

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

ÉTAIENT PRÉSENTS: Mme CLAUDETTE JOURNAULT, présidente
 M. JEAN PARÉ, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE 30
DE SAINTE-CATHERINE À L'AUTOROUTE 15
PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 18 février 2002, à 19 h
Salle des Chevaliers de Colomb
5860, rue Saint-Laurent
Sainte-Catherine

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 18 FÉVRIER 2002	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE	1
LA PRÉSIDENTE:.....	1

PRÉSENTATION DES REQUÉRANTS :

COMITÉ INTERMUNICIPAL D'AMÉNAGEMENT DE L'AUTOROUTE 30 : NORMAND COOL...	7
FASKEN MARTINEAU DuMOULIN : LOUISE BÉLANGER	10
PIERRE CÔTÉ.....	14
COMITÉ ZIP VILLE-MARIE : LUC BERGERON	16
MARLÈNE WENDLING (par Jean-Claude Saradjian).....	17
VILLE SAINTE-CATHERINE : RÉJEAN PARENT	18
AZIMUTH MACHINERIE : LOUISE FORGET	19
ACCÈS ROUSSILLON : ALEXANDRE LAMPRON	20
COMITÉ PARC DES RAPIDES INC. : LOUIS SALCONI.....	21
CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LA MONTÉRÉGIE :	
RICHARD MAROIS	23
PIERRE LABELLE	24
COMITÉ DE L'AUTOROUTE 30 INC. : PIERRE ARCOUETTE.....	25
MÉTRO RICHELIEU 2000 INC. : YVES FALLU	28
DEMANDE COLLECTIVE (par Normand Laforce)	29

PRÉSENTATION PAR LE PROMOTEUR	31
-------------------------------------	----

REPRISE DE LA SÉANCE	39
----------------------------	----

PÉRIODE DE QUESTIONS :

LUC CÔTÉ	39
PIERRE LABELLE	56
PIERRE ARCOUETTE	58
LÉONARD BROEKHUIZEN.....	71

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Mesdames et messieurs, bonsoir! Bienvenue à cette première partie de l'audience publique portant sur le projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15.

10 Mon nom est Claudette Journault. J'ai la responsabilité de présider cette commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Cette commission est également constituée de monsieur Jean Paré.

15 Je précise que nous avons été assermentés devant un juge de la Cour supérieure et nous nous sommes engagés à respecter le Code d'éthique et de déontologie du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Je fais la lecture de la lettre que le ministre de l'Environnement a adressée au président du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, monsieur André Harvey.

20 *Monsieur le président,*

En ma qualité de ministre de l'Environnement et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 par le ministère des Transports et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse que le Bureau en aura faite.

30 Alors, c'est donc en vertu de l'article 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* que nous allons ensemble étudier le projet soumis à l'examen.

35 Alors, je précise comment on en est venu à avoir une audience publique sur ce projet-là. C'est qu'au Québec, depuis déjà 23 ans, nous avons une procédure qui permet l'examen public, qui permet la participation des citoyens. Alors, lorsqu'un projet majeur est assujéti à cette procédure, le promoteur doit d'abord déposer un avis de projet au ministre de l'Environnement, ce que le ministère des Transports a fait.

40 Par la suite, le ministre de l'Environnement émet une directive. C'est un élément clé dans la procédure. C'est par cette directive que le ministre indique au promoteur quels sont les sujets qu'il doit traiter dans l'étude d'impact. C'est donc la commande qu'il livre au promoteur.

Le promoteur, lui, par la suite doit exécuter une étude d'impact dans laquelle il doit évaluer, d'abord il doit dire les motifs qui l'amènent à vouloir faire un projet, ce qu'on appelle la justification du projet. Et par la suite, il doit examiner les différentes options possibles, en faire l'analyse et faire la présentation d'une ou de solutions et présenter les impacts de ces options-là.

45

Par la suite, l'étude d'impact est présentée au ministère de l'Environnement qui a la responsabilité de vérifier auprès des organismes, des ministères si l'étude d'impact répond bien aux questions qui lui ont été soumises dans le cadre de la directive. Alors, cette étape-là a aussi été franchie et des questions additionnelles ont été adressées au ministère des Transports pour que l'étude d'impact soit complétée. L'étude d'impact a, par la suite, été complétée par le

50

ministère des Transports et elle a été déposée officiellement au ministère de l'Environnement.

55

C'est par la suite que le processus public commence. Alors, l'intervention du BAPE commence au moment où l'étude d'impact est rendue publique. Pendant la période de 45 jours qui s'est tenue entre le 27 novembre 2001 et le 11 janvier 2002, le public a accès au dossier. Alors, pendant cette période, toute personne, groupe ou municipalité peut demander la tenue d'une audience publique. Pour faire cette demande, il doit l'adresser par écrit au ministre de l'Environnement. Et dans cette période-là, il y a eu 19 demandes d'audience publique individuelles et une requête collective de 485 signataires.

60

Le mandat que nous avons reçu du ministre suite à ces demandes, c'est un mandat qui dure quatre mois. Alors, nous devons, au plus tard, remettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le 18 juin de cette année. Par la suite, le ministre aura 60 jours maximum pour rendre public le rapport de la commission.

65

Alors, lui, le ministre, prendra connaissance du rapport du BAPE. Il prendra également connaissance du rapport environnemental, d'analyse environnementale produite par son ministère et préparera une décision pour le Conseil des ministres. C'est le Conseil des ministres qui prend la décision sur les dossiers qui sont soumis à l'examen public.

70

Alors, tout au cours de l'examen public, le dossier va être disponible aux endroits suivants: à la bibliothèque municipale de Sainte-Catherine située au 5365, boulevard Saint-Laurent; de même qu'à la bibliothèque municipale de Candiac, 4, boulevard Montcalm Sud; également dans les centres permanents du BAPE, soit à Québec au centre de consultation Édifice Lomer-Gouin, situé au 575, rue Saint-Amable; de même qu'à la bibliothèque centrale de l'Université du Québec à Montréal, au Pavillon Hubert-Aquin.

75

80

Alors, pour toute information concernant les centres de consultation, vous pouvez appeler sans frais au 1-800-463-4732. De même, nous avons un site Internet. Alors, tout ce qui peut être rendu disponible sur le site Internet, on fait tout ce qu'on peut pour le rendre disponible, et l'adresse de ce centre-là est le [www.bape.gouv.qc.ca/autoroute 30](http://www.bape.gouv.qc.ca/autoroute30). Alors, toutes ces informations, vous allez pouvoir obtenir ça aussi à la table derrière, au secrétariat de la commission.

85

Alors, l'audience publique se déroule en deux parties. C'est un processus qui permet aux gens de bien s'informer sur le projet et ses options. Alors, la première partie de l'audience publique, c'est le questionnement, ce n'est pas le moment de se positionner sur le projet. Vous allez avoir le temps pour le faire. Mais cependant, avant de vous positionner sur le projet, on

90 vous demande d'être très attentifs sur l'information qui va vous être livrée. Vous avez le droit de bien comprendre et on vous donne les moyens de bien comprendre et d'avoir une vue très claire des enjeux. Alors, pour ce faire, nous allons questionner avec vous tant le promoteur que les personnes-ressources que nous avons invitées aussi pour répondre à vos questions.

95 La deuxième partie de l'audience publique, cette partie-là se tiendra le 25 mars prochain. Alors, là, ce sera le temps de venir présenter vos mémoires. Alors, on va expliquer comment faire pour présenter un mémoire, c'est simple, ce n'est pas compliqué. Ce qui est important, c'est de connaître ce que vous pensez et pourquoi. Ça nous aide, nous, la commission, à bien faire l'état de la situation, à bien cerner les enjeux et à donner vraiment l'image de ce que vous nous avez transmis comme message qu'on livre au gouvernement.
100 Alors, nous, c'est ça notre travail, c'est de bien comprendre avec vous les enjeux, de bien les exprimer et de transmettre ces messages-là au gouvernement.

105 Alors, cette semaine, nous allons tenir des séances ce soir et demain après-midi, à compter de 14 h jusqu'aux environs de 17 h. Nous allons reprendre à 19 h. La même chose mercredi et jeudi. Alors, nous avons suffisamment de séances pour bien comprendre le projet, ses enjeux.

110 Nous avons, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, invité des personnes-ressources de différents ministères et organismes, qui sont là aussi pour répondre à vos questions et aux questions de la commission. Alors, je les inviterais à bien vouloir se présenter, s'il vous plaît.

M. RAYNALD CHARRIER :

115 Raynald Charrier, ministère des Affaires municipales, bureau de Montréal.

M. CLAUDE TREMBLAY :

120 Bonsoir, madame la présidente. Bonsoir, monsieur Paré. Je suis Claude Tremblay de la Direction de la santé publique en Montérégie. Je représente le ministère de la Santé. Et maintenant qu'on a trois ministres à la santé, donc nous serons au moins trois, sinon quatre lors de la séance de ce soir.

125 Je vous présente mes autres collègues, qui sont docteur Claude Prévost, docteur Jean-Frédéric Lévesque. Pour d'autres aspects également aussi qui sont touchés par le projet, plutôt les aspects psycho-sociaux, il y a monsieur Noël-André Delisle qui est avec nous également aussi ce soir. Et si vous convenez de l'à-propos d'une présentation formelle de notre part, on pourra se préparer pour ce faire, madame la présidente. Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

130 Merci.

M. BERNARD BROUILLETTE :

135 Bernard Brouillette du ministère de l'Agriculture, Montérégie Ouest, cantonné à Sainte-Martine.

M. JACQUES ALAIN :

140 Jacques Alain, ministère de l'Environnement. Et je suis accompagné de monsieur Michel Mailhot, analyste sur le projet.

LA PRÉSIDENTE :

145 Merci.

M. PIERRE LARGY :

150 Bonsoir. Mon nom est Pierre Largy, directeur général de la MRC de Roussillon.

Mme DOMINIQUE GAUTHIER :

155 Bonsoir. Mon nom est Dominique Gauthier, ministère de la Sécurité publique, Direction régionale de la sécurité civile.

M. PAUL DORVAL :

160 Bonsoir. Paul Dorval, directeur des trains de banlieue à l'Agence métropolitaine de transport.

M. GÉRARD MASSÉ :

165 Gérard Massé de la Société de la faune et des parcs du Québec, Direction régionale de la Montérégie.

LA PRÉSIDENTE :

170 Merci. D'autres organismes et ministères pourraient aussi être appelés à répondre à vos questions, mais cette fois par téléphone. Alors, au besoin, on les contactera. Il y a, par exemple, la Commission de protection du territoire agricole du Québec, Environnement Canada, le ministère de la Culture et des Communications.

175 Alors, comme je vous l'ai dit, la deuxième partie va se dérouler le 25 mars. Donc, vous allez avoir, après cette semaine de travaux, vous allez avoir quatre semaines pour préparer votre mémoire. Et pendant tout ce temps-là, la Commission va examiner le dossier, et tout ce qui est déposé est rendu public. Alors, comme je vous l'ai dit, si vous avez de l'information à demander, n'hésitez pas à communiquer avec le secrétariat au numéro sans frais que j'ai donné tout à l'heure.

180 Alors, je vous présente maintenant comment nous allons, ce soir, travailler en audience publique. Nous allons d'abord inviter les requérants de l'audience à venir présenter les motifs de leur demande. Une fois ces présentations faites, le promoteur sera invité à présenter son projet.

185 À la suite de cette présentation, il y aura une pause d'environ quinze minutes et c'est pendant cette pause que le registre va être ouvert. Il est situé derrière la salle. Alors, j'inviterais les personnes qui ont des questions à poser à bien vouloir s'inscrire au registre. Vous allez avoir l'opportunité de poser deux questions par intervention. Cependant, si vous avez d'autres questions à poser, vous allez pouvoir le faire mais, cette fois, vous allez devoir vous réinscrire. Cette façon de faire a pour but d'assurer que les gens puissent venir, tout le monde, poser les questions qu'ils ont.

195 Nous vous demandons d'éviter les préambules. Les seuls préambules qui sont recevables sont les préambules qui sont nécessaires pour la bonne compréhension de la question. Également, éviter autant que faire se peut les sous-questions.

200 Alors, je vous précise que les membres de la commission peuvent poser des questions aussi à la suite de vos questions pour fouiller un aspect du dossier, parce que nous sommes une commission d'enquête et nous devons justement faire le tour des questions qui vous préoccupent.

205 Toutes les questions que vous avez lorsque vous êtes inscrit au registre X on va vous appeler par ordre d'inscription X vous devez me les adresser. Par la suite, je vais les rediriger soit vers le promoteur ou les personnes-ressources.

210 La commission ne tolérera aucune forme de manifestation, d'approbation ou de désapprobation, de remarques désobligeantes, de propos diffamatoires ou d'attitudes méprisantes. La meilleure façon de favoriser les débats sereins est de respecter les règles de procédure du BAPE; les questions sont permises mais pas les accusations. Respecter ces règles de procédure du BAPE constitue la meilleure façon d'éviter les poursuites en dommages.

215 Les questions qui ne peuvent être répondues immédiatement doivent l'être le plus tôt possible. Si la réponse ne peut être donnée immédiatement, la commission se chargera de l'obtenir lors de séances subséquentes ou encore par écrit. Ces réponses seront rendues disponibles dans les centres de consultation et sur le site de la commission.

Dans la mesure du possible, tous les documents déposés lors des séances seront envoyés dans les centres de consultation la semaine qui suit.

220 Si une information ou certains documents demandés sont considérés comme confidentiels par la personne qui doit les déposer, elle doit en faire part à la commission au moment où celle-ci en fait la demande. Si la commission le décide, cette information doit lui être remise avec la mention *confidentiel*.

225 La commission fixera une rencontre et entendra les représentations des personnes concernées quant aux allégations de préjudices qui pourraient être encourus. La commission prendra ensuite une décision écrite à l'effet de rendre publique, en tout ou en partie, ou de ne pas rendre publique l'information. Les personnes concernées bénéficieront d'un délai pour réagir à cette décision. À la suite de quoi l'information sera rendue publique, en tout ou en partie, ou sera renvoyée à la personne qui l'a fournie sans que la commission en tienne compte dans ses travaux.

230
235 Le participant qui désire déposer un document ou donner une information lors de l'audience publique, mais qui a des doutes quant à la nature confidentielle de cette information, on vous prierait de bien vouloir vous adresser au secrétariat de la commission. On se chargera de vous aider dans votre démarche.

240 De plus, nous désirons vous indiquer que le BAPE s'est doté d'une déclaration des services aux citoyens. Alors, nous avons un questionnaire et nous vous demandons de bien vouloir le remplir. Cette façon de faire nous aide à mieux vous servir. Alors, il est derrière la salle sur la table.

245 Il me fait maintenant plaisir de présenter l'équipe de la commission. Alors, les analyses au dossier sont madame Mireille Genest, madame Monique Lajoie et madame Vanessa Millette. L'agente d'information est madame Karine Lavoie; la coordonnatrice du secrétariat de la commission, madame Ginette Giasson; l'agente de secrétariat, madame Nathalie Rhéaume.

250 Le technicien au son est monsieur Georges Leclerc et l'organisation technique est assurée par monsieur Daniel Moisan. La sténotypiste qui prend les transcriptions est assurée par madame Lise Maisonneuve. Alors, tout ce qui est dit en audience publique sera rendu disponible sur des notes, et sera disponible aussi sur le site Internet de la commission et dans les centres de consultation.

255 Alors, nous invitons maintenant les requérants à bien vouloir venir présenter les motifs de leur demande d'audience. En premier lieu, le Comité intermunicipal d'aménagement de l'autoroute 30. Je vous demanderais de bien vouloir vous identifier pour les transcriptions, s'il vous plaît.

260 **M. NORMAND COOL :**

Bonsoir, madame. Mon nom est Normand Cool, conseiller municipal à la Ville de Saint-Constant et président du Comité intermunicipal de l'autoroute 30 pour les villes de Candiac, Delson, Sainte-Catherine et Saint-Constant.

265 **LA PRÉSIDENTE :**

Bienvenue.

270 **M. NORMAND COOL :**

Je voudrais aussi vous souhaiter la bienvenue dans nos villes à vous et à votre équipe.

LA PRÉSIDENTE :

275 Merci.

M. NORMAND COOL :

280 Donc, madame la commissaire, je serai bref. Le Comité intermunicipal, avec l'accord des quatre conseils municipaux, a décidé de faire une demande de tenue d'audience publique. Donc, les motifs justifiant la demande d'audience publique formulée par le Comité intermunicipal de l'autoroute 30 s'articulent autour de plusieurs principes.

285 Tout d'abord, on voudrait expliquer qui on est, le comité, pour que vous soyez en contexte. Dans un premier temps, il est important de vous informer que le Comité intermunicipal de l'autoroute 30 a été formé suite à l'initiative des villes de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine, dans le but d'étudier les composantes du projet de parachèvement de l'autoroute 30 et d'articuler une position commune aux quatre villes par rapport à ce projet.

290 Le comité est formé de deux membres de chacun des conseils municipaux, d'un fonctionnaire de chacune des municipalités, c'est-à-dire le directeur des services d'urbanisme. Et aussi se joignent à l'équipe des spécialistes, c'est-à-dire des consultants externes qui se joignent au comité.

295 Le comité a comme mandat de réagir à l'étude d'impact présentée par le MTQ au ministère de l'Environnement recommandant le tracé de moindre impact, soit le tracé nord. Après étude, le Comité intermunicipal a formulé une série de conditions à rencontrer pour rendre

300 acceptable le tracé de moindre impact. Le Comité intermunicipal a alors entrepris une série de rencontres de travail avec le responsable du MTQ, soit le promoteur du projet, afin de définir un projet acceptable pour le milieu.

305 La demande d'audience publique du comité origine principalement de l'inquiétude des membres du comité à la vue du projet présenté par le MTQ, c'est-à-dire les documents qui sont présentés à la fois aux bibliothèques et à la fois sur le site Internet. En effet, le projet faisant l'objet du processus d'examen des impacts diffère de celui du 11 juin 2001 produit par le MTQ.

310 Ce qu'il faut bien comprendre, c'est que le 11 juin, il y a eu ce document-là qui a été produit par le ministère des Transports. Il a été entériné en résolution par chacune des quatre municipalités. Donc, on dit que ça diffère de qu'est-ce qui avait été entendu.

315 Et issus des rencontres de travail avec le comité, on a négocié, pendant les quatre dernières années, on a négocié 43 points plus précis. Dans ce contexte, le comité désire formuler une série de questions au promoteur en ce qui concerne les éléments sur lesquels le comité et le MTQ en sont venus à un accord afin de s'assurer qu'ils sont intégrés au projet. On veut juste s'assurer que les choses sont toujours là.

320 En plus des éléments sur lesquels le comité et le MTQ en sont venus à un accord, certains autres éléments restent à discuter et doivent être adressés afin de trouver des solutions. Dans ce contexte, le comité a formulé des questions au promoteur afin de pouvoir se positionner sur les différents éléments suivants. C'est-à-dire, dans ce cas-ci, ce qu'on va énumérer, c'est des éléments sur lesquels on veut que le ministère adresse des réponses.

325 Dans un premier temps, il y a des travaux municipaux qui sont rendus nécessaires suite à la venue de l'autoroute, à la construction de l'autoroute. Plus précisément à Candiac, le triangle d'Iberville, il y aurait des travaux nécessaires municipaux. À la rue Georges-Gagné à Delson, il y aurait des travaux supplémentaires que les villes doivent faire en considérant la géométrie de l'autoroute. À la rue Masson à Saint-Constant, il y aurait des travaux supplémentaires à faire, à assumer par la Ville de Saint-Constant. Et à la Ville de Sainte-Catherine, il y aurait la rue Léo, la rue Pasteur et la rue Garnier, qui seraient des rues à faire
330 aux frais de la municipalité.

335 On voudrait aussi que le ministère des Transports adresse les responsabilités associées aux impacts de la construction de l'autoroute sur les activités économiques sur la 132 et aussi, peut-être même plus larges.

On veut aussi que le ministère adresse les impacts sur le milieu humain associés à la poussière pendant et après la construction.

340 On veut aussi que le ministère adresse les impacts sur la circulation locale lors de la période de construction. C'est-à-dire, le ministère a une mission et la mission, c'est impact zéro. Donc, à venir jusqu'à date, on n'a pas eu la preuve qu'il y aurait un impact zéro.

345 On veut aussi que le ministère adresse les risques sur le milieu humain et l'environnement associés au transport de produits dangereux. À l'intérieur des documents disponibles sur le site Internet, c'est une question que d'autres ministères ont posé et qui n'a pas été répondue.

350 On veut aussi que les impacts sur l'écoulement des eaux de ruissellement, les impacts sur l'écoulement des eaux de ruissellement et le potentiel de risque d'inondation qui pourrait être occasionné par les ouvrages qui traversent l'autoroute, on veut que le ministère adresse ce point-là, parce que c'est des questions qui ont été posées et qui n'ont pas été répondues.

355 Donc, madame la présidente, si je peux résumer, le Comité intermunicipal a travaillé sur ce dossier-là depuis 1997. À l'époque, il a été formé, en 97, lorsqu'on s'est rencontré à un congrès de l'UMQ, parce que dans le comté en soi, il ne se passait pas grand-chose en ce qui concerne le dossier de l'autoroute 30. Donc, les municipalités ont décidé de voir à ce que le dossier soit pris sous la tutelle des quatre municipalités.

360 Donc, tout au long du processus, on va adresser une série de questions avec nos consultants et nos personnes du Service technique de chacune des villes.

Je vous remercie beaucoup. Donc, c'était les motifs pourquoi on a demandé des audiences publiques du BAPE. Merci.

365 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. D'ailleurs, nous avons demandé que les gens des municipalités, qu'on puisse avoir accès aussi lors de l'audience soit en présence de ces gens-là ou par téléphone.

370 **M. NORMAND COOL :**

375 C'est sûr, madame, ce que je peux vous dire à l'heure actuelle, c'est qu'en permanence, il va y avoir notre consultant externe qui va être ici et les élus municipaux vont être ici passablement presque tout le temps, excepté dans le jour. On travaille tous aussi, on a tous d'autres emplois. Et on va être rejoignables aussi par téléphone. Si vous voulez, on vous donnera nos numéros de téléphone.

LA PRÉSIDENTE :

380 Très bien, merci.

M. NORMAND COOL :

385 Juste peut-être un dernier élément, madame. Votre secrétariat a demandé à avoir un document. C'est un document de travail du comité. Ce document-là a quitté nos bureaux ce soir ou va quitter demain pour votre secrétariat.

LA PRÉSIDENTE :

390 Merci. C'est une belle nouvelle.

Alors, nous demandons à Fasken Martineau DuMoulin de bien vouloir présenter les motifs de cette requête.

Mme LOUISE BÉLANGER :

395

Bonjour! Louise Bélanger de l'étude Fasken Martineau DuMoulin pour la requérante qui est la compagnie Mosti Mondiale.

LA PRÉSIDENTE :

400

C'est bien.

Mme LOUISE BÉLANGER :

405

Dans un premier temps, je vais déposer officiellement, pour la rendre publique, la lettre adressée au ministre de l'Environnement demandant la tenue d'une audience avec copie des documents qui étaient joints à la lettre.

LA PRÉSIDENTE :

410

Merci.

Mme LOUISE BÉLANGER :

415

Alors, ma cliente, Mosti Mondiale, est un chef de file dans l'importation et la production de moûts. C'est la seule entreprise indépendante à oeuvrer dans le secteur de la vinification maison au Canada et elle possède un réseau de distribution pancanadien et américain.

420

Une compagnie à numéro matricule, à savoir 3091287 Canada inc., qui est le propriétaire de l'emplacement visé, est l'actionnaire unique de Mosti Mondiale. Alors, pour simplifier, je vais référer toujours à Mosti Mondiale plutôt que de traîner un numéro matricule quand je m'adresse à vous.

425

Alors les installations en cause, qui totalisent 60 000 pieds carrés, sont situées au 6865, route 132, à l'intersection de la rue Pasteur en la ville de Sainte-Catherine. Si vous regardez le plan du projet retenu par le ministère, vous allez voir que c'est à l'extrémité ouest complètement, là où il y a la boucle pour permettre le raccordement à la 30 existante plus à l'ouest vers Châteauguay.

430

Notre entreprise est donc évidemment immédiatement intéressée dans le projet en question et se pose des questions quant à la localisation, au tracé de l'autoroute, des voies de service, des accès autoroutiers et des traverses pour les rues locales à Sainte-Catherine, particulièrement la séparation qu'occasionne l'autoroute entre le secteur industriel à Sainte-

435

Catherine et le secteur de l'autre côté.

440

La localisation et le tracé du tronçon projeté de l'autoroute 30 situé directement en façade de la propriété de Mosti Mondiale, incluant ses voies de desserte et ses traverses, ont subi dans ce secteur précis là, ce tronçon-là, de nombreuses modifications entre le rapport final de l'étude d'impact qui a été soumise au ministère de l'Environnement par le ministère des Transports en juin 98 X je réfère à votre document coté PR3 X et l'addenda à l'étude d'impact soumise également au ministère de l'Environnement par le ministère des Transports le 3 décembre dernier, qui est le document PR3.2.1.

445

Dans le rapport PR3 de juin, le tracé de l'autoroute à l'extrémité ouest du projet, tel qu'il apparaît sur la carte 14-A de l'annexe cartographique à l'étude d'impact, empiétait sur la propriété de Mosti Mondiale de façon telle que la réalisation du projet du ministère de l'Environnement nécessitait l'expropriation totale de sa propriété, fait qui était d'ailleurs mentionné dans le document PR3, à la page 240. La situation s'avérait ridicule puisqu'au même moment, vu l'essor de Mosti Mondiale, la compagnie procédait à l'agrandissement de son bâtiment industriel pour en doubler pratiquement la superficie, agrandissement qui fut terminé de façon concomitante avec le projet du ministère, à savoir en septembre 98.

450

455

Dans les circonstances, il y a un représentant du ministère des Transports qui a montré à notre cliente un tracé complètement différent du tronçon de la future autoroute 30, tel qu'il apparaissait à l'époque dans l'étude d'impact. Et le tracé en question qui était montré

apparaissait sur un plan réalisé ou dessiné par monsieur Normand Duplessis, arpenteur géomètre, en date du 8 mars 96 et portant le numéro 622-86-HO-238.

460 Je vous donne les coordonnées du plan en question, parce que je n'ai pas le plan en question, et ce serait peut-être intéressant pour votre commission de voir effectivement les différents tracés qui ont été proposés en cours de route dans ce dossier-là.

465 Et sur la foi de ce tracé-là, dont je viens de vous donner la référence, et des représentations qui ont été faites à l'époque par les officiers du ministère des Transports, Mosti Mondiale a signé une convention par laquelle elle acceptait de céder au ministère des Transports les lots 668-2-1 et 652-31-1 du cadastre officiel de la Paroisse de La Prairie-de-la-Madeleine, circonscription foncière de La Prairie, lesquels lots étaient requis par le ministère des Transports pour constituer l'emprise de la future autoroute 30 selon le nouveau tracé.

470 En contrepartie, dans cette même convention, madame la présidente, le ministère des Transports garantissait à ma cliente qu'elle bénéficierait en tout temps, présent et futur, d'un accès direct de son immeuble à la rue Pasteur, de même qu'à la route 132 sujette à devenir une voie de desserte dans le projet. Le ministère des Transports garantissait également que
475 l'actuelle rue Pasteur continuerait à être une voie de circulation dans les deux sens. Et tout ce que je vous dis là appert à la convention que j'ai déposée, qui est intervenue les 16 mars et 22 avril 99 entre Sa Majesté et Mosti Mondiale.

480 Et pour donner suite à cette convention-là, il y a par la suite eu un acte de vente qui a été dûment enregistré entre les parties. Et dans cet acte de vente là, vous retrouvez une clause d'extinction de servitude de non-accès X c'est la clause numéro 2 X de même qu'une clause d'engagement par le ministère des Transports à respecter toutes et chacune des clauses stipulées à la convention à laquelle je vous référais précédemment. Cet acte de vente là est également annexé à la lettre que j'ai produite tout à l'heure.

485 Or, chose curieuse, lors de la séance d'information publique animée par votre Bureau, le 12 décembre 2001, des représentants du ministère des Transports ont présenté un nouveau tracé totalement différent de ceux précédemment montrés quant à la partie ouest du tronçon qui préoccupe particulièrement ma cliente. Ce tracé apparaît sur une carte dite *Avant-projet préliminaire*
490 *préliminaire* en date du 11 juin 2001, qui est le document PR3.3.1. Il apparaît également à la page 19 de la présentation faite lors de la séance d'information par le ministère des Transports le 12 décembre, qui est le document PR8.2, de même que sur le dépliant publicitaire intitulé *Autoroute 30 de Candiac à Sainte-Catherine*, qui a été remis le 12 décembre 2001, qui est le document PR8.3.

495 Or, interrogés sur l'impact de ce nouveau tracé, illustré d'ailleurs de façon plutôt floue sur tous les documents disponibles pour le secteur industriel, l'impact, dis-je, pour le secteur industriel adjacent et particulièrement pour Mosti Mondiale, les représentants du ministère ont admis qu'il supposait un non-accès à leur propriété, de même qu'à la rue Pasteur, à partir de la

500 voie de desserte. Les représentants ont néanmoins affirmé que ce tracé n'était pas nécessairement définitif.

Vous comprendrez que dans les circonstances, tant qu'on n'aura pas un tracé qui permette donc au secteur industriel de demeurer viable, notre cliente n'a pas d'autres choix que
505 de s'objecter et de demander au Bureau de considérer particulièrement la question, étant entendu que le dossier va peut-être évoluer et qu'on va peut-être avoir un tracé définitif qui nous éclairera sur: *Est-ce qu'il y a accès ou non et est-ce que c'est fait de façon acceptable+. Mais actuellement, mes clients sont dans les limbes et ils ont tout lieu de s'inquiéter du tracé qui a été proposé.

510 D'ailleurs, j'attire également votre attention sur le fait que même le dernier tracé que le ministère des Transports a proposé est complètement différent de celui utilisé par Dessau Soprin dans son étude d'impact sonore acoustique de mai 2001, qui est le document PR8, les cartes 3A et 4A.

515 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, si vous voulez bien, vous pourrez poser des questions pour justement connaître l'évolution de la proposition du ministère.

520 **Mme LOUISE BÉLANGER :**

Oui. Je me tiens en communication avec monsieur Lanteigne, qui me disait pas plus tôt qu'avant le début des audiences qu'il y a des pistes de solution. Mais évidemment, tant qu'on ne
525 les aura pas vues...

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je pense que c'est le temps d'examiner tout ça, mais de le faire publiquement et non de faire des rencontres en privé. Je vous inviterais, pour le bénéfice de tous, de travailler
530 en collaboration ensemble, je pense que tout le monde va être gagnant avec une approche comme celle-là. Merci.

535 **Mme LOUISE BÉLANGER :**

Parfait. Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

540

Nous invitons maintenant monsieur Pierre Côté.

M. PIERRE CÔTÉ :

545

Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

550

Bonsoir!

M. PIERRE CÔTÉ :

555

Si vous le permettez, je vais tout simplement vous lire ma requête que j'ai envoyée au ministre de l'Environnement.

LA PRÉSIDENTE :

560

Très bien.

M. PIERRE CÔTÉ :

565

Alors, cher monsieur le ministre, étant moi-même résidant en bordure de la 132 à Saint-Constant, je suis directement concerné par la construction de cette autoroute. Je suis propriétaire d'une maison depuis près de 15 ans et je loue le terrain sur lequel elle est bâtie. Ce terrain est loué du ministère des Transports du Québec depuis le même temps, puisqu'il y avait déjà eu une expropriation avant même que je devienne propriétaire de cette maison. Je suis père d'une famille de deux enfants et mes parents retraités demeurent aussi dans la même maison. Nous sommes donc six personnes à vivre dans cette résidence.

570

Par conséquent, je suis en désaccord avec la construction de l'autoroute 30 dans l'axe de la 132, c'est-à-dire le tracé nord, parce que si ce projet tel quel voyait le jour, je devrais déplacer ma maison sur un autre terrain, ce qui m'obligerait à des dépenses énormes comme l'achat d'un terrain, le déplacement de ma résidence et des coûts déjà estimés entre 60 000 \$ et 75 000 \$. Présentement, je serais incapable d'assumer ces dépenses.

575

Monsieur le ministre, si je mets de côté mes intérêts personnels, j'en arrive à la même conclusion, c'est-à-dire que la construction de la 30 dans l'axe de la 132 serait une erreur et un mauvais choix pour toute la population résidant dans la région.

580

Cela fait deux fois que j'assiste aux consultations publiques et particulièrement à celle du BAPE, soit le 12 décembre 2001, au collège Charles-Lemoyne à Sainte-Catherine. Nous étions, selon mon estimé, près de 300 personnes à assister à cette séance d'information et de

585 consultation. Malgré tous les efforts des représentants promoteurs du ministère des Transports à nous vendre le tracé nord, la grande majorité des citoyens assistant à l'assemblée, soit près de 99 %, optaient pour le tracé sud.

Voici quelques raisons pourquoi le tracé nord devrait être rejeté:

590 - une seule autoroute pour évacuer une population d'environ 60 000 personnes en cas de déversement de produits toxiques;

- une baisse importante de l'économie durant la construction de l'autoroute;

- une augmentation du trafic lourd;

595 - une augmentation du niveau de bruit, de pollution comme celle du monoxyde de carbone;

- une diminution de la qualité de vie des résidants;

600 - l'engorgement des voies de service par les camions lourds en cas d'accident sur l'autoroute;

- le coût de construction énorme, soit 178 M\$ pour une seule route, excluant les coûts d'aménagement des intersections et des voies de service;

605 - la durée de vie de l'autoroute qui aura atteint sa capacité maximale en 2006, soit 162 800 véhicules par jour, selon vos études; et plusieurs autres.

610 De plus, cela fait plus de 30 ans qu'on entend parler d'une vraie voie de contournement de l'île de Montréal. Selon ma compréhension des mots, *contournement+ signifie contourner ce qui existe déjà et non prendre cette seule route d'accès, soit la 132, pour la remplacer par une autoroute.

615 Par conséquent, le seul choix logique, en considérant les impacts sur la population, les coûts et l'utilité, ce serait que la construction de l'autoroute 30 se construise sur le tracé sud et non sur la 132.

620 Pour toutes ces raisons, je vous demande qu'il y ait des audiences publiques afin que la population débattre de ce projet d'autoroute 30 et ce, pour le bien-être de tous les citoyens de la région.

C'était ma requête que j'ai envoyée.

LA PRÉSIDENTE :

625 Merci, monsieur Côté.

M. PIERRE CÔTÉ :

630 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

635 Nous invitons maintenant le Comité ZIP Ville-Marie.

M. LUC BERGERON :

 Madame la commissaire, monsieur le commissaire, bonsoir.

640 **LA PRÉSIDENTE :**

 Bonsoir!

M. LUC BERGERON :

645 Merci de nous permettre d'exprimer certaines préoccupations. Je vais être bref. Mon point porte surtout sur un aspect, c'est-à-dire les eaux de ruissellement.

650 Le Comité ZIP, c'est le Comité zone d'intervention prioritaire. On est partenaire de l'entente fédérale-provinciale concernant, disons, la conservation, protection des habitats et aussi la mobilisation des intervenants du milieu vers le recouvrement des usages du fleuve. Quand on parle du fleuve, on parle des tributaires aussi, parce que ça fait partie des tributaires.

655 Donc, à la lecture de l'étude d'impact produite par le promoteur, les informations relatives aux impacts des eaux de ruissellement demeurent, disons, peu informatives. Nos questions portent sur surtout de quelle façon les eaux de ruissellement vont être évacuées de l'autoroute en tranchée, de quelle façon ça va être géré les eaux de ruissellement, sachant qu'on n'a eu aucune information concernant la caractérisation du contenu de la charge toxique, des matières en suspension à l'intérieur des eaux, sachant aussi que les eaux de ruissellement, 660 si on regarde la 132, sont évacuées vers les rivières, les points les plus bas, donc des sites sensibles.

665 Si on regarde le projet d'autoroute 25, du prolongement de la 25, il y a eu des recommandations fort importantes de ce côté-là. Donc, pour la préservation, la conservation de la rivière, c'est important.

 Un autre point aussi qu'on se pose, c'est au niveau de l'hydraulicité, disons les volumes d'eau. Quels sont les coûts d'eau? Quelle est l'ampleur des volumes qui vont évacuer? Quelles sont les pointes au printemps durant les fortes pluies? Et l'autre chose, s'il y a des forts volumes

670 qui sont évacués de là, est-ce qu'on connaît l'état des sédiments, sachant qu'il y a des
résurgences toxiques qui proviennent d'une usine contiguë à la rivière.

Donc, tout ça est dans le contexte des orientations de gestion intégrée qui se
développent au ministère de l'Environnement présentement qui visent rejet zéro, c'est-à-dire pas
675 plus de rejet vers le fleuve qu'il y en a actuellement. Donc, notre préoccupation est de savoir
comment les eaux vont être gérées, la caractérisation, comment tout ça va se faire et quel est
l'impact du volume d'eau sur l'érosion des berges de ces rivières-là. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

680 Merci.

Nous invitons maintenant le porte-parole pour madame Marlène Wendling, signataire
d'une requête.

685 **M. JEAN-CLAUDE SARADJIAN :**

Bonsoir! Moi, je rejoins un peu monsieur qui vient de parler précédemment. Ma lettre
est adressée au ministre Boisclair.

690 Cela fait deux séances de consultation publique que j'assiste au sujet du prolongement
de l'autoroute 30. À celle du 12 décembre, j'ai eu l'impression, en tant que propriétaire
concerné, que 99 % des citoyens assistant à l'assemblée optaient pour le tracé sud afin d'éviter
que le tracé nord, qui passe dans ma cour, dans leur cour, réduise considérablement leur
qualité de vie pour laquelle ils ont choisi de vivre en banlieue.

695 Je ne comprends toujours pas pourquoi, malgré une pétition de 14 000 noms ainsi que
les contestations d'une population de 60 000 habitants, vous persistez d'une façon dictatoriale
d'imposer l'unique tracé nord.

700 Nous sommes en 2001. Avec toutes les prévisions réalistes, le début des travaux plus
environ 3 ans de construction, ceci nous amènerait en 2006-2007, pour défaire une bonne route
et la refaire. Toutes les prévisions et études au coût de 23 M\$ prouvent qu'en 2016, 162 800
véhicules par jour emprunteront cette autoroute ainsi que les voies locales longeant cette
autoroute, qui sera alors saturée en 2016. Le désengorgement escompté de la 40,
705 Métropolitaine, deviendrait donc hypothétique et vous obligera dans 10 ans à construire une
route de contournement ou évacuation en cas de catastrophe naturelle ou autre accident
bloquant l'unique accès.

710 Est-ce cela prévoir l'avenir à long terme avec les deniers des contribuables pour une
période de 10 ans seulement avec congestion assurée?

Votre projet d'expropriation de l'emprise date de 35 ans. Il serait dommage et illogique
d'avoir une vision à court terme, alors que pour un coût identique, soit 186 M\$, d'après études,

715 vous pourriez avoir les deux pour le prix d'un: une autoroute au sud et aménager sans défaire pour refaire la route 132 existante.

Faut-il faire un référendum?

720 Un citoyen qui a l'impression de se faire passer *un gros sapin+.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

725 **M. JEAN-CLAUDE SARADJIAN :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

730 Nous invitons maintenant le représentant de la Ville de Sainte-Catherine, s'il vous plaît.

M. RÉJEAN PARENT :

735 Réjean Parent, directeur général de la Ville de Sainte-Catherine. Les motifs de notre demande d'audition ont été envoyés au ministre sous forme de résolution. Cependant, j'aimerais faire la déclaration suivante.

740 Les problèmes que la Municipalité Sainte-Catherine soulève dans ses motifs sont intégrés dans les motifs présentés par le Comité intermunicipal, par monsieur Normand Cool tantôt. Et c'est à titre de mandataire que dans les prochains jours je vais questionner l'ensemble des problématiques, incluant celle qu'une avocate est venue présenter concernant la sortie de la rue Pasteur.

745 Alors, voilà, nos motifs sont déjà dans les résolutions et nous allons travailler avec le Comité intermunicipal.

LA PRÉSIDENTE :

750 C'est bien, merci.

Azimuth Machinerie, s'il vous plaît, madame Forget.

Mme LOUISE FORGET :

755 Oui, c'est ça. Je suis une femme d'affaires de Sainte-Catherine. J'ai une industrie manufacturière établie depuis 27 ans. On emploie 12 employés de la région, des pères de

famille, maximum. On a passé à travers la récession, la crise amérindienne, les crises économiques, même le verglas.

760 Maintenant, le projet du ministère des Transports vieux de 30 ans réussira probablement à me fermer. Avec les conditions économiques précaires et les problèmes que me causera la 30, je ne pourrai plus tenir. La conception des voies de service de la 30 enclave ma compagnie. Je n'ai plus d'entrée. La voie de service passe à environ 20 pieds de mes locaux, à quelques pieds de hauteur.

765 Je suis sceptique envers le ministère qui dit être en pourparlers avec la Ville pour construire une rue à mon intention. Lors de la construction du Wal-Mart en face de chez moi, le ministère a rendu l'accès de mon entreprise très difficile. Aujourd'hui, la construction finie, mon entrée est dangereuse. J'ai averti le ministère et ils sont indifférents à mon problème. Favoriser les grandes surfaces au détriment des PME québécoises établit-il une nouvelle norme pour le
770 gouvernement?

 Ma première question: comment se fait-il que moi, un commerce existant depuis 27 ans, je me retrouve enclavée et que le promoteur de Caroussel à Candiac, qui n'est qu'un terrain vacant, a déjà un viaduc de prévu sur le tracé de la 30 dans les plans? Mais moi, je suis
775 enclavée. Ça, je ne sais pas pourquoi.

 Le montant de 178 M\$, les coûts des dossiers en pourparlers ne sont pas inclus. À combien s'élèvent les coûts s'ils devaient être accordés en totalité?

780 C'est beau.

LA PRÉSIDENTE :

785 Vous allez rester avec nous? Vous allez revenir lors des séances pour avoir réponse à vos questions?

Mme LOUISE FORGET :

790

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

795

Merci.

Nous invitons maintenant Accès Roussillon, monsieur Lampron.

M. ALEXANDRE LAMPRON :

800

Bonsoir! Mon nom est Alexandre Lampron. Je suis le vice-président de Accès Roussillon.

805

Accès Roussillon est un comité de citoyennes et de citoyens à but non lucratif et à but non gouvernemental, qui a pour mandat de promouvoir et d'améliorer le transport en commun entre Montréal et la MRC de Roussillon. Les lignes directrices de notre mandat sont d'assurer et de faciliter l'accès aux structures de transport en commun de la région à l'ensemble de la population et utiliser le transport en commun comme levier afin de réduire la circulation sur nos routes et nos ponts. Nous croyons fermement que cette approche assurera des gains importants tant en matière de coûts sociaux qu'en matière de respect de notre environnement.

810

Vous comprendrez maintenant que Accès Roussillon ne considère pas nécessairement comme une bonne nouvelle le fait que notre région devienne une voie de contournement de l'île de Montréal avec des prévisions d'achalandage à la hausse. Dans cette optique, Accès Roussillon n'entend pas prendre position tant qu'au choix du tracé retenu pour la construction de l'autoroute 30.

815

820

Toutefois, il est primordial pour nous de s'assurer que les intervenants dans le dossier de l'autoroute 30 prennent en considération les différentes alternatives de transport en commun. Accès Roussillon est donc convaincu que la MRC de Roussillon a entre les mains deux atouts majeurs en matière de transport en commun. Avec une approche novatrice et proactive dans la gestion de l'utilisation de nos autobus et notre train de banlieue, il est possible de créer une combinaison gagnante et surtout d'offrir une alternative de choix pour contrer la gestion qu'occasionneront les travaux de l'autoroute 30. L'utilisation de l'autobus et du train fera toute une différence pour remédier à la congestion des routes et des ponts, tout en donnant un coup de pouce à notre environnement si fragile.

825

Merci.

830 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Alors, je vous inviterais à bien vouloir vérifier les hypothèses que vous avez en première partie pour nous soumettre une proposition qui serait plus respectueuse des gens pour la deuxième partie de l'audience publique.

835

M. ALEXANDRE LAMPRON :

Parfait, merci.

840 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

Nous invitons maintenant le Comité Parc des Rapides.

845 **M. LOUIS SALCONI :**

Bonsoir, madame la présidente, monsieur le commissaire...

LA PRÉSIDENTE :

850

Bonsoir!

M. LOUIS SALCONI :

855

... les partenaires, puis la gang qui travaille pour les partenaires puis les commissaires.

Mon nom est Louis Salconi. Je suis le président fondateur du Comité Parc des Rapides qui est localisé à LaSalle. Notre mandat est la défense des intérêts et droits des usagers du Saint-Laurent, la promotion de la protection du patrimoine naturel et une promotion de la participation intergénérationnelle sur l'intérêt à protéger et conserver son environnement.

860

Nous sommes administrateurs du Comité ZIP Ville-Marie et aussi de Stratégies Saint-Laurent, qui est un mouvement généré par le projet Saint-Laurent Vision 2000 qui gère 14 comités ZIP sur le Saint-Laurent.

865

Notre comité, on a étendu notre mandat à l'intérêt du dossier et des niveaux d'eau du fleuve Saint-Laurent, dont nous avons énormément travaillé à faire la promotion auprès du gouvernement québécois de participer plus étroitement avec la Commission mixte internationale sur ce dossier.

870

Je vais vous lire la lettre de demande que nous avons adressée au ministre.

*Monsieur le ministre,

875 Le Comité Parc des Rapides, de par son mandat et depuis 1996 fait office de gardien du
patrimoine naturel inhérent au fleuve Saint-Laurent et plus particulièrement en bordure de
Montréal. En tant que comité de citoyens, nous veillons au grain quant à la protection des droits
des usagers du fleuve, ses écosystèmes et habitats naturels. Notre mission première consiste
en la sensibilisation de la population, sur un niveau national, sur les problématiques touchant
notre patrimoine naturel et sur les actions ou inactions y reliées pour soit bien en informer les
880 citoyens, soit tout simplement contribuer à la solution de(s) problème(s).

La séance d'information tenue par le BAPE, le 12 décembre dernier, ne donnait qu'un
portrait flou de la réalité.+

885 On était absent, mais on nous a bien informés de qu'est-ce qui s'était passé.

*Nous ne pouvons accepter cela, monsieur le ministre. Les citoyens doivent savoir
précisément à quoi s'en tenir quant il s'agit de l'avenir de leur communauté et des changements
que subira le patrimoine naturel collectif.

890 Par ailleurs, nous verrions d'un bon oeil la loyauté d'un gouvernement qui ne négligerait
pas de bien informer les citoyens de toute la perturbation environnementale qu'engendreront les
travaux nécessaires à la réalisation d'un tel projet. Et sommes-nous tous vraiment conscients de
l'impact économique que subiront les municipalités par suite de la déviation de la circulation
895 automobile de la route commerciale utilisée présentement?

Aussi, nous vous demandons respectueusement que le BAPE reprenne le dossier en
main et que des audiences publiques sérieuses soient tenues par celui-ci dans les plus brefs
délais.+

900 Notre job, c'est de sensibiliser la population sur l'action ou l'inaction dans ce dossier.
Nous avons l'intention de suivre ça de très près.

905 En l'absence de madame Eva Johnson qui est directrice de Kahnawake Evironment, je
suis à l'écoute ici aussi. Puis soyez bien certains que sur la réserve, ils vont être aussi bien
informés que s'ils étaient ici en personne. C'est que c'est difficile de trouver quelqu'un qui
comprenne bien le français. Madame Johnson a beaucoup de préoccupations et de dossiers à
fouetter. Donc, avec son autorisation, je suis ici le représentant également.

910 **LA PRÉSIDENTE :**

Très bien.

M. LOUIS SALCONI :

915 Je vous remercie de votre attention et de vos intentions.

LA PRÉSIDENTE :

920 Nous invitons maintenant le Conseil régional de l'environnement de la Montérégie.

M. RICHARD MAROIS :

925 Merci beaucoup, madame Journault. Mon nom est Richard Marois. Je fais partie du Conseil régional d'environnement de la Montérégie, je suis aussi président du groupe Résidants Verts. Je porterai deux chapeaux, ce soir.

930 Dans les deux cas, nos préoccupations sont dues à l'environnement, bien entendu, entre autres au niveau des monoxydes de carbone, gaz à effet de serre. Notre autre préoccupation se situe au niveau de la caractérisation de certains sols qui sont très près de la Stella Jones. On sait qu'il y a des hydrocarbures polycycliques aromatiques, des phénols, du plomb et de l'arsenic.

935 Ce que nous apprécierions, c'est d'avoir toutes les études de caractérisation des sols qui ont été faites, qu'elles soient publiques. On voudrait aussi, on serait contents qu'il y ait une étude de caractérisation sérieuse des sols qui sont entre la Stella Jones et l'excavation de l'autoroute. L'idée de tout ça, c'est que des sols humides, qui pourraient s'infiltrer à l'endroit de l'excavation, pourraient devenir volatils et, bien entendu, dangereux pour le système immuno-endocrinien.

940 Alors, nos grandes inquiétudes se situent au niveau de l'environnement. Nous allons suivre le dossier sérieusement. Il y a aussi le côté faunique en s'en allant vers la réserve. Alors, écoutez, je ne crois pas qu'il y ait eu d'études au niveau biologique, une étude de caractérisation au niveau du petit marais qui longe la prochaine autoroute. Ça aussi, on a certaines inquiétudes parce que la seule étude date quand même d'une... du moins ce qu'on a touché jusqu'à date, ce n'est quand même pas récent. Il y a certains carex, entre autres, peut-être qu'il y a des carex importants, alors on voudrait aussi vérifier.

950 Je sais qu'il y a de l'aubépine qui était à Châteauguay et on suppose qu'il y en aurait peut-être à cet endroit-là. Il y a des grandes aigrettes et du héron qui visitent régulièrement ces sites, et il y a aussi la buse à épaulette qui fréquente ces sites. Alors, on a des grandes inquiétudes et on souhaite ardemment suivre ce dossier.

955 Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

Nous invitons maintenant monsieur Pierre Labelle.

960

M. PIERRE LABELLE :

965 Bonjour, madame. Moi, mon intérêt, je suis propriétaire d'un six logements sur la rue Lériger à Saint-Constant, donc tout près de l'intersection Saint-Pierre et de la 132. Et puis j'ai écrit ce qui suit au ministre Boisclair.

970 Je veux dire, personne ne s'oppose de fait à la construction et à la complétion de l'autoroute 30 afin de désengorger Montréal. Je pense que tout le monde est d'accord là-dessus. Toutefois, les gens sont plus ou moins d'accord avec le tracé qui est proposé, soit le tracé nord sur la 132.

975 J'ai assisté, moi aussi, aux audiences du 12 décembre dernier. Et puis ici, ce que je vois, c'est que le ministère des Transports nous propose un projet du type Décarie. Moi, je suis résidant de Montréal, malgré que j'ai un immeuble ici à Saint-Constant, donc un type Décarie qui a été creusé. Donc, à certains endroits, selon le projet qui nous est proposé, c'est sous le niveau du fleuve et on se demande à ce moment-ci pourquoi investir tant d'argent lorsqu'une alternative est possible au niveau du sol quelques kilomètres plus loin.

980 De plus, le ministère nous dit que les deux tracés possibles ont un coût comparable. Moi, je ne suis pas d'accord avec ça parce que je me dis, a priori, le tracé sud devrait comprendre les économies qui seraient venues de la vente des terrains qui appartiennent déjà au ministère des Transports sur le tracé nord. Ça, on n'en parle pas.

985 De plus, au ministère de l'Environnement, on nous dit que les résidants proches de l'actuelle 132 ne seront que légèrement affectés négativement par le projet. On parle toujours du niveau sonore, on ne parle pas de la pollution de l'air et on est basé sur des niveaux d'achalandage de 1997. Donc, je me demande si une étude au niveau de la pollution de l'air devrait être faite. Une étude sur la nappe phréatique, par exemple, ça aurait dû être fait. Ça fait que dans ce sens-là, c'est un autre impact que j'ai souligné.

990 On nous a dit aussi à cette réunion-là que le tracé nord, donc celui de la 132, était privilégié, puisque c'était en accordance avec la *Loi sur la protection du territoire agricole*. Sur les quatre municipalités qui sont affectées par ce tracé-là, présentement 80 % du territoire est affecté aux zones agricoles. Je me demande pourquoi on ne peut pas faire preuve d'une certaine flexibilité pour favoriser le tracé sud. D'autant plus que quand le tracé a passé dans les zones de Greenfield-Park, Brossard, La Prairie, on n'a pas passé sur le boulevard Taschereau, on a passé dans les zones agricoles. Et puis ici, bon, on dirait, bien, qu'il y a un traitement différent.

1000 Je pense aussi à tous les commerces sur la route 132. S'ils y sont installés, c'est pour bénéficier de l'achalandage dans l'artère commerciale. On sait bien qu'on veut avoir des dessertes commerciales chaque côté de ce fameux grand trou qu'on veut faire. Toutefois, je ne pense pas que les résidants qui vont venir de Brossard et ainsi de suite, qui vont passer sur l'autoroute, vont arrêter à nos commerces. Ils n'arrêteront plus; ils vont passer en dessous.

1005

Donc, pour toutes ces raisons, j'ai demandé au ministre de tenir des audiences publiques. Et puis c'est les éléments qui m'intéressent particulièrement. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1010

Merci.

Nous invitons le porte-parole du Comité de l'autoroute 30 Sud incorporée.

M. PIERRE ARCOUETTE :

1015

Alors, madame Journault, monsieur le commissaire, je ne répéterai pas tout ce que les gens ont répété, c'est en plein notre bataille qu'on veut faire concernant le tracé de la 30 sur le tracé nord.

1020

Lorsqu'il y a eu des audiences du 12 décembre, dans lesquelles le promoteur a déposé son étude d'impact, en rentrant dans la salle, le BAPE nous a donné des papiers dans lesquels il était écrit: *L'autoroute 30, dans l'axe nord, était évaluée à 104 M\$+. Et aussitôt rentrés dans la salle, on nous apprend que ce n'est plus 104 M\$, c'est 178 M\$.

1025

Et aussi, dans ce livre qui a été déposé, qui est l'étude d'impact, qu'on a nous a déposé à la bibliothèque, lorsqu'on regarde l'autoroute, elle a changé. Où est-ce qu'elle était supposée d'être en altitude, elle est creusée. Ça ne figure pas là-dedans. Et quand on regarde aussi au niveau du bruit, au niveau de son qui va affecter, ce n'est plus les mêmes données. Alors, je me demande comment se fait-il que le BAPE a pu accepter un dépôt d'une étude d'impact qui est non conforme, non exacte? Et quand on regarde les coûts, je trouve comme quoi que c'est comme mensonger.

1030

Et quand je regarde aussi à la page 227 où on dit, on nous décortique les coûts, 104 M\$ au nord, 110 M\$ au sud, mais constamment on a oublié de nous dire que pour 110 M\$, ça comprend un boulevard urbain à 6 voies au nord, de la 15 à la 30, et on oublie de nous dire aussi une autoroute au sud à 4 voies, avec les accotements. Ça, pour 110 M\$. On nous dit toujours que les prix sont pareils, mais ce n'est pas pareil. Parce que pour le même prix, nous avons deux routes au lieu d'une.

1035

1040

Et quand les gens ont rapporté ça ici, tantôt, comme quoi comment se fait-il qu'on regarde une ville comme La Prairie, qui a deux autoroutes, un boulevard urbain pour à peu près 15 000 de population et nous, qui sommes 64 000, on va couper quatre villes en deux, dont trois villes vont se retrouver avec du territoire de l'autre côté de la faille. Et si jamais il y avait un déversement de produits toxiques ou dangereux, qu'est-ce qui va nous arriver? Où allons-nous évacuer nos familles, nous? Par les voies de contournement qu'ils ont identifiées, qui sont dans les zones urbaines traversant des zones d'école, des garderies et des personnes âgées? Alors si c'est ça l'autoroute qu'on nous prépare, nous, nous ne serons pas là-dedans.

1045

1050 Et en plus de ça, ce qu'on ne nous dit pas aussi, c'est que lorsque j'ai participé aussi à Montréal lors du dépôt au BAPE du mémoire de la Ville de Montréal, monsieur Prescott a justifié de ne pas passer d'autoroute sur la rue Notre-Dame mais un boulevard urbain, en disant qu'aussitôt que l'autoroute 30 sera complétée, c'est deux millions de camions qui ne passeront plus sur Métropolitain mais qui vont passer sur la 30. Donc, chez nous.

1055 Et le ministère des Transports nous a remis un petit livre, un petit pamphlet, qui nous dit qu'un camion qui passe sur l'autoroute équivaut à la pollution de 20 voitures. Alors, si on multiplie les deux millions de camions multiplié par 20 voitures, ça fait 40 millions de voitures qui vont nous polluer en surplus par année et en surplus de toutes les 166 000 voitures qu'on nous prédit. Et quand on sait que sur le boulevard Décarie, on en avait prédit 66 000 et que, au bout
1060 de quelques années, c'était rendu le double et demi même, alors on peut croire que ces gens-là ont pu se tromper aussi.

Alors, nous, on a l'intention de bien travailler ici au BAPE. On a l'intention de travailler honnêtement, mais on ne travaillera pas seulement que sur la 30 sur la 132. Nous, c'est oui
1065 pour la 30 au sud, mais on est capable de regarder et de travailler avec les gens du ministère. On est capable de regarder les bons côtés et les mauvais côtés de la 30 au nord, mais ça va nous prendre aussi les études équivalentes pour le sud pour regarder et juger les bons côtés et les mauvais côtés. Parce que ce débat-là n'a jamais eu lieu ici. On nous a caché des informations pendant des années.

1070 Le Comité de la 30 intermunicipal qui est venu ici tantôt, depuis deux ans et demi qu'on lui demande: *C'est quoi les 43 résolutions que vous avez négociées supposément en notre nom?+ et jamais ces gens-là ne nous ont même pas répondu. Alors, quand monsieur est venu tantôt parler un peu de dictature, et bien, ça en ressemble et c'est pour ça notre bataille.

1075 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, l'approche que nous aurons ensemble, c'est une approche ouverte, de
1080 transparence. Nous avons bien reçu l'information à l'effet que justement les 40 quelques demandes seront déposées et nous les rendrons disponibles.

Maintenant, je veux aussi répondre à une information que vous avez livrée tout à l'heure à l'effet de: *Comment se fait-il que le BAPE accepte une étude d'impact...+

1085 **M. PIERRE ARCOUETTE :**

Voilà.

1090 **LA PRÉSIDENTE :**

*... qui est différente d'un autre projet?+ Nous, nous recevons ce qui est soumis par le promoteur. Nous le rendons disponible. Nous n'avons pas à évaluer si cette étude-là répond ou non ou est différente. Ce jugement-là se fait avec le public lorsqu'il y a audience publique.

1095 Alors, la période d'information vous a permis de constater certains manques peut-être d'information et c'est ce qui fait la raison pour laquelle il y a eu des demandes d'audience publique. Nous allons travailler ensemble pour éclaircir tout ça et, justement, on a la semaine pour le faire. Je vous invite à participer aux travaux de façon à bien faire le bilan, comme vous dites, des avantages et inconvénients des options.

1100

M. PIERRE ARCOUETTE :

1105 C'est plutôt dans le sens, madame... parce que moi, je me déplace et je vais chercher l'information. Et monsieur Tout-le-monde qui est allé à la bibliothèque consulter ces documents, c'est faux ces documents-là. Alors s'il ne se présente pas aux audiences du BAPE et quand on retrouve ces gens-là dans la communauté: *Bien, non, c'est pas creusé.+ *Bien, oui, c'est creusé.+ *Non, non, c'est pas écrit. C'est en dépression.+ *Bien, oui, en dépression, c'est quoi?+

1110 Les profondeurs ne sont pas jamais inscrites. On n'est jamais capable d'avoir quoi que ce soit. Alors, c'est quoi le dépôt si on ne peut pas consulter?

LA PRÉSIDENTE :

1115 Alors, je vous inviterais, en deuxième partie, peut-être à faire des propositions pour qu'à l'avenir ce soit plus conforme à vos attentes, le cas échéant.

M. PIERRE ARCOUETTE :

1120 Merci beaucoup. La démocratie, je commence à y croire.

LA PRÉSIDENTE :

1125 D'accord, on va travailler dans ce sens-là.

Nous invitons maintenant le porte-parole pour Métro Richelieu 2000 incorporée.

M. YVES FALLU :

1130

Alors, bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

1135

Bonsoir!

M. YVES FALLU :

1140 Je me présente. Mon nom est Yves Fallu. Je suis ingénieur. Je représente la compagnie Métro Richelieu 2000 inc., alors au nom de monsieur Martin Allaire, vice-président de Métro. Ce dernier a écrit une lettre au ministre. L'entreprise que Métro possède près des travaux, c'est le Super C qui est situé au 300, voie de desserte route 132.

1145 Alors, selon Métro, le tracé proposé par le ministère des Transports génère une augmentation du temps de parcours pour accéder à son commerce et aux services. Cette augmentation est engendrée par une plus grande distance à parcourir pour atteindre les traverses en raison de la configuration des voies de service, ainsi que le positionnement des entrées et des sorties de l'autoroute. Cela aura pour effet de réduire de façon considérable l'achalandage à notre commerce.

1150

De plus, nous croyons que le tracé proposé est dangereux pour la sécurité des usagers du réseau routier près de notre commerce. Des modifications du tracé pourraient corriger cette situation.

1155

En conséquence, on espère obtenir une réponse favorable à notre demande d'audience et de proposer des solutions alternatives au projet. Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

1160

Merci.

Nous invitons maintenant monsieur Normand Laforce qui va présenter la requête collective.

1165

M. NORMAND LAFORCE :

Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

1170

Bonsoir!

M. NORMAND LAFORCE :

1175

Madame la présidente, monsieur le commissaire, voici brièvement les raisons pour lesquelles nous croyons nécessaire la tenue d'une séance du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement et également les motifs de notre objection au projet de construction du tronçon de l'autoroute 30, de Candiac à Sainte-Catherine, sur la route 132. Nos objections sont d'ordre économique, environnemental, social et politique.

1180

Question d'économie. En raison des coûts qu'engendre ce projet et également de l'augmentation effarante des coûts X en 1998, c'était 104 M\$, en 2002 on est rendu à 178 M\$ et c'est pas fini X pour ce prix nous pourrions avoir une autoroute 4 voies au sud et un boulevard urbain 6 voies sur la 132. Comme des personnes ont déjà mentionné, voir le rapport Roche, page 227.

1185

On ne nous a pas convaincus que la venue de cette autoroute va améliorer la situation économique de notre région et va attirer autant de commerces qu'on le prétend. Au contraire, la construction de cette autoroute va gruger environ 500 000 pieds carrés de terrains adjacents et ainsi diminuer la capacité de construction de nouveaux commerces et du développement économique de notre région.

1190

On mentionne que 15 % des commerces pourraient faire faillite. On dit également que plusieurs commerces vont voir leur chiffre d'affaires baisser de 25 % et peut-être plus durant la période de construction. L'implantation de cette autoroute va obliger les villes concernées à construire de nouvelles rues qui viendront s'y greffer. Déjà, dans différents budgets des villes, on en est rendu à 12 M\$.

1195

En résumé, nous n'avons pas les moyens de nous payer le projet que vous nous présentez.

1200

Au niveau environnement, lors de nos différentes rencontres avec les dirigeants des villes ainsi que des représentants du MTQ, plusieurs de nos questions sont restées sans réponse et plusieurs de leurs réponses ne nous ont pas satisfaits. On ne nous a pas convaincus qu'il y aurait moins de bruit, moins de pollution de l'air et de l'eau et moins de risques d'accidents.

1205

On nous a convaincus, par contre, que la majorité des camions transportant les produits dangereux et qui passent actuellement dans le tunnel Hippolyte-Lafontaine vont passer chez nous. Imaginez deux millions de camions, 5 500 camions par jour. Selon le MTQ, dans un de

1210

ses pamphlets, un camion remorque équivaut à 20 autos ou la pollution d'un camion remorque équivaut à la pollution de 20 autos. Donc, ça, c'est 110 000 voitures qui vont passer chez nous, qui passaient probablement ailleurs avant. C'est assez inquiétant.

1215 En résumé, nous n'avons pas la santé assez forte pour supporter votre projet.

Niveau social. Cette autoroute sera une fissure au centre de nos quatre villes. Cette autoroute sera une fissure au centre de la future ville. Non, ce ne sera pas une fissure, ce sera un mur, un mur psychologique, mais un mur quand même. Cette autoroute changera radicalement la façon de se déplacer des citoyens, que ce soit en auto, en vélo ou à pied. Cette autoroute, c'est un chantier de construction de 3 à 5 ans. Par contre, cette autoroute en milieu rural, c'est 2 ans de travaux incognito. Pour rendre une route plus sécuritaire et plus fluide, il n'est pas nécessaire de la transformer en autoroute.

1225 En résumé, je me sens exclu de votre projet.

Politique. Cette autoroute arrive malheureusement 35 ans trop tard. Cette autoroute prévue au départ en surface, voilà maintenant qu'elle s'enfonce de 25 pieds. Ce projet n'est pas logique. Sur un tracé global de X là, j'ai marqué 135 kilomètres, mais c'est peut-être un peu plus si on part de Sorel et un peu plus loin, Bécancour pour se rendre Valleyfield X sur un tracé de 135 kilomètres, 127.3 kilomètres seront en zone rurale, 7.7 kilomètres en zone urbaine. Donc, 5.5 % du tracé va passer chez nous. Et on ne veut pas démordre, il faut que ça passe là.

Cette autoroute, ce n'est pas pour nous, c'est pour désengorger Montréal. Cette autoroute, c'est Décarie; c'est la future rue Notre-Dame Est; c'est le boulevard Métropolitain version 2000. Cette autoroute, c'est ce que contestent beaucoup de villes nord-américaines du Canada et des États-Unis. C'est l'autoroute de l'unanimité fragile: un maire pour, un maire contre, un maire indécis et un maire indifférent. C'est l'autoroute de la nouvelle démocratie, une démocratie non consultative. Un peu plus et on va nous l'imposer.

1240 En résumé, vous ne m'avez pas convaincu de voter pour votre projet.

Mesdames, messieurs, merci de m'avoir entendu. Lors de la présentation de mon mémoire, je détaillerai mes objections et tenterai de vous convaincre de l'illogisme et de l'incohérence de votre projet.

1245

LA PRÉSIDENTE :

1250 Merci.

 Alors, ceci termine la lecture des requêtes qui sont présentées. Il y a trois autres requêtes qui vont aussi être rendues publiques, elles seront disponibles dans les centres de consultation. Ces requêtes ont été signées par monsieur Jean-Claude Monette, par Fencar Auto inc. et par madame Suzanne Gervais.

 Alors, nous invitons maintenant le promoteur à bien vouloir faire la présentation des gens qui l'accompagnent, de son équipe, et du projet.

1260 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

 Merci, madame la présidente, monsieur le commissaire. Alors, j'aimerais vous présenter les gens qui m'accompagnent: à ma gauche, monsieur Michel Séguin, agent de recherche du ministère des Transports; à ma droite, monsieur Gildard Lanteigne, ingénieur aussi du ministère des Transports.

 D'autres personnes du ministère des Transports sont susceptibles d'être appelées en support à répondre à des questions qui nous seront adressées. Il s'agit de madame Jocelyne Béland, de madame Christine Caron, de madame Line Lamarche, de madame Anna Vizioli, de monsieur Marcel Beaudoin, de monsieur Louis Gourvil, monsieur Son Thu Lê, monsieur Jacques Verville, ainsi que monsieur Yves Comtois de SNC-Lavalin, de même que monsieur Gilles Joubert des conseillers ADEC/géocom.

 Alors, nous procédons maintenant à la présentation du projet. Monsieur Séguin procède.

M. MICHEL SÉGUIN :

 Madame la présidente, mesdames, messieurs, je vais débiter la présentation sans plus de préambule puisque le temps nous est compté puis que, de toute façon, dans le cadre des futures séances de ces audiences, on va avoir l'occasion d'aller plus en détail pour plusieurs questions.

 La présentation compte cinq volets: d'abord, évidemment, la question de la justification et des problématiques auxquelles le projet veut répondre; évidemment une description du projet, donc la géométrie des voies de circulation à mettre en place; également la démarche qui a conduit au concept et au tracé qu'on a retenu; évidemment la question des répercussions et des mesures d'atténuation prévues; finalement, les coûts et les modalités de réalisation.

 En 1975, l'autoroute 30 reliait Sorel jusqu'à Saint-Bruno. Par la suite, différents tronçons étaient successivement mis en service, qu'on pense à Saint-Hubert en 1982, qu'on

1295 pense au tronçon entre Sainte-Catherine et Châteauguay en 1992, au tronçon de Brossard/La Prairie en 1995-1996, évidemment le projet du parachèvement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion qui a fait l'objet d'un certificat d'autorisation de réalisation en 1999.

1300 On le voit donc, le projet dont on parle ce soir, ça s'inscrit dans cette continuité. Il vise ce chaînon manquant de l'autoroute d'environ sept kilomètres pour compléter l'ensemble de ce lien économique et social primordial pour l'ensemble de la Montérégie.

1305 En matière de transport en Montérégie, il s'agit du principal besoin, tel qu'en témoigne un large consensus qui s'était exprimé à maintes occasions. Qu'on pense à tous les mémoires qui ont été déposés lors des audiences pour l'examen environnemental de l'autoroute 30 entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion en 1997; qu'on pense aussi au Plan de gestion des déplacements de Montréal, qui en fait un de ses principaux objectifs; qu'on pense au diagnostic du Plan de transport de la Montérégie qui en fait aussi un objectif, l'autoroute 30, c'est un projet maintes fois invoqué lors des séances de la Commission Nicolet à l'été 2001, l'autoroute 30, c'est aussi un projet prioritaire pour le Conseil régional de développement de la Montérégie.

1310 Le projet vise à répondre simultanément à plusieurs problématiques: évidemment, la question des conflits d'usage entre le trafic local et le trafic de transit et ce, au détriment de l'ensemble des usagers; la difficulté aussi pour les piétons de traverser d'une manière sécuritaire cet axe routier; la question des accidents; évidemment la congestion; des mouvements en circulation qui sont laborieux à maints endroits; la croissance démographique et, 1315 conséquemment, l'augmentation prévisible du débit de circulation sur la route 132; finalement, l'accessibilité au marché extérieur et à l'ensemble des régions et ce, pour l'ensemble des agents économiques, tant à l'échelle locale qu'à l'échelle nationale.

1320 On va maintenant regarder quelques illustrations de ces problématiques. D'abord, au niveau des municipalités riveraines de la route 132, évidemment, le projet permet de séparer, du trafic local, du trafic de transit. Donc, en évitant ces conflits entre ces catégories d'usagers, on se trouve à améliorer à la fois le bilan de la sécurité routière et la fluidité de la circulation, donc améliorer le déplacement des personnes et des marchandises.

1325 L'environnement de la route 132 pose déjà des problèmes en matière de sécurité routière et ce, pour l'ensemble des usagers, y inclus pour les piétons. D'ailleurs, entre 1996 et l'an 2000, pas moins de 1 577 accidents ont été dénombrés sur ce court tronçon. Et comme on peut le constater sur la carte, beaucoup d'intersections posent des problèmes majeurs à ce titre. 1330 Maintenant, ce lourd bilan en matière de sécurité routière, ça se traduit malheureusement aussi par des coûts sociaux qui sont élevés.

1335 Quiconque circule quotidiennement sur la route 132 constate que la congestion, ce n'est pas quelque chose d'épisodique, c'est quelque chose de récurrent. Cette congestion, ça affecte tout le monde, tant ceux qui résident dans les municipalités riveraines que ceux qui traversent le territoire. Cette congestion, ça affecte aussi tous les types de déplacements et tous les types

d'activités, qu'il s'agisse de se rendre au travail, qu'il s'agisse d'aller à ses loisirs, qu'il s'agisse de magasiner. Donc, cette congestion, c'est quelque chose de pénalisant au niveau des individus et des activités que ces derniers pratiquent.

1340 Ces problèmes d'accidents et de congestion, ce n'est pas étonnant quand on regarde
certaines caractéristiques de la route. Quelques exemples. Premièrement, la traverse d'une
voie ferrée aux abords de la rue Saint-François-Xavier qui, même en absence de train, cause
des problèmes au niveau de la fluidité de la circulation puisque, comme vous le savez, une voie
1345 ferrée occasionne l'arrêt obligatoire de certains types de véhicules et du même coup, des gens
qui les précèdent.

Deuxième exemple. Le grand nombre d'intersections avec la 132, alors que les
principales sont dotées de feux de circulation.

1350 Troisièmement, on le voit ici, et les gens qui habitent dans le secteur la connaissent
bien, cette voie de refuge centrale pour virage à gauche, qui accueille les automobilistes et les
camions en provenance tant de l'ouest que de l'est, donc une voie qui est utilisée à contresens.

Quatrièmement, la multitude d'accès aux propriétés riveraines sur la route 132.

1355 Maintenant, si on se projette en l'an 2016, qu'est-ce qui se passe? Au niveau de la
population de Roussillon, la MRC de Roussillon, cette dernière verrait sa population croître
d'environ 33 000 personnes. Conséquemment, le débit quotidien, le débit de trafic, le débit de
circulation qu'on a constaté ces dernières années, qui était d'environ 42-43 000 véhicules,
1360 atteindrait en l'an 2016 quelque 72 000 véhicules. Or, dès à présent, la capacité de la route 132
ne permet pas d'assurer une fluidité adéquate de la circulation. Le statu quo est donc
impensable à ce jour. Évidemment qu'à terme, compte tenu des débits prévisibles, le statu quo
est tout simplement intolérable.

1365 Si on change maintenant d'échelle d'analyse et qu'on se projette à un niveau régional ou
national, à ces niveaux-là, qu'est-ce que c'est les problématiques? Les problématiques, c'est
de permettre que le réseau autoroutier puisse répondre aux changements qu'a connus
l'économie ces dernières années, ces dernières décennies. Ces changements-là, ça s'est
traduit notamment par une importance accrue du commerce extérieur pour l'ensemble du
1370 Québec et ce, tout particulièrement pour les entreprises de la Montérégie.

Le parachèvement de l'autoroute 30, qu'est-ce que ça nous permet? Ça nous permet
de réunir différentes autoroutes, qu'il s'agisse de la 20, de la 10, de la 35 ou de la 15, réunir
différentes autoroutes au sein d'un véritable réseau, au-delà du noeud concentrique et souvent
1375 congestionné qu'on retrouve sur l'île de Montréal. Donc, l'autoroute 30, c'est de réunir en un
réseau différentes autoroutes montérégiennes.

1380 L'autoroute 30 va donc améliorer l'accès au marché de l'Ontario et des États-Unis pour l'ensemble des entreprises québécoises, par exemple pour passer de l'autoroute 20 vers l'autoroute 20 à destination de l'Ontario ou des États-Unis.

1385 On va maintenant regarder la description du projet. Il s'agit du tronçon manquant d'environ 7 kilomètres entre les autoroutes existantes 15 et 30 à Candiac jusqu'à l'extrémité de l'autoroute 30 existante du côté de Sainte-Catherine.

1390 Le projet, qu'est-ce que c'est? Le projet, c'est la mise en place de voies autoroutières au centre de l'emprise qu'on possède déjà. Ce sont les lignes rouges qu'on retrouve ici. Il s'agit généralement de deux voies par direction, sauf dans la section la plus à l'est qui comptera 3 voies autoroutières par direction.

1395 Maintenant, sur la majeure partie du parcours, ces voies autoroutières seront en dépression, comme on peut le voir sur cette illustration aux abords de la rue Brébeuf. Une section type nous renseigne aussi sur l'ensemble des autres voies et sur la géométrie. On voit donc qu'en plus des voies autoroutières, le projet comporte des voies de service de part et d'autre des voies autoroutières, des voies de service unidirectionnelles évidemment au niveau du sol, de manière à permettre un accès aux propriétés riveraines.

1400 Seule exception à ce profil abaissé, de manière à passer au dessus des rivières Saint-Pierre et des Écluses, Saint-Pierre et Saint-Régis, donc l'autoroute en élévation au-dessus des rues Saint-Pierre/des Écluses, c'est ce qu'on retrouve ici, avec nos rues locales au niveau du sol.

1405 Si on regarde maintenant la question des traverses étagées, on construit un premier viaduc à Candiac de façon à raccorder deux parcelles enclavées de part et d'autre de l'autoroute 30. Il s'agit d'un futur boulevard possiblement du nom de Caroussel, la rue Saint-François-Xavier, Georges-Gagné; si on poursuit plus à l'ouest, la rue Saint-Pierre/des Écluses, Brébeuf/du Portage, Monchamp/Centrale, et finalement la rue Léo.

1410 Outre le dépôt de l'étude d'impact en 1998, il y a beaucoup de ressources qui ont été consenties pour bonifier la solution qu'on avait initialement préconisée et ce, à la demande du Comité intermunicipal. Déjà, en 1997, le ministère conviait les élus et le personnel technique à des séances d'information, à des rencontres. Ces derniers ont donc eu l'occasion de suivre mais aussi de participer activement à tout ce débat-là.

1415 En 1998, on a aussi rencontré des ministères, des organismes comme l'Union des producteurs agricoles. En 1998, on a organisé également deux séances d'information publique regroupant quelque 240 citoyens.

1420 Finalement, entre 1998 et 2001, plus de 15 rencontres de travail avec les municipalités ont permis de bonifier plusieurs aspects: qu'il s'agisse de la localisation des accès aux voies autoroutières; qu'il s'agisse de la localisation pour les traverses des rues locales; l'abaissement

des voies autoroutières de manière à atténuer la question du bruit routier, de manière aussi à permettre une insertion dans le milieu qui soit plus harmonieuse; finalement, une modification de l'autoroute existante à Sainte-Catherine de manière à éviter des expropriations de bâtiments industriels.

La construction d'une autoroute, ça génère des impacts, ça nuit à certaines activités spécifiques. Par contre, ça comporte aussi des avantages collectifs. Le concept d'une autoroute en milieu urbain, ça peut susciter certaines résistances et particulièrement de nos jours. Toutefois, dans la situation présente, c'est le concept que privilégie aussi le Comité intermunicipal formé des élus et de leur personnel technique.

Les bonifications du projet qui ont découlé de ces discussions avec nos partenaires, mais aussi les nouvelles données qui sont maintenant disponibles, nous ont effectivement amenés à actualiser différents volets de l'étude d'impact qui a été déposée en 1998; qu'on pense au volet de la circulation, le bruit routier, la pollution de l'air et les impacts visuels.

Maintenant, il y a deux options de tracé qui ont été analysées dans l'étude d'impact, vous le savez: une première au nord, le long de cet axe commercial qui est la route 132; la seconde, au sud des quartiers résidentiels de Saint-Constant, donc en zone agricole. C'est donc sur la base de cette étude, en comparant les impacts relatifs des deux tracés par rapport à différentes dimensions environnementales, que le tracé retenu passe dans l'axe commercial, qui est la route 132.

Avant d'aborder les répercussions du projet, on va regarder très rapidement quelques conséquences qu'aurait eues le tracé au sud. Le tracé sud, ça aurait été l'expropriation d'une centaine d'hectares, affectant évidemment le territoire pour les activités agricoles mais aussi des activités industrielles et quelques résidences.

Le tracé sud, c'est aussi une toute nouvelle infrastructure dans un milieu qui est paisible, non loin des quartiers résidentiels existants ou en développement de Sainte-Catherine.

LA PRÉSIDENTE :

S'il vous plaît, on posera des questions sur cet aspect plus tard.
Poursuivez.

M. MICHEL SÉGUIN :

Le tracé sud, c'est aussi l'atteinte des revenus de certaines entreprises agricoles, c'est aussi une perte au niveau des actifs de ces entreprises-là liée à l'expropriation. Il faut aussi noter l'isolement d'un bassin d'environ 440 hectares constitué d'excellentes terres agricoles.

Le tracé sud, par contre, a aussi des avantages. Ce n'est pas faux de croire -- c'est-à-dire qu'il ne faut pas penser que le tracé sud n'offre rien, il offre aussi des avantages,

notamment au niveau des répercussions du chantier de construction sur les habitudes des usagers et des riverains de la route 132.

1470 Pour l'option nord, donc le tracé qui est retenu, les composantes naturelles et agricoles, au niveau de l'environnement, ça pose beaucoup moins de problèmes. On est dans un milieu urbanisé. De plus, comme le ministère est propriétaire de l'emprise depuis plus de 30 ans, il y aura donc très peu d'expropriation, outre une résidence, possiblement un commerce et quelques minces bandes de terre ça et là le long du tracé, le long de la route 132.

1475 De fait, les activités dans l'axe de la route 132 se sont développées en attente de ce projet dans la mesure où souvent les activités commerciales sont fort éloignées des voies de circulation tel qu'on les retrouve présentement.

1480 Le projet permet une amélioration du corridor qui est présentement déstructuré sur la route 132 de plusieurs façons, d'abord en consacrant une vocation définie à nos terrains, aux terrains qui nous appartiennent. Actuellement, on a une emprise qui varie entre 100 et 300 mètres de largeur. Également, en favorisant une meilleure organisation du réseau routier local par une hiérarchisation du réseau local et aussi en facilitant ou plutôt en réduisant le trafic sur certaines rues résidentielles, qui présentement servent d'exutoire à une route 132 qui est trop
1485 souvent congestionnée.

1490 Finalement, il y a la question de l'efficacité du réseau supérieur. Comment ça? Bien simple. La route 132, c'est dans l'axe du pont Mercier et c'est aussi un choix qui est conséquent avec l'autoroute 30 existante à Candiac. Le projet permet aussi des rues dédiées, donc plus de sécurité pour traverser cet axe entre les quartiers situés de part et d'autre.

1495 Finalement, il faut se rendre compte d'une chose, beaucoup de pôles générateurs de déplacement se retrouvent dans la partie nord du territoire. Donc, le projet nous permet d'offrir des services à différents pôles de déplacement, qu'il s'agisse du quai de Sainte-Catherine, qu'il s'agisse de parcs industriels, qu'il s'agisse aussi de commerces.

1500 Préoccupation importante pour tous, la question du bruit routier. Il faut d'abord se rendre compte d'une chose, c'est que le bruit routier qui est perçu, c'est notamment modifié par la question du débit. Or, on le sait, on l'a vu tantôt, en matière de débit, qu'est-ce qu'on prévoit pour 2016: une augmentation considérable, donc un climat sonore sur la 132 qui va se détériorer.

1505 On retrouve ici, à titre d'illustration, le nombre de résidences qui bénéficient d'un excellent climat sonore, donc 55 décibels et moins, va descendre, va diminuer entre la situation actuelle et 2006 X je n'ai pas projeté jusqu'en 2016 X alors que les résidences qui se retrouvent dans des climats sonores perturbés, plus ou moins perturbés, auront tendance à augmenter.

L'autoroute 30, qu'est-ce que ça nous permet? Ça nous permet de maintenir le climat sonore à son niveau actuel. Pour quelle raison? Pour deux raisons: d'abord, les voies

1510 autoroutières qui sont en dépression; deuxièmement, la mise en place d'écrans antibruit aux
endroits appropriés.

Notre projet, ça va avoir aussi des répercussions positives en matière de sécurité
routière, ça va se traduire par une réduction appréciable d'environ 40 % des accidents.

1515

Il y a différents éléments qui nous permettent d'arriver à ça: qu'on pense évidemment à
la question d'une meilleure séparation entre le trafic local et le trafic de transit; évidemment,
l'étagement des intersections, on l'a vu tantôt, particulièrement problématique; un accès plus
sécuritaire aux propriétés riveraines à partir de véritables voies locales où la vitesse sera de 50
1520 kilomètres à l'heure, contrairement à la situation quelque peu chaotique qui prévaut à ce jour;
une géométrie qui permet d'améliorer la perception de la route, tant pour la sécurité des piétons
que pour le confort des usagers; séparation des voies en contresens; finalement, un
aménagement qui nous permet de passer sous la voie ferrée aux abords de la rue Saint-
François-Xavier.

1525

Les répercussions négatives, ça découle surtout du chantier. De ce fait, elles seront
temporaires. On pense donc à une baisse du niveau de service pendant le chantier, notamment
à cause de la circulation et de la machinerie lourde. On pense aux bruits du chantier, on pense
aussi à l'émission de poussières.

1530

Le coût total du projet, qui tient compte de toutes les modifications qui ont été apportées
au concept initial pour rencontrer les préoccupations des municipalités riveraines et qui tient
compte aussi des frais connexes, s'élève à quelque 178 M\$. De ce montant-là, il y a 30 M\$
prévus pour les mesures d'atténuation.

1535

L'autoroute en dépression, ça implique la disposition, donc des déboursés importants
pour la disposition des matériaux de déblaiement, la construction de stations de pompage, de
bassins de rétention. C'est aussi des écrans antibruit. Et finalement, il faut penser qu'on va
modifier la courbe existante de l'autoroute 30 à Sainte-Catherine.

1540

La réalisation du projet va s'échelonner sur environ trois ans, alors que plusieurs
contrats pourront être octroyés simultanément de manière à garder une bonne cadence dans le
chantier.

1545

Première année, qu'est-ce que c'est? La construction des voies de service et des
traverses temporaires et, du même coup, le transfert de la circulation des voies actuelles vers
ces voies de service qui sont à l'extérieur. L'année 2, construction des traverses et des
structures permanentes, de même que l'excavation pour la mise en place des voies
autoroutières. Finalement, l'année 3, construction des voies autoroutières comme telles.

1550

Pour clore ma présentation, simplement quelques points que je vais présenter en rafale.

1555 Notre projet, ce n'est pas une solution qui a été choisie pour sa facilité de réalisation. Ce n'est pas non plus une solution qui est retenue strictement sur la base des coûts.

1560 C'est une solution aussi qui va amener des changements dans les habitudes de déplacement des gens. Notre projet, c'est d'abord un équipement métropolitain et national qui réponde mieux aux problématiques d'accessibilité générale aux régions et aux marchés extérieurs.

1565 Le tracé permet de minimiser les impacts sur l'environnement et répond adéquatement aux problématiques d'accidents et de congestion là où elles se trouvent, en l'occurrence sur la route 132; permet aussi une organisation spatiale efficiente.

1570 Finalement, notre projet rencontre les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire et les lois qui s'y rapportent. C'est d'ailleurs sur cette base que le schéma d'aménagement de la MRC retient son concept d'organisation spatiale, tel qu'il apparaît illustré à l'écran.

1575 Ce concept prévoit que l'autoroute 30 passera dans l'axe de la route 132, prévoit aussi que les abords de cette route, de ce corridor, si on voit des activités commerciales à l'échelle régionale, prévoit également différents pôles de développement dans la partie nord du territoire. Il prévoit des activités résidentielles en retrait, et en retrait assez éloigné par rapport à ce corridor commercial. Il prévoit finalement une délimitation sans équivoque de la zone agricole au sud des quartiers de Saint-Constant.

1580 Le projet du ministère des Transports apparaît donc cohérent par rapport à ce concept de la MRC de Roussillon.

1585 Madame la présidente, mesdames, messieurs, je vous remercie pour l'écoute que vous m'avez témoignée et je vous souhaite, et je nous souhaite bonnes audiences.

LA PRÉSIDENTE :

1585 Alors, merci. Comme je vous l'ai dit en début de séance, le registre est maintenant ouvert. Je vous invite à vous inscrire au registre si vous avez des questions. Évidemment, on ne pourra pas passer tous les gens ce soir, alors il faudra être patient. Nous avons la semaine pour travailler ensemble jusqu'à jeudi soir.

1590 Alors, je vous inviterais donc à prendre une pause d'une quinzaine de minutes et à vous inscrire.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

1595 (REPRISE DE LA SÉANCE)

LA PRÉSIDENTE :

1600 Il y a beaucoup de gens inscrits au registre. D'autres ont manifesté aussi leur intention de le faire. Évidemment, on ne pourra pas passer tout le monde, ce soir. On a des séances qui sont prévues demain après-midi, demain soir, mercredi aussi, avec le même horaire: mercredi après-midi et mercredi soir; jeudi aussi.

1605 Alors, on va commencer avec les premiers inscrits au registre et on reprendra demain après-midi. Si les personnes ne sont pas là parce qu'elles doivent travailler, on fera l'appel et on reprendra les gens qui pourront être ici demain, et on continuera demain soir en priorisant les gens qui s'étaient inscrits ce soir. Alors, c'est comme ça qu'on va procéder.

1610 Donc, je vous rappelle, vous avez deux questions par intervention. Vous devez me les adresser, une à la fois, éviter les préambules et on va traiter ça.

D'abord, monsieur Luc Côté, s'il vous plaît.

M. LUC CÔTÉ :

1615 Bonsoir, madame la présidente, monsieur le commissaire!

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

1620

M. LUC CÔTÉ :

1625 Alors, je vais suivre les règles, j'ai deux questions. La première est un peu théorique, c'est concernant donc au niveau des normes de construction. L'autoroute 30 étant une autoroute nationale, j'aimerais savoir -- en fait, et on constate aussi que dans le projet, il y a plusieurs entrées et sorties de cette autoroute. Alors, j'aimerais savoir quelles sont les normes concernant les entrées et sorties sur une autoroute nationale?

LA PRÉSIDENTE :

1630

C'est bien. Vous avez bien compris la question, ministère des Transports?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1635

Je vais demander à monsieur Lanteigne de répondre à la question.

M. GILDARD LANTEIGNE :

1640 Alors, concernant les entrées et sorties, ça se rapporte naturellement à des échangeurs. En milieu urbain, ce qu'on recommande, c'est un minimum de 2 kilomètres entre les

échangeurs. Maintenant, dans le cas qui nous occupe, on a 1.9, 1.85, on est tout près du 2. Par contre, on construit une autoroute dans un milieu bâti, donc il y a des artères avec des forts débits, il faut capter ces artères-là et puis leur permettre d'accéder à l'autoroute. Donc, on s'ajuste au milieu bâti en ce sens-là.

1645

Pour ce qui est des bretelles d'entrée et sortie, les bretelles, là où peut se produire un conflit, c'est lorsqu'il y a un accès à l'autoroute et une sortie juste après. Donc, les longueurs recommandées entre ces points-là, ce qui est souhaitable, c'est 600 mètres; ce qui est le minimum, c'est 450 mètres. Donc, dans tous les cas, on respecte ces longueurs-là. C'est toujours de l'ordre de 550, 650 mètres.

1650

LA PRÉSIDENTE :

Alors, lorsque vous répondez ce qui est souhaité, qui établit ces critères-là? Est-ce que c'est votre organisme ou si c'est reconnu au plan international?

1655

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Oui, ce sont des normes du ministère des Transports mais qui sont les mêmes qui sont utilisées ailleurs au Canada et même aux États-Unis.

1660

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Monsieur Lanteigne, pour poursuivre un peu sur la question relative à la distance et au nombre d'échangeurs, quand le ministère planifie, par exemple dans son ensemble, une autoroute ou, enfin, un bout d'autoroute entre deux agglomérations, est-ce qu'il établit un nombre maximum ou un nombre souhaitable ou un nombre optimal d'échangeurs? Et, à quel endroit détermine-t-il qu'il y aura ou qu'il n'y aura pas d'échangeur?

1665

1670

M. GILDARD LANTEIGNE :

Donc, naturellement, le ministère vise à capter les axes transversaux les plus importants et, dans le cas qui nous occupe, ce sont les boulevards principaux, comme Monchamp/Centrale, Saint-Pierre/des Écluses et, à ce moment-là, s'assure que les distances entre justement les entrées et sorties, etc., sur l'autoroute sont respectées.

1675

M. LUC CÔTÉ :

Madame la présidente, peut-être une petite sous-question pour la première question. Concernant donc ces mêmes normes-là, quelles sont-elles du reste d'une autoroute? Donc, si l'autoroute n'est pas en zone urbaine ou péri-urbaine, quelles sont les normes?

1680

LA PRÉSIDENTE :

1685 Alors, si elle est, par exemple, en milieu agricole?

M. LUC CÔTÉ :

Oui. Entre autres.

1690

M. GILDARD LANTEIGNE :

1695 Donc, en milieu agricole, ce qui est souhaitable, c'est d'avoir des distances de 5 à 8 kilomètres entre les échangeurs. Par contre, encore là, on doit s'adapter au milieu. C'est-à-dire que si on croise des routes, on peut être un grand bout sans croiser de route mais on peut en croiser deux routes importantes dans l'espace de 3 kilomètres. Donc, à ce moment-là, il faut prendre les mesures et concevoir la géométrie en fonction de cette réalité-là.

LA PRÉSIDENTE :

1700

C'est un critère, en fin du compte. Ce n'est pas une norme qui est très rigide?

M. GILDARD LANTEIGNE :

1705

Non.

LA PRÉSIDENTE :

1710 Est-ce que c'est comme ça qu'on doit interpréter ça?

M. GILDARD LANTEIGNE :

1715 Il faut s'adapter au terrain, effectivement.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que ça répond à votre question?

1720 **M. LUC CÔTÉ :**

Est-ce que c'est possible que le promoteur puisse déposer les documents concernant les normes, qu'il puisse les déposer au BAPE?

1725 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous avez un document synthèse qui résume justement les critères de localisation?

1730 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

Oui, il y a une partie des normes qui pourrait être déposée à cet effet-là.

LA PRÉSIDENTE :

1735 C'est bien. On va attendre ce document.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1740 Nous pourrions déposer ce document demain possiblement; sinon, après demain.

LA PRÉSIDENTE :

1745 Très bien. Merci.

M. LUC CÔTÉ :

Est-ce que le document pourra être disponible sur votre site Internet?

1750 **LA PRÉSIDENTE :**

On va faire tout ce qu'on peut pour le rendre disponible. D'accord?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1755

D'accord.

M. LUC CÔTÉ :

1760

Merci. Maintenant, ma deuxième question, je ferais référence à une des dernières diapositives qui ont été présentées tout à l'heure où on mentionnait que l'autoroute 30, dans la version nord du projet, venait donc en symbiose un peu avec le schéma d'aménagement de la MRC Roussillon.

1765

Maintenant, lorsqu'on regarde dans le document fait par la firme Roche, à la page 37, on mentionne donc les objectifs de la MRC concernant le projet mentionné, et un des objectifs de la MRC concernant les dossiers de transport, c'est d'assurer une desserte adéquate du territoire par une complémentarité des modes de transport.

1770

Je voudrais aussi peut-être faire un autre petit préambule. On constate aussi dans le même document qu'il y aura une croissance, et ça a été montré ce soir, qu'il y aura une croissance au niveau des déplacements. On parle de l'ordre d'environ 43 000 déplacements aujourd'hui à 71 800 déplacements en 2016.

1775

Et, pour la majorité de ces déplacements -- enfin, peut-être pas pour la majorité mais pour un grand nombre, ces déplacements iront atterrir soit sur la route 132 ou soit au pont Mercier.

1780

Donc, comme on ne peut peut-être pas élargir le pont Mercier *ad vitam aeternam*, je voudrais savoir quels seront les moyens qui seront mis de l'avant dans le projet pour améliorer et inciter l'utilisation du transport en commun, puisque je peux constater sur une carte qu'il y a à l'heure actuelle un stationnement incitatif et il semble qu'il va être remplacé par un échangeur. Alors, j'aimerais voir quelles sont les mesures qui vont favoriser l'utilisation du transport en commun et, aussi, l'incitation à cet usage-là.

1785

LA PRÉSIDENTE :

1790

Très bien. Maintenant, je vous demanderais aussi de compléter l'information pour faire un état de situation, reprendre les données de circulation, ce que vous prévoyez ce qui serait du trafic qui serait un trafic de transit, c'est-à-dire qui contournerait, par rapport au trafic plus local. Et, est-ce que votre question porte particulièrement sur un trafic plus local, lorsque vous parlez de transport en commun?

M. LUC CÔTÉ :

1795

Bien, ce qu'on peut constater dans l'étude qui a été déposée, qui était accessible à votre site Internet, c'est qu'il y aura une croissance des déplacements. Or, il semble que le promoteur n'ait pas suggéré dans ses études des moyens pour améliorer l'utilisation du transport en commun et préfère juste simplement ouvrir plus de voies d'autoroute et, donc, faciliter les déplacements en voiture, augmenter l'utilisation de l'automobile, rendre la région plus dépendante de la station-service.

1800

Donc, je voulais savoir quels seront les moyens prévus dans le projet pour améliorer le transport en commun.

1805

LA PRÉSIDENTE :

C'est bien.

1810

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Alors, si je comprends bien, la question a deux volets, le premier portant sur les débits de circulation sur le projet autoroutier et les voies de service, et l'impact sur le pont Mercier. Est-ce que je comprends bien la question?

1815

Deuxième volet portant sur le transport en commun et les moyens pour améliorer ou développer les moyens de transport en commun, c'est ça?

1820

LA PRÉSIDENTE :

C'est ma façon de comprendre la question, moi aussi. Oui.

M. LUC CÔTÉ :

1825

Oui.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1830

Alors, pour la première partie, pour le premier élément sur les débits de circulation sur le projet, je vais demander à monsieur Son Thu Lê, ici présent, de nous présenter des données chiffrées pour répondre à votre question.

1835

M. SON THU LÊ :

Bon, vous avez parlé tout à l'heure des débits de 72 000, 71 800. C'est le débit estimé si on ne fait rien, si on reste tel quel sur la 132. En 2016, on atteint un niveau de 71 800.

1840 Avec la construction de l'autoroute 30, on estime d'arriver à 93 000, dont 73 000 qui sera trouvé sur l'autoroute et 23 000, en moyenne, qui se trouve sur les deux voies de service adjacentes à l'autoroute.

M. LUC CÔTÉ :

1845 Ça, c'est pour 2016?

M. SON THU LÊ :

1850 Oui. Ça, c'est la demande en 2016 sur l'autoroute 30, sur l'axe de la route 132. On a ici le débit journalier moyen annuel. Chaque jour, ça passe sur l'autoroute 70 000 véhicules et 23 000 sur la voie de service.

LA PRÉSIDENTE :

1855 Pourriez-vous nous détailler ou, en tout cas, diviser le trafic qui serait en transit versus le trafic local?

M. SON THU LÊ :

1860 Oui. Le trafic local, ici, vous voyez, sur l'autoroute, 70 000 véhicules, qui se compose une partie du transit et une partie de local. C'est-à-dire, il y a du monde qui va prendre l'autoroute parce que c'est le chemin le plus court et va sortir à Saint-Pierre, mais ce sont du trafic local. Donc, les 70 000 représentent la partie du transit et la partie du local.

1865 En contrepartie, sur la voie de service, c'est seulement du local qui s'y trouve.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Et divisez-nous le 70 000, s'il vous plaît?

1870 **M. SON THU LÊ :**

D'accord. Je vais vous présenter l'acétate où on fait la désintégration de ces valeurs-là.

1875 **LA PRÉSIDENTE :**

Pendant que vous préparez cette réponse, on m'informe que les documents du ministère des Transports vont nous parvenir sur version électronique à Québec et on pourra les mettre sur le site Internet. Ils seront possiblement disponibles au début de la semaine prochaine sur le site. Le site est en fonction présentement.

1880 On a parlé tout à l'heure dans les requêtes de 2 millions d'augmentation de camionnage. Est-ce que ce serait possible aussi de nous le situer ce 2 millions-là?

1885 **M. SON THU LÊ :**

Avant de vous montrer l'acétate concernant le transit et le local, le 2 millions prononcé par monsieur Prescott lors de Notre-Dame, en réalité, c'est 1 715 000 camions par année. Donc, ils ont arrondi à 2 millions.

1890 Donc, ici, je vous présente la projection de 2016. Ici, c'est pour vous dire qu'on a estimé à 4 700 camions par jour qui pourraient prendre l'autoroute 30, si l'autoroute 30 existe. Donc, ce 4 700 là, si on multiplie par 365, ça donne à peu près 2 millions que le monsieur a expliqué tout à l'heure.

1895 **LA PRÉSIDENTE :**

Lorsque vous faites la projection de 2016, 4 700 camions par jour qui passeraient sur la 30 plutôt que de passer...

1900 **M. SON THU LÊ :**

Sur la 20, sur la 40, Métropolitaine, oui.

1905 **LA PRÉSIDENTE :**

... sur la 20 ou sur la 40, exactement, comment est faite cette projection-là? Parce qu'on sait que depuis quelques années, depuis l'avènement du *just in time*, il y a eu beaucoup d'augmentation de camionnage. Est-ce que c'est une courbe? Est-ce que vous voyez une augmentation qui est continue ou bien ça se stabilise? Ma question porte justement sur quel est votre niveau de précision par rapport aux 4 700 camions pour 2016? Est-ce que c'est une erreur estimée à 10 %, 20 %? Quelle est votre marge de manoeuvre lorsque vous nous présentez cette valeur-là?

1915

M. SON THU LÊ :

1920 Bon, la valeur que je vous présente ici, c'est une valeur minimale qu'on a estimée à partir de nos enquêtes origine-destination à la frontière de la 20 avec l'Ontario et la 40. Nous avons fait des enquêtes en l'an 2000 et 2001 sur l'autoroute 20 et sur l'autoroute 40, et à partir de cette matrice d'enquête-là, on a sélectionné les camions qui seraient possiblement déviés, avantagement déviés de la Métropolitaine ou de la région métropolitaine pour prendre la 30, si la 30 existe.

1925 Donc, nous avons dénombré – ça, c'est le chiffre mesuré – nous avons dénombré 3 100 camions qui pourraient être déviés de la région métropolitaine pour prendre la 30, si la 30 existe. Avec un pourcentage d'augmentation qu'on a utilisé en se basant sur les données passées, on a extrapolé en l'an 2016 à 4 700 camions.

1930 Donc, le nombre actuel, c'est le nombre mesuré. Le nombre futur, c'est un nombre extrapolé à partir d'un pourcentage qu'on a eu durant les années passées.

LA PRÉSIDENTE :

1935 Juste une petite question là-dessus. C'est en fonction de l'évolution passée du trafic global ou seulement en tenant compte de l'augmentation des camions, lorsque vous avez estimé votre courbe d'accroissement pour 2016?

M. SON THU LÊ :

1940 La courbe d'accroissement 2016 est basée sur les données antérieures, en se basant sur la base de données qu'on a mesurées.

LA PRÉSIDENTE :

1945 Véhicules ou camions?

M. SON THU LÊ :

1950 Camions. Camions. Autos et camions. Ici, c'est camions.

LA PRÉSIDENTE :

1955 D'accord. Et, sur l'évolution des camions seulement?

M. SON THU LÊ :

1960 On a fait l'évolution des camions, on a fait aussi l'évolution de l'ensemble des véhicules. Donc, vous voyez, seulement deux postes à la frontière où on a intercepté et qu'on a sélectionné les gens qui, avantageusement pour eux autres de prendre la 30, que de rentrer dans Montréal et qu'on a identifié 11 300 à l'an 2016. Donc, 4 700 de grand transit qu'on appelle.

1965 **M. LUC CÔTÉ :**

1970 Mais, madame la présidente, j'ai une question. Dans l'étude qui a été déposée et pour laquelle vous avez fait des analyses, on mentionne à la page 38, on parle au niveau du délestage de la circulation, on dit qu'il y aurait environ 755 camions par jour qui utiliseraient l'autoroute 30 plutôt que de traverser l'île de Montréal. Et, là, on s'aperçoit qu'on ne passe pas du simple au double mais presque trois ou quatre fois plus que qu'est-ce que c'est que l'étude mentionnait et pour laquelle vous avez étudié. Je voudrais avoir un éclaircissement là-dessus. Est-ce que c'est Roche qui est complètement dans le champ ou...

1975 **LA PRÉSIDENTE :**

On va regarder la précision. Peut-être que c'est tout simplement qu'on se situe mal. Je vous donne la parole.

1980 **M. SON THU LÊ :**

1985 Merci, madame la présidente. Vous avez très bien raison. Dans le rapport Roche, c'est mentionné 700 camions par jour qui seront déviés de la région métropolitaine. Si on regarde les pages précédentes de ce rapport-là, Roche s'est basée sur l'enquête, la même chose que nous avons fait sur la 20 et sur la 40, des années 1987. Et, de ces années-là, on n'a pas encore le libre-échange avec les Américains. Le boom de libre-échange, ça commence dans les années 92, 93, ou même 95.

1990 C'est pour ça que nous avons décidé de refaire les enquêtes sur la 20 et sur la 40 et, à ce moment-là, nous avons constaté que le nombre de camions qui pourraient délester Montréal est plus grand que qu'est-ce qu'il y a de déposé dans le rapport de Roche. Et, Roche a utilisé le rapport de 1987, extrapolé en l'an 2016.

LA PRÉSIDENTE :

1995 Alors, les données que vous nous présentez ce soir sont des données qui tiennent compte du libre-échange, de l'ALENA, du fait qu'il y a plus d'échanges avec les États-Unis et Ontario versus les États-Unis, donc transit par possiblement l'autoroute 30, ce qui donne l'augmentation que vous présentez.

2000

M. SON THU LÊ :

2005 Madame la présidente, ce n'est pas ça que je voudrais dire. Je voudrais dire que vu qu'il y a des événements de changement concernant l'ALENA ou concernant le libre-échange, nous avons décidé de refaire l'enquête pour revalider le nombre de camions qui traversent la frontière à Rivière-Beaudette et à Pointe-Fortune. C'est exactement qu'est-ce que nous avons constaté, est-ce que le nombre de camions a constamment augmenté depuis ces événements-là.

2010 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous tenez compte de ces nouveaux chiffres-là lorsque vous faites l'évaluation de ce que serait la qualité de l'air et le bruit en 2016?

2015 **M. SON THU LÊ :**

Toutes les données que vous voyez ici sont déposées dans le volet *Mise à jour à la circulation* et sont utilisées dans l'étude d'impact sonore et aussi dans l'étude de la pollution sonore.

2020 **LA PRÉSIDENTE :**

2025 Bien. Alors, on va passer au deuxième volet. On reviendra probablement pour mieux comprendre...

M. LUC CÔTÉ :

2030 Oui, c'est ça, parce que je ne veux pas faire une guerre de chiffres, mais entre Roche et ce qui est présenté là, il semble que ce n'est pas nécessairement -- il n'y a pas une suite logique.

LA PRÉSIDENTE :

2035 Alors, si j'ai bien compris la réponse, c'est qu'il y a déjà eu une évaluation qui avait été faite. Elle se basait sur l'historique passé, maintenant sans tenir compte de la fluctuation économique. Et, on s'aperçoit qu'il y a une tendance beaucoup plus marquée pour le camionnage. On le voit quand on va sur les routes. Une tendance qui s'accroît. Maintenant, est-ce qu'elle continuera de s'accroître encore davantage? C'est l'avenir qui nous le dira.

2040 Mais ce qu'on comprend, c'est que le ministère a refait ses calculs en fonction de cette nouvelle composante économique et en tenant compte de ça, des nouveaux chiffres apparaissent. Ça frôle le 2 millions par année de camions, ce n'est pas tout à fait ça, mais ça rentre dans la marge d'erreur probablement.

2045 **M. SON THU LÊ :**

Exactement.

2050 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, c'est ça. Ce sont ces chiffres-là qui ont été utilisés pour tenir compte, pour évaluer justement quel serait l'impact sur la qualité de vie, la qualité de l'air.

2055 **M. LUC CÔTÉ :**

Est-ce qu'à ce moment-là, vous avez obtenu ces informations-là avant d'étudier le dossier complet du segment de l'autoroute 30?

2060 **LA PRÉSIDENTE :**

Nous, on l'étudie avec vous. Alors, on va aller voir du côté du ministère de l'Environnement, à partir de quand ils ont commencé à examiner cette question-là. Maintenant, le ministère de l'Environnement ne s'est pas prononcé sur le projet encore, il va le faire après les audiences publiques et il tient compte aussi des données, des nouvelles données qui vont être fournies aussi en cours d'audience. C'est la situation. À chaque audience publique, les données aussi sont précisées, il y a un complément d'information qui est fourni. Alors, le ministère en tiendra compte aussi dans son analyse. On va aller du côté du ministère.

2070 **M. JACQUES ALAIN:**

Oui, comme vous le dites, madame la présidente, on va tenir compte des nouvelles données qui sont arrivées aujourd'hui, qui vont rentrer au fur et à mesure des audiences cette semaine, et l'analyse environnementale va se faire à partir de ça, les nouvelles données et de l'étude d'impact qu'on a en main présentement.

2075 **M. LUC CÔTÉ :**

2080 Merci. Est-ce que ces documents qui nous ont été présentés peuvent être rendus publics, aussi?

LA PRÉSIDENTE :

2085 Ils vont être rendus publics. On a demandé au promoteur lors de la rencontre préparatoire que tous les documents, toutes les fiches, tout ce qui est synthèse soit rendu public. Alors, à chaque séance publique, le ministère fera une présentation des documents publics. Je pense que c'est essentiel. Nous pensons, à la commission, que c'est essentiel pour la bonne compréhension de tous et les documents synthèses sont très bienvenus. Nous allons faire l'ultime possible pour les rendre accessibles sur le site, le plus tôt possible.

2090

Maintenant, je vous inviterais à répondre au deuxième volet de la question sur comment vous avez tenu compte de l'évolution de transport en commun. Puis on va aussi aller voir, par la suite, du côté des personnes-ressources.

2095

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Alors, oui, madame la présidente. Un fait à noter dans la MRC de Roussillon, c'est que le transport en commun par voie d'autobus se dirige de façon très majoritaire vers le pont Champlain ou vers le métro Longueuil mais surtout vers Montréal via le pont Champlain. Et, une personne-ressource du ministère sera ici demain, madame Joceline Béland, pour fournir des chiffres, des données chiffrées sur ce sujet-là.

2100

Deuxième élément de réponse, c'est que l'AMT opère présentement – mais je ne veux pas répondre à la place de l'AMT – opère présentement un projet pilote de train de banlieue entre Delson et le centre-ville. Ce projet, comme je viens de le mentionner, fait l'objet d'une évaluation vu que c'est en projet pilote.

2105

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2110 Peut-être pour poursuivre un petit peu dans cette veine-là, quand le ministère des Transports planifie ses routes, il le fait, si je ne me trompe pas, dans le cadre d'un plan de transport régional ou national. Est-ce que les autres composantes du transport, du déplacement des personnes et des biens sont prises en compte? Et, comment l'évolution même des perspectives avec ces autres moyens-là vient-elle se combiner pour vous aider à planifier les projets de route?

2115

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Je vais demander à monsieur Séguin de répondre à votre question, monsieur le commissaire.

2120

M. MICHEL SÉGUIN :

2125 Comme je le soulignais précédemment, l'autoroute 30, particulièrement le tronçon entre
Candiac et Sainte-Catherine, est une composante intrinsèque du plan de gestion des
déplacements de Montréal. C'est une priorité pour laquelle le financement était déjà prévu.
C'est aussi un projet prioritaire dans le cadre du plan – mais plutôt, on est rendu au niveau du
diagnostic – donc, du diagnostic du plan de transport de la Montérégie.

2130

Au niveau du plan de gestion des déplacements de Montréal, il s'agit évidemment d'un
élément de transport routier, mais le plan de gestion des déplacements de Montréal comporte
aussi beaucoup d'investissement au niveau du transport en commun. C'est donc un tout pour la
région métropolitaine, qui comporte autant des projets en transport collectif qu'au niveau du
transport routier.

2135

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2140 Monsieur Séguin, pourriez-vous nous dire un mot des principales composantes du plan
de transport dans le secteur qui nous intéresse. Je ne vous limite pas nécessairement à la MRC
de Roussillon mais disons, grosso modo, dans le secteur qui est desservi par le pont
Champlain, par le pont Mercier et qui correspond à la Rive-Sud, est-ce qu'il y a d'autres
composantes du système de déplacement qui sont considérées comme élément important ou
qui sont appelées à se développer dans l'avenir?

2145

M. MICHEL SÉGUIN :

2150 Sans pour autant évoquer les travaux de la commission Nicolet, comme vous le savez,
qui étudie toute cette question-là des liens entre la Rive-Sud et Montréal, il y a dans le plan de
gestion des déplacements le projet de l'estacade, qui est connu. Ce n'est pas un projet qui va
se réaliser demain matin nécessairement mais c'est un projet quand même qu'on évoque et pour
lequel on cherche sans doute du financement.

2155

M. JEAN PARÉ, commissaire :

On pourrait peut-être demander au représentant de l'Agence métropolitaine de transport
de nous dire un mot des composantes essentielles du transport en commun dans le secteur.

M. PAUL DORVAL :

2160

2165 Essentiellement, dans le milieu de la région de la MRC, il y a, si on veut, deux
systèmes de transport en commun, c'est-à-dire, il y a le réseau du CIT qui s'achemine vers l'île
de Montréal, soit par le pont Champlain, par la voie réservée du pont Champlain; il y a
également le système de train de banlieue qui est une expérience pilote qui a été mise en place
l'automne dernier et qui vise à évaluer éventuellement la mise en place d'un service permanent
de train de banlieue ou d'un service amélioré de train de banlieue. Est-ce que ça répond?

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2170 Oui, mais ce que j'aimerais savoir, parce que constamment la question revient, est-ce qu'on peut proposer aux citoyens qui se servent de leur voiture, donc du réseau routier, des alternatives pour leurs déplacements, notamment entre Montréal et la Rive-Sud, des alternatives transport en commun?

2175 **M. PAUL DORVAL :**

Bien, ce sont les alternatives qui sont en place actuellement. Ces alternatives-là peuvent être sûrement bonifiées. L'expérience pilote du train de banlieue permettrait d'en mesurer l'intérêt auprès de la population et d'ajuster en fonction des besoins, pour répondre
2180 vraiment aux besoins de la population. Il faut comprendre qu'on vise essentiellement une clientèle qui se dirige vers l'île de Montréal. Alors, s'il y a une partie de la clientèle pour les autres besoins de transport en commun, soit locaux, ou qui demeurent sur la Rive-Sud, il y a des services locaux, notamment du CIT.

2185 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

D'accord. Peut-être qu'on reviendra plus tard sur ces questions-là. Je vous remercie.

M. LUC CÔTÉ :

2190 Écoutez, je m'excuse, j'ai un petit regret mais j'aurais aimé qu'on me dise qu'est-ce qu'il y a dans le projet présentement concernant le transport en commun. Est-ce que les stationnements incitatifs vont être maintenus? Est-ce qu'il y aura des nouveaux services ou des nouveaux stationnements dans le projet?

2195 **LA PRÉSIDENTE :**

Ministère des Transports?

2200 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Oui, monsieur Lanteigne, s'il vous plaît.

2205 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

Donc, à l'égard du stationnement incitatif de Delson, oui, il va être maintenu. Il y a un site probable à proximité, de l'autre côté, au nord du corridor prévu pour la 30. Et comme amélioration, notons que l'autobus, lorsqu'il va embarquer sur la 30, il n'aura plus à attendre aux feux de circulation, il va voyager plus rapidement.

2210 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, si on compare le tracé sud versus le tracé nord, par rapport au tracé nord, pourriez-vous nous dire, dans le futur, comment ce tracé nord pourrait avantager ou désavantager la possibilité d'améliorer le transport en commun? Par exemple, des voies pour les autobus, des voies rapides pour desservir les gens. Est-ce que ça serait plus avantageux ou moins avantageux, le fait de faire l'autoroute 30 sur la voie actuelle?

2220 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Je vais demander à monsieur Séguin de répondre à la question, si vous permettez.

2225 **M. MICHEL SÉGUIN :**

Madame la présidente, fondamentalement, il faut réaliser une chose, et je l'ai souligné précédemment dans la présentation, la demande en transport, que ce soit pour les personnes ou les marchandises, on les retrouve présentement dans l'axe de la route 132. Tant le commercial que l'industriel, que le bâti, se retrouvent évidemment aux abords de cet axe-là, qui est le principal axe, qui permet finalement aux populations riveraines de circuler de part et d'autre des différentes municipalités.

2230 Le tracé sud, vous vous l'imaginez, il est en zone agricole, donc difficile de capter la population qui ne réside pas à cet endroit-là, d'autant plus qu'on n'a pas...

2235

LA PRÉSIDENTE :

Non, ce n'est pas le sens de ma question. Je ne vous demande pas s'il y aurait possibilité de mettre des autobus pour améliorer le transport en commun sur le tracé sud. Ce que je vous demande de comparer, c'est est-ce que ce serait plus avantageux ou moins avantageux que l'autoroute 30 passe sur le tracé nord ou sud pour justement desservir davantage les gens qui sont près de la 132. Parce que, comme vous dites, c'est là où il y a des besoins de gens à desservir pour le transport en commun. Alors, est-ce qu'il y aurait des possibilités plus grandes ou moins grandes, dans les deux options?

2245

M. MICHEL SÉGUIN :

2250 L'autoroute 30 nous offre évidemment l'opportunité d'une circulation beaucoup plus fluide et beaucoup plus rapide et, dans ce sens-là, favorise le transport en commun.

LA PRÉSIDENTE :

2255 Évidemment, si on ne fait pas d'aménagement différent de la 132. Mais si l'hypothèse, c'est l'autoroute 30 sur le tracé sud mais amélioration de la 132, est-ce que c'est comparable ou vous maintenez toujours que ce sera davantage favorable?

2260 Vous pouvez y réfléchir et revenir sur une analyse demain pour qu'on ait -- parce qu'on fait une enquête, donc, il faut avoir des chiffres, il faut avoir des éléments. On peut penser à cette question-là, puis vous allez avoir un expert demain?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2265 Demain, nous aurons une personne qui aura des données chiffrées.

LA PRÉSIDENTE :

Demain, dans l'après-midi?

2270 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Demain, dans l'après-midi, oui. Madame Béland sera ici. On pourra lui poser la question, effectivement.

2275 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2280 Toutefois, c'est difficile de chiffrer rapidement une réponse à votre question, dans le sens que la construction d'une voie réservée sur la 132 dans l'option de la 30 au sud, ce n'est pas quelque chose qu'on a regardé. Alors, il faudrait chiffrer ça. Il faudrait voir quels sont les coûts, puis quels sont les impacts en termes de favoriser le transport en commun, si je
2285 comprends le sens de votre question.

LA PRÉSIDENTE :

2290 Je ne vous demande pas de faire une évaluation chiffrée. Je vous demande juste le potentiel. Est-ce qu'il y a un potentiel?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2295 Alors, on va réfléchir à la question, puis on va vous faire une réponse le plus précis possible.

LA PRÉSIDENTE :

2300 Je pense que ça va dans le sens de votre question.

M. LUC CÔTÉ :

2305 Oui. Puis est-ce que ces documents-là, à ce moment-là, pourront être aussi déposés publiquement? Notamment, donc, les incitations au transport en commun, donc tous les projets, le stationnement exactement où il sera localisé, quels seront les services offerts pour les citoyens.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2310 Oui, on va regarder ça et on va tenter de préciser une réponse.

LA PRÉSIDENTE :

2315 C'est bien. Merci.

M. LUC CÔTÉ :

2320 Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

2325 Merci.
Nous invitons maintenant monsieur Pierre Labelle.

M. PIERRE LABELLE :

Bonsoir!

2330 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir!

M. PIERRE LABELLE :

2335

J'ai une formation en chiffres, je suis comptable de formation. On nous a présenté deux alternatives: le tracé nord; le tracé sud. On a dit que le point de vue monétaire n'était pas significatif. Toutefois, ma question est la suivante: dans l'évaluation financière du projet du tracé sud, est-ce qu'on tient compte, d'une quelconque façon, du fruit de la disposition des terrains le long de la 132 actuelle, qui sont propriété du ministère?

2340

LA PRÉSIDENTE :

Le ministère des Transports?

2345

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Monsieur Lanteigne, s'il vous plaît.

2350

M. GILDARD LANTEIGNE :

Donc, à l'égard de la disposition des terrains dans l'axe actuel de la 132, si l'autoroute est aménagée au sud, on sait que quelques années plus tard, il faudra faire quelque chose d'important au nord, parce que la demande va continuer à augmenter. On va se retrouver avec le même problème qu'aujourd'hui un peu avant 2016.

2355

Donc, le projet qu'il y aurait à faire dans l'axe de la 132 n'est pas encore clairement défini et surtout pas construit. Donc, on ne va pas disposer des terrains avant de faire cette recherche-là et de réaliser les travaux. Et, au terme d'un tel projet, s'il y avait lieu, on verrait qu'est-ce qu'il en est des terrains excédentaires.

2360

LA PRÉSIDENTE :

Ça répond à la question.

2365

M. PIERRE LABELLE :

Moi, ça complète mes questions. Merci.

2370

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

Nous invitons monsieur Pierre Arcouette, s'il vous plaît.

2375

M. PIERRE ARCOUETTE :

Vous posez des questions claires et précises, madame. Pour corriger un peu ce que monsieur disait tantôt par rapport à la Ville de Montréal, lorsque monsieur Prescott a dit qu'il y avait 2 millions de camions de moins qui passeraient sur le boulevard Métropolitain, je ne crois pas que monsieur Prescott se soit trompé, parce que le ministère des Transports était présent et personne n'a contredit monsieur Prescott.

2380

LA PRÉSIDENTE :

Écoutez, la réponse qu'on vient de nous donner, c'est pas tout à fait 2 millions, mais tout près. Alors, moi, je comprends qu'il a arrondi. Ça nous convient comme réponse.

2385

M. PIERRE ARCOUETTE :

Alors, mon autre question s'adresse à vous, madame. Lors du dépôt par le ministère le 12 de décembre, il y a autour de 70 questions qui ont été posées et nous n'avons pas de réponse. Est-ce qu'il serait possible d'avoir les réponses à ces 70 questions posées par les gens qui étaient présents?

2390

2395

LA PRÉSIDENTE :

C'est cette semaine que vous allez les avoir.

2400

M. PIERRE ARCOUETTE :

Parce qu'on m'a dit en arrière de les poser ce soir.

LA PRÉSIDENTE :

2405

Pas les 70!

M. PIERRE ARCOUETTE :

2410

Non, non, non. Les demandes.

LA PRÉSIDENTE :

2415 Regardez comment ça fonctionne. Je pense que c'est important de comprendre ce document-là. C'est très important. La période d'information, elle est là, pour le BAPE. C'est pour justement éclairer le ministre, pour dire: *Voici quelles sont les préoccupations des gens.+ Alors, on liste ces questions-là et ça fait partie du document que le ministre se sert pour dire: *Est-ce que je donne un mandat d'audiences publiques ou un mandat de médiation? Ou je ne donne pas de mandat au Bureau d'audiences, parce que les demandes ne sont pas justifiées.+
2420

 Alors, je pense que la réponse, vous l'avez ce soir. On a une audience. Et, c'est cette semaine qu'on va avoir les réponses. On va les poser au fur et à mesure. On va fouiller avec vous, puis on va aller trouver l'information pour bien comprendre les enjeux de tout ça.
2425

M. PIERRE ARCOUETTE :

 Et, j'aurais besoin d'un document que la Ville de Saint-Constant possède, parce que nous avons un autre document que le ministère des Transports, dans ses communications internes, stipule qu'une autoroute en dépression, c'est dangereux pour les inondations. Et, nous, dans le dépôt de notre mémoire, on dit que c'est dangereux de creuser une autoroute sous la nappe phréatique et quasiment en bordure du fleuve.
2430

 Alors, ce document, la Ville de Saint-Constant le possède, parce qu'ils ont fait une étude des rivières et, nous, nous voulons les avoir et ils refusent de nous les donner.
2435

LA PRÉSIDENTE :

 Bien, qui peut nous répondre au niveau de la Municipalité de Saint-Constant? Je vous inviterais à venir à la table. On va élucider tout ça.
2440

M. NORMAND COOL :

 Mon nom est Normand Cool de la Ville de Saint-Constant, conseiller municipal. Ce qu'il faut comprendre, madame, c'est que le problème des inondations à Saint-Constant est un problème majeur. Donc, ce problème-là, à l'époque, il y a eu un comité dit aviseur qui s'est penché sur la situation, dont environ une quinzaine de citoyens faisaient partie du comité aviseur. Il y avait autant les gens de agricole, il y avait autant les gens de l'urbain, des gens à peu près de tous les milieux de la ville qui étaient concernés.
2445

 Et, à la suite de ça, il y a eu un document technique qui a été produit par une firme externe d'ingénieurs-conseils et ce document-là est un document qui appartient à la Ville, simplement. Et, je n'ai pas le pouvoir, ce soir, du conseil municipal de dire que je vous donne le document.
2450

2455

LA PRÉSIDENTE :

Pouvez-vous vérifier?

2460 **M. NORMAND COOL :**

Donc, le conseil va statuer là-dessus, et le conseil est souverain et le conseil va décider.

LA PRÉSIDENTE :

2465

Alors, je vous demanderais de vérifier ça. Maintenant, les analystes vont prendre contact avec vous, vérifieront l'opportunité de rendre public le document.

M. NORMAND COOL :

2470

Ce qu'il faut comprendre, c'est des documents extrêmement techniques et ces documents-là ont été à la fois étudiés par des ingénieurs, par des personnes spécialisées en hydraulité et, à ce moment-là, c'est un document qui concerne les rivières qui passent à l'intérieur de Saint-Constant.

2475

Et le document, on n'a pas du tout la prétention de dire qu'il a été conçu en fonction de l'autoroute. Il a été conçu strictement en fonction des problèmes d'inondation à Saint-Constant. Et, ce que je peux vous dire actuellement, on est dans la dernière phase de régler les problèmes d'inondation à Saint-Constant et, en ce qui nous concerne, les problèmes sont réglés.

2480

LA PRÉSIDENTE :

Alors, on va travailler avec vous, d'accord, pour donner la meilleure information au public, pour qu'il n'y ait pas de zone grise, pour que les gens se sentent en sécurité. Maintenant, on ne fera pas exprès...

2485

M. NORMAND COOL :

2490

Est-ce que je peux vous dire...

LA PRÉSIDENTE :

2495

Excusez, excusez. On ne fera pas exprès pour rendre publics des documents volumineux qui n'en finissent plus. On veut juste que ce soit concis et clair.

M. NORMAND COOL :

2500 Mais comme je vous dis, c'est que actuellement, ce document-là faisait partie d'un plan directeur. Le plan directeur est pratiquement terminé. Donc, ça n'amène rien de plus au débat actuellement.

LA PRÉSIDENTE :

2505 On va prendre contact avec vous, puis on va faire en sorte que...

M. NORMAND COOL :

2510 Mais, c'est comme je vous dis, c'est le conseil qui est souverain. Le conseil va décider si le document, il va le faire présenter. Je vais présenter la demande à mes collègues, mais ce que je peux vous dire à l'heure actuelle, c'est que le document en soi, tous les éléments à l'intérieur ont été faits.

LA PRÉSIDENTE :

2515 Pardon?

M. NORMAND COOL :

2520 Tous les éléments à l'intérieur du document, c'était un plan directeur, ont été réalisés.

LA PRÉSIDENTE :

2525 Comme je vous dis...

M. NORMAND COOL :

2530 Les gens en ont été informés, on a fait beaucoup de communication à l'intérieur de la ville.

LA PRÉSIDENTE :

2535 Regardez, on va prendre contact avec vous, on va examiner ça, les analystes vont examiner ça, puis on vous reviendra demain. D'accord?

M. NORMAND COOL :

Oui, d'accord.

2540 **LA PRÉSIDENTE :**

Maintenant, du côté du ministère de l'Environnement, vous avez une préoccupation qui concerne la nappe d'eau. J'ai vu dans les demandes d'audiences, nous avons aussi vu dans l'étude d'impact qu'il y avait une préoccupation en ce qui concerne l'écoulement des eaux.

2545

M. PIERRE ARCOUETTE :

Bien sûr, parce que voyez-vous, ce qu'on vient de nous énumérer, quand on dit que c'est strictement à Saint-Constant, ce qui est complètement faux, parce que ces rivières vont traverser la 30, si elle se fait dans l'axe de la 132 et creuser à au moins 25 pieds. Et les deux villes, soit Sainte-Catherine et Saint-Constant, il n'y a pas deux ans, on se promenait en chaloupe de chaque côté. Et, on a besoin de ces analyses-là.

2550

LA PRÉSIDENTE :

On va regarder du côté du ministère des Transports comment vous avez tenu compte dans l'étude d'impact justement du dimensionnement des aires des bassins de sédimentation ou de décantation qui pourraient être rendus nécessaires proches de l'autoroute pour tenir compte d'un apport d'eau additionnel.

2555

2560

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Je vais demander à monsieur Lanteigne de répondre à votre question.

2565

M. GILDARD LANTEIGNE :

Donc, suite aux travaux qui ont été réalisés justement récemment entre autres par la Ville de Saint-Constant, ça nous permet de drainer dans notre projet l'emprise de l'autoroute. Et, on n'a plus à tenir compte de tout le quartier en amont, et puis ça, la conduite est réalisée et elle prend ces eaux-là.

2570

Donc, notre projet se résume essentiellement aux terrains du ministère, donc comparativement à un quartier, c'est une faible superficie. Et, les stations de pompage qui seront nécessaires, vu que l'autoroute serait en dépression dans la partie ouest, seront dimensionnées en fonction de ces volumes-là qui ne sont pas des volumes extraordinaires.

2575

LA PRÉSIDENTE :

Et, est-ce que vous tenez compte d'événements climatiques exceptionnels ou si c'est des moyennes de précipitations?

2580

M. GILDARD LANTEIGNE :

2585 Dans le cas d'autoroute, normalement, le ministère utilise une récurrence d'une fois dans 25 ans. Pour la partie en dépression, on utilise 1 fois dans 100 ans. Donc, on prend des mesures exceptionnelles dans ce sens-là.

LA PRÉSIDENTE :

2590 Très bien. Alors, on a la réponse. Et, pour la partie en dépression, le ministère a donc fait les calculs pour tenir compte d'événements climatiques qui pourraient se produire 1 fois dans 100 ans.

2595 Maintenant, s'il y a des précipitations très, très importantes, plus que 1 fois dans 100 ans, on sait que ça existe, on en a vu dans les dernières années au Québec, à certains endroits sur le territoire, qu'est-ce qui se passerait?

M. GILDARD LANTEIGNE :

2600 Si on avait une pluie 1 fois dans 1 000 ans?

LA PRÉSIDENTE :

2605 Oui? Bien, écoutez, au Saguenay, ils l'ont vu. Alors, j'attends votre réponse. Qu'est-ce qui arrive?

M. GILDARD LANTEIGNE :

2610 Donc, à ce moment-là, ce qui arriverait probablement, c'est qu'il y aurait inondation de l'autoroute, et les bretelles de l'autoroute sont faites en sorte qu'à l'approche de la dépression, il y a moyen de sortir de l'autoroute et de circuler sur la voie de service pour la période où c'est inondé. Et, les inondations ne dureront pas 40 jours et 40 nuits, vous comprenez.

LA PRÉSIDENTE :

2615 Est-ce que c'est le calibrage qui est utilisé ailleurs? J'imagine qu'il y a d'autres autoroutes qui ont déjà été faites en dépression comme ça, ailleurs au Canada ou en Amérique du Nord. Quel est le critère généralement utilisé? Est-ce que c'est des précipitations 1 fois dans 100 ans ou 1 fois dans 1 000 ans?

2620

M. GILDARD LANTEIGNE :

2625 1 fois dans 1 000 ans, ce n'est pas utilisé. 1 fois dans 100 ans, mettons que c'est le plus loin qu'on va.

LA PRÉSIDENTE :

2630 1 fois dans 100 ans. Donc, c'est le critère utilisé en Amérique du Nord.

M. GILDARD LANTEIGNE :

Maximum. C'est une fois dans 25 ans, normalement.

2635 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. On a la réponse.

M. PIERRE ARCOUETTE :

2640 C'est parce que quand on regarde les changements climatiques actuellement, on nous prévient que *el nino* s'en revient. On ne sait même pas qu'est-ce qui va se passer. Alors, quand il nous parle de 100 ans, là, pour moi, ça n'a pas de valeur.

2645 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

2650 Non, mais peut-être dans la perspective dont parlait la présidente tout à l'heure de s'informer de façon plus large, je me demande si les gens du ministère de l'Environnement ne pourraient pas nous donner un certain nombre de points de repère là-dessus, sur les phénomènes ou les éléments qui sont susceptibles d'avoir une incidence sur les choix ou les dispositions à prendre quand on conçoit des projets comme ceux-ci.

M. JACQUES ALAIN:

2655 Évidemment, en ce qui concerne la section de l'autoroute en dépression, il va y avoir du ruissellement, il va y avoir probablement un abaissement de la nappe phréatique. Donc, il va y avoir de l'eau à pomper. Et, c'est évidemment au promoteur à démontrer qu'il n'y aura pas d'impact sur le milieu aquatique, parce qu'il va y avoir un rejet, je pense, dans la rivière Saint-Régis, et ils doivent, évidemment, respecter les critères de qualité de surface pour ce rejet-là.
2660 C'est-à-dire, avoir des normes, respecter les normes qu'on retrouve selon les usages qu'on fait de cette rivière. Et, le principal usage, je crois que c'est surtout la vie aquatique. Alors, il y a des normes à respecter en fonction de ça.

2665 C'est-à-dire que si le gouvernement autorise ce projet-là, il va y avoir un suivi à faire afin que les normes soient respectées.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2670 Tout à l'heure, autant monsieur Arcouette que monsieur Cool ont fait allusion à une
problématique qui est celle des inondations dans le secteur ici. Est-ce que du point de vue du
ministère de l'Environnement, d'une part, la problématique des inondations dans le secteur,
vous vous êtes penchés là-dessus? Et, deuxièmement, est-ce qu'un projet comme celui-ci,
vous vous êtes préoccupés, par exemple, de savoir l'effet qu'il pourrait avoir sur un territoire
2675 plus large que simplement dans l'emprise de l'autoroute ou dans ses abords immédiats, compte
tenu, encore une fois, de la problématique qui est évoquée.

M. JACQUES ALAIN:

2680 En ce qui concerne les inondations, c'est la Direction régionale du ministère qui
s'occupe de ce point-là. Et, apparemment, il existe une cartographie, c'est-à-dire la
cartographie des zones inondables pour les principales rivières, et c'est géré conjointement avec
la MRC et le ministère, c'est-à-dire la Direction régionale. Alors, c'est surtout la MRC de
Roussillon qui gère cet aspect-là.

2685 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

À ce moment-là, est-ce que le représentant de la MRC aurait quelque chose à ajouter
sur cette question-là? Est-ce qu'il y a une documentation disponible qui pourrait ajouter de
l'information ou éclairer notre analyse sur la question des inondations?

2690

Monsieur Largy.

M. PIERRE LARGY :

2695 Depuis 1997, la MRC travaille en collaboration avec les municipalités du comté pour
déterminer les risques d'inondation le long de nos cours d'eau secondaires, le long des cours
d'eau qui n'ont pas été cartographiés par le gouvernement. Le gouvernement a cartographié
surtout sur le bord du fleuve, mais on sait que dans notre territoire, nos cours d'eau
secondaires, que ce soit la rivière à la Tortue, Saint-Régis, Saint-Pierre, Saint-Jacques ont
2700 connu des problèmes d'inondation.

Dans le tronçon qui nous concerne, des études pour déterminer les cotes d'inondation
20 ans, c'est-à-dire à risque élevé, et 100 ans, c'est-à-dire à risque faible, ont été réalisées.
Ces zones de contrôle-là ont été consignées à un règlement régional qui s'applique actuellement
2705 sur notre territoire. Il y a une zone inondable 20 ans et 100 ans qui est identifiée le long de la
rivière Saint-Régis et Saint-Pierre et, encore récemment, cet automne, la MRC a fait entrer en
vigueur une zone d'inondation 20 ans et 100 ans le long de la rivière à la Tortue.

2710 Alors, le risque d'inondation est donc connu sur le long de ces rivières-là et des
contrôles actuels s'appliquent pour empêcher qu'il y ait du développement dans ces secteurs-là
ou, dans les risques à faible courant, qu'il y ait du développement qui se fasse d'une façon qui
permet aux ouvrages qui se font à ces endroits-là d'être immunisés contre des inondations 100
ans.

2715 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Je vous remercie de vos explications. Est-ce qu'il y a des documents ou un exemplaire
des cartes qui peuvent être mis à la disposition de la commission et du public?

2720 **M. PIERRE LARGY :**

Dans la copie du schéma d'aménagement révisé, que la MRC a déjà déposé, on
retrouve ces cartes-là dans l'annexe cartographique.

2725 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Merci, monsieur.

2730 **M. PIERRE ARCOUETTE :**

C'est parce que dans ma demande, c'est l'étude hydrologique avec des
recommandations. Et, ces trois rivières-là, c'est dangereux, et Saint-Constant détient une
analyse qu'on ne veut pas nous donner et puis, nous, on dit: pour faire un bon travail, une
bonne évaluation de ce que nous avançons, ça nous prend ces documents-là. Et, je
2735 comprends quand monsieur explique, puis qu'il nous étire ça, ça de large, mais, moi, ça ne
m'apporte pas la solution à ma demande.

LA PRÉSIDENTE :

2740 Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous allons demander à une analyste d'aller voir les
documents et de trouver l'information qui est pertinente. Parce qu'il faut que ce soit en lien aussi
avec le projet.

Maintenant, je me retourne vers le ministère des Transports et je vous demanderais,
2745 advenant qu'il y ait des précipitations, une pluie qui dépasse 1 fois dans 100 ans, vous estimez
que ça pourrait durer combien de temps la période où il faudrait agir, c'est-à-dire, dévier la
circulation, que la circulation sorte? Est-ce que c'est une heure, deux heures? Ces
événements-là, généralement, est-ce qu'il y a une durée?

2750 Parce qu'on sait que lorsqu'il y a un événement qui atteint une pointe, statistiquement,
plus l'événement est rare, généralement dure moins longtemps aussi. Alors, est-ce que vous
avez des données sur ça ou non? Vous pouvez les chercher, aussi. Il serait utile de savoir,

est-ce que ça peut durer deux heures, trois heures? Ou si on ne sait pas, on a aucune idée du moment ou de la période que ça pourrait durer, avant que ça reprenne une situation sécuritaire.

2755

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Madame la présidente, est-ce qu'on pourrait prendre en note votre question et tenter d'y répondre demain?

2760

LA PRÉSIDENTE :

Tout à fait.

2765

M. RÉJEAN BEAULIEU :

D'accord. Parce que vous évoquez des événements vraiment hors de l'ordinaire et je serais tenté de vous répondre que la gestion des inondations sur le réseau routier, ça dépend toujours de la nature de l'inondation, puis l'événement. Parfois, ça dure quelques jours; parfois, ça dure plusieurs jours. Alors, avant de répondre à votre question, on va consulter nos documents, voir si on a des données pour y répondre.

2770

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Puis en tout cas, tout au moins, si vous n'êtes pas capable d'y répondre cette semaine, on préfère avoir une réponse qui est la plus exacte possible, pourvu qu'elle soit disponible pendant la période qui précède la deuxième partie pour que les gens l'aient pour préparer leur mémoire.

2775

2780

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Avant le 25 mars.

LA PRÉSIDENTE :

2785

Bien, deux semaines avant, mettons, max, max, max.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2790

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

2795

D'accord? On travaille avec plutôt de la qualité.

M. PIERRE ARCOUETTE :

2800

Et, juste pour rajouter peut-être en terminant, c'est que le ministère a subventionné un tuyau de 8 pieds de grosseur, qui longe la 132 et qui, toute l'eau des pompes va pomper là-dedans, pompant sous la nappe phréatique l'eau. Et, c'est une seconde rivière.

LA PRÉSIDENTE :

2805

Alors, je vous arrête là, parce que là, vous travaillez comme en deuxième partie. Maintenant, on va revenir demain sur cette question-là et on va avoir une vue d'ensemble de cet aspect-là, et on complétera aussi par la suite avec une réponse. Si on ne l'a pas cette semaine, un petit peu plus tard par écrit.

2810

M. PIERRE ARCOUETTE :

Merci. Et, ma question est...

LA PRÉSIDENTE :

2815

Votre dernière question, ce soir.

M. PIERRE ARCOUETTE :

2820

Oui. Dans les coûts, à la page 227, on nous dit que si l'autoroute passait au sud, on nous calcule les coûts de la reconstruction de la 132 en boulevard à six voies. Et, quand on parle de la 30 sur la 132, on ne calcule pas le coût de destruction de ce bien commun et collectif qu'est la 132 actuellement. On a investi des millions depuis des années pour faire des sorties, des bretelles et, là, on va détruire ça et ce n'est pas rentré dans les coûts.

2825

Alors, je voudrais savoir, j'ai demandé par écrit de savoir quel est le coût de la 132 actuellement qu'on va détruire.

2830 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est un peu une vision d'esprit que vous nous proposez là. Je comprends votre question. C'est une question théorique, finalement. Parce que la proposition qui est faite par le ministère des Transports, une des deux options qui est à l'étude, c'est de la transformer, la 132.

2835 Alors, ce n'est pas de la détruire, mais c'est de la transformer.

M. PIERRE ARCOUETTE :

Elle sera détruite.

2840

LA PRÉSIDENTE :

Alors, si vous avez un élément de réponse à compléter?

2845 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Madame la présidente, je vais demander à monsieur Lanteigne de répondre à la question.

2850 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

Donc, ce n'est pas exactement notre vision des choses que de parler de la détruire, mais de l'enlever, si on veut, pour faire les travaux, ça fait partie des coûts des déblais. Donc, c'est tout simplement ça.

2855

LA PRÉSIDENTE :

Alors, parlons justement des déblais. Dans le cas où le projet se réalisait version nord, on a vu dans l'étude d'impact qu'il y a des sols qui sont possiblement contaminés. Maintenant, c'est sur votre propriété. Alors, quel que soit le scénario envisagé, est-ce que vous devriez de toute façon gérer ces sols-là, maintenant qu'ils vous appartiennent?

2860

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2865 Monsieur Lanteigne, s'il vous plaît.

M. GILDARD LANTEIGNE :

Donc, effectivement, il y a un certain nombre de sites qui ont été identifiés potentiellement contaminés, les endroits où il y avait, par exemple, des stations-services dans le passé ou certaines activités de ce genre-là. Et ils sont illustrés aux cartes 2C et 2D des annexes de l'étude d'impact.

2870

2875 Donc, premièrement, il y en a quelques-uns, les numéros 1, 3, 19 et 21 qui ont été
décontaminés et les autres, les sols seront caractérisés suite à l'obtention du certificat pour
savoir s'ils sont réellement contaminés, à quel niveau et qu'est-ce qu'il faut faire avec avant de
passer aux travaux.

LA PRÉSIDENTE :

2880

On ne parlera pas des sols hors-emprise mais dans les sols emprise qui sont maintenant
sur votre propriété...

M. GILDARD LANTEIGNE :

2885

Exactement, oui.

LA PRÉSIDENTE :

2890

... vous avez fait des travaux déjà?

M. GILDARD LANTEIGNE :

2895

On a fait certains travaux à des endroits. Il y a eu aussi un cas de plainte. Quelqu'un a
constaté que les sols étaient contaminés puis qu'il y avait une lixiviation vers la rivière. Donc,
ces endroits-là ont été effectivement nettoyés. Il reste d'autres sites et puis ils restent à être
caractérisés à l'approche des travaux.

LA PRÉSIDENTE :

2900

D'accord. Et, est-ce qu'on peut dire que quelle que soit l'option retenue par le
gouvernement, il faudrait de toute façon décontaminer ou, en tout cas, faire des travaux de
restauration?

2905

M. GILDARD LANTEIGNE :

Oui. Comme on le disait, quelle que soit l'option retenue, il va falloir faire des travaux
dans l'axe de la 132, à un moment ou l'autre, et avant ces travaux-là, il faudra passer à l'action.

2910

LA PRÉSIDENTE :

Donc, ce n'est pas un élément discriminant.

M. GILDARD LANTEIGNE :

2915

Non.

LA PRÉSIDENTE :

2920 Parce que c'est inclus dans à la fois version nord, version sud.

M. GILDARD LANTEIGNE :

Exact.

2925

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Merci de votre réponse.

Merci.

2930

M. PIERRE ARCOUETTE :

Merci.

2935

LA PRÉSIDENTE :

Vous pouvez vous réinscrire, si vous voulez.

2940 Nous invitons maintenant monsieur Léonard Broekhuizen. Je m'excuse si je l'ai mal dit, je vous demanderais de me corriger.

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

2945 Bonsoir, madame et messieurs! Lors de la présentation du ministère des Transports en 1998, le ministère nous a informés que l'autoroute 30, si elle passait comme le promoteur veut, il y aurait une augmentation d'environ 15 % de circulation au pont Mercier le matin.

2950 Étant donné le grand nombre de véhicules, camions, qui a été mentionné, sans tenir compte – je pense qu'ils l'ont mentionné, il y a un pourcentage aussi – d'augmentation de véhicules, est-ce que ce pourcentage-là va demeurer comme tel? Est-ce que le pont Mercier peut absorber le nombre de trafic qui, au lieu de continuer sur la 30, va s'avancer vers le pont Mercier? Et, sinon, jusqu'à quel point qu'ils vont reculer?

2955 Parce que, en ce moment, suite à des commentaires de commerçants et de résidents qui restent sur la 132 à Sainte-Catherine, entre la rue Garnier et l'autoroute 30, jusqu'à la 1^{ère} avenue, ça arrive à des intervalles réguliers ou pas réguliers, à cause d'accidents, de construction sur le pont, des tempêtes de neige ou de n'importe quelle autre occasion, que ça refoule jusque là. Étant donné qu'il n'y aura aucun autre accès pour aller prendre la 30 jusqu'à Châteauguay, il va passer où, ce trafic-là?

2960

Et aussi, si jamais il y a un déversement, il va passer où ce trafic-là? Y a-t-il une étude de faite pour nous dire: tout le camionnage va passer par là, puis qu'est-ce qui passera vers le pont Mercier, le pont Mercier est capable de l'absorber.

2965

Parce qu'en décembre passé, madame la présidente, la réponse qui a été donnée, on nous a dit qu'ils mettaient des lumières automatisées, puis qu'ils essayaient de mettre plus de trains. Je ne pense pas que ça va augmenter, que ça changera grand-chose.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2970

Peut-être qu'il serait avantageux que vous nous parliez des liens entre la problématique de la circulation sur la 132, dans le tronçon concerné, et le pont Mercier qui est évidemment une des principales voies d'entrée et de sortie de Montréal. Peut-être, aussi, que vous pourriez valider ou expliquer l'hypothèse d'une augmentation de 15 % qui est soulevée dans cette question.

2975

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

2980

Le 15 %, monsieur, ça a été donné par eux en 98 à Saint-Constant, lors de la première soirée d'information.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2985

Alors, quatre ans plus tard, où est-ce qu'on en est?

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

2990

C'est ça. Parce que, voyez-vous, tantôt, on a dit 750 camions, puis là, on est rendu à 3 000. Ça fait que 15 % de 750, puis 15 % de 3 000, c'est pas le même chiffre.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2995

D'accord. Je pense que votre demande est assez précise.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Je vais demander à monsieur Son Thu Lê d'apporter une réponse à la question.

3000 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

D'accord.

M. SON THU LÊ :

3005

Votre préoccupation est très louable concernant notre projet et concernant la congestion au pont Mercier que, chaque matin, les résidants de Châteauguay et de Sainte-Catherine devraient subir.

3010

Moi, j'ai fait ici un petit tableau pour vous donner un peu l'aperçu de qu'est-ce qui va arriver si on construit la 30, avec les autres ponts, l'impact sur les autres ponts de la Rive-Sud.

3015

Madame la présidente, monsieur le commissaire, ici, c'est un tableau qu'on a fait sur un débit de trois heures de pointe du matin. C'est là que l'on constate la congestion du matin au pont d'entrée de l'île de Montréal. Vous avez ici, en haut, tous les ponts de la Rive-Sud, excepté le pont Victoria et, ici, vous avez différentes options de l'autoroute 30: avec le statu quo, si on ne fait rien; et, avec la situation actuelle de la route 132.

3020

Donc, si on regarde spécifiquement le cas que monsieur a soulevé, si on fait rien, la situation va se détériorer, c'est-à-dire on va avoir à peu près disons 1 300 véhicules de plus sur le pont Mercier si on ne fait pas l'autoroute 30. Si on fait la 30 dans l'axe nord, avec le tronçon de Vaudreuil jusqu'à Candiac, c'est-à-dire, la 30 dans son ensemble, en comparant avec la situation de statu quo, on va avoir une diminution de l'accès au pont Mercier. C'est compréhensible, parce que dans ce temps-là en 2016, on a aussi l'autoroute 20 qui est inscrite dans notre plan de gestion de déplacement qui sera réalisée en autoroute. Donc, on a trois entrées qui pourraient accéder à Montréal.

3025

3030

Donc, même si on fait l'option sud, c'est la même constatation. Donc, le projet est bénéfique pour les gens qui accèdent au pont Mercier quand même.

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

Donc, tu me dis...

3035

M. JEAN PARÉ, commissaire :

3040 Un instant, s'il vous plaît. Pour être sûr de bien comprendre l'explication que vous donnez ou le scénario plutôt que vous évoquez, il fonctionne dans la mesure où l'ensemble du lien de l'autoroute 30 est complété.

M. SON THU LÊ :

3045 Exact, monsieur.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

3050 D'accord. Oui? Vous adressez vos questions à la commission, s'il vous plaît, monsieur, si vous voulez des compléments d'information.

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

3055 Pas de problème. Donc, ce qu'il vient de dire, c'est qu'une fois le projet de l'autoroute 30 terminé, il va y avoir moins de circulation au pont Mercier.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

3060 Est-ce que c'est ce que vous nous dites?

M. SON THU LÊ :

3065 Si vous comparez avec la situation actuelle de 2000 qu'on se parle, actuellement 2001, non, parce qu'on a une augmentation ici. Mais si on se compare avec la situation que l'on ne fait pas l'autoroute 30 dans son ensemble, c'est vrai qu'on a une diminution du débit de circulation au pont Mercier.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

3070 Autrement dit, l'avenir, d'une façon ou d'une autre, se traduit par une augmentation de la circulation sur le pont Mercier, mais qui est moins accentuée...

M. SON THU LÊ :

3075 C'est ça.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

... si on réalisait l'autoroute.

3080

M. SON THU LÊ :

C'est ça. Parce que l'augmentation, comme vous savez, c'est-à-dire la démographie, c'est-à-dire la motorisation, ça dit beaucoup de facteurs qui influencent le déplacement. Donc, c'est une augmentation normale. Si on laisse la situation se détériorer, on va avoir 13 000 véhicules au pont Mercier durant trois heures.

3085

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

Donc, si je comprends bien, les deux voies de l'autoroute 30 qui s'en vont vers le pont Mercier, avec les deux voies de service, donc quatre voies qui vont aller dans deux voies entre la réserve et le pont, qui, en montant le pont devient une voie avec une lumière que vous êtes en train de mettre automatisée, ça va être plus accessible au pont Mercier, le matin? C'est ça que vous êtes en train de me dire?

3090

3095

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Si vous permettez, madame la présidente, monsieur le commissaire, l'élément de réponse que je vais apporter à ce moment-ci, ce n'est pas un élément chiffré, et je vais laisser monsieur Son Thu Lê apporter les éléments chiffrés. Je veux dire que les deux voies de service et les deux voies d'autoroute et toute la circulation qu'il y a là-dessus ne se dirige pas totalement et exclusivement sur le pont Mercier.

3100

3105

Il faut penser que les voies autoroutières, que les gens qui vont utiliser les voies autoroutières, un certain nombre vont se diriger vers le pont Mercier mais d'autres vont continuer leur trajet sur l'autoroute 30 pour se rendre à leur destination. Alors, il ne faut pas additionner les deux trafics pour dire que, automatiquement, ça s'en va au pont Mercier.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

D'accord. Monsieur, voulez-vous continuer peut-être? C'est parce que la préoccupation de monsieur, c'est quand même qu'il y a un certain nombre de voies existantes ou futures qui se réduisent à un nombre de voies qui deviennent une seule voie, finalement, sur le pont Mercier. Donc, d'une façon ou d'une autre, il y a sans doute là une source potentielle de congestion ou même réelle.

3110

3115

M. SON THU LÊ :

3120 Je fais une petite rectification concernant l'approche du pont Mercier. On a deux voies à l'approche de la route 138 par le pont Mercier; on a deux voies à l'approche de la 132 vers le pont Mercier. Ces quatre voies-là se convergent sur deux voies. Actuellement, on sait que chaque matin, tout le monde pourrait constater qu'on a un peu de file d'attente en comparaison avec d'autres ponts de la Rive-Sud sur le pont Mercier.

3125 Monsieur a bien dit que nous avons mis en place actuellement un système automatisé, disons dynamique, qui pourrait faire un peu augmenter la capacité de notre pont Mercier. On va faire bientôt l'évaluation de cette mesure-là et en espérant d'aller chercher 2 ou 300 véhicules à l'heure de plus sur le pont Mercier. Donc, c'est une mesure d'atténuation des files d'attente que le ministère a mise en place.

3130

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

3135 Si je peux juste me permettre, parce que ma question demandait aussi advenant que les deux voies de la 30, O.K., le refoulement du pont Mercier ou n'importe quelle autre raison qui fait que ceux qui prennent la 30 et qui veulent s'orienter vers Châteauguay, si le refoulement vient du pont ou s'il y a un accident, comment font-ils pour sortir? Parce que si tu regardes la carte à l'autre bout, il n'y a pas un accès direct. Ça fait comme un genre d'intersection.

3140 Et, moi, je me demande comment que ça va être de façon fluide la circulation, à ce moment-là. Parce que la façon qu'il est démontré sur la carte, les voies de service, ça arrive à une intersection en avant de l'Associated Steel à l'autre coin de la 132, puis après ça, il va falloir prendre les lumières. Ça, quand ça va être congestionné d'autos et de camions, ou de n'importe quelle autre affaire, comment qu'on va faire pour circuler? Surtout si aussi dans la

3145 tranchée, si à un moment donné il y a un déversement de produits toxiques et qu'une évacuation est faite, ça serait quoi les routes alternatives?

M. JEAN PARÉ, commissaire :

3150 Prenons peut-être un élément à la fois. Si je vous comprends bien, une de vos questions, c'est de savoir si les refoulements ou la congestion au pont Mercier pourrait être à ce point importante, que ça a une incidence même sur l'autoroute.

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

3155 Il l'est actuellement.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

3160

Et sur les voies de service.

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

3165

Il l'est actuellement.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

3170

Alors, donc, ma question au ministère, est-ce que les problèmes que monsieur soulève vont se trouver résolus ou non par la construction de l'autoroute 30? Les problèmes de refoulement ou de congestion.

M. SON THU LÊ :

3175

Actuellement, on sait que refoulement, actuellement, refoulement jusqu'à la 30 à partir du pont Mercier, je pense que c'est un événement qu'on parle d'une crue de 1 dans 1 000 ans là.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

3180

Vous dites que ça n'arrive pas souvent, enfin, peut-être en termes plus précis.

M. SON THU LÊ :

3185

Nous avons les données qui nous prouvent que le refoulement du pont Mercier sur la 132 ne se fera pas jusqu'à la 30. À moins qu'il y ait des événements très exceptionnels, comme...

M. JEAN PARÉ, commissaire :

3190

D'accord. Vous dites que ça pourrait être une situation tout à fait exceptionnelle dans la congestion.

M. SON THU LÊ :

3195

C'est ça. Donc, dans le cas où on construira la 30, et en 2016, on sait qu'à chaque année, toutes les routes ont une certaine augmentation de débit normale, on va atteindre à peu près 12 700 véhicules à l'heure, donc sur trois heures. Donc, on peut estimer à peu près 200-300 mètres de file d'attente de plus. C'est pour ça, il faut mettre toutes les mesures d'atténuation en place, tel qu'on a fait actuellement, et on pourrait atténuer l'impact de ces files d'attente.

3200

3205 Si, par exemple, il y a des événements exceptionnels, comme une tempête de neige qui arrive 1 dans 1 000 ans ou une pluie qui arrive 1 dans 1 000 ans, ça se pourrait que ça refoulerait jusqu'à l'autoroute 30. Dans ce cas-là, il faut prendre les mesures d'urgence. Mais le feu qui se trouve à la sortie de la 30 pour prendre le pont Mercier, on essaiera d'installer des systèmes afin de détecter la file d'attente, afin d'éviter que la file d'attente s'étende sur l'autoroute.

3210 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

3215 Un instant, s'il vous plaît! Il y avait aussi une préoccupation à l'égard d'un événement du genre soit déversement de matière toxique ou autre. Avec la création de l'autoroute, comment se gère, si vous voulez, par exemple un accident sur l'autoroute ou à proximité de l'autoroute et qui s'accompagnerait, par exemple, d'un déversement de matière toxique? Comment gérer, à ce moment-là, mettons à l'heure de pointe, la circulation en provenance ou en direction du pont Mercier?

3220 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Pour ce qui est des questions de déversement de matière dangereuse ou l'équivalent, je vais demander à monsieur Marcel Beaudoin de répondre à la question.

3225 **M. MARCEL BEAUDOIN :**

Alors, le ministère des Transports actuellement est en train d'élaborer, non seulement pour la 132 mais pour l'ensemble de son territoire, des plans de contournement en cas de fermeture de route.

3230 Dans le cas qui vous préoccupe actuellement, advenant une fermeture de route vis-à-vis l'intersection 30/132, le plan de contournement qu'on mettrait en place, ça serait la 138, la 30 et la Montée Saint-Régis, la 209. Ces plans-là sont préliminaires. On a rencontré des responsables des municipalités et ils ne sont pas définitifs.

3235 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Le plan que vous nous proposez, c'est dans l'hypothèse où il arrive un accident dans le tronçon qui est marqué en pointillé rouge sur la carte...

3240 **M. MARCEL BEAUDOIN :**

Effectivement.

3245 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

... pour les besoins de la sténotypie. À ce moment-là, est-ce que, par exemple, le fait que ça survienne en heure de pointe, pourrait créer des problèmes pour les gens qui seraient en quelque sorte déjà à l'intérieur des tronçons marqués par des points rouges?

3250 **M. MARCEL BEAUDOIN :**

C'est sûr qu'une fermeture de route, quand on a un accident, c'est toujours un problème qu'on ne peut pas gérer de façon évidente. C'est toujours une question de scénario. Mais le scénario général qu'on peut présenter, on ne peut pas tout prévoir les scénarios, mais un
3255 scénario global, général, présentable dans une population comme ce soir, c'est ça qu'on peut vous illustrer.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

3260 D'accord.

Est-ce que vous avez d'autres questions, monsieur, reliées toujours à ce point-là? Parce que je pense qu'on a quand même apporté plusieurs éléments d'information.

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

3265

Les voies alternatives que c'est là, est-ce que tous les camions vont pouvoir circuler? Parce que si tu as d'autres matières dangereuses, je ne sais pas, mais étant donné que ça fait 40 ans que je reste à Sainte-Catherine, la Montée Saint-Régis, puis la 209, c'est des zones résidentielles. Est-ce que ces matières-là vont avoir le droit de circuler dans des zones
3270 résidentielles? Est-ce que c'est permis par le ministère de la Sécurité, de la Santé? Étant donné que ça va être congestionné, est-ce qu'il y aurait possibilité qu'il y ait un autre accident? On fait quoi, nous autres?

M. JEAN PARÉ, commissaire :

3275

Monsieur Beaudoin, dans un cas, par exemple, où une voie est utilisée comme voie de contournement, est-ce que vous avez des dispositions concernant les véhicules transportant des matières dangereuses?

3280 **M. MARCEL BEAUDOIN :**

Tous les camions sont déviés sur les routes du ministère. C'est l'orientation générale du ministère des Transports.

3285

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

Donc, le Montée Saint-Régis, c'est une route du ministère?

3290

M. MARCEL BEAUDOIN :

Ici, si vous regardez bien, c'est contournement pour automobiles.

3295

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Contournement pour automobiles. Qu'est-ce qui arriverait dans le cas de camions, à ce moment-là?

3300

M. MARCEL BEAUDOIN :

Un camion, il passerait par la 221, 207, 221. Je peux vous montrer le plan.

3305

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

Ça, c'est la réserve, si je ne me trompe pas.

3310

M. MARCEL BEAUDOIN :

Voilà. Alors, si on a une fermeture, à ce moment-là, on a un contournement par la 221.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Là, on parle des camions.

3315

M. MARCEL BEAUDOIN :

On parle des camions.

3320

M. JEAN PARÉ, commissaire :

D'accord.

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

3325

Si je peux me permettre, monsieur Paré. En ce moment, la 221...

M. JEAN PARÉ, commissaire :

3330 Excusez-moi. Est-ce que c'est une question, monsieur?

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

3335 C'est une mise au point. Parce que monsieur ne tient pas compte que la 201, si je me trompe pas, c'est le chemin qui mène du pont Mercier en traversant par la réserve de Kahnawake. Est-ce que j'ai raison?

M. MARCEL BEAUDOIN :

3340 Non.

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

3345 La 221, c'est quel chemin, dans ce cas-là?

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Oui, monsieur Beaudoin?

3350 **M. MARCEL BEAUDOIN :**

La réserve est ici.

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

3355 Oui. Mais ce n'est pas ça que vous montriez tantôt.

M. MARCEL BEAUDOIN :

3360 Tout à l'heure, on montrait le détournement par la 138, la 30. Et puis si c'est des camions, bien, on va les envoyer par la 221 au sud.

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

3365 Si le gars s'en va à Sorel, ça y fait un beau contournement, ça?

M. JEAN PARÉ, commissaire :

3370 On parle de situation d'exception, là.

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

Parfait. Merci.

3375 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

3380 J'aimerais apporter un élément additionnel de réponse. Dans les cas de situation très difficile, on va utiliser les panneaux à message variable pour indiquer aux camionneurs qui arrivent de loin, qui arrivent de Sorel ou qui s'en vont à Sorel, ou peu importe leur origine, leur destination, d'utiliser un autre trajet. On leur dit que les routes sont bloquées et on est de plus en plus en mesure d'afficher de l'information pour les camionneurs, pour faire en sorte qu'ils ne viennent pas congestionner davantage là où c'est déjà congestionné.

3385 **M. LÉONARD BROEKHUIZEN :**

3390 Monsieur Paré, juste une chose, s'il vous plaît. Tantôt, l'autoroute 30, le tronçon entre Sainte-Catherine et la 221, était fermée. En partie. Là, elle est complètement ouverte. Si tu regardes cette carte-là, elle est plus grande. Donc, c'est plus petit. Et, le tronçon de la Montée Saint-Régie, O.K., tantôt, entre la Saint-Régis et la 132, c'était bloqué. Là, il est ouvert. S'il était bloqué tantôt, il est bloqué là.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

3395 Ce que vous dites, c'est que le tronçon marqué de points rouges n'est pas tout à fait le même sur cette carte-là que sur la précédente.

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

3400 Mais si monsieur peut revenir à son acétate précédent, s'il vous plaît?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

3405 On peut revenir à l'acétate précédente, monsieur le commissaire. Ce qu'on veut illustrer par ces acétates-là, ce sont des tracés potentiels et les principes de base que le ministère des Transports suit lorsqu'il y a des problèmes à gérer du type déversement ou quelque chose comme ça. Alors, le principe, c'est que les camions demeurent sur les routes du ministère des Transports tout le temps, quitte à ce que ce soit un long détour, tandis que les automobiles suivent un autre trajet.

3410 On pourrait faire d'autres exemples. Et on est en train d'élaborer avec les municipalités, pas uniquement celles ici de la région, mais avec toutes les municipalités, les plans de contournement dans le cas d'accident majeur.

LA PRÉSIDENTE :

3415

Ce que je vous propose, étant donné l'heure tardive, c'est de reprendre cette question-là demain soir parce que ça, je pense que c'est une question qui a été souvent soulignée par les gens. On va reprendre ça plus reposé, tout le monde, avec plus de temps. Ce soir, on a pris du temps pour toute la démarche, les requêtes.

3420

Alors, je vous invite à vous reposer et, demain, on revient. On a une séance en après-midi mais cette question-là, étant donné que c'est majeur, on reviendra en soirée.

M. GILLES PÉPIN :

3425

Moi, je suis Gilles Pépin et j'ai donné mon nom pour poser une question au registre, mais je suis après monsieur, puis peut-être un autre. Est-ce que je vais venir demain soir ou quel ordre vous allez suivre?

3430

LA PRÉSIDENTE :

Regardez, si vous pouvez venir demain après-midi.

M. GILLES PÉPIN :

3435

Non, je ne peux pas demain après-midi, mais est-ce que je peux garder quand même...

LA PRÉSIDENTE :

3440

Demain soir, c'est correct.

M. GILLES PÉPIN :

3445

Mais j'aimerais, madame, garder un certain rang quand même, parce que je ne veux pas arriver à 7 h et passer à 10 h.

LA PRÉSIDENTE :

3450

Oui. Comme je l'ai indiqué, nous gardons le rang de priorité d'inscriptions de ce soir et on poursuit par la suite.

M. GILLES PÉPIN :

3455

Merci beaucoup.

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

Madame Journault, j'ai une question rapide. Elle dure deux minutes.

3460 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est terminé.

3465 **M. LÉONARD BROEKHUIZEN :**

C'est terminé? Parfait.

LA PRÉSIDENTE :

3470 Merci. À demain.

3475 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe judiciaire, certifiée sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

3480 ET J'AI SIGNÉ:

LISE MAISONNEUVE, S.O.