'accès des piétons et des cyclistes sur le réseau actuel. Il est effectivement hasardeux de se 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.*

545

*Veillez agréer, monsieur le ministre, l'expression de nos sentiments les meilleurs.*

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

550           Merci, monsieur Burcombe. J'invite maintenant monsieur Ron Bresler de Park'N Fly à présenter sa requête d'audience qu'il a présentée au ministre.

**Mme CHRISTINE DUCHESNE :**

555           Monsieur le président, madame la présidente, merci de nous accueillir. Mon nom est Christine Duchesne de la firme d'avocats Borden Ladner Gervais. Je suis celle qui a rédigé la requête qui a été formulée au nom de monsieur Bresler et de ses compagnies.

560           Plutôt que de lire la lettre qui est quand même assez longue, je pense que monsieur Bresner préférerait pouvoir vous expliquer de lui-même quelles sont les raisons qui nous amènent ici et je suis convaincu qu'il va être plus concis que je ne l'ai été dans la lettre.

**LE PRÉSIDENT :**

565           Très bien, merci.

**Mr RON BRESLER :**

570           Good evening. We own the Park'N Fly business out by Dorval Airport. Our concern is the impact of the new road network on our business. Clearly our business is there to serve the public as Dorval Airport, Trudeau Airport, and we are unclear as to how the future traffic is going to flow passed our properties, our customers will be able to access our properties and what impact it'll have both on the business as well as on the land values. Our concern is also for the short-term during the construction period and ultimately when the project is completed.

575           So, the purpose for me is to better determine what the impact will be based on whatever information you can provide to us with accessibility, ramps, bypasses, et caetera, what information that perhaps ADM or the Ministry of Transport has with respect to future traffic flows, how business will or how customers will access the airport by train versus... or other rapid transit modes versus vehicular so we can determine how that will impact on us.

580

**THE CHAIRMAN :**

585           Thank you, Mr. Bresler, and feel free to ask any question you'd like during the first part.

**Mr. RON BRESLER :**

          Shall I be asking them now?



590 **THE CHAIRMAN :**

No, when the moment comes, I'll invite you.

595 **Mr. RON BRESLER :**

Okay.

**THE CHAIRMAN :**

600 Thank you, sir.

**Mr. RON BRESLER :**

Thank you.

605

**LE PRÉSIDENT :**

Maintenant, j'aimerais inviter monsieur Gilbert, porte-parole du ministère des Transports du Québec à nous présenter une explication du projet.

610

**M. HENRI GILBERT :**

Merci, monsieur le président. On a une présentation qui dure à peu près 20-25 minutes, qui va être donnée par monsieur André Marcotte ici.

615

**LE PRÉSIDENT :**

Et j'ai compris, ce serait peut-être utile de le rappeler à l'audience, il y a des présentations thématiques plus courtes qui seront faites au fur et à mesure que la salle avance avec l'examen du projet. Il y a également une présentation spécifique au lien ferroviaire qui sera faite demain dans la séance de l'après-midi. Alors, voilà, on l'annonce à l'avance. Comme ça, les gens pourraient s'ajuster en fonction de ça.

620

Oui, monsieur Gilbert.

625

**M. HENRI GILBERT :**

Merci beaucoup. Monsieur Marcotte, s'il vous plaît.

630 **M. ANDRÉ MARCOTTE :**

Merci beaucoup, monsieur Gilbert. Bonsoir, monsieur le président, madame la

commissaire, mesdames et messieurs.

635 Mon nom est André Marcotte de la Direction de l'île de Montréal du ministère des Transports.

640 Il me fait plaisir de vous présenter le projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport international Montréal-Trudeau, un projet développé en partenariat avec Aéroports de Montréal, la Ville de Montréal, l'arrondissement Dorval-l'Île-Dorval.

La présentation se déroulera comme suit, six éléments relativement brefs:

- 645 – une mise en contexte du projet;
- une description de la problématique de l'échangeur Dorval;
- les objectifs poursuivis par le ministère et ses partenaires;
- la description de la solution proposée;
- la présentation des impacts du projet sur le milieu;
- et enfin, l'échéancier de réalisation.

650 Mise en contexte. Le secteur touché par le projet soumis à la consultation publique ce soir se localise du côté ouest de l'île de Montréal.

655 Le réseau autoroutier y a été développé dans les années 60 avec l'ouverture de l'autoroute 20 qui traverse l'ouest de l'île, et de l'autoroute 520 appelée aussi Côte-de-Liesse.

L'essentiel de cet échangeur Dorval est donc un ouvrage dont la conception remonte à plus de 40 ans et ne répond plus aux normes d'aujourd'hui pour plusieurs aspects.

660 De plus, au fur et à mesure que le développement du secteur se poursuivait tant sur les plans résidentiel, commercial qu'industriel, une augmentation constante de la circulation sur le réseau autoroutier y a été observée.

665 Compte tenu du développement rapide de l'ouest de l'île et des prévisions d'achalandage à l'Aéroport international Montréal-Trudeau un réaménagement des infrastructures routières existantes devient essentiel puisque la configuration actuelle du réseau ne permet pas de soutenir une telle croissance.

670 Le milieu. Maintenant, regardons d'un peu plus près le secteur de l'échangeur Dorval, qui est devenu au fil du temps un important noyau stratégique de transport dans l'ouest de l'île. L'échangeur Dorval comprend le rond-point Dorval, localisé au sud des voies ferrées du CN et du CP, et le secteur Côte-de-Liesse, soit l'échangeur situé au nord des voies ferrées qui permet les échanges entre l'autoroute 520, l'aéroport et le réseau local.

675 Outre le réseau routier, on y retrouve, bien sûr, l'Aéroport international Pierre-Elliott

Trudeau, un moteur économique majeur pour Montréal avec plus de 23 000 emplois directs et plus de 10 millions de passagers annuellement. Et l'aéroport constitue un élément stratégique du développement économique de la région métropolitaine de Montréal.

680 On y retrouve aussi une importante présence de camionnage particulièrement en provenance de la zone cargo de l'aéroport où transitent quelque 140 000 tonnes de cargo par année et, bien sûr, des secteurs industriels situés le long de l'autoroute Côte-de-Liesse.

685 On y retrouve aussi les voies ferrées du CN et du CP, qui constituent le lien principal pour la circulation ferroviaire des marchandises et des personnes dans l'est du Canada. Il s'agit de 130 trains par jour.

690 Le terminus de la STM, quant à lui, au centre du rond-point Dorval, il s'y effectue 1 200 mouvements d'autobus par jour, ce qui touche près de 18 000 personnes.

695 Également, il faut mentionner la gare Dorval du train de banlieue Montréal-Dorion, sous la responsabilité de l'Agence métropolitaine de transport, on y dénombre 25 trains par jour dans les deux directions. Et en période de pointe du matin, c'est près de 1 000 personnes qui descendent ou prennent le train à cette gare.

On le constate, l'échangeur Dorval est devenu un véritable noyau stratégique de transport.

700 Mouvements routiers maintenant. Si on regarde la situation actuelle dans l'échangeur, on remarque trois types de déplacement qui doivent y passer: premièrement, les mouvements d'accès et de sortie de l'aéroport en provenance de l'autoroute 20 et de l'autoroute 520; deuxièmement, les échanges entre l'autoroute 20 et l'autoroute 520; enfin, les échanges sur le réseau local entre les deux parties de l'arrondissement situées au nord et au sud des voies ferrées.

705 Donc, ce qu'il faut retenir, c'est que l'échangeur Dorval est un passage obligé pour accéder à l'Aéroport international Montréal-Trudeau; obligé également pour les échanges entre l'autoroute 20 et l'autoroute 520; et finalement, pour passer du côté nord au côté sud de l'arrondissement.

710 Ce passage obligé concerne autant les automobilistes, les taxis, les autobus, les camions, les cyclistes, les véhicules des services d'urgence et, bien sûr, les piétons. Cette situation est à la source de nombreux problèmes, comme nous le verrons plus loin.

715 Démarche de planification. Tel que mentionné au début du projet, le projet a été planifié en partenariat avec Aéroports de Montréal, la Ville de Montréal et l'arrondissement Dorval.

Les partenaires sont membres du comité directeur mis en place pour assurer le suivi du

projet et du comité technique chargé de la réalisation des études. Ils ont participé à toutes les étapes de la planification du projet, de l'identification des besoins au choix de la solution privilégiée.

720

D'autres organismes, tels l'Agence métropolitaine de transport, la Société de transport de Montréal, le Canadien National, le Canadien Pacifique ont également collaboré activement à la planification du projet.

725

Le projet est né de la volonté d'améliorer les accès à l'aéroport international et a été initié par Aéroports de Montréal et la Cité de Dorval.

Le projet a été annoncé dans un premier temps au Sommet sur l'économie et l'emploi du Québec qui s'est déroulé en 1996.

730

Depuis, ce projet, qui fait consensus au sein de la communauté montréalaise, a été inclus dans plusieurs démarches de planification dont: en 2000, dans le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal du ministère des Transports; en 2002, comme projet prioritaire lors du Sommet de Montréal, qui s'est concrétisé par la signature du Contrat de ville entre la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec; et plus récemment, en 2004, dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

735

Consultation publique. Le projet a fait l'objet d'un processus de consultation et d'information du public entre 2003 et 2005. Le ministère et ses partenaires ont tenu deux phases de consultation et d'information: la première visait à connaître les perceptions des problèmes actuels, les besoins et les pistes de solutions; la deuxième avait pour but de recueillir les commentaires sur la solution retenue.

740

Les participants étaient représentatifs des personnes ou organismes susceptibles d'être touchés ou intéressés par le projet. Mentionnons les riverains, les résidents de l'arrondissement, les employés et usagers de l'aéroport, les gens d'affaires, les groupes d'intérêts locaux et régionaux et autres.

745

Parmi les besoins identifiés lors de la première phase de consultation, les personnes et organismes rencontrés se sont montrés préoccupés par différentes choses:

750

– un, l'amélioration des problèmes de sécurité, tant pour les usagers de la route que pour les piétons et les cyclistes;

755

– l'amélioration de la fluidité des accès à l'aéroport;

– le développement de liens nord-sud pour relier les deux parties de l'arrondissement séparées par les voies ferrées;

- 760 – la réduction de la circulation de transit dans les quartiers résidentiels;
- également, l'amélioration des services de transport en commun en termes d'accessibilité, de durée de parcours et de fréquence;
- 765 – et, bien sûr, la gestion des impacts pour le milieu pendant les travaux.

De plus, les personnes et les organismes consultés ont souhaité avoir une solution complète capable de résoudre l'ensemble des problèmes identifiés.

770 Les consultations nous ont permis de constater qu'il y avait convergence entre les besoins exprimés lors des consultations et l'identification des problèmes techniques.

775 Problématique. Les études techniques et les consultations sur le projet ont permis d'identifier un certain nombre de problèmes. Deux éléments sont à l'origine de plusieurs problématiques dans l'échangeur: un, la configuration désuète qui ne répond plus aux normes; et deux, le manque de capacité du rond-point Dorval.

780 Configuration désuète. On parle de configuration désuète parce qu'on retrouve dans l'échangeur:

- 12 zones de convergence; une zone de convergence est une zone où deux voies de circulation fusionnent en une seule:
- 785 – 5 zones d'entrecroisement; une zone d'entrecroisement est une zone où les véhicules doivent se croiser pour accéder à leur destination;
- il y a également 13 points de décision, dans lesquels les automobilistes doivent choisir rapidement la direction à prendre.

790 Comme on peut le voir sur l'image, plusieurs de ces éléments se rencontrent sur des distances très, très courtes.

795 De plus, on remarque dans l'échangeur d'autres obstacles tels des feux de circulation dans le rond-point Dorval, des accès à des commerces ou services, des obstacles visuels qui limitent le champ de vision.

800 L'ensemble de ces éléments ne respectent plus les normes actuelles permettant d'assurer la fluidité de la circulation, mais surtout la sécurité des usagers de la route, comme nous l'ont mentionné les participants lors des consultations publiques.

D'ailleurs, la fréquence des accidents dans l'échangeur est l'une des plus élevée dans l'ouest de Montréal. À titre d'exemple, on y dénombre environ une centaine d'accidents par année.

805 Certains zones sont d'ailleurs des sources d'inconfort et d'insécurité pour les automobilistes. Mentionnons, entre autres: l'intersection entre le boulevard Roméo-Vachon et l'accès à l'hôtel Hilton; le rond-point Dorval; la sortie de la rue Fénélon; le viaduc de l'avenue Michel-Jasmin à cause de la courbe difficile à négocier.

810 La configuration de l'échangeur fait en sorte que les parcours sont complexes, notamment celui pour accéder à l'aéroport, ce qui a un impact important sur les usagers occasionnels se dirigeant vers l'aéroport.

815 Pour bien illustrer cette problématique, nous allons suivre le parcours entre l'autoroute 20 en direction ouest et l'aéroport.

820 Peu après s'être engagé dans la sortie de l'autoroute 20 vers l'aéroport, l'automobiliste doit traverser une première zone de convergence, suivie de très près par un entrecroisement et un feu de circulation.

Après avoir passé le feu, il doit décider de sa direction, franchir le viaduc ferroviaire, qui constitue un obstacle visuel important qui vient limiter son sens de direction.

825 Après le viaduc, il doit rapidement prendre une décision, s'engager dans la bretelle, franchir successivement une zone de convergence, un entrecroisement et deux autres points de décision.

Et finalement, une dernière étape où il doit passer une convergence provenant de l'autoroute 520, un entrecroisement et un point de décision final pour se rendre à l'aéroport.

830 En résumé, sur son parcours d'une distance d'à peine 1 kilomètre, l'automobiliste aura rencontré 12 zones potentielles de conflit avec d'autres véhicules sans compter les autres obstacles tels les accès à des commerces. Cette situation est source d'insécurité et d'inconfort particulièrement pour les usagers occasionnels.

835 De plus, la configuration actuelle de l'échangeur ne permet pas d'assurer les déplacements sécuritaires pour les piétons et les cyclistes qui se font sur des aménagements à caractère autoroutier non adaptés pour ce type de déplacements.

840 Entre autres, il y a absence d'aménagements cyclables pour traverser l'échangeur, ce qui est source d'insécurité pour les cyclistes qui, par exemple, se voient obligés de circuler sur le trottoir, comme on peut le voir sur la photo.

845 Également, il y a absence d'infrastructures pour les piétons au nord des voies ferrées. Ces derniers se voient donc obligés d'emprunter des sentiers informels et des traverses non protégées pour rejoindre un aéroport international ainsi que les hôtels.

850 Manque de capacité. Le deuxième élément problématique dans l'échangeur est le manque de capacité du rond-point Dorval, c'est-à-dire l'impossibilité du réseau de répondre à la demande de mouvements véhiculaires.

Déjà, aujourd'hui, on observe des files d'attente: le matin, à la sortie de l'autoroute 20, vers le rond-point Dorval, qui compte environ 140 véhicules; le soir, à l'approche nord du rond-point dans la bretelle de sortie de l'aéroport et sur la 520, la file d'attente compte 400 véhicules.

855 En tenant compte de la croissance de l'achalandage prévue à l'Aéroport Montréal-Trudeau, soit 13.3 millions de passagers en 2011 et environ 18 millions en 2023, comparativement à quelque 10 millions, aujourd'hui si rien n'est fait, les files d'attente se prolongeront.

860 Ainsi, en 2016, on prévoit que le matin, la file d'attente en direction du rond-point à la sortie de l'autoroute 20 pourrait comprendre jusqu'à 380, 400 véhicules; le soir, la file d'attente à l'approche du rond-point Dorval pourrait comprendre jusqu'à 1 150 véhicules, ce qui est près de trois fois la longueur des files d'attente observables actuellement.

865 Pour l'aéroport, si rien n'est fait, cela aura pour conséquence notamment de rendre l'accès à l'aéroport beaucoup plus difficile, de provoquer un refoulement à la sortie de l'aéroport, ce qui aurait un impact significatif sur la fonctionnalité même de l'Aéroport international Montréal-Trudeau, de rendre plus difficile le camionnage entre la zone cargo et le secteur autoroutier.

870 Et pour les résidants de l'arrondissement, si rien n'est fait, cela aura comme conséquence d'accentuer les débordements de circulation de transit sur le réseau local et de rendre plus difficile les déplacements locaux et de diminuer la qualité de vie des résidants.

875 Les problèmes de congestion ont aussi une incidence importante sur le transport en commun. D'une part, l'accès aux équipements tels les gares, terminus et stationnements est plus difficile pour les usagers lorsque le réseau routier est congestionné; d'autre part, la congestion affecte aussi la fiabilité des temps de parcours des autobus, ce qui a un impact pour les usagers du transport en commun et pour, bien sûr, la Société de transport de Montréal qui voit ses coûts d'opération augmenter.

880 Finalement, les problèmes de congestion ont aussi une incidence sur la fiabilité du temps de parcours des véhicules d'urgence, notamment des camions de pompiers qui doivent intervenir au nord des voies ferrées alors que la caserne est localisée au sud.

885 État des structures. Enfin, comme on peut le constater sur cette photo, le ministère est également préoccupé par l'état des structures qui fait en sorte que, même si le statu quo était maintenu, le ministère devrait investir quelque 40 M\$ pour refaire les structures.

890 Objectifs. Face aux problèmes mentionnés précédemment, le ministère et ses partenaires se sont fixés un certain nombre d'objectifs auxquels doit répondre la solution proposée. Les principaux objectifs sont:

– concernant l'accès à l'aéroport, minimiser les files d'attente à la sortie de l'aéroport, simplifier les parcours des usagers qui accèdent et qui sortent de l'aéroport;

895 – concernant la circulation sur le réseau autoroutier, assurer une liaison directe d'autoroute à autoroute et améliorer la sécurité des usagers de la route;

900 – concernant maintenant les déplacements locaux, faciliter les liens entre les portions nord et sud de l'arrondissement, améliorer les conditions de déplacements des piétons et des cyclistes, et diminuer la circulation de transit sur les rues locales et résidentielles;

– enfin, concernant le transport en commun, mentionnons améliorer les conditions d'opération et favoriser une liaison de transport en commun avec le centre-ville.

905 Solution proposée. La prise en compte de tous ces objectifs a conduit le ministère et ses partenaires à revoir l'ensemble de l'aménagement de l'échangeur Dorval selon une approche globale.

910 Trois familles de solutions ont été étudiées: le statu quo, le réaménagement partiel ainsi que le réaménagement complet de l'échangeur.

915 La solution retenue et proposée ce soir est une solution complète, conformément aux attentes de la population, des groupes consultés et des partenaires. C'est une solution qui répondrait aux besoins en matière de transport des personnes et des marchandises et qui permettrait de séparer les trois types de trafic dans l'échangeur.

920 Vous voyez maintenant la situation actuelle de l'échangeur Dorval. Si vous surveillez bien la photo aérienne, vous verrez apparaître à la place du rond-point Dorval un boulevard en ligne droite qui passe sous l'autoroute 20 et les voies ferrées. C'est un des éléments de la solution retenue que je vais vous présenter à l'aide d'une simulation 3-D.

Ici, on voit la connexion directe de l'autoroute 20 directement à l'aéroport, en sens inverse également. L'autoroute Côte-de-Liesse serait également connectée directement.

925 Pour le réseau autoroutier, la solution proposée comprendrait:



– de nouvelles bretelles autoroutières permettant aux automobilistes d'accéder directement à l'aéroport autant en provenance de l'autoroute 20 que de l'autoroute 520 sans qu'ils aient à s'arrêter à une intersection;

930 – en sens inverse, les automobilistes pourraient accéder à la voie rapide dès leur sortie du stationnement à l'aéroport;

– l'échangeur assurerait aussi une liaison efficace entre les autoroutes 20 et 520;

935 – le rond-point existant serait complètement transformé pour laisser place à un boulevard qui passerait sous l'autoroute 20 et les voies ferrées.

940 Emprise ferroviaire. Le projet de réaménagement comprend également l'aménagement d'une emprise ferroviaire destinée à amener les trains intercity et une navette ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville. Ce projet est sous la responsabilité d'Aéroports de Montréal et de VIA Rail.

945 En tant que planificateur des réseaux de transport, le rôle du ministère est d'intégrer les projets de transport structurants et complémentaires.

Comme vous pouvez le voir sur la simulation, l'emprise ferroviaire sera aménagée le long des nouvelles bretelles qui mèneront de l'autoroute 20 à l'aéroport.

950 Conséquemment, le ministère et ses partenaires réaliseront une partie des travaux reliés à l'emprise ferroviaire en même temps que les travaux routiers pour limiter l'impact qu'auraient deux chantiers successifs sur la population locale et les déplacements.

955 Piétons et cyclistes. Le projet prévoit aussi l'aménagement de voies dédiées assurant la libre circulation des piétons et des cyclistes. Les piétons et les cyclistes pourraient ainsi passer d'un côté à l'autre de l'autoroute 20 et des voies ferrées sans danger, de même qu'ils auraient accès aux zones commerciales ou d'embarquement pour le transport collectif.

960 Réseau local. Le nouvel aménagement serait également bénéfique sur le plan de la circulation locale. Puisqu'ils n'auraient plus à partager la voie avec les automobilistes qui se rendent à l'aéroport ou ceux qui transitent entre les autoroutes 20 et 520, les résidents auraient, entre autres, plus facilement accès aux commerces et installations de transport collectif.

965 Par ailleurs, l'accès aux établissements hôteliers à proximité de l'aéroport serait plus sécuritaire n'étant plus sur une voie à forte densité de circulation.

Impacts du projet. Les impacts du projet sont les effets sur le milieu suite à sa réalisation et qui sont, sauf exception, des effets permanents.

970 Plusieurs bénéfices seraient liés à la réalisation du projet que nous venons de présenter. Ainsi, le projet aurait des impacts positifs sur la circulation. Au nombre des bénéfices qui seraient escomptés, mentionnons: l'élimination des files d'attente, une amélioration de la sécurité par l'élimination de plusieurs zones de conflit et l'amélioration des accès à plusieurs commerces.

975 Pour le transport en commun, les impacts positifs concernant une augmentation de la fonctionnalité du terminus et une baisse des coûts d'opération pour les services d'autobus de la Société de transport de Montréal.

980 Le projet aurait aussi des bénéfices sur la qualité de vie des résidents puisqu'il permettrait une diminution du trafic de transit dans les secteurs résidentiels, et des aménagements plus sécuritaires et plus conviviaux pour les piétons et les cyclistes puisqu'ils se feront sur un réseau protégé.

985 Par ailleurs, le projet aurait des impacts sur le paysage, qui globalement serait positif, puisque le réaménagement de l'échangeur Dorval pourrait permettre de donner un caractère d'entrée de ville à ce secteur.

En ce qui concerne le climat sonore perçu par les riverains et la qualité de l'air, le projet n'aurait pas d'impacts significatifs qui nécessiteraient la mise en place de mesures d'atténuation spécifiques. Pour ces deux éléments, les impacts sont jugés faibles ou nuls.

990 Enfin, la réalisation du projet aurait un impact négatif sur un nombre de propriétés et commerces puisque 8 immeubles devront être acquis en totalité ou en partie afin de permettre la réalisation des infrastructures. Les acquisitions se feront en vertu des procédures gouvernementales prévues à cet effet.

995 En phase de construction, les impacts sont temporaires. Toutefois, la mise en place de mesures d'atténuation permettrait de réduire l'importance des impacts associés à la période de travaux.

1000 Ainsi, en phase de construction, le projet pourrait avoir des impacts sur la population et les commerces qui pourraient voir leurs activités et leur qualité de vie affectées par le chantier, sur la circulation et l'accès aux commerces et services, sur la qualité de l'air, notamment sur les émissions de poussière et sur le climat sonore.

1005 Pour réduire les inconvénients liés aux travaux, le ministère réaliserait les travaux en lots de construction faisant en sorte qu'à chaque année les travaux se limiteront à une ou quelques zones et non à l'ensemble de la zone d'intervention.

Le ministère, de concert avec l'arrondissement, mettrait en place un comité de liaison qui aurait pour rôle d'informer la population, les commerces et les entreprises des périodes de

1010 travaux et des entraves à la circulation par divers moyens de communication.

Le ministère, de plus, maintiendrait l'accès aux commerces et services situés dans la zone de travaux et prévoirait les aménagements pour assurer les déplacements sécuritaires des piétons.

1015 Enfin, il mettrait en place diverses mesures d'atténuation pour le contrôle du bruit, des poussières, comme, par exemple, un programme de surveillance du chantier, l'utilisation d'écrans acoustiques temporaires, l'utilisation d'équipements moins bruyants ou le nettoyage des rues.

1020 Échéancier. En ce qui a trait à l'échéancier, la prochaine année serait consacrée à l'obtention des autorisations gouvernementales nécessaires à la réalisation du projet, aux activités d'acquisition et de déplacements des services publics ainsi que la réalisation des plans et devis.

1025 Quant à la construction, elle débiterait en 2007 pour s'échelonner sur 4 ans, soit jusqu'en 2010. Toutefois, certaines parties de l'échangeur seraient mises en service plus tôt, dès la fin de leur réalisation, comme, par exemple, les bretelles d'accès à l'aéroport en provenance de l'autoroute 20 qui seraient mises en service en 2009.

1030 Les travaux seraient complétés en 2011 avec la finalisation des aménagements paysagers.

Coût du projet. L'importance et l'urgence du projet ont conduit les partenaires à convenir, en mai dernier, de la répartition budgétaire suivante. Le coût du projet est estimé à 150 M\$: le gouvernement du Canada, 55 M\$; le gouvernement du Québec, également 55 M\$; la Ville de Montréal, 30 M\$ et Aéroports de Montréal, 10 M\$.

1040 En résumé, le projet soumis à la consultation publique contribuerait à assurer un accès direct entre le réseau routier et l'aéroport; à éliminer les files d'attente, notamment à la hauteur de l'aéroport; à accroître la sécurité des usagers, qu'ils soient piétons, cyclistes ou automobilistes; à séparer les trois types de trafic; à améliorer la qualité de vie des résidants du secteur; à faciliter les liens entre les parties nord et sud de l'arrondissement; à optimiser les services de transport collectif; et à favoriser l'implantation d'un lien ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville.

1045 Monsieur le président, madame la commissaire, mesdames et messieurs, merci de votre attention.

**LE PRÉSIDENT :**

1050 Merci, monsieur Marcotte. Merci, monsieur Gilbert.

Avant qu'on passe à la pause, j'aimerais informer la salle que, parmi les requérants aussi, il y avait le Conseil régional de l'environnement Montréal, mais qui ne sont pas avec nous ce soir pour lire leur requête.

1055 Et je vous invite également, celles et ceux qui ont des voitures stationnées sur le terrain de l'hôtel de se présenter auprès de madame Gélinas pour obtenir le coupon qui vous permettra de sortir sans payer des frais de stationnement.

1060 Et pendant la pause, je vous invite à vous inscrire au registre auprès de monsieur Fillion à l'arrière. On prendra une pause de 15 minutes. Donc, on reprendra à 8 h 35.

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

\* \* \* \* \*

**REPRISE DE LA SÉANCE**

1065

**LE PRÉSIDENT :**

1070 Alors, avant de commencer la période des questions, j'aimerais vous informer que monsieur Yves Simpson de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale sera disponible avec nous demain, la séance de l'après-midi, par téléphone.

1075 Et j'aimerais ajouter également que monsieur Norman King, le ministère de la Santé et des Services sociaux, qui est avec nous ce soir, il sera également disponible demain pour la séance de l'après-midi par téléphone.

**M. NORMAN KING :**

Demain soir.

1080

**LE PRÉSIDENT :**

1085 Ah! c'est juste demain soir ici, très bien. Alors, je reprends. Monsieur King sera avec nous demain soir seulement. Donc, il ne sera pas là demain après-midi, monsieur Norman King du ministère de la Santé et des Services sociaux.

Maintenant, j'inviterais les représentants des organismes qui ont déposé des documents à la commission ce soir de, dans l'ordre, nous dire quels documents ont été déposés, s'il vous plaît. Oui, allez-y, monsieur, en vous identifiant d'abord.

1090

**M. FRANÇOIS PÉPIN :**

François Pépin de la Société de transport de Montréal. La société a déposé, à la

demande de la commission, le Plan stratégique de développement du transport en commun 2004-2013.

1095

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. D'autres organismes ou personnes-ressources?

1100

**M. HENRI-PAUL MARTEL :**

Henri-Paul Martel, Aéroports de Montréal. Alors, nous déposons 4 documents, qui incluent donc l'Étude d'achalandage d'une desserte intercity desservant l'Aéroport Montréal-Trudeau au réseau ferroviaire de l'est du Canada; une Étude d'achalandage sur le volet passager pour la navette du centre-ville à l'Aéroport Montréal-Trudeau, monsieur le président; une Étude sur l'insertion du lien ferroviaire reliant le centre-ville de Montréal et l'Aéroport international de Montréal à la future géométrie de l'échangeur Dorval, rapport final; les deux documents qui sont l'Étude de faisabilité pour l'implantation d'une navette ferroviaire reliant le centre-ville de Montréal et l'Aéroport Montréal-Trudeau sur le corridor ferroviaire du CN. C'est le rapport final, et le document annexe à cette étude-là est aussi déposé.

1105

1110

Et nous avons également déposé un extrait du Plan directeur de l'Aéroport de Montréal-Dorval 2003-2023.

1115

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Martel. Il n'y en a plus de ce côté.

Alors allez-y, monsieur Gilbert, dites-nous les documents que vous avez déjà déposés.

1120

**M. HENRI GILBERT :**

Merci, monsieur le président. Le ministère a déposé ce soir la présentation du projet en 15 copies et le fichier, aussi un dépliant qui s'intitule *Acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales*, 12 copies, en français et en anglais, et l'adresse Internet.

1125

L'adresse Internet, je peux la donner en français, c'est [www.mtq.gouv.qc.ca/fr/services/activités\\_immobilières.asp](http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/services/activités_immobilières.asp). Ça va être aux minutes, ça va être plus facile de le relire.

1130

Ensuite, la *Loi sur l'expropriation* en français, en anglais, 12 copies et fichier.

Ensuite, on a déposé aussi certains articles relatifs aux acquisitions et expropriations dans la loi sur le ministère des Transports, en français et en anglais également, 12 copies.

1135 Encore là, certaines parties de l'article relatif aux acquisitions et expropriations de la *Loi sur la voirie*, 12 copies en français et en anglais.

1140 Ensuite, on a déposé 200 copies des images, elles sont à l'arrière, images Situation actuelle des simulations de la solution proposée en 12 copies et fichier également. Et le Plan de la situation actuelle et de la solution proposée en 12 copies et fichier.

C'est ce qu'on a déposé ce soir.

**LE PRÉSIDENT :**

1145 Merci, monsieur Gilbert.

1150 On va commencer maintenant avec les questions dans l'ordre de s'inscrire au registre. Alors, j'invite maintenant madame Monique Pelletier et monsieur Émile Dansereau, s'il vous plaît. Madame Pelletier, monsieur Dansereau, allez-y.

**Mme MONIQUE PELLETIER :**

1155 Je suis Monique Pelletier. Je suis sur le comité exécutif du Club vélo Dorval, qui compte près de 150 membres, dont plusieurs sont ici dans la salle ce soir. Et comme c'est monsieur Dansereau ici qui a épluché les cahiers et tout ça pour retrouver tout ce qui avait trait à piétons et cyclistes, je lui laisse poser les questions au nom du club. Il est mandaté par le club pour le faire.

**LE PRÉSIDENT :**

1160 Merci.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

1165 Rebonsoir, monsieur le président, madame la commissaire. Est-ce que c'est possible d'avoir à l'écran les projections du site Internet ou ce n'est pas possible? Si je vous demande, par exemple, PR5.1, page 7, PDF9 ou la figure pour la piste cyclable.

**LE PRÉSIDENT :**

1170 Vous la reconnaissez? Ça va?

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

1175 Je la reconnais, mais après avoir essayé d'obtenir cette figure-là à plusieurs reprises un peu plus détaillée, ce soir on nous a remis ça à la porte. C'est beaucoup plus détaillé que ça,

ça montre même des choses que je n'avais jamais vues.

**LE PRÉSIDENT :**

1180

Alors?

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

1185

J'aimerais ça, la question, c'est: pourriez-vous nous montrer, si vous pouvez élargir ça, le parcours qu'un cycliste devra prendre vers l'aéroport pour traverser l'autoroute 220 et les voies ferrées à partir de l'avenue Dorval, en utilisant votre plan proposé.

**LE PRÉSIDENT :**

1190

Monsieur Gilbert.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

1195

Puis en mentionnant les traverses, les lumières, les risques, les périls et tout ça.

**LE PRÉSIDENT :**

1200

Monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

1205

Merci, monsieur le président. Pour vous dire, actuellement il n'existe pratiquement rien qui traverse le carrefour ou l'échangeur. On va vous montrer ce que le projet propose de faire. Monsieur Jacques Chénier va vous expliquer le cheminement de la piste pour les piétons et pour les cyclistes.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

1210

J'aimerais ajouter, monsieur le président, dans ma lettre au ministre, que je n'ai pas lu ces pages-là, ma lettre avait quand même 5 pages, j'en ai lu juste une, je mentionne qu'à Dorval, si on considère l'échangeur Des Sources faisant partie de Dorval, on sait que c'est à Pointe-Claire, il y a un passage piétonnier. Il y a un passage piétonnier aussi, le tunnel Pine Beach.

1215

Ici, tantôt, vous avez montré des photos d'un cycliste. Le cycliste n'a pas passé par... monsieur Marcotte nous a montré une photo d'un cycliste en haut sur Cardinal, il n'a pas passé par l'échangeur Dorval actuel.

**LE PRÉSIDENT :**

1220

Monsieur Dansereau, on va les laisser d'abord fournir la réponse, puis...

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

1225

Non, non, ça ne passe pas. Il n'y a rien présentement pour les cyclistes à Dorval, aucunement, pour aller vers le nord ou pour aller vers le sud.

**LE PRÉSIDENT :**

1230

Ça va. On va obtenir la réponse maintenant. Oui, allez-y, monsieur Chénier.

**M. JACQUES CHÉNIER :**

1235

Monsieur le président, concernant le réseau cyclable, puis c'est la même chose pour le piétonnier, je peux souligner que ça a été dès le départ une préoccupation. Ça a été une lacune, un besoin qui avait été identifié au niveau des consultations. Les gens nous ont dit: «Pour aller à l'aéroport, pour circuler d'un côté et de l'autre de la voie ferrée, du nord au sud donc, c'est un problème.» C'est une chose qui avait été constatée tant pour les piétons et les cyclistes. Donc, dans le processus de planification, c'est un élément qu'on a intégré en fonction de ce que la géométrie proposée nous offrait, il y avait des parcours très intéressants.

1240

J'aimerais peut-être, si c'est possible, d'abord avoir l'image G2-A qui montre en coupe l'aménagement que nous proposons et je vais pouvoir expliquer le parcours par la suite. Parce que je pense que c'est important de montrer que dans le parcours proposé, lorsqu'on voit la nouvelle géométrie, on s'aperçoit que l'avenue Dorval, donc des mouvements locaux à circulation lente, comme on observe dans un milieu urbain, vont être les mouvements qui vont voisiner les parcours piétonniers et cyclables.

1245

Donc, on n'est plus dans un circuit où j'ai de la circulation qui est en mode autoroute. Je circule de la 520 à la 20. Et même si je suis dans des voies de circulation qui sont partagées avec de la circulation locale, je roule vite, on observe des vitesses qui sont assez élevées dans le secteur.

1250

En ayant de la circulation locale à côté, on favorise déjà un voisinage entre des parcours piétonniers et cyclables et la circulation locale, alors que la circulation, elle, qui assure le lien ou qui profite du lien autoroute à autoroute entre la 520 et la 20, est dans la partie sous le nouveau viaduc ferroviaire à l'ouest.

1255

Et donc, si on revient, sachant que nous aurons donc une piste en site propre, distincte du trottoir et séparée de la chaussée, qui n'est pas une piste partagée avec la chaussée

1260



automobile, comme nous le montrons... évidemment, on est à l'étape des plans préliminaires, alors le fin détail des plans et devis n'est pas fait. Mais l'intention du ministère est donc cette piste de 3 mètres de large en site propre, séparée du parcours piétonnier et séparée de la chaussée. Ça, c'est l'intention dans le projet.

1265

Si on revient maintenant au parcours, au tracé que nous proposons, ça a aussi été non seulement une préoccupation dès le début, mais on a aussi consulté les gens de l'arrondissement qui, avec Vélo Québec, étaient à voir la liaison entre l'aéroport et la Route verte qui passe sur le Lakeshore près du lac.

1270

Le parcours ou le tracé n'est pas définitif pour l'arrondissement Dorval; monsieur St-Jean pourrait préciser. Maintenant, ce qui est indiqué, c'est sur l'avenue Dorval, au moment où on se parle, la liaison à l'intérieur de l'arrondissement vers la Route verte est assurée et montrée par l'avenue Dorval.

1275

Dans notre projet, la liaison maintenant vers l'aéroport, parce que nous avons aussi comme préoccupation d'aller livrer le parcours cyclable au réseau municipal ou d'arrondissement du côté nord et à Aéroports de Montréal pour le lien vers l'aéroport, nous traversons l'intersection, la nouvelle intersection de ce boulevard urbain, qui est l'avenue Dorval avec la rue Herron qui est réaménagée, et cette intersection-là est gérée par un feu de circulation.

1280

Nous passons du côté est...

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

1285

Combien d'arrêts pour un cycliste juste pour passer cette intersection-là?

**LE PRÉSIDENT :**

1290

Monsieur Dansereau, on va le laisser terminer et après, au besoin, on va compléter l'information. Merci.

**M. JACQUES CHÉNIER :**

1295

Je vous dirais même que déjà ici, je ne peux pas vous dire qu'il y a deux ou un arrêt. Puisque ça a été illustré du côté ouest de l'avenue Dorval, c'est possible que le lien se fasse du côté est de l'avenue Dorval. C'est des choses qui seront à préciser par l'arrondissement lorsqu'ils auront complété la planification de leur réseau cyclable entre le Lakeshore, la Route verte et la nouvelle intersection Herron et avenue Dorval.

1300

Et donc, nous partons d'ici et nous voulons rejoindre la partie nord de l'arrondissement, monter le long de l'avenue Dorval, aller tourner – je rappelle que c'est de la circulation locale qui

1305 est sur cet axe de circulation – aller tourner pour aller prendre Michel-Jasmin, avec un feu de circulation ici pour traverser Michel-Jasmin et emprunter la rue Cardinal. Rue Cardinal soit vers l'ouest par la suite sur le réseau municipal, le réseau de piste cyclable que Dorval est à planifier, ou soit vers l'aéroport de Montréal, cette portion du réseau étant prise en charge par Aéroports de Montréal qui est en train de planifier aussi l'aménagement d'un réseau cyclable.

1310 C'est une préoccupation. Nous savons qu'au niveau du tourisme international, ça devient de plus en plus populaire de voyager en avion avec son vélo, de débarquer et d'embarquer sur des circuits de vélo. Et c'était aussi une préoccupation d'améliorer la connexion cyclable entre la portion nord de l'arrondissement et la portion au sud des voies ferrées.

1315 Je m'excuse, effectivement, il y a un ajout important. Un des motifs pour lesquels aussi nous voulions passer par l'avenue Dorval, c'était la possibilité, à travers soit le stationnement ou cette rue ici, ce que nous appelons la rue «X» pour l'instant dans le design, mais cette rue qui fait le tour, d'assurer l'intermodalité.

1320 Les gens de Ville de Montréal nous ont répété, vous savez, le vélo, ce n'est plus seulement un loisir, c'est aussi un mode actif de transport. C'est une préoccupation qu'on a eue tout le long du projet d'assurer l'intermodalité la meilleure possible entre les différents modes de transport. À partir du moment où le vélo est un mode de transport actif et non plus seulement un loisir, d'assurer un accès.

1325 Et à la STM, quand on y passe, on s'aperçoit qu'il y a des vélos d'accrochés dans les supports à vélo à la STM, ou à l'AMT que nous pouvons rejoindre par le parcours que j'ai décrit tantôt via la rue Michel-Jasmin et Cardinal, parce que nous savons que les stationnements incitatifs de l'AMT y sont.

1330 Et donc, de pouvoir laisser des vélos et de prendre le train de banlieue par la suite ou de prendre les circuits d'autobus de la STM. ça favorise, ça aussi, cette intermodalité entre quelqu'un qui veut se servir de son vélo comme moyen de transport et accéder aux équipements de transport en commun, terminus et gare qui sont situés dans l'échangeur.

1335 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dansereau, on va permettre, au besoin, à la commission de poser des questions pour approfondir vos questions. On reviendra à vous pour la deuxième question.

1340 Madame Gold.

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Oui, bonjour! Pour reprendre la question de monsieur Dansereau, combien

1345 d'intersections, d'arrêts et de feux les piétons et les cyclistes auraient-ils à traverser, disons, d'une part, au coin de Herron et l'avenue Dorval d'une part et l'aéroport d'autre part? C'est quoi le nombre d'intersections, de feux et d'arrêts?

**M. JACQUES CHÉNIER :**

1350 Oui, effectivement, on peut les compter. Si on refait le parcours, on s'en vient sur Dorval, il y a un premier feu de circulation. Je vous ai dit que je ne peux pas présumer si on le traverse du côté est, ouest. Je ne sais pas si la piste sera du côté est ou du côté ouest. Il y a donc un feu de circulation.

1355 Nous passons sous la 20. Nous arrivons à un feu de circulation, qui est la rue qui rencontre l'avenue Dorval et la nouvelle sortie Fénélon/avenue Dorval. Donc, après ces deux feux, nous poursuivons sans interruption sur Michel-Jasmin. Ce virage à gauche là n'oblige pas d'avoir un feu de circulation pour les cyclistes ou les piétons ici.

1360 Nous poursuivons le parcours sur Michel-Jasmin pour arriver à l'intersection avec la rue Cardinal, où nous avons un feu pour gérer l'intersection que nous traversons, pour nous amener ici, ce que j'appelle le point de livraison, le point de livraison de la piste cyclable et du parcours piétonnier que nous prévoyons dans l'aménagement, point de livraison au réseau municipal sur Cardinal vers l'ouest, point de livraison vers l'aéroport sur le terrain de ADM.

1365 Sur le terrain de ADM, malheureusement, je pense que les gens de ADM seraient peut-être mieux placés que nous pour vous expliquer le parcours. Je ne connais pas ni le parcours ni les intersections qui devraient être traversées.

1370 Donc, nous avons 4 feux de circulation à croiser pour faire un parcours d'environ 1 km entre l'avenue Dorval et l'intersection, c'est-à-dire la livraison au point Cardinal, et je dois l'ajouter, sur un parcours qui est en toute sécurité et qui est convivial pour les cyclistes, comparativement à ce que nous avons présentement.

1375 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

À une des intersections, je vois, il me semble qu'il y a une bretelle du virage à droite sans arrêt, sur avenue Cardinal. Oui, voilà.

1380 **M. JACQUES CHÉNIER :**

Ici?

1385 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Oui. Est-ce que ce genre d'intersection pose un risque à la sécurité des cyclistes et des

piétons?

1390 **M. JACQUES CHÉNIER :**

Je vous dirais que la géométrie précise d'une intersection comme celle-là, elle est montrée comme une intersection avec un virage prioritaire à droite, la géométrie précise n'est pas définie. Il y aura des aménagements sécuritaires pour les cyclistes.

1395

Est-ce que la géométrie définitive prévoirait un virage à droite? Je ne pourrais pas vous le dire puisque nous sommes à l'avant-projet préliminaire. C'est plus pour illustrer ce genre d'intersection que la proposition réelle d'aménagement, qui est montré là.

1400 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Chénier.

Alors, monsieur Dansereau, votre deuxième question maintenant.

1405

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

Est-ce que je peux faire un commentaire?

1410 **LE PRÉSIDENT :**

Je proposerais qu'on garde ça pour la deuxième phase, dans la mesure du possible.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

1415

C'est juste qu'au niveau comptabilité, moi, je compte 10 intersections, mais 4 lumières, d'accord, mais ça peut être 10 traverses, dépendamment du design. Et le plan que je suis allé chercher au ministère des Transports vendredi me donne 10 traverses. Pas celui-là, un grand plan détaillé que je suis allé chercher chez eux. Il y a 10 traverses pour un cycliste à passer.

1420

Deuxième question. L'objectif du Plan stratégique de développement 2004-2013 de la STM déposé dans le document du projet – pour être plus précis, c'est dans le PR3.1, chapitre 2, page 53, PDF 48 – ça, on a bâti ce projet-là en prenant en compte du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal de 2000 quelque chose 2014, puis le Plan stratégique de développement de la STM 2004-2013. Puis je pense que c'est le dernier ou l'avant-dernier paragraphe de cette page-là, on dit:

1425

*L'objectif est d'implanter un réseau piétonnier/cycliste direct, convivial et sécuritaire à partir de la gare vers l'aérogare et vers les autres générateurs du côté nord des hôtels.*

1430            Pourriez-vous nous expliquer comment avec ce design, qui est de même, vous atteignez ces objectifs-là de réseau piétonnier convivial, sécuritaire à partir de la gare vers l'aérogare et vers les autres générateurs du côté nord des hôtels. Personnellement, je n'ai rien vu là-dessus.

**LE PRÉSIDENT :**

1435            Monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

1440            Permettez-moi encore peut-être de rajouter que ça se passe sur le réseau local avec des vitesses quand même de réseau local, 50 km, j'imagine. Quand on dit: «direct», traverser un échangeur de cette catégorie-là, je crois que le lien est quand même très direct. C'est une question, après ça, d'opinion.

1445            Pour ce qui est aussi de sécuritaire, vous avez vu, on le fait en réseau dédié pour le cycliste et aussi pour le trottoir. Il n'y a rien présentement et on signale que ça va se passer sur le réseau local le plus directement possible. Je pense que ça tient compte des éléments que le requérant a dit: «sécuritaire et le plus direct possible».

1450            **LE PRÉSIDENT :**

                 Monsieur Dansereau, évidemment si vous avez une autre opinion là-dessus, ce serait important que la commission obtienne le plus d'éclairage possible dès que le moment est venu où vous allez présenter votre mémoire. Merci.

1455            **M. ÉMILE DANSEREAU :**

                 Bienvenue.

1460            **LE PRÉSIDENT :**

                 J'invite maintenant monsieur Sam Levinson de prendre la parole. Vous avez toujours deux questions. Allez-y, monsieur Levinson.

1465            **Mr. SAM LEVINSON :**

                 Oui. I'm curious a little bit about the... has there been any kind of formula that's been developed for the properties that are to be expropriated?

1470            **THE CHAIRMAN :**

                 A formula in what sense?

**Mr. SAM LEVINSON :**

1475 I mean how do you deal with the... like there are certain properties that are involved in this project, that are going to be expropriated. I'm wondering how that would work. Has there been a procedure or are there guidelines for this?

**LE PRÉSIDENT :**

1480 D'accord. Monsieur Gilbert?

**M. HENRI GILBERT :**

1485 Oui. Le ministère des Transports a un processus très bien établi, qui a fait ses preuves pendant plusieurs années, d'acquisitions totales ou partielles de terrains ou de bâtiments.

1490 Je ne sais pas si monsieur peut mettre les écouteurs, parce qu'on a un représentant, un évaluateur qui pourrait donner la procédure qui va être suivie dans le cas d'une acquisition totale ou partielle d'un terrain ou d'une bâtisse.

**LE PRÉSIDENT :**

1495 Ça serait peut-être le moment d'entendre la présentation sur l'acquisition et l'expropriation.

**M. HENRI GILBERT :**

Effectivement, ça peut servir à plusieurs personnes.

1500 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

**M. HENRI GILBERT :**

1505 Ça fait que je demande à monsieur Denis Jodoin de faire sa présentation, s'il vous plaît. Peut-être, monsieur le président, demander au requérant de mettre des écouteurs, s'il le préfère.

**LE PRÉSIDENT :**

1510 Voilà, merci.

**M. DENIS JODOIN :**

1515            Alors, bonjour. Mon nom est Denis Jodoin. Je suis évaluateur à la Direction de l'île de Montréal. Je m'occupe des acquisitions pour le ministère des Transports pour l'île de Montréal.

              Alors, ce que vous voyez ici, c'est un organigramme schématisé qui montre un peu le processus d'acquisition lorsqu'on a à acquérir des propriétés à des fins gouvernementales.

1520            Il faut comprendre que le processus d'acquisition, ça se fait comme en deux temps. Mais préalablement, avant de faire toute acquisition, il faut quand même avoir les autorisations requises. C'est sûr que, nous autres, les acquisitions vont se faire seulement qu'une fois que nous aurons eu l'autorisation et les recommandations du BAPE, l'autorisation du ministère du  
1525 Développement durable et de l'Environnement pour réaliser le projet.

              Par la suite, nous autres, nous allons procéder à la confection d'un plan d'acquisitions. Ce plan d'acquisitions-là va identifier les parcelles de terrains et de propriétés qu'on doit acquérir. En fait, ça ressemble un peu à un certificat de localisation où on voit les propriétés, et puis  
1530 l'implantation des bâtiments avec les limites d'emprises, les servitudes qui sont sur les propriétés, les poteaux de téléphone ou... Ça détaille quand même assez bien, là, l'image de la propriété sur le plan.

              C'est un plan qui est fait par un arpenteur géomètre. Une fois qu'on a ça en main, on  
1535 rencontre les gens qui sont touchés par ces acquisitions-là. On les rencontre pour faire une visite des lieux, pour également leur demander un choix de notaire, parce que les transactions qu'on fait, c'est l'exproprié ou la personne de qui on acquiert le terrain qui donne son choix de notaire.

              Également en même temps, bien, on fait un relevé de la propriété pour voir les différentes  
1540 améliorations du terrain qu'ils ont. S'ils ont fait une acquisition totale, bien, à ce moment-là, c'est un relevé du bâtiment avec les différentes indications physiques, là, de la propriété. On prend également des renseignements, là, sur les préjudices, les dommages que le propriétaire pourrait avoir suite à cette acquisition-là.

1545            Par la suite, bien, c'est ça, on fait un rapport d'évaluation qui détermine l'indemnité qu'on devrait accorder, donner à la personne qui est touchée par le projet.

              On les rencontre. On leur fait une offre. Ça, c'est un processus qu'on appelle l'acquisition de gré à gré. À ce moment-là, on n'est pas en expropriation. C'est des relations qui se font  
1550 comme n'importe quel acheteur ou vendeur, des relations qui se font lorsqu'il y a une vente qui se fait sans que ça soit forcé.

              Les négociations se font et le propriétaire est quand même apte à accepter l'offre ou bien

1555 ne pas l'accepter. Il peut également prendre un évaluateur, puis le ministère va payer les frais de cet évaluateur-là, pour se faire représenter et calculer l'indemnité qu'il devra avoir droit, faire une réclamation pour lui, qu'il pense qui serait correcte.

1560 Ça fait qu'on fait des rencontres. L'expropriation, en fait, c'est surtout pour libérer l'emprise à une date précise et surtout pour ne pas retarder le projet.

1565 Le processus d'expropriation, c'est régi par la Loi sur l'expropriation qui donne quand même des limites. On a des délais à respecter. Lorsqu'on envoie l'avis d'expropriation, par la suite, il faut... dans l'avis d'expropriation, on a l'exproprié. À ce moment-là, c'est un avis. Le gouvernement peut toujours se désister. L'avis d'expropriation n'est pas une prise de possession de la propriété, c'est tout simplement un avis. Il peut quand même se désister à l'expropriation.

1570 La prise de possession va se faire essentiellement au niveau de l'avis de transfert. Également dans l'avis d'expropriation, il est mentionné que la personne peut contester le droit à l'expropriation. Si jamais il trouve que cette expropriation-là n'est pas fondée, il peut se présenter ou se faire représenter au Tribunal administratif du Québec, le tribunal qui est habilité pour entendre les dossiers d'expropriation, pour contester le droit à l'expropriation.

1575 À ce moment-là, comme on voit, bien, s'il s'est entendu et c'est accepté, à ce moment-là il n'est pas exproprié. C'est quand même assez complexe la contestation de l'expropriation, puis c'est essentiellement sur un plan légal qu'il doit contester le projet parce que, comme on a dit tantôt et comme on a déposé dans les documents qu'on a déposés, le ministère des Transports est habilité à faire l'acquisition de gré à gré ou par expropriation en vertu de certaines lois.

1580 On fait des travaux en vertu de la Loi sur la voirie, et l'article 12 de la Loi sur la voirie nous permet d'acquérir par expropriation. À ce moment-là, c'est quand même assez difficile de contester le droit à l'expropriation.

1585 Par la suite, on continue dans le processus. Le ministère, pour prendre possession, faire l'avis de transfert, toujours s'il n'y a pas entente avec l'exproprié ou le propriétaire en question, le ministère se doit de déposer une indemnité provisionnelle qui se trouve à être 70% de l'offre que le ministère a estimé qui est le dommage, 70% de l'indemnité. Ce montant-là est déposé, puis l'exproprié à ce moment-là peut prendre ce montant-là.

1590 Par la suite, entre l'avis d'expropriation et l'avis de transfert, il y a un délai minimum de 90 jours avant de procéder à l'avis de transfert. L'avis de transfert est déposé et c'est essentiellement à ce moment-là que le ministère des Transports devient propriétaire de la propriété.

Il reste quand même que si jamais... ça, c'est juste pour déterminer le processus d'acquisition, mais ça n'entache en rien le droit à l'exproprié d'avoir une juste indemnité. Si



1595 jamais il n'y a pas entente, soit par les négociations, à ce moment-là, il peut y avoir une requête  
au tribunal et il y a une audition. Et à ce moment-là, c'est le juge du Tribunal administratif qui va  
prendre la décision pour donner l'indemnité qui devrait être juste et équitable à l'exproprié.

**LE PRÉSIDENT :**

1600 Juste avant de passer à la deuxième question de monsieur Levinson, j'aimerais pour être  
très clair... d'abord, on aimerait recevoir des copies de ce diagramme de cheminement décisionnel  
que vous avez présenté...

1605 **M. DENIS JODOIN :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1610 ... et tout autre élément qui pourrait éclairer la problématique d'expropriation que vous  
jugez pertinente, de la déposer à la commission aussi.

1615 Donc, pour être le plus clair possible, le Tribunal administratif du Québec a la capacité de  
se pencher sur une décision d'expropriation et pourrait, à la limite, l'invalider. C'est ça qu'on a  
compris?

**M. DENIS JODOIN :**

1620 Oui, c'est ça. C'est lui qui a l'autorité pour...

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

1625 **M. DENIS JODOIN :**

À partir de la preuve de chacune des parties. Chacun présente sa preuve puis, en fait,  
c'est le président, là, qui décide de l'indemnité.

1630 **LE PRÉSIDENT :**

Non, mais avant l'indemnité, le principe d'exproprier ou ne pas exproprier en soi, le  
Tribunal administratif a le pouvoir d'invalider une décision d'expropriation...

1635 **M. DENIS JODOIN :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1640

... avant même de discuter l'indemnité.

**M. DENIS JODOIN :**

1645

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1650

Est-ce que cette décision du Tribunal, on pourrait en appeler de part et d'autre, au-delà du Tribunal administratif, ou pas?

**M. DENIS JODOIN :**

1655

Ça, je pourrais peut-être vous revenir là-dessus pour voir si vraiment...

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

1660

**M. DENIS JODOIN :**

1665

C'est vraiment technique, puis c'est vraiment... je ne suis pas un juriste là, puis il faudrait peut-être demander à notre Direction des affaires juridiques de l'information supplémentaire là-dessus pour avoir le droit de rappel en matière de droit à la contestation à droit à l'expropriation. Je pourrais vous revenir demain là-dessus.

**LE PRÉSIDENT :**

1670

Entendu.

Madame Gold, avez-vous des questions à apporter?

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

1675

Pas pour l'instant.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Levinson, votre deuxième question?

1680 **Mr. SAM LEVINSON :**

Has there been a definitive list defined of people or businesses that need to be expropriated for this project to proceed?

1685 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gilbert?

1690 **M. HENRI GILBERT :**

Oui. On a le nombre de personnes. Monsieur Jodoin me corrigera, mais on a deux expropriations totales et six expropriations partielles dans ce secteur-là.

1695 **LE PRÉSIDENT :**

Pour les fins de la transcription, on peut les identifier maintenant?

1700 **Mr. SAM LEVINSON :**

Please.

1705 **M. HENRI GILBERT :**

Aux acquisitions totales, on a Budget – je ne donnerai pas la localisation, je pense que tout le monde la connaît – et la gare de VIA Rail. Je dois dire quand même que VIA Rail devait déjà quand même déplacer sa gare en fonction d'une boucle ferroviaire.

1710 Ensuite, les autres sont partielles, c'est-à-dire des bouts de terrains qui peuvent être plus ou moins grands, là, dépendamment des besoins que le projet nécessite. Il y a l'hôtel Best Western. Il y a l'Agence métropolitaine de transport, la corporation Starpark America, les Jardins Dorval, le Rond-point et Hydro-Québec. Ce sont les six autres expropriations qu'il y a à faire, qui sont partielles. Dans plusieurs cas, ce sont des petites superficies.

1715 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord, merci.

1720 **Mr. SAM LEVINSON :**

Would it be possible to get a copy of that list?

**LE PRÉSIDENT :**

Certainement. Elle est disponible, elle va être disponible, oui.

1725

Monsieur Levinson, la liste en question, elle se trouve dans des documents déposés déjà, un document PR5.2, page 46 jusqu'à la page 49. Alors, vous pouvez avoir l'information. Et le PR8 également. Alors, je reprends: PR5.2, pages 46 jusqu'à 49, vous allez trouver la liste dans ce document. Et PR8 également contient la même information.

1730

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Une question.

1735

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, allez-y, madame Gold.

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

1740

Est-ce que le nouveau site de Budget a déjà été défini?

**M. HENRI GILBERT :**

1745

Madame, pour ce qui est du site de Budget, on est en négociations donc pour une acquisition totale. C'est certain que, quand on négocie avec un cas semblable, on regarde les alternatives qui peuvent être jusqu'à la relocalisation de l'exproprié. Mais ça, ça fait partie des discussions.

1750

Je sais que dans ce cas-là précis, il y a des pourparlers dans ce sens-là, mais c'est trop tôt là. On est quand même en train de préparer les plans et devis... bien, de continuer à travailler sur le projet, et puis il y a des pourparlers qui sont en cours présentement. Mais comment ça va aboutir? Je ne peux pas vous le dire, mais on regarde une autre localisation. Mais ça, c'est sûr, ça va être de gré à gré, dans le sens qu'on n'imposera pas une localisation, là, qui ne fait pas l'affaire de monsieur.

1755

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

1760

J'aimerais vous poser une deuxième question. Au sujet du nouveau tracé de la double voie ferrée, sera-t-il nécessaire d'exproprier une partie de la rue? Il y a un petit bout de rue entre l'avenue Edouard VIII et avenue O'Connell.

D'après la figure 8 dans le DA1, il me semble que les «tracks» touchent la rue. J'aimerais juste avoir une clarification.

1765 **M. HENRI GILBERT :**

Excusez, madame. On va tenter d'afficher le projet pour bien comprendre la question.

1770 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Oui.

**M. HENRI GILBERT :**

1775 Monsieur Chénier, vous pourriez peut-être localiser avec madame la...

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

1780 C'est avenue Edouard VIII et avenue O'Connel dans le secteur nord-est. Les «tracks» dans le projet. Alors, il y a une certaine marge...

**M. HENRI GILBERT :**

Oui.

1785

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

... il y a une rue entre les deux vers le sud?

1790 **M. HENRI GILBERT :**

On est très loin, madame, en tout cas, relativement très loin des rues que vous parlez. Le projet de la voie ferrée, le raccordement devrait se faire aux alentours ici, là. Donc, les rues que vous parlez, si je comprends bien, sont ici. Donc, il n'y aurait pas d'impact sur ces rues-là...

1795

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

D'accord.

1800 **M. HENRI GILBERT :**

... si je comprends la question.

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

1805

Oui, oui, je vois. Merci.

**M. HENRI GILBERT :**

Bienvenu.

1810

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, monsieur Andrew Levinson.

1815

**Mr. ANDREW LEVINSON :**

One simple question. When will the final decision be made?

**THE CHAIRMAN :**

1820

Could you start again?

**Mr. ANDREW LEVINSON :**

1825

When is the final decision made to proceed with this project?

**THE CHAIRMAN :**

The question is when will the final decision be made?

1830

**M. ANDREW LEVINSON :**

Oui.

1835

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, monsieur Gilbert?

**M. HENRI GILBERT :**

1840

Donc, comme vous avez vu dans la présentation, le projet devrait se réaliser entre 2007 et 2010 avec l'aménagement en 2011, l'aménagement paysager, l'aménagement d'entrée de ville en 2011. Et, bien entendu, tout ça est conditionnel au décret du gouvernement pour continuer à travailler sur ce projet-là.

1845

Ça nous prend des autorisations. C'est pour ça qu'on est ici aujourd'hui. Le projet va continuer après qu'on ait eu les autorisations nécessaires. Donc, c'est conditionnel à l'obtention de toutes les autorisations nécessaires, mais c'est vraiment prévu en 2007... bien, «prévu», si on a tout, entre 2007 et 2010.

1850 **LE PRÉSIDENT :**

Vous avez une autre question, monsieur Levinson?

1855 **M. ANDREW LEVINSON :**

C'est ça. It's fine. Thank you very much.

**LE PRÉSIDENT :**

1860 Merci. Alors, j'inviterais maintenant maître Alain-Claude Desforges.

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

1865 Merci. Je demanderais, monsieur le président, s'il était possible de revoir à l'écran la configuration qui est préconisée pour les nouveaux axes, étant acquis que j'aurais une démonstration à demander à monsieur Chénier vraisemblablement sur la façon dont la circulation automobile pourra transiter d'un point à un autre. Et ce sera en introduction à ma question et pour la compréhension du BAPE et de tous ceux qui sont ici ce soir, et mes clients particulièrement.

1870 Alors, monsieur Chénier, je demanderais avec votre stylo de nous indiquer à partir de l'est, donc à droite du plan, le chemin que devra emprunter un véhicule, quel qu'il soit, pour rejoindre soit Harland, Pétro-Canada ou McDonald's à compter de l'autoroute 20, bien évidemment. Pourriez-vous à l'aide de votre stylo nous indiquer quelle sera la configuration qu'il devra emprunter.

1875

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Chénier.

1880 **M. JACQUES CHÉNIER :**

Alors, en partant de l'est sur la 20, il y aura une signalisation sortie avenue Fénélon et Dorval, la rue Dorval étant ici, la rue Fénélon étant ici. Donc, les deux seront indiquées.

1885 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Chénier, parlez au micro pour la transcription.

**M. JACQUES CHÉNIER :**

1890

Je m'excuse, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

Ça va.

1895

**M. JACQUES CHÉNIER :**

Je recommence. En provenance de l'est, il y aura une signalisation qui indiquera: «Sortie rues Fénélon, avenue Dorval», l'avenue Dorval étant ici et la rue Fénélon étant ici, Donc, l'automobiliste prendra la sortie ici et fera un virage à droite pour prendre la rue X dont je parlais tantôt, et parvenir le long de la voie de service de l'autoroute 20 vers Harland, Pétro-Canada ou McDonald's.

1900

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

Une question additionnelle, monsieur le président. Vous identifiez la rue X. Le segment qui est en boucle autour du terminus STM que vous indiquez, est-ce qu'il est à sens unique ou à deux sens?

1905

**M. JACQUES CHÉNIER :**

Non. Il sera à 3 voies; une voie, en fait, qui permettra aux autobus de pouvoir manoeuvrer vers l'intérieur, vers le terminus de la STM, sans nuire aux mouvements de circulation vers l'est ou vers l'ouest. Il sera donc... pardon?

1910

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

Allez-y. Je m'excuse.

1915

**M. JACQUES CHÉNIER :**

Évidemment, cette partie-ci sera à sens unique, on aura compris. Ce sera en voie de service, comme c'est le cas présentement. Et le mouvement pourra être fait en sens inverse pour cette portion-là. Il pourra être fait comme ça ici, pour passer vers la rue Fénélon en face des trois commerces.

1920

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

En marge de cette question-là, monsieur le président, une précision additionnelle. Est-ce que vous avez une idée du nombre d'intersections et de feux de circulation qu'il faudra traverser pour accéder à Harland, qui est le premier en direction ouest, ou est-ce que c'est prématuré d'en déterminer le nombre?

1925

1930



**M. JACQUES CHÉNIER :**

1935

Non. Je pense qu'on peut donner un aperçu. On comprendra, monsieur le président, qu'on est à l'avant-projet préliminaire, il reste des précisions. Quelle sera donc la géométrie exacte de cette intersection? Est-ce qu'il y aura un virage à droite? S'il n'y a pas d'obstruction pour des mouvements cyclistes ou pour les piétons ou quoi que ce soit, c'est un aménagement qui sera possible. Est-ce qu'il y aura donc un virage prioritaire à droite? Il s'agira de voir. Mais il y a un feu de circulation ici. Il y a un feu de circulation ici. Et par la suite, ça se fait en mouvement continu jusque devant les trois commerces.

1940

Présentement, quelqu'un qui ferait le même parcours sur la géométrie actuelle aurait aussi deux feux de circulation à passer dans le rond-point.

1945

**LE PRÉSIDENT :**

Pour les gens de la salle, est-ce que ce serait possible de nous donner le chemin à l'état actuel, juste pour faire la comparaison, l'accès pour les mêmes trois commerces.

1950

**M. JACQUES CHÉNIER :**

Présentement, quelqu'un qui s'en vient sur la 20, au lieu de sortir vers le rond-point ici, va continuer sur la 20, et on monte sur le viaduc qui est assez élevé, parce qu'évidemment on doit assurer un dégagement pour les passages des voies de circulation du rond-point sur la 20, et rendu ici, on prend la sortie qui est en face du poste d'Hydro-Québec, la sortie rue Fénélon, qui donne accès à la voie de service en face des trois commerces.

1955

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Alors, je vous invite, maître Desforges, si vous avez d'autres questions, de vous réinscrire.

1960

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

Bien, monsieur le président, j'ai une autre question et...

1965

**LE PRÉSIDENT :**

Allez-y.

1970

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

La question est toute simple et j'aimerais qu'on puisse nous indiquer sur quelle base

1975

Daniel Arbour & associés se fonde pour établir que la fermeture de la sortie Fénélon aura un impact léger ou inexistant. Et j'en suis à la page 4-58. Est-ce que ces documents-là ou ces études-là sont disponibles et pourraient l'être.

1980 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

Monsieur Gilbert.

1985 **M. HENRI GILBERT :**

Monsieur Chénier, dans le même sens, s'il vous plaît.

**M. JACQUES CHÉNIER :**

1990

La mention à laquelle vous référez a été dans l'étude d'impact sur la section d'évaluation des impacts qui étaient anticipés pour le projet et nous avons considéré que les trois commerces sont actuellement accessibles par une voie de service, ont un front sur une voie de service. Que le front sur cette voie de service là va être maintenu.

1995

Il y a des volumes de circulation qui actuellement sont accessibles à partir de la 20, mais il y a aussi des mouvements ou des volumes de circulation, des débits qui vont s'ajouter dans la nouvelle géométrie en provenance de l'aéroport.

2000

Alors, il était difficile pour nous d'estimer les intentions des automobilistes qui passent sur la voie de service. Seulement je regarde la desserte, la voie de service étant... le front étant l'accès, les commerces n'ont pas l'accès sur l'autoroute, les commerces ont accès sur la voie de service, ces conditions-là étant maintenues et, par le fait même, on estimait que les impacts n'étaient pas significatifs.

2005

Ce projet-là, ce réaménagement permettait de corriger un gros problème de sécurité, des manoeuvres qui sont estimées dangereuses en provenance de la 20 est vers l'ouest si on sort à la sortie Fénélon actuellement. C'est quelque chose qu'on pourra voir demain dans la visite technique, si vous voulez. Et voilà.

2010

Donc, c'est ce qui a motivé l'évaluation d'un impact qui est jugé non significatif, non important, puisque les conditions de front sur la voie de service étaient maintenues.

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

2015

Est-ce que je comprends, monsieur Chénier, que l'apport de circulation du nord qui est pressenti compenserait pour la perte de circulation qui emploie jusqu'à présent la sortie Fénélon? Est-ce que c'est raisonnable d'affirmer cela?

**M. JACQUES CHÉNIER :**

2020

Je n'ai pas les chiffres en tête. Ce serait une chose à vérifier, on pourra fournir la réponse demain, si vous voulez, mais il y a des débits qui s'ajoutent effectivement en provenance du nord.

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

2025

D'accord. J'ai terminé, monsieur le président. Je voyais ça venir. Je serai suivi par monsieur John Porfilio qui représente McDonald's, qui aurait des questions.

**LE PRÉSIDENT :**

2030

Oui, je l'appellerai tout à l'heure.

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

2035

Et également par monsieur Jacques Chaput.

**LE PRÉSIDENT :**

2040

Merci, maître Desforges.

Madame Gold a une question.

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

2045

Oui. Est-ce que vous pourriez nous fournir quelques chiffres justement à ce sujet: combien de véhicules passent sur la A-20 direction ouest, à la hauteur de la sortie Fénélon, un chiffre?

2050

Et l'autre: dans le projet proposé, quel serait le débit de circulation projeté sur la nouvelle voie de service de la 20 ouest, à la hauteur de l'ancienne sortie Fénélon. Disons à l'heure de pointe l'après-midi.

**M. HENRI GILBERT :**

2055

Vous parlez bien des gens qui passent sur l'autoroute 20 et non sur la voie de service.

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Oui, sur l'autoroute 20, en direction ouest, à la hauteur de la sortie Fénélon.

2060 **M. HENRI GILBERT :**

Dans les deux sens?

2065 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Disons vers l'ouest.

**M. HENRI GILBERT :**

2070 Vers l'ouest, sur l'autoroute 20.

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

L'heure de pointe l'après-midi.

2075

**M. HENRI GILBERT :**

Et du matin.

2080 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Et sur la nouvelle voie de service proposée, la nouvelle voie proposée à la hauteur de l'ancienne sortie Fénélon.

2085 **M. HENRI GILBERT :**

Je veux bien comprendre. Vous avez parlé de débit sur l'autoroute 20...

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

2090

Oui.

**M. HENRI GILBERT :**

2095 ... et aussi sur la voie de service. Sur les deux vous voulez avoir.

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Oui, la nouvelle voie de service.

2100

**M. HENRI GILBERT :**

La nouvelle voie de service.

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

2105

Oui.

**M. HENRI GILBERT :**

2110

Je demanderais à monsieur François Godard de nous faire part de ses chiffres là-dessus.

**M. FRANÇOIS GODARD :**

2115

Pour bien illustrer les chiffres, je n'ai pas d'image de préparée, je vous déposerais demain une image qui présenterait clairement les débits sur l'autoroute 20 et sur les voies de service actuelles et dans le projet proposé.

**LE PRÉSIDENT :**

2120

Entendu, on recevra ça demain alors. Merci.

J'inviterais monsieur John Porfilio à prendre la parole.

**M. JOHN PORFILIO :**

2125

Monsieur le président, madame la commissaire, si j'ai bien compris la présentation de monsieur Marcotte tantôt, il a fait état de 100 accidents qui se produisent annuellement au rond-point, et je me demandais si monsieur Marcotte ou quelqu'un d'autre pourrait nous indiquer précisément à quel endroit ces statistiques ont été relevées et quelles sont les statistiques qui existent pour supporter cette affirmation.

2130

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gilbert.

2135

**M. HENRI GILBERT :**

On parle de 100 accidents dans l'ensemble de l'échangeur, pas nécessairement dans le rond-point, mais l'ensemble de l'échangeur. Monsieur Godard, s'il vous plaît.

2140

**M. FRANÇOIS GODARD :**

Je vous demanderais juste de préciser à quel endroit exactement pour les statistiques d'accidents que vous voulez.

2145

**M. JOHN PORFILIO :**

À la sortie Fénélon.

2150 **M. FRANÇOIS GODARD :**

À la sortie Fénélon, je n'ai pas les chiffres présentement avec moi. Ça fait que je vous demanderais... demain, je pourrais vous fournir une réponse pour la sortie Fénélon.

2155 **LE PRÉSIDENT :**

Vous allez pouvoir être avec nous demain, monsieur Porfilio?

**M. JOHN PORFILIO :**

2160

Oui, je vais devoir.

**LE PRÉSIDENT :**

2165

Merci beaucoup.

**M. JOHN PORFILIO :**

2170

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2175

Merci. Alors, j'invite maintenant monsieur Jacques Chaput de Pétro-Canada de prendre la parole.

**M. JACQUES CHAPUT :**

Monsieur le président, madame la commissaire.

2180 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Chaput!

**M. JACQUES CHAPUT :**

2185

J'aurais tellement de questions à vous poser, mais je vais m'en tenir à deux questions.

Ma première question, c'est: à partir de quelle date que les travaux dans la portion

Fénélon vont commencer et pour combien de temps? Ça, c'est ma première question.

2190

**LE PRÉSIDENT :**

Ça, c'est advenant le projet est autorisé dans des délais...

2195

**M. JACQUES CHAPUT :**

Advenant la fermeture de Fénélon.

**LE PRÉSIDENT :**

2200

... prévus. D'accord. Monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

2205

Les travaux vont débuter plus tard, parce qu'on veut faire vraiment les liens vers l'autoroute. Si vous voulez avoir plus de détails que ça, monsieur Jacques St-Laurent va vous donner l'information.

**M. JACQUES SAINT-LAURENT :**

2210

Ici, on vous présente un phasage de travaux qu'on a analysé et qu'on s'attend à réaliser. Donc, on parle de la zone, si on peut pointer, on parle de cette zone-ci.

2215

Il est certain qu'en 2010, les principaux travaux, on s'attend que le rond-point Dorval soit mis hors service et en même temps – vous savez, ça ne peut pas se faire instantanément – on a des chemins de déviation, tout ça, on va mettre en service l'avenue Dorval. Ensuite les différents ponts des voies ferrées, sous les voies ferrées, ça, on va le réaliser à ce moment-là. Il y aura un lien direct 520-20 vers la 20 ouest. Les deux trafics, de transit et local, seront séparés à ce moment-là. Et cette étape-là, on pense réaliser ça durant l'été 2010.

2220

**M. HENRI GILBERT :**

2225

Excusez-moi. Pour le bénéfice de la commission, peut-être qu'il serait temps de vous parler des phases des travaux mais en partant du début, je pense pour une meilleure compréhension. Là, on a tout de suite tombé en 2010, mais ce que je propose, pour le bénéfice de la commission et des gens dans la salle, c'est de parler des autres étapes aussi avant pour vraiment situer les travaux.

**LE PRÉSIDENT :**

2230

Le moment est opportun pour avoir la présentation, avec la permission de monsieur

Chaput, pour l'ensemble du projet? Toutes les étapes donc.

**M. JACQUES CHAPUT :**

2235

En fait, la partie qui m'intéresse, c'est la partie en face des commerces sur Fénélon. Ma question était simple: ça commence quand et pour combien de temps que ça...

**LE PRÉSIDENT :**

2240

Alors, pour l'instant, donc, déterminons cette question d'abord. Est-ce que l'information que monsieur Saint-Laurent vous a donnée vous...

**M. JACQUES CHAPUT :**

2245

Non, je n'ai pas eu mon information. Ils vont la commencer quand et ça va durer combien de temps?

**LE PRÉSIDENT :**

2250

Alors, on va donner cette information précise d'abord et puis on reprendra la présentation tout de suite après.

**M. HENRI GILBERT :**

2255

Je vais juste résumer très vite, puis monsieur Saint-Laurent pourrait peut-être compléter après.

Les travaux vont commencer en 2010, parce qu'on va faire les autres travaux avant pour donner l'accès le plus rapidement possible, libérer le secteur pour envoyer les gens directement à l'aéroport. En 2010 commencent les travaux, ils devraient se terminer en 2011. Ça répond directement à la question?

2260

Là, on avait commencé à expliquer ce qui se faisait en 2010. Si la commission le désire, maintenant on pourrait peut-être expliquer le reste.

2265

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Chaput, ça va?

2270

**M. JACQUES CHAPUT :**

Merci.



2275 **LE PRÉSIDENT :**

Alors allez-y avec votre deuxième question et, après, on fait la présentation.

2280 **M. JACQUES CHAPUT :**

Parfait.

**LE PRÉSIDENT :**

2285 Allez-y.

**M. JACQUES CHAPUT :**

2290 Deuxième question, c'est quelles mesures que vous allez prendre en vue des travaux? Quand je parle des mesures, je parle de signalisation et d'accès, des accès temporaires à ce site-là. Comment ça va se passer?

**LE PRÉSIDENT :**

2295 Monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

2300 Merci. Il y a plusieurs mesures de mitigation qui vont être prises et l'accès aux commerces va être assuré en tout temps.

Pour plus de détails, je vais demander à monsieur Marcotte de préciser les mesures de mitigation qui vont être prises lors des travaux pour donner accès aux commerces et d'avoir une certaine fluidité, même durant les travaux.

2305

**M. ANDRÉ MARCOTTE :**

2310 Oui, merci, monsieur Gilbert. Juste pour signaler à l'intervenant que c'est une question extrêmement importante pour tous les riverains et les commerces, et que le ministère des Transports y accorde une attention particulière dans tous ses chantiers, que ce soit à l'île de Montréal ou ailleurs.

2315 C'est quelque chose qui se fait en concertation d'abord avec l'arrondissement. On parle de maintien de circulation et on parle de gestion d'entrave. Ça se fait avec l'arrondissement. Il y a des plans qui sont préparés pour soit les chemins de détour, s'il y a lieu, et également la signalisation pertinente pour que les usagers de la route puissent se rendre aux commerces.

Dans ce cas-ci, ça va être également une signalisation de cheminement qui va indiquer aux usagers de la route pour se rendre également sur la 20 direction ouest. Donc, ça va être fait.

2320           Donc, la responsabilité du ministère, monsieur Chaput, consiste vraiment – monsieur le président, je m'excuse – la responsabilité du ministère, elle est manifeste et elle est importante au niveau de ce maintien de la circulation. Donc, il y a des éléments de signalisation qui sont mis en place avec l'arrondissement, les accès sont maintenus tout au long du chantier. Alors, le ministère, pour ce faire, bénéficie de l'expérience de tous les autres chantiers qu'il a pu réaliser  
2325           notamment sur l'île de Montréal. C'est une question sensible et importante.

          À ce moment ici, on est encore dans un avant-projet préliminaire et les chemins de détour, les chemins de détour, la signalisation précise, c'est-à-dire les endroits où on va indiquer aux gens «tournez à gauche», «tournez à droite», ce n'est pas encore fait. Ces plans-là sont réalisés  
2330           dans l'avant-projet dit définitif, donc à l'étape plus de construction.

          Et encore une fois, j'insiste sur le fait que ça se fait avec la concertation de l'arrondissement et des commerces en question.

2335           **LE PRÉSIDENT :**

          Merci. Merci, monsieur Chaput.

          Alors, j'invite monsieur Richard Marcoux. En attendant peut-être, avec votre permission,  
2340           monsieur Marcoux, on va entendre la présentation sur les séquences des réalisations du projet, peut-être pour obtenir réponse à une vos deux questions.

          Alors, monsieur Gilbert, la présentation sur les phases des réalisations, s'il vous plaît.

2345           **M. HENRI GILBERT :**

          Je demande à monsieur Saint-Laurent de la faire, s'il vous plaît.

**M. JACQUES SAINT-LAURENT :**

2350           Oui. Bonjour, monsieur le président. La présentation va se faire en trois étapes. On va essayer de définir qu'est-ce que c'est un phasage de travaux. Ensuite, on va parler des considérations qu'on a retenues pour faire ce phasage. Ensuite, on va décrire les quatre années.

2355           Donc, on commence. Effectivement, l'approche du ministère est de réaliser les travaux routiers sur une période de 4 ans. Précisons que le ministère est le maître d'oeuvre de ce projet. Tout d'abord, nous aimerions informer que l'élaboration du phasage des travaux est fonction de

deux éléments: la gestion des travaux et les mesures d'atténuation pour le maintien de circulation.

2360

Parlons premièrement de la gestion des travaux. Au début des travaux, nous avons un réseau existant à moderniser. À la fin, 4 ans plus tard, nous allons avoir un nouveau réseau routier plus fonctionnel du fait de la séparation des trois types de circulation: aéroportuaire, autoroutière et locale. Ainsi, au fur et à mesure de l'avancement du chantier, le réseau proposé, en rose, vient remplacer graduellement le réseau existant.

2365

Parlons maintenant des mesures d'atténuation. Lors des modifications du réseau, des travaux temporaires de raccordement sont nécessaires. Ce sont les mesures d'atténuation pour le maintien de la circulation. Ces mesures sont généralement des chemins de déviation aménagés pour permettre une gestion flexible du réseau. Ces chemins sont construits selon les normes établies. On peut donc affirmer que le ministère aménagerait un réseau de bonne capacité, fiable et sécuritaire à chaque phase des travaux. Une bonne planification des phases des travaux permettrait le maintien de la circulation des véhicules, du transport en commun et des accès aux riverains en tout temps.

2370

2375

L'autre préoccupation majeure du ministère est de donner l'information nécessaire sur la gestion des travaux afin de permettre le bon fonctionnement des activités commerciales et de services du secteur; par exemple, par le biais de dépliants ou via le site Internet du ministère.

2380

Nous allons maintenant élaborer sur les considérations retenues pour le phasage des travaux. Rappelons que ce projet est divisé en deux secteurs par les voies ferrées, le Canadien National et le Canadien Pacifique. Pour assurer les échanges nord-sud, le secteur comporte un nouveau lien routier nord-sud de 7 voies de circulation comparativement à 4 voies existantes. Donc, on sépare le trafic du transit, du local.

2385

La construction de ce nouveau lien implique des déviations de voies ferrées et la construction de viaducs ferroviaires. Le Canadien National serait le maître d'oeuvre des travaux ferroviaires. L'échéancier présenté par ce partenaire prévoit la construction des viaducs sur une durée de 4 ans. Compte tenu de ce calendrier, les échanges nord-sud devraient faire l'objet d'une amélioration notable seulement dans la dernière phase des travaux. De plus, les activités de transport en commun, soit celles du terminus de la STM et de la gare de VIA Rail sont concentrées dans le secteur sud. Afin de minimiser les impacts sur leurs activités, il serait donc préférable de limiter la durée des travaux dans ce secteur névralgique.

2390

2395

En contrepartie, nous pourrions réaliser des améliorations au réseau de transport plus rapidement dans le secteur nord, comme l'accès direct à l'aéroport. Donc, le scénario est d'intervenir comme suit: pour le secteur nord, en 2007, 2008, 2009; pour le secteur sud, en 2008, 2009, 2010.

2400

Les diapositives qui vont suivre illustrent les différentes phases de travaux. En se

référant au schéma suivant, qui représente gratuitement les phases des travaux, on peut voir une progression des bénéfices apportés au réseau. Chaque année de réalisation correspond à une couleur particulière.

2405           Voici donc les différentes phases des travaux. En 2007, la phase 1, en vert, comporte la construction de plusieurs ponts d'étagement, dont ceux de l'accès aéroportuaire et du corridor du projet de train intercity, et une structure pour l'avenue Michel-Jasmin. Cette phase induirait peu de changements au réseau routier, exception faite de quelques chemins de détour nécessaires au maintien de la circulation.

2410           En 2008, la phase II, en jaune, serait axée prioritairement sur la mise en service de l'accès aéroportuaire. Nous pouvons vous présenter sommairement l'ordonnancement des travaux selon les priorités suivantes:

2415           – première priorité, reconstruction de l'avenue Michel-Jasmin et d'une partie de l'avenue Dorval afin de maintenir la circulation locale et l'accès aux commerces et riverains;

                  – deuxième priorité, construction d'un secteur de l'autoroute 520 dans son nouvel axe;

2420           – troisième priorité, construction des différents accès aéroportuares de l'autoroute 20 et de l'autoroute 520.

2425           Précisons que, durant la construction, des chemins de détour temporaires seraient aménagés pour maintenir l'accès à l'aéroport. La mise en service des différents accès à l'aéroport à la fin de 2008 permettrait de diminuer d'environ 30 % la circulation dans le passage obligé sous les voies ferrées. De plus, la pression dans tout le rond-point Dorval serait atténuée, ce qui serait un bénéfice appréciable pour tous les usagers durant le reste des travaux.

2430           Dans le secteur sud maintenant, d'autres travaux devraient être réalisés comme le pont d'étagement boulevard Bouchard et la voie de desserte de l'autoroute 20 direction est.

2435           En 2009, les travaux de la phase 3, en rouge, devraient exiger une gestion particulière à des voies de circulation sous les infrastructures ferroviaires. C'est à ce moment-là que la plupart des viaducs ferroviaires vont être terminés. Donc, il y aurait une particularité au niveau de la gestion de circulation.

2440           Dans le secteur nord, les travaux de parachèvement seraient le réaménagement du réseau local, de même que de l'autoroute 520, et l'aménagement en tranchée du corridor du projet de train intercity. Ainsi, à la fin de cette troisième phase, les travaux routiers du secteur nord seraient majoritairement complétés.

                  Dans le secteur sud, les travaux consisteraient à la reconstruction de la chaussée de l'autoroute 20 et à la construction de la voie de desserte de l'autoroute 20 en direction ouest et

d'un tronçon de l'avenue Dorval dans le secteur du rond-point.

2445

En 2010, la phase 4, en orange, serait entamée par la mise hors service du rond-point Dorval. Ceci nécessiterait les mesures d'atténuation suivantes: une gestion du réseau local avec des feux de circulation et un chemin de déviation pour assurer le lien entre les autoroutes 20 et 520. Les principaux travaux seraient le parachèvement de l'avenue Dorval et la construction de la nouvelle sortie avenue Dorval et boulevard Fénélon, le parachèvement des deux bretelles reliant les autoroutes 20 et 520, ainsi que la voie de desserte de l'autoroute 20 en direction ouest.

2450

Pour terminer, soulignons, comme le présente la diapositive suivante, que ce phasage des travaux permettrait des améliorations notables au réseau de transport tout au long du chantier.

2455

Par exemple, comme nous l'avons mentionné tout à l'heure, dès la deuxième année des travaux, la mise en service des différents accès de l'aéroport permettrait de diminuer la pression sur l'ensemble du réseau.

Les prochaines étapes du processus de gestion de projet sont la validation du phasage des travaux auprès des partenaires et l'optimisation de chaque phase en concertation avec les partenaires et en consultation avec le milieu.

2460

En résumé, les travaux devraient s'étaler sur une durée de 4 ans. La circulation des véhicules et du transport en commun ainsi que les accès aux riverains seraient maintenus durant le chantier. La mise en service de la desserte aéroportuaire serait priorisée dans le phasage des travaux.

2465

L'expertise du ministère ainsi que celle des partenaires seraient mises à contribution pour assurer la gestion des impacts de ce chantier complexe.

2470

Merci de votre attention.

**M. HENRI GILBERT :**

Je pense la collaboration de tout le monde et la patience de tout le monde. Vous voyez que quand même, c'est un projet sur 4 ans, comme plusieurs projets qu'on a faits à Montréal où on doit gérer la circulation automobile. Mentionnons l'Acadie où il passe à peu près 300 000 véhicules, Décarie où il en passe à peu près 310, Anjou, Turcot, en tout cas, 250, 280 véhicules par jour. Donc, des chantiers à Montréal font toujours l'objet d'une attention particulière parce qu'à tous les jours, même si on doit faire certains obstacles, créer des obstacles à la circulation, les gens passent pareil.

2475

2480

Là, vous voyez, on a des travaux présentement sur l'autoroute 40, l'autoroute 13. C'est sûr qu'il peut avoir des petits délais mais, dans l'ensemble, les gens passent pareil sur ces grands chantiers-là. C'est pour ça que quand on fait un chantier de l'ampleur de celui qu'on veut

2485

faire ici, il faut le faire sur plusieurs années parce que, à tous les jours, il passe au-dessus de 200 à 300 000 véhicules. Donc, je dirais, c'est une analyse qui est faite pour chaque phase, chaque phase est analysée bien précisément pour l'accès aux commerces, l'accès pour les gens. Donc, il n'y a rien qui est laissé au hasard.

2490

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Gilbert.

2495

Monsieur Marcoux, merci de votre patience. Alors, allez-y avec votre première question.

**M. RICHARD MARCOUX :**

2500

Merci, monsieur le président et madame la commissaire, pour l'opportunité de poser des questions.

2505

Alors, ma question est centrée sur le rapport ou l'étude d'impact qui a été faite sur ce projet-là. On a entendu tout à l'heure dans les présentations que le rond-point Dorval devait être refait pour une variété de raisons, entre autres la sécurité et plus particulièrement qu'il y a approximativement une centaine d'accidents au rond-point, mais on n'est pas capable de préciser exactement le lieu de ces accidents-là, et plus particulièrement les accidents qui auraient lieu sur la voie de service en direction ouest. Deuxièmement...

2510

**LE PRÉSIDENT :**

On aura cette information demain.

**M. RICHARD MARCOUX :**

2515

Oui. Deuxièmement, en ce qui a trait le débit ou le flot de trafic, en ce qui a trait en direction ouest encore une fois pour l'autoroute 20 ou la sortie Fénélon, on n'est pas en mesure, ce soir, de préciser les débits de trafic.

2520

Ma question est celle-ci. Sur l'étude d'impact qui a été déposée par les... j'imagine qui a été commanditée par le ministère des Transports, on indique que l'impact sur les commerçants serait minime. Est-ce que les auteurs de ce rapport ou de cette étude d'impact là sont en mesure de nous quantifier comment est-ce qu'en dépit du fait qu'on n'a pas eu des statistiques ce soir, comment peuvent-ils quantifier que les effets sur nos commerces seront minimes.

2525

**LE PRÉSIDENT :**

Pour les fins de la transcription, voulez-vous identifier, monsieur Marcoux, votre

commerce est lequel et il est situé où exactement avant d'avoir la réponse?

2530 **M. RICHARD MARCOUX :**

Monsieur le président, Harland Pontiac Buick.

**LE PRÉSIDENT :**

2535

D'accord, très bien, merci.

Monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

2540

Je crois que c'est à peu près sensiblement la même question qui a été posée tantôt sur l'étude d'impact. Je pense qu'on a tenté d'y répondre. Demain, on va avoir d'autres réponses concernant les débits sur l'autoroute 20, sur la voie de desserte. Je pense que demain, on va être mieux placés pour donner ces chiffres-là.

2545

Personnellement - on pourra aussi parler des entrecroisements qu'il y a dans ce secteur-là, les activités commerciales aussi dans ce secteur-là, les dangers que ça représente et surtout les niveaux d'inconfort.

2550

Moi, j'ai circulé à quelques reprises, je suis encore retourné ce matin et puis c'est une zone d'entrecroisement. Les gens qui sortent à Fénélon, normalement c'est ça, pour aller aux commerces ou prendre le boulevard Fénélon, le viaduc, et les gens qui arrivent sur la courbe qui vient prendre cette route-là veulent aller prendre l'autoroute, donc il y a un entrecroisement très serré. Les gens qui sortent de Fénélon ont moins de 200 pieds pour rentrer chez Harland, donc à

2555

partir du bout du musoir à aller à l'entrée. Après ça, les autres entrées sont quand même relativement près aussi, ne répondent pas aux normes de sécurité du ministère.

2560

Donc, il y a un entrecroisement et aussi une très petite distance pour rentrer sur les commerces, qui ne répond pas. Mais de toute façon, on va arriver avec les chiffres demain plus précis pour ce qui est de l'achalandage et des débits de circulation.

**LE PRÉSIDENT :**

2565

Avant de passer à la deuxième question, juste pour être clair, quand vous dites: «Ça ne répond pas aux normes de sécurité du ministère», dans quel sens?

2570

Dans le sens qu'à partir du moment où on prend la sortie pour se rendre au commerce de monsieur Marcoux, il y a juste 200 pieds. Donc, c'est trop court pour faire les changements d'un côté de la rue à l'autre en sécurité? C'est ça que vous voulez dire?

**M. HENRI GILBERT :**

Effectivement, c'est très court. L'espace entre le musoir, la bande de béton et la première entrée de Harland est très très courte. Donc, ça, c'est les distances pour se rendre jusqu'à l'autre  
2575 bretelle, il y a 240 mètres.

Si vous voulez, on peut même donner certaines normes à ce moment-ci, si vous le désirez, monsieur le président.

Mais regardez, la distance est très, très petite. Là, on a traversé les trois commerces avec cette distance-là. Puis pensez que les gens qui viennent de la courbe avant veulent aller pour la plupart du temps vers l'autoroute. Donc, ces gens-là traversent, parce que c'est large quand même, traversent ici, vont prendre l'autoroute 20. Tandis que les gens qui sortent pour aller à Fénélon, c'est pour aller à Fénélon ou aux commerces, bien entendu.

2585 Donc, vous voyez qu'il y a un entrecroisement qui se fait là et l'accessibilité aux trois commerces est quand même réduite, très réduite. Ce matin, il y avait un camion qui livrait des autos, stationné. C'est marqué «défense de stationner», même d'arrêter. Il y en avait un qui livrait là, qui fermait la visibilité et il y en avait un autre qui était arrêté chez McDonald's pour aller  
2590 manger, qui avait stationné aussi sur la voie de desserte.

Je ne sais pas si c'est à tous les jours comme ça, mais on a vu ça ce matin, une coïncidence, les deux étaient arrêtés. Et puis il y a de l'entrecroisement et aussi des distances très courtes qu'on pourrait expliquer.

2595

**LE PRÉSIDENT :**

Ce serait utile, monsieur Gilbert, effectivement, de nous fournir l'information la plus détaillée possible en termes s'il y a des normes et en quoi le patron des circulations actuelles  
2600 enfreint ou n'est pas conforme à ces normes-là. Ça nous serait très utile dans notre analyse.

**M. HENRI GILBERT :**

Peut-être monsieur Chénier pourrait en rajouter au niveau des normes.  
2605

**M. JACQUES CHÉNIER :**

Oui, je veux simplement rajouter sur ce que monsieur Gilbert vient d'annoncer.

2610 C'est aussi les vitesses. Quand les gens sont en sortie, la sortie est relativement courte, ce qui fait que les gens sont en vitesse autoroute dans une sortie courte et tombent sur une voie de service. Donc, la décélération n'est pas complétée.



2615 Les gens qui sortent du rond-point et qui s'en viennent ici, pour la majorité, quelques-uns veulent aller à Fénélon, mais la majorité s'en vont prendre l'autoroute. Ils sont donc même sur une voie de service, même si on est à 50 km/heure, ils sont donc dans une phase d'accélération. Parce qu'on a le *feeling*, si vous me pardonnez l'expression, c'est le *feeling* d'être en accélération pour accéder à l'autoroute parce qu'on voit l'autoroute, l'entrée de l'autoroute qui est là.

2620 Déjà, on pourra voir dans la visite technique demain, que les vitesses sur la voie de service sont très importantes et que ces manoeuvres qui se passent à l'intersection ici sont dangereuses.

**LE PRÉSIDENT :**

2625 D'accord, très bien.  
Monsieur Marcoux, vous allez avoir l'obligeance d'être avec nous demain pour avoir...

**M. RICHARD MARCOUX :**

2630 Je vous en prie, monsieur le président, madame la commissaire. Je suis très heureux de voir que le ministère des Transports surveille étroitement ce qui se passe sur le boulevard Montréal-Toronto.

2635 Ma question est ceci à monsieur Gilbert. Combien d'accidents sont survenus sur la voie de service boulevard Montréal-Toronto, plus particulièrement la sortie Fénélon en 2003-2004, monsieur?

**LE PRÉSIDENT :**

2640 Monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

2645 Demain, on va avoir les chiffres, je présume, monsieur Marcoux.

**M. RICHARD MARCOUX :**

Merci.

2650 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Marcoux.

J'invite maintenant monsieur John Burcombe, s'il vous plaît, à prendre la parole.

2655 Vous êtes le suivant, monsieur. Monsieur Laufer, vous êtes le suivant. Merci.

**M. JOHN BURCOMBE :**

2660 Rebonsoir, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

2665 Bonsoir, monsieur Burcombe. Actuellement, je présume que les questions concernant le lien ferroviaire, ce serait mieux de les poser demain après-midi. C'est ça?

**LE PRÉSIDENT :**

2670 C'est-à-dire, on ne va pas limiter votre capacité de poser des questions si vous voulez maintenant, mais on a annoncé qu'il va avoir une présentation qui reprendra la question en détail demain. Mais ça ne vous empêche pas de poser des questions si vous voulez maintenant.

**M. JOHN BURCOMBE :**

2675 D'accord. On mentionne que la gare actuelle Dorval de VIA Rail sera expropriée. Mais qu'est-ce qui se passe? Est-ce qu'il n'y aura pas de gare de VIA Rail à Dorval ou c'est quoi ce qui est prévu concernant la gare de Dorval?

**LE PRÉSIDENT :**

2680 Pendant la période de réalisation du projet ou réalisation et après?

**M. JOHN BURCOMBE :**

2685 Le tout.

**LE PRÉSIDENT :**

2690 D'accord, merci.  
Monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

2695 De toute façon, la réponse plus précise va être élaborée demain concernant la boucle ferroviaire. Mais pour ce qui est pendant les travaux pour la gare de VIA Rail, si je comprends bien la question, monsieur Marcotte va y répondre.

**M. ANDRÉ MARCOTTE :**

2700 Oui. Alors, en ce qui concerne la gare VIA Rail à ce stade-ci de notre projet, au niveau de l'avant-projet préliminaire, monsieur le président, on sait que la gare va devoir être déménagée du côté...

2705 Je ne sais pas si on peut donner une carte ici, à ce moment-ci? On pourrait peut-être pointer l'endroit où on va la déménager.

Ça va être du côté du terminus de la Société de transport de Montréal, L'endroit exact n'est pas encore déterminé. Mais dans notre projet, l'objectif est de maintenir une gare en service avec la même qualité de service que les gens qui prennent la gare ont actuellement, donc avec les mêmes services à l'intérieur. Donc, on va construire une gare temporaire pour la durée du projet, avant que la gare soit définitivement déménagée. Et j'imagine, demain ça va être présenté par le représentant de ADM sur le terrain de l'aérogare.

**LE PRÉSIDENT :**

2715 Merci.

Monsieur Burcombe, deuxième question.

**M. JOHN BURCOMBE :**

2720 Parce que sur votre schéma, votre diagramme, la gare est disparue. Il n'y avait pas la mention de VIA Rail Canada sur le plan.

**LE PRÉSIDENT :**

2725 D'accord.

**M. JOHN BURCOMBE :**

2730 Ça, ça porte à confusion un peu. Peut-être je vais demander, concernant le stationnement à l'est, c'est l'avenue Dorval, ce stationnement présentement est partie du terminus de la STM, je crois. À l'est, c'est un nouveau stationnement qui sera aménagé? Est-ce que c'est ça?

**LE PRÉSIDENT :**

2735 Monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

2740

Monsieur le président, regardez, juste pour la première question de monsieur Burcombe, la gare de VIA Rail est identifiée ici, une fois que la boucle... on va voir ça demain, la boucle ici, la gare va être déménagée de là, ici, à cet endroit-là.

2745

En ce qui concerne l'autre question, je demanderais à monsieur Chénier d'y répondre, s'il vous plaît.

**M. JACQUES CHÉNIER :**

2750

Monsieur le président, comme le montre le plan, on voit qu'il y a un réaménagement qui est prévu pour le terminus de la STM.

2755

Ce dont les gens de la STM nous ont fait part sur le comité technique, parce qu'ils siégeaient sur le comité technique avec nous, c'est à partir du moment où ça circule mieux pour accéder au terminus d'autobus, les raisons sont moins évidentes, c'est moins nécessaire d'avoir les deux débarcadères d'autobus qui sont situés du côté nord des voies ferrées. Ils préfèrent regrouper tous leurs débarcadères – monsieur Pépin pourrait expliquer plus longuement si c'est nécessaire – tous leurs débarcadères du côté sud. De sorte qu'on va empiéter effectivement un peu sur le stationnement, ça nécessite de l'espace.

2760

On est à l'étape du projet préliminaire. On n'a pas le détail du nombre de cases qui sera amputé. L'expropriation de la gare de VIA Rail comme il a été mentionné tantôt, de même qu'une partie du terrain de Starpack, libère un espace au centre du nouvel aménagement qui, au moment où on se parle, sans connaître, puisqu'on est à l'étape de l'avant-projet préliminaire, sans connaître le nombre exact de cases, libère un espace suffisant pour aménager un stationnement qui permettrait au moins d'équilibrer, par rapport à l'offre actuelle du stationnement, le stationnement entre ce qu'il restera sur le terrain de la STM et ce qui serait offert aussi de l'autre côté, possiblement en augmenter. Si on se base sur la superficie disponible, possiblement pour en augmenter le nombre, mais à tout le moins pour équilibrer le nombre offert présentement.

2770

C'est le niveau de détail, à l'étape où nous sommes, c'est le niveau de détail qu'on peut fournir. Mais l'intention est donc d'aménager ce stationnement. Avec la rue X, à laquelle je réfère depuis tantôt, le trottoir permettrait donc, du stationnement qui est ici, de rejoindre le terminus d'autobus facilement ou la gare de l'AMT pour ceux qui utilisent les facilités de stationnement au sud par le passage sous les voies ferrées qui relie le terminus de la STM avec la gare de l'AMT.

2775

Le stationnement de l'AMT demeure et pourrait même être légèrement agrandi par le réaménagement à des fins de stationnement des débarcadères d'autobus qui auraient été déménagés du côté sud des voies ferrées.

2780 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

J'ai une question pour monsieur Pépin de la STM. Si la navette et la gare de VIA Rail s'installaient à l'aéroport, serait-il opportun de déménager le terminus de la STM à l'aéroport aussi afin d'encourager l'intermodalité?

2785

**M. FRANÇOIS PÉPIN :**

2790

Les fonctions du terminus répondent aux besoins de la clientèle de la STM et de la population en général à Dorval. Il faut comprendre que les besoins sont très diversifiés et chaque mode de transport répond à des besoins différents.

2795

Entre autres, au niveau du terminus actuel de la STM, les principaux besoins sont d'abord et avant tout des correspondances bus-bus. À peu près les deux tiers des mouvements piétons qui se font au niveau des quais d'autobus sont d'abord des correspondances autobus-autobus. L'autre tiers, c'est effectivement des gens qui prennent l'autobus pour aller au train de banlieue.

2800

Juste pour vous donner un exemple, 50 % des mouvements véhicules se font vers le sud, vers l'avenue Dorval. Donc, toutes les activités sont effectivement reliées au coeur économique et au coeur résidentiel de l'arrondissement qui est situé du côté sud, à proximité. D'ailleurs, avant l'apparition, la modernisation de la ligne de train de banlieue de l'AMT en 82 par le ministère des Transports, le terminus, à l'époque, est d'ailleurs situé sur les terrains du centre commercial qu'on retrouve au sud du rond-point.

2805

Donc, la relation avec le terminus est beaucoup plus concentrée au sud de l'arrondissement, mais il y a effectivement déjà un déplacement qui s'est fait vers le nord au niveau de l'intermodalité avec le train de banlieue. On parle de besoins donc locaux.

2810

La ligne locale qui dessert actuellement l'Aéroport Trudeau-Montréal amène à peu près 250 personnes par jour. Comparé aux 18 000 personnes qui passent dans le terminus, c'est effectivement très peu. C'est une ligne à faible service, c'est une ligne d'abord d'accommodation.

2815

Donc, la fonction du terminus d'autobus est d'abord pour les résidants de Dorval et les usagers du West-Island, également pour un rôle de rabattement vers le train et, enfin, un rôle vers l'aérogare.

2820

Alors, de déplacer complètement au nord physiquement, effectivement, nous, ça desservirait mal notre clientèle, ça augmenterait de façon majeure nos coûts d'exploitation en prolongeant les parcours d'autobus vers le nord et je ne pense pas qu'on répondrait aux besoins à ce moment-là des résidants de Dorval.

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Merci.

2825

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Burcombe, ça va?

2830

**M. JOHN BURCOMBE :**

Oui. Alors, ça, ça complète mes questions? C'est ça?

**LE PRÉSIDENT :**

2835

On va permettre une autre question. Allez-y.

**M. JOHN BURCOMBE :**

2840

Je ne sais pas si on a parlé d'un lien pour la piste cyclable et les piétons à l'intérieur de l'aéroport? Je ne sais pas si le représentant de l'Aéroport de Montréal peut nous fournir plus d'informations: est-ce qu'ils ont déjà des plans pour ces aménagements, une piste cyclable et un trottoir, un aménagement pour piétons dans l'aéroport ou sur le terrain de l'aéroport.

2845

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Martel.

**M. HENRI-PAUL MARTEL :**

2850

Alors, nous sommes actuellement à l'étape de faire la planification de tout le réseau routier, monsieur le président, de tout le réseau routier et de tous les stationnements en fonction évidemment du réaménagement requis avec la construction possible de l'échangeur si l'autorisation est donnée. Donc, la première étape que nous avons complétée est celle de l'état de la situation actuelle.

2855

Dans la deuxième étape, qui va nous amener les solutions aux problèmes et au réaménagement, nous avons déjà eu d'ailleurs cette discussion-là, il est prévu que les pistes cyclables et les voies piétonnières qui vont originer avec l'échangeur seront définitivement continuées sur les terrains de l'aéroport jusqu'à l'aérogare et au niveau des différentes fonctions qu'il y a autour de l'aérogare elle-même.

2860

Donc, oui, le réseau piétonnier et de vélo sera continué jusqu'à l'aéroport et sur les

terrains de l'aéroport.

2865

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, comme l'a dit monsieur Chénier, il a évoqué la possibilité tout à l'heure, c'est concevable qu'un voyageur pourrait se rendre bientôt à l'aéroport à bicyclette, consigner sa bicyclette à la soute de bagages et partir prendre l'avion.

2870

**M. HENRI-PAUL MARTEL :**

Oui, monsieur le président.

2875

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, merci.

2880

**M. JOHN BURCOMBE :**

D'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

2885

Merci, monsieur Burcombe.

Alors, j'invite maintenant monsieur Aubey Laufer à prendre la parole.

2890

Et avant de prendre la question, monsieur Gilbert, est-ce que ce serait possible de nous fournir l'information que monsieur Saint-Laurent a donnée tout à l'heure concernant le phasage du projet, mais sous forme d'un tableau qui pourrait faciliter la compréhension des gens, parce que sans l'aide des projections dans le temps, c'est difficile à voir ça, donc un tableau peut-être qui pourrait nous dire pour quelle période, quel segment du réseau serait affecté et la nature des projets impliqués. Ce serait utile pour aider à la compréhension.

2895

**M. HENRI GILBERT :**

Est-ce que les plans fournis par monsieur Saint-Laurent étaient suffisants ou vous voulez avoir aussi un tableau disant: «tel secteur, tel secteur»?

2900

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, un tableau synthèse des plans serait à la fois plus économe et plus clair pour la consultation.

2905

**M. HENRI GILBERT :**

On va vous le fournir, monsieur.

2910

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

Monsieur Laufer.

2915

**Mr. AUBEY LAUFER :**

Thank you. A question that I need to ask. Can somebody put up the slide that talks about the train possibly from the Windsor Station to the airport? Because there was talk at one time to have a train to the airport via Vendôme Metro to Montreal West, Lachine, Dorval, and then to have the siding to the airport.

2920

**LE PRÉSIDENT :**

On comprend que cet élément va être inclus dans la présentation sur le lien ferroviaire qui va être fait spécifiquement demain dans la séance de l'après-midi. Est-ce que vous allez être en mesure d'être avec nous demain après-midi?

2925

**Mr. AUBEY LAUFER :**

I will, but you had the slide up earlier this evening.

2930

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gilbert, est-ce que vous suivez monsieur Laufer, de quel graphique il s'agit?

2935

**M. HENRI GILBERT :**

Si je comprends bien, monsieur Laufer demande d'avoir un plan complet qui partirait de la Gare centrale...

2940

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça.

2945

**M. HENRI GILBERT :**

... qui irait jusqu'à la future gare de Dorval.



2950 **LE PRÉSIDENT :**

C'est exact.

2955 **M. HENRI GILBERT :**

Je crois que demain... parce que, comme j'expliquais en début de session, c'est que le ministère des Transports est promoteur du réseau autoroutier, de tout l'aménagement.

2960 Demain, monsieur Martel de Aéroports de Montréal devait faire une présentation. Je ne sais pas si sa présentation inclut un plan montrant le chemin de fer à partir de la Gare centrale.

**LE PRÉSIDENT :**

On comprend que ça va être «oui»?

2965

**M. HENRI GILBERT :**

Oui, monsieur le président.

2970 **Mr. AUBEY LAUFER :**

It's supposed to be from Windsor.

**THE CHAIRMAN :**

2975

Yes. C'est-à-dire que la présentation va couvrir le lien ferroviaire à partir du centre-ville jusqu'à l'aéroport, si je comprends bien, demain. Alors, je vous invite à être des nôtres demain après-midi.

2980 **Mr. AUBEY LAUFER :**

2985 Okay. Second question, thank you. The VIA Rail station. From what I can see on this map here, the train station is not anywhere near the terminal. It's more near the parking lot and there should be a way to have this station go underground because of the weather conditions in the winter, as you know.

**THE CHAIRMAN :**

Mr. Laufer, speak normally. Don't worry about the...

2990

**Mr. AUBEY LAUFER :**

Interpretation?

**THE CHAIRMAN :**

2995

Translation.

**Mr. AUBEY LAUFER :**

3000

Okay.

**THE CHAIRMAN :**

3005

Correct.

**Mr. AUBEY LAUFER :**

3010

Okay. Because of the weather conditions in Montreal, we could have 30°, 40° below zero at the airport. People would, let's say, take the train, the VIA Rail, or they would come in from Toronto, take the VIA Rail and need to go Ottawa, let's say. It would be good if the train would go underground and have the station there instead of the way the train is done now, that it's above ground, people get frozen. Is there any plans to do this?

**LE PRÉSIDENT :**

3015

D'accord, merci.  
Alors, monsieur Gilbert.

**Mr. AUBEY LAUFER :**

3020

Thank you. I'm sorry, Mr. President.

**THE CHAIRMAN :**

3025

That's fine. Thank you.  
Monsieur Gilbert?

**M. HENRI GILBERT :**

3030

Encore là, la question s'adresse à Aéroports de Montréal avec la présentation de demain. Monsieur Martel peut peut-être commenter.

**LE PRÉSIDENT :**

3035

Monsieur Martel, avez-vous un commentaire à faire là-dessus maintenant, quitte à ce qu'on reprenne demain?

**Mr. HENRI-PAUL MARTEL :**

3040 Tomorrow in the presentation, you will see that the train station at the airport is underground and that it's connected by an all-weather corridor to the terminal.

**Mr. AUBEY LAUFER :**

3045 I'm sorry, I didn't... can you repeat?

**Mr. HENRI-PAUL MARTEL :**

3050 Tomorrow in the presentation, you will see that the train station is a covered building. In fact, it's partly underground, because the train will be coming underground in the parking sector. And there is also a covered corridor that goes from the train station to the terminal itself.

**Mr. AUBEY LAUFER :**

3055 Thank you.

**Mr. HENRI-PAUL MARTEL :**

And this will be clearly presented in the presentation tomorrow.

3060 **Mr. AUBEY LAUFER :**

Okay. I will be here tomorrow morning.

**THE CHAIRMAN :**

3065 Thank you, Mr. Laufer.

J'invite maintenant monsieur Ron Bresler à prendre sa place. Monsieur Bresler.

3070 **Mr. RON BRESLER :**

3075 Thank you. I'll keep these off while I'm talking. Good evening. As an introduction, if I can ask you to bring up the slide to indicate the current versus proposed access and traffic patterns to my properties on Michel-Jasmin, and Côte-de-Liesse, and Marshall.

**M. HENRI GILBERT :**

Le requérant parle de la firme Park'N Fly?

3080 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, c'est ça.

3085 **Mr. RON BRESLER :**

Exactly.

**Mr. HENRI GILBERT :**

3090 Your property.

**Mr. RON BRESLER :**

3095 Yes, I have, next to the Budget property on Marshall...

**THE CHAIRMAN :**

Mr. Bresler, remove the headphones, so that it'd be easier to...

3100 **Mr. RON BRESLER :**

3105 Yes, next to the Budget property that's being expropriated on Marshall and then over the bridge on the other side of Côte-de-Liesse there and behind. Exactly, and over there, correct. So, there's a current road pattern in place and there's going to be a new road pattern, and I'm just wondering how the new road pattern is going to work.

**LE PRÉSIDENT :**

3110 Votre question porte sur la période de réalisation du projet seulement ou la période de réalisation et après selon la nouvelle... d'accord, très bien.

**Mr. RON BRESLER :**

3115 During and after.

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord, merci.

3120 **M. HENRI GILBERT :**

Si j'ai bien compris, on veut savoir ce qu'il se passe pendant les travaux et après sur les

propriétés du requérant, c'est ça?

3125 **LE PRÉSIDENT :**

Et en termes de la configuration routière, mouvements de circulation, et caetera, en rapport avec sa propriété, oui, c'est ça.

3130 **M. HENRI GILBERT :**

C'est bien. Monsieur Chénier, s'il vous plaît. Excusez-moi, monsieur le président, c'est monsieur François Godard qui va répondre.

3135 **M. FRANÇOIS GODARD :**

Si je comprends bien, l'entreprise Park'N Fly possède deux terrains, même trois terrains dans le secteur. Il y en a un premier terrain qui est situé ici à côté de Budget, un autre terrain qui est situé ici et un troisième terrain qui est situé ici.

3140

Si on reprend la même explication pour la situation actuelle...

**LE PRÉSIDENT :**

3145

Je m'excuse de vous interrompre, mais quand on parle à l'aide de l'écran, quand on dit: «On passe par ici, on passe par là», il va falloir le décrire pour que ça soit compréhensible pour la transcription, s'il vous plaît.

**M. FRANÇOIS GODARD :**

3150

Actuellement, l'accès pour la portion située près de la rue Marshall ou sur la rue Michel-Jasmin, pour l'entreprise Park'N Fly, pour y accéder, les usagers qui arrivent du sud passent par la sortie ici, le rond-point, traversent le viaduc de la voie ferrée et accèdent, par la rue Michel-Jasmin, à la propriété.

3155

Pour l'accès pour la partie au nord, si on prend le même parcours pour les usagers qui viennent du sud, on poursuit sur Michel-Jasmin jusqu'à la rue Marshall, on traverse l'autoroute 520 et on peut accéder à sa propriété qui est située au nord de l'autoroute 520. Ça, c'est pour l'accès pour la situation actuelle.

3160

Pour ceux qui proviennent du nord de l'autoroute 520, les usagers arrivent ici, prennent la sortie et la voie de service et peuvent accéder au commerce ou passer par la rue Marshall. Ça, ça décrit un peu l'accessibilité actuelle.

3165

Pour le projet, la proposition, d'abord pour la propriété située ici, l'accès pour les gens

qui proviennent du sud, le parcours est à peu près...

**LE PRÉSIDENT :**

3170           Encore, quand vous dites: «La propriété située ici»...

**M. FRANÇOIS GODARD :**

3175           La propriété située sur la rue Michel-Jasmin, pour les usagers qui arrivent du sud, ces gens vont utiliser l'avenue Dorval jusqu'à la rue Michel-Jasmin, vont effectuer un virage à gauche et vont pouvoir accéder à la propriété sur la rue Michel-Jasmin ici ou bien poursuivre, prendre la rue Marshall, traverser l'autoroute 520 et venir à la propriété qui est dans la partie nord.

Est-ce que ça répond à la question?

3180

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Bresler, ça répond à votre question?

3185

**Mr. RON BRESLER :**

It does answer the question. I guess my concern is great due to my past history here of difficulties dealing with the City of Dorval. And I still am unclear though as to the exact impact that this will have, that the recommended solution will have on my business.

3190

So, if possible, I'd like to request detailed drawings, vehicle counts reports and any analyses that there may be that show or might assist us in determining the impact of the proposed works on my land and on my business. I'm assuming there must be certain traffic counts and impacts studies.

3195

**LE PRÉSIDENT :**

3200           Alors, permettez-moi, monsieur Bresler, de prendre la question. Alors, monsieur Gilbert, est-ce qu'on possède des données sur le régime d'écoulement actuel du trafic et le niveau de fréquentation de la propriété de monsieur Bresler à l'état actuel? Et dans quelle mesure ce patron de trafic serait modifié par la nouvelle configuration?

**M. HENRI GILBERT :**

3205           Si je comprends bien, le commerce dont on parle, c'est un commerce de stationnement pour les voyages.

**LE PRÉSIDENT :**

3210 C'est ça.

**M. HENRI GILBERT :**

3215 J'essaie de comprendre comment le débit de circulation devant le commerce fait en sorte que ça va amener plus ou moins. C'est une destination pour aller prendre l'avion. Mais en tout cas, on va voir ce qu'on a dans nos chiffres pour voir quelle information donner. Je ne le sais pas, je vais vérifier avec les gens qui ont préparé les études, mais j'essaie de comprendre le bien-fondé de savoir, vu que c'est une destination, c'est le stationnement, combien qu'il passe de personnes devant le commerce peut influencer les gens qui ont cette destination-là comme but.  
3220 J'essaie de comprendre.

**LE PRÉSIDENT :**

3225 Je ne sais pas non plus que ça soit le cas, mais à moins que la nouvelle configuration pourrait être telle que ça favorise le choix d'une autre option de stationnement, par exemple. Je n'en sais rien, mais je dis ça d'une façon hypothétique.

**M. HENRI GILBERT :**

3230 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

3235 Voilà.

**M. HENRI GILBERT :**

On va vérifier ce qu'on a, monsieur le président.

3240 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord, merci, merci.

**Mr. RON BRESLER :**

3245 Are you asking...

**THE CHAIRMAN :**

3250 No, I was talking to him.

**Mr. RON BRESLER :**

Okay.

3255 **THE CHAIRMAN :**

Do you have any other questions?

**Mr. RON BRESLER :**

3260

I do have another question, if possible. Well, to the extent that there is an impact on my business or on my land values, I see that there's not going to be a formal expropriation of my properties. I didn't hear my properties listed on the... earlier on.

3265

I'm curious how we dealt with... particularly, have you identified if there will be an impact on my business interests? And I'm assuming there will be funding to deal with loss of business use in addition to any expropriation on land.

**LE PRÉSIDENT :**

3270

C'est le moment peut-être, monsieur Gilbert, d'expliquer un peu les commerces qui se sentiraient, à tort ou à raison, lésés par la nouvelle configuration, mais qui ne sont pas expropriés. Et quels sont les recours qui leur sont offerts et quel mode de dédommagement possible, s'il y a lieu.

3275

**M. HENRI GILBERT :**

Normalement, la responsabilité du ministère, c'est d'assurer l'accès aux commerces ou aux établissements. C'est sa responsabilité.

3280

De là, on ne peut pas garantir, comme je disais tantôt, au niveau de l'achalandage. Donc, demain matin, il arrive un mégacentre où on contourne une route pour les besoins, un village même à titre d'exemple, on ne peut pas garantir l'achalandage.

3285

Donc, le ministère a une responsabilité, c'est d'assurer un accès. Mais quand il n'y a pas d'expropriation, le recours peut être devant des tribunaux, mais je vais peut-être demander à monsieur Jodoin de donner plus de détails là-dessus, s'il en a. Mais comme je vous dis, notre responsabilité n'est pas au niveau de l'achalandage mais de donner un accès.

3290

**LE PRÉSIDENT :**

Dans les cas où la nouvelle configuration pourrait représenter une possibilité de perte



d'un commerce mais qu'il n'est pas nécessairement touché physiquement, les réclamations ou les allégations concernant une telle perte s'adresseraient à qui et c'est quoi les recours dans ce cas?

3295

**M. HENRI GILBERT :**

Comme je disais tantôt, le ministère ne dédommage pas...

3300

**LE PRÉSIDENT :**

Non, je comprends.

3305

**M. HENRI GILBERT :**

... pour les pertes d'achalandage dues à une reconstruction de route, ou une nouvelle géométrie, ou peu importe.

3310

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

3315

**M. HENRI GILBERT :**

Il ne rembourse pas les dommages causés. Il y a peut-être d'autres moyens légaux que je ne connais pas, que peut-être monsieur Jodoin pourrait expliquer, mais ça s'adresse aux tribunaux.

3320

**M. DENIS JODOIN :**

En fait, lorsqu'il n'y a pas expropriation, il n'y a pas de possibilité... en fait, il y a toujours une possibilité devant les tribunaux de droit civil si jamais la personne se sent lésée. C'est aux gens à faire la preuve avec des recours devant les tribunaux de droit civil.

3325

Le Tribunal administratif d'expropriation n'est pas habilité à entendre ce genre de cause-là, parce que ce n'est pas un dossier d'expropriation, c'est du droit civil, puis c'est à chacun à faire la preuve du dommage, du préjudice qui est causé dans tout ça.

3330

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Disons si monsieur Bresler décide de s'adresser aux tribunaux, qui est la partie intimée? Ça va être le ministère des Transports? Le gouvernement de Québec? La poursuite serait faite envers qui?

3335 **M. DENIS JODOIN :**

Ce serait contre le ministère des Transports.

3340 **LE PRÉSIDENT :**

Contre le ministère des Transports, d'accord. Merci.

**M. DENIS JODOIN :**

3345 Je peux ajouter qu'on a déjà eu des recours de cette façon-là, puis on a de la jurisprudence à l'effet qu'on... c'est ça, nous autres, notre mission, c'est quand même de faire des réseaux autoroutiers. Et en autant qu'on assure un accès aux résidents ou aux commerces, la jurisprudence qu'on a, c'est à l'effet qu'il n'y a pas de dommage qui est compensé pour ce genre de situation-là.

3350

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

3355 **Mr. RON BRESLER :**

If I may comment, I don't think that that is 100 % clear here where you're going to take business away from my enterprise and give it to one of the funding partners of this project, namely ADM.

3360

**LE PRÉSIDENT :**

Alors...

3365 **Mr. RON BRESLER :**

I'm not saying that's the intent, but that may be the impact.

**THE CHAIRMAN :**

3370

Mr. Bresler, address...

**Mr. RON BRESLER :**

3375

I'm sorry.

**THE CHAIRMAN :**

That's fine.

3380

Alors, la question se précise davantage, monsieur Gilbert. C'est que monsieur Bresler estime que le projet, tel que proposé, pourrait drainer des clients qu'il a actuellement vers un stationnement rattaché à un partenaire dans la réalisation du projet. Et c'est ça le fondement finalement de sa plainte. Alors, tenez compte de ça quand vous apportez les éléments nouveaux

3385

demain.

**M. HENRI GILBERT :**

Très bien, monsieur le président.

3390

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Gilbert.

3395

**Mr. RON BRESLER :**

Thank you.

**LE PRÉSIDENT :**

3400

Merci, monsieur Bresler.

Dernière intervention, monsieur Émile Dansereau, s'il vous plaît. Est-ce que madame Pelletier est avec vous ou...

3405

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

Tantôt, je représentais Vélo Dorval, Maintenant, c'est Émile Dansereau qui est le...

3410

**LE PRÉSIDENT :**

Allez-y.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

3415

J'ai des questions à poser.

**LE PRÉSIDENT :**

3420

Allez-y.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

3425 Dans le document déposé PR3.3, tableau 3.6, figure 38, PDF 66, qui nous donne les prévisions d'achalandage de l'aéroport de Dorval, ce document-là nous donne une donnée pour 98 origine-destination, une donnée pour 2003 origine-destination, ensuite de ça des projections. Donc, avec ces deux chiffres-là, on fait des projections pour le futur.

3430 Ça fait que la question est celle-ci. Avec seulement des données d'achalandage pour deux ans, soit seulement deux valeurs pour faire des projections d'achalandage pour le futur, quel pourcentage de certitude ou de marge d'erreur ont les projections faites? En d'autres mots, qu'est-ce qui fait dire au promoteur que les projections ne sont pas trop faibles et tout cela sera à refaire aussitôt que ce sera construit à cause d'un manque de capacité?

**LE PRÉSIDENT :**

3435 La fiabilité des données à la base du projet, monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

3440 J'aimerais bien comprendre, peut-être je n'ai peut-être pas très bien compris. On parle d'achalandage prévu pour Dorval. C'est ça? Et puis on me dit que les données sont sur deux ans et puis c'est quoi la... parce qu'on peut aller très loin, on peut aller jusqu'à la modélisation là-dedans. Je veux bien comprendre la teneur de la question.

**LE PRÉSIDENT :**

3445 Monsieur Dansereau, sa lecture de la situation, c'est peut-être que vous avez peu de données pour justifier une projection de cette importance, qui est quand même important pour la justification d'un projet. Alors, dans quelle mesure le peu de données disponibles pourrait  
3450 effectivement justifier des projections qui sont utilisées dans le projet.

C'est ça, monsieur Dansereau?

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

3455 Bien, c'est ça, en cours de graphique, on a un point, on a deux points, on tire une ligne. Ce point-là, s'il est ici ou s'il est là, la ligne peut être là comme la ligne peut être là. Ça, c'est le futur. Comment est-ce qu'on fait pour projeter le futur avec un point de départ et un autre point.

**LE PRÉSIDENT :**

3460 D'accord.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

3465 Ça en prend plusieurs, d'habitude.

**M. HENRI GILBERT :**

3470 Peut-être la question est en deux volets aussi, parce qu'on pourrait y répondre au niveau des études qu'on a faites, aussi de la modélisation et aussi les études faites par ADM. Donc, on peut commencer avec monsieur Godard qui va venir expliquer les données. Et ensuite, si on veut aller plus loin, on pourrait aller avec la modélisation, parce que c'est un système assez compliqué qui vient évaluer le futur avec ça, c'est très mathématique. Et aussi, il y a des données qui pourraient être mises sur la table par Aéroports de Montréal.

3475

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

3480

**M. HENRI GILBERT :**

Est-ce qu'on peut répéter la page, s'il vous plaît, du document?

**LE PRÉSIDENT :**

3485

Monsieur Dansereau?

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

3490

Certainement. Ça s'appelle PR3.3, tableau 3.6, page 38. En PDF, c'est page 66.

**LE PRÉSIDENT :**

3495

Le document s'intitule comment? Avez-vous le titre, monsieur Dansereau?

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

3500

Oui. C'est le tableau 3.6, *Prévisions d'achalandage à l'aéroport de Dorval*, déposé en 2004, le 08-12.

**M. FRANÇOIS GODARD :**

Si je comprends bien la question, on demande comment on a établi des prévisions d'achalandage pour 2016 basé sur les données 98 et 2003.

3505 D'abord, je voudrais vous présenter un peu la méthodologie qu'on a utilisée pour établir les débits actuels et la situation prévisible, donc toutes les étapes pour les prévisions.

D'abord, pour la situation actuelle, en 1998...

3510 **LE PRÉSIDENT :**

Identifiez le graphique, s'il vous plaît.

**M. FRANÇOIS GODARD :**

3515

Sur le graphique, ici?

**LE PRÉSIDENT :**

3520

Non, le titre.

**M. FRANÇOIS GODARD :**

3525 C'est Diagramme logique de la méthodologie employée pour toutes les analyses. À partir de ce diagramme-là, on explique les données utilisées pour l'achalandage et l'établissement des prévisions d'achalandage pour le futur.

3530 D'abord, prenons les données de base qu'on a utilisées. En 1998, nous avons effectué une enquête origine-destination par caméra vidéo, qui indiquait tous les mouvements d'entrée et de sortie dans l'échangeur Dorval. Donc, ça a été les données de base pour établir la situation actuelle.

3535 On a effectué ensuite des comptages de mise à jour, en 2001 et en 2003, pour voir l'évolution de la circulation dans l'échangeur. Toutes ces collectes de données là étaient pour établir la situation actuelle. Ensuite, pour l'établissement...

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

3540 C'est parce qu'on parle d'échangeur. Je pense que ce tableau-là parle de voyageurs à l'aéroport de Dorval. Il ne parle pas de gens qui passent dans l'échangeur là.

**LE PRÉSIDENT :**

3545 On va laisser la réponse et, après, les clarifications, on va les demander. D'accord?

**M. FRANÇOIS GODARD :**

Donc, pour préciser la question, c'est plutôt l'établissement des prévisions d'achalandage de l'aéroport de Dorval que la question est?

3550

**LE PRÉSIDENT :**

Votre question, monsieur Dansereau, porte sur l'achalandage de l'aéroport?

3555

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

Je relis le titre. C'est *Prévisions d'achalandage à l'aéroport de Dorval*, tableau 3.6. Ça montre les passagers origine-destination, correspondance, et le total. Il me semble que ce n'est pas un échangeur, ça là, origine-destination à l'aéroport et correspondance.

3560

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, ça concerne le niveau de fréquentation des passagers à l'aéroport, qui vont à l'aéroport de Montréal. C'est ça.

3565

**M. FRANÇOIS GODARD :**

D'accord. Les prévisions d'achalandage de l'aéroport ont servi d'intrant pour établir les prévisions de l'échangeur Dorval. Les prévisions d'achalandage pour l'aéroport ont été fournies par Aéroports de Montréal. Donc, j'inviterais peut-être Aéroports de Montréal peut-être à répondre à cette question-là.

3570

**LE PRÉSIDENT :**

3575

Monsieur Martel, vous suivez l'échange, avez-vous des éléments à apporter à...

**M. HENRI-PAUL MARTEL :**

3580

Monsieur le président, nos prévisions de trafic sont faites à chaque année en conjonction avec Transports Canada et ce sont des modèles qui servent sensiblement pour tout, le même modèle pour tous les aéroports au Canada. Ils sont basés sur des hypothèses qui prennent en compte les niveaux anticipés de croissance tels que l'activité économique, la population, les prix du pétrole, les revenus personnels disponibles, etc.

3585

Donc, c'est toute une série de paramètres qui sont pris en ligne de compte dans des modèles éprouvés depuis plusieurs années. Et, grosso modo, les prévisions reflètent environ une augmentation moyenne annuelle entre 2.5 % et 3.5 % par année.

**LE PRÉSIDENT :**

3590

D'accord. C'est la base de prévisions que vous avez utilisée. Donc, ce n'est pas juste une simple extrapolation à partir de deux points.

**M. HENRI-PAUL MARTEL :**

3595

Ah! non, pas du tout, pas du tout, jamais.

**LE PRÉSIDENT :**

3600

D'accord, très bien.

Monsieur Dansereau, alors votre deuxième question.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

3605

Je ne voudrais pas que ça passe pour une question. À ce moment-là, pourquoi ne pas les donner dans les documents déposés?

**LE PRÉSIDENT :**

3610

Pourquoi pas donner...

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

3615

Ces données-là. Pourquoi?

**LE PRÉSIDENT :**

On va demander. Finalement, monsieur Martel, est-ce que...

3620

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

Vous laissez croire que c'est fait sur deux ans, là, puis qu'on...

**LE PRÉSIDENT :**

3625

Je vais poser la question. Monsieur Martel, est-ce que c'est possible...

**M. HENRI-PAUL MARTEL :**

3630

D'abord, je ne comprends pas, monsieur le président, la question des données sur deux ans et j'aimerais bien voir le document en question.



**M. ÉMILE DANSEREAU :**

3635 J'ai donné la référence. J'assume qu'il va pouvoir le voir demain dans l'explication ou je pourrai lui donner en sortant cette page-là si...

**LE PRÉSIDENT :**

3640 C'est dans l'étude d'impact.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

3645 J'assume que c'est vous qui avez donné ça aux gens, les promoteurs du projet, puis que ça fait partie...

**M. HENRI-PAUL MARTEL :**

3650 Monsieur le président, si ce sont des prévisions de trafic passagers pour l'aéroport, elles proviennent de l'aéroport.

**LE PRÉSIDENT :**

3655 D'accord, très bien.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

3660 Il y a juste deux ans.

3665 Deuxième question. Je vais faire un préambule dans celle-là, parce que peut-être qu'on se retrouve avec ça qu'il y a beaucoup d'autres données qu'on n'a pas partagées avec nous. Ma question sur la congestion possible des bretelles, mais comme, par exemple, en PR3.2, annexe A, page 40, PDF 42, on parle d'analyse de file d'attente, puis c'est une page blanche dans le rapport. Après ça, la page précédente, on parle de bilan des accidents routiers, puis c'est une page blanche. Ça fait que c'est difficile de...

**LE PRÉSIDENT :**

3670 Est-ce que c'est possible de... vous avez consulté cette information à partir de version PDF disponible dans le site...

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

Oui, et à la Bibliothèque de Dorval.

3675 **LE PRÉSIDENT :**

Et aussi à la Bibliothèque de Dorval.

3680 **M. ÉMILE DANSEREAU :**

Et j'ai eu le même résultat, des pages blanches.

**LE PRÉSIDENT :**

3685 D'accord, très bien.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

3690 Ma question est la suivante. La bretelle venant de la 220 ouest qui s'en va vers l'aéroport, si on pouvait montrer le plan global...

**LE PRÉSIDENT :**

3695 Actuelle, situation actuelle d'abord?

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

Non, non, le plan global proposé.

3700 **LE PRÉSIDENT :**

Le plan proposé.

**M. HENRI GILBERT :**

3705 De la 20 qui va vers Dorval?

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

3710 Pas celui-là. Il y en a un autre tantôt qui était beaucoup plus visible que ça, les bretelles routières proposées.

**LE PRÉSIDENT :**

3715 Les bretelles routières à partir de la 20?

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

3720 C'est ça, à partir de la 20, un plan global qui nous montre la bretelle routière qui vient du centre-ville, qui s'en va vers l'aéroport.

**M. HENRI GILBERT :**

3725 Excusez. On l'avait, l'autre avant. C'est sûr que c'est un croquis là, mais la 20 qui part d'ici, la future 20 va passer ici, va aller directement à l'aéroport.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

3730 C'est ça. Cette bretelle-là en question, mon estimé, c'est qu'elle est très longue mais à voie unique. Et mon estimé de la longueur, tous les plans que j'ai vus, il n'y avait pas d'échelle, 2 000 à 2 500 pieds, une bretelle à voie unique, 2 000, 2 500 pieds de long.

3735 J'aimerais que vous me confirmiez la longueur de cette bretelle à voie unique. Et pouvez-vous nous dire combien de fois par semaine vous estimez que la voie unique sera bloquée et combien de temps durera en moyenne chaque blocage.

3740 Comme vous le savez, on est au Canada, il y a de la neige, il y a de la pluie, il y a toutes sortes de choses qui arrivent, puis on a un climat difficile. Une bretelle à voie unique, c'est étroit, ça bloque, ça a tendance à bloquer souvent. Et plus elle est longue, plus les possibilités sont qu'elle bloque.

**LE PRÉSIDENT :**

3745 Vous avez décrit ça très bien dans votre requête, d'ailleurs, monsieur Dansereau.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

C'est ça. Puis la même question s'applique pour la bretelle de retour vers Montréal.

3750 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

3755 On essaie de trouver une section type. Là, on a les largeurs là-dessus et puis peut-être que monsieur Marcotte pourrait continuer.

**M. ANDRÉ MARCOTTE :**

3760

Monsieur le président, comme on peut le voir sur le graphique, la largeur est de 6.5 mètres. On parle du centre-ville vers l'aéroport, 6.5 mètres. Comme l'intervenant le mentionne, on prévoit une bretelle seulement qu'unidirectionnelle, seulement qu'à simple voie. La largeur est suffisante. En cas d'accident ou d'interruption de service, elle est relativement large pour que les

3765

autos puissent passer à côté. Donc, c'est un élément important à connaître.

Par ailleurs, nos évaluations de capacité, on a également un graphique qu'on peut vous montrer sur la capacité qu'on prévoit que cette bretelle-là doit prendre en 2016. Je pense que ce serait bon qu'on le regarde.

3770

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous dites qu'à une largeur de 6,5 mètres, même si c'est une voie unique, elle permettrait de doubler une voiture en panne ou un accident. D'accord.

3775

**M. HENRI GILBERT :**

Pour la compréhension, monsieur Marcotte a dit oui, parce que c'est une voie de 6.5 mètres qui permettrait, si jamais il y avait un accident, de tasser le véhicule et de permettre le passage des véhicules à côté. Ensuite, vous avez les réserves de capacité pour chacune des bretelles. Avec le nouvel aménagement, on est arrivés à des nouvelles capacités résiduelles.

3780

Monsieur Godard, s'il vous plaît.

3785

**M. FRANÇOIS GODARD :**

Ce qu'on voit sur la figure, c'est des débits théoriques pour une bretelle ou une voie unique, c'est une capacité estimée pour la section courante de 1 800 véhicules à l'heure. Ce qu'on estime pour 2016, à l'heure de pointe du soir, qui est la période la plus critique d'accès à l'aéroport, c'est 692 véhicules à l'heure, donc ce qui représente qu'on utiliserait 38 % de la capacité de la bretelle.

3790

Et je pourrais apporter d'autres éléments au niveau de la réserve de capacité du projet soumis. C'est que, dans le nouvel aménagement, il n'y a pas seulement un seul accès pour l'aéroport provenant du sud contrairement, actuellement, il y a un passage obligé et unique sous les voies ferrées, qui est à deux voies. Donc, c'est plus fragile comme système routier que ce qui est proposé, où on a des voies directes.

3795

Et en cas d'incident qui bloquerait la voie d'accès à l'aéroport, il existe toujours d'autres voies alternatives en passant par l'avenue Dorval, Michel-Jasmin et accéder à l'aéroport près de l'Hôtel Hilton par la voie locale. Donc, ça, c'est en cas d'urgence qui est, je pense, très rare.

3800

**LE PRÉSIDENT :**

3805           Donc, monsieur Godard, vous dites, le titre parle de débits et capacité théoriques. Alors, il y a certaines hypothèses évidemment à la base de ça, il y a une vitesse moyenne hypothétique, il y a conditions climatiques hypothétiques, etc., etc.

3810           Alors, pour prendre les termes de la question de monsieur Dansereau, la marge que vous avez ici, 62 % qui reste, partant de précipitation de glace, de neige, se rétrécit de combien?

**M. FRANÇOIS GODARD :**

3815           Ça, c'est au niveau de l'entretien des routes. Pour la capacité d'une voie, on a besoin à peu près de 3.5 mètres pour faire circuler les véhicules. Le 6.5 mètres comprend des largeurs de réserve pour pouvoir continuer à passer s'il y a des véhicules en panne ou une accumulation de neige à côté. Donc, même en cas d'accumulation de neige ou d'un véhicule en panne, la circulation va être assurée quand même dans la bretelle.

**LE PRÉSIDENT :**

3820           Donc, c'est toujours la largeur qui vous donne la certitude que vous allez maintenir un niveau de service acceptable et même dans des conditions comme ça.

**M. FRANÇOIS GODARD :**

3825           Oui. On a même une surlargeur.

**LE PRÉSIDENT :**

3830           Monsieur Gilbert, vous voulez ajouter quelque chose?

**M. HENRI GILBERT :**

3835           Si vous me permettez. Ce genre de voies qui sont longues et assez larges, vous avez la même chose à Turcot, vous avez des voies même assez longues qui passent d'une autoroute à l'autre et le ministère entretient ces routes-là. Donc, avec 6.5 mètres, on tasse la neige et on vient la ramasser plus tard. Il n'y a pas de problème avec ce genre d'entretien là, on le fait régulièrement. On le fait sur l'ensemble du réseau de Montréal, même une partie à contrat.

3840           Donc, le réseau autoroutier est toujours nettoyé dans un temps relativement court, toujours en fonction des gens qui y circulent. Une tempête de neige qui arrive pendant l'heure de pointe, c'est très différent d'une tempête de neige qui arrive le soir.

**LE PRÉSIDENT :**

3845

D'accord. Merci, monsieur Dansereau.

3850

Alors, ça épuise la liste de la séance. On a rendez-vous, pour ceux qui désirent se joindre à nous pour la visite, demain à 9 h 30, à l'entrée de l'hôtel. Et j'espère que vous vous êtes inscrits déjà. Sinon, l'audience reprend demain à 13 h 30. Merci beaucoup.

\* \* \* \* \*

3855

Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

Et, j'ai signé :

3860

\_\_\_\_\_  
**LISE MAISONNEUVE, s.o.**