

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

ÉTAIENT PRÉSENTS:                    M. QUSSAÏ 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 2**

Séance tenue le 15 septembre 2005, 13 h 30  
Hilton Montréal Aéroport  
12505, Côte-de-Liesse  
Dorval

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 2005 .....	1
MOT DU PRÉSIDENT .....	1
LE PRÉSIDENT: .....	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS .....	1
PRÉSENTATION PAR AÉROPORTS DE MONTRÉAL .....	8
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
MONIQUE PELLETIER .....	12
JOHN BURCOMBE .....	19
AUBEY LAUFER.....	22
ÉMILE DANSEREAU.....	25
ROBERT PERREAULT .....	31
REPRISE DE LA SÉANCE.....	39
ANDRÉ PORLIER .....	39
TED QUINT.....	46
ALAIN-CLAUDE DESFORGES.....	47
JOHN PORFILIO .....	57
JACQUES CHAPUT .....	65
MONIQUE PELLETIER .....	67
JOHN BURCOMBE .....	70
ÉMILE DANSEREAU.....	74
ROBERT PERREAULT .....	81

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT :

5 Bonjour, mesdames et messieurs! Merci d'être venus. On reprend les travaux de la  
commission et je vous rappelle qu'il y a une autre séance qui s'ajoute aujourd'hui à partir de  
19 h ce soir. Je vous informe également que le registre pour s'inscrire pour poser des  
questions est ouvert à partir de maintenant. Alors, annoncez votre intention de poser des  
10 questions avec monsieur Fillion à l'arrière de la salle dans la mesure où on garde l'ordre de la  
séance.

Dans l'ordre, on va passer à travers les documents déposés depuis la fin de la  
séance d'hier soir. Il y a certaines questions qui restent en suspens qu'on va revenir là-  
dessus et, par la suite, on va passer à la présentation sur le lien ferroviaire. Monsieur Martel,  
15 j'imagine que vous l'avez aujourd'hui? Et, par la suite, on reprendra la liste des questions.

Alors, je m'adresse d'abord à monsieur Gilbert. Est-ce qu'il y a des documents que  
vous avez déposés depuis hier soir? Les identifier, s'il vous plaît.

### 20 M. HENRI GILBERT :

Oui, monsieur le président. Il y a une série de documents qui ont été déposés. Le  
premier document, c'est Phase de construction de l'échangeur Dorval en douze copies.

25 Ensuite, une série d'acétates dont on a fait mention hier, qui sont déposées, il y en a  
à peu près une dizaine, je vais vous les nommer. La première c'est : Organigramme  
d'acquisitions, en douze copies; Coupe transversale sous le viaduc ferroviaire, en douze  
copies également; Copie transversale des voies d'accès à l'aéroport, en douze copies;  
Réseau piétonnier et cyclable, le projet, douze copies; Réseau cyclable, projet, douze  
30 copies; Diagramme logique de la méthodologie employée, en douze copies; Localisation  
des feux de circulation, projet, douze copies; Géométrie de la sortie Fénélon, situation  
actuelle, douze copies; Situation actuelle, c'est-à-dire les diagrammes de l'échangeur dont  
on a fait mention hier, en douze copies et la Situation proposée, également en douze copies.

35 Les circuits d'autobus, situation actuelle, douze copies; Débits et capacité  
théorique, lien d'accès à l'aéroport, heure de pointe du soir 2016, douze copies.

### 40 LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Gilbert.

Côté personnes-ressources et organismes invités, y a-t-il des documents à déposer? Je vous invite à vous identifier et identifier le document également, s'il y a lieu. D'accord, merci.

45

Maintenant, pour les questions en suspens depuis hier soir, monsieur Gilbert, on va prendre les éléments nouveaux que vous aimeriez ajouter maintenant?

**M. HENRI GILBERT :**

50

Oui, merci. Premièrement, une question de madame la commissaire, madame Gold, concernant les expropriations à faire à l'est de la future boucle ferroviaire, j'avais compris au niveau du projet autoroutier, s'il y avait des expropriations, il n'y en a pas, comme j'avais dit. Mais au niveau de la navette ou le lien ferroviaire, je crois que monsieur Martel, dans sa présentation, va vous en parler. Donc, c'est l'ADM qui est promoteur, je vais lui laisser le soin de répondre à cette question-là.

55

Pour les autres questions qui étaient en suspens hier, il était mention de la sortie Fénélon, son déplacement qui va être plus à l'est. Je demanderais à monsieur André Marcotte de tenter de répondre à la question, s'il vous plaît.

60

**M. ANDRÉ MARCOTTE :**

Merci. Monsieur le président, il y a un certain nombre de questions qui ont été posées hier, alors je vais m'approcher un petit peu. Si je me souviens bien, on avait parlé du nombre d'accidents dans le secteur à l'étude. Alors, on va déposer un tableau sur le nombre d'accidents. Également, il y avait la question des débits de circulation et la question des normes du ministère concernant cette situation particulière là.

65

Alors, avant d'entrer dans les détails et que les spécialistes nous déposent les documents, j'aimerais rappeler que le déplacement de la sortie Fénélon est requise, non seulement pour une question de sécurité. Hier, on a insisté peut-être un peu beaucoup sur la question de sécurité, mais il faut comprendre que c'est au cœur de la problématique de ce qu'on a présenté hier.

70

Par exemple, hier, on a dit que les objectifs prioritaires présentés pour le ministère des Transports pour le réseau routier, c'était vraiment une connexion d'autoroute à autoroute. Alors, il faut revenir sur cette dimension-là parce que le nombre d'accidents n'est pas un élément disons déclencheur uniquement dans cette problématique-là. Le ministère veut vraiment que la 520/Côte-de-Liesse direction ouest soit connectée directement à la 20 comme c'est normal quand on fait un mouvement d'autoroute à autoroute.

75

80

Par ailleurs, en ce qui a trait à la sortie Fénélon, elle va être déplacée, on parle du

85 côté est, environ sur une distance de 400 mètres et encore une fois, comme on l'a présenté  
 hier, les gens vont voir sortie Fénélon et probablement sortie également boulevard Dorval.  
 C'est important de le mentionner, parce que les usagers de la route qui habitent du côté sud  
 de l'arrondissement et qui prennent actuellement la sortie Fénélon vont continuer de la  
 prendre pour rejoindre le côté résidentiel. Donc, ils vont passer devant les commerces par le  
 réseau local. Donc, la signalisation va être concordante avec ce mouvement-là qui va être au  
 90 niveau local.

Donc, dans cette problématique-là, le ministère n'intervient pas seulement pour une  
 question de sécurité et de remise aux normes. Mais dans un projet de cette ampleur-là, un  
 projet de 150 M\$, il est certain que les objectifs prioritaires poursuivis par le ministère doivent  
 95 être atteints et c'est ce qu'on vise ici.

Par ailleurs, je demanderais sur la question, on nous a posé des questions précises  
 au niveau des débits de circulation et nombre d'accidents, ainsi que les normes. Monsieur  
 François Godard va nous présenter quelques débits en pointe a.m. actuelle et en pointe p.m.,  
 100 et va nous présenter les débits également pour la situation en 2016 qu'on projette, ce qui va  
 être le nombre de véhicules qui va passer en face des commerces. Monsieur Godard, s'il  
 vous plaît.

**M. FRANÇOIS GODARD :**

105 Bonjour, monsieur le président! Hier, on nous demandait les débits. Nous avons  
 aujourd'hui des figures qui illustrent de manière simple les débits sur la voie de service qui  
 mène à la rue Fénélon. Pour vous localiser, le rond-point Dorval est situé davantage à droite  
 ici. On retrouve ici la sortie Fénélon. Pour la période de pointe du matin, nous avons compté  
 110 214 véhicules à l'heure dans la sortie Fénélon. Sur la voie de service, vis-à-vis la sortie, il y  
 a 670 véhicules/heure, pour un total sur la voie de service vis-à-vis des commerces, des trois  
 commerces, de 884 véhicules/heure. Et ce qui est à noter aussi, sur l'autoroute 20 pour la  
 période de pointe du matin en direction ouest, nous avons 2 054 véhicules à l'heure.

115 Pour la période de pointe du soir, dans la sortie Fénélon ici, nous avons compté  
 433 véhicules/heure. Vis-à-vis la sortie Fénélon, sur la voie de service, il y a 1 580  
 véhicules/heure pour un total vis-à-vis les trois commerces de 2 013 véhicules/heure. Pour la  
 même période de pointe, sur l'autoroute 20 en direction ouest, il y a 3 827 véhicules/heure.

120 Allons voir dans le cadre du projet la nouvelle répartition des débits. On retrouve vis-  
 à-vis les trois commerces, pour la période de pointe, 768 véhicules/heure en 2016. Pour  
 comparer avec les débits présentés tantôt, pour la période de pointe, on avait 884 véhicules.  
 Donc, il y a une diminution d'une centaine, environ 120 véhicules de moins à l'heure pour la  
 période de pointe du matin.

125 On va aller voir la période de pointe du soir dans le cadre du projet. Vis-à-vis les trois  
commerces, on retrouve 1697 véhicules/heure; dans la situation actuelle, pour la période  
de pointe du soir, nous en avons environ 2 013 véhicules/heure. Donc c'est une diminution  
de 300 véhicules/heure. Ce qui est à noter aussi sur l'autoroute 20, 5 605 véhicules/heure  
vis-à-vis les trois commerces aussi.

130

**LE PRÉSIDENT :**

Question, monsieur Godard. Les conditions climatiques, etc., que vous avez  
pendant le prélèvement de ces données en 2004, c'était quelle saison?

135

**M. FRANÇOIS GODARD :**

Les comptages et les relevés ont tous été faits vers le mois de mai, au printemps.  
Soit au mois d'avril ou au mois de mai.

140

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

145

**M. FRANÇOIS GODARD :**

Parce qu'il y a eu plusieurs périodes de comptage qui se sont étalées de 98 jusqu'en  
2004.

150

**LE PRÉSIDENT :**

C'était au printemps de 2004, alors.

**M. FRANÇOIS GODARD :**

155

Oui, les derniers.

**LE PRÉSIDENT :**

160

D'accord. Merci.

**M. ANDRÉ MARCOTTE :**

165

Merci, monsieur Godard. Donc, je demanderais aussi à monsieur Godard de  
déposer ce qui nous a été demandé hier au niveau d'une carte indiquant la répartition des  
accidents sur quatre années. On avait déposé ça dans notre étude des besoins. Donc, on  
va expliquer cette carte-là.

**M. FRANÇOIS GODARD :**

170 Ici, on vous présente la localisation des zones de concentration d'accidents pour la  
période étudiée qui s'étalait sur une période de quatre ans, soit de 1997 à 2000. Tous les  
points rouges qu'on retrouve sur la carte sont des points de concentration d'accidents, où des  
accidents ont eu lieu. Donc, hier soir, on vous avait mentionné que dans le rond-point  
Dorval, il y avait eu 129 accidents en quatre ans. Donc, on voit aussi la grande  
175 concentration d'accidents. Il y avait eu aussi sur le viaduc Michel-Jasmin des concentrations  
d'accidents à la sortie de l'Hôtel Hilton, et ici sur la voie de service vis-à-vis les trois  
commerces, sur la voie de service, il y a eu cinq accidents en quatre ans.

180 Ce qui est à noter, peut-être que ce n'est pas très visible, il y a une concentration  
d'accidents juste avant la sortie Fénélon sur les voies rapides. Puis, ça, c'est une indication  
que la géométrie n'est pas selon les normes. C'est qu'en peu d'espace, il faut que les  
véhicules décélèrent rapidement, passant de 100 km/h à 50 km/h. Donc, les véhicules qui  
veulent sortir pour emprunter la sortie commencent à décélérer avant la sortie soit sur les  
voies rapides et d'autres véhicules qui viennent plus rapidement rentrent en collision avec les  
185 véhicules qui sont ralentis mais sur les voies rapides.

À cet effet, pour mieux présenter la problématique d'insécurité de cette zone-là,  
j'inviterais monsieur Claude Vézina à venir présenter la problématique de géométrie de ce  
secteur-ci.

190

**M. ANDRÉ MARCOTTE :**

195 Peut-être pour les fins du compte rendu, monsieur le président, monsieur Claude  
Vézina est ingénieur en géométrie et il travaille pour la firme CIMA+ dans le cadre de notre  
dossier.

**M. CLAUDE VÉZINA :**

200 Monsieur le président, madame la commissaire, pour aider à comprendre le  
contexte, on fait appel à une image, une photo aérienne de l'endroit. On remarque ici la  
sortie Fénélon de l'autoroute 20 avec le rond-point Dorval. Pour permettre une décélération  
sécuritaire, pour permettre aux usagers de passer de l'autoroute à la voie de service, on a  
besoin d'une distance d'environ 150 mètres.

205 Actuellement, passé le biseau de sortie, on a une distance à peu près nulle, parce  
qu'on tombe immédiatement dans le biseau d'insertion de la voie de service, de sorte que les  
véhicules doivent décélérer soit sur l'autoroute, ce qui engendre des différentiels de vitesse  
sur les voies rapides, ou encore sur les voies de service qui vient en conflit avec les véhicules  
arrivant de celle-ci.

210 Suite à un biseau d'insertion sur une autoroute, les normes du ministère requièrent  
une certaine distance où ce que les accès sont prohibés. Cette distance actuellement, dans  
les normes, elle est de 450 mètres, alors qu'actuellement, on a des entrées à 10 mètres, 60  
mètres, 110, 130 et on en a jusqu'à trois autres qui suivent. Donc, sur une très faible  
215 distance entre la sortie Fénélon et l'entrée qui nous permet d'accéder au boulevard, qui était  
environ 320 mètres, nous avons sept sorties qui viennent en conflit avec la zone  
d'entrecroisement qui est déjà très courte. Ça, c'est la présentation des normes.

220 La prochaine image montre les aménagements proposés. On remarque ici, c'est la  
voie dédiée qui arrive de la 520 ouest, qui vient s'engager sur la 20 et elle est séparée par un  
muret central qui vient séparer la voie locale. On a deux voies locales qui permettent aux  
gens du nord d'accéder à la rue Fénélon et ceux-ci vont longer également le commerce. La  
sortie Fénélon est déplacée à l'est de l'échangeur et les gens pourront y accéder via la rue X  
comme suit.

225 **M. ANDRÉ MARCOTTE :**

Si vous me permettez de compléter, monsieur le président, pour que ça soit clair,  
parce qu'on a eu l'occasion de faire une visite technique ce matin et on a vu la largeur de la  
voie actuelle. C'est plus ou moins une voie et demie, il n'y a pas de marquage au milieu pour  
230 savoir s'il y a vraiment deux voies, mais on sait que c'est une zone d'entrecroisement, on en  
a parlé hier, mais il est important de rappeler qu'il va y avoir deux voies, comme vient de le  
mentionner monsieur Vézina, deux voies locales qui vont se séparer à droite pour prendre le  
viaduc Fénélon ou à gauche pour prendre l'autoroute 20. Ça va vraiment être deux voies  
claires et il va y avoir 1 ou 2 mètres de plus que ce qu'il y a présentement. Ça va être un peu  
235 plus large.

Donc, je pense que ça complète. Il est important de mentionner qu'il faut vraiment  
voir cette problématique-là comme étant un tout et non pas comme seulement qu'une  
question de nombre d'accidents en quatre ans. Alors, ça, c'est important, parce que les  
240 objectifs du projet visent réellement à connecter l'autoroute 520 à la 20 ouest pour assurer un  
déplacement rapide et efficace entre les deux mouvements autoroutiers.

Par ailleurs, un élément important également, c'est que tous les scénarios étudiés,  
on a étudié trois familles de scénarios et il y en avait 29, et dans tous ces scénarios-là, il  
245 était toujours, toujours impossible de maintenir la sortie Fénélon au même endroit.

Donc, si on fait abstraction des normes et si on voulait créer la même situation, c'était  
impossible au niveau de la géométrie, compte tenu de l'objectif prioritaire que l'on se donne  
dans ce projet-là. Merci.

250



**LE PRÉSIDENT :**

Juste pour être clair, monsieur Marcotte, toutes les variantes que vous avez étudiées, environ 29 vous avez dit?

255

**M. ANDRÉ MARCOTTE :**

On a étudié plus de 29 variantes. On aura l'occasion de revenir, on a une présentation là-dessus sur, par exemple, la famille statu quo ou intervention partielle, et également intervention partielle dans l'échangeur et intervention complète. Donc, à l'intérieur des trois familles, il y avait 29 scénarios.

260

Dans ce secteur-là en particulier, il y a peut-être trois ou quatre scénarios qui ont été regardés au niveau de la géométrie, mais aucun ne pouvait permettre de conserver la sortie au même endroit. Par contre, elle est conservée, elle est déplacée vers l'est.

265

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Merci. Allez-y, monsieur Gilbert.

270

**M. HENRI GILBERT :**

Si vous permettez, monsieur le président, il y avait une autre question aussi qui était en regard des recours possibles des gens au niveau de l'expropriation puis les gens qui se sentent lésés. Monsieur Jodoin est allé chercher l'information, si vous permettez.

275

**M. DENIS JODOIN :**

C'est ça. Vous aviez posé une question à savoir lorsqu'on conteste le droit à l'expropriation, est-ce qu'on peut faire appel? La contestation au droit à l'expropriation est faite à la Cour supérieure, c'est prévu à l'article 44 de la *Loi sur l'expropriation*, et il peut y avoir appel, puis qui est prévu à l'article 44.2 de la *Loi sur l'expropriation*. Puis, à ce moment-là, c'est la Cour d'appel du Québec qui l'entend.

280

285

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Jodoin, il y avait une autre question pour les intérêts privés que sans être exposés à l'expropriation comme telle, en partie ou en tout, mais qui s'estiment lésés par une nouvelle configuration choisie par le ministère des Transports, il était question aussi c'est quoi le recours dans ce cas-ci.

290

**M. DENIS JODOIN :**

Bien, le recours, c'est le...

295

**LE PRÉSIDENT :**

Vous avez dit qu'on peut toujours aller poursuivre au civil.

300

**M. DENIS JODOIN :**

Oui, c'est encore au civil, parce que le Tribunal administratif du Québec qui entend les causes d'expropriation ne peut pas entendre ces causes-là compte tenu qu'on ne parle pas d'expropriation.

305

**LE PRÉSIDENT :**

Et vous avez dit hier, juste pour les fins de la séance aujourd'hui, que la partie intimée serait, dans ce cas, le ministère des Transports.

310

**M. DENIS JODOIN :**

Oui.

315

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Merci. Alors, ça complète les questions qui étaient en suspens hier.

320

Maintenant, j'aimerais inviter monsieur Martel à faire la présentation qu'on attend à propos des liens ferroviaires prévus en parallèle et en partie dans le cas de projet par le biais de l'emprise prévue. Allez-y.

**M. HENRI-PAUL MARTEL :**

325

Monsieur le président, madame la commissaire, alors voici notre présentation concernant les liens ferroviaires entre le centre-ville et l'Aéroport de Dorval ou Montréal-Trudeau comme on l'appelle maintenant. Alors, l'introduction que je vais faire se veut aussi une mise au point pour bien situer le projet ferroviaire dans le cadre global des accès terrestres à Montréal-Trudeau, pour bien comprendre que nous avons deux projets d'accès mais que les deux sont complémentaires pour assurer un accès efficace à l'aéroport.

330

Les deux projets ont été retenus comme essentiels et prioritaires lors du Sommet de Montréal de juin 2002. ADM est partenaire dans les deux, participe au financement des deux et est fermement engagée à les voir se réaliser tous les deux. Et je dois souligner que

335 les trois paliers de gouvernement appuient les deux projets.

Le projet d'implantation de liaisons ferroviaires urbaines et interurbaines est un projet en soi. Les promoteurs sont différents de ceux de l'échangeur. Les processus d'évaluation environnementale sont séparés. Toutefois, pour des raisons à la fois économiques et  
340 environnementales, une partie de l'emprise ferroviaire sera aménagée dans le cadre du projet de l'échangeur Dorval.

Quelques mots sur Aéroports de Montréal. Donc, ADM est un organisme sans but lucratif dont la mission est de gérer et de développer les aéroports internationaux de Montréal.  
345 Financièrement autonome, et contrairement à la croyance populaire, ADM ne reçoit aucune subvention gouvernementale. ADM paie un loyer à Transports Canada pour les terrains qu'elle occupe et paie aussi des taxes municipales et scolaires. Et elle finance ses investissements à même ses fonds autogérés et sa dette.

L'Aéroport Montréal-Trudeau, c'est aussi 10.3 millions de passagers embarqués/débarqués en 2004. C'est 125 000 tonnes de cargo transportées en soute; et je souligne en soute pour ce qui est de Dorval. Des entreprises de classe mondiale telles que Bombardier, Exceltech, Services techniques Air Canada et Air Transat. 23 000 emplois directs sur le site, une valeur ajoutée de 3.2 G\$ par année à l'économie de la région et des  
350 investissements de plus de 1 G\$ dans les infrastructures aéroportuaires depuis 1992. D'ailleurs, nous complétons en décembre notre programme d'agrandissement, tout en respectant d'ailleurs les budgets et les échéanciers que nous avons fixés au départ.

Les accès terrestres. L'accessibilité de l'aéroport est une préoccupation majeure pour  
360 ADM. Un aéroport est une interface entre deux modes de transport : les pistes d'atterrissage, l'aérogare et les accès terrestres forment un tout. Le temps d'accès est un facteur majeur de compétitivité. Par exemple, Montréal-Trudeau est en compétition avec les aéroports concurrents d'Ottawa, Burlington et bientôt Plattsburgh. Il en va de même pour la compétition entre l'avion et les autres modes de transport. Des accès déficients et  
365 congestionnés sont un obstacle à la croissance tant pour le trafic passagers que pour le trafic cargo.

Et je le répète donc pour opérer efficacement un aéroport, vous devez absolument avoir, dans un premier temps, des pistes pour les avions, un aérogare pour accueillir les  
370 passagers et des accès terrestres pour amener et retourner les passagers, accompagnateurs et employés. Ceci est un tout.

Les liaisons ferroviaires sont absolument nécessaires pour garantir un service d'accès fiable surtout aux heures de pointe et lors de conditions météo difficiles. Elles offrent une  
375 alternative au mode d'accès routier et contribuent à réduire la pression sur le réseau routier. Elles accroissent le pouvoir d'attraction et la compétitivité de l'aéroport et facilitent le parcours des passagers en permettant des correspondances rail-air.

380 D'ailleurs, l'intermodalité train-avion est une tendance mondiale. Selon l'International AirRail Organization, on dénombre dans le monde plus de 70 navettes aéroportuaires ferroviaires actuellement en service et plus de 230 projets à diverses étapes de réalisation. Au Canada, nous comptons deux projets en cours actuellement, soit un à Toronto et l'autre à Vancouver.

385 Regardons maintenant la situation actuelle du train à Montréal-Trudeau. Vous avez donc en haut l'aérogare de Montréal-Trudeau avec les jetées transfrontalières et internationales et, à moins d'un kilomètre au sud, vous avez deux voies verrées donc celle du CP et celle du CN, avec la gare de VIA Rail dans le secteur ici au sud évidemment des voies du CN de même que la gare de l'AMT sur la ligne du CP au nord des voies verrées et le terminus de la STM juste au sud.

390 Donc, les voies du CN sont utilisées pour les trains de marchandises et les trains de passagers de VIA Rail provenant d'Ottawa et de Montréal-Kingston. Les voies du CP sont utilisées pour les trains de marchandises et les trains de banlieue de l'AMT. La gare de VIA Rail est difficile d'accès pour les passagers de Montréal-Trudeau qui voudraient utiliser les trains de VIA Rail comme mode d'accès, et les correspondances train-avion sont peu intéressantes car il faut prendre un minibus entre la gare et l'aéroport.

400 La gare de l'AMT, donc au nord des voies du CP ou le long des voies du CP, est également difficile d'accès pour les usagers et employés de l'aéroport. Il ne faut donc pas s'étonner de la faible part du transport collectif comme mode d'accès à l'aéroport, soit 3 % seulement.

405 Pour accroître l'accessibilité terrestre, nous proposons une solution en deux volets de transport ferroviaire. D'abord, une liaison interurbaine qui serait une amélioration de l'accessibilité à l'aéroport pour les passagers en provenance d'Ottawa, de Québec et de Kingston, et nous proposons aussi une liaison urbaine par la mise en place d'une navette ferroviaire reliant le centre-ville et l'aéroport. D'ailleurs, 44 % de notre clientèle passagers et accompagnateurs a comme point d'origine le centre-ville, l'est de Montréal ou la Rive-Sud et transite par le centre-ville.

410 D'abord, la liaison interurbaine. Elle comprend la construction d'une boucle de raccordement de 5 kilomètres qui longerait l'accès routier proposé par le ministère des Transports et qui irait rejoindre une gare qui est située tout près du stationnement étagé de l'Aéroport Montréal-Trudeau et retournerait ensuite rejoindre le réseau CN/CP au sud de l'aéroport.

415 Donc, comme j'ai mentionné, la liaison inclut l'aménagement d'une nouvelle gare intégrée à l'aérogare. Vous avez ici une vue 3D de ce à quoi pourrait ressembler cette gare. Donc vous avez au niveau supérieur, au niveau du sol en fait, vous avez le niveau des

420 arrivées avec l'aire de débarquement des véhicules ici et le lien avec l'aérogare qui se fait par  
un lien piétonnier couvert, avec des trottoirs mobiles pour amener les passagers directement  
de la gare vers l'aérogare. Le plancher au sous-sol, enfin au niveau du sous-sol, qui est le  
quai, inclurait donc trois quais pour les trains Via Rail et navette éventuellement. Et, à  
l'extérieur, évidemment, vous avez deux secteurs *Kiss and Ride* et aussi des quais pour  
425 l'arrêt des autobus.

L'intérêt des promoteurs pour aménager conjointement la portion du tracé ferroviaire  
adjacent à la future géométrie de l'Aéroport de Dorval se situe au niveau d'une économie de 8  
M\$ par rapport à une construction séparée, à une réduction des impacts environnementaux  
430 en raison d'un chantier unique et d'un calendrier de construction réduit, et aussi au niveau de  
l'harmonisation des structures.

Le deuxième volet, la liaison urbaine, relierait Montréal-Trudeau à la Gare centrale,  
soit une distance de 20 kilomètres, utiliserait les infrastructures mises en place pour la  
435 desserte interurbaine – gare et boucle est – donc dans le secteur de l'aéroport. Des  
investissements additionnels seraient requis sur le corridor de même qu'à la gare du centre-  
ville et pour le matériel roulant. Elle inclurait deux voies dédiées pour les trains passagers  
entre la 55<sup>e</sup> Avenue et le centre-ville, donc entre la gare, en fait entre ce point-ci et la 55<sup>e</sup>  
Avenue qui se trouve près de l'aéroport, qui ajouterait, donc ces deux voies dédiées  
440 ajouteraient de la capacité à ce corridor déjà très achalandé et pourrait servir donc à la  
navette expresse à VIA Rail et à l'AMT.

Les paramètres d'exploitation pour cette navette expresse seraient 7 jours sur 7, de 4  
h du matin à 1 h 30 le lendemain matin, avec un intervalle de service aux 20 minutes, un  
445 temps de parcours garanti de 20 minutes et une tarification appropriée.

Comment est géré le volet du lien ferroviaire actuellement? Alors, vous avez un  
comité directeur qui est formé des trois partenaires qui financent les études actuellement, soit  
Aéroports de Montréal, Transport Canada et VIA Rail, ADM agissant actuellement comme  
450 directeur de projet. Et nous avons l'appui de tous les partenaires pour nous aider dans  
l'orientation et tous les aspects techniques. Donc, on parle de Transport Canada, Aéroports  
de Montréal, VIA Rail, ministère des Transports du Québec, la Ville de Montréal,  
l'arrondissement Dorval, CN, CP, l'AMT et la STM, de même que différents consultants. Et  
vous remarquerez que ce sont sensiblement les mêmes partenaires que pour le projet  
455 d'échangeur routier, donc les échanges d'informations se font constamment au niveau des  
deux projets.

Où en sommes-nous actuellement? Donc, en 2004, il y a eu entente entre le  
gouvernement du Canada, VIA Rail et ADM pour le financement des études. En 2005,  
460 quatre études sont terminées et deux autres sont en cours. Et le dépôt de l'avis de projet a  
été fait au ministère de l'Environnement, et au début de 2006, les études financières,  
analyses financières avantages/coûts, estimation des coûts seront déposées.

465 Quelques-uns des résultats significatifs à date. Alors, l'étude d'achalandage au  
niveau de la liaison urbaine. L'achalandage total, c'est-à-dire la liaison qui se fait avec VIA  
Rail par la boucle qui passerait par l'aéroport, l'achalandage total est estimé sur la base des  
données de 2003 à 127 000 passagers par année dans les deux directions et provenant  
essentiellement du corridor Ottawa/Montréal, Kingston/Montréal, Québec/Montréal et d'un  
transfert modal de 10 % vers cette liaison.

470 Au niveau de l'étude de l'achalandage pour la liaison urbaine, la part du marché à  
maturité, c'est-à-dire dans cinq ans, serait de 17 % des passages origine-destination avec un  
transfert modal important du mode taxi, et l'achalandage prévu après cinq ans d'opération  
serait de 2.1 millions d'utilisateurs par année.

475 Pour ce qui est de l'étude d'insertion du lien ferroviaire à la future géométrie de  
l'échangeur Dorval, elle démontre qu'il est techniquement faisable de construire une emprise  
ferroviaire à droite des infrastructures routières et, comme déjà mentionné, la réalisation  
simultanée des travaux du projet ferroviaire par rapport au projet routier engendre une  
480 économie de 8 M\$ et des effets significatifs sur la diminution des désagréments de  
construction.

L'étude de faisabilité pour l'implantation d'une navette ferroviaire sur le corridor CN/CP  
démontre la faisabilité de relier Montréal-Trudeau au centre-ville de Montréal en 20 minutes  
485 avec un matériel roulant à propulsion diesel, démontre aussi la nécessité d'ajouter de  
nouvelles voies pour permettre la circulation de la navette.

Les prochaines étapes. Donc, en 2006, émission de la directive environnementale  
par le ministère de l'Environnement, l'amorce de l'étude d'impact et les consultations du  
490 promoteur auprès du public. En 2007, dépôt de l'étude d'impact et l'amorce de l'évaluation  
environnementale. Et 2008 verrait le début des études détaillées d'ingénierie.

Voilà, monsieur le président, madame la commissaire. Merci beaucoup.

495 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Martel.

500 On va prendre maintenant les questions à partir de la liste que j'ai. Il y a d'abord  
madame Pelletier depuis hier soir. Est-ce qu'elle est dans la salle? Je vous invite à venir  
poser vos questions.

**Mme MONIQUE PELLETIER :**

505 Bonjour! Est-ce que vous pourriez nous remonter le plan que vous aviez hier, qui

détaillait les pistes cyclables et piétonnières? À partir de l'intersection Dorval et Herron et lorsqu'on se dirige vers le nord, pour moi, juste avant d'arriver à la nouvelle route, la nouvelle rue qui n'est pas nommée, juste là à droite, vous montrez un escalier. C'est un petit carré rouge. Oui, juste là. Les deux côtés. Vous en avez un au nord et au sud.

510

Cet escalier-là, d'après moi, sert pour les piétons pour aller atteindre la nouvelle rue pour se diriger vers le terminus. Pour les cyclistes, qu'est-ce que vous avez pensé? Combien il y aura de marches à cet escalier?

515

**M. HENRI GILBERT :**

Monsieur Chénier va répondre, si vous permettez.

520

**M. JACQUES CHÉNIER :**

Comme on a dit hier, ce que vous voyez est une image d'avant-projet préliminaire. Le détail n'est pas fini. L'intention est montrée. L'intention est montrée, compte tenu de la dénivellation, d'assurer par les escaliers le passage des piétons de l'un à l'autre. C'est la raison pour laquelle on montre les escaliers. même si la géométrie n'est pas définitive.

525

Pour les cyclistes, il y a différents scénarios qui ne sont pas illustrés, mais qui ont été envisagés comme possibilités. C'était entre autres un parcours possiblement à même l'espace de stationnement sur une surface de roulement, sur une piste cyclable mais qui serait dans cet espace-là qui serait possiblement envisageable. Ou en faisant le tour par la voie X, si vous voulez, qui est ici, mais encore là dans une piste qui est séparée.

530

Il faut comprendre qu'ici, on parle d'environ 100, 150 mètres. En vélo, deux fois cette distance-là, ce n'est pas une distance appréciable. C'est une question de pente plus qu'autre chose.

535

**Mme MONIQUE PELLETIER :**

Est-ce que aussi vous n'auriez pas songé aussi...

540

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Pelletier, je vous invite à adresser la parole à nous, s'il vous plaît. Et laissez-le finir d'abord.

545

**M. JACQUES CHÉNIER :**

Voilà pour l'esquisse. Pour les vélos, le parcours définitif, ce n'est pas définitif. On n'est pas à l'avant-projet définitif encore. L'intention est montrée d'assurer le lien. Les

550 possibilités, compte tenu de l'espace qui sera rendu disponible dans le secteur du nouveau  
stationnement, les possibilités sont nombreuses. Compte tenu des pentes, il s'agira de voir  
s'il n'est pas plus intéressant pour avoir une pente raisonnable de faire un parcours qui est  
légèrement plus long pour répartir la pente sur plus de distance, d'avoir un parcours qui est  
plus court. Ces éléments-là seront à regarder avec les gens de l'arrondissement aussi qui  
vont être impliqués dans le design, si vous voulez, du parcours cyclable.

555 Comme monsieur Marcotte me glisse à l'oreille, il n'est pas question pour les cyclistes  
de monter l'escalier. Si on parlait d'un parcours d'un demi, trois quarts de kilomètre, je dirais,  
bon, peut-être que l'escalier va être tentant. Si on parle d'un parcours qui est en piste  
séparée, comme on l'a montré sur la coupe hier, et qui propose de faire un 150, 200 mètres  
560 de détour de plus que si je montais l'escalier, je pense que le confort va l'emporter à ce  
moment-là.

**LE PRÉSIDENT :**

565 Madame Pelletier?

**Mme MONIQUE PELLETIER :**

570 Mais la solution proposée dans cette boucle-là ne montre pas une piste, montre un  
piéton seulement, un trottoir.

**M. JACQUES CHÉNIER :**

575 Dans la coupe d'hier, vous dites?

**Mme MONIQUE PELLETIER :**

Non, ici.

580 **M. JACQUES CHÉNIER :**

Ah! Sur le plan que vous avez en mains?

**Mme MONIQUE PELLETIER :**

585 Oui, oui. C'est strictement piéton.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

590 La seule chose qui est piste cyclable, c'est le vert.



**Mme MONIQUE PELLETIER :**

C'est le vert.

595

**M. JACQUES CHÉNIER :**

Est-ce qu'on pourrait revenir, s'il vous plaît, au G2A. Celui qu'on avait hier. Il y a une coupe qui avait été montrée, qui montrait... Si vous vous rappelez, hier, on a montré en coupe le passage sous les voies verrées où on voyait le parcours autoroutier de connexion 520/20 et le passage des voies locales, le prolongement du nouveau boulevard Dorval ou de l'avenue Dorval aménagée en boulevard avec le trottoir et le cycliste.

600

**Mme MONIQUE PELLETIER :**

Oui, oui.

605

**M. JACQUES CHÉNIER :**

Voilà. Alors, c'est ce qu'on montrait. On a échangé là-dessus ce matin, je pense, dans l'autobus. Vous étiez à la visite technique. Comme vous voyez, le piéton est sur le trottoir en bordure de la chaussée. Le cycliste est dans une piste qui est séparée du côté intérieur, vers l'intérieur, et non pas vers la rue. Et ces aménagements-là sont prévus comme ça.

610

615

En ce qui concerne la connexion vers le terminus de la STM, comme j'ai dit, il y a différents aménagements qui sont possibles.

**LE PRÉSIDENT :**

620

Madame Pelletier, vous avez une deuxième question?

**Mme MONIQUE PELLETIER :**

Oui, j'ai une deuxième question.

625

**LE PRÉSIDENT :**

Allez-y.

630

**Mme MONIQUE PELLETIER :**

Ma deuxième question s'adresse surtout sur Michel-Jasmin. Juste après la voie d'accès qui ramène les voitures vers la 520, sur Michel-Jasmin même, ici, vous montrez

635 un étranglement, un rétrécissement.

**M. JACQUES CHÉNIER :**

640 Je voudrais juste 10 secondes pour remettre la carte. Merci. Vous pouvez m'expliquer, madame?

**Mme MONIQUE PELLETIER :**

645 Oui. Sur Michel-Jasmin, continuez vers le nord ou je ne sais pas comment vous l'appellez, passé ce point-là, le point qui se sépare quand Michel-Jasmin revient, reprend pour reprendre la 520, oui justement là, la chaussée semble être bien rétrécie. Sur Michel-Jasmin, juste avant d'arriver à Marshall.

**M. JACQUES CHÉNIER :**

650

Peut-être que monsieur Vézina peut nous parler du détail de la géométrie. C'est schématique, c'est l'avant-projet préliminaire.

**M. CLAUDE VÉZINA :**

655

C'est tout à fait pour préciser. C'est que ici, il ne s'agit pas de plan de détail, il s'agit de schématiser les trajets. C'est certain que chacun des trajets fait référence à des coupes types. Donc, on ne peut pas affirmer dans ce secteur-là que la chaussée est rétrécie ou plus étroite. Donc, on parle actuellement de deux voies de circulation.

660

**Mme MONIQUE PELLETIER :**

Deux voies.

665

**M. CLAUDE VÉZINA :**

Oui.

**Mme MONIQUE PELLETIER :**

670

Oui, parce que ce Michel-Jasmin là en fin de compte devient...

**LE PRÉSIDENT :**

675

Madame Pelletier? Toujours, et si vous avez des commentaires, on va peut-être les remettre à plus tard. C'est-à-dire utilisez la période de questions pour obtenir le plus d'informations possible.

**Mme MONIQUE PELLETIER :**

680 Merci. Ça va.

**LE PRÉSIDENT :**

685 D'accord. Merci, monsieur Vézina.

Peut-être pour l'arrondissement Dorval-L'Île-Dorval, concernant la question de l'aménagement des pistes cyclables et la forme proposée, etc., avez-vous une opinion là-dessus par rapport à l'information donnée par monsieur Chénier en réponse à madame Pelletier?

690

**M. MARIO ST-JEAN :**

Bien sûr, monsieur le président. Nous avons évidemment... on n'a pas eu vraiment l'occasion d'étudier à fond, je pense qu'on est vraiment au stade préliminaire, mais c'est sûr que nous avons actuellement un plan directeur du réseau cyclable. Nous allons réétudier tout le plan directeur, c'est-à-dire l'actualiser en fonction des aménagements que vous voyez actuellement et qui sont prévus. Il y aura une connectivité, bien entendu, entre le secteur qui sera développé et ce qu'on appelle la voie de ceinture. On en a déjà énoncé quelques éléments avec Vélo Québec qui va collaborer avec nous et, bien entendu, le Club vélo Dorval, tous ceux qui sont intéressés, si on veut.

695

700

Donc, on a à l'arrondissement une position qui, si on veut, approuve d'emblée toute forme, si on veut, de développement du réseau cyclable parce que nos citoyens ne peuvent actuellement communiquer du nord au sud et les travailleurs, il y a de plus en plus de travailleurs à vélo, peuvent difficilement, si on veut, partir du sud de l'arrondissement et s'en aller vers les secteurs d'emplois que représentent Côte-de-Liesse, l'aéroport, etc.

705

**LE PRÉSIDENT :**

710 Allez-y.

**M. MARC BLANCHET :**

Au niveau de la Ville de Montréal, il y a plusieurs orientations du Plan d'urbanisme et surtout aussi les orientations du Plan de transport qui est en préparation présentement qui misent sur la réduction de la dépendance à l'automobile et la promotion des modes de transport actifs dont le vélo. Alors, nous, on était actifs dès le début de ce projet-là et une de nos exigences d'ailleurs autour de la table était de faire l'amélioration des liens cyclables dans ce secteur-là. Et, d'ailleurs, on s'avère très satisfaits, même si c'est uniquement des

715

720 concepts pour l'instant, et on sait qu'on devra raffiner avec l'arrondissement, avec le  
ministère les détails d'implantation, mais, à date, les objectifs qu'on réussit à atteindre dans  
ce projet-là nous satisfont grandement.

725 Je voulais dire qu'à chaque fois la Ville de Montréal depuis quelques années dans  
des projets d'envergure comme ça, pour nous, la composante vélo est *sine qua non*. C'est-  
à-dire, par exemple, qu'on regarde l'échangeur Parc/Pins, qu'on regarde la grande majorité  
des projets qui s'en viennent comme Notre-Dame, pour nous, la composante vélo est  
essentielle. C'est-à-dire qu'on ne s'engagerait même pas dans un projet d'envergure comme  
ça sans s'assurer qu'on donne une amélioration et une sécurité et un confort accrus aux  
730 cyclistes, puisqu'on fait la promotion de ce mode de transport là.

Nos partenaires Vélo Québec nous accompagnent dans toute cette démarche-là et  
d'ailleurs, depuis quelques années, on fait beaucoup d'implantation de pistes cyclables, de  
stationnements à vélos et d'amélioration d'aménagements sécuritaires.

735

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Blanchet.

Allez-y, madame Gold.

740

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Monsieur Gilbert, dans la zone d'étude, est-ce que les nouveaux parcours  
piétonniers et cyclables entre le secteur sud et les différents points d'intérêt du secteur nord  
745 sont assez efficaces afin d'éviter les sentiers informels créés à cause d'un manque d'accès  
direct? On sait qu'un piéton pressé, en réalité, prend des risques.

**M. HENRI GILBERT :**

750 Présentement, madame, c'est compréhensible qu'il y en ait beaucoup de chemins  
informels, il n'y a rien présentement. On pense que quand on va offrir quelque chose aux  
gens, ils vont l'utiliser. C'est certain que l'humain étant ce qu'il est, le point le plus court entre  
deux points va peut-être être toujours la droite, mais si on offre quelque chose qui est  
sécuritaire aux gens et puis surtout quand on parle d'un échangeur, ils vont l'utiliser.

755

Mais ça a été fait tellement depuis longtemps avec les gens, on a consulté les gens,  
on leur a demandé ce qu'ils voulaient, il y a eu des tables sectorielles qui ont étudié les pistes  
cyclables et les trottoirs, je pense qu'on définit vraiment le besoin. Est-ce qu'il va y avoir  
d'autres liens qui vont se faire naturellement? Peut-être. Mais c'est difficile à dire  
760 présentement. Mais si on offre quelque chose de sécuritaire, les gens vont l'utiliser.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Gilbert.

765

Alors, on va reprendre avec la liste des questions. J'invite monsieur Burcombe à venir adresser ses questions à la commission, s'il vous plaît.

**M. JOHN BURCOMBE :**

770

Bonjour, monsieur le président! J'ai trouvé la présentation sur le lien ferroviaire très intéressante, mais il n'y avait pas une mention du coût, si je me souviens bien. C'est quoi le coût total qui est prévu? Et on parle d'une économie de 8 M\$, mais 150 M\$ pour l'amélioration routière, je présume que ça n'inclut pas la partie pour le lien ferroviaire. Alors, est-ce qu'on peut avoir un peu d'information sur les coûts?

775

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Alors, d'abord, j'aimerais adresser votre question à monsieur Gilbert pour savoir la partie concernant la liaison ferroviaire qui est incluse dans le coût du projet et puis, par la suite, on va laisser monsieur Martel répondre au reste de la question avec votre permission.

780

Monsieur Gilbert.

785

**M. HENRI GILBERT :**

Le 150 M\$ le coût du projet autoroutier, c'est un coût qui est évalué présentement parce qu'on est en avant-projet, contient déjà dans le 150 M\$ un 15 M\$ d'imprévus. Donc, ça, c'est réglé. Et le 8 M\$ fait partie du montant que ADM va avoir à verser pour la construction ou la mise en place de ce petit bout-là de la voie ferrée à côté de la rampe du ministère. Donc, on va faire les travaux en même temps pour ce secteur-là, comme il a été expliqué ce matin. Ce montant-là va être défrayé par ADM et VIA Rail. Bien, pas le 8 M\$, l'économie. Parce qu'ils vont payer la partie des travaux, mais s'ils le faisaient après, ça coûterait 8 M\$ de plus.

790

795

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Martel, d'autre chose à ajouter par rapport à la question de monsieur Burcombe?

800

**M. HENRI-PAUL MARTEL :**

Je confirme que le montant qui est prévu pour la construction de la partie commune

805 en même temps que l'échangeur, donc 45 M\$, serait payé à même le budget qu'on est en train de mettre en place pour les liaisons ferroviaires et que le 8 M\$ évidemment sont des économies si le projet est fait en même temps que l'échangeur routier.

**LE PRÉSIDENT :**

810 D'accord. Merci.  
Monsieur Burcombe, votre deuxième question.

**M. JOHN BURCOMBE :**

815 Je n'ai pas compris exactement. Le coût total du lien ferroviaire entre l'aéroport et Montréal, c'est 45 M\$? C'est ça?

**LE PRÉSIDENT :**

820 Monsieur Martel.

**M. HENRI-PAUL MARTEL :**

825 Non. 45 M\$ est strictement le coût de la partie des infrastructures communes avec l'échangeur routier. Le coût total du lien ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville n'est pas encore connu. Nous sommes au stade, comme j'ai mentionné dans ma présentation, nous avons terminé les études techniques, et nous sommes à l'étape des estimations et des études financières et des études avantages/coûts qui seront terminées en début 2006.

830 **M. JOHN BURCOMBE :**

Mais je crois que vous devriez avoir une idée. Est-ce que c'est moins de 500 M\$, par exemple?

835 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, la question, est-ce que vous avez une limite?

**M. JOHN BURCOMBE :**

840 Est-ce que vous pouvez au moins donner une gamme de possibilités.

**LE PRÉSIDENT :**

845 D'accord. Monsieur Martel, avez-vous une idée approximative que ça serait en deçà de combien?

**M. HENRI-PAUL MARTEL :**

850 Écoutez, ça serait prématuré de s'avancer sur un coût. Si on regarde le projet de Toronto, par exemple, on parle de 700 M\$ qui est environ de la même longueur et, nous, nous croyons que nous avons plus d'infrastructures en place. Donc notre coût devrait être moindre que celui de Toronto. Mais c'est un *educated guess* et ce n'est pas une estimation.

**LE PRÉSIDENT :**

855 Alors, la commission considère que la question est répondue.

**M. JOHN BURCOMBE :**

860 D'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

865 Alors, votre deuxième question, monsieur Burcombe?

**M. JOHN BURCOMBE :**

870 Alors, si je comprends bien, le plan pour le moment est fondé sur l'utilisation des proportions diesel. Est-ce que vous avez étudié aussi la possibilité pour la proportion électrique?

**LE PRÉSIDENT :**

875 Monsieur Martel.

**M. HENRI-PAUL MARTEL :**

880 La réponse, c'est que oui, on a étudié les deux, mais comme on doit utiliser des voies verrées qui sont aussi utilisées par des trains passagers et des trains marchandises, on doit donc avoir des trains de plus grand poids et de plus grande résistance. Et, à ce moment-là, ce sont des trains diesel tels que ceux utilisés par l'AMT ou VIA Rail qui doivent être utilisés sur ces tronçons.

**M. JOHN BURCOMBE :**

885 Mais si je peux ajouter, monsieur le président, j'ai compris que ce sera deux voies dédiées à cette navette. Alors, est-ce qu'il y a ce problème? Est-ce que les trains réguliers vont prendre les deux voies du système de navette?

890 **LE PRÉSIDENT :**

Pour clarifier, monsieur Martel, la liaison ferroviaire, les rails sont complètement dédiés à l'usage jusqu'à l'aéroport ou il y aura des éléments en partage avec le réseau actuel, le réseau ferroviaire actuel?

895

**M. HENRI-PAUL MARTEL :**

Les autres entreprises susceptibles d'utiliser le lien ferroviaire sont VIA Rail et l'AMT, e même que ADM, et les trois compagnies sont aussi susceptibles d'avoir sur certains tronçons à voyager sur d'autres, sur les tronçons qui sont utilisés par les trains de marchandises, dépendant des configurations. Donc, dans ce sens-là, il faut garder une flexibilité complète.

900

**LE PRÉSIDENT :**

905

Alors, monsieur Burcombe, je vous invite à commenter le mode de propulsion choisi dans votre mémoire, s'il y a lieu, et la commission appréciera.

**M. JOHN BURCOMBE :**

910

J'ai d'autres questions encore.

**LE PRÉSIDENT :**

915

Alors, on vous invite à revenir. Merci.

Monsieur Laufer, s'il vous plaît.

**Mr. AUBEY LAUFER :**

920

Thank you, Mr. President. I have a question to Mr. Martel. I don't understand exactly where...

**THE CHAIRMAN :**

925

Address the question to the Commission.

**Mr. AUBEY LAUFER :**

930

Oh! I'm sorry. I don't exactly understand where the station is going to be located. According to this map that I have here, with your permission, on this map here, it shows on the south side of the parking lot, which is about a half kilometer from the main terminal building. According to the presentation that we saw this afternoon, it's in the terminal



building. So, I'm a little bit confused here.

935 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Monsieur Martel?

940 **Mr. HENRI-PAUL MARTEL :**

945 No, the train location is located just south of the parking structure which is about 300 meters from the terminal and not in the terminal itself, because it was physically and technically impossible to have the station closer than that to the terminal, because you must understand, Mr. President, that we are working with buildings and structures that have been there for the past 50 years. So, for example, the piles underground made it impossible to bring it closer.

**THE CHAIRMAN :**

950 Mr. Laufer, a second question?

**Mr. AUBEY LAUFER :**

955 I'm still working on my first, if I may. Thank you. Now, you say that we're going to be using diesel. Is there any way...

**THE CHAIRMAN :**

960 No, this is a second question.

**Mr. AUBEY LAUFER :**

Okay, second. I'm sorry, second question.

965 **THE CHAIRMAN :**

Thank you.

**Mr. AUBEY LAUFER :**

970 I'm sorry.

**THE CHAIRMAN :**

975 You can always come back.

**Mr. AUBEY LAUFER :**

I could register again, okay.

980 **THE CHAIRMAN :**

Right.

**Mr. AUBEY LAUFER :**

985

Is there any way if you're going to be using diesel... and I understand the train is going to go underground once it hits the airport. Is there any way to ventilate that so you don't feel any smoke as you come into the station? Because, as you know, smoke, diesel is not healthy for the environment as well as for the lungs.

990

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Martel?

995 **Mr. HENRI-PAUL MARTEL :**

We are aware of the problem, Mr. President. And let's not forget that we're talking about a closed space which is only just about the length of the parking structure, the three-story parking structure. And of course everything, and especially the station will be ventilated accordingly.

1000

**THE CHAIRMAN :**

So, I invite you, Mr. Laufer, to...

1005

**Mr. AUBEY LAUFER :**

Re-register?

1010 **THE CHAIRMAN :**

Re-register. And you're welcome to come back.

**Mr. AUBEY LAUFER :**

1015

I will do that.

**THE CHAIRMAN :**

1020 Thank you, sir.  
J'invite maintenant monsieur Dansereau.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

1025 Rebonjour, monsieur le président, madame la commissaire! J'aimerais faire un  
préambule à ma première question. Puisque lors de mes deux questions d'hier, j'ai fait  
référence à trois pages déposées par le promoteur, exemple : page sur les Statistiques et  
prévisions d'achalandage de l'aéroport, PR3.3 page 58, PDF 66, page sur les files d'attente,  
Longueur et durée des files d'attente des voitures, j'assume, PR3.2, annexe A, page 40,  
1030 PDF 52, et Bilan des accidents routiers, PR3.2, annexe A, page 39, PDF 51 – je m'excuse  
pour les détails – dans chacun des cas, je m'adressais aux données existantes ou très  
rudimentaires sur lesquelles on a basé le projet.

Vous serez d'accord avec moi que le cœur du projet est bâti sur trois choses :  
1035 l'achalandage prévu de l'aéroport, la longueur des files d'attente actuelles versus les files  
d'attente prévues après pour les routes, le bilan des accidents routiers actuel versus le futur  
pour ces routes-là.

Quand j'ai parlé de ces documents déposés par le promoteur, il aurait été beaucoup  
1040 plus efficace que le promoteur nous projette à l'écran ces pages auxquelles je réfèrais pour la  
compréhension de tous. Le promoteur nous présente des présentations très jazzées sur les  
concepts ou pas trop détaillées...

**LE PRÉSIDENT :**

1045 Je vous invite, monsieur Dansereau, de vous garder de qualifier nécessairement la  
manière de présenter les choses...

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

1050 O.K.

**LE PRÉSIDENT :**

1055 ... et de présenter la question.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

1060 Je suggère tout simplement que le promoteur devrait avoir un lien Internet pour nous  
présenter à l'écran ces pages. Ça a 10 pouces d'épais le document. Ça serait plus efficace

pour tous et on serait tous sur la même longueur d'onde.

**LE PRÉSIDENT :**

1065 Juste une clarification. Au-delà de la documentation déposée par le promoteur et accessible à travers le site Internet du BAPE, vous voulez...

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

1070 Non. Le site du BAPE, d'être capable de projeter quand je réfère à telle page, telle chose. La réaction a été : On ne sait pas de quoi vous parlez. On sait pas c'est quoi. On ne comprend pas.

**LE PRÉSIDENT :**

1075 D'accord. Ça va.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

1080 Ça aurait été beaucoup plus facile. C'est tout.

**LE PRÉSIDENT :**

1085 La question est?

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

1090 C'est parce que je n'ai pas eu encore de réponse à ces questions-là d'hier. Les deux pages blanches qui étaient là, on n'a pas répondu à ces questions-là d'hier.

**LE PRÉSIDENT :**

1095 Alors, on va poser ça sous forme de question. Monsieur Gilbert, est-ce qu'il y a d'autres éléments qui complètent l'information qui se trouve sur les pages blanches, au moment où on parle, dans les documents déposés que monsieur Dansereau a repris hier soir et aujourd'hui?

**M. HENRI GILBERT :**

1100 Vous comprendrez qu'on n'a pas le même classement que le Bureau des audiences publiques sur l'environnement du Québec. On a fourni des documents qui sont mis sur un dossier PDF et qui apparaissent peut-être sur le site Internet, mais, nous, on n'a pas de page blanche. Ce qui a été déposé, ça a été déposé, mais on n'a pas le même

1105 classement. Donc, on a essayé de faire une correspondance avec les documents du Bureau d'audiences. Je pense qu'on en a fait une mais, comme je vous dis, c'est une question de comment sont gérés les dossiers des deux organismes.

**LE PRÉSIDENT :**

1110 D'accord. Merci, monsieur Gilbert.  
Alors, monsieur Dansereau, on va faire...

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

1115 J'ai fait mon préambule.

**LE PRÉSIDENT :**

1120 D'accord. On va vérifier si les pages blanches en question sont une erreur de reproduction, qui étaient dans les documents déposés, et on va corriger la situation, le cas échéant.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

1125 Parce que j'aimerais bien avoir des réponses à mes deux questions d'hier. Je ne pense pas qu'on les a adressées encore.

**LE PRÉSIDENT :**

1130 Comme le repérage est impossible au moment où on parle parce que le ministère des Transports n'a pas le même mode de référence que les cotes que nous avons au BAPE, à la limite, on va pouvoir vous donner cette réponse ultérieurement.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

1135 Merci. Ma première question est dans le cadre de ma question d'hier sur la longueur des bretelles et la largeur des bretelles, on a eu une réponse que le ministère avait beaucoup de connaissance dans, par exemple, au Pont Champlain ou l'échangeur Turcot où on en avait des bretelles.

1140 J'aimerais que vous nous compariez les bretelles de l'échangeur Turcot en longueur et en largeur par rapport aux deux bretelles que j'ai parlé hier, c'est-à-dire la bretelle du centre-ville vers l'aéroport, la bretelle de l'aéroport vers le centre-ville, comparées en largeur et en longueur avec la bretelle de l'échangeur Turcot en s'en allant vers l'est qui s'en va vers  
1145 le Pont Champlain et la bretelle de l'échangeur Turcot en s'en allant vers le nord,

qui prend Décarie. J'aimerais que vous nous compariez ça en longueur et en largeur, et quelles sont les plus longues...

**LE PRÉSIDENT :**

1150

Ça va.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

1155

... et quelles sont les plus larges.

**LE PRÉSIDENT :**

1160

D'accord. Merci.  
Monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

1165

Hier, monsieur le président, quand on a parlé de la largeur de la voie, l'inquiétude du requérant était à savoir qu'est-ce qu'on fait l'hiver. Donc, j'ai dit : Oui, on entretient des bretelles ailleurs. Je n'ai pas fait de comparaison en termes de longueur et de largeur. J'ai tout simplement dit que oui on entretient, avec nos gens et à contrat, différentes bretelles.

1170

L'inquiétude de monsieur, c'était de savoir est-ce que les bretelle vont être assez larges? 6.5 mètres, on a démontré, en tout cas on a tenté d'expliquer que 6.5 mètres, même s'il y avait un accident ou une panne, on pouvait passer à côté.

**LE PRÉSIDENT :**

1175

Monsieur Gilbert, sans nécessairement qualifier les intentions derrière la question de monsieur Dansereau, la question est précise. Il veut savoir si on peut comparer la longueur des bretelles comparativement aux bretelles à partir de l'échangeur Turcot. Si vous avez ces informations.

1180

**M. HENRI GILBERT :**

1185

On peut essayer de vous les envoyer, monsieur le président, mais je veux dire, c'est quelle bretelle par rapport à quelle bretelle? Il y en a beaucoup. Peut-être être plus précis, monsieur le président.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

1190 C'est difficile d'être plus précis que la bretelle de la 20 est qui s'en va vers le Pont Champlain et la bretelle de la 20 est à l'échangeur Turcot, dans les deux cas qui s'en va vers Décarie. Il me semble que c'est assez précis.

**LE PRÉSIDENT :**

1195 D'accord. C'est clarifié. D'accord. Alors, dès que l'information est reçue, ça va être posté et on va la transmettre. À moins qu'on puisse avoir cette information plus tard dans cette séance ou ce soir. Deuxième question, monsieur Dansereau.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

1200 Lors de la présentation du 17 novembre au Centre Sarto-Desnoyers de Dorval, les citoyens ont indiqué au promoteur leur préoccupation quant à la longueur des accès piétonniers proposés pour le transport en commun pour accéder au train et aux autobus. Dans votre nouvelle proposition de septembre 2005, qui a été déposée il y a une semaine ou deux, dans DA1.2, page 12, PDF 15, figure 6 PDF, quelle amélioration, raccourcissement  
1205 avez-vous apporté aux accès piétonniers pour les gares de train et d'autobus par rapport à votre plan original? Et le plan modifié est-il plus court ou plus long que les accès actuels?

**LE PRÉSIDENT :**

1210 D'accord. Ça va. Merci.  
Monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

1215 Monsieur Chénier va répondre à la question, monsieur le président.

**M. JACQUES CHÉNIER :**

1220 Monsieur le président, je vais attendre la projection de l'image, ça va aider à l'explication. Alors, nous avons la configuration proposée pour l'échangeur qui montre le lien piétonnier vers la STM, à partir de l'intersection Herron et Dorval, à partir d'ici. Les distances ont été calculées comme ça sur un parcours piétonnier vers la STM. Je peux même vous dire, il y a une petite correction, un constat de dernière minute effectivement qui a été fait, qui améliore encore davantage cette situation-là.

1225 Ce que nous avons calculé, nous avons simulé quelqu'un qui se fait déposer à un endroit propice pour marcher jusqu'au terminus de la STM, ce qui arrive souvent. Alors,

1230 soit que les gens actuellement se font déposer au feu de circulation ici – ça, c'est quand on est chanceux, qu'on a un feu au rouge – ou sinon d'autres le font en entrant dans le stationnement, viennent déposer les gens dans le stationnement et les gens prennent le passage souterrain dans l'échangeur pour accéder au terminus.

1235 Le constat de dernière minute, on s'est aperçu que entre cet accès et l'avenue Dorval, il y a une clôture qui fait quatre pieds de haut, une clôture métallique, qui est assez belle mais qui est bien solide, qui ne se franchit pas. Ce qui fait que le parcours piétonnier pour aller à la STM étant ici, si j'ai ça de plus à marcher, j'ai 60 mètres de plus à marcher. Si j'ai ça de plus à marcher, j'ai 150 mètres de plus à marcher. Et donc la distance n'est pas de 360 mais bien de 420 ou autour de 500 à peu de chose près.

1240 Dans la nouvelle configuration, je ne peux pas penser que les gens vont être déposés à la même place. Ils vont être déposés, oui, à un feu de circulation comme c'est le cas présentement ou vont être déposés dans le terrain de stationnement, mais on comprendra qu'ils ne seront pas déposés à l'autre bout du stationnement mais vont être déposés près de l'endroit où ils veulent prendre le cheminement piétonnier pour se rendre au terminus.

1245 De sorte que nous avons estimé dans la nouvelle géométrie que les gens étaient pour être déposés dans ce secteur-ci, c'est-à-dire soit au feu de circulation, s'ils sont chanceux et que le feu est au rouge, parce qu'on sait qu'il y aura Herron et Dorval, les mouvements locaux qui vont se rencontrer à l'intersection de Dorval et Herron. Ou ils se feront déposer dans le stationnement à proximité du trottoir ici, le long de l'avenue Dorval. Dans ce cas-là, 1250 on est à 350 mètres. On peut ajouter un 25-30 mètres, si vous voulez, pour cette distance entre le feu de circulation et l'endroit dans le stationnement. On est donc toujours en deçà du 400 mètres.

1255 Ce qui nous permet de dire... et comme on est à l'avant-projet préliminaire, je ne prétends pas que c'est précis. Je pense que les distances sont comparables. J'ose espérer, puis avec la démonstration que je viens de faire, on peut prétendre que ce sera légèrement inférieur, la distance à parcourir. Dans un environnement protégé pour un piéton, c'est-à-dire sur un trottoir, un trottoir qui va voisiner un réseau de circulation locale. Actuellement, 1260 on a été forcé de faire un passage en dépression parce que les piétons sont obligés de voisiner des voies de circulation où il y a de la circulation locale et autoroutière qui se voisinent et qui utilisent le même réseau, qui passent proche et en grande quantité.

1265 On se retrouve donc dans un cheminement piétonnier qui est comparable à n'importe quel autre endroit en ville. On est en ville à Dorval et on aura un parcours piétonnier le long d'une voie locale de circulation mais sur un trottoir qui conduit à la STM. Et, évidemment, pour l'AMT, bien, il y a le passage en dépression sous les voies verrées qui demeure.



**LE PRÉSIDENT :**

1270

Merci, monsieur Chénier. Merci, monsieur Dansereau.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

1275

Merci. Merci, monsieur Chénier.

**LE PRÉSIDENT :**

1280

J'invite monsieur Robert Perreault à venir adresser ses questions à la commission.

**M. ROBERT PERREAULT :**

1285

Bonjour! Ma première question me vient, il y a eu des consultations il y a quelques mois sur ce projet et j'avais posé une question, à ce moment-là, je la repose, je voudrais savoir si la réponse est la même. On va investir 200 M\$ presque dans ce projet. Ma question était la suivante. Est-ce qu'on a calculé de combien le temps moyen de parcours entre le centre-ville et l'Aéroport de Dorval serait diminué par l'intervention du ministère des Transports?

1290

**LE PRÉSIDENT :**

C'est-à-dire par la réalisation du projet proposé?

1295

**M. ROBERT PERREAULT :**

Qui est le seul pour l'instant sur la table.

**LE PRÉSIDENT :**

1300

Très bien. Très bien. Monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

1305

Oui, monsieur le président, monsieur Marcotte va répondre à la question, s'il vous plaît.

**M. ANDRÉ MARCOTTE :**

1310

Monsieur le président, je n'étais pas à cette rencontre-là, malheureusement, je l'ai manquée, mais je sais qu'on a consulté les groupes environnementaux dont fait partie l'intervenant au mois de novembre, je pense, l'année passée.

**M. ROBERT PERREAULT :**

C'est ça.

1315

**M. ANDRÉ MARCOTTE :**

Alors, le projet de l'échangeur Dorval, comme on l'a mentionné hier lors de la présentation, c'est un projet vraiment de réaménagement et de séparation des trois trafics localement. Donc, on l'a présenté hier pour que ce soit bien compris par l'ensemble des gens qui participent ici aux consultations publiques.

1320

Nous avons des gains de parcours importants qui se traduisent pour les gens qui arrivent à l'échangeur et qui vont aller vers l'aéroport, parce que c'est ça qu'est le sens de la question. Je vais demander à monsieur Godard de nous présenter les gains de parcours à partir de l'échangeur jusqu'à l'aéroport. Parce que les mouvements autoroutiers...

1325

**M. ROBERT PERREAULT :**

Ma question, monsieur le président, n'était pas celle-là. Ma question n'est pas celle-là. C'est entre le centre-ville et l'aéroport.

1330

**LE PRÉSIDENT :**

La question était en quoi le projet améliore la durée du trajet du centre-ville jusqu'à l'aéroport.

1335

**M. ANDRÉ MARCOTTE :**

Alors, donc, pour le premier volet, on peut présenter des données pour l'échangeur lui-même, parce que c'est ici qu'on intervient. On n'intervient pas avec ce projet-là entre le centre-ville directement et l'aéroport. Il faut bien comprendre que les usagers de la route, une fois sortis de l'échangeur, vont se retrouver sur l'autoroute 20, ils vont poursuivre en direction 20 Est, ils vont traverser l'échangeur Turcot et ils vont se rendre au centre-ville dans les conditions que nous avons de circulation actuelles.

1340

1345

On sait qu'on a un projet actuellement près de l'autoroute 20 au niveau de la création d'un mur antibruit, que ça va améliorer un petit peu la fluidité de la circulation vers le centre-ville mais ce n'est pas dans ce projet-ci. Il faut bien, bien saisir que ce projet-là ne règle pas toute la situation pour se rendre jusqu'au centre-ville, mais c'est localement que les usagers de la route vont trouver le bénéfice escompté du projet.

1350

**LE PRÉSIDENT :**

1355 Est-ce qu'il y a lieu de recevoir les données de la part de monsieur Godard tout de même, que vous avez eu l'intention de présenter?

**M. ANDRÉ MARCOTTE :**

1360 Nous pouvons la présenter. Je ne sais pas si ça va répondre à la question directement, mais on peut présenter la donnée, le mouvement, par exemple, 20 Ouest vers l'aéroport, les gains de temps qui sont estimés par le ministère. Parce que c'est un mouvement qui va être fait directement et qui ne passera plus par ce qu'on appelle le rond-point Dorval.

1365

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

1370

**M. FRANÇOIS GODARD :**

Monsieur le président, pour les gains de temps entre le parcours aéroport-centre-ville, il faut rappeler que le projet était localisé dans le réaménagement de l'échangeur Dorval, soit l'amélioration des accès terrestres à proximité de l'Aéroport de Dorval. Donc, ce qu'on peut commenter, c'est les gains appréciables dans le secteur de l'aéroport et de l'échangeur Dorval.

1375

Donc, pour le gain le plus appréciable, c'est à la période de pointe du soir. À la sortie de l'aéroport, donc le mouvement aéroport vers le centre-ville, actuellement, et le mouvement de sortie de l'aéroport vers le centre-ville, les usagers perdent 16 minutes comparativement avec le projet. Donc, la différence de parcours entre la situation actuelle en 2004 et notre projet avec les conditions de circulation, la demande actuelle en 2004, les usagers auraient un gain de 16 minutes pour le temps de parcours.

1380

Pour la situation prévisible pour 2016, la sortie de l'aéroport vers le centre-ville, les usagers obtiendraient un gain de temps de 26 minutes dans leur temps de parcours, simplement dans la partie de l'échangeur Dorval.

1385

**LE PRÉSIDENT :**

1390

D'accord. Merci, monsieur Godard.

Monsieur Perreault, c'est peut-être la même réponse que vous avez eue auparavant mais je vous invite à passer à la deuxième question.

1395

**M. ROBERT PERREAULT :**

Non, ce n'était pas la même réponse. Est-ce que ces données sont présentes dans les documents? Oui, j'imagine? Est-ce qu'il y a des analyses de ça? Les données existent?

1400

**LE PRÉSIDENT :**

Les données présentées seront déposées évidemment et seront rendues accessibles.

1405

**M. ROBERT PERREAULT :**

Les études donc de gain de temps. Une deuxième question que je vais poser, elle a trait au choix retenu. Enfin, je comprends que c'est une situation un peu difficile parce qu'on étudie un projet de réaménagement d'un rond-point, alors que la préoccupation de la majorité des gens, c'est le lien ferroviaire. On a eu une présentation sur le lien ferroviaire qui ne fait pas vraiment partie du projet, mais la question que je voudrais poser est la suivante. Peut-être juste pour essayer d'expliquer un peu ma... d'abord, on n'a pas vu du tout comment se ferait le lien à partir du projet ferroviaire dans l'axe des lignes de VIA vers le centre-ville. On sait quel est un peu le cheminement, si vous avez déjà pris le train pour Ottawa, le cheminement de VIA en sortant de la Gare centrale. Ça serait intéressant si on avait pu avoir cette partie de la présentation.

1410

1415

Mais au-delà de ça, ce que je comprends, c'est qu'on va avoir en parallèle trois réseaux. Le réseau de VIA, le réseau actuel de l'AMT sur la ligne de CP, qui est le train de banlieue, et un réseau dédié pour l'aéroport. Je ne ferai pas mes commentaires mais ma question, c'est la suivante. Dans beaucoup de pays, on voit que souvent la capacité d'en faire un projet économiquement viable est lié au fait que la ligne vers l'aéroport est utilisée par les gens de la banlieue comme desserte locale et, en même temps, ça assure un lien. Donc, au niveau des frais d'exploitation, ça répartit sur un plus grand nombre de personnes et d'usagers l'utilisation de tout ça.

1420

1425

Alors, ma question, c'est : est-ce qu'on a envisagé et pourquoi finalement on n'a pas retenu – dans la présentation je n'ai pas beaucoup compris ça – l'hypothèse de faire un seul et même projet de l'actuelle ligne de train de banlieue et de la desserte de l'aéroport?

1430

**LE PRÉSIDENT :**

Je prends votre question, monsieur Perreault, et je l'envoie à monsieur Martel. Et par le fait même, si vous avez de l'information supplémentaire sur la répartition des coûts d'utilisation et la question d'élargir le bassin d'usagers pour rentabiliser davantage le projet. Allez-y.

1435

**M. HENRI-PAUL MARTEL :**

1440 D'abord, il faut comprendre que l'information détaillée que nous avons actuellement  
est celle qui se rapporte à la section commune que l'on va construire en même temps que  
l'échangeur. Pour ce qui est, monsieur le président, de la question d'intégration des  
réseaux, alors on travaille déjà avec VIA Rail sur le projet et on travaille aussi maintenant, en  
fait on a commencé déjà à travailler avec l'AMT pour voir comment on pourrait rapprocher les  
différents services. Et ceci fera l'objet évidemment d'études beaucoup plus poussées et fera  
1445 l'objet d'une autre demande d'audiences, comme j'ai mentionné tout à l'heure, en 2006.

**LE PRÉSIDENT :**

1450 On comprend que ça va être un autre projet qui aura sa propre étude d'impact, etc.,  
et sa propre voie d'autorisation, mais, en attendant, j'aimerais peut-être utiliser la question  
de monsieur Perreault pour ajouter une autre question.

1455 Vous avez dit, il y a à peu près 17 % qu'on prévoit du volume de passagers actuels  
qui fréquentent l'aéroport aller-retour dans les deux sens, qui va utiliser la liaison ferroviaire.  
Le volume que vous prévoyez n'est pas très grand, 20 % disons. Est-ce que le coût  
d'exploitation... et vous avez dit également que le 44 % des gens qui fréquentent l'aéroport  
actuellement viennent de la Rive-Sud, du centre-ville et de l'est, c'est ça que vous avez dit.  
Alors 44 % des usagers sont potentiellement des usagers de la liaison ferroviaire et vous dites  
à peu près 20 % que vous prévoyez d'usagers de ce volume, le volume total.

1460 Est-ce que le coût d'exploitation va être porté essentiellement par ces usagers-là ou  
est-ce que vous prévoyez un interfinancement par rapport à l'exploitation de cette liaison  
ferroviaire?

1465 **M. HENRI-PAUL MARTEL :**

1470 Écoutez, comme je l'ai mentionné, nous sommes à évaluer les coûts et à faire les  
études de financement, et il est évident que nous allons regarder différentes formules, tel  
qu'il a été expérimenté à Toronto ou Vancouver pour les projets de lien ferroviaire où tous les  
niveaux de gouvernement ont été impliqués dans le financement des liens ferroviaires entre  
les aéroports et le centre-ville ou les communautés immédiates, comme à Vancouver par  
exemple.

**LE PRÉSIDENT :**

1475  
Merci.

**M. ROBERT PERREAULT :**

1480 Monsieur le président, dans ma question, j'avais soulevé la question dans la présentation, on n'a pas vu du tout de la façon dont on envisageait – à supposer qu'on veut vraiment faire une ligne dédiée, à supposer – qu'on envisageait comment cette ligne aboutissait à la Gare centrale dans le centre-ville. Est-ce qu'on pourrait avoir un aperçu?

1485 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Martel – et ça va être la dernière question de la part de monsieur Perreault – allez-y.

1490 **M. HENRI-PAUL MARTEL :**

1495 Cette ligne dédiée là rejoint une ligne qui est entre les deux voies dédiées tel que prévu actuellement et nous sommes encore au stade des études, comprenons-nous bien. Alors, monsieur le président, ces voies dédiées là rejoignent des voies actuelles du CN qui entrent dans la Gare centrale.

**LE PRÉSIDENT :**

1500 D'accord. Monsieur Perreault, je vous invite à vous réinscrire, si vous avez d'autres questions.

**M. ROBERT PERREAULT :**

1505 D'accord. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, madame Gold, allez-y.

1510 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

1515 Est-ce que l'amélioration de la fluidité de la circulation dans la zone d'étude pourrait provoquer une augmentation de l'usage de l'automobile au détriment du transport en commun?

**M. HENRI GILBERT :**

1520 Je vais commencer la réponse puis, après ça, je vais demander à nos experts. Voyez-vous, on travaille sur l'échangeur autoroutier présentement avec les objectifs qu'on s'est fixés de départager le transit local d'avec le transit autoroutier. Donc, on n'augmente

pas, je dirais... le débit qui rentre, le débit qui sort ne bougera pas tellement, parce qu'on travaille surtout dans l'échangeur pour une meilleure répartition, un meilleur équilibre des autos.

1525 On a parlé tantôt de gain de temps, mais on ne touche pas au 20 kilomètres qui reste pour l'instant, il va y avoir d'autres projets qui vont venir vers le centre-ville. Donc, on ne favorise pas plus l'un que l'autre. C'est sûr qu'on va mieux harmoniser et puis on va surtout permettre une meilleure quiétude et, selon les objectifs qu'on s'est fixés avec nos partenaires, un meilleur échange dans l'échangeur – c'est le cas de le dire – entre les différents trafics. Je

1530 ne sais pas si monsieur Godard pourrait rajouter quelque chose?

**M. FRANÇOIS GODARD :**

1535 Pour bien comprendre votre question, vous demandez si le fait d'améliorer les conditions de circulation, ça peut provoquer un transfert modal pour les usagers de l'aéroport, soit passer du mode...

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

1540 Non, ce n'était pas tout à fait ça. Avec une meilleure fluidité, est-ce que l'automobiliste va – c'est ça – est-ce que ça va décourager l'intermodalité et va encourager l'automobiliste à continuer jusqu'au centre-ville. L'automobiliste qui vient de l'ouest de l'île, par exemple.

1545 **M. FRANÇOIS GODARD :**

Il y a deux aspects, je pense, à votre question. D'abord, au niveau de l'aéroport, je ne pense pas que ça va favoriser le transfert modal le fait d'améliorer la sortie de l'aéroport. Le transfert modal va être modifié par l'implantation de nouveaux services, tels que le train, la navette ferroviaire.

1550

Pour l'aspect pour disons l'induction de trafic, j'ai une petite présentation pour vous présenter les impacts. On a effectué une analyse, une macrosimulation avec le modèle régional monté par le ministère des Transports pour voir l'impact de l'amélioration des conditions de circulation dans l'échangeur Dorval. Ce qu'on s'est aperçu, c'est qu'il n'y avait pas de modification régionale au niveau des habitudes de déplacement, c'était davantage local.

1555

Ce qu'on peut observer, c'est plutôt un phénomène de déviation ou de diversion de trafic. Donc, le fait d'améliorer les conditions de circulation dans l'échangeur Dorval ici, ce qu'on peut observer, c'est que, de part et d'autre, il n'y a aucun écart de trafic. C'est localement que les gens qui vont utiliser davantage l'autoroute 520 dans la portion de l'échangeur Dorval et l'autoroute 13. Donc, on voit un peu les écarts ici, plus 2 000

1560

1565 véhicules en trois heures d'écart. On voit aussi une modification sur l'autoroute 13 et la  
portion de l'autoroute 20 entre l'échangeur de l'autoroute 13 et l'échangeur Dorval. Mais,  
régionalement, on ne voit pas comme d'amélioration parce qu'on n'améliore pas les autres  
conditions de circulation sur l'autoroute 20. Ce qu'on améliore vraiment avec le projet, c'est  
vraiment l'entrée et la sortie de l'aéroport.

1570 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Merci. Est-ce que l'amélioration de la fluidité pourrait déplacer les problèmes de  
congestion ailleurs?

1575 **M. FRANÇOIS GODARD :**

Je ne crois pas que ça va déplacer les problèmes ailleurs. C'est que les usagers vont  
obtenir un gain de temps localement. Parce qu'on n'améliore pas les conditions sur  
l'autoroute 20. C'est vraiment l'échange entre le nord et le sud des voies verrées, de la 520.  
1580 Donc, on ne déplacera pas les problèmes de congestion ailleurs parce qu'on fait toutes les  
améliorations locales. Les gros gains, c'est qu'on permet de séparer les mouvements  
d'accès à l'aéroport, on sépare aussi les mouvements d'échange autoroute–autoroute et les  
mouvements locaux. Parce que les mouvements locaux d'échange nord-sud, dans  
l'échangeur Dorval, représentent environ 48 % de la circulation.

1585 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, on ne prévoit pas une induction supplémentaire de trafic par voitures privées,  
on ne prévoit pas non plus par effet pervers de déplacer des congestions ailleurs.

1590 **M. FRANÇOIS GODARD :**

Effectivement.

1595 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Godard.

Alors, on va prendre une pause de 15 minutes et on reprendra à 15 h 17.

1600 **SUSPENSION DE LA SÉANCE**

\* \* \* \* \*



**REPRISE DE LA SÉANCE**

**LE PRÉSIDENT :**

1605

Nous invitons monsieur André Porlier de venir adresser ses questions à la commission, s'il vous plaît.

**M. ANDRÉ PORLIER :**

1610

Bonjour!

**LE PRÉSIDENT :**

1615

Bonjour, monsieur Porlier!

**M. ANDRÉ PORLIER :**

1620

Alors, ma première question concerne les débits de circulation. J'ai lu dans le document, dans le résumé de l'étude d'impact, que vous mentionnez en fait qu'il y a une augmentation des débits de circulation prévue de 14 % entre 2004 et 2016. Ce qui explique entre autres, ce qu'on dit, c'est qu'on explique l'augmentation des particules fines qui sont quand même un enjeu assez majeur au niveau de la santé publique et j'aimerais savoir si cette augmentation-là serait possible avec la configuration actuelle de l'échangeur? Autrement dit, si on reste l'échangeur tel quel, est-ce que ce 14 % d'augmentation pourrait arriver?

1625

**LE PRÉSIDENT :**

1630

Votre question : si on garde la configuration actuelle...

**M. ANDRÉ PORLIER :**

1635

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

... on pourrait éviter cette augmentation...

1640

**M. ANDRÉ PORLIER :**

Exactement.

**LE PRÉSIDENT :**

1645

... comme un désincitatif à l'usage de la voiture privée. Merci.

**M. ANDRÉ PORLIER :**

1650

Tout à fait.

**LE PRÉSIDENT :**

1655

Monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

Monsieur Marcotte va répondre à la question, monsieur le président.

1660

**M. ANDRÉ MARCOTTE :**

1665

Les données de débit de circulation qui ont été mentionnées dans l'étude d'impact, on parle de disons 14 % de plus en 2016, les conséquences sont extrêmement néfastes pour l'ensemble de la région, on l'a démontré hier dans la présentation. Les conditions d'opération de l'Aéroport international Montréal-Trudeau seraient compromises, ça a été dit hier, au niveau notamment de la sortie du stationnement. On a montré que les files d'attente seraient extrêmement importantes si rien n'est fait.

1670

Également, comme impact négatif dans l'environnement ici, dans l'échangeur Dorval, pensez par exemple aux difficultés de communication entre les liens nord-sud pour l'arrondissement, tout ce qu'on pourrait voir comme augmentation de circulation de transit, notamment le camionnage qui, actuellement à partir de la zone cargo, tente d'éviter l'échangeur Dorval et passe plutôt par la rue Cardinal du côté ouest pour rejoindre des Sources. Alors, les augmentations qui sont prévues, ce n'est pas une situation acceptable pour l'échangeur Dorval. Également, on me mentionne les véhicules d'urgence qui ne pourraient pas intervenir du côté nord de l'arrondissement.

1675

Donc, on a démontré dans la présentation hier qu'il y a urgence d'agir et qu'il faut réaménager l'ensemble de l'échangeur en séparant les trois types de trafic.

1680

**LE PRÉSIDENT :**

1685

Monsieur Marcotte, au-delà de l'acceptabilité du projet, au-delà de la rationalité économique du projet, je crois que monsieur Porlier a une question très précise, à savoir, si on laisse la configuration actuelle comme ça, est-ce que c'est concevable que ça pourrait éventuellement servir de désincitatif à l'usage de la voiture privée et, de ce fait, éviter

l'augmentation prévue. Strictement, c'est ça la question.

1690 Selon votre expérience et le ministère des Transports, autrement dit, est-ce que ça pourrait effectivement réduire l'utilisation de la voiture que le système actuel reste ou ça va tout simplement allonger et aggraver le problème de congestion? Laquelle des deux possibilités est plus probable, selon vous?

1695 **M. ANDRÉ MARCOTTE :**

Écoutez, il y avait une partie que monsieur Jacques Chénier pourrait répondre. Également, on a une présentation concernant la question de la qualité de l'air parce que ça a été abordé également dans la question, si vous le désirez, monsieur le président.

1700 **LE PRÉSIDENT :**

J'aimerais conserver la présentation de la qualité de l'air, s'il y a lieu, à ce soir, parce que c'est seulement ce soir qu'on aura le représentant du ministère de la Santé. Merci.

1705 **M. JACQUES CHÉNIER :**

1710 Sur l'effet dissuasif de l'utilisation du véhicule, François Godard a expliqué tantôt qu'il n'y avait pas d'augmentation de capacité sur l'autoroute 20. C'est les mouvements du nord au sud et les mouvements dans l'échangeur. Ce qu'il faut comprendre, c'est que les mouvements dans l'échangeur ne participent pas seulement à la circulation automobile locale, mais c'est un élément essentiel dans les parcours d'accès, soit parcours des autobus, soit les parcours pour accéder aux stationnements incitatifs. C'est un élément d'ailleurs que monsieur Pépin de la STM avait documenté lorsqu'il participait aux réunions technique avec nous, il y avait des gains appréciables au niveau du transport en commun simplement par le réaménagement proposé, c'est-à-dire les gains de temps.

1720 Et, donc, on est porté à croire que sans augmentation sur la 20 de capacité et avec une accessibilité accrue aux équipements, aux infrastructures de transport en commun qui sont situés dans le cœur de l'échangeur, c'est une mesure qui peut aussi inciter à un transfert modal en faveur du transport en commun et non pas seulement l'utilisation de l'automobile.

Peut-être que monsieur Pépin a des informations complémentaires, mais il y avait des gains qui étaient appréciables déjà.

1725 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Pépin, avez-vous de l'information complémentaire à ce propos?

**M. FRANÇOIS PÉPIN :**

1730 Oui, monsieur le président. Effectivement, l'intervention proposée au niveau de  
l'échangeur permet deux améliorations importantes au niveau des autobus. Dans un premier  
temps, il y a effectivement, un, l'amélioration du niveau de fluidité qui, à ce moment-là,  
permet d'avoir un service plus ponctuel pour la clientèle de la Société de transport. On n'a  
pas quantifié comme tel cet élément-là parce que c'est plus qualitatif qu'autrement. Par  
1735 contre, au niveau objectif, les cheminements des véhicules aussi pour se rendre et sortir du  
terminus sont plus efficaces et plus courts que la situation actuelle. Et juste ce phénomène-là  
nous permet de sauver 2 300 heures de véhicules/heure par année, donc à peu près 150  
000 \$ juste au niveau exploitation.

1740 **LE PRÉSIDENT :**

Pour le transport en commun.

**M. FRANÇOIS PÉPIN :**

1745 Pour la circulation des autobus, au niveau du terminus. Comme on disait hier, on  
parle de 1 200 mouvements de véhicules par jour. Alors, effectivement, à cause du nombre,  
ça permet à ce moment-là des économies intéressantes. Mais le principal objectif demeure  
actuellement, depuis plusieurs années on a des problèmes de congestion et de retard  
1750 comme les autres usagers dans l'échangeur et surtout le rond-point Dorval, alors, à ce  
niveau-là, c'est appréciable d'améliorer la ponctualité pour notre clientèle.

**LE PRÉSIDENT :**

1755 Merci, monsieur Pépin.  
Monsieur Porlier, votre deuxième question.

**M. ANDRÉ PORLIER :**

1760 Oui. En fait, j'aimerais savoir, ma deuxième question concerne le lien ferroviaire.  
J'aimerais savoir s'il y a une étude qui a été faite pour avoir prioritairement le train, donc le  
train soit implanté en priorité et j'aimerais savoir si justement cette mesure-là ne permettrait  
pas d'enlever des véhicules qui sont actuellement probablement bloqués dans l'échangeur.  
Et, finalement, au lieu d'ajouter un 14 % de circulation automobile, ce train-là permettrait  
1765 d'enlever des véhicules, tout en améliorant la fluidité dans l'échangeur. J'aimerais savoir si  
cette étude-là existe.

**LE PRÉSIDENT :**

1770 Toujours dans la mesure où on a compris que le projet vise également à améliorer le

patron du trafic local.

**M. ANDRÉ PORLIER :**

1775 Tout à fait.

**LE PRÉSIDENT :**

1780 Mais je vais envoyer la question à monsieur Martel. Monsieur Martel.

**M. HENRI-PAUL MARTEL :**

1785 Nous, on n'a pas étudié la situation si, oui ou non, le lien ferroviaire devait être fait en priorité, monsieur le président, mais on profite du fait que l'échangeur ferroviaire doit être construit, selon nous, et pour nous, c'est un lien essentiel à l'aéroport, autant qu'un lien ferroviaire, donc que l'échangeur est essentiel et que nous profitons de l'occasion pour le plus rapidement possible implanter une première partie, une première section du lien ferroviaire éventuel. Mais on n'a pas fait d'étude si, oui ou non, lequel des deux nous donnerait le plus grand bénéfice. Parce que, selon nous, comme je l'ai dit hier, comme je  
1790 l'ai répété tout à l'heure, les deux éléments sont essentiels à l'aéroport.

**LE PRÉSIDENT :**

1795 Alors, je vais reprendre la question, monsieur Martel. Sans le projet actuel d'amélioration de la desserte routière autour de l'Aéroport de Montréal, est-ce que la liaison ferroviaire en question serait envisageable pour vous? Autrement, est-ce que c'est une condition nécessaire, nécessaire à la réalisation de la liaison ferroviaire ou pas?

**M. HENRI-PAUL MARTEL :**

1800 Le lien ferroviaire peut se construire sans nécessairement que l'échangeur soit fait en même temps, mais évidemment il y a des économies substantielles, et ça ne règle pas le problème d'accès pour 83-85 % des gens qui viennent à l'aéroport.

1805 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Merci.

**M. ANDRÉ PORLIER :**

1810 En fait, je ne sais pas si je peux me permettre, c'est peut-être que ma question n'a pas été claire. Je voulais savoir combien de véhicules on pourrait enlever en mettant en place seulement, par exemple, le lien ferroviaire.

**LE PRÉSIDENT :**

1815

Monsieur Gilbert, allez-y, si vous avez...

**M. HENRI GILBERT :**

1820

Si vous me permettez, monsieur le président, oui, on a fait une étude, nous, en considérant l'achalandage de certaines grandes villes nord-américaines pour voir quelles seraient les conséquences d'avoir une navette sur le débit automobile. Vous allez voir, on a pris des chiffres quand même que ce n'est pas nécessairement l'achalandage des dernières études de l'Aéroport de Montréal mais on a pris l'achalandage dans les grandes villes pour avoir à peu près le pourcentage, pour que ça donne un ordre de grandeur, puis on pourra, après ça, faire des prorata. Ça fait que si vous permettez, monsieur Chénier va répondre à la question.

1825

**M. JACQUES CHÉNIER :**

1830

Alors, dans le cadre de l'étude d'opportunité qui a précédé l'étude d'impact, on a fait une étude sur des cas comparables. Cas comparables de villes comparables à Montréal en termes de taille, en termes de vocation de l'aéroport aussi. Taille d'aéroport, mouvements, mais vocation de l'aéroport également.

1835

L'étude a été faite avec un collaborateur spécialiste en transport aérien. Et on a regardé les villes qui avaient une navette ferroviaire ou un transport en commun efficace qui rentrait à l'aéroport, on a regardé quel est la part modale, la part de clients qui utilisaient le train pour pouvoir entrer.

1840

Alors, les villes comparées étaient Cleveland, Philadelphie, Washington, Atlanta, Chicago, O'Hare un des deux aéroports à Chicago, Boston Logan, Baltimore. Dans la meilleure des performances, Washington, qui est un cas particulier, qui est à la fois une ville de fonctionnaires et aussi là où il y a un métro urbain, transport urbain qui rentre dans l'aéroport...

1845

**LE PRÉSIDENT :**

On parle de Washington D.C. ou...

1850

**M. JACQUES CHÉNIER :**

Reagan. Washington Reagan, oui. On avait 16 %. 16 % des usagers de l'aéroport qui utilisaient le transport en commun ferroviaire efficace, qui rentre dans l'aéroport. Dans les autres cas, les performances varient entre 6 et 10 %. Ce n'est pas une étude qui se voulait scientifique pour faire un achalandage à Montréal. On voulait voir quelle était la part.

1855

Et dans un contexte nord-américain, parce que Montréal est dans un contexte nord-américain, il n'y a pas cette culture de l'utilisation du train comme on observe en Europe ailleurs.

1860

Si on appliquait cette part-là à Montréal, si on appliquait actuellement le 4 % de transport en commun pour accéder à Dorval, Montréal-Trudeau, et si on le montait à 10 %, qui est parmi les meilleures performances qu'on a observées ailleurs, on s'aperçoit que le débit de sortie de l'aéroport en pointe baisserait de 80 véhicules à l'heure. Et ça c'est pour l'échangeur. Et dans le rond-point, 35 véhicules à l'heure dans le rond-point, en période de pointe.

1865

Ça nous faisait conclure que c'était négligeable par rapport à des périodes où on a des débits autour de 2 000 véhicules/heure à cet endroit-là. Et donc la pression que ça enlevait dans l'échangeur, dans le rond-point aussi, n'était pas suffisante. En plus, non seulement ça ne permettait pas de régler les problèmes de congestion et de file d'attente, ça ne permettait pas non plus d'atteindre les autres objectifs poursuivis par l'étude, qui ne sont pas seulement des objectifs d'assurer une fluidité, un accès vers l'aéroport, mais qui est tout l'objectif de liaison entre le nord et le sud, les véhicules prioritaires qui doivent avoir un temps de parcours fiable, bon, de nombreux objectifs dont André Marcotte a fait mention hier dans la présentation et qui concernent bien d'autre chose que strictement la fluidité pour accéder à l'aéroport.

1870

1875

**LE PRÉSIDENT :**

1880

Merci, monsieur Chénier. Est-ce que c'est possible de nous déposer, si incomplète qu'elle soit, l'étude comparative que vous avez évoquée tout à l'heure?

**M. JACQUES CHÉNIER :**

1885

C'est déjà dans les documents qui ont été déposés au BAPE.

**LE PRÉSIDENT :**

1890

D'accord.

**M. JACQUES CHÉNIER :**

1895

Je le dis de mémoire. Le chapitre 10 de l'étude des solutions qui avait été déposée dans les documents qui accompagnaient.

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Merci.

1900                    Alors, monsieur Porlier, si vous voulez vous inscrire, je vous invite à le faire.

**M. ANDRÉ PORLIER :**

Parfait. Merci.

1905

**LE PRÉSIDENT :**

J'invite monsieur Ted Quint.

1910

**M. TED QUINT :**

Je représente l'Hôtel Best Western. Ma question c'est la suivante : sur votre solution proposée, la rue Michel-Jasmin devient une rue à deux sens avec un terre-plein devant notre établissement. Est-ce qu'on va avoir des accès à travers de ce terre-plein pour l'hôtel et notre terrain à l'autre côté de la rue? Et combien d'accès?

1915

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gilbert.

1920

**M. HENRI GILBERT :**

Monsieur le président, monsieur Jacques Chénier va répondre à la question.

1925

**M. JACQUES CHÉNIER :**

Je vais encore servir un argument qu'on a répété souvent, on est à l'avant-projet préliminaire, tout n'est pas définitif. Les accès présentement – et on l'a vu ce matin durant la visite technique – on s'aperçoit que l'accès, parce que ça n'a pas changé par rapport à la situation actuelle la géométrie de cette section-là, ce qui change énormément, c'est la circulation deux sens, c'est le caractère local de la voie de circulation.

1930

Actuellement, c'est qu'on a les gens qui passent sous le viaduc ferroviaire et qui approchent le Best Western. Et une partie importante de cette circulation-là se destine soit à l'aéroport ou vers la 520, la connexion à la 520 étant par ici. Voilà, vers la 520.

1935

De sorte que la circulation qu'il y a ici est rapide et l'entrée au Best Western pose des problèmes de sécurité. Et, encore pire, il y a une flèche sur le stationnement, sur le pavage du stationnement du Best Western, une flèche de sortie, c'est aussi un endroit où on peut se réinsérer dans le trafic. On ne voit pas beaucoup de monde le faire, c'est un mouvement qui est assez... Et dans le cas de Michel-Jasmin qui est ici, bien, il y a une entrée et sortie effectivement en face de la rue Marshall.

1940



1945 Dans la nouvelle proposition, puisque c'est de la circulation locale – je le dis avec  
réserve, on n'est pas à ce niveau de détail – possiblement que sur une voie locale, dans la  
mesure où la visibilité serait assurée, les accès peuvent possiblement demeurer aux mêmes  
1950 endroits ou être relocalisés à proximité de l'intersection ou ici, selon des discussions qui  
seraient à tenir avec les opérateurs de l'hôtel et l'arrondissement quant à la distance par  
rapport à l'intersection, etc. Il y a des possibilités qui existent d'aménager un accès sur une  
voie locale, en respect avec les règlements de la municipalité. Mais la problématique ou le  
manque de sécurité de l'approche est largement diminué par le fait qu'il y a beaucoup moins  
de circulation véhiculaire puisque c'est seulement de la circulation locale, et le caractère local  
de cette circulation-là, réglementation en termes de vitesse et etc., qui fait en sorte que la  
vitesse est beaucoup réduite.

1955 Donc, j'ai des possibilités d'accès à partir d'un réseau local vers l'établissement  
hôtelier qui peuvent être maintenus et à discuter avec l'arrondissement et les opérateurs de  
l'hôtel, dans une étape de plan définitif.

**M. TED QUINT :**

1960 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1965 Merci.  
J'invite maintenant monsieur John Pofilio, M. Alain-Claude Desforges à prendre la  
parole.

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

1970 Monsieur le président, madame la commissaire, nous avons résolu d'intervertir. Non  
pas que je suis pressé, mais il y avait des questions d'ordre général qui valaient peut-être  
mieux d'être traitées en premier lieu. Nous avons posé un certain nombre de questions hier,  
qui ont trouvé un certain nombre de réponses tantôt.

1975 Maintenant, dans la foulée de ce qui a été dit, et je dois dire que les réponses ont été  
fournies en rafale, et ce n'est pas un reproche mais c'est un constat, je comprends des  
représentants du ministère et de ses collaborateurs que la conclusion à laquelle Daniel Arbour  
provenait, atteignait sur le peu d'impact, était liée aux chiffres de circulation qui nous ont été  
1980 communiqués tantôt. Est-ce que je fais erreur, monsieur Chénier ou monsieur Gilbert?

**LE PRÉSIDENT :**

Maître Desforges, toujours m'adresser.

1985 **M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

Oui. Bien, c'est parce que c'est l'un et l'autre qui ont répondu.

1990 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va.

1995 **M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

Oui, je m'adresse à vous de toute façon.

2000 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va. Est-ce que la conclusion de monsieur Desforges est fondée que c'est sur la base des chiffres de circulation que vous avez présentés?

2005 **M. HENRI GILBERT :**

Excusez, monsieur le président, je crois que le requérant parle de la conclusion dans le rapport d'impact où on dit qu'il y a peu d'impact.

2010 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça.

2015 **M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

Oui, exact.

2020 **M. HENRI GILBERT :**

Nous autres, c'est parce que, aussi, on maintient l'entrée Fénélon qui est à 300 mètres. Donc, on disait que l'entrée des trois commerces va se retrouver sur le réseau local. Et la conclusion qu'il y avait peu d'impact, c'est dans ce sens-là.

2025 **LE PRÉSIDENT :**

Vous avez présenté tout à l'heure des chiffres de circulation projetée pour 2016 et ces chiffres-là suggèrent que la diminution de trafic est mineure.

**M. HENRI GILBERT :**

Mais ce n'est pas seulement que cette donnée-là.

2030 **LE PRÉSIDENT :**

Ce n'est pas la seule raison.

**M. HENRI GILBERT :**

2035

C'est l'ensemble de la situation...

**LE PRÉSIDENT :**

2040

Très bien. D'accord.

**M. HENRI GILBERT :**

... qui disait aussi sur l'étude d'impact que c'était minime.

2045

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

Question additionnelle juste pour comprendre.

2050 **LE PRÉSIDENT :**

Allez-y, oui.

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

2055

Est-ce qu'il y a d'autres études qui existent et qui ne sont pas colligées au soutien de l'affirmation de Daniel Arbour et Associés qu'il n'y a pas d'impact significatif. Et ça, ce n'est pas une question. C'est suite à la réponse qui n'a pas toutes les vertus de la réponse.

2060 **M. HENRI GILBERT :**

Bon, bien, comme ça concerne l'étude de Daniel Arbour, je vais demander que monsieur Chénier y réponde.

2065 **M. JACQUES CHÉNIER :**

La réponse, c'est non. Tous les documents qui ont été utilisés ont été déposés.

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

2070

D'accord.

**M. JACQUES CHÉNIER :**

2075

Si la question était à savoir est-ce qu'il y a eu des études sur le marché ou quoi que ce soit, non.

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

2080

Maintenant, monsieur le président, on a évoqué des chiffres reliés aux circulations actuelle et prévue pour 2016 et on a évoqué aussi la présence de normes du ministère de l'Environnement. Ceci n'est pas une question. Donc, je ne veux pas qu'elle soit défalquée de mes questions. Je pense qu'il serait souhaitable que nous puissions disposer de ces représentations graphiques là qui ont été montrées tantôt d'entrée de jeu, si elles ne le sont pas déjà.

2085

**LE PRÉSIDENT :**

Elles seront déposées et accessibles par les voies que j'ai décrites hier.

2090

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

D'accord. De la même manière, on a fait état, toujours dans les réponses qui nous ont été données d'entrée de jeu lorsque les travaux de la commission ont repris, à l'intérieur de 29 familles, si j'ai bien compris, de trois scénarios qui portaient sur la sortie Fénélon, qui s'avéraient, si j'ai bien compris, peu pratiques ou qu'on n'a pas retenus. Pour ce que ça vaut, je pense qu'il serait souhaitable que mes clients puissent prendre connaissance de ces scénarios-là, à charge que ça les convainque d'une impossibilité. Et je demanderais de la même façon qu'ils puissent être déposés auprès du BAPE pour que nous puissions en prendre connaissance et se satisfaire de ce que ça comporte ou non.

2095

2100

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gilbert, est-ce que des éléments plus détaillés des scénarios étudiés ou des variantes étudiées, au-delà de ce qui a été soumis dans le cadre de l'étude d'impact et l'autre documentation que vous avez présentée, est-ce qu'il y a d'autres éléments que vous pourrez nous fournir afin de faciliter la compréhension des clients de maître Desforges à propos des choix concernant la sortie Fénélon.

2105

2110 **M. HENRI GILBERT :**

L'étude d'impact parle des 29 scénarios qui ont été étudiés. Juste pour peut-être compléter, les trois familles, c'était des solutions partielles, des solutions complètes et le statu quo, en fin de compte. C'est à peu près ça les trois familles. S'il y a des choses autres que dans l'étude d'impact, je ne crois pas. Non, monsieur Chénier me fait signe que non. Tout est dans l'étude d'impact.

**LE PRÉSIDENT :**

2120 Donc, vous n'avez pas d'autres éléments qui s'ajoutent, des analyses d'études concernant la question, supplémentaires à ajouter.

**M. HENRI GILBERT :**

2125 Non. Tous les scénarios, c'est pour l'ensemble du projet pour répondre aux différents objectifs fixés par les besoins et par aussi les objectifs ou les demandes de nos partenaires et des citoyens. Donc, c'est pour l'ensemble du projet. Ce n'est pas uniquement pour Fénélon ou tout autre. Les solutions ont toujours été apportées pour l'ensemble du dossier.

2130 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Merci. Oui?

**M. JACQUES CHÉNIER :**

2135 Je peux ajouter que cette analyse des scénarios est présentée encore une fois dans l'étude des solutions qui a été déposée, un gros cartable qui a été déposé au Bureau des audiences publiques.

2140 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, au-delà de l'information que vous avez présentée, il n'y a rien de...

**M. JACQUES CHÉNIER :**

2145 Non. Et on verra la description. On dit scénarios, mais c'est des variantes dans certains cas, mais 29 variantes différentes.

**LE PRÉSIDENT :**

2150 Merci.

**M. JACQUES CHÉNIER :**

Et je peux ajouter que toutes nécessitent la fermeture de Fénélon.

2155

**LE PRÉSIDENT :**

De Fénélon.

2160

**M. JACQUES CHÉNIER :**

C'est une chose qu'on pourra voir dans l'étude.

**LE PRÉSIDENT :**

2165

Selon l'étude. Merci.

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

2170

Je demanderais aussi, dans la même foulée, monsieur le président, et ce n'est pas... oui, pardonnez-moi.

**LE PRÉSIDENT :**

2175

Alors, allez-y, monsieur Mailhot.

**M. MICHEL MAILHOT :**

2180

C'est que j'ai cru comprendre que l'intervenant mentionnait les normes du ministère de l'Environnement. Il a peut-être fait un lapsus, je voudrais vérifier. C'est peut-être les normes du ministère des Transports dont on parlait tantôt. C'est que dans votre question, vous avez parlé...

**LE PRÉSIDENT :**

2185

Monsieur Desforges, le nom du ministère, vous avez dit Environnement...

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

2190

Ah! non, d'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

... mais c'était le ministère des Transports.

2195 **M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

J'ai été mal compris là. D'ailleurs, je revenais sur cette question-là. On a évoqué la norme du 450 mètres, distance minimale, et j'aimerais que la commission puisse obtenir et rendre disponible le cahier de normes ou la norme à quel moment elle se trouve dans le cahier de charges usuelles ou les normes du ministère des Transports, je précise.

2200

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gilbert, est-ce qu'il y a des guides ou politiques ou normes que vous pourriez nous déposer dans le sens de la question?

2205

**M. HENRI GILBERT :**

Monsieur le président, on va déposer la norme qui fait état des distances, comme monsieur le demande.

2210

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Merci.

2215

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

D'accord. Une question cette fois-ci.

2220 **LE PRÉSIDENT :**

Allez-y.

2225 **M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

Lorsqu'on regarde la configuration proposée et qu'on emprunte l'autoroute 20, que ce soit en direction ouest ou est, par rapport à la situation actuelle, est-ce que la chaussée est plus élevée que le viaduc actuel ou est-ce que la chaussée, dans les deux directions, à la hauteur de ce qui sera maintenant le nouvel échangeur, est à niveau de sol? En d'autres termes, est-ce que le viaduc est maintenu dans sa hauteur actuelle?

2230

**M. HENRI GILBERT :**

Vu que c'est un élément géographique, monsieur Claude Vézina va y répondre.

2235

**M. CLAUDE VÉZINA :**

2240 Pour répondre à la question, le profil et le tracé de l'autoroute 20 est identique et conservé dans son intégralité. Le tunnel qui permet le passage de l'autoroute 20 vers le centre-ville à l'autoroute 520 Est est en demi-dépression, c'est-à-dire que son profil est abaissé légèrement afin de pouvoir conserver le profil de l'autoroute.

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

2245 D'accord. Une dernière question.

**LE PRÉSIDENT :**

2250 Allez-y.

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

2255 Ça sera aussi une question à monsieur le président. Lorsque la circulation provenant de la 520 au nord s'engage vers donc le sud forcément et tente à rejoindre la 20, est-ce que je dois comprendre que cette circulation-là en direction sud va être contiguë à une circulation qui, elle, va provenir du stationnement de l'aéroport donc de la direction ouest, dans la direction générale sud. Je ne sais pas si vous me comprenez? Les véhicules qui viennent de la 520 et qui veulent rejoindre la 20 sont-ils côte à côte, sont-ils sur une même chaussée que les véhicules qui proviennent de l'aéroport, entendu que ce soit l'un ou l'autre des accès.  
2260 Dans ce secteur-là. En d'autres termes, est-ce qu'il y a une division ou si c'est un endroit où les chaussées viennent en parallèle?

**M. CLAUDE VÉZINA :**

2265 Pour répondre à la question, le concept préliminaire prévoyait une circulation contiguë de ces mouvements-là. Par contre, suite à un audit de sécurité effectué par une équipe d'experts, on a décidé de séparer les mouvements avec une bande médiane. Donc, il y a une bande médiane tout le long. Par contre, les véhicules provenant de la 520 et voulant se diriger au réseau local ont une sortie ici qui leur permet de rejoindre la voie que vous voyez ici,  
2270 qui s'en va vers la rue Dorval ou vers l'avenue Fénélon.

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

2275 Qui traverse l'axe principal? Parce qu'avec le PowerPoint, ce n'est pas si évident. Les gens qui arrivent du 520, du nord, et qui veulent aller sur la voie de service...



**M. CLAUDE VÉZINA :**

Ils ont la possibilité à ce niveau-ci.

2280

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

Ils vont remonter?

2285

**M. CLAUDE VÉZINA :**

Ils vont s'en venir comme ça. Ici, on a un choix : à droite, la voie de droite va se séparer de la voie principale pour rejoindre la voie locale.

2290

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

Et qu'advient-il de ceux qui viennent de la gauche en haut?

2295

**M. CLAUDE VÉZINA :**

Ceux qui arrivent de la gauche, eux vont se diriger vers la 20 Ouest.

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

2300

L'autre gauche.

**M. CLAUDE VÉZINA :**

2305

Excusez. Ah! ici, il va avoir deux voies de circulation où il va avoir mélange de la circulation locale à ce niveau-ci.

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

2310

Ça va.

**M. CLAUDE VÉZINA :**

2315

Si je peux compléter, au niveau de la circulation, le seul mouvement qui est séparé de la voie de service, c'est les gens qui vont de la 520 à la 20 Ouest. Par rapport à la situation actuelle.

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

Ceux-là sont en continu, distincts de l'autre trafic.

2320 **LE PRÉSIDENT :**

Séparés.

2325 **M. CLAUDE VÉZINA :**

Tout à fait.

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

2330 À moins qu'ils ne choisissent d'aller emprunter la voie de service comme vous l'avez dit tantôt...

**M. CLAUDE VÉZINA :**

2335 C'est exact.

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

... par une sortie qui est aménagée à leur droite.

2340

**M. CLAUDE VÉZINA :**

C'est ça.

2345 **M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

Et qui vient rejoindre des véhicules qui, eux, proviennent de l'ouest et à leur droite aussi.

2350 **M. CLAUDE VÉZINA :**

Tout à fait.

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

2355

Ça va.

**LE PRÉSIDENT :**

2360 Merci, monsieur Desforges.

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

Merci.

2365

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, j'invite monsieur Porfilio, s'il vous plaît.

2370

**M. JOHN PORFILIO :**

Rebonjour, monsieur le président, madame la commissaire! Maître Desforges a touché à plusieurs des points que je voulais aussi aborder avec la commission. Je fais une constatation. Si j'ai bien compris hier, je reviens sur la présentation qui avait été faite par le ministre des Transports au niveau du rapport du nombre d'accidents, et je sais qu'on attend la documentation, à l'échangeur Dorval. On parlait, on faisait état d'un nombre de 100 accidents, annuel, si j'ai bien compris. Vous pouvez le vérifier.

2375

Aujourd'hui, on nous fait état de 129 accidents en 4 ans, dont 5 accidents en 4 ans à la sortie Fénélon. Et on essaie de gonfler le chiffre un peu en disant que plusieurs accidents, qui ne sont pas dans le 5, surviennent peut-être à 150 mètres avant la sortie Fénélon.

2380

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Porfilio, je ne qualifierais pas les données comme étant une tentative de gonflement mais...

2385

**M. JOHN PORFILIO :**

Excusez-moi du qualificatif, mais c'était l'interprétation que j'en ai faite, monsieur le président.

2390

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

2395

**M. JOHN PORFILIO :**

Et aussi, on a eu l'opinion d'un des représentants du ministère des Transports hier, qui a passé une heure, je comprends, hier matin, devant la partie qui nous concerne, donc les établissements MacDonald, Pétro-Canada et Harland, et qui se disait absolument épouvanté par le danger qui existe à cette sortie-là. Alors, j'aimerais savoir si c'est aux 5 accidents en 4 ans qu'il faisait référence lors de cette présentation-là.

2400

**LE PRÉSIDENT :**

2405

La question est de savoir?

**M. JOHN PORFILIO :**

2410

Bien, de savoir est-ce que sa présentation, parce qu'il a mentionné que c'était épouvantable, que ça ne pouvait pas demeurer comme ça.

**LE PRÉSIDENT :**

2415

Alors, si vous permettez, selon vous, 5 accidents vous semble peu pour justifier le déplacement de la sortie Fénélon. C'est ça, votre question?

**M. JOHN PORFILIO :**

2420

En fait, j'aimerais – excusez-moi de vous interrompre – vous savez, un accident est un accident de trop.

**LE PRÉSIDENT :**

2425

Non, je comprends.

**M. JOHN PORFILIO :**

2430

Et je ne veux pas dire qu'un accident seulement n'est pas important. Sauf que ce que je veux dire, c'est que : est-ce que le représentant du ministère qualifiant 5 accidents en 4 ans comme quelque chose d'épouvantable, qui ne pouvait absolument pas durer.

**LE PRÉSIDENT :**

2435

D'accord.

**M. JOHN PORFILIO :**

2440

Est-ce que c'était ça? Est-ce que c'était basé là-dessus?

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Très bien. Monsieur Gilbert, vous avez compris le sens de la question?

2445 **M. HENRI GILBERT :**

Je le crois.

2450 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

**M. HENRI GILBERT :**

2455 Premièrement, j'aimerais apporter quelques rectifications, monsieur le président. Quand on a parlé d'environ 100 accidents par année, c'est pour l'ensemble de l'échangeur. Quand on a parlé ce matin de 129 accidents en 4 ans, c'était uniquement pour le rond-point Dorval, le cercle qu'on voit. C'est juste pour rectifier ça.

2460 On a dit aussi ce matin dans la rafale de réponses que le but premier du déplacement de la sortie Fénélon, c'était quand même d'avoir un concept total qui permettrait un échange entre autoroutes, un échange vraiment autoroutier. C'était ça le but principal du déplacement. C'est sûr que c'est une question de sécurité, c'est une question qui fait appel à toute la géométrie de l'ensemble de l'échangeur pour les objectifs qu'on s'est fixés, de  
2465 séparer les trafics du local avec l'autoroutier, d'avoir une meilleure desserte de l'aéroport. Donc, c'est tout ça qui fait en sorte qu'on a un concept total et une solution complète.

Le nombre d'accidents, c'est une remarque qu'on a faite ce matin en disant qu'il est arrivé 4 ou 5 accidents devant les commerces, mais aussi à la sortie de Fénélon. On  
2470 remarque un accident, comme disait le requérant, un accident, c'est déjà un accident de trop. Un accident qui se produit toujours à la même place, même s'il y en a 3 ou 4, c'est quand même troublant. Là, on parle de 5 ou dans ce coin-là, toujours au même endroit, à la sortie d'une autoroute. Il faut se poser des questions. C'est juste une remarque parce que ce  
2475 n'est pas uniquement la seule raison, si on veut, du réaménagement de l'intersection.

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

2480 **M. HENRI GILBERT :**

Puis, l'autre chose, l'observation qui a été faite hier, c'était simplement la zone d'entrecroisement dans ce petit bout-là entre ceux qui viennent du nord, si on veut, qui viennent prendre la grande courbe avec ceux qui sortent. Il y a un certain entrecroisement

2485 parce que ceux qui sortent à Fénélon veulent s'en aller vers Fénélon ou les commerces et ceux qui viennent de la grande courbe veulent aller prendre la 20. C'est simplement une remarque au niveau de l'entrecroisement.

**LE PRÉSIDENT :**

2490

Monsieur Porfilio, vous allez avoir le loisir de commenter le bien-fondé du projet ultérieurement. Alors, profitez de l'occasion pour avoir le plus d'informations possible à vos questions.

2495 **M. JOHN PORFILIO :**

Je n'ai pas très bien compris. Je suis désolé, je n'ai pas très bien compris dans la réponse où monsieur Gilbert a fait état de l'échangeur par rapport au... je ne me souviens pas comment il l'a appelé. Les 100 accidents étaient, ce que j'ai compris hier, c'est qu'on rapportait 100 accidents dans l'échangeur Dorval et aujourd'hui, on a fait part de 129 accidents sur 4 ans dans l'échangeur routier. C'est ce que j'ai compris. À moins que j'aie mal compris.

2500

**LE PRÉSIDENT :**

2505

Alors, est-ce qu'il y a une contradiction entre l'information que vous avez donnée hier et aujourd'hui, et clarifiez les deux chiffres, s'il vous plaît, monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

2510

Si vous permettez, monsieur le président, pour clarifier le nombre d'accidents, ce qu'on a dit hier et aujourd'hui, parce que c'est important de le faire, monsieur François Godard va venir expliquer le graphique qu'il a présenté ce matin.

2515 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

**M. FRANÇOIS GODARD :**

2520

2525

Concernant les accidents, hier, on mentionnait une centaine d'accidents en 4 ans. C'est 377 accidents qui sont survenus entre 97 et 2000. On parle de l'échangeur Dorval. Hier, on a fait la distinction entre l'échangeur Dorval, le rond-point et le secteur Côte-de-Liesse. L'échangeur Dorval, c'est tout l'ensemble. Donc, tout l'ensemble, c'est 377 accidents qui sont survenus en 4 ans, qui représentent à peu près une centaine d'accidents par année.

Le rond-point qui est la partie au sud des voies verrées, c'est 129 accidents en 4 ans. Donc, c'est ça la précision au niveau des chiffres.

2530 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Merci.

Monsieur Porfilio, avec une deuxième question?

2535 **M. JOHN PORFILIO :**

2540 Pour l'information du ministère des Transports, au cas où il ne le saurait pas, c'est un commentaire, pas une question, il y a une donnée qui existe auprès de la CUM et qui démontre qu'à la sortie Fénélon, en 2003, il n'y a eu aucun accident. Et c'est une statistique qui est plus récente que celle du ministère qui emploie des statistiques de 97 à 2000. Donc, c'est seulement un commentaire.

2545 L'autre question que j'avais, c'est concernant les débits de circulation qui ont été donnés cet après-midi. On nous a présenté beaucoup de chiffres sans qu'on puisse avoir vraiment un tableau. Et ce n'est pas une critique, c'est difficile à suivre quand c'est présenté de cette façon-là. Mais j'ai pris quelques notes et je vois qu'on parle que le matin, présentement, actuellement, c'est-à-dire en 2005, on parle de 2 054 véhicules en direction ouest sur la 20 – je ne sais pas si vous avez le graphique que vous avez montré cet après-midi – et le soir, on en a 3 827. Et on dit qu'en 2016, on parle de 11 ans, il y en aura 5 105 véhicules. On dit que la circulation aussi le long de la voie de service va être en diminution, c'est-à-dire par rapport aux chiffres d'aujourd'hui. On parle dans 11 ans.

2555 Alors, la question est, premièrement, je ne sais pas comment on a extrapolé de 3 827 véhicules à 5 105 véhicules dans 11 ans. On s'est basé sur quoi exactement? On peut facilement, vous savez, en utilisant des multiplicateurs, augmenter. On pourrait être à 20 000 aussi à l'heure. Mais la question est : il me semble que c'est mineur – pour employer un terme qui est dans les documents – comme impact pour justifier une modification des voies en provenance du nord pour avoir une voie dédiée qui vienne directement du nord de l'aéroport pour s'en aller vers la 20 en direction ouest.

2560 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

2565 **M. JOHN PORFILIO :**

Je me serais attendu à peut-être 3 ou 4 fois le chiffre qu'on nous a présenté aujourd'hui.

2570 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Je reprends la question. Alors, monsieur Gilbert, d'abord, je vais la traiter comme une seule question quoiqu'il y ait deux éléments. Les hypothèses ou la méthodologie que vous utilisez en termes laïques plutôt que spécialisés pour les projections de trafic 2016 et est-ce que vous maintenez toujours que cette augmentation justifierait le changement que vous faites. Pourquoi vous considérez ça justifiant les changements que vous proposez.

2575 **M. HENRI GILBERT :**

Monsieur le président, je pense qu'il faut toujours revenir aux objectifs du projet. Les grands objectifs qu'on s'est fixés, c'était d'avoir un lien d'autoroute à autoroute, fluide, d'avoir un meilleur lien avec l'aéroport et le centre-ville et d'aéroport avec les deux autoroutes. C'est ça qui sont les objectifs. On ne dit pas qu'on veut augmenter le débit ou on pense qu'il va y avoir un débit faramineux entre la 520 et la 20. On veut suivre le progrès mais surtout avoir un meilleur lien sécuritaire entre les autoroutes et l'aéroport international qui est un moteur économique de la région. C'est tout simplement ça. Puis on veut augmenter la sécurité et surtout libérer tout le réseau local du trafic de transit. C'est un objectif qui est très important pour la qualité de vie des citoyens aussi.

2580 **LE PRÉSIDENT :**

Par rapport à la méthodologie pour les calculs, les projections de débit du trafic.

2585 **M. HENRI GILBERT :**

Ça, monsieur le président, on peut vous présenter toute la façon de faire de calculs des achalandages futurs ou des débits.

2590 **LE PRÉSIDENT :**

Vous allez nous déposer ça?

2595 **M. HENRI GILBERT :**

On peut le déposer, si ce n'est pas déjà fait. Ou peut-être monsieur Godard peut vous l'expliquer, puis on peut le déposer après.

2600 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Godard.



**M. MARC BLANCHET :**

2615 Monsieur le président, j'aurais une intervention, pas dans le but de contredire  
l'intervenant, au contraire, mais pour aider la commission à obtenir les données dont on a fait  
référence. On a mentionné la CUM comme source de données d'accidents en 2003 et je me  
sens interpellé parce que la Ville de Montréal gère les activités de la CUM maintenant. Et  
donc, la CUM n'existait pas en 2003 et la Ville de Montréal ne conserve ou ne collecte  
2620 aucune donnée de sécurité routière sur le réseau autoroutier dont dans l'échangeur. Alors, il  
y aurait peut-être lieu pour la commission de faire préciser la source dans le but de trouver le  
bon document, si vous voulez valider.

**LE PRÉSIDENT :**

2625 Très bien, monsieur Blanchet. Merci pour la mise au point.

**M. JOHN PORFILIO :**

2630 Je peux y répondre, monsieur le président?

**LE PRÉSIDENT :**

Non, on ne permettra pas des échanges.

2635 **M. JOHN PORFILIO :**

Non. Je pensais qu'il voulait avoir une réponse. Excusez-moi.

**LE PRÉSIDENT :**

2640 Non, non. C'est une mise au point. Mais si vous avez, par la suite, des éléments  
nouveaux à apporter, on va les entendre.

2645 Non, maître Desforges, alors je vais vous permettre de revenir pour... Alors, vous  
allez déposer ça à la commission. D'accord. Très bien. Merci.

**M. JOHN PORFILIO :**

2650 Monsieur le président, si vous permettez, ma question n'est pas tant qu'à savoir de  
quelle façon on a déterminé ces calculs-là, mais c'est plutôt au niveau de savoir comment,  
basé sur les calculs qui ont été faits, malgré qu'on ne connaît pas la méthode de calculs,  
mais basé sur les calculs qui ont été faits, comment est-ce que le ministère des Transports  
peut justifier la nécessité, quand on comprend qu'il n'y a pas une grosse différence au

2655 niveau des débits de circulation qui va se faire d'ici 2016 ou 2011 plutôt – c'est 2016 pardon –  
alors et considérant aussi qu'il va y avoir une diminution du débit de circulation, comment on  
fait aujourd'hui pour dédier deux voies complètement séparées et justifier le coût – je constate  
aussi – pour construire des bretelles dédiées, soit une pour aller vers l'autoroute 20 et l'autre  
pour aller vers la voie de service? Et en considérant qu'on crée un entrecroisement, comme  
2660 on a vu, comme ça a été démontré par monsieur Desforges dans son questionnaire, on  
crée un entrecroisement. On en a éliminé un à quelque part mais on l'a créé ailleurs. Alors,  
on déplace le problème comme on déplace les entrées.

**LE PRÉSIDENT :**

2665 On a compris ça et on a compris de la réponse de monsieur Gilbert qu'il s'agit d'un  
ensemble de considérations à prendre ensemble en justification du projet. Évidemment,  
vous avez un autre point de vue là-dessus. À part de cette réponse, monsieur Gilbert, y a-t-il  
autre chose à ajouter par rapport à la clarification de la question de monsieur Porfilio?

2670 **M. HENRI GILBERT :**

C'est à peu près semblable. C'est parce que les objectifs sont différents de ce que le  
requérant parle. Mais aussi, il faut penser que le nombre de conflits, que ce soit des  
entrecroisements, des convergences, des points de décision, vont diminuer. On calcule le  
2675 nombre de conflits, si on veut, par le nombre de voitures et, après ça, par les entraves ou  
conflits qu'il y a.

Ça veut dire que supposons qu'il y a 25 décisions entraves, convergences ou  
entrecroisements, multipliés par le nombre de véhicules, ça donne un certain nombre. On  
2680 prétend nous autres qu'avec le projet présentement, si on prend le nombre de véhicules  
multiplié par les contraintes, on parle de 727 000 contraintes ou véhicules contraintes dans  
l'échangeur.

Une fois les travaux terminés, on va se situer aux alentours de 400 000 contraintes.  
2685 C'est quand même beaucoup mais c'est la moitié moins. On ne peut pas faire une route ... si  
vous prenez l'autoroute, vous avez toujours des décisions à prendre, des sorties, des  
entrecroisements, mais on vient de réduire de presque la demie le nombre de conflits.

**LE PRÉSIDENT :**

2690 Merci. Monsieur Porfilio, merci beaucoup. Vous pouvez toujours vous inscrire.

Avant de passer aux questions, j'inviterais maître Desforges à identifier le document  
que vous allez déposer à la commission, citer le titre et, si vous avez d'autres éléments à  
2695 ajouter à propos de ça, brièvement, avant que j'invite le prochain intervenant, s'il vous plaît.

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

Je vais juste m'approcher du micro, monsieur le président.

2700 **LE PRÉSIDENT :**

Allez-y.

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

2705

Alors, il s'agit d'un document par courriel reçu par monsieur Richard Marcoux, qui est représentant de Harland, en date du 8 septembre ou 9 septembre et qui est signé par monsieur – je pense – F. Lachapelle, agent de sécurité routière, PDQ 05. Et il y a une indication ici, une référence, madame Martine Aubé de la Division des services judiciaires sur la rue Gosford à Montréal. Alors, je déposerai le document dès que je pourrai en avoir des copies. Je peux peut-être le déposer maintenant. D'ailleurs, on en a d'autres. Je peux confier à madame derrière?

2710

**LE PRÉSIDENT :**

2715

Absolument, à madame Gélinas.

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

2720

Et il sera déposé. Évidemment, dans ce document-là, il est fait référence que je l'ai reçu et, bon, il y a une suite de personnes destinataires mais ça n'a pas d'importance. Il s'agit de moi et de mes clients.

**LE PRÉSIDENT :**

2725

Merci beaucoup, maître Desforges.

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

**M. JACQUES CHAPUT :**

2730

Monsieur le président, madame la commissaire, j'aurai juste une question à poser au ministère, parce que je ne veux pas non plus qu'on se double dans les questions qui ont été posées par mes collègues. Une question seulement et elle est ceci. Est-ce que le ministère serait d'accord à regarder d'autres scénarios qui pourraient être envisagés en gardant toujours Fénélon ouvert? Ou bien non, ils nous mettent devant les faits accomplis et la solution proposée qui est là, ça sera la solution qui va être acceptée. Ma question, encore une fois, ça serait de savoir s'ils sont prêts à regarder avec nous – nous est Harland.

2735

Péto-Canada et MacDonald's – une solution possible en gardant Fénélon ouvert.

2740 **LE PRÉSIDENT :**

Avant que je donne la parole à monsieur Gilbert pour la réponse, j'aimerais savoir, c'est de l'information factuelle, dans quelle mesure les trois entreprises étaient impliquées dans le processus d'élaboration des variantes, etc., des scénarios, pendant le cheminement de ce projet. Vous étiez impliqués? Vous avez été consultés?

2745

**M. JACQUES CHAPUT :**

Je ne suis pas très bien votre question, monsieur le président.

2750

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que les trois entreprises en question, MacDonald's, Péto-Canada et Harland étaient impliquées dans un processus de consultation tout le long du cheminement de ce projet avec le ministère des Transports?

2755

**M. JACQUES CHAPUT :**

Je pense que ça dure depuis à peu près deux ans qu'on rencontre le ministère.

2760

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord, très bien.

2765

**M. JACQUES CHAPUT :**

On a toujours été présents.

**LE PRÉSIDENT :**

2770

D'accord. Monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

2775

Effectivement, il y a eu plusieurs rencontres avec les gens des commerces pour leur faire part, premièrement d'aller voir les besoins, après ça d'aller voir les solutions, d'essayer de voir. En autant que les normes... parce que ce qu'on veut faire, c'est quelque chose de très sécuritaire avec des objectifs de tous les partenaires. Donc, trouver une solution qui, à la fois, répond aux besoins, aux objectifs et à la sécurité. Donc, s'il y a une

2780 solution qui peut être apportée mais que déjà, en partant, on a parlé des normes, c'est très  
difficile avec une sortie à 60 pieds d'une entrée de faire quelque chose avec la norme.  
Donc...

**LE PRÉSIDENT :**

2785

Donc, en réponse à la question, monsieur Chaput demande : est-ce que le ministère  
des Transports est prêt à considérer d'autres options qui pourraient éviter la fermeture de la  
sortie telle qu'elle est maintenant, votre réponse à la question est?

2790 **M. HENRI GILBERT :**

Si on peut faire un projet qui est sécuritaire, qui répond aux objectifs des partenaires,  
dans le sens qu'on s'est fixé beaucoup d'objectifs, on peut la regarder, s'il y a une  
proposition qui est faite. Mais je peux vous dire qu'on a regardé déjà 29 scénarios.

2795

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Alors, la commission reçoit ça comme étant une ouverture à maintenir les  
pourparlers à propos de ça.

2800

**M. JACQUES CHAPUT :**

Vous voyez ça comme une ouverture?

2805 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Chaput.

2810 Alors, j'inviterais maintenant madame Pelletier. Alors, deux questions, madame  
Pelletier. Allez-y avec la première.

**Mme MONIQUE PELLETIER :**

2815 Je reconnais que la solution proposée n'a pas un caractère final, mais j'aimerais  
revenir sur ma question précédente qui portait sur l'escalier menant à la nouvelle rue vers le  
terminus de la STM. Pourquoi ne pas incorporer une rampe à même cet escalier qui  
permettrait au cycliste d'y pousser son vélo, tant en montée qu'en descente? Ou pourquoi ne  
pas remplacer tout simplement cet escalier par une rampe qui donnerait un accès direct,  
convivial, sécuritaire à tous, tant cyclistes que piétons? Une rampe, selon moi, est une  
2820 solution plus conviviale pour les personnes âgées, celles à mobilité réduite, les parents se  
déplaçant avec des bébés en poussette ou accompagnés de jeunes enfants...

**LE PRÉSIDENT :**

2825 D'accord.

**Mme MONIQUE PELLETIER :**

2830 ... et répondrait au désir d'une plus large clientèle.

**LE PRÉSIDENT :**

2835 D'accord. On a compris la question.  
Monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

2840 Comme on dit, ce projet-là est en phase d'optimisation. On peut le regarder avec l'arrondissement, voir s'il y a des aménagements possibles. C'est tout ce qu'on peut faire à ce moment-ci, parce qu'on dit que le concept final n'est pas, au niveau de la piste cyclable, des trottoirs, ça reste à être amélioré. Par contre, il faut regarder les contraintes que ça pose.

**LE PRÉSIDENT :**

2845 Donc, ce que propose madame Pelletier n'est pas exclu en principe. D'accord.

**M. HENRI GILBERT :**

2850 Est-ce que monsieur St-Jean...

**LE PRÉSIDENT :**

2855 Oui?

**M. MARIO ST-JEAN :**

2860 Monsieur le président, c'est sûr qu'on a parlé du comité de liaison un petit peu plus tôt, on en a parlé plusieurs fois même. Je peux vous assurer que lorsqu'il y aura des travaux où on va préciser les aménagements, il y aura une ouverture pour tous ceux qui ont des propos constructifs, évidemment destinés à optimiser le projet. Et je pense qu'un commentaire comme celui de madame Pelletier va être le bienvenu. On va examiner toutes les solutions en partenariat évidemment avec le ministère.

2865 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Madame Pelletier, deuxième question?

2870 **Mme MONIQUE PELLETIER :**

Non.

**LE PRÉSIDENT :**

2875 Merci.

**Mme MONIQUE PELLETIER :**

Mais monsieur Dansereau en a une pour le club aussi.

2880

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dansereau est inscrit déjà. Alors, il reviendra.

2885 **M. ÉMILE DANSEREAU :**

Non, je parle au nom du Club vélo Dorval.

**LE PRÉSIDENT :**

2890

Non, je vais vous inviter après le prochain intervenant par respect à quelqu'un qui est inscrit devant vous. Selon l'ordre du papier qui est devant moi.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

2895

Bien, je peux la faire lire par madame Pelletier, mais c'est des questions de Vélo Dorval.

**LE PRÉSIDENT :**

2900

Alors, ça serait autre chose. Allez-y, madame Pelletier. Elle a le droit de poser une deuxième question.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

2905

Je reviendrai.

**LE PRÉSIDENT :**

2910 D'accord. Merci.

Alors, j'invite monsieur Burcombe. Je procède toujours par ordre de présentation des gens qui ont demandé le droit de parole.

2915 **M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

Monsieur le président, j'ai une question pour vous. Des gens et moi-même devrions quitter. Nous avons compris que pour le reste des travaux que vous avez à accomplir, il n'y aura pas d'autres éléments susceptibles d'influer sur la situation particulière qui nous est faite.

2920 Est-ce que c'est raisonnable? Compte tenu de ce que vous annonciez tantôt.

**LE PRÉSIDENT :**

2925 Ce que nous avons compris, qu'il n'y a pas d'autres éléments concernant la sortie Fénélon et ce qui affecte vos clients, qui n'est pas déjà versé dans le dossier.

**M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

2930 Et qui n'a pas fait l'objet de discussion ou qui est à verser au dossier.

**LE PRÉSIDENT :**

Voilà. C'est ce qu'on a compris.

2935 **M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

On vous remercie de votre attention.

**LE PRÉSIDENT :**

2940 Merci, maître Desforges.  
Monsieur Burcombe.

**M. JOHN BURCOMBE :**

2945 J'aimerais avoir un peu plus d'informations sur l'amélioration pour le transport en commun, les autobus. Est-ce que ça serait possible de nous montrer le parcours qui sera pris par l'autobus 211, par exemple, qui monte l'avenue Dorval pour ensuite prendre la 20 vers Montréal. Alors, est-ce qu'on peut nous guider là parce qu'il y en a pas mal des autobus là-dessus.

2950



**LE PRÉSIDENT :**

Alors, allez-y, monsieur Gilbert, décodez-nous ça.

2955 **M. HENRI GILBERT :**

Monsieur le président, si vous permettez, j'aimerais bien que monsieur Pépin s'occupe de nous guider à travers l'échangeur.

2960 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Pépin à la rescousse.

2965 **M. FRANÇOIS PÉPIN :**

Merci, monsieur le président. Je vais essayer de pointer à partir d'une distance assez importante, sans vous aveugler.

**LE PRÉSIDENT :**

2970

Est-ce qu'on peut identifier d'abord l'acétate T- contenu, s'il vous plaît?

**M. FRANÇOIS PÉPIN :**

2975

Le titre de l'acétate est : Itinéraire des autobus, projet. Actuellement, comme on le disait, à peu près la moitié des mouvements véhiculaires autobus arrivent d'ailleurs par le boulevard Dorval. Alors, effectivement, c'est un enjeu important. En termes de cheminement, les autobus comme la 211 qui arrive du sud, c'est-à-dire avec le nouveau trajet, vont pouvoir prendre la rue X pour arriver directement au terminus d'autobus qui va être aménagé. Donc, essentiellement, c'est le boulevard Dorval, ici à droite, pour prendre la bretelle pour aller vers la rue X et revenir au terminus.

2980

Dans le sens inverse, parce qu'effectivement c'est important aussi, quand on veut aller vers le centre-ville, la 211 après ça va vers le centre-ville, on ressort du terminus par la rue X qui est ici et on a une rampe qui permet de descendre immédiatement vers le sud sur le boulevard Dorval qui est juste ici. Et, à ce moment-là, avec possiblement un feu prioritaire si requis, l'autobus ira se placer à gauche pour embarquer directement sur ce qui mène vers la 20 Est pour aller vers le centre-ville. Alors, c'est un mouvement qui est quand même très direct en termes de cheminement pour l'autobus.

2985

2990

**LE PRÉSIDENT :**

Ce n'est pas une question. Vous avez demandé le graphique, il est là. Alors, allez-

y avec votre première question.

2995

**M. JOHN BURCOMBE :**

Oui, c'est bon qu'on ait ce transparent maintenant. Alors, je crois que le représentant de la STM a indiqué qu'il y a une économie de temps et de kilomètres parcourus qui devrait sûrement faire une différence dans le temps de parcours aussi. Mais est-ce qu'on peut nous fournir plus de précisions sur les temps qui seront coupés des parcours du 211, par exemple.

3000

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Pépin.

3005

**M. FRANÇOIS PÉPIN :**

Monsieur le président, on a effectivement un tableau qui présente le détail pour chacun des circuits, chacune des approches. On peut comprendre qu'effectivement, avec 1 200 mouvements véhiculaires, c'est d'abord la somme qui amène effectivement un impact positif sur le projet. Le premier objectif de la STM, on le comprendra, était surtout de ne pas avoir d'impact négatif. Tout le monde connaît le budget serré, les problèmes financiers de la STM. Le ministère est sensibilisé au niveau du cadre financier d'ailleurs. Donc, essentiellement, c'était d'abord de ne pas avoir d'impact négatif et, dans un deuxième temps, effectivement de maximiser les gains en termes d'avantages pour la clientèle.

3010

3015

On pourrait effectivement vous déposer le tableau des gains détaillés, ligne par ligne, par approche.

3020

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

3025

**M. FRANÇOIS PÉPIN :**

Effectivement, ça va être des chiffres qui sont relativement faibles.

**LE PRÉSIDENT :**

3030

Très bien. Et l'information sera disponible, monsieur Burcombe, dès que la commission la reçoit. Allez-y avec votre deuxième question.

**M. JOHN BURCOMBE :**

3035

Actuellement, le transparent soulève une autre – si vous permettez une petite sous-question – est-ce que le lien pour la route 204, est-ce que c'est toujours de l'autre côté des voies verrées ou est-ce que le transfert sera maintenant fait au terminus?

3040

**M. FRANÇOIS PÉPIN :**

3045

Monsieur le président, c'était un des objectifs qui a été mentionné aussi hier. C'est qu'effectivement, tous les terminus d'autobus soient réunis à un même endroit, parce qu'effectivement, actuellement, à cause du manque de capacité dans le terminus, en période de pointe, la 204 arrête au nord des voies verrées et non au sud comme les autres. Alors, avec ce nouveau projet-là, ça permet de regrouper en tout temps toutes les lignes d'autobus et même d'avoir de la capacité pour éventuellement de nouveaux services dans ce terminus-là au sud.

3050

**M. JOHN BURCOMBE :**

3055

D'accord. Merci. Alors, un autre point. C'est que tout au long de la procédure jusqu'ici, le promoteur parle d'un projet qui n'est pas définitif, un avant-projet préliminaire. Alors, quand aurons-nous le projet définitif? Et comment le public sera-t-il impliqué dans une approbation du projet définitif?

**LE PRÉSIDENT :**

3060

Monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

3065

3070

Il faut avoir l'autorisation du ministère de l'Environnement, du Bureau des audiences publiques avant de préparer un dossier définitif. Mais tout au long quand même de la préparation de ce projet-là, le public a été consulté. Plusieurs tables sectorielles en deux phases, une phase premièrement d'identification des besoins et une phase, je dirais, de validation des solutions. Ça a déjà été fait. Ce qu'il reste à faire, c'est d'améliorer le concept, l'optimiser. Donc, c'est sûr qu'on continue nos consultations, on va continuer à consulter nos partenaires, les arrondissements. On continue à travailler toujours. Il y a un comité directeur aussi dont tous les partenaires font partie, qui va continuer à suivre l'évolution. Mais soyez assurés que ça ne sera pas fait en vase clos.

**LE PRÉSIDENT :**

3075

Merci, monsieur Burcombe.

**M. JOHN BURCOMBE :**

D'accord.

3080

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, il nous reste deux intervenants pour la séance de cet après-midi. Le prochain est monsieur Émile Dansereau. Alors, je vous invite, monsieur Dansereau, à venir adresser vos questions à la commission. C'était pas si long que ça finalement. Allez-y.

3085

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

J'aimerais qu'on puisse mettre à l'écran le PR3.1, page 253, PDF 48.

3090

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, monsieur Gilbert, vous m'avez dit que vous êtes capable maintenant de faire...

3095

**M. HENRI GILBERT :**

On a fait une certaine correspondance entre la codification du BAPE. J'aimerais que vous le répétiez très lentement, monsieur Dansereau.

3100

**LE PRÉSIDENT :**

Répétez la référence lentement.

3105

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

PR3.1, chapitre 2, page 53; en PDF sur le site du BAPE, c'est toujours PR3.1, chapitre 2, mais c'est PDF 48.

3110

**M. HENRI GILBERT :**

On essaie.

3115

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

Si on agrandit ça à la page 53, l'avant-dernier paragraphe. C'est ça. Je lis: «améliorer l'accès piétonnier». En gros, cette page-là, ce sont les objectifs de la STM dans le cadre de son plan de 2004-2013. Ces objectifs-là ont été utilisés pour faire le projet.

3120 Monsieur Gilbert nous a dit tantôt en réponse à monsieur Porfilio qu'il faut toujours revenir aux objectifs du projet. Le promoteur a déposé ça. Ça fait que j'assume que ça fait partie des objectifs du projet, qui est comme le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

3125 Ça fait que la question est la suivante. Comme l'objectif du Plan stratégique de développement 2004-2013 de la STM est d'améliorer les accès piétonniers et cyclables à partir du sud par le biais d'un passage couvert, convivial, sécuritaire et qui évite les attentes excessives aux feux de circulation, j'ai de la difficulté et Vélo Dorval a de la difficulté à comprendre comment avec le design proposé... si vous pouvez remettre le design de la piste cyclable avec les lumières et les intersections.

3130 **LE PRÉSIDENT :**

Comment est-ce qu'on peut respecter ça?

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

3135 Oui, c'est ça. Comment avec... parce que je voudrais qu'on voit à l'écran le... parce qu'ici, on dit bien: «éviter les attentes excessives aux feux de circulation, sécuritaire, convivial». Comment avec le design proposé, où il y a 4 lumières et peut-être 7 ou 10 passages à traverser pour faire 1 000 pieds, vous atteignez ces objectifs-là de...

3140 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

3145 **M. ÉMILE DANSEREAU :**

Quand, nous, Vélo Dorval, notre tunnel proposé au bout de Fénélon, qui permettrait d'aller de la rue Carson qu'on a visitée ce matin, sur Fénélon, Carson qui est au sud, on peut partir de Carson et aller jusqu'à l'aéroport, du moins au nord de Cardinal, faire tout ce trajet-là sans aucune lumière et avec un seul arrêt. On trouve notre proposition beaucoup plus conviviale, beaucoup plus sécuritaire et beaucoup plus tout ça là.

3150 **LE PRÉSIDENT :**

3155 D'accord. Alors, monsieur Gilbert, le sens de la question est pourquoi vous n'avez pas retenu ou vous n'êtes pas en mesure de retenir la proposition de Vélo Dorval. Allez-y.

**M. HENRI GILBERT :**

3160 Je vais commencer la réponse, puis après ça laisser ça aux experts. Quand on dit qu'il y a plusieurs feux à traverser, si vous êtes un client de la STM, c'est un feu. Si vous

êtes un client de l'AMT, c'est peut-être deux feux ou trois. C'est ça qu'on appelle des attentes excessives? Oubliez le commentaire. D'autres solutions pour amener d'autres choses. C'est que si on traverse Fénélon, ça peut être un détour plus long.

3165 Mais en tout cas, j'aimerais peut-être que monsieur Chénier apporte un complément d'information.

**M. JACQUES CHÉNIER :**

3170 Si on regarde ce qu'on voit ici, le réseau cyclable, le réseau piétonnier dans la nouvelle géométrie, on voit qu'il y a un trottoir des deux côtés. On voit qu'il y a un trottoir des deux côtés. Donc, pour les piétons, il y a un feu ici à l'intersection.

3175 On est à une époque où toutes les municipalités ont comme vocable actuellement des «boulevards urbains», l'aménagement de boulevards urbains, redonner un caractère urbain à nos artères, etc. On fait ça.

3180 Un *circle*, c'est une place pour faire tourner des voitures. Une intersection d'un boulevard urbain ou de deux rues à caractère urbain, c'est une place où peuvent cohabiter ou que peuvent utiliser ensemble des automobilistes, des piétons et des cyclistes.

3185 On fait une intersection avec Herron et Dorval d'un boulevard urbain. L'avenue Dorval est aménagée en boulevard urbain. Le vocable est bizarre, parce que «boulevard rural», il n'y en a pas beaucoup, mais c'est le vocable qui est à la mode. Et on conduit les piétons à traverser un feu vers le terminus de la STM.

3190 Dans le cas des cyclistes, comme on expliquait tantôt, on le montrait de l'autre côté, parce qu'on pensait qu'il était préférable d'assurer la connexion, le prolongement de la piste cyclable comme ça. Donc, j'ai une distance qui est courte. J'ai un feu à traverser pour pouvoir accéder au terminus de la STM.

3195 Dans le cas de la piste cyclable aussi, ce qu'on mentionnait, c'est il y a une intermodalité avec les équipements de transport en commun qui est recherchée. Il nous semblait préférable... je peux vous dire honnêtement, là-dessus on n'a pas fait d'analyse de la provenance des gens qui utilisent le réseau cyclable pour se rendre à l'intermodalité, mais il nous semblait dans un premier temps qu'il était préférable d'utiliser l'avenue Dorval, qui est une avenue centrale à Dorval, une avenue importante, l'avenue Dorval donc pour franchir l'intersection Herron et rentrer vers la STM, puis par le fait même qui donne accès par le passage souterrain au terminus de l'AMT aussi.

3200

On a parlé, monsieur Blanchet en a parlé, du mode de transport actif que la Ville de Montréal considère dans le vélo. Et donc, quand on parle d'intermodalité des différents modes de transport, c'est un des objectifs qui était visé.

3205 Forcément, pour toute la population qui est à l'est de l'avenue Dorval, se rendre jusqu'à Fénélon, si l'objectif est d'aller rejoindre le terminus de la gare de l'AMT, c'est un détour qui est important, l'avenue Dorval étant un axe important, stratégique de circulation à l'intérieur de l'arrondissement, qui assure la communication entre le nord et le sud pour les différents modes.

3210 **LE PRÉSIDENT :**

3215 La question a été soulevée lors de la visite et j'aimerais maintenant la traiter correctement pour les fins de la transcription, l'idée d'avoir un tunnel direct dans la zone que vous avez qualifiée lors de la visite comme étant une zone de collecte des eaux de surface de la zone de l'aéroport, j'aimerais que vous la commentiez.

**M. JACQUES CHÉNIER :**

3220 L'expertise n'a pas été avancée très loin et je vais simplement dire qu'il y a effectivement une problématique. Et madame Cormier d'ADM pourrait préciser. S'il y avait effectivement un passage en dépression sous les voies ferrées pour l'utilisation par les cyclistes et les piétons, on tombe dans une zone où les bassins de rétention de ADM sont présents.

3225 Je ne veux pas être dresseur d'épouvantail, mais on peut dire qu'avec les événements des quelques années récentes, on hésite à mettre des passages en dépression à côté d'endroits qui sont remplis d'eau quand il y a des précipitations importantes. Bien sûr, au plan technique, ça peut se réaliser, mais il reste que ce n'est pas un endroit souhaitable pour aller mettre un passage en dépression.

3230 Je demanderais si madame Cormier a des précisions, il y a l'étude pour un nouveau bassin de rétention aussi, je pense, qui était planifié dans ce secteur-là.

3235 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Saint-Jean, avez-vous d'autres éléments à ajouter à ça?

**M. MARIO ST-JEAN :**

3240 Oui. Monsieur le président, je voudrais ajouter quelques petits éléments d'information.

3245 En ce qui concerne les tunnels, nous avons hérité d'un tunnel, qui s'appelle le tunnel Pine Beach, qui traverse l'autoroute 20 à partir de l'avenue Herron jusqu'à l'autre côté qui est l'avenue Cardinal. Ce tunnel-là nous pose de nombreux problèmes au niveau de

l'arrondissement quant à son entretien et sa sécurité. On a beau installé des caméras là-dedans... L'entretien est problématique également parce qu'on ne sait même plus quel genre de peinture il faut mettre là-dessus, parce que ça décolle, l'humidité.

3250 Il y a déjà eu des gardiens là-dedans qui étaient obligés d'arrêter de travailler parce qu'ils devenaient malades, parce qu'il y a un taux d'humidité qui était tellement aigu à l'intérieur du tunnel, que ça mettait en danger sa santé.

3255 Tout ça pour vous dire que l'élément tunnel, et dans ce cas-ci, je présume qu'il serait d'une longueur analogue ou peut-être plus longue, pourrait constituer un élément où on va évidemment avoir ce même genre, si on veut, de risque.

3260 C'est bien entendu que l'objectif qui est visé par Vélo Dorval est louable, c'est-à-dire donner un passage sécuritaire, mais, en contrepartie, il y a beaucoup d'inconvénients qu'il faut examiner également, non seulement les coûts mais tout cet aspect-là également.

**LE PRÉSIDENT :**

3265 Monsieur Dansereau, avec votre deuxième question.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

J'aurais un commentaire. Je peux faire un commentaire?

3270 **LE PRÉSIDENT :**

Vous allez le faire dans le mémoire. On va vous entendre pleinement. Et ce serait important pour la commission d'ailleurs de se saisir correctement de vos commentaires là-dessus.

3275

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

D'accord. C'est parce que monsieur Chénier n'a pas voulu lever des épouvantails de l'autre côté.

3280

**LE PRÉSIDENT :**

Comme je vous ai dit, on va vous...

3285 **M. ÉMILE DANSEREAU :**

Deuxième question.



**LE PRÉSIDENT :**

3290

Oui.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

3295

J'aimerais qu'on mette à l'écran ce qu'on a parlé hier, PR3.3, PDF 66, tableau 3.6. C'est la page 38, PDF 66. Pardon, page 58, mais c'est la PDF 66.

**M. HENRI GILBERT :**

3300

Excusez, monsieur le président, est-ce qu'il y a un titre au tableau?

**LE PRÉSIDENT :**

3305

Est-ce qu'il y a un titre au tableau, monsieur Dansereau?

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

Certainement, *Prévisions d'achalandage à l'aéroport de Dorval*.

3310

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

**M. ÉMILE DANSEREAU :**

3315

Tableau 3.6. Et voilà. Si on agrandit un peu ou on garde comme ça, on voit qu'en 1998, on a un chiffre de données réelles. On voit qu'en 2003, on a un chiffre de données réelles. C'est ce que j'ai questionné hier. En 2004, ce sont des hypothèses, parce que ça a été déposé en février 2004. 2005, ça, c'est des projections.

3320

On est très détaillé pour les projections année après année. J'aurais été moins détaillé pour les projections et j'aurais été plus détaillé pour les statistiques du passé pour voir si nos projections tiennent debout. Je crois que nous, comme citoyens, même si on n'a pas les qualifications et les *computers* et les *softwares* pour faire des simulations, on peut juger un peu des données versus ce qu'on projette pour le futur.

3325

Puis je répète, c'est toujours la même question d'hier, comment est-ce que, avec ça, on peut avoir des... quel pourcentage de certitude ou de marge d'erreur ont vos projections pour l'achalandage de l'aéroport de Dorval, de sorte que qu'est-ce qui nous dit que, aussitôt que la construction est finie, ce n'est pas déjà désuet, que c'est déjà trop petit?

3330

**LE PRÉSIDENT :**

3335 D'accord. On a compris également, avant de passer la parole à monsieur Gilbert, hier, monsieur Martel nous a expliqué qu'il ne s'agit pas nécessairement d'une extrapolation simple entre deux points, mais plutôt des projections qui tiennent compte des prévisions de croissance économique, démographique, etc.

Mais alors, la question maintenant est posée. Monsieur Gilbert.

3340 **M. HENRI GILBERT :**

Les données nous viennent de Aéroports de Montréal. Je pense que ça a été répondu hier. Mais je ne sais pas s'il y a un complément d'information qui pourrait être donné.

3345 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Martel, avez-vous d'autre chose à ajouter par rapport à la question.

**M. HENRI-PAUL MARTEL :**

3350

Monsieur le président, tel que je l'ai mentionné moi-même d'ailleurs à monsieur hier soir, les années, ce n'est pas un trou dans les données. C'est tout simplement que les données, pour nous, qu'est-ce qui est important, c'est de prévoir, de voir qu'est-ce qui s'en vient en avant de nous.

3355

Évidemment, on utilise les données du passé. Et je répète ce que j'ai dit, c'est à chaque année et même durant l'année, toutes les données de passagers sont validées à partir des horaires nominaux qui sont prévus par Transports Canada. Et ceci est fait de façon très, très mathématique et très scientifique.

3360

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dansereau pose quand même une question pertinente par rapport à la fiabilité et à la certitude de ces projections.

3365

Alors, j'aimerais savoir, à la lumière de l'usage passé de ces instruments de projection, est-ce qu'on a une idée sur la marge d'erreur ou le niveau de confiance qu'on peut statistiquement rattacher à ces projections? Savez-vous?

3370 **M. HENRI-PAUL MARTEL :**

Je n'ai pas d'information sur la marge d'erreur qu'on peut rattacher, mais je peux

l'obtenir de nos économistes qui font ces projections-là de façon régulière.

3375 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord, merci.

Alors, dès qu'on reçoit l'information, ce sera disponible, monsieur Dansereau.

3380 **M. ÉMILE DANSEREAU :**

Merci.

3385 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

J'invite maintenant, dernière intervention pour la séance de l'après-midi, monsieur Robert Perreault.

3390 **M. ROBERT PERREAULT :**

Rebonjour. Alors, ma question porte sur la chose suivante. On a vu tantôt un tableau où on présentait des chiffres sur les débits envisagés au cours des 10 prochaines années à la fois à l'échangeur et selon la 20 et Côte-de-Liesse.

3395

Ma question est la suivante. Est-ce qu'il existe... parce que dans tous les cas, ce que j'ai compris, c'est qu'il y a une augmentation assez significative des débits envisagés. On a vu des chiffres qui étaient de l'ordre de 60 % dans certains axes. Est-ce que le tableau de ces augmentations de circulation est déposé? Et est-ce qu'on peut isoler sur ces tableaux la part de l'augmentation qui est liée au trafic en provenance de Dorval, l'aéroport – je ne m'habitue pas à l'appeler d'un autre nom – ou bien si on... dans le fond, pour distinguer entre ce qui est généré par l'aéroport de ce qui sera tout simplement le trafic régional, l'augmentation du débit du trafic régional. Est-ce que ce tableau a été déposé? Est-ce qu'il existe?

3400

3405 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Le sens de la question est compris? La question est comprise, monsieur Gilbert?

3410 **M. HENRI GILBERT :**

Oui. Monsieur François Godard va répondre à la question, s'il vous plaît.

**LE PRÉSIDENT :**

3415

Merci. Et on entend toujours que l'aéroport Dorval, ça signifie l'aéroport à l'étude, d'accord, ou le projet de l'aéroport à l'étude.

**M. FRANÇOIS GODARD :**

3420

Pour répondre à la question, c'était savoir c'est quoi l'apport de chaque activité dans les prévisions de débits.

3425

D'abord, ce qu'on a fait pour faire les prévisions, c'est qu'on n'a pas pris comme des débits et ensuite on a fait une expansion. On a regardé exactement tout ce qui était autour. On a pris l'aéroport isolé, on a pris la partie passagers, on a regardé les prévisions d'augmentation des passagers et on a regardé l'apport dans l'échangeur pour établir une prévision pour 2016.

3430

Ensuite, on a pris l'apport de l'activité cargo. On a une figure ici qui illustre, pour l'activité autour de l'aérogare, qui est de l'activité passagers et tout ce qui est autour des passagers, c'est une augmentation de 52 % du volume véhiculaire.

**LE PRÉSIDENT :**

3435

D'ici 2016.

**M. FRANÇOIS GODARD :**

3440

2016. Pour la zone cargo, c'est une augmentation de 47 %. Pour l'activité régionale, c'est une augmentation de 16 % du trafic, d'augmentation. Et pour l'activité locale qui est autour... qui est plus comme le redéveloppement de certains secteurs autour de l'échangeur, c'est une augmentation de trafic de 14 %. Donc, on a pris individuellement chacun des apports et on a établi les prévisions pour 2016 de cette manière-là.

3445

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Perreault.

3450

**M. ROBERT PERREAUULT :**

C'est parce que ma question, c'était... d'abord, je ne sais pas si on a ce tableau dans les documents. On peut y avoir accès. Mais est-ce que vous avez des chiffres sur, par exemple...

3455 Parce que madame, tantôt, a posé la question de: «Est-ce qu'on risque de reporter certains problèmes plus loin sur le réseau avec l'augmentation de volume?» Est-ce que vous avez des chiffres, par exemple, sur ce que sera le trafic sur la 20?

3460 Parce que – comment expliquer ça – 47 %, par exemple, d'augmentation de cargo par rapport à 16 % d'augmentation de régional, ça ne se traduit pas nécessairement par le même impact, dépendamment de quel est le chiffre de départ.

3465 Alors, ma question, c'est: est-ce qu'on a une étude assez détaillée qui indiquerait clairement sur chacun des axes quel est le volume d'augmentation? Puis là, on nous dit qu'on peut clarifier d'où il vient exactement, c'est un peu le sens de ma question. Mais est-ce qu'on a pour chacun des axes l'augmentation en volume.

3470 Comme tantôt, j'ai vu un tableau, je ne sais pas s'il est exact, où on voyait, par exemple, un chiffre de 2 000 quelque. Monsieur disait que ce n'était pas beaucoup et ça passait à... il y avait une augmentation de 60 %, ce qui est quand même significatif sur un axe.

**LE PRÉSIDENT :**

3475 Alors, ce que vous cherchez, c'est l'augmentation de mouvements par axe, c'est-à-dire...

**M. ROBERT PERREAULT :**

3480 Le débit futur par rapport au débit actuel et l'augmentation, et isoler là-dedans ce qui vient de l'aéroport en termes de volume.

**LE PRÉSIDENT :**

3485 D'accord. Monsieur Godard.

**M. FRANÇOIS GODARD :**

3490 Au niveau de toute la méthodologie, les données, les matrices origine-destination qui ont servi aussi pour faire l'affectation de trafic sur le réseau routier, c'est tout expliqué en détail dans l'annexe D de l'étude d'impact. Toute la méthodologie est expliquée et les sources de données sont expliquées dans l'annexe D.

**M. ROBERT PERREAULT :**

3495 Mais est-ce qu'on retrouve les chiffres dont je parle?

**LE PRÉSIDENT :**

3500            Alors, on va prendre la question: dans l'annexe D, est-ce qu'il y a également les chiffres de l'augmentation prévue en termes de véhicules par heure ou par jour pour chaque axe routier impliqué dans le projet?

**M. FRANÇOIS GODARD :**

3505            Pour les axes routiers impliqués dans le projet, il y a toutes les prévisions.

**LE PRÉSIDENT :**

3510            Est-ce que ça permettrait de conclure ou de calculer facilement l'apport attribuable au trafic qui cible l'aéroport en tant que tel en termes de provenance et de destination.

**M. FRANÇOIS GODARD :**

3515            Les débits, on a même des figures qui présentent comme les débits, la croissance qui est prévue, le débit prévisionnel en 2016 sur chacun des axes. Mais à partir de ça, c'est plutôt le résultat de l'addition de chacune des prévisions.

3520            Dans l'annexe D, tout est expliqué pour comprendre l'apport de chacun, comme l'apport pour la zone aérogare de l'aéroport, comment ça a été calculé, ensuite traduit en nombre de véhicules à l'heure par jour. Et ensuite, on a pris la zone cargo, on l'a traduite en véhicules. Et c'est l'addition de tout ça qui donne les prévisions qu'on a.

**LE PRÉSIDENT :**

3525            D'accord. Je vous invite, monsieur Perreault, à consulter le document. Si vous avez des questions supplémentaires pour clarifier l'usage des données qui s'y trouvent, d'adresser vos questions à la commission. On se chargera de trouver les réponses, s'il y a lieu.

**M. ROBERT PERREAULT :**

3530            D'accord. Ma deuxième question, monsieur le président, s'adresserait évidemment à vous, mais au ministère des Transports et non pas à l'aéroport. Je voudrais savoir si le ministère des Transports a fait l'analyse, en termes d'alternative et d'opportunité en termes d'impact, d'intégrer comme desserte la ligne de banlieue actuelle.

3535            On a parlé tantôt, bon, près de 200 M\$ ce projet-là. On nous dit qu'à Toronto, l'expérience, 700 M\$ pour une desserte directe. On approche le milliard. Beaucoup d'argent. Il y a une desserte actuellement de banlieue. Est-ce que le ministère des

3540 Transports a évalué, en termes de coût d'immobilisation, coûts d'exploitation et rendement en termes de transfert modal, de l'utilisation de cette desserte comme priorité par rapport à l'aménagement.

3545 Je comprends qu'il y a des problèmes de rond-point, mais je parle sur l'essentiel, en termes des grands flux, est-ce que ça a été analysé?

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gilbert.

3550

**M. HENRI GILBERT :**

3555 Le ministère est le promoteur du réseau autoroutier. Ici, ce soir, on a comme personnes-ressources l'AMT et ADM, Aéroports de Montréal, qui sont les promoteurs du transport ferroviaire.

3560 Le ministère des Transports, lui, a regardé avec ses partenaires les problématiques qu'il y avait au niveau de l'échangeur. Mais tout ce qui est ferroviaire regarde l'AMT, l'Agence métropolitaine de transport, et Aéroports de Montréal.

**LE PRÉSIDENT :**

3565 Alors, estimez-vous, monsieur Perreault, de reprendre la question avec Aéroports de Montréal, dans d'autres termes peut-être?

**M. ROBERT PERREAULT :**

3570 Oui, peut-être. Mais j'ai comme réponse du ministère que cette étude n'a pas été faite, mais peut-être que de l'autre côté, on a regardé...

**LE PRÉSIDENT :**

3575 C'est parce que sur la base du fait que c'est le transport routier qui les concerne par leur mandat public, c'est juste...

**M. ROBERT PERREAULT :**

3580 C'est la première fois que le gouvernement du Québec affirme aussi clairement quelque chose.

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord, très bien.

3585 Monsieur Martel, avez-vous d'autre chose à ajouter par rapport à l'éventuel usage plus efficace des infrastructures actuelles déjà investies et déjà existantes.

**M. HENRI-PAUL MARTEL :**

3590 Écoutez, le travail que l'on fait, on le fait en collaboration avec tous les gens qui sont impliqués dans le transport public, monsieur le président, entre l'aéroport et le centre-ville. Donc, tous les aspects sont considérés. On a même considéré à un moment donné la possibilité avec le ministère des Transports d'implanter, par exemple, une voie réservée pour l'aérobis ou les autobus vers le centre-ville. On comprend que, quand on regarde la situation  
3595 actuelle du trafic sur la 220, ce n'était pas une solution qui était tellement réaliste.

Par contre, pour ce qui est de l'utilisation des installations existantes ou requises, tout ça se fait en collaboration avec tous les gens impliqués. Et lorsqu'on reviendra avec un projet définitif, c'est certain à ce moment-là que ce sera la solution optimale pour ce qui est de  
3600 l'accès. Et nous croyons toujours que nous pouvons augmenter notre part modale de transport des passagers entre le centre-ville et l'aéroport de 3 à au moins 17 %.

**LE PRÉSIDENT :**

3605 Je vais demander peut-être à monsieur Dorval de l'Agence métropolitaine de transport, si vous avez d'autres éléments à ajouter à ce qui a été dit.

**M. PAUL DORVAL :**

3610 En fait, ce que je peux rajouter comme information, au niveau de la ligne de train de banlieue qu'on appelle Dorion-Rigaud-Montréal, qui passe à la gare Dorval, on a une réserve de capacité actuellement de l'ordre de 10 % en période de pointe.

On a acquis dernièrement, elles ont été mises en service au printemps dernier, des  
3615 nouvelles voitures à deux étages qui offrent une capacité additionnelle. Nous avons également, dans nos plans d'investissement en préparation, l'acquisition de nouvelles voitures pour offrir une capacité additionnelle à moyen terme.

**LE PRÉSIDENT :**

3620 D'accord. Monsieur Perreault.



**M. ROBERT PERREault :**

3625 Je me reprendrai dans le mémoire.

**LE PRÉSIDENT :**

3630 Je vous remercie. Merci.

Alors, on suspend les travaux pour cette séance et on reprendra à 19 h, ce soir.  
Merci.

\*\*\*\*\*

3635 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifiée 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.

3640 Et, j'ai signé :

---

**LISE MAISONNEUVE, s.o.**