

**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 2

Séance tenue le 19 février 2002, à 14 h
Salle des Chevaliers de Colomb
5860, rue Saint-Laurent
Sainte-Catherine

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 19 FÉVRIER 2002	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE	1
LA PRÉSIDENTE:.....	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS.....	1
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
LISE OUELLET	3
DANIEL GAUTHIER	25
REPRISE DE LA SÉANCE	41
RÉJEAN PARENT	41
MARIE DUPONT	47
DANIEL GAUTHIER	59
RÉJEAN PARENT	65

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Bon après-midi tout le monde! Bienvenue à la deuxième séance d'audience publique portant sur le projet de construction de l'autoroute 30, de Sainte-Catherine à l'autoroute 15.

10 Alors, je répète brièvement les règles de fonctionnement de cette première partie d'audience publique. Nous en sommes donc à la partie enquête, questionnement, bien s'informer pour comprendre le projet présenté par le ministère des Transports, de même que la variante, et d'avoir une vue aussi sur les impacts de ces deux variantes-là, comment il pourrait s'intégrer le plus harmonieusement possible au milieu tant biophysique que humain.

15 La deuxième partie d'audience sera, pour sa part, consacrée à l'expression des opinions des gens. Alors, vous serez appelés à vous inscrire pour venir présenter votre point de vue sur le projet et qu'est-ce que vous privilégiez, est-ce que vous avez des suggestions à faire.

20 Nous aurons à faire le bilan de tout ça et à faire un rapport que nous soumettrons au ministre de l'Environnement, et celui-ci aura en mains ce document, le rapport du BAPE, de même que l'analyse environnementale du ministère. Et c'est à partir de ces deux documents qu'il préparera le projet de décret pour le Conseil des ministres.

25 Alors, pour travailler avec vous, les règles du BAPE consistent à s'inscrire au registre et nous faisons l'appel des personnes inscrites par ordre d'inscription. Chacun peut poser deux questions, en évitant dans la mesure du possible les préambules, sauf les préambules nécessaires à la bonne compréhension de la question. Si vous avez, par la suite, d'autres questions à poser, vous pouvez aussi vous réinscrire.

30 Alors, nous allons commencer d'abord par faire l'appel des documents déposés et les questions qui ont été laissées en suspens ou qui nécessitaient un complément de réponse. Alors, on va commencer par le ministère des Transports et, par la suite, on va aller du côté des organismes invités pour travailler avec nous dans ce dossier.

35 Ministère des Transports.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

40 Merci, madame la présidente. Alors, nous déposons les documents suivants: les Normes de localisation des échangeurs, les carrefours dénivelés, document dont il a été question hier.

Nous déposons aussi les copies des acétates qui ont été utilisées hier soir;

X entre autres, construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, demande de 2016 sur la route 132 - statu quo;

45 X la deuxième acétate, transfert du grand transit sur l'autoroute 30;
X troisième acétate, débit sur trois heures de pointe du matin;
X quatrième acétate, fermeture entre l'autoroute 30 et pont Mercier, contournement pour automobiles;
X et dernière acétate, contournement pour camions.

50 Nous avons aussi déposé les demandes d'information documentées, c'est-à-dire les neuf sujets pour lesquels on nous avait questionnés en séance préalable.

55 Nous avons déposé aussi un document: l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à Candiac, analyse hydrologique et hydraulique. Aussi, autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, rapport technique, lots et stade de construction. Nous avons déposé aussi: autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, volet circulation, mise à jour.

60 Aussi, nous aimerions déposer d'autres documents afin d'informer les commissaires et le public, les huit documents suivants:

X un plan d'avant-projet préliminaire pour le projet présenté;
X un tracé de l'option sud;
X troisièmement, construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, volet circulation, option sud;
65 X quatrième document, autoroute 30 option sud, estimation préliminaire des coûts;
X cinquième document, autoroute 30 Sainte-Catherine à Candiac, estimation préliminaire des coûts, c'est-à-dire le projet sur la 132;
X sixième document, construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, présentation du projet, de monsieur Séguin;
70 X septième document, construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, volet sécurité routière;
X et dernier document, une liste à jour des lots touchés par le projet.

LA PRÉSIDENTE :

75 C'est bien, merci. On aura possiblement des questions sur ces documents-là. On va revenir.

Du côté des personnes-ressources?

80

M. RAYNALD CHARRIER :

85 Raynald Charrier, ministère des Affaires municipales. Nous, cet après-midi, on va déposer quatre documents. C'est des documents qui concernent les orientations du gouvernement en matière d'aménagement et au niveau de la protection du territoire agricole. Ce qui fait que dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement, le ministère a prévu certaines orientations et les MRC doivent tenir compte des orientations du gouvernement pour

préparer la révision des schémas d'aménagement. Ça touche essentiellement, bon, le territoire agricole, les ressources, la gestion d'urbanisation, etc., etc.

90

Cet après-midi, je dépose ces documents-là.

LA PRÉSIDENTE :

95

Est-ce qu'il y a d'autres documents qui sont déposés par les ministères et organismes? Ça va pour cette séance, merci.

100

Alors, nous allons inviter les personnes qui étaient inscrites au registre hier. Certaines personnes nous ont dit qu'elles ne pouvaient pas être présentes cet après-midi; on comprend ça, elles doivent aller travailler. Cependant, on va quand même faire l'appel et on reprendra ce soir aussi cet appel-là. Alors, ne soyez pas inquiets, vous allez avoir la possibilité, les gens, vos camarades auront la possibilité de poser leurs questions ce soir s'ils ne sont pas ici cet après-midi.

105

Alors, la première personne inscrite est monsieur Gilles Pépin. Est-ce que monsieur Pépin est ici?

La deuxième personne, madame Lise Ouellet. Oui? Alors, vous êtes bienvenue, madame, si vous voulez vous avancer, s'il vous plaît.

110

Mme LISE OUELLET :

Bonjour, tout le monde!

LA PRÉSIDENTE :

115

Bonjour!

Mme LISE OUELLET :

120

Moi, je suis une citoyenne de Sainte-Catherine depuis plusieurs années. Je suis très près de la 132, puis je crois qu'on va nous démolir notre milieu de vie, parce que toutes les personnes qui demeurent ici ne sont pas satisfaites de voir un trou se faire devant nous.

125

Je sais que nous sommes déjà sur des terres qui sont déjà cultivées. Tous les terrains, ici, toutes les maisons qui sont déjà sur les terrains sont déjà sur des terres cultivables avant nous autres. Ça fait que je pense que ce ne serait pas plus difficile pour eux autres de faire l'autoroute sur le côté sud, parce que les terres qui sont là, dans quelques années, vont probablement être reconstruites par des maisons parce qu'ils sont en train de nous reculer par là.

130

Ça fait que je ne vois pas l'utilité de nous faire ça sur la 132, qui va nous déranger horriblement. On va nous séparer nos villes. Les gens qui sont déjà... qui vont à pied, qui

traversent les rues pour aller soit au magasin, en faisant l'autoroute 30 sur la 132 qui deviendra un canal, un tunnel, autrement dit, n'est pas souhaitable.

135 Puis en plus, dans 20 ans d'ici, c'est comme l'autoroute Décarie qui a été reconstruite, vous le savez tout le monde, je pense que ça va être encore des coûts énormes à reconstruire le ciment, puis tout ce qu'il y a alentour.

LA PRÉSIDENTE :

140 Alors, votre question?

Mme LISE OUELLET :

145 Ma question: est-ce que les gens qui sont ici alentour, là, qui veulent nous faire ça sur la 132, aimeraient ça demeurer ici puis avoir ce que c'est qu'on veut nous faire.

LA PRÉSIDENTE :

150 Alors, c'est une question bien personnelle. En fin de compte, vous êtes préoccupée par la qualité de vie. Votre question globale, si je la reprends, vous avez une préoccupation concernant la division des municipalités...

Mme LISE OUELLET :

155 Des deux villes.

LA PRÉSIDENTE :

160 ... comme en deux blocs.

Mme LISE OUELLET :

165 Pas seulement ça.

LA PRÉSIDENTE :

Ça, c'est un des aspects.

170 **Mme LISE OUELLET :**

Le deuxième aspect, c'est qu'on est déjà surchargé sur les routes en ce moment. Il y a seulement la rue Marie-Victorin qui nous sort pour aller sur la 132 vers l'est, puis la 132. Ça fait

175 que quand les travaux vont commencer, où est-ce que le monde vont s'en aller? C'est
inimaginable puis ce n'est pas logique. C'est illogique de...

LA PRÉSIDENTE :

180 On va aller chercher de l'information sur ces points-là.

185 Du côté du ministère des Transports, est-ce que vous avez des expériences où vous
avez déjà construit des types d'autoroute comme ça qui présentent une dénivellation, une
surbaisseur? Et comment ça s'est intégré, si c'est le cas, à l'intérieur d'un milieu urbain? Est-ce
qu'on a vu des changements dans les habitudes de vie des gens ou des contraintes
particulières? Est-ce qu'il y a eu des suivis sur ça? Est-ce que les gens se sont plaints suite à la
réalisation de telles infrastructures?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

190 Madame la présidente, pour répondre à une question aussi complexe, on pourrait peut-
être parler des travaux et regarder un peu les impacts que ça va créer pendant la période des
travaux. Et on pourrait parler aussi de la sécurité présentement sur les chantiers et, une fois le
projet réalisé, qu'est-ce que ça donnerait comme meilleure qualité, en termes de sécurité, pour
traverser cette voie-là.

195

LA PRÉSIDENTE :

200 D'accord. Alors, ça, c'est un des aspects, le temps des travaux. Mais aussi après les
travaux, pourriez-vous dans votre réponse nous faire la différence entre la situation présente et
ce que ce serait avec l'autoroute construite où est présentement la 132? Et comme troisième
parallèle, avec l'aménagement de la 132 comme un boulevard urbain et l'aménagement de
l'autoroute dans la partie sud, avec l'option sud.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

205

Alors, pour le volet sécurité, je vais demander à Anna Vizioli de nous faire les
comparaisons entre la situation actuelle et ce que ce serait une fois les travaux complétés.
Madame Vizioli.

210

LA PRÉSIDENTE :

Bien.

215 **Mme ANNA VIZIOLI :**

Bonjour! Donc, moi, je vais vous présenter vraiment l'état comparatif entre actuellement et la construction de l'autoroute 30 au nord. Je vais vous présenter ça dans une optique de l'an 2000.

220

Par exemple, en l'an 2000, on prévoit qu'il va y avoir sur l'autoroute 132, 431 accidents, comparativement à si on fait l'autoroute, il y aurait 265 accidents. Donc, une réduction de 39 % en termes d'accidents. Puis ce qui est important de considérer, c'est que dans le fond, le 431 accidents a été évalué en supposant qu'il va y avoir quand même des interventions qui vont être effectuées sur la route 132, de façon à ce que le nombre d'accidents soit équivalent à la moyenne des routes nationales.

225

On sait que la route 132, c'est une route nationale présentement et on sait qu'il y a 26 % de plus d'accidents présentement sur la route 132 que sur la moyenne des routes nationales. Donc, ici, le 431 suppose qu'on a fait des interventions sur la route 132 d'ici l'an 2000, et qu'on arrive quand même à un nombre d'accidents potentiel de 431. Par contre, si on construit l'autoroute, on aurait 265 accidents, une partie sur les voies rapides et une partie sur les voies de service.

230

Dans le fond, ce qu'il faut comprendre, c'est que les autoroutes, c'est l'une des infrastructures les plus sécuritaires que l'on connaisse présentement. Si je vous montre le taux d'accidents qu'il y a présentement sur les autoroutes...

235

LA PRÉSIDENTE :

240

Lorsque vous dites: *l'an 2000+, est-ce que c'est l'an 2000 ou 2016? Parce qu'on voyait 2016.

Mme ANNA VIZIOLI :

245

2016. C'est une comparaison 2016.

LA PRÉSIDENTE :

250

Alors, ce que vous avez dit tout à l'heure, pour les transcriptions, c'est?

Mme ANNA VIZIOLI :

255 2016.

LA PRÉSIDENTE :

260 2016, d'accord.

Mme ANNA VIZIOLI :

Oui, 2016.

265 Donc, ici, ce qu'il faut voir, vous voyez, pour une vitesse de 70 kilomètres/heure et une route nationale comme la 132, il y a en moyenne un taux d'accidents de 2,31. Un taux d'accidents, dans le fond, c'est le nombre d'accidents sur le débit de circulation. Le débit de circulation, c'est le risque potentiel et le nombre d'accidents qui survient.

270 Comme, par exemple, quand on parle de 2,31 accidents par million de véhicules/kilomètre, c'est qu'à chaque fois qu'il y a 1 million de véhicules qui passent sur une route donnée, il va se produire 2,31 accidents par kilomètre. Donc, vous voyez ici, on regarde les routes nationales, ça c'est la moyenne de toutes les routes qui sont sous l'entretien du ministère des Transports.

275 Pour les routes nationales comme, par exemple, la 132, on voit ici qu'il y a un taux moyen de 2,31 et si on compare ça à une autoroute à 100 kilomètres/heure, c'est 3 fois moins. Donc, en moyenne, il se produit 3 fois moins d'accidents sur une autoroute que sur une route nationale. Donc, ça, c'est une des raisons qui justifie le nombre moins élevé d'accidents sur l'autoroute 30 que sur la route 132.

285 Ensuite de ça, l'autre raison, c'est que sur les voies de service, il va y avoir X dans le fond, ça va être des voies de service à sens unique X donc, il va y avoir moins de conflit possible. La vitesse de roulement va être à 50 kilomètres/heure et il va y avoir un débit de circulation de 23 000 véhicules.

290 Donc, tout ça combiné ensemble fait en sorte que quand l'autoroute 30 va être construite sur le corridor de la 132 actuel, on anticipe 265 accidents versus 431, si on ne faisait rien en l'an 2000.

Mme LISE OUELLET :

On n'est pas contre que vous fassiez quelque chose...

295 **LA PRÉSIDENTE :**

Un instant, on va continuer.

Mme ANNA VIZIOLI :

300

Si on compare l'option nord à l'option sud, c'est ça que les gens sont intéressés, j'ai les chiffres ici globaux. Donc, ici, vous voyez pour l'option nord, c'est tout le temps mon 265 accidents en l'an 2000. Et pour ce qui est de l'option sud, on aurait 365 accidents. Donc, si on compare les deux, c'est une différence de 38 %.

305

Je vais juste vous montrer une autre qui est un peu plus explicative.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

310

Madame, voulez-vous expliquer cette acétate-là très clairement? Vous dites qu'il y aurait une augmentation des accidents. Je voudrais que vous situiez exactement à quel endroit vous prévoyez qu'il y aurait des accidents et pourquoi ça semble indiquer une augmentation. Voulez-vous expliquer votre acétate parce qu'elle crée beaucoup de confusion par rapport à celle que vous avez montrée tout à l'heure.

315

Mme ANNA VIZIOLI :

À celle précédemment?

320

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Oui. Celle de tout à l'heure montrait que si vous construisez l'autoroute dans l'axe de la 132, il y a une diminution.

325

Mme ANNA VIZIOLI :

Oui.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

330

Ça paraît assez clair, ça. L'autre, je vous avoue, on y perd notre latin. Qu'est-ce que ça veut dire, ça, que ça puisse augmenter?

Mme ANNA VIZIOLI :

335

Donc, vous êtes d'accord avec ce chiffre-là de 265. Le 365 comprend...

M. JEAN PARÉ, commissaire :

340 Non. Qu'est-ce que c'est le 265, là?

Mme ANNA VIZIOLI :

345 Le 265, c'est le nombre d'accidents dans le type qu'on fait l'autoroute au nord, sur les
voies rapides et sur les voies de service.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

350 Donc, dans l'axe de la 132, si on construit une autoroute, on aurait, par hypothèse,
265 accidents en l'an 2016.

Mme ANNA VIZIOLI :

355 C'est ça.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

360 D'accord. À droite, si on la construit dans le sud, le 365, c'est toujours dans l'axe de la
132.

Mme ANNA VIZIOLI :

365 Non. Pour faire une comparaison équitable, c'est sur la 132 et sur l'autoroute 30. Le
365, ça comprend le nombre d'accidents qui surviendraient sur l'autoroute 30 au sud plus le
nombre d'accidents qui surviendraient sur la 132 qui serait au nord, réaménagée.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

370 Une 132 qui serait le statu quo.

Mme ANNA VIZIOLI :

Réaménagée. Oui.

375 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Ou réaménagée?

Mme ANNA VIZIOLI :

380 Qui serait un petit peu réaménagée, là, de façon...

M. JEAN PARÉ, commissaire :

385 Qu'est-ce que vous voulez dire par *un petit peu réaménagée+?

Mme ANNA VIZIOLI :

390 De façon à ce que le nombre d'accidents... parce que comme je disais tantôt, le nombre
actuel d'accidents sur la 132 est de 26 % plus élevé que la moyenne des routes nationales.
Donc, là, dans cette hypothèse-là, c'est qu'on a fait des interventions d'ici 2016, de sorte que
les interventions ont contribué à réduire le nombre d'accidents pour qu'il soit équivalent à la
moyenne des routes nationales.

395 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Donc, avec un nombre d'accidents équivalent à la moyenne des routes nationales sur la
132, plus le nombre éventuel d'accidents sur la 30, ça pourrait donner 365 dans l'an 2016. Est-
ce que je comprends bien?

400

Mme ANNA VIZIOLI :

Oui. Je vais vous montrer juste peut-être -- c'est la même chose, là, mais c'est vu
différemment. Comme, par exemple, ici sur la 132 actuellement, de 1996 à 2000, on a
405 recensé en moyenne 315 accidents. Il y avait 1 577 accidents qui sont survenus pendant cette
période-là de cinq ans; en moyenne, ça fait 315 accidents annuellement.

Sur la route 132, dans le cas du statu quo, en 2016, avec un débit de circulation de 72
000, on arrive avec un chiffre de 431. Mais sauf que, comme je vous disais tantôt, ce n'est pas
410 en suivant... la différence d'accidents, ici, c'est vraiment en faisant certaines interventions, de
façon à ce que le nombre d'accidents soit équivalent à la moyenne des routes nationales. Parce
que sinon, on aurait 26 % plus d'accidents. Le chiffre ici serait plutôt, si on n'intervenait pas du
tout, ce serait plutôt 547. Donc, ici, le statu quo, ce n'est pas un vrai statu quo. On est quand
même intervenu jusqu'à un certain point à différents endroits problématiques.

415

Là, si on compare ça avec l'autoroute dans l'axe de la 132, sur les voies rapides,
comme je disais tantôt, on aurait 154 accidents. 154, parce que, ce que je disais tantôt, avec
les taux d'accidents, on voit qu'une autoroute, le taux d'accidents par million de véhicules est 4
fois moins élevé, de 3 à 4 fois moins élevé. Donc, pour un débit de 70 000, qui est à peu près
420 l'équivalent de qu'est-ce qu'il y aurait sur la 132, on voit que c'est à peu près 4 fois, 3 fois moins
élevé. Sur les voies de service, comme il y a un débit très faible, on arrive avec un X puis c'est
des voies à sens unique avec une vitesse peu élevée X on arrive à 111, pour un total, dans le
corridor de la 132, de 265.

425 Si on compare ça à l'autoroute 30 au sud, si on prend vraiment les voies rapides, on
compare les voies rapides avec les voies rapides dans les deux options, effectivement, il va y
avoir plus d'accidents sur l'autoroute si elle est construite au nord que si elle est construite au
sud, si on prend seulement autoroute pour autoroute. Parce que dans le fond, sur l'autoroute
430 au nord, il va y avoir deux fois plus de débit. Donc, comme les débits, c'est une source
potentielle d'accidents, plus qu'il y a de débit, effectivement plus qu'il va y avoir d'accidents.

435 Ensuite de ça, un autre item est peut-être la géométrie. Le fait que c'est une géométrie
un peu plus urbaine au nord comparativement au sud, qu'il n'y a pas d'échangeurs, etc., ça
aussi, ça intervient en ligne de compte dans ces deux chiffres-là de 54 à 66.

440 Par contre, pour que ce soit équitable la comparaison, il faut rajouter, pour ce qui est de
l'autoroute 30 au nord, il faut rajouter les voies de service; et ici, au sud, il faut rajouter, bien
entendu, la route 132. Et la route 132, en 2016, il va y avoir un débit de circulation de 50 000,
qui est à peu près l'équivalent de qu'est-ce qu'il y a présentement, et puis on prévoit qu'il va y
avoir 299 accidents sur ce tronçon-là.

Ça fait que c'est ça, ça fait 365.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

445 Si je vous interprète bien, donc, si on construit dans l'axe nord avec, dans le fond, une
séparation entre les voies rapides et les voies de service X contentons-nous juste des voies de
service pour le moment X ça donnerait un service ou un débit plus sécuritaire qu'une route 132
même améliorée ou réaménagée. Est-ce que c'est ça que vous dites?

450 **Mme ANNA VIZIOLI :**

Oui.

455 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Selon vos hypothèses.

460 **Mme ANNA VIZIOLI :**

Oui.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

465 D'accord, je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

470 Oui, madame, j'aimerais qu'on aille plus en profondeur concernant la colonne de droite, l'autoroute 30 option sud. Essayons d'optimiser les choses. En ce qui concerne la voie rapide, si on compare les deux voies rapides qui seraient surtout utilisées pour le trafic de transit...

Mme ANNA VIZIOLI :

475 Si elle est au sud, effectivement. Si elle est au nord, il va y avoir quand même beaucoup de gens locaux qui vont utiliser l'autoroute 30, les voies rapides.

LA PRÉSIDENTE :

480 Alors, ça, c'est les deux options qui seraient le plus optimisé en ce qui concerne la voie rapide.

Mme ANNA VIZIOLI :

485 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

490 Maintenant, en ce qui concerne la route 132, vous nous dites que ce que vous nous présentez là, c'est en fonction d'une certaine amélioration de la 132. *Certaine amélioration+, est-ce que ça pourrait être plus que certaine et favoriser une réduction du 299? Jusqu'où vous êtes allée pour nous faire une...

Mme ANNA VIZIOLI :

495 Comme hypothèse, j'ai supposé que le nombre d'accidents qui va survenir sur la route 132, la nouvelle route améliorée, serait égal à la moyenne des routes nationales. C'est sûr qu'il y a des routes qui sont en bas de la moyenne; il y en a d'autres qui sont au-dessus de la moyenne.

500

Mais si on compare ça, par exemple... parce qu'on parle souvent de boulevard urbain, on parle souvent de la 134, par exemple, puis on se dit souvent: *Ah! si c'était un boulevard urbain, il y aurait probablement moins d'accidents.+ Par exemple, si on prend le cas de la 134, ce n'est pas tout à fait le cas. Ici, là, on voit qu'en trois ans, sur la route 132, il y a eu 333 accidents versus, sur la route 134, 923. Donc, c'est un nombre à peu près équivalent d'accidents, pour un débit à peu près équivalent sur une longueur à peu près équivalente.

505

Ça fait que le fait de faire des terre-pleins et etc., ça ne diminuera pas nécessairement le nombre d'accidents.

510

515 Juste peut-être une autre chose à ce niveau-là. Si on prend le type d'impact qui est
présentement sur la route 132, ici, on voit les accidents qui surviennent sur la route 132, le
genre d'accidents. On voit ici que 33 % des accidents qui surviennent sur la route 132 sont de
type collision arrière, présentement. Ça, c'est typique des routes achalandées. Ça fait que, ici,
en l'an 2016, il va y avoir quand même 50 000 comparativement à 45 000 actuellement, donc,
ça va être plus achalandé qu'actuellement. Donc, ce type de collision-là possiblement va rester
à un taux relativement élevé comme ça.

520 Une autre chose. Pour les routes séparées par des terre-pleins centraux, on dit souvent
que ça élimine les collisions face à face. Par exemple, ici sur la route 132, vous voyez, il y a
seulement 0,9 % des accidents de type face à face. Peut-être que, oui, en mettant un terre-
plein central, ça va le réduire, mais déjà il n'y en a vraiment pas beaucoup.

525 Si on prend ici, par exemple, les collisions à angle droit, ça, c'est un autre type
d'accident qui peut être évité s'il y a des terre-pleins centraux parce que ça, c'est des accidents
qui surviennent généralement aux intersections où il n'y a pas de feux de circulation ou à la sortie
des entrées commerciales. Ça pourrait être évité par un terre-plein central, sauf qu'il faudrait
vraiment qu'il y ait un terre-plein central de feux à feux, qui est un petit peu irréaliste aussi.

530 Ce que je veux dire, c'est que dans les options, ici, pour arriver à ce chiffre-là, moi, je
pense que c'est tout à fait réaliste de dire que le nombre d'accidents, en faisant différentes
interventions, le nombre d'accidents va être équivalent à la moyenne. C'est sûr, ça peut être
plus bas, ça peut être plus haut, on ne le sait pas.

535 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Beaulieu.

540 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Madame Vizioli a fait la comparaison avec le boulevard Taschereau, c'est le point que je
voulais apporter. La comparaison a été faite au niveau des taux d'accidents.

545 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Je trouve ça très important ce que vous apportez comme précision, en particulier quand on parle du boulevard Taschereau, où on peut avoir à l'esprit d'autres types de routes nationales. C'est quand même des routes nationales qui sont d'un caractère particulier. Je veux
550 dire, dans vos routes nationales, j'imagine qu'il y a aussi des routes plus standard, avec une allée de circulation de chaque côté. On parle ici d'une route qui a des éléments de protection ou de contrôle de la circulation.

555 Est-ce que l'analyse de la circulation dans des boulevards urbains comme ça vous a amenés à identifier pourquoi, malgré tout, le nombre d'accidents restait élevé?

Je vous donne des exemples. Moi, j'ai à l'esprit, par exemple, le boulevard Maloney à
560 Gatineau, qui est un type de boulevard qui ressemble à plusieurs égards à la route 132, qui lui ressemblait, mettons, il y a 20 ans avant qu'on y fasse des changements. C'est un boulevard qui est, dans le fond, la route 148 dans l'Outaouais, qui est doublé à quelques kilomètres au nord par une autoroute, l'autoroute 50, donc qui n'est pas une voie de transit, qui est une véritable voie interquartier et locale, et qui est manifestement plus protégée X si vous me passez
565 l'expression X que la route 132 tel qu'on la connaît. Il y a des terre-pleins à beaucoup d'endroits. Il y a des feux de circulation. Il y a des allées pour le virage qui sont beaucoup plus protégées.

570 Est-ce qu'en règle générale, malgré tout, vous dites que sur ce type de boulevard, l'incidence des accidents et la gravité des accidents demeurent à peu près les mêmes que sur une route comme celle que nous avons ici, l'axe de la 132.

Mme ANNA VIZIOLI :

575 Avec les informations qu'on a de disponibles, oui. On n'a pas de segmentation plus précise que ça. Pour les routes nationales, on a un taux de 2,31, un taux moyen d'accidents. Donc, on n'a pas fait la comparaison entre toutes les différentes routes.

Et c'est sûr que la géométrie intervient beaucoup. Tout dépendant de la géométrie qu'on fait, ça peut réduire plus le nombre d'accidents, comme ça peut ne pas le réduire aussi.

580 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Si, par exemple, vous réduisiez le nombre d'intersections?

Mme ANNA VIZIOLI :

585

Oui. C'est sûr, par exemple, si on prend le cas des voies de service où, dans le fond, sur une voie de service, c'est à sens unique, à une intersection même, il y a un nombre beaucoup moins élevé de conflit qu'à une intersection en croix comme, par exemple, sur la 132.

590

Actuellement, j'ai même une illustration que je peux vous montrer pour ce qui est du nombre de conflits à une intersection. Parce que le nombre d'accidents est directement relié au débit de circulation et au nombre de conflits qu'il y a sur la route.

595

Ici, on a une intersection qui est en croix. Vous voyez, tous les différents points qui sont là, c'est des points potentiels de conflit. Il y a jusqu'à 32 points de conflit possibles; donc, 32 risques d'accident à une intersection en croix. Et ça, c'est une intersection juste à une voie par direction. Tandis que si on prend, par exemple, des voies de service qui sont seulement dans une direction, ça tombe à deux.

600

C'est sûr que le fait qu'il y ait vraiment un terre-plein central tout le long, c'est sûr que ça réduit le risque. Par contre, comme par exemple sur la 134, on sait qu'il y a quand même des ouvertures un petit peu partout. Ce que ça va faire, c'est que ça va concentrer les accidents des autres intersections qui n'auront pas d'ouverture, ça va les concentrer à un endroit. Et si cet endroit-là est bien géré, peut-être que oui, ça va réduire le nombre d'accidents; si l'endroit n'est pas géré comme il faut, il va y avoir autant d'accidents.

605

M. JEAN PARÉ, commissaire :

610

Une dernière question. Vous avez dit vous-même tout à l'heure X je pense que c'est important X qu'il y a un rapport évidemment entre le débit et le nombre d'accidents.

615

Maintenant, si on coupe le débit de moitié, par hypothèse, est-ce que le nombre d'accidents chute de moitié ou si l'incidence sur le nombre d'accidents est encore plus grande ou moins grande? La relation, si vous voulez, entre le débit et le nombre d'accidents.

Mme ANNA VIZIOLI :

Est directe.

620

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Elle est directe, d'accord. Donc, si on coupe de moitié, normalement le nombre d'accidents devrait à peu près chuter de moitié.

625

Mme ANNA VIZIOLI :

Oui.

630 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

C'est ce que vous dites.

Mme ANNA VIZIOLI :

635

Oui.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

640

Merci beaucoup.

Mme ANNA VIZIOLI :

645

Juste une petite dernière chose que j'aimerais rajouter. C'est en ce qui a trait à la gravité des accidents sur les autoroutes, comparativement à la gravité des accidents sur une route nationale. Je veux juste vous illustrer ici que, ça, c'est toutes les routes qui sont à l'entretien du ministère des Transports.

650

On voit, ici sur la première ligne, les autoroutes; sur la deuxième ligne, les routes nationales. Donc, on voit, en termes de gravité, si on fait la somme des accidents mortels, graves et légers, on a ici le pourcentage. Donc, on a 18 % des accidents qui se produisent sur une autoroute, qui produisent des blessures corporelles, versus 23 % sur des routes nationales. Donc, en plus d'en avoir moins, ils sont en général moins graves.

655

Ce qui est important de préciser, c'est qu'il faut tout le temps faire un lien avec le débit. Parce que le débit, c'est l'exposition au risque. Pour un même débit équivalent sur une route nationale par rapport à une autoroute, il y a moins d'accidents sur une autoroute, pour un même débit là.

660

M. JEAN PARÉ, commissaire :

665

Puisque vous avez soulevé la question de la géométrie tout à l'heure et il en a été question hier, les gens posaient des questions là-dessus, dans le tronçon éventuel de l'autoroute 30, dans l'emprise de la route 132, on aurait une succession d'entrées et de sorties plus rapprochées qu'ailleurs le long de l'autoroute 30. Comment ça se traduit, ça, en incidence d'accidents?

Mme ANNA VIZIOLI :

670 Effectivement, le taux d'accidents -- là, je ne l'ai pas avec moi, mais j'ai le taux
d'accidents sur les autoroutes sur l'île de Montréal, Laval et la MRC de Champlain, des
autoroutes très denses qui ont une vitesse de 70 kilomètres/heure. Donc, on peut penser que
c'est vraiment celles-là où il y a beaucoup d'entrées et de sorties. Ça fait qu'on aurait un taux
675 d'accidents, de mémoire, de 0,60 versus 0,85 si c'est une autoroute plus rurale. Donc, il y a
une différence en termes de taux d'accidents, donc de risque.

Ces calculs-là ont été faits, les calculs que je vous ai montrés tantôt pour les deux
options, ont été faits justement avec ces taux-là. Quand c'était l'autoroute au nord, on a pris un
taux d'accidents un peu plus élevé pour l'autoroute au nord, et quand c'était l'autoroute au sud,
680 j'ai pris un taux d'accidents plus faible.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Merci.

685

LA PRÉSIDENTE :

Il va sûrement y avoir d'autres questions sur cet aspect-là.

690 **Mme LISE OUELLET :**

J'aimerais savoir, sur les autoroutes, où arrivent les accidents. C'est en circulation ou
dans des sorties ou dans des entrées?

695 **LA PRÉSIDENTE :**

Très bien.

Mme ANNA VIZIOLI :

700

Bien entendu, c'est aux points de conflit où il arrive le plus d'accidents, comme par
exemple aux entrées et aux sorties. Pour faire la distinction entre les deux, lequel a plus
d'accidents, moi, je dirais que ce serait plus aux entrées parce qu'il y a une convergence. Mais
je n'ai pas de statistiques à cet effet-là.

705

Mme LISE OUELLET :

Donc, sur l'autoroute 132 qu'ils veulent nous faire, il y a cinq traverses, et sur
l'autoroute 30 qu'ils feraient sur la rive sud, il y en aurait à peu près 2 ou 3, maximum, 2. Ça
fait que sur 5 et 2, si c'est dans les entrées qu'il y a le plus d'accidents, je pense que c'est
710 rentable de la mettre au sud.

LA PRÉSIDENTE :

715 C'est-à-dire que là, on a regardé les chiffres, madame, ensemble. C'est certain que c'est théorique, ces chiffres-là, c'est basé sur des moyennes.

Maintenant, ce qui vient d'être présenté, c'est le total de ce qu'on a -- ce que je comprends, c'est que sur l'autoroute, sur la partie voies rapides, il y aurait effectivement moins
720 d'accidents si elle était construite à l'option nord. Mais lorsqu'on additionne l'ensemble des accidents, pour tenir compte du trafic aussi local sur la 132 et dans l'optique où...

Mme ANNA VIZIOLI :

725 On demande si l'autoroute était construite au sud comparativement au nord.

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça, au sud. Mais cependant, si on additionne aussi les accidents qui seraient dus
730 au trafic local sur la 132, le total serait plus élevé si l'autoroute était construite au sud.

Cependant, j'imagine qu'il y a une marge aussi dans les aménagements. On pourrait aussi penser à des aménagements sur la 132 qui pourraient être plus optimisés et qui permettraient encore davantage de réduire les accidents.

735

Mme ANNA VIZIOLI :

C'est ça. Moi, j'ai pris une moyenne, la moyenne nationale, mais ça pourrait être plus
740 bas. Il y a peut-être des aménagements...

740

Comme si, par exemple, on faisait vraiment seulement comme une voie de service dans une seule direction, pas de feux de circulation, pas de contrôle, pas d'accès, c'est sûr que là ça réduirait beaucoup. Mais plus on met d'intersections, plus il y a des mouvements de virage, plus il y a du camionnage, plus il y a des piétons qui embarquent là-dedans, tout ça fait
745 en sorte que la géométrie est importante, mais toutes les conditions aussi de circulation sont aussi très importantes là.

LA PRÉSIDENTE :

750 On reviendra plus en profondeur, à un moment donné. Merci.
Une question?

Mme LISE OUELLET :

755 Étant chauffeur de taxi depuis 32 ans, j'ai de l'expérience sur la route ici, j'aimerais qu'on me prenne pour faire l'étude. Est-ce que ce serait possible?

LA PRÉSIDENTE :

760 Quelle étude?

Mme LISE OUELLET :

765 L'étude. Est-ce que je peux m'exprimer? J'ai commencé à faire du taxi en 71. La route 132 était à 2 voies seulement. Quand les gens, l'été, arrivaient des États-Unis, ils prenaient la 132 pour arriver au pont Mercier. La 9C était pleine de Delson jusqu'au pont Mercier. Mais après qu'ils aient fait l'autoroute en 4 voies, ça a diminué.

770 Si on faisait la 30 sur l'axe sud, tous les gens qui arrivent des États-Unis éviteraient complètement les villes ici, là. Le transfert de voitures se ferait sur l'autoroute sud. Ça fait que ça diminuerait beaucoup le transport des personnes sur la route 132.

LA PRÉSIDENTE :

775 Ça, je crois que c'est intégré, on va aller voir.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

780 Oui, tout à fait, c'est intégré.

LA PRÉSIDENTE :

 Alors, c'est déjà intégré cette question-là.

785 **Mme LISE OUELLET :**

 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

790 Maintenant, votre question, vous avez aussi parlé X là, on a répondu à l'aspect sécurité sur les routes X mais la sécurité pour les piétons. Parce que ça, ça vous intéresse aussi, les riverains de la 132. Vous nous avez posé la question: comment on ferait pour traverser?

795 **Mme LISE OUELLET :**

 Il y a beaucoup de lumières à la 132, comme c'est là, habituellement là. Il y a des lumières partout où est-ce qu'il y a des gros commerces. Je pense que ça se fait très bien à l'heure actuelle.

800

LA PRÉSIDENTE :

J'ai compris votre question, dans l'hypothèse où l'autoroute 30 se construisait sur l'axe de la 132, j'ai compris que vous aviez une préoccupation pour les gens qui...

805

Mme LISE OUELLET :

Oui, une grande.

810

LA PRÉSIDENTE :

... voudraient traverser pour se rendre à d'autres commerces.

Mme LISE OUELLET :

815

Oui. Parce que là, on nous ôterait nos... autrement dit, on traverse n'importe où, habituellement, sur la 132 là. Il y a des commerces.

LA PRÉSIDENTE :

820

Bon, d'accord. On va aller du côté du ministère des Transports. Peut-être qu'il y a quelque chose entre traverser n'importe où, et que ça puisse justement occasionner des accidents, et ne pas traverser du tout, il y a peut-être un compromis à quelque part. On va aller voir du côté du ministère des Transports.

825

M. RÉJEAN BEAULIEU :

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

830

M. GILDARD LANTEIGNE :

Justement, au niveau de la sécurité des piétons, c'est qu'actuellement, le plus téméraire peut traverser à l'endroit le plus dangereux sans trop de problèmes, excepté s'il y a un accident, ce qui arrive occasionnellement. On a remarqué, hier, dans l'acétate qui montrait les accidents d'ailleurs, qu'il y en a un peu partout tout le long du réseau et il y en a aussi aux intersections, au niveau des piétons.

835

Donc, avec l'autoroute, ça canaliserait les traversées aux différents viaducs qui sont prévus avec un espacement environ de 1 kilomètre, en moyenne, entre les viaducs. Et à ce moment-là, naturellement, il y a étagement. Donc, il n'y a pas le conflit entre le trafic de transit et le trafic local, etc., et les trottoirs. Donc, le niveau de sécurité est de beaucoup plus élevé pour les piétons. C'est sûr que dans certains cas, ça peut représenter une marche un peu plus longue, mais le niveau de sécurité est complètement différent.

840

845 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous pouvez représenter l'acétate où il y a surtout les conflits sur la 132, actuellement?

850 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Quelques minutes, le temps que monsieur Séguin s'installe.

LA PRÉSIDENTE :

855

C'est bien. Alors, pendant que vous la cherchez, je vous rappelle... vous l'avez?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

860

Vous aviez posé une question concernant quelque chose de semblable et, si vous voulez, on peut répondre maintenant pendant que monsieur Séguin s'installe.

LA PRÉSIDENTE :

865

Oui, c'est ça.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

870

On l'a.

LA PRÉSIDENTE :

875

D'accord. Alors, on voit qu'il y a des endroits qui sont vraiment des points rouges plus importants. Justement, est-ce qu'il y aurait moyen de réduire à ces endroits-là le nombre d'accidents? Est-ce qu'il y aurait moyen d'imaginer des approches pour optimiser?

Mme ANNA VIZIOLI :

880

Vous voyez, la plupart des accidents surviennent aux intersections où il y a des feux de circulation. C'est 64 % des accidents qui surviennent à un rayon de moins de 100 mètres des intersections où il y a des feux. Et de façon générale, les feux, comment ils fonctionnent, on a vraiment essayé de séparer tous les mouvements conflictuels. Autrement dit, par exemple pour les virages à gauche, il n'y a pas personne dans le sens inverse qui peut passer.

885

Donc, les mouvements, en ce qui a trait à la route 132, il n'y a vraiment pas de conflit. Quand les gens tournent à gauche, il n'y a vraiment pas de conflit qui arrive dans l'autre sens. Quand les gens vont tout droit, ils peuvent juste aller tout droit ou tourner à droite.

890 La plupart des accidents arrivent peut-être au niveau des secondaires quand les gens forcent peut-être les feux jaunes à la dernière minute ou aux feux rouges, ou quand ils arrêtent de façon brusque parce qu'ils pensaient passer puis, là, la lumière change.

895 C'est sûr qu'il y a des aménagements qui pourraient être faits pour réduire le nombre d'accidents. On voit que déjà, on a fait quelques améliorations. Comme, par exemple, à la rue Centrale, on a fait différentes améliorations. Probablement que pour les cinq prochaines années, en tout cas, on espère que le nombre d'accidents à cette intersection-là va être réduit.

LA PRÉSIDENTE :

900 Une dernière question pour cette intervention.

Mme LISE OUELLET :

905 La cause des accidents, la première cause des accidents, c'est la distraction. Est-ce que tout le monde est d'accord pour dire avec moi?

LA PRÉSIDENTE :

910 Que?

Mme LISE OUELLET :

La première cause des accidents, c'est la distraction qui est la cause.

915 **LA PRÉSIDENTE :**

Il y a sûrement des études qui ont été faites là-dessus mais...

Mme LISE OUELLET :

920 Il ne doit pas y avoir grand étude.

LA PRÉSIDENTE :

925 On nous dit que ça dépend aussi de l'intensité du trafic. S'il y a beaucoup, beaucoup de gens sur la route, bien, ça influence aussi.

Mme LISE OUELLET :

930 Oui, mais si on conduit, qu'on est fatigué, qu'on a eu une chicane avec notre conjoint ou notre conjointe, comme on dit là, ça peut causer des accidents. Parce que moi, en étant sur la route depuis 32 ans, j'ai eu une fois un accrochage et c'est à cause de la distraction, que j'étais fatiguée.

935 **LA PRÉSIDENTE :**

En tout cas, là, je ne sais pas si on peut trouver des moyens pour réduire la distraction?

Mme LISE OUELLET :

940

Non, c'est ça, il n'y a pas de moyen contre la distraction. Les accidents n'arrivent pas...

LA PRÉSIDENTE :

945

C'est un des facteurs, la distraction. Mais on va aller voir du côté du ministère des Transports les facteurs principaux.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

950

Je vais demander à monsieur Séguin d'énumérer les facteurs, sans qu'on ait de statistiques précises pour chacun d'eux.

M. MICHEL SÉGUIN :

955

C'est évidemment pas une démonstration d'un ingénieur. Néanmoins, il y a plusieurs facteurs explicatifs. Il y a effectivement le comportement des usagers, qui en est un.

960

Il faut penser aussi à tout notre encadrement législatif. Dans quelle mesure est-ce que nos lois sont dissuasives? Qu'on pense au port de la sécurité; qu'on pense aux mesures concernant l'alcool et le contrôle à ce niveau-là; qu'on pense aussi à nos véhicules, des véhicules plus sécuritaires avec des techniques de construction récente; qu'on pense aussi à des défauts sur les véhicules; qu'on pense au système de freinage.

965

Mais il y a évidemment tout un ensemble de facteurs liés à l'environnement physique de la route X et c'est ce dont on parle plus précisément maintenant X au niveau des bretelles d'accès, de la voie utilisée en contresens, bref, l'environnement physique de la route qui est en soi un facteur important sur lequel, nous, on peut intervenir comme ministère des Transports.

LA PRÉSIDENTE :

970

Merci.

Alors, je vous inviterais à vous réinscrire, vous avez sûrement d'autres questions?

Mme LISE OUELLET :

975

Ah! j'ai d'autres choses, sûrement.

LA PRÉSIDENTE :

980

C'est bien, merci.
Une précision?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

985

Est-ce que vous voulez qu'on parle maintenant de quelque chose de semblable, une expérience semblable, sans toutefois être semblable?

LA PRÉSIDENTE :

990

Oui, allez-y.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

995

D'accord. Je vais demander à monsieur Lanteigne de nous décrire l'expérience en question.

M. GILDARD LANTEIGNE :

1000

Donc, on a eu un chantier sur la route 116, à Saint-Hubert, l'échangeur Edna-Maricourt, qui a été construit en dépression, c'est une section plus courte qu'ici, et la circulation de la route 116 a été déplacée sur des voies de chaque côté pavées, et le niveau de service a été maintenu pendant toute la durée des travaux.

1005

Maintenant, ce n'est pas exactement comme notre cas. Naturellement, il était un peu plus court et puis il n'y a pas de commerces le long, comme c'est le cas ici, mais c'est l'expérience qu'on a à portée de la main en Montérégie.

LA PRÉSIDENTE :

1010

Merci.

Est-ce que madame Maureen Dulude est ici? Elle est inscrite au registre. Monsieur Yvon Ratté? Monsieur René Vaillancourt? Est-ce qu'il y a d'autres personnes inscrites au registre?

1015

Monsieur Daniel Gauthier? Bon après-midi!

M. DANIEL GAUTHIER :

1020 Bon après-midi! Mon nom est Daniel Gauthier. Je suis du groupe Gauthier Biancamano
Bolduc. On est mandaté par le Comité de l'autoroute 30 et on les a accompagnés tout au long
du processus pour l'analyse des études d'impact, et on m'a demandé de poser certaines
questions au Bureau des audiences publiques.

1025 Les questions seront donc basées sur le fait que le Comité de l'autoroute 30 travaille
depuis plus de quatre ans à définir une position commune des villes de Sainte-Catherine, Saint-
Constant, Candiac et Delson. De la position des villes a suivi une série de rencontres de travail
avec les responsables du MTQ afin d'ajuster le projet de construction de l'autoroute aux
préoccupations qui ont été énoncées par le Comité.

1030 Comme le projet présenté par le MTQ présente certains écarts par rapport à la position
intermunicipale, le Comité formule une série de questions tirées de ses préoccupations et attend
des réponses du promoteur du projet afin de se positionner justement sur le projet qui est
présenté aujourd'hui.

1035 Nos questions sont donc, dans un premier temps, d'ordre général, que je vais pour ma
part vous poser. Par la suite, il y a des questions plus particulières qui seront posées par des
représentants de chacune des municipalités concernées.

1040 Le MTQ, hier soir justement, a fait référence au fait que plusieurs rencontres de travail
ont eu lieu entre les responsables de la Ville et les gens du ministère des Transports du Québec.
Le résultat de ces discussions-là a permis de préparer une proposition apparaissant sur un plan
daté du 11 juin 2001.

1045 Et la question précise qu'on a à poser au promoteur par rapport à cette version-là du
tracé de l'autoroute 30 est la suivante: c'est doit-on comprendre qu'à partir d'aujourd'hui, le
projet faisant l'objet des audiences est celui qui a été présenté en date du 11 juin 2001? C'est
essentiel pour nous de connaître la référence sur laquelle on doit se baser pour se faire une idée
et rédiger notre mémoire.

1050 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien.

1055 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Alors, monsieur Lanteigne, s'il vous plaît.

M. GILDARD LANTEIGNE :

1060 Donc, effectivement, le plan du 11 juin 2001 est celui qui représente l'aboutissement de
plusieurs années de travail avec le Comité intermunicipal pour améliorer le projet dans l'axe de la
132, en diminuer les impacts, etc. Et le ministère a produit ce plan-là, daté du 11 juin, pour
coucher sur papier les différentes ententes au niveau de la localisation des traverses des
viaducs, des entrées et sorties, toutes sortes d'éléments qui apparaissent sur le plan qui est
1065 d'ailleurs affiché au mur là-bas.

 Donc, c'est l'engagement du ministère, effectivement, et on le maintient. Par contre,
ça ne veut pas dire qu'il va demeurer parfaitement identique parce qu'il y a toujours place à de
l'amélioration et puis on demeure ouvert à ces choses-là.

1070

LA PRÉSIDENTE :

 Alors, si on veut faire un résumé de la proposition finalement que vous soumettez
actuellement, on se fie à quel document?

1075

M. GILDARD LANTEIGNE :

 Donc, le plan du 11 juin, et qui est celui qui a été déposé auprès du BAPE et qui était
même disponible dans les bibliothèques. C'est celui-là.

1080

M. JEAN PARÉ, commissaire :

 Peut-être pour poursuivre, monsieur Lanteigne, disons par rapport à des versions
antérieures, quels sont les principaux éléments sur lesquels ce plan-là, celui auquel vous faites
1085 référence, représentent une position nouvelle ou améliorée ou ajustée par rapport à vos travaux
antérieurs?

M. GILDARD LANTEIGNE :

1090 Bon, c'est que les municipalités se sont concertées, je dirais, ont discuté ensemble.
Parce que la localisation des échangeurs, les entrées et sorties, on ne pouvait pas en mettre à
chaque rue, à un moment donné. Donc, parfois, de le mettre à un endroit avantageait une
municipalité au désavantage de l'autre, etc. Donc, il y a eu un gros travail de réflexion et de
concertation au niveau des quatre municipalités ensemble et avec nous, pour finalement
1095 déplacer --

 Par exemple, je vous donne un exemple, il y avait un viaduc dans l'axe de la rue
Principale à Delson. La Municipalité est venue nous voir, finalement, et a dit: *L'axe
commercial de Delson, l'axe principal, si on veut, c'est plutôt le boulevard Georges-Gagné.+
1100 Donc, le viaduc a été déplacé dans l'axe du boulevard Georges-Gagné. C'est un exemple.

D'autre chose, c'est que le comité souhaitait que l'autoroute soit mise en dépression sur toute sa longueur autant que possible, alors qu'elle ne l'était pas. Elle était partiellement en dépression, partiellement en élévation. Question d'atténuer les impacts de bruit, visuels.

1105

Donc, le ministère finalement a confirmé que le tracé sera en dépression sur 6 des 7 kilomètres et en élévation sur 1 kilomètre, là où se trouve la traversée de la rivière Saint-Régis et Saint-Pierre, près de l'axe de la rue Saint-Pierre et des Écluses. Donc, ça a joué sur le profil.

1110

Également, la courbe à l'extrémité ouest près de Mosti Mondiale -- je pourrais vous l'indiquer à l'écran, si vous préférez?

LA PRÉSIDENTE :

1115

Oui. Et je vous demanderais, à chaque fois que vous référez à une acétate, pour les transcriptions, de bien vouloir identifier le numéro. En même temps, vous pourriez peut-être nous préciser qu'est-ce qui est arrivé avec l'entreprise Fasken Martineau DuMoulin. Hier, on a entendu...

1120

M. JEAN PARÉ, commissaire :

C'est Mosti Mondiale.

LA PRÉSIDENTE :

1125

D'accord.

M. GILDARD LANTEIGNE :

1130

Si on part de l'extrémité ouest, la courbe à l'extrémité ouest dans le plan initial passait directement dans la bâtisse de Mosti Mondiale. Donc, ça nous obligeait à exproprier une entreprise quand même relativement importante. Donc, le ministère a accepté de déplacer la courbe plus loin de façon à éviter l'expropriation. Pour se raccorder, naturellement il fallait faire un peu plus long pour se raccorder, donc ça rallonge le projet d'environ 400 mètres.

1135

Également, dans tout ce secteur-ci, c'était prévu en élévation et maintenant, on a accepté de le faire en dépression pour diminuer les impacts sonores et visuels.

LA PRÉSIDENTE :

1140

Alors, lorsque vous nous dites: *dans cette section-ci+, il faut préciser pour...

M. GILDARD LANTEIGNE :

1145 Donc, c'est le 2 kilomètres à l'extrémité ouest.

 Également, pour des raisons d'urbanisme qui relève des municipalités, on a accepté de déplacer la traversée de l'autoroute qui était prévue de Léo à Maçon, de la relocaliser de Léo à un grand espace commercial qui est en développement X actuellement, au fait, il est
1150 partiellement développé X de façon aussi à limiter le trafic sur la rue Maçon qui est une rue résidentielle.

 Donc, également dans le secteur Monchamp/Centrale, notre plan initial donnait l'autoroute au-dessus de l'intersection, comme à Saint-Pierre. Donc, on a accepté là aussi
1155 d'abaisser le profil en dépression et l'axe Monchamp/Centrale demeure au même niveau qu'actuellement, encore une fois pour diminuer les impacts sonores, visuels.

 Donc, je vous mentionnais tantôt, initialement, le viaduc dans Delson était prévu dans l'axe principal, qui est le lien actuel entre le nord et le sud à Delson. Donc, on a déplacé ce
1160 viaduc-là à la demande de la municipalité dans l'axe de Georges-Gagné.

 Finalement, dans Candiac, de façon à désenclaver un espace d'environ 6 millions de pieds carrés, qui est entouré d'un chemin de fer, de l'autoroute 15 et de l'autoroute 30 projetée, donc, il y a un viaduc ici qui permettra à la municipalité de se raccorder et de desservir cet
1165 espace-là pour qu'il ne soit pas enclavé.

 Donc, ça représente les points les plus importants.

LA PRÉSIDENTE :

1170 On va poursuivre.

M. DANIEL GAUTHIER :

1175 La deuxième question, en fait, est relativement courte. Sur les plans qui sont illustrés, on voit une date différente de celle du 11 juin, c'est une date qui est écrit: *Février 2002*. Je voudrais juste qu'on précise. C'est en complément mais ça peut être considéré comme une deuxième question, malgré qu'on en a plusieurs autres. Donc, on va s'inscrire au fur et à mesure, comme vous nous l'avez mentionné. Mais juste pour nous assurer d'un point par
1180 rapport à juin et février 2002.

M. GILDARD LANTEIGNE :

1185 Donc, on a changé la date pour la simple raison qu'on a rajouté une troisième voie sur 2 kilomètres entre l'autoroute 15 et les bretelles qui mènent à l'axe Saint-Pierre/des Écluses.

Donc, dans le tronçon qu'on voit ici, jusqu'à un peu plus loin à l'ouest à la sortie pour Saint-Pierre/des Écluses, qui donne environ 2 kilomètres, il y a 3 voies par direction au lieu de 2 sur le plan du 11 juin.

1190

M. DANIEL GAUTHIER :

Parfait.

1195

M. GILDARD LANTEIGNE :

Donc, le débit demeure le même et puis ça ne change pas les impacts du projet.

LA PRÉSIDENTE :

1200

Pouvez-vous expliquer pourquoi vous avez fait cette modification?

M. GILDARD LANTEIGNE :

1205

Oui. Parce qu'à la lumière des débits de circulation qu'on a obtenus au début décembre, on a constaté que le niveau de service serait diminué. Donc, ça prenait une voie additionnelle pour maintenir un niveau de service très acceptable.

1210 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça va?

1215 **M. DANIEL GAUTHIER :**

Ça va.

LA PRÉSIDENTE :

1220 Merci. Vous pouvez vous réinscrire.

M. DANIEL GAUTHIER :

Oui.

1225

LA PRÉSIDENTE :

Ça va dépendre s'il n'y a pas d'autres inscriptions. Il n'y a pas d'autres inscriptions?
Alors, continuez.

1230

M. DANIEL GAUTHIER :

Donc, je continue?

1235 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, on reprend avec vous, monsieur Gauthier.

M. DANIEL GAUTHIER :

1240

Donc, je considère que vous allez m'arrêter s'il y a une inscription. On a quand même plusieurs questions d'ordre général. Fondamentalement, les questions que je vais vous poser, c'est des questions qui ont pour but d'éclairer le Comité intermunicipal sur sa position et sur la façon dont il devra rédiger le mémoire. C'est des questions qui portent sur des éléments qu'on a déjà discuté avec les gens du MTQ mais qu'on voudrait voir préciser aux audiences qu'on tient maintenant.

1245

Donc, la première question. C'est des questions d'ordre général, encore une fois. Les ouvrages d'art du projet, viaducs et ponts, représentent un impact important sur le paysage urbain. Comme vous le savez, c'est une autoroute qui traverse un milieu construit. Dans ce
1250 contexte, le Comité intermunicipal est extrêmement préoccupé par le design de ces derniers. Pas le design, je parle, cosmétique mais le design fonctionnel, mais également au niveau

1255 visuel. Dans ce contexte, le Comité intermunicipal désire connaître le traitement architectural qui sera apporté à cet ouvrage. De plus, le comité désire connaître les moyens de concertation qui seront mis en place lors de la réalisation des plans et devis afin d'assurer le respect de ces concepts.

1260 Cette préoccupation s'applique également, et j'insiste, plus particulièrement sur l'écran acoustique qui sera construit à même le viaduc Saint-Pierre/des Écluses, qui est un viaduc surélevé à cause du fait, comme l'ont mentionné les gens du MTQ, des deux rivières qu'on doit traverser. Donc, c'est déjà un ouvrage relativement haut, un ouvrage sur lequel un écran acoustique est nécessaire pour assurer un climat sonore propice aux résidences environnantes.

1265 Donc, c'était l'objet de la question.

LA PRÉSIDENTE :

C'est bien.

Monsieur Beaulieu.

1270 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Oui, monsieur Lanteigne, s'il vous plaît, pour la question.

1275 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

Donc, on est à l'étape de l'avant-projet préliminaire, on n'est pas encore rendu assez loin dans le projet pour traiter des questions paysagement, architecture détaillée.

1280 Donc, c'est effectivement des choses qu'on entend faire. On va confier à un architecte de donner le traitement architectural requis pour rendre les structures acceptables. Et le suivi avec le milieu, on compte que le Comité intermunicipal va continuer de siéger et que, avec les étapes futures du projet, on va continuer à consulter les élus et le personnel technique des quatre municipalités touchées.

1285 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1290 Monsieur Lanteigne, peut-être pour poursuivre dans cette optique-là, d'abord, le nombre d'endroits où l'autoroute 30 passerait en superstructure plutôt qu'en dépression, il y a combien d'échangeurs ou d'endroits où il y aurait une superstructure?

M. GILDARD LANTEIGNE :

1295 Donc, l'autoroute passe au-dessus à un seul endroit, c'est au-dessus de l'axe Sainte-Pierre/des Écluses.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1300 D'accord. Dans des versions plus avancées de vos documents, enfin, on voit apparaître effectivement des écrans même sur un viaduc, comme le signalait monsieur Gauthier. Avez-vous d'autres exemples de tronçons d'autoroute où des écrans sonores ont été aménagés sur des superstructures comme celle-là, sur des structures élevées?

1305 Ma question, dans le fond, c'est qu'à beaucoup d'endroits, on voit des écrans ou des talus pour des routes qui sont à niveau ou à peu près. Est-ce qu'il existe d'autres exemples ici au Québec, et idéalement dans la région de Montréal, qui nous donneraient une idée de ce que ça pourrait avoir l'air ou si ce serait une première, ici, de traiter acoustiquement un viaduc surélevé.

1310 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

 On va se consulter...

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1315 Oui, d'accord, vous pourrez apporter la réponse plus tard.

M. GILDARD LANTEIGNE :

1320 ... pour trouver un exemple. On n'en a pas autour, en Montérégie.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1325 Moi, ça répond à mes questions là-dessus.

M. DANIEL GAUTHIER :

1330 Comme deuxième question, c'est un peu dans le même ordre d'idée. On est conscient, d'ailleurs, monsieur Lanteigne, qu'on n'en est pas aux plans et devis. Ce qu'on voulait surtout faire sortir au Bureau des audiences publiques, c'est qu'on est préoccupé par une bonne volonté démontrée par le MTQ, mais par souvent de la façon dont ça se traduit lorsqu'on arrive à la réalisation des plans et devis. Puis c'est un élément préoccupant pour nous.

1335 Tout comme les espaces libres à l'intérieur des emprises de l'autoroute, on vous le répète et vous le savez, dans un contexte d'insertion urbaine, ça nécessite un aménagement différent d'une infrastructure du même type qui se retrouverait à l'intérieur d'un milieu agricole. Il

y a beaucoup d'exemples, d'ailleurs, en région métropolitaine qui nous démontrent la volonté du ministère de mieux intégrer les espaces libres à l'intérieur des emprises publiques.

1340 Dans ce contexte, le Comité intermunicipal désire connaître le traitement qui sera apporté à l'ensemble des espaces non utilisés de l'emprise. Parce qu'il y a quand même des ouvrages, des talus de viaducs, des abords des viaducs, des parties en dépression le long de l'autoroute.

1345 De plus, le comité désire connaître également les moyens X encore une fois, c'est la même terminaison X les moyens de concertation qui seront mis en place lors de la réalisation des plans et devis pour nous assurer que la transcription de ce concept-là va se faire harmonieusement et conformément aux volontés du comité.

1350 **LA PRÉSIDENTE :**

Très bien.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1355 Alors, monsieur Lanteigne.

M. GILDARD LANTEIGNE :

1360 Donc, pour l'aménagement paysager, de la même façon que pour les viaducs, rendu plus loin dans l'élaboration du projet, on va aborder cette question-là et travailler avec un architecte paysagiste pour faire un aménagement qui sera à la satisfaction du milieu dans les espaces qui seront appropriés pour le faire.

1365 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, les espaces appropriés, ça veut dire quoi? Est-ce que ça veut dire que vous prenez l'engagement d'aménager l'ensemble des espaces non utilisés par...

1370 **M. DANIEL GAUTHIER :**

Les voies de circulation.

1375 **LA PRÉSIDENTE :**

... par les voies de circulation ou bien si ce serait sporadique?

1380 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

L'espace dont on parle ici, c'est comme les talus, c'est sûr qu'ils vont être ensemencés. Il va y avoir des arbustes. Je ne sais pas, je ne m'y connais pas tellement en paysagement.

1385 Mais il y a aussi des endroits où l'emprise est un peu plus large et qui dégage certains espaces. Donc, ces espaces-là vont être aménagés. C'est d'ailleurs dans ces endroits-là qu'on va faire les bassins de rétention. Et autour de ces bassins de rétention là, il y aura un aménagement approprié dont on discutera avec le Comité intermunicipal.

1390 **M. DANIEL GAUTHIER :**

Bon, un élément ici. On dit, en fait, la construction de l'autoroute 30 au coeur de l'espace urbain des quatre villes provoquera une coupure des liens non motorisés en direction nord-sud. Ça, c'est un élément important pour nous.

1395 Dans ce contexte, le Comité intermunicipal considère essentiel de concevoir les viaducs et les ponts de manière à y aménager des liens piétons et cyclables agréables et sécuritaires. On parle là pas seulement d'une piste cyclable isolée par des bollards flexibles ou des choses du genre, on parle d'un contexte agréable, d'un contexte sécuritaire intéressant également.

1400 Ça veut donc dire que dans ce contexte-ci, le Comité intermunicipal désire connaître l'engagement précis du MTQ. Et je vous rappelle que certaines perspectives qui ont été présentées par le promoteur quand ils nous ont identifié ou expliqué le projet, ne comprenaient pas forcément le type d'aménagement qu'on entend par *agréables et sécuritaires+ au niveau des traverses piétons.

1405 Donc, on désire connaître l'engagement précis du MTQ à l'écart de cette exigence-là. De plus, encore une fois la même terminaison, on veut savoir quel type d'engagement les gens du ministère sont prêts à nous donner pour les négociations qu'ils pourront faire lors de l'élaboration des plans et devis.

1410 **LA PRÉSIDENTE :**

Très bien.

1415

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Alors, monsieur Lanteigne, s'il vous plaît.

1420 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

Donc, pour les différentes traversées sur chacun des viaducs, il y aura des trottoirs et, à certains endroits, il y aura aussi des pistes cyclables. Maintenant, les pistes cyclables, actuellement, il y en a deux qui traversent l'axe de la 132.

1425

LA PRÉSIDENTE :

Alors, après cette question-là sur les pistes cyclables et les voies pour les piétons, on va prendre une pause.

1430

M. GILDARD LANTEIGNE :

Actuellement, il y a deux pistes cyclables qui traversent l'axe de la 132. La plus à l'ouest est dans l'axe de Centrale/Monchamp et la plus à l'est est dans l'axe de la rue Principale.

1435

Au moment de finaliser les plans et devis, on va regarder avec les municipalités quel est leur réseau de pistes cyclables. Et à ce moment-là, Centrale/Monchamp sera vraisemblablement maintenue. Celle de Principale ne pourra pas être maintenue parce que le lien sera dans l'axe de Georges-Gagné, elle sera peut-être déplacée dans l'axe de Georges-Gagné.

1440

Alors, là où il y a des pistes cyclables qui traversent une partie de la ville et qui traversent la 132, elles seront reconduites dans le projet de l'autoroute 30.

1445 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous êtes ouverts à améliorer les choses ou uniquement maintenir le statu quo, en ce qui concerne les pistes cyclables? Parce qu'on sait que plusieurs municipalités, c'est une tendance...

1450

M. GILDARD LANTEIGNE :

Oui.

1455 **LA PRÉSIDENTE :**

... à s'améliorer de ce côté-là.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1460

Oui, madame, on est prêt à améliorer les choses, compte tenu qu'on est dans un milieu bâti.

LA PRÉSIDENTE :

1465

Alors, les gens qui seraient situés, par exemple, dans le secteur nord de l'autoroute et qui souhaiteraient aller faire une course en vélo, par exemple voudraient aller à l'épicerie, est-ce que ça pourrait être pensé qu'un circuit soit possible pour desservir l'ensemble de ces quartiers?

1470

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1475

En matière de piste cyclable, généralement, ce sont les municipalités qui établissent les besoins de leurs citoyens, j'imagine en consultant ces personnes-là et les adeptes de ce sport. Et les municipalités et le ministère des Transports, généralement, négocient des ententes ou négocient des façons de faire et d'installation des pistes cyclables là où ça ne crée pas de problèmes à la sécurité, là où ça ne gêne pas la circulation non plus et là où ça convient aux besoins de la population.

LA PRÉSIDENTE :

1480

Alors, c'est à réfléchir pour faire...

M. DANIEL GAUTHIER :

1485

Si vous permettez, j'aurais peut-être juste un élément de précision. On est conscient, puis je suis heureux d'entendre les gens du ministère dire qu'ils sont prêts à s'adapter aux besoins des villes en piste cyclable. Ça, c'est bien.

1490

On a parlé déjà, vous vous souvenez, d'un futur axe récréatif qui serait le long de la rivière à la Tortue, qui pourrait mener à un réseau plus important au niveau régional de pistes cyclables. Mais j'aborde la question également sur un autre niveau, sur le niveau où on a signalé à plusieurs reprises que la situation existante à la 132 rendait les traverses piétonnes, cyclables périlleuses. C'est quasiment né du miracle de réussir à traverser actuellement l'axe de la 132.

1495

1500

Donc, en venant mettre une infrastructure de l'importance de celle de l'autoroute 30 dans l'axe de la 132, vous comprendrez que les viaducs, dans notre esprit à nous, le Comité intermunicipal, doivent réussir à rétablir une situation qui, pour l'instant, est pratiquement invivable. Ce qui veut donc dire que les viaducs, oui, sont des ouvrages d'art qui permettent à la circulation de rentrer et de sortir du réseau supérieur autoroutier, mais ils doivent aussi, dans la perspective du Comité intermunicipal, venir rétablir un lien intéressant, pas seulement qu'un lien fonctionnel, un lien intéressant pour les piétons, les cyclistes, donc venir ramener une forme d'équilibre entre les deux rives, si on peut les appeler ainsi, de l'autoroute.

1505 Donc, c'est oui, des pistes cyclables, oui, assurément des pistes cyclables là où le réseau actuellement est existant. Mais plus que ça, c'est aussi dans notre esprit un moyen, parce que ça va résister longtemps ces infrastructures-là, un moyen de rééquilibrer les liens plus qu'automobiles, mais non motorisés, entre les deux rives de l'autoroute.

1510 Donc, on le voit, nous, et ça va être naturellement transcrit et transparaître dans le mémoire qu'on va vous déposer, on perçoit ou on voit une importance capitale à concevoir ces ouvrages-là dans le sens de créer quelque chose de plus que juste des liens fonctionnels, mais de rétablir quelque chose que les résidants des quatre villes avaient perdu depuis que la circulation sur la 132 rend les liens difficiles.

1515

LA PRÉSIDENTE :

 Monsieur Beaulieu, est-ce que les gens de votre équipe pourrait nous préciser à quelle distance pourraient se faire les liens nord-sud pour les piétons?

1520

M. RÉJEAN BEAULIEU :

 Oui. Monsieur Lanteigne va répondre à ça.

1525

M. GILDARD LANTEIGNE :

 Donc, on a, en moyenne, une traversée à tous les kilomètres, et sur chacune des traversées, il va y avoir des trottoirs. Donc, le lien va être assuré de cette façon-là, pour ce qui est des piétons.

1530

LA PRÉSIDENTE :

 Et pour les cyclistes, est-ce qu'on doit imaginer, dès le départ dans la conception, un espace qui permet aussi pour les cyclistes? Parce que ce n'est pas évident faire du vélo avec les piétons.

1535

M. GILDARD LANTEIGNE :

1540 Oui, effectivement, là où il y a des pistes cyclables, il y a un espace réglementaire pour une piste cyclable qui est ajoutée à la structure. Et à ces endroits-là, naturellement, c'est là où on retrouve la majorité des cyclistes parce que, bon, ils suivent la piste cyclable.

1545

 Donc, comme je disais tantôt, il y a des pistes cyclables qui existent actuellement. On les connaît. D'ici à la finalisation des plans et devis, les municipalités vont probablement regarder leur réseau et peut-être rajouter une piste cyclable à mi-chemin entre les deux ou quelque chose et on va s'adapter à cette situation-là.

LA PRÉSIDENTE :

1550 Et prenons l'hypothèse qu'il y aurait un besoin pour rajouter des pistes cyclables, soit maintenant ou dans le futur, est-ce qu'on pourrait imaginer aussi de faire des liens uniquement piétons, piétons et pistes cyclables, entre des intersections?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1555 Il faudrait avoir à ce moment-ci ou, en tout cas, du moins avant le début des travaux, les demandes justifiées des besoins des municipalités pour qu'on en arrive à prévoir des liens strictement piétons et pistes cyclables.

1560 Pour le moment, ce qu'on envisage, ce sont des liens automobiles, bien sûr, véhicules motorisés, pistes cyclables et piétons; et dans certains cas, seulement piétons et véhicules motorisés. Si les besoins des municipalités sont d'un ordre différent, on regardera avec eux leurs besoins pour faire des installations en conséquence.

1565 Je dis ça parce qu'on ne prévoit pas qu'il y ait, mais peut-être que c'est possible aussi, mais on ne prévoit pas qu'il y ait une piste cyclable de chaque côté qui longerait les voies de service. Les pistes cyclables viennent des quartiers résidentiels et se dirigent vers soit des lieux de commerce ou soit d'autres lieux résidentiels. Alors, ça, ça ne traverse pas n'importe où tout le long de ce tracé-là, et généralement ça ne suit pas, ça ne longe pas un tracé achalandé.

1570

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1575 Une question. Avec un profil en dépression, comme ce qui est prévu sur la majorité du parcours, est-ce que ça permettrait d'installer assez facilement des passerelles additionnelles, quand même des structures, par définition, plus légères pour des piétons et des cyclistes?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1580 Je vais demander à monsieur Lanteigne de répondre à cette question.

M. GILDARD LANTEIGNE :

1585 Donc, comme je l'indiquais au début, on a quand même un viaduc de prévu à tous les kilomètres en moyenne. Donc, le besoin de traverses additionnelles à ça, ce serait un projet spécial, si on veut. Monsieur Gauthier a mentionné...

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1590 Je suis d'accord, monsieur Lanteigne. C'est juste pour savoir si le profil de la route tel que conçu permettrait de le faire relativement facilement entre les deux côtés.

M. GILDARD LANTEIGNE :

1595 Donc, on voit la section transversale. Est-ce que ce serait facile? C'est faisable, bien entendu. Il s'agit d'y mettre le prix.

1600 Mais monsieur Gauthier a mentionné tantôt une traverse au niveau de la rivière de la Tortue. On est d'accord à construire une structure plus longue, de façon à laisser l'espace pour un éventuel lien piétons ou cyclistes le long de la rivière à la Tortue parce que, bon, les municipalités ont l'intention de faire quelque chose avec cet espace vert là.

LA PRÉSIDENTE :

1605 Et si cette demande vous était faite en deuxième partie d'audience publique, est-ce que vous pourriez l'étudier de façon plus particulière? S'il y a des endroits où les municipalités ou les citoyens estiment qu'il y a des liens à bâtir pour favoriser l'échange entre le nord et le sud, est-ce qu'on pourrait recevoir ça positivement de votre part?

1610 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Oui, on pourrait recevoir ça tout à fait positivement. Quant à la faisabilité, monsieur Lanteigne a répondu, oui, c'était faisable.

1615 Deuxièmement, je pense aussi, il faut tenir compte, là où aboutissent les deux têtes de passerelles, il faut que ce soit relié à quelque chose qui est une zone relativement sécuritaire. Il ne faudrait pas que ça arrive dans le milieu de la circulation. Il faut que ça arrive près de feux de circulation ou de zones qui sont sécuritaires pour l'arrivée des piétons et leur circulation.

1620 Mais dans le cadre du deuxième volet des audiences, oui, ce serait recevable. Il faudrait présentement connaître les besoins des municipalités pour qu'on puisse procéder à des analyses sommaires entre maintenant et la prochaine étape.

LA PRÉSIDENTE :

1625

Et est-ce que c'est plus facile concevoir ces ouvrages-là avant même que les travaux soient faits ou, peu importe, ça pourrait être rajouté dans 5 ans, 10 ans, 20 ans?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1630

Pour le moment, ce qui est important de savoir, c'est là où on va les localiser sur le circuit. Quant à leur conception, ce n'est sûrement pas très difficile de concevoir leur conception et leur construction.

1635

LA PRÉSIDENTE :

Alors, ce serait important de le savoir avant la réalisation des travaux pour préparer le terrain, si on peut dire, mais il ne faudrait pas que ça se fasse dans 5 ou 10 ans. En tout cas, ce serait plus compliqué, si je vous comprends bien.

1640

M. RÉJEAN BEAULIEU :

C'est exact.

1645

M. DANIEL GAUTHIER :

Juste pour terminer, si vous permettez, avant de prendre la pause. Ce n'est pas une question mais c'est juste pour réitérer, je ne veux pas insister outre mesure, mais notre argumentation part sur le fait qu'on crée des ouvrages, qu'on investit dans des ouvrages et qu'on voudrait que leur conception, compte tenu des investissements importants qui sont faits, reflète une volonté de créer un lien agréable, cyclable, piétons, pas juste des trottoirs non protégés. On parle de quelque chose d'un peu plus long que ça, parce que l'autoroute s'insère dans un milieu urbain et doit respecter son milieu d'insertion.

1650

1655

Je me permets d'insister, juste parce que ça peut paraître anodin quand on parle uniquement d'un point aussi précis ou si technique que celui-là. Par contre, l'ensemble des questions que je vais vous formuler s'insère tout dans ce concept-là de dire que, oui, l'autoroute 30, avec les négociations qu'on a faites avec le MTQ, pourrait paraître admissible pour le Comité de l'autoroute 30 dans le tracé de la 132, mais il y a une série de conditions qui font en sorte que le comité en est arrivé à ces conclusions-là, lesquelles conditions sont toutes interreliées et ne peuvent pas s'isoler les unes des autres. C'est une série d'éléments qui, mis ensemble, fait en sorte que le projet devient pour le comité un projet pour lequel il peut endosser le projet du MTQ.

1660

1665

LA PRÉSIDENTE :

1670 Alors, on va prendre une pause. Et justement, c'est tout au cours de cette semaine où on va fouiller ces aspects-là pour voir si effectivement le projet peut être amélioré dans la proposition initiale du ministère ou s'il y a autre chose à voir. Merci.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

(REPRISE DE LA SÉANCE)

LA PRÉSIDENTE :

Nous reprenons avec monsieur Réjean Parent.

M. RÉJEAN PARENT :

1680 Réjean Parent du Comité intermunicipal. Monsieur Lanteigne, tantôt, a présenté la problématique du raccordement de l'autoroute existante à la hauteur de Mosti Mondiale. Bon, j'ai observé que sur le plan qui est affiché sur le mur, le raccordement de la rue Pasteur est fait.

1685 Dois-je donc conclure que la problématique qui a été posée par les représentants de Mosti Mondiale hier, qui était enclavée, est réglée?

LA PRÉSIDENTE :

1690 Très bien. Monsieur Beaulieu.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1695 Je vais demander à monsieur Lanteigne de répondre à la question.

M. GILDARD LANTEIGNE :

1700 Donc, effectivement après avoir regardé différentes solutions, on a retenu la solution de raccorder directement la rue Pasteur à la voie de service en structure au-dessus de l'autoroute.

LA PRÉSIDENTE :

1705 Alors?

M. GILDARD LANTEIGNE :

Alors, c'est notre projet.

1710

LA PRÉSIDENTE :

Et est-ce que...

1715

M. RÉJEAN PARENT :

Madame la présidente, si je peux juste -- c'est parce que la première question qui a été posée cet après-midi par Daniel Gauthier était à l'effet sur quoi on travaille. Ce qu'on constate, c'est que sur le plan du 11 juin, le raccordement de la rue Pasteur n'y était pas. Et donc, on doit conclure qu'il est sur la version 2002 février et c'est ça qui est réglé.

1720

M. GILDARD LANTEIGNE :

C'est exact.

1725

LA PRÉSIDENTE :

Alors, c'est un aménagement additionnel?

1730

M. GILDARD LANTEIGNE :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1735

Et ce qu'on voit sur la figure affichée sur le mur de la salle d'audience, cette version-là, est-ce qu'on peut conclure que dans la zone où Mosti Mondiale est située, ça répond aux attentes de cette entreprise-là, selon les discussions que vous avez eues avec?

1740

M. GILDARD LANTEIGNE :

Effectivement, oui.

M. RÉJEAN PARENT :

1745

Deuxième question, elle est beaucoup plus problématique.

Il s'agit de l'accès au parc industriel de Sainte-Catherine sera grandement modifié par la construction de l'autoroute 30. Ces modifications exigent la construction ou la reconstruction de

1750 deux axes majeurs de la ville, soit la rue Léo. L'échangeur privilégiait un accès direct à Léo. La
Municipalité a négocié un protocole avec le MTQ en ce qui a trait au partage des coûts associés
à ces travaux. Dans ce contexte, la Ville de Sainte-Catherine demande au MTQ s'il entend
respecter les termes de ce protocole.

1755 J'entends d'ailleurs déposer à la commission une lettre qui a été envoyée à l'ex-ministre
des Transports, monsieur Chevrette, par rapport à cet élément-là. En fait, en bref, ce qui est
arrivé, c'est que la Ville de Sainte-Catherine, avec les fonctionnaires de la Direction régionale
du ministère, avait convenu d'une entente de participation financière.

1760 Parce qu'il faut bien expliquer que la petite rue Léo est une rue, historiquement, qui a
été ouverte lors du déménagement des résidences lors de la construction de la voie maritime.
Les expropriés qui étaient sur le bord de la voie maritime, à cause évidemment qu'ils avaient
creusé la tranchée, ont été expropriés et beaucoup de ces résidences-là ont été amenées à la
hauteur de la 132. La petite rue Léo est effectivement cette rue-là historique où il y a sept
1765 maisons qui étaient au bord de l'eau. Depuis, tout le trafic qui rentre dans le parc industriel de
Sainte-Catherine, 120 000 camions par année, a accès par la 1ère Avenue, qui est la route
actuelle.

LA PRÉSIDENTE :

1770 Alors, j'aimerais ça qu'on regarde ça avec vous, avec une carte. J'aimerais que vous
nous présentiez votre question en l'illustrant, s'il vous plaît, monsieur Parent, nous montrer ça.
C'était votre première question.

1775 M. RÉJEAN PARENT :

Alors, voici, vous avez la rue Léo qui est ici et, essentiellement, il y a des petites
maisons qui sont chaque côté. Si la carte allait plus haut, vous verriez que cette rue-là tombe
dans un champ, un champ vacant, complètement vacant.

1780 L'actuelle entrée du parc industriel de Ville de Sainte-Catherine est sur la 1ère Avenue.
Je pense qu'elle est là, je ne suis pas sûr. Alors, l'actuelle entrée, c'est la 1ère Avenue qui
donne directement dans le parc industriel, beaucoup plus haut, jusqu'au boulevard Hébert. Sur
le boulevard Hébert, il y a des grandes entreprises, de très grandes entreprises; entre autres,
1785 TrackWorld, Nova PB, Servichem, Coop Fédérée. Et il rentre 120 000 camions par année.

La problématique que ceci pose...

1790 **LA PRÉSIDENTE :**

Peut-être qu'on va avoir une meilleure...

1795 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

C'est ça, on a une diapositive. Ce serait meilleur, je pense. L'imaginer est plus complète.

1800 **M. RÉJEAN PARENT :**

Merci, monsieur Beaulieu.

1805 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

1810 **M. RÉJEAN PARENT :**

Alors, voici donc la rue Léo. Et vous voyez qu'à partir des résidences, ici, c'est une rue qui a environ 100 mètres, il y a sept résidences, et cette rue-là donne dans un champ, complètement un champ.

1815 Le raccordement actuel du parc industriel de Sainte-Catherine passe par la 1ère Avenue X ça semble être ici X et vient joindre la jonction ici, et c'est la 1ère Avenue qui descend dans le parc industriel.

1820 Vous voyez, le parc industriel de Sainte-Catherine, il y a un quai. Il y a évidemment beaucoup de transbordement, donc beaucoup de camions. La problématique que ça pose avec ce genre d'intersection-là et qu'il n'y a pas d'interconnexion avec la 1ère Avenue ici, c'est que tous les camions, qui viendraient dorénavant dans le secteur industriel pour en sortir, seraient limités en termes de possibilité, devraient obligatoirement faire le détour par la loupe ici, revenir, pour s'en aller vers l'est. Vers l'ouest, évidemment, il y aurait un accès direct. La même problématique, peut-être moindre, existerait ici, ils pourraient monter la 1ère Avenue.

1825 Mais avec le nombre de camions, c'est quasiment impossible de régler toute cette situation-là. C'est pourquoi la Ville de Sainte-Catherine a demandé, à travers le Comité intermunicipal, qu'une aide financière lui soit accordée pour permettre de faire arriver la rue Léo directement à ce niveau-là. Et c'est un projet de 4 M\$. Nous avons convenu d'un protocole qui a resté, disons, non signé. Et c'est effectivement une problématique majeure parce qu'on ne sait pas comment le trafic des camions pourrait être contrôlé par rapport au parc industriel.

1830 **LA PRÉSIDENTE :**

1835 Donc, ce serait un impact pour votre municipalité et vous demandez si le ministère des Transports est prêt à défrayer cette infrastructure?

M. RÉJEAN PARENT :

1840 En fait, en principe, il y avait déjà un protocole qui était en voie d'être signé. Bon, pour des raisons qui appartiennent sans doute au ministère, ce protocole-là n'a pas été signé. Essentiellement, on nous a proposé une nouvelle route d'Infrastructures Canada-Québec. Ça nous a également été refusé. Alors, donc, c'est évident que pour être capable d'accepter que la rue Léo soit la sortie majeure dans ce tronçon, il faut qu'il y ait une aide financière qui soit donnée à la Ville de Sainte-Catherine.

1845 Et je peux déposer la lettre au ministre et également le projet de protocole qui n'est pas signé.

LA PRÉSIDENTE :

1850 Et le projet de protocole demandait quoi exactement?

M. RÉJEAN PARENT :

1855 Il y avait une contribution financière de l'ordre d'à peu près 1.8 M\$ sur un projet de 4 M\$.

LA PRÉSIDENTE :

1860 D'accord. On va continuer.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1865 Juste pour compléter, monsieur Parent, vous dites que c'est un projet de protocole. Est-ce que c'est une proposition qui a été soumise par la Ville ou si le projet, tel que vous vous apprêtez à le déposer, a déjà fait l'objet d'un certain nombre de négociations?

M. RÉJEAN PARENT :

1870 A fait l'objet d'une négociation, même avec un accord de principe où les autorisations et l'acceptation de signature de la mairesse et de la greffière de Sainte-Catherine avaient été données.

LA PRÉSIDENTE :

1875

Monsieur Beaulieu.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1880

Oui. En réponse à cette question-là, effectivement, il y a une situation qui est problématique sur la rue Léo, par rapport à la rue Léo. Dans l'éventualité que le projet trouverait une approbation par l'émission d'un CAR, on verra à suivre des démarches pour que le protocole soit signé et qu'on s'entende avec la Ville de Sainte-Catherine.

1885

Il n'est pas dans l'intention du ministère des Transports de laisser, derrière un projet ou lors de la construction d'un projet de cette envergure-là, des problématiques de la taille de ce que monsieur Parent vient d'énoncer quand il parlait du camionnage, le détour et le retour, et l'absence d'accès au parc industriel par une artère de dimension et de capacité suffisantes.

1890

LA PRÉSIDENTE :

Alors, est-ce que ça pourrait faire partie du projet intégralement?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1895

C'est une bonne question. À ce moment-ci, on ne l'avait pas tout à fait prévu de cette façon-là. Et c'est pour cela qu'il avait été suggéré à la Ville de Sainte-Catherine de s'adresser à Infrastructures Canada-Québec dans le but de voir s'il n'y avait pas des possibilités de régler cette problématique par le biais de ce programme-là. Et la réponse, à notre connaissance, a été négative, alors il faut donc trouver d'autres avenues.

1900

Le projet de base et le projet de la construction de l'autoroute dans le tronçon de la 132, on sait qu'il existe encore des problématiques. Celle-là en est une. Il faut trouver des solutions ad hoc à chacune de ces problématiques-là.

1905

LA PRÉSIDENTE :

Alors, justement, ça continue dans le sens de ma question. Lorsqu'on examine d'autres types de projet, quelle que soit leur nature, généralement, on demande au promoteur d'atténuer les impacts. Et ça fait partie du projet de base et ça ne se rajoute pas un an, deux ans, trois ans plus tard. On demande que les impacts soient atténués au moment où l'impact est créé.

1910

Alors, est-ce que c'est un problème de principe ou un problème financier ou de quelle nature? Est-ce que vous avez une contre-indication pour ne pas que ce soit intégré, que ça constitue une garantie de règlement de cette problématique-là?

1915

Vous pouvez revenir plus tard, si vous voulez, à une autre séance, mais je pense que c'est très important pour la municipalité.

1920

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Je vais vous faire une réponse demain.

1925

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

M. RÉJEAN PARENT :

1930

Avec votre permission, madame la présidente, j'aimerais déposer ces documents-là.

LA PRÉSIDENTE :

1935

C'est bien.

M. RÉJEAN PARENT :

Ça complète mon tour de deux questions.

1940

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

Madame Lise Ouellet, s'il vous plaît. Madame Marie Dupont.

1945

Mme MARIE DUPONT :

Marie Dupont de la Ville de Candiac, du Comité intermunicipal. Mes questions vont porter sur le bruit, notamment sur l'étude d'impact sonore qui a été réalisée récemment, donc déposée en 2000-2001.

1950

On lit dans cette étude-là que, effectivement, l'étude est basée sur des débits enregistrés avec une configuration particulière de l'autoroute, qui consiste à la production de 2 voies. Ce qu'on lit sur la carte actuellement, c'est que l'autoroute est proposée avec 3 voies.

1955

Donc, j'aimerais savoir de la part des gens du ministère quel impact aura la nouvelle configuration au niveau du bruit. Je comprends que les volumes ne sont pas nécessairement augmentés, mais est-ce que la propagation du bruit va se faire de la même manière que si elle était construite à 2 seules voies.

1960

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1965 Alors, madame la présidente, je vais demander à madame Line Gamache, qui est spécialiste au ministère des Transports pour les études sur le bruit, de venir répondre à la question.

Mme LINE GAMACHE :

1970 Bonjour! L'ajout d'une voie par direction, d'une voie d'environ 3 mètres, 3,2 mètres, 3,6 mètres généralement, n'influence pratiquement pas les niveaux sonores. Ce qui va plus influencer, c'est si les débits évidemment augmentent ou si on a des grandes variations de vitesse. Donc, dans ce cas-ci, le fait d'ajouter une voie ne change à peu près rien aux estimations qu'on a faites.

1975 **LA PRÉSIDENTE :**

Du côté du ministère de l'Environnement, vous examinez aussi la question du bruit. Est-ce que vos experts ont des avis sur cet aspect-là?

1980 **M. JACQUES ALAIN :**

Alors, oui, on examine cet aspect. Et c'est monsieur Michel Mailhot qui est avec moi, qui va répondre à la question.

1985 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien.

M. MICHEL MAILHOT :

1990 Bonjour. Effectivement, je pense que comme madame Gamache vient de le mentionner, le fait d'avoir une troisième voie juxtaposée risque de faire peu de différence. Parce que normalement, pour le modèle mathématique, il est un peu prévu en fonction du centre ligne. À ce moment-là, d'avoir 1, 2 ou 3 voies a peut-être plus ou moins d'importance. Par
1995 contre, c'est le débit de circulation.

Là, on a appris hier et aujourd'hui qu'il y a eu de nouvelles données de circulation. Et à ma connaissance, ce n'est pas prévu dans les études qui ont été fournies.

2000 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Là-dessus, je me tourne justement vers le ministère des Transports. Dans la mesure où il y a des nouvelles données de débit qui sont mises de l'avant, quel genre de conciliation va-t-

2005 on faire avec la problématique de l'impact sonore? Allez-vous revoir, en d'autres termes, si vous voulez, le corridor d'impact en termes de niveau sonore de part et d'autre de l'autoroute?

Mme LINE GAMACHE :

2010 Les simulations ont été réalisées avec des débits d'environ 70 000 sur les voies rapides et 23 000 sur les voies de service. Je ne crois pas qu'il y ait eu de nouvelles projections de débit.

2015 Il faut dire, pour que les niveaux sonores augmentent de façon importante, il faudrait -- si on double les débits, on aura qu'une augmentation d'environ 3 décibels. Donc, il faudrait vraiment qu'il y ait des très grandes augmentations. Si on a des augmentations que de 10 %, par exemple, ce serait assez marginal sur les niveaux sonores. Donc, l'étude qui a été déposée en mai 2001 tient compte des débits les plus récents qui ont été évalués.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2020 Une question que j'aimerais vous poser puisqu'on parle de débit, quitte à revenir sur l'impact sonore proprement dit, dans un des documents produits dans le cadre de l'étude d'impact, on illustre ce qu'on appelle le niveau de service sur une route avec une lettre qui va de A à F, qui décrit plus ou moins le niveau de fluidité jusqu'à un niveau de congestion.

2025 Quand on considère le débit anticipé pour l'horizon 2016, on parle de quel niveau de service à ce moment-là sur une autoroute 30 qui passerait dans l'axe de la route 132? Et éventuellement, pour l'avenir, comment on voit évoluer les choses?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2030 Je vais demander à monsieur Son Thu Lê d'apporter une réponse à votre question, monsieur Paré.

M. SON THU LÊ :

2035 Bonjour, madame la présidente, monsieur le commissaire. J'aimerais prendre un petit peu de temps, quelques minutes pour montrer la situation du statu quo, si on laisse la situation dégénérer, qu'est-ce qui va arriver au point de vue niveau de service.

2040 Comme vous avez bien mentionné, ici, on a des petits dessins pour montrer qu'est-ce que ça veut dire le niveau de service F. F, c'est qu'on est à la congestion. E, c'est au niveau qu'on est presque à la congestion. Donc, une petite perturbation dans la circulation pourrait engendrer le niveau de congestion. Donc, c'est à peu près comme ça, on peut circuler à la vitesse permise. B et A, c'est qu'on peut faire un peu plus.

2045 Donc, comme vous voyez bien, à l'horizon 2016, si on ne fait rien, on voit qu'on a la couleur au niveau F. Rien ne fonctionne à ce moment-là.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2050

Excusez-moi. Par comparaison, où en serait-on aujourd'hui sur la 132?

M. SON THU LÊ :

2055

Voici la situation actuelle en l'an 2000 qu'on est en train de vivre. C'est qu'on a un tronçon, comme tout le monde pourrait constater entre la 15 et la 209, si on est en situation de congestion. Le reste entre la 209 et la 30, on est au niveau E. Donc, comme j'ai dit, une petite perturbation, un accident quelconque pourrait entraîner ou dégénérer la congestion.

2060

On va continuer avec le projet tel que présenté par le ministère, c'est-à-dire sur l'axe de la 132. On a déjà dit que notre prévision en 2016, on a 70 000 de débit journalier moyen annuel. Un débit par jour moyen durant l'année, c'est 70 000, et la voie de service, c'est 23 000.

2065

Donc, vous pouvez voir ici, c'est comme monsieur Lanteigne a dit tout à l'heure, on a le tronçon de 6 voies, ici. Ça, c'est pour garder un certain niveau de service homogène sur l'autoroute. On ne veut pas que les gens arrivent, doivent freiner, après ça continuer sur un autre niveau de service. C'est dans ce but-là que le 3 voies justifie. Sur les voies de service, vous voyez aussi qu'on fonctionne aussi au niveau acceptable, il y a C ici. Donc, dans son ensemble, en 2016, on fonctionne au niveau C, ici.

2070

Si on jette un coup d'oeil sur l'option sud, les chiffres sont déjà mentionnés concernant la prévision de 2016, on va avoir 34 000 sur l'autoroute et 50 000 sur la route 132 actuelle. Donc, on voit, avec 34 000, une autoroute à 4 voies, ça va fonctionner très bien au niveau B. Et sur la 132, on voit, vu que la circulation est comme actuellement, ça va fonctionner au niveau F ou au niveau E. Donc, l'intervention est requise.

2075

Est-ce que ça répond à votre question?

2080 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Ça répond à ma question, monsieur, oui. On peut peut-être revenir à l'aspect impact sonore là-dessus.

2085 **Mme MARIE DUPONT :**

2090 Je pourrais poser ma deuxième question. En fait, c'est que dans les deux études qui traitent la question du bruit, c'est-à-dire l'étude de 98, qui est l'étude d'impact, et l'étude d'impact sonore qui a été réalisée en 2000-2001, on conclut que, entre autres, au niveau du tronçon de Candiac, l'impact ajouté par l'autoroute est jugé faible. Donc, à cet effet-là, on ne recommande pas la mise en place de mesures de mitigation.

2095 Ma question est la suivante. C'est quand on a fait le tronçon -- donc, on a fait des lectures qui sont relativement récentes, on parle de lectures faites en 97 et en 2000, si je ne me trompe pas. Par contre, j'aurais voulu avoir une idée des lectures qui auraient pu être faites avant l'ouverture du tronçon BrossardXCandiac qui, lui, a amené un débit, j'imagine, supplémentaire suite à l'ouverture de ce tronçon-là, alors que ces lectures-là ou ces mesures-là ne sont jamais présentées et que par ce fait même là, on ne compare pas les bruits ou les climats sonores avant l'ouverture du tronçon, qui a quand même amené un débit supplémentaire.

2100

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2105 En d'autres termes, est-ce que le ministère est capable de reculer dans le temps et de donner l'état de l'impact sonore avant que le tronçon de l'autoroute 30, qui précède en quelque sorte à l'est le futur tronçon, a été réalisé.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2110 Je vais demander à monsieur Lanteigne d'amorcer une réponse à votre question.

M. GILDARD LANTEIGNE :

2115 Donc, on a sûrement des débits d'avant 1996 sur la route 132. On a un historique des débits, quand même. Est-ce qu'on l'a ici? Donc, monsieur Son Thu Lê.

M. SON THU LÊ :

2120 Ça, c'est le tronçon de la 132, entre la 15 et le contournement de la réserve. Vers là, on va vers le pont Mercier. Sur cette route-là, nous avons deux stations de comptage qui sont actuellement sur le terrain. Donc, un ici, qui est une station permanente depuis 1995. La station numéro 2 était une station permanente depuis 1975.

LA PRÉSIDENTE :

2125

Je m'excuse. Pouvez-vous identifier votre figure, s'il vous plaît?

M. SON THU LÊ :

2130

Oui, je m'excuse. C'est la figure 2.2.1.

LA PRÉSIDENTE :

2135

Alors, sur cette figure, on voit deux stations d'échantillonnage indiquées avec des chiffres.

M. SON THU LÊ :

2140

Numéro 1 et numéro 2.

LA PRÉSIDENTE :

C'est bien.

2145

M. SON THU LÊ :

2150

Et cette station-là était une station permanente, c'est-à-dire elle enregistre 365 jours, 24 heures par jour. En 1995, nous avons changé l'emplacement de cette station-là. Donc, on a une station qui se trouve ici, qui devenait, depuis 95, la station permanente. L'autre station, c'est une station d'échantillonnage.

2155

Ceci nous permet de vous donner l'évolution de débit de circulation depuis 95 jusqu'à 2000. Donc, on voit bien ici, de 95 à 2000. Ça, il faut dire la moyenne, on a pris ici la moyenne journalière annuelle à ce point-ci.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2160

Est-ce que des chiffres comme ça, c'est considéré que c'est une circulation relativement stable à ce moment-là?

M. SON THU LÊ :

2165 On voit quand même une augmentation de 35 000 à 41 000 dans ce coin-là, qui est à peu près 3.5 % moyenne annuelle. Ici, c'est moins d'augmentation dans cette partie, elle est déjà pas mal encombrée.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2170 Est-ce que l'autoroute 30, à l'est de la 15, existait à ce moment-là?

M. SON THU LÊ :

2175 L'autoroute 30 existait à partir de 96, fin 96.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Fin 96?

2180 **M. SON THU LÊ :**

Oui.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2185 Donc, il y aurait deux des colonnes qui pourraient représenter le débit avant que la...

M. SON THU LÊ :

2190 Avant que la 30, reliant la 30 et la 104 à La Prairie.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2195 D'accord. Vous n'avez pas de simulations sonores qui ont été faites, historiques, dans ce secteur-là?

Mme LINE GAMACHE :

2200 Non, il n'y a pas eu d'évaluations qui ont été faites avant la première étude de Roche qui date de 98, je crois. Par contre, avec les débits et si on a une idée des pourcentages de camions, on peut quand même évaluer quelle serait la réduction sonore avant, finalement, l'ouverture de l'autoroute 30 ou, enfin, la variation sonore parce qu'on voit que les débits ont augmenté, ils ont diminué. On pourrait toujours faire une estimation assez grossière.

2205 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Il y a une chose aussi que j'aimerais qu'on aborde un petit peu. Dans les commentaires que la Régie de la santé et des services sociaux de la Montérégie a formulés, ils ont demandé de calculer ou de faire une sorte de profil du nombre d'établissements, de résidences, de
2210 de garderies et autres établissements situés à l'intérieur des différents couloirs de bruit de la route 132.

Est-ce que le nombre, par exemple, de lieux ou de résidents affectés a servi dans l'évaluation du degré d'impact? Quand, par exemple, on conclut que l'impact est faible ou
2215 moyen ou élevé, est-ce qu'on tient compte du nombre de personnes affectées ou du nombre de bâtiments qui sont touchés?

Mme LINE GAMACHE :

2220 Pas tout à fait, non. La façon dont on évalue l'impact, on va évaluer l'impact par chaque bâtiment résidentiel et le degré est évalué selon la grille qui a été développée par le ministère des Transports.

Donc, si on considère qu'il y a dix maisons où les niveaux sonores augmentent de façon
2225 assez importante et que ça génère un impact moyen, on aura donc dix impacts moyens. Mais le fait d'avoir cinquante impacts forts à un endroit ne fait pas que cet impact-là va être encore plus important. On ne fait pas comme ça, non.

2230 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Est-ce qu'il y a une raison pourquoi le nombre de personnes affectées n'entre pas en ligne de compte?

Mme LINE GAMACHE :

2235 Plutôt que le nombre de bâtiments? C'est ça que vous voulez dire?

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2240 Oui, en d'autres termes, que le nombre -- bien, que le nombre de bâtiments ou de personnes soit une variable. Je comprends de votre propos que ce n'est pas une variable, le nombre.

2245 **Mme LINE GAMACHE :**

Pas vraiment, mais on va en tenir compte lorsqu'il est temps d'évaluer les mesures d'atténuation. C'est que s'il y a un seul bâtiment qui subit un impact fort, ce n'est pas nécessairement rentable économiquement de faire un écran qui peut coûter 1 M\$ pour réduire le bruit pour une résidence ou deux.

2250 Par contre, si on a dix ou vingt ou trente maisons qui subissent un impact, à ce moment-là, l'investissement en vaut la peine. C'est lorsqu'on va évaluer les mesures d'atténuation que ces mesures-là vont être, enfin, évaluées en conséquence de l'importance de l'impact.

2255 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Donc, ce que vous dites, c'est que c'est dans la perspective d'une intervention de correction qu'on tiendra compte du nombre mais que, par contre, dans la détermination de l'impact lui-même, le nombre n'est pas une variable significative.

2260 **Mme LINE GAMACHE :**

Effectivement.

2265 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Merci.

2270 **LA PRÉSIDENTE :**

Hier, on vous a entendus sur l'évaluation que vous faites concernant l'augmentation du camionnage. Vous avez fait des évaluations, vous les avez revues à la hausse dans les dernières années en considérant que la situation économique a changé.

2275 Dans l'évaluation que vous avez faite, est-ce qu'il y avait différentes options que vous auriez pu considérer, c'est-à-dire scénario faible, moyen, fort? Et quel a été le scénario que vous avez retenu pour estimer quelle serait la quantité de camions qui seraient détournés à la suite de la réalisation du lien complet de l'autoroute 30.

2280 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Le seul scénario qu'on a retenu, parce qu'on n'en a pas fait plusieurs, mais le seul, ça a été 13 % de camionnage par rapport à l'ensemble de la circulation.

2285

LA PRÉSIDENTE :

2290 Et vous le définissez comme étant comment?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2295 Réaliste, compte tenu des connaissances qu'on a présentement. S'il y avait des problématiques au niveau de l'économie ou au niveau de, je ne sais pas, des données qu'on n'a pas présentement, de phénomènes qu'on ignore présentement, bien, là, il faudrait revoir les prévisions. Mais au moment où on a fait les prévisions, c'était ce qu'il y avait de plus réaliste.

LA PRÉSIDENTE :

2300 D'accord. Maintenant, justement en continuant à faire des hypothèses réalistes, est-ce que vous avez estimé à partir de quel moment, dans l'éventualité où l'autoroute 30 se réalise sur le tronçon de la 132, le niveau de service deviendrait un niveau F, c'est-à-dire il y aurait une congestion? Est-ce que vous pouvez voir à partir de quel moment ça deviendrait difficile de circuler?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2310 Les chiffres sont extensionnés jusqu'à une prévision de 2016, au-delà de laquelle on n'est pas allé parce que ce n'est pas nécessairement très fiable, nos modèles ne sont pas suffisamment fiables pour extensionner ça plus loin que là.

LA PRÉSIDENTE :

2315 Vous avez une autre question, madame?

Mme MARIE DUPONT :

2320 Je pourrais poser une autre question, s'il vous plaît? Merci. Dans la deuxième étude, on conclut X c'est toujours sur le bruit X on conclut que le talus qui est en place actuellement est suffisant, en termes de mesures de mitigation. J'aimerais savoir si la construction de ce talus-là est faite selon les règles de l'art et si effectivement le talus dispose d'une certaine efficacité.

LA PRÉSIDENTE :

2325 Monsieur Beaulieu.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2330

Line Gamache va répondre à cette question.

Mme LINE GAMACHE :

2335

Cet écran-là n'a pas été construit par le ministère des Transports. C'est sûr que le ministère a des normes concernant les écrans antibruit de type butte, surtout pour des questions d'entretien, les pentes, qui sont surtout importantes pour que la végétation pousse bien là-dessus et qu'on puisse l'entretenir.

2340

J'ignore, bon, de quelle façon cette butte-là a été construite. Je crois qu'elle a environ 2 mètres de hauteur. C'est sûr qu'elle pourrait être rehaussée pour aller chercher une réduction supplémentaire. Je sais qu'entre la construction de la butte et le moment présent, la terre a un petit peu tassé et sa hauteur a un petit peu descendu. Donc, probablement qu'il y a eu un problème au niveau de la construction, il aurait dû y avoir un peu plus de compaction du sol.

2345

Donc, oui, ce serait peut-être intéressant dans ce cas-ci de la rehausser. Par contre, dans notre projet, puisque notre projet ne génère pas un impact sonore qui requiert d'intervenir, c'est pour ça que nous, on n'y touche pas. Par contre, ce serait un plus, effectivement, de rehausser cet écran-là.

2350

M. JEAN PARÉ, commissaire :

À partir de quel moment le ministère intervient pour corriger ou atténuer, dans le fond, un impact sonore?

2355

Mme LINE GAMACHE :

2360

Dans le cas d'un projet routier, que ce soit une nouvelle route ou un réaménagement qui génère un impact, il faut que les impacts aient été définis comme étant moyens ou forts. Et bon, l'augmentation des niveaux sonores, c'est toujours fonction à quel niveau, quel est le niveau actuel, finalement, et quelle est l'augmentation. Comme je vous ai dit, il y a une grille que le ministère a élaborée. Donc, dans le cas de nouveaux projets, on doit avoir des impacts moyens ou forts.

2365

Dans le cas de routes existantes, la règle est un petit peu différente. C'est que si la municipalité fait une demande au ministère pour mettre en place des mesures d'atténuation, il faut que les niveaux sonores en bordure de cette route-là atteignent au moins 65 décibels, en moyenne, sur 24 heures. Et à ce moment-là, les coûts sont partagés à part égale entre le ministère et la municipalité. Mais ça, c'est pour les routes existantes. Pour des nouveaux projets, c'est différent.

2370

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2375 Mais ça, ça voudrait dire que si, au fil des années, le long d'une route, le climat sonore
s'est détérioré au point d'être beaucoup plus élevé que, par exemple, il l'était il y a cinq, dix ou
2380 quinze ans, et au moment d'un réaménagement ou d'une rénovation ou de travaux
quelconques, il faut que l'impact entre les nouveaux travaux par rapport à la situation ancienne
soient significatifs pour qu'on envisage en profiter pour faire une correction? En d'autres termes,
on n'en profitera pas pour corriger une situation sonore qui s'est dégradée progressivement au
cours des années à moins que le projet lui-même ne contribue à l'aggraver?

Mme LINE GAMACHE :

2385 Effectivement, le ministère des Transports s'est doté d'une politique sur le bruit, de
façon à ce que peu importe la région, on ait le même traitement et que ce traitement-là soit
équitable pour ce genre de dossier. Lorsqu'on va réaménager une route, par exemple, on n'en
profite pas généralement pour régler les problèmes qui existent, à moins que notre projet fasse
en sorte qu'on va augmenter ces niveaux-là et générer un impact suffisamment important.

2390 Dans ce cas-ci, dans ce cas de Candiac, il y a quelques endroits où il y aurait des
petites augmentations sonores d'à peu près de l'ordre de 1 décibel. Et ça, ce n'est pas suffisant
pour que l'impact soit important. Donc, c'est la raison pour laquelle on n'intervient pas. Mais il
n'y a pas de projet, à ma connaissance, où on en a profité pour réduire le bruit qui existait déjà
2395 parce que ça, ça irait à l'encontre de notre politique et il faut quand même traiter ces dossiers-là
de façon similaire partout.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2400 Avez-vous d'autre chose à dire justement sur la politique peut-être dans son ensemble
pour la situer vis-à-vis tout ça?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2405 Je suggère qu'on dépose très rapidement cette politique-là pour que vous puissiez en
prendre connaissance. Et cette politique inclut les tableaux dont madame Gamache parlait
tantôt.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2410 Excellent.

Mme MARIE DUPONT :

2415 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2420 Merci, madame.
Monsieur Daniel Gauthier, s'il vous plaît.

M. DANIEL GAUTHIER :

2425 Donc, je poursuis. Vous avez vu un peu les questions plus particulières qui ont été posées par deux membres du comité dans le cadre de projets qui s'adressent plus particulièrement à Candiac et à Sainte-Catherine. Je continue, moi, dans la même veine des questions plus générales.

2430 Une question relativement simple qu'on voudrait adresser encore une fois au ministère. On sait très bien que l'emprise de l'autoroute 30 qui avait été prévue initialement, qui existe depuis plus de 30 ans, a grandement été modifiée suite à la version du 11 juin. Dans ce contexte-là, les ajustements nous permettent de récupérer de l'espace exproprié à l'époque, qui pourrait être utilisé à d'autres fins aujourd'hui.

2435 Dans ce contexte-là, le Comité intermunicipal désire connaître l'intérêt du MTQ de céder cet espace à des fins de développement, pour nous assurer si on peut mettre en valeur une partie de ces emprises-là non récupérées, naturellement dans l'optique où la 30 se réalise à l'intérieur de l'emprise actuelle de la 132.

2440 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Je demande à monsieur Lanteigne de répondre à la question.

M. GILDARD LANTEIGNE :

2445 Alors, le ministère a comme politique de réaliser ses travaux et, après les travaux, les terrains qui sont à l'extérieur, qui sont déclarés excédentaires, à ce moment-là peuvent être cédés, peuvent être vendus selon les prévisions de zonage de la Ville.

2450 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Le ministère pourra déposer cette politique pour que vous puissiez en prendre connaissance.

2455 **M. DANIEL GAUTHIER :**

L'autre question. Le Comité intermunicipal est grandement préoccupé par l'augmentation du niveau de poussières dans l'air le long du corridor de l'autoroute projetée.

2460 Dans ce contexte, le comité demande au MTQ si des évaluations sur la qualité de l'air, particules de poussières en suspension dans l'air, quand on parle plus particulièrement de cette problématique-ci, ont été faites et dans quelle mesure le MTQ entend prendre position pour éviter l'augmentation des particules de poussières en suspension dans l'air, suite à la réalisation de l'autoroute.

2465

LA PRÉSIDENTE :

Ministère des Transports.

2470

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Je vais demander à monsieur Comtois de SNC-Lavalin de répondre à cette question. Est-ce que je comprends que la question porte sur la durée des travaux ou après les travaux ou...

2475

LA PRÉSIDENTE :

On va parler des deux.

2480

M. RÉJEAN BEAULIEU :

On va parler des deux, c'est bien. Monsieur Comtois.

M. YVES COMTOIS :

2485

Oui, bonjour, madame la présidente. On a fait, à la demande du ministère, une étude sur la qualité de l'air suite au changement de profil de l'autoroute et aussi en fonction des nouveaux débits.

2490

Pour certains contaminants dans l'atmosphère, on peut utiliser des modèles qui vont assez facilement rendre compte de la réalité. Pour la question des poussières, on ne peut pas utiliser ce genre de modèle-là, donc, on peut uniquement avoir une approche qualitative au niveau de la poussière.

2495

Ce qu'on peut dire ici, c'est, évidemment, le fait qu'il y ait plus de circulation, ça crée plus de turbulence et, potentiellement, plus de remise en suspension de poussière dans l'air. Cependant, ce qui arrive sur les routes, c'est que naturellement, plus il y a de véhicules qui passent, autrement dit plus souvent on passe le balai, donc moins il reste de poussière sur la route. Donc, il y a deux phénomènes qui vont un à l'encontre de l'autre. Il y a une augmentation de trafic mais, d'un autre côté, le fait que cette poussière-là est déplacée fait que dans le milieu

2500

ambiant, il n'est pas du tout évident que le projet va avoir pour conséquence de créer plus de poussière. Je parle ici, bien sûr, en période post-construction.

2505 En période de construction, là, il y a d'autres gens ici au ministère des Transports qui pourront en parler mais, a priori, il y a des mesures d'atténuation assez faciles à mettre en place. On parle d'abat-poussière lorsque c'est nécessaire. Mais aussi le fait que les voies de service seront pavées et que donc les accès temporaires seront pavés, donc il n'y aura pas de problèmes de poussière importants à ce niveau-là.

2510 Mais je ne peux pas m'avancer plus au niveau de la période de construction.

LA PRÉSIDENTE :

2515 Alors, là, on parle de poussière, mais la qualité de l'air, c'est beaucoup plus global. J'imagine que vous avez aussi des questions sur l'ensemble des contaminants?

M. DANIEL GAUTHIER :

2520 En fait, au niveau du reste, de ce qui concerne la qualité de l'air, on avait quand même pris connaissance de l'ensemble des documents, on est conscient des enjeux et on n'a pas de questions particulières par rapport à ça.

2525 Ce qui nous préoccupait plus particulièrement X d'ailleurs la réponse fait, en fait, qu'on initie la question X c'est plus qualitatif que mesurable au niveau technique, si je comprends bien, et je voudrais juste souligner au Bureau qu'on met cette question-là en relation avec les aménagements dans les emprises.

2530 Je ne veux pas soulever de solutions ou discuter de solutions, mais on sait que la plantation de végétation, la plantation d'arbres le long de l'emprise pourrait peut-être contribuer à diminuer la poussière en suspension par la circulation. Donc, je fais juste la mettre en lien mais je ne veux pas qu'on discute des moyens.

2535 Mais la question qu'on avait à poser portait plus particulièrement sur la poussière et non pas sur le reste des polluants qui pourraient être occasionnés par l'autoroute dans l'air.

LA PRÉSIDENTE :

2540 Alors, à titre d'information, nous avons demandé au ministère de la Santé et des Services sociaux de faire une présentation en ouverture, mercredi soir, sur la question des émissions atmosphériques et le lien avec la santé publique. J'imagine aussi que le ministère de l'Environnement va être prêt à répondre à nos questions en ce qui concerne la qualité de l'air ambiant, parce qu'on voit que ça soulève certaines questions à ce chapitre-là dans l'étude d'impact. Alors, on va traiter de ça mercredi soir.

2545

M. DANIEL GAUTHIER :

Parfait. On enchaîne?

2550

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2555

M. DANIEL GAUTHIER :

L'analyse par le Comité municipal du projet du MTQ a permis d'anticiper des impacts économiques à long terme pour certains commerces et à court terme, pendant la période de la construction, pour la totalité des établissements ayant accès sur la 132.

2560

Dans ce contexte, le comité désire connaître les résultats d'une étude dans ce domaine que devait réaliser le ministère et connaître également l'aide qu'il prévoit accorder afin de compenser, en fait, les pertes à court et à long termes des entreprises touchées.

2565

C'est parce que je veux juste préciser le fait que dans nos discussions avec le ministère, on nous a mentionné qu'il y avait des études en cours en ce qui concerne les impacts économiques. Il est évident que dans les analyses qu'on en a fait, on puisse cibler pratiquement les commerces pour lesquels des pertes économiques sont flagrantes à court et à long termes. Donc, on voudrait connaître l'engagement du ministère par rapport à ces établissements-là.

2570

LA PRÉSIDENTE :

Très bien.

Monsieur Beaulieu.

2575

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2580 Madame la présidente, ce soir, nous aurons un spécialiste pour répondre de façon détaillée à cette question. Toutefois, je vais demander à monsieur Séguin, pour maintenant, de nous donner les conclusions de cette étude-là.

M. MICHEL SÉGUIN :

2585 Donc, je vais être sommaire puisque, ce soir, monsieur Joubert des Conseils ADEC nous présentera en détail sa méthodologie, sa façon d'échantillonnage et toutes ces choses-là.

2590 Essentiellement, au niveau des impacts sur les commerces, il y a trois ou quatre paramètres à retenir, évidemment des paramètres liés à la géométrie du projet, donc des questions d'accessibilité et des questions de visibilité par rapport aux commerces existants.

2595 Par contre, il y a un facteur qui est très important, à savoir l'achalandage, et l'achalandage qui est évidemment lié au débit de circulation. Dans l'éventualité où l'autoroute se ferait au sud, on l'a vu précédemment sur les différentes projections, l'autoroute sud capterait environ 34 000 véhicules, laissant pour l'horizon 2016 quelque 50 000 véhicules sur la route 132. En faisant le projet d'autoroute dans l'axe de la route 132, les prévisions de circulation pour ce même horizon, confondant évidemment les voies autoroutières et les voies locales, est de 93 000 véhicules.

2600 En matière de statu quo, si on ne fait rien, le débit, en l'an 2016, sur la 132 serait de l'ordre de 72 000 véhicules. On se rend donc compte qu'une autoroute au sud ou en situation de statu quo, on se retrouve avec une perte d'achalandage ou, en tout cas, pour le moins de débit. Donc, il y a cet élément-là qui est important.

2605 Maintenant, c'est certain que la géométrie va venir modifier les conditions d'accessibilité et de visibilité. Pour l'ensemble du corridor commercial, la perte pourrait être de l'ordre de quelques pour cent; mettons 2 % pour l'horizon 2016 par rapport à la situation de statu quo.

2610 Maintenant, ce qui est important de noter ici, c'est que ces différents types de commerces sont affectés de manière différenciée, évidemment. Si on pense à des achats courants de biens de consommation ou si on pense à des achats réfléchis tels des automobiles, c'est certain que le projet affecte différemment ces différents secteurs d'activités économiques là.

2615 C'est pour ça que je vous disais que dans l'ensemble, strictement la question d'accessibilité et de visibilité peut affecter légèrement négativement l'ensemble. Certains secteurs pourront être touchés davantage, alors que d'autres pas du tout. Toutefois, la question de l'augmentation du débit de circulation est un facteur qui vient compenser et qui vient même permettre de meilleures rentrées de fonds, si on veut, pour l'ensemble des commerces.

2620 C'est essentiellement l'étude que monsieur Joubert pourra nous présenter ce soir.

LA PRÉSIDENTE :

2625 On va attendre sa présentation parce qu'on a des questions particulières sur cet aspect-là.

M. DANIEL GAUTHIER :

2630 Il y a deux autres questions pour lesquelles on va différer la présentation au Bureau puisqu'on nous dit que, ce soir, il y aura des informations supplémentaires. Il en reste une dernière qui est générale, qui pourrait peut-être s'associer à tout ce qui concerne les parcours alternatifs en cas de sinistre ou en cas d'accidents majeurs.

2635 Mais on voudrait plus particulièrement nous faire rassurer pendant la période de la construction, pendant le chantier de construction, il est évident que le ministère a prévu une certaine séquence de construction, on la connaît et le ministère pourra nous en parler brièvement, mais ce qu'on voulait dire, c'est qu'à l'intérieur de la période de construction de l'autoroute, on voulait s'assurer, les municipalités, que dans le milieu urbain, on n'aura pas de débordement de la circulation soit de camionnage, soit de transit, pendant une période, parce
2640 que la période de construction est relativement longue.

Donc, on voulait s'en assurer et on demande au ministère de nous expliquer les mesures de gestion de circulation qu'il entend prendre pendant la période de construction pour assurer le respect et la qualité de vie des milieux adjacents.

2645

LA PRÉSIDENTE :

2650 Alors, je vous proposerais qu'on discute de ça ce soir, puisqu'on va avoir une thématique sur toute la question de la sécurité en cas de déversement, etc. Alors, on va pouvoir voir ça en même temps.

M. DANIEL GAUTHIER :

2655 On me mentionne juste d'apporter une précision. Pour nous, c'est important d'associer à ça aussi une présentation quant à la séquence des travaux, comment ça va se réaliser, pour qu'on puisse être assurés.

On comprend bien que vous êtes des gens qui connaissez le domaine, mais on voudrait intégrer la solution ou pouvoir analyser la solution dans le cadre d'une meilleure compréhension des séquences de travaux qui vont être réalisés.

2660

LA PRÉSIDENTE :

C'est bien.

2665 Est-ce que monsieur Réjean Parent, est-ce que vous allez être ici ce soir?

M. RÉJEAN PARENT :

Peu probable, madame.

2670

LA PRÉSIDENTE :

Alors, on vous attend. On vous reçoit maintenant.

2675 **M. RÉJEAN PARENT :**

Voulez-vous remettre l'acétate que vous aviez tantôt, celle de la sortie Léo? Parce qu'il y a une autre problématique qu'on veut adresser.

2680 Vous vous souviendrez, hier, madame la présidente, une personne, madame Forget, la présidente directrice générale de l'entreprise Azimuth, est venue expliquer de façon sommaire sa problématique. Alors, nous sommes toujours à la rue Léo et vous voyez que la sortie, ici, qui évidemment part de la dépression et monte, a pour conséquence d'enclaver complètement la possibilité de l'entreprise d'avoir un accès sur la voie locale.

2685

Une des solutions qui pourrait être envisagée par le ministère, ça serait que dans la mesure où l'axe de la rue Léo se développe pour aller vers Saint-Laurent, que le ministère prévoit des expropriations pour donner accès, parce que cette entreprise-là occupe l'ensemble du terrain jusqu'au boulevard Saint-Laurent.

2690

LA PRÉSIDENTE :

Alors, on a donné un petit devoir à monsieur Beaulieu, il va revenir avec sa réponse demain. Est-ce que vous allez pouvoir regarder ça en même temps?

2695

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Oui, on va pouvoir regarder ça en même temps. Mais on aurait peut-être un début de réponse pour tout de suite et monsieur Lanteigne pourra apporter cette partie de réponse là.

2700

M. GILDARD LANTEIGNE :

2705 Donc, effectivement comme l'expliquait monsieur Parent, la compagnie Azimuth est installée immédiatement au nord de la voie de service, un peu à l'est de l'axe de la rue Léo.

2710 Pour des raisons historiques, le terrain de l'industrie est plus bas que la route. Donc, en s'approchant très près, parce que l'emprise du ministère vient très près du bâtiment, en s'approchant très près, ça va être difficile, probablement impossible d'aménager un accès entre la voie de service et le bâtiment ou même le terrain. Donc, l'accès, à ce moment-là, serait accordé à partir du prolongement de la rue Léo vers le nord.

2715 Donc, dans le contexte de l'autorisation de réaliser la 30 dans l'axe de la 132 et, conséquemment, de réaliser l'entente avec la Ville de Sainte-Catherine sur le prolongement de la rue Léo, tel qu'expliqué il y a quelques minutes, il serait possible de raccorder l'entreprise à la rue Léo dans un axe est-ouest, de façon à lui permettre d'accéder au réseau routier à un endroit qui est vis-à-vis un viaduc.

LA PRÉSIDENTE :

2720 Alors, on va attendre une réponse plus ferme demain. Ça va?

M. RÉJEAN PARENT :

2725 Ça va bien. Une dernière problématique pour aujourd'hui interpelle le ministère des Transports et également le ministère des Affaires municipales.

2730 Essentiellement, le long de la 132, à partir de 100 mètres de la rue Brébeuf jusqu'à la limite territoriale de Kahnawake, la Ville de Sainte-Catherine a une conduite d'aqueduc en fonte. Bon, on soulève la problématique évidemment de la construction. Il y a même certaines, selon nos plans, certaines de ces sections d'aqueduc qui sont même dans les emprises expropriées du ministère.

2735 Voyant venir cette problématique-là de cette vieille conduite, nous avons, dans le cadre des programmes d'Infrastructures Canada-Québec et dans le volet 1.1 X ça ne vous dit peut-être rien, mais c'est essentiellement relié à la question de l'eau potable X nous avons déposé effectivement une demande d'aide financière, 1/3 X 1/3 X 1/3 avec le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial, et nous sommes toujours en attente de la décision d'Infrastructures Québec. Et également, c'est un programme qui relève du ministère des Affaires municipales.

2740 Vous allez comprendre que dans la mesure encore toujours que ce projet-là avance, il serait urgent que les travaux de cet aqueduc-là se fassent, même avant que les travaux de la phase 1 qui sont, je crois, ce que j'en ai compris en termes de séquence, la construction des voies de service temporaires, c'est-à-dire elles vont devenir permanentes mais qui vont servir de

2745 façon temporaire lors de la construction. Il serait donc très urgent qu'on ait une décision du ministère des Affaires municipales, d'autant plus que la Ville de Sainte-Catherine a présentement les liquidités financières du 1/3 pour être capable de réaliser ce projet-là et donc, on n'a pas besoin de faire de règlement d'emprunt auprès de la population.

2750 Alors, je vais déposer cette demande aux responsables du ministère des Affaires municipales et également à votre bureau.

LA PRÉSIDENTE :

2755 C'est bien. Alors, est-ce qu'il y a une réponse du côté du ministère des Affaires municipales et de la Métropole?

M. RAYNALD CHARRIER :

2760 Je voudrais juste avoir des explications supplémentaires concernant le projet en question. Ça, c'est un dépôt officiel?

M. RÉJEAN PARENT :

2765 Ça a été fait en juin 2002, avec les résolutions en bonne et due forme, et tout et tout.

M. RAYNALD CHARRIER :

En juin 2001?

2770

M. RÉJEAN PARENT :

2001, pardon.

2775 **M. RAYNALD CHARRIER :**

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

2780

Vous êtes vite, vous!

M. RÉJEAN PARENT :

2785 Il y en a qui disent ça, oui.

LA PRÉSIDENTE :

2790 Moi, ce que je vous propose, c'est que vous preniez connaissance de ce document-là à l'heure du souper et puis que vous nous reveniez. Vous n'aurez pas les contacts, ce soir, avec votre ministère?

M. RAYNALD CHARRIER :

2795 Probablement pas.

LA PRÉSIDENTE :

2800 Mais demain après-midi?

M. RÉJEAN PARENT :

Je serai présent demain après-midi.

2805 **LA PRÉSIDENTE :**

Bon, tout le monde va être heureux. On va espérer des belles réponses.

M. RAYNALD CHARRIER :

2810 Excellent.

LA PRÉSIDENTE :

2815 À tout à l'heure, 19 h.

M. RÉJEAN PARENT :

2820 Merci.

2825

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

ET, J'AI SIGNÉ:

2830

LISE MAISONNEUVE, s.o.