

**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 3

Séance tenue le 19 février 2002, à 19 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.....	3
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
LÉONARD BROEKHUIZEN.....	11
MARIO ARSENAULT	26
GILLES PÉPIN.....	39
REPRISE DE LA SÉANCE	56
NORMAND LAFORCE	64
YVON RATTÉ	78
RENÉ VAILLANCOURT.....	99

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Bonsoir! Bienvenue à la troisième séance publique concernant le projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15. Nous en sommes à la première partie de l'audience publique. Il y aura une deuxième partie consacrée à recevoir votre opinion sur le projet soumis par le ministère des Transports, comment vous voyez ce projet-là, qu'est-ce que vous privilégiez, quelles sont vos conditions gagnantes. Alors, tous ces aspects-là, on vous entendra en deuxième partie.

10 Mais avant de vous faire une opinion, on vous donne l'opportunité de bien vous informer. Alors c'est le moment, cette semaine, d'aller chercher cette information-là. On fait ça dans le respect de tout le monde.

15 On a des règles au Bureau d'audiences publiques et les gens les ont très bien suivies jusqu'à présent. Je compte sur votre collaboration pour qu'on continue à travailler ensemble et qu'on aille chercher des réponses à la satisfaction de tous.

20 Alors, nous avons invité pour vous les représentants de ministères et organismes, des experts. Ils sont là pour répondre à vos questions. Nous avons aussi l'opportunité de contacter des experts, des gens qui sont associés avec les ministères et organismes pour compléter les réponses, au besoin, par téléphone. Si on ne peut recevoir cette information-là ce soir, on va prendre vos questions et on va les traiter de façon à ce que vous ayez l'information pour préparer votre mémoire.

25 Votre mémoire, je vous demanderais de bien vouloir prendre en note l'information que je vous donne présentement. Alors, pour vous inscrire en deuxième partie, cette partie d'audience publique se tiendra à compter du 25 mars, mais pour participer, pour présenter un mémoire, vous devez préalablement signifier votre intention de présenter un mémoire. Alors, la date la plus tardive pour avoir des bonnes places, si vous voulez, c'est le 18 mars. On va faire en sorte que si vous préférez présenter un mémoire l'après-midi ou le soir, on va vous trouver un moment qui est le plus approprié pour vous. Maintenant, on tient compte aussi de la demande; premier arrivé, premier servi.

30 Alors, vous devez contacter le secrétariat de la commission au numéro: 1-800-463-4732. C'est un numéro sans frais. Cette information-là, vous pouvez aussi l'avoir sur le site Internet de la commission. On nous a dit qu'il y avait eu une erreur dans un média, on n'avait pas annoncé l'adresse complète du site. Alors, cette adresse-là, vous pouvez l'obtenir aussi

35 derrière la salle, on va vous donner toute cette information-là.

40

M. RICHARD MAROIS :

45 Madame la présidente, est-ce qu'on peut s'inscrire par le biais de l'Internet, c'est-à-dire par le courrier électronique?

LA PRÉSIDENTE :

50 Oui. Ce qui compte, c'est que vous rentriez en contact avec la coordonnatrice du secrétariat de la commission. Maintenant, elle, elle pourra vous donner le moment. À ce moment-là, par correspondance, on pourra vous fixer un moment pour votre présentation.

55 Alors, on n'en est pas là, par exemple. On va attendre un petit peu. On va passer cette semaine ensemble. Il nous reste encore des séances. On en est à la troisième. Demain après-midi, il va y en avoir une autre; demain soir; jeudi après-midi, jeudi soir.

60 Il y a des experts aussi qui vont venir pour la question de la santé demain soir, la qualité de l'air, pour la question de l'hydrogéologique. Demain, des experts du ministère des Transports, de même que Environnement, seront là pour répondre à vos questions. Alors, vous êtes invités tout au cours de la semaine.

65 Maintenant, si vous avez des questions et que vous ne pouvez être présent au moment où ces experts sont là, je vous inviterais quand même de les formuler, soit par écrit ou de prendre arrangement avec le secrétariat. On va tenter d'obtenir réponse à vos questions lors du témoignage de ces experts.

70 Pour participer à cette première partie, vous devez vous inscrire au registre si vous avez des questions. Alors, c'est simple. Vous vous inscrivez au registre, vous avez l'opportunité de poser deux questions par intervention. Les questions doivent être adressées à la commission et, par la suite, on va aller chercher les réponses de la part, soit du ministère des Transports ou des personnes-ressources invitées.

75 En ouverture, nous allons demander s'il y a des documents à déposer ou des compléments d'information à fournir. Ministère des Transports?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

80 Madame la présidente, nous n'avons pas de document, ni d'information complémentaire à fournir à ce moment-ci.

LA PRÉSIDENTE :

85 Bien. Du côté des personnes-ressources?

M. BERNARD BROUILLETTE :

90 Oui, madame la présidente. Le ministère de l'Agriculture déposera deux documents, ce soir, dont l'un est la carte d'utilisation des sols sur le tracé sud de l'autoroute et un document qui a été fait en novembre 2001, qui s'appelle *L'agriculture dans la Communauté métropolitaine de Montréal, le portrait sommaire*.

LA PRÉSIDENTE :

95 Pendant qu'on vous a au micro, est-ce que vous pourriez nous illustrer justement avec une carte, peut-être le ministère des Transports pourrait aider.

M. BERNARD BROUILLETTE :

100 Malheureusement, je ne l'ai pas sur support informatique, mais je pourrais l'apporter.

LA PRÉSIDENTE :

105 Présentant justement le tracé sud. Puis vous pourriez, à ce moment-là, nous livrer sommairement quel est le type d'utilisation et la qualité des sols en présence?

M. BERNARD BROUILLETTE :

110 Oui. Je pourrais...

LA PRÉSIDENTE :

Faire une synthèse de ça?

115 **M. BERNARD BROUILLETTE :**

Oui. Je pourrais vous faire une présentation de cet ordre-là. J'ai aussi des tableaux sur support informatique, si Michel veut me prêter son portable.

120 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, on va aller chercher cette information-là.

M. BERNARD BROUILLETTE :

125 Vous voulez ça immédiatement, madame?

LA PRÉSIDENTE :

130 Si vous pouvez le faire.

M. BERNARD BROUILLETTE :

135 Oui. D'abord, je voudrais apporter à votre attention, madame la présidente, qu'au Québec, il y a seulement 4 % des sols qui sont des sols qui sont pour l'agriculture, qui sont voués à l'agriculture. Il n'y en a pas plus. Deuxièmement, sur les 4 %, au niveau de toute la province, il y a seulement que 1.7 % des sols qui sont de grande qualité pour faire de la grande culture ou de la culture horticole, ou faire des prairies ou des pâturages avec rotation.

140 Donc, dans la MRC de Roussillon, les sols sont à 95 % de catégorie 2, des sols de la classification canadienne. Ils sont parmi les meilleurs sols de la province. Ils bénéficient d'un climat et degré-jour de longue durée qui permettent de performer au niveau des rendements.

145 D'après les cartes d'utilisation des sols que j'ai ici en ma présence, ces sols-là sont principalement, présentement, utilisés à la culture de foin, de maïs-grain et de céréales. Ici, ici, puis ici.

150 Cette partie ici, vous avez encore du maïs-grain et du soya, des céréales. C'est toujours du maïs-grain ou des prairies. De ce côté-ci, ainsi que vous voyez, on rentre dans le périmètre urbain, mais c'est utilisé à des fins agricoles à ce moment-ci. D'après nos cartes, c'est du maïs-grain.

155 Présentement, d'après la photo aérienne – je ne sais pas de quelle année elle date – 2000, on voit que c'est des prairies. Puis c'est sur le territoire aussi de la compagnie de béton Lafarge.

160 Je vais donc me référer, maintenant, madame la présidente, au document qui a été préparé, qui s'appelle *L'Agriculture dans la Communauté métropolitaine de Montréal, un portrait sommaire*. Je vais aller à seulement que deux tableaux qui tiennent compte, d'abord d'un tableau synthèse qui parle des terres agricoles et du potentiel agricole au niveau de la province de Québec. Après ça, au niveau de la CMM et au niveau de la MRC de Roussillon. Et, on pourrait aller de façon plus pointue dans la municipalité de Saint-Constant.

165 Nous attirons votre attention que ça tient compte des statistiques avant juste ce qui s'est produit après l'adoption de la Loi de la Commission de protection du territoire agricole en 1981. Donc, j'attirerais votre attention sur la colonne du pourcentage qui est reconnu en zone agricole et qui est bon pour des fins agricoles au Québec, sur toute la superficie du Québec, c'est de 4 %, alors que la Communauté métropolitaine de Montréal est de 64 %.

170 **LA PRÉSIDENTE :**

Qu'est-ce que ça veut dire? 64 % de 4 %? Qu'est-ce que c'est?

M. BERNARD BROUILLETTE :

175

Non. Le 64 %, c'est par rapport à tout le territoire de la CMM. Pour vous familiariser, le CMM, ça comprend la Ville de Montréal, plus la couronne sud qui comprend les différentes MRC comme Champlain, la MRC de la Vallée-du-Richelieu, Lajemmerais. Et, les chiffres qu'on voit entre parenthèses sont le nombre de municipalités qui vont être insérées dans la CMM en l'an 2006.

180

LA PRÉSIDENTE :

Alors, c'est 64 % de ce territoire-là qui est...

185

M. BERNARD BROUILLETTE :

Qui était agricole en 1981. Il faut bien le dire, là. On va voir la progression, qu'est-ce qui est arrivé. Si on va un petit peu plus loin, vous voyez qu'en 2000, le territoire agricole a perdu des superficies au-dessus de 200 000, 206 000, en fin de compte, 244 hectares qui ont diminué. Il est resté à 4 % parce que c'est des questions de pointage, à cause des décimales mais, regardez, la Communauté métropolitaine de Montréal est passée à 57.

190

LA PRÉSIDENTE :

Alors, 7 % en vingt ans...

195

M. BERNARD BROUILLETTE :

Oui.

200

LA PRÉSIDENTE :

... de perte.

205

M. BERNARD BROUILLETTE :

De perte. Si on regarde les variations par rapport à 81, vous voyez que la province de Québec a baissé de 3 %; la CMM, de 11 %; et, si nous allions voir la MRC, un petit peu plus bas, de Roussillon qui est ici, donc, vous voyez que, elle, elle avait de son territoire 76 % de son territoire qui était agricole et, en l'an 2000, elle a tombé à 72 %. Donc, elle a un recul de 5 % de ses superficies. La province, elle a perdu 3 %.

210

LA PRÉSIDENTE :

On dirait 4, mais...

215

M. BERNARD BROUILLETTE :

220 Mais, ici, on a 5, mais si on remonte le tableau -- c'est parce que c'est difficile à suivre, ça n'a pas été fait pour être visualisé comme ça.

LA PRÉSIDENTE :

225 Mais quand même, supposons qu'on essaie de le comprendre un autre moment donné, on voit 76 % en 81 et, en 2000, 72 %.

M. BERNARD BROUILLETTE :

230 72 %.

LA PRÉSIDENTE :

235 Ça fait 4 %, ça. Pourquoi on arrive à -5?

M. BERNARD BROUILLETTE :

240 Pourquoi on arrive à -5? C'est parce que vous devez prendre le 1 487 hectares qui est perdu, puis aller sur la superficie qui était reconnue en 81. Ce qui fait un 5 %. Si on divise 1 487 par le 28 000...

LA PRÉSIDENTE :

245 On ne se choquera pas pour 1 %.

M. BERNARD BROUILLETTE :

250 Non, non, non. Mais vous voyez qu'elle suit la tendance. Comme je voulais vous expliquer, dans la Communauté métropolitaine, c'est 11 % la réduction, puis dans la MRC de Roussillon, c'est 5 %.

Comme on expliquait, on a perdu 3 % au niveau de la province de Québec, 11 au niveau de la CMM, puis 5 % au niveau de la MRC.

255 Après ça, l'autre point que j'aimerais attirer votre attention, c'est le taux d'occupation. La province de Québec occupe son territoire au niveau agricole à 58 %. Dans la CMM, en 81, c'était à 60 % et Roussillon était à 69 %. Donc, c'est une agriculture très dynamique. Quand on est à 69 %, on est au maximum de l'utilisation du territoire, parce que ça occupe aussi les chemins et tout. C'est des figures grossières.

260

Si on regarde le nombre d'entreprises louées dans la province de Québec, elles sont de 11 %; dans la CMM, elles sont de 39 %; et, dans Roussillon, on est à 34 %.

265 En 96, vous voyez, le taux d'occupation est de 54 % dans la province de Québec; dans la CMM, suite à l'adoption de la Loi de la protection du territoire agricole, ça a amené les producteurs à avoir confiance dans le système, l'économie est basée sur une question de confiance, donc les gens se sont mis à être plus productifs, à réinvestir et on a monté notre taux d'occupation à 73,7 au lieu de 60 %. Au niveau de Roussillon, c'est la même chose, on a maintenu à 69 % notre taux d'occupation.

270 Les revenus par rapport à 81 et 96, la province de Québec, vous voyez que la variation entre l'année 81 et 96 a été de 145 % d'augmentation au niveau de l'agriculture au niveau de la province de Québec. Au niveau de la CMM, est de 226; au niveau de la MRC de Roussillon est de 168.

275 Au niveau des capitalisations, entre 81 et 96 est de 59 % au niveau de la province; au niveau de la CMM est de 101 %; au niveau de la MRC de Roussillon est de 84 %.

280 Là maintenant, on va aller voir plus précisément Saint-Constant par rapport à la MRC de Roussillon. Nous voyons que la Municipalité de Saint-Constant est à 87 % en 81, agricole; en 2000, elle a tombé à 79 %. Ce qui représente une perte de 9 %. Si on la compare à la CMM, c'était 11 %; par rapport à la MRC, c'est de 5 %.

285 Donc, les gens, pour maintenir leur revenu doivent aller -- ils sont plus dynamiques, ils doivent louer plus d'entreprises à l'extérieur de leur territoire. C'est pour ça que le taux, ils ne peuvent pas tellement dépasser le 71 %.

290 Vous voyez, Saint-Constant, par rapport à la MRC, le nombre d'hectares versus 96 à 91 exploités était de 227 en moins par rapport à la MRC de Roussillon qui en avait 1 023 de moins. Les revenus, vous voyez que la Municipalité de Saint-Constant est très, très dynamique. Entre 81 et 96, elle a augmenté de 230 % ses revenus versus la MRC qui est de 168, puis celle de la CMM est alentour de 225 qu'on a vu tout à l'heure.

295 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça, c'est les revenus des agriculteurs ou revenus globaux?

M. BERNARD BROUILLETTE :

300 Les revenus globaux de l'agriculture de la Paroisse de Saint-Constant. Normalement, c'est les agriculteurs.

LA PRÉSIDENTE :

305 Parce que c'est majoritairement agricole.

M. BERNARD BROUILLETTE :

310 C'est spécifiquement, d'après les déclarations qui nous sont faites au sein du ministère de l'Agriculture et de Stat. Canada.

LA PRÉSIDENTE :

315 D'accord. Ça va pour le global?

M. BERNARD BROUILLETTE :

320 Oui. Je voulais juste porter aussi à votre attention que dans le schéma d'aménagement de la MRC de Roussillon révisé en novembre 2001, que 75 % de la population des villes de Saint-Constant, Candiak, Delson – je n'ai pas les notes ici avec moi, mais je les ai à ma place – 75 % de ces gens-là ont un travail à l'extérieur de leur municipalité, à l'extérieur de la MRC de Roussillon.

LA PRÉSIDENTE :

325 Une petite question. On voit qu'il y a quand même eu un recul depuis la Loi de la protection du territoire agricole. Depuis 20 ans, il y aurait eu un recul de 9 %, je crois?

M. BERNARD BROUILLETTE :

330 Oui, exactement, pour la municipalité de Saint-Constant.

LA PRÉSIDENTE :

335

Alors, 9 % sur 20 ans, vous considérez ça comment? Est-ce que c'est beaucoup ou léger, par rapport à d'autres régions?

M. BERNARD BROUILLETTE :

340

Si on peut regarder la moyenne de la Montérégie, de la couronne sud, c'est une grande partie de la Montérégie, est et ouest -- c'est parce que je ne veux pas donner une réponse à brûle-pourpoint comme ça. Mais c'est élevé.

345

Ce qu'il faut comprendre, c'est qu'on n'a pas beaucoup de sols au Québec, puis à mesure qu'on va en abandonner, on va être moins en position de faire notre production nous-mêmes. J'ai fait des calculs à partir d'un spécialiste américain qui dit qu'à l'hectare, si on était avec de la fève, alimenter 13 personnes à l'hectare; si vous multipliez par 100 hectares, ça fait 1 300 personnes. Si vous multipliez par 500 hectares, comme on perdrait si on faisait le tracé sud, ça ferait au-dessus de 69 000 personnes qui n'auraient pas -- donc, on aurait l'équivalent des villes ici qui n'auraient pas été nourries pour une année.

350

LA PRÉSIDENTE :

355

Alors, ça représente quel pourcentage? Qu'il y ait une perte de 9 % depuis 20 ans, le tracé sud représenterait une perte de quel pourcentage?

M. BERNARD BROUILLETTE :

360

Bien, c'était 1 400 à peu près le nombre d'hectares perdus. 500, ça serait près du tiers, je dirais.

LA PRÉSIDENTE :

365

500?

M. BERNARD BROUILLETTE :

370

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

375

Qu'est-ce qui a justifié le fait qu'on a perdu 9 %?

M. BERNARD BROUILLETTE :

380 C'est que je crois que c'est dans les années 90, il y a une révision du schéma où on a donné, la Commission de protection du territoire a voulu faire une restructuration, puis il y a des terrains qui ont été cédés au périmètre urbain.

LA PRÉSIDENTE :

385 Alors, c'est le périmètre urbain qui a pris de l'espace sur la zone agricole?

M. BERNARD BROUILLETTE :

Oui.

390 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que cette progression-là, elle est constante ou s'il y a eu un virage?

M. BERNARD BROUILLETTE :

395 Non. Depuis ce temps-là, il y a eu un virage. Disons, depuis l'an 2000, il y a seulement eu, je crois, 4 hectares qui ont été cédés de territoire agricole au périmètre urbain et le périmètre urbain nous a redonné, je crois, 52 hectares ou 59, je n'ai pas le chiffre exact en tête.

400 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

405 Monsieur Brouillette, quand on parle donc de perte dans la superficie agricole, est-ce que c'est spécifiquement une partie de la zone agricole qui a été cédée à la zone blanche ou si on parle plus généralement de cessation d'exploitation agricole? Dans les premières colonnes.

M. BERNARD BROUILLETTE :

410 Non. Dans nos statistiques, lorsqu'on parle, c'est des terres qui ont été cédées à un périmètre urbain.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

415 D'accord. Indépendamment qu'elles soient exploitées ou pas.

M. BERNARD BROUILLETTE :

420 Oui. Parce que si elle est abandonnée, théoriquement, on est dans une région trop dynamique, c'est un autre producteur qui va la prendre à sa charge en location en attendant que l'autre personne décide de la vendre.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

425 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

430 Merci pour votre présentation. Alors, on va poursuivre avec les gens inscrits au registre.
Monsieur Léonard Broekhuizen.

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

435 Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

440 **M. LÉONARD BROEKHUIZEN :**

445 J'aimerais savoir si on peut reprendre où ce qu'on avait arrêté, hier? Parce qu'on était en train de regarder les voies de contournement si, à l'intersection de la 30 avec la 132 actuelle, il y avait un empêchement de passer, le ministère avait montré des acétates, puis il y avait une ambiguïté dans les deux. Et, j'aimerais ça qu'on retourne là pour pouvoir en discuter, s'il vous plaît.

LA PRÉSIDENTE :

450 C'est bien.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

455 Je vais demander à monsieur Marcel Beaudoin de répondre aux questions.

M. MARCEL BEAUDOIN :

460 Alors, la question est? On va reprendre les acétates. Alors, au départ, qu'est-ce qu'on
entend par un plan de contournement, madame la présidente, c'est que lorsqu'une route, pour
des raisons quelconques, se ferme ou doit être fermée, le ministère, partout au Québec
actuellement, est en train de faire des plans de contournement. Et ce sont actuellement des
plans préliminaires qu'on est en train de faire, au cas où une situation de ce genre-là
surviendrait.

465 Dans ce cas-ci, admettons que c'est un contournement pour automobiles, admettons
que dans le pire des scénarios, admettons qu'il y a un accident qui fait en sorte ou un problème
qui fait en sorte que l'autoroute 30 et la 132 sont fermées, la voie de contournement préconisée
par le plan de contournement, c'est l'utilisation de la route 138, la 30, la Montée Saint-Régis et
470 la rue Saint-Pierre pour retourner sur la 132. D'accord?

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

475 Un instant, s'il vous plaît. Je voudrais juste faire montrer que la section de l'autoroute 30
entre la 132 et la Montée Saint-Régis, en ce moment, elle est en pointillé rouge. Donc, on ne
peut pas l'utiliser, O.K.? Merci. Si tu peux continuer, s'il vous plaît?

LA PRÉSIDENTE :

480 Est-ce que c'est exact?

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

485 Montre, là. Parce que l'autre acétate montre le contraire.

M. MARCEL BEAUDOIN :

490 Actuellement, ce qui arrive, le tracé rouge, en rouge, indique une voie où on ne
permettra pas justement la circulation parce qu'il y a un blocage à l'intersection. Alors, c'est
normal que ce soit fermé. C'était l'acétate 7.3 pour votre information.

495 Alors, on passe à l'acétate 7.8. C'est un plan global de contournement pour camions.
C'est un plan très général qu'on a fait et qu'on propose. Et, si vous voulez, madame la
présidente, je vais vous faire des scénarios pour que vous puissiez mieux comprendre ce que
veut dire ce plan-là.

500 Admettons que je suis un camionneur, je suis à Châteauguay et que je veux me rendre
au sud aux États-Unis. Le plan veut dire que de Châteauguay, je prends l'autoroute 30, la 221,
la 219 et la 15 pour me rendre aux États-Unis.

Deuxième scénario: je suis à Châteauguay et je veux me rendre à Sorel. Je prends la 138, la 20 Est, le pont Champlain et l'autoroute 30 pour me rendre à Sorel.

505 Un troisième scénario: je suis à Châteauguay et je veux me rendre à Sherbrooke. C'est la même chose. Au lieu de passer par la 132, je passe par la 138, la 20 Est, le pont Champlain et l'autoroute 10.

510 Si je suis à Châteauguay, je veux me rendre à Saint-Jean, au lieu de passer par la 132, je passe par la 138, la 20, le pont Champlain, la 10 et la 35 pour me rendre à Saint-Jean.

Si je suis à LaSalle, LaSalle au sud de Montréal, je veux me rendre aux États-Unis, j'ai le choix de deux parcours: soit que je prenne la 132, la 30, la 221, la 219 et la 15; ou je peux passer par le contournement de Montréal.

515 Si j'arrive de Québec par l'autoroute 30, je vais avoir un message ici au coin de la 30 et de la 10 m'indiquant que la route 132 est fermée. Donc, comme camionneur, je vais utiliser le pont Champlain, faire le détour par la 20 Ouest, la 138 pour me rendre à Châteauguay.

520 C'est la même chose sur l'autoroute 10. Si j'ai à me rendre à Châteauguay, je vais voir une information au coin de la 10 et de la 30, par exemple, pour m'indiquer que la route 132 est fermée. Et, ça va comme ça. C'est ça les plans de contournement.

LA PRÉSIDENTE :

525 D'accord. Maintenant, vous êtes camionneur, vous avez l'information que la route est fermée. Comment faites-vous pour sélectionner le meilleur chemin? Est-ce qu'on offre des possibilités, à ce moment-là?

M. MARCEL BEAUDOIN :

530 Oui. Je vais vous montrer l'acétate suivante, qui est l'acétate 7.9, qui va illustrer sommairement ce que c'est qu'un plan de contournement. C'est à titre d'exemple. Les plans de contournement sont fait de une ou de plusieurs planches ou de plusieurs cartes et, selon les situations, lorsqu'une fermeture arrive, les employés du ministère des Transports installent des panneaux de signalisation, et ce qu'on appelle ici souvent des panneaux à message variable, 535 où est-ce qu'on peut à distance indiquer les messages qu'on veut bien faire passer aux automobilistes ou aux camionneurs.

540 Alors, ici, vous avez, par exemple dans ce cas-ci, vous avez des panneaux 132 Ouest. Vous avez un message du panneau variable comme quoi la route 132 Ouest est barrée, déviation via la 138 Est. Et, tout au long du parcours, tous les panneaux sont indiqués pour le contournement. Ça répond à votre question?

LA PRÉSIDENTE :

545

Pour le moment, oui.

Est-ce que vous avez des précisions à obtenir sur cet élément-là?

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

550

Bien, moi, j'aimerais juste mentionner que la plupart des camionneurs qui passent, il doit y avoir un pourcentage qui vient de l'Ontario, du Nouveau-Brunswick et des États-Unis. J'ai jamais vu les pancartes en anglais, ça fait que je sais pas s'ils vont comprendre. Ça fait que c'est à souhaiter qu'ils vont prendre la bonne direction. C'est tout.

555

M. MARCEL BEAUDOIN :

La signalisation est en français au Québec.

560

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

Donc, on n'invite pas nos amis américains et nos voisins de l'est et de l'ouest à venir camionner chez nous.

565

LA PRÉSIDENTE :

Alors, ça, c'est un autre débat. On ne réglera pas ça, ce soir.

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

570

Je sais que ce n'est pas sujet à débat ce soir, madame. J'ai le droit à une deuxième question?

LA PRÉSIDENTE :

575

Oui.

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

580

On a parlé des voies de contournement en cas que la jonction de l'autoroute 30 et la 132 ne soit pas accessible. Advenant un déversement toxique quelconque, parce que j'aimerais savoir, premièrement, si le ministère peut nous indiquer, étant donné qu'il va y avoir un achalandage qui va augmenter de circulation, combien qu'il y a de camions avec des produits

585

toxiques qui circulent actuellement sur la 132, combien qu'il va y avoir d'augmentation

approximatif.

Et, s'il y a un déversement d'un camion citerne qui a un acide quelconque, si ça, ça s'en va dans les pompes qui sont censées prendre de l'eau et verser dans la rivières pour aller

590

dans le fleuve, j'aimerais savoir comment le ministère de l'Environnement va envisager ça. Puis, ensuite, étant donné que j'ai une formation en fabrication mécanique, j'aimerais qu'il m'explique comment que l'acide chlorhydrique va faire... comment les pompes vont faire à résister à de l'acide chlorhydrique si jamais ça rentre dans les pompes.

595

LA PRÉSIDENTE :

On peut peut-être demander aussi, tant qu'à faire, comment les poissons vont faire pour survivre.

600

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

Ah! bien, là, je ne voulais pas exagérer.

LA PRÉSIDENTE :

605

Vous avez formulé une question qui fait appel à beaucoup de gens ici. Ça fait qu'on va faire le tour de la question, tant qu'à y être.

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

610

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

615

Alors, d'abord, on va commencer avec le ministère des Transports. Par la suite, on va y aller avec le ministère de la Sécurité publique pour nous indiquer comment justement, quelle est la stratégie, la politique du ministère pour s'assurer que tout est fait dans les règles de l'art. Par la suite, ça sera le ministère de l'Environnement qui nous indiquera quelle est leur intervention en ce domaine-là. Et, ce serait utile de savoir quel est le temps de réponse. Est-ce

620

que ça prend une heure intervenir? Deux heures? Est-ce que justement le choc est donné au milieu et il y a une mort massive au niveau de la faune aquatique? Alors, on va finir avec les questions de faune aquatique pour faire le tour de la question. On commence.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

625

Alors, madame la présidente, pour répondre à la première partie de la question, c'est-à-dire sur la statistique de circulation, le nombre de camions transportant des matières dangereuses, je vais demander à monsieur Marcel Beaudoin de présenter la réponse.

630

M. MARCEL BEAUDOIN :

635

Alors, c'est l'acétate 7.23 pour débiter. Plutôt, je vais commencer par 7.24. Les enquêtes auprès du camionnage de matières dangereuses, c'est très différent d'une enquête habituelle qu'on fait pour connaître la quantité de camions ou la quantité de véhicules automobiles.

640

Il est important de connaître le nombre de camions de matières dangereuses, ça, c'est certain, mais ce qui est plus important encore, c'est de savoir quel type de produit circule. On ne peut pas mettre dans un même baril tous les produits de matières dangereuses. Il y a des matières qui sont relativement peu offensives pour une population riveraine; il y en a d'autres qui le sont beaucoup; il y en a d'autres qui le sont à des degrés divers, selon que l'on a divers accidents ou avec quoi ils se mélangent.

645

Donc, le ministère, si vous regardez à travers le Québec, il y a relativement peu de données sur les volumes de transport de matières dangereuses. C'est souvent des estimés qu'on fait. Et, ça, c'est normal un peu.

650

Nous, dans la Direction de l'ouest de la Montérégie, on n'a pas fait d'enquête cordon pour savoir qu'est-ce qui se passe sur les matières dangereuses, pour plusieurs raisons. Une des premières raisons, c'est que l'expérience américaine, on a regardé qu'est-ce qui s'était fait aux États-Unis, et ils se sont aperçus que la variation du transport des matières dangereuses pouvait aller, d'une semaine à l'autre, de 100 %. Et, je peux vous citer l'article en question, c'est un résultat où est-ce que plusieurs états ont fait le même genre d'enquête et ils en sont arrivés à des résultats suivants.

655

C'est-à-dire que si on fait une enquête cordon sur la 132, pendant pas seulement qu'une journée, mais imaginez une semaine où est-ce qu'on arrête tous les camions et on demande d'où est-ce qu'ils viennent, qu'est-ce qu'ils transportent, on a le résultat de la première semaine ici en nullité.

660

Si on recommençait la deuxième semaine, on aurait ça. La quatrième semaine, si, par hasard, on faisait ça une quatrième semaine, on aurait ce genre de résultat-là. Alors, vous voyez la problématique. Ça, c'est une des problématiques.

665 L'autre problématique, lorsqu'on commence à arrêter des camions, avec les systèmes de communication qu'on a aujourd'hui, c'est fini. Notre enquête est faussée. On va faire des détours pour ne pas passer à l'enquête.

670 On a donc choisi en Montérégie de faire un autre type d'enquête, qui est très difficile à faire mais qui fait appel aux entreprises. Et, on est en train de la faire. Ce sont des résultats préliminaires qu'on vous présente, très préliminaires, mais on a le grand avantage de pouvoir informer nos partenaires d'une certaine partie des matières qui circulent sur la 132.

675 Alors, je vais juste vous faire un petit *briefing* sur le type d'enquête qu'on a faite. On a recensé toutes les entreprises de matières dangereuses en Montérégie, excluant les produits pétroliers, la distribution locale, et on a envoyé un questionnaire à ces entreprises-là leur demandant de nous illustrer, sur des parcours, les quantités de matières dangereuses qu'ils transportaient en termes de camions, le circuit qu'ils utilisaient et le type de matière transportée, pour qu'on puisse avoir, non seulement pour la 132 mais pour l'ensemble de la Montérégie, 680 une image qui va faire en sorte qu'on va pouvoir informer nos partenaires pour diminuer la quantité de préparation qu'on doit avoir en cas d'accident.

685 Parce qu'il faut savoir qu'en Amérique du Nord, actuellement, il y a 750 000 produits chimiques en circulation. On s'est dit, si on en arrive à diminuer ce nombre-là à une centaine, ça veut dire que les premiers intervenants en termes de matières dangereuses ou de sécurité auront une image assez probable de la matière avec laquelle ils auront à faire face.

690 Alors, les résultats que nous avons, c'est des résultats préliminaires, c'est les suivants. Alors, les dix matières les plus transportées sur la 132, suite à cette enquête-là, ce sont les savons, les produits de nettoyage, accumulateurs, le propane, le charbon, le coke de pétrole, les gaz comprimés, l'acide sulfurique, l'essence, distillat de pétrole, déchets toxiques lixiviables, liquides chimiques et dichlorobenzène. C'est les résultats de notre analyse.

695 C'est une information que nous nous proposons de remettre à nos partenaires, les municipalités, pour qu'elles puissent se préparer à une éventualité d'un déversement de ce type de produit-là.

LA PRÉSIDENTE :

700 Par exemple, un camion qui transporterait du chlore?

M. MARCEL BEAUDOIN :

705 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

710 Qui s'en irait vers Varennes.

M. MARCEL BEAUDOIN :

Oui.

715 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est possible qu'il choisisse de passer ou, en tout cas, qu'il doive passer par la 30?

M. MARCEL BEAUDOIN :

720 Oui, c'est possible.

LA PRÉSIDENTE :

725 Et, avez-vous déjà fait face à des déversements de ce type?

M. MARCEL BEAUDOIN :

730 Je pense que la question s'adresserait peut-être mieux au ministère de l'Environnement ou à la protection civile, parce que nous, on gère plus les routes à ce niveau-là.

LA PRÉSIDENTE :

735 Est-ce que vous êtes informé justement lorsqu'il y a un accident comme ça?

M. MARCEL BEAUDOIN :

740 Bon, ce que je peux vous dire, c'est que sur la 132, on a les accidents de matières dangereuses depuis quatre ans. De 1996 à 2000. Si vous voulez, je peux vous présenter l'acétate.

LA PRÉSIDENTE :

745 Ça nous donne un aperçu.

M. MARCEL BEAUDOIN :

750 Alors, ce sera l'acétate 7.13. Ce sont les accidents de matières dangereuses qui se sont produits entre janvier 1996 et décembre 2000. Il y a eu deux accidents de matières dangereuses, sans conséquence, sans déversement.

755 Si vous voulez, je peux aussi, à titre de comparaison, je peux vous montrer les accidents de camions. Alors, c'est l'acétate 7.12. Alors, en comparaison, ce sont les accidents de camions mais sur ce nombre-là, on a eu deux accidents de matières dangereuses.

LA PRÉSIDENTE :

760 Est-ce que ça existe des statistiques en Amérique du Nord à partir desquelles on peut estimer le nombre d'accidents impliquant des camions qui transportent des matières dangereuses, lorsqu'on a un estimé du nombre de camions qui circulent, un débit.

M. MARCEL BEAUDOIN :

765 Non. C'est justement ça la problématique des accidents de matières dangereuses, on n'a pas assez d'accidents au Canada de matières dangereuses pour faire des statistiques valables. À titre d'exemple...

LA PRÉSIDENTE :

770 Mais, aux États-Unis?

M. MARCEL BEAUDOIN :

775 Aux États-Unis, le problème là-dedans, c'est que les accidents de matières dangereuses n'ont pas un comportement comme les accidents de camions. Il y a une foule de critères, qui fait en sorte que les accidents peuvent arriver là où il y a des concentrations d'entreprises de matières dangereuses et il y a aussi tout l'aspect relié à la sécurité des routes.

780 À titre d'exemple, je vais vous montrer l'acétate 7.21 qui est des accidents survenus dans l'ouest de la Montérégie, des accidents de matières dangereuses dans l'ouest de la Montérégie de 94 à 98. Et, voyez-vous, ici sur la 20, c'est là qu'il y a des gros débits de transport de matières dangereuses. Pourtant, on n'a seulement que deux accidents.

785 Si on regarde la 201 à Valleyfield où est-ce que les débits sont beaucoup moindres, on se retrouve avec quatre accidents. Et, c'est pour ça que l'analyse des accidents de matières dangereuses, c'est très complexe. Et, c'est pour ça qu'on a peu de chiffres, peu de données et peu de méthodes pour en arriver à des conclusions ou faire des prédictions sur les analyses.

LA PRÉSIDENTE :

790

Alors, on va faire l'hypothèse qu'il y a un accident à un moment donné.

M. MARCEL BEAUDOIN :

795

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

800

Étant donné qu'on ne peut pas prévoir actuellement l'incidence ou à quelle fréquence un tel accident pourrait arriver, cependant, on admet que c'est une chose possible. D'accord? Alors, est-ce que vous pouvez nous indiquer justement quelle est l'approche du ministère pour tenter de gérer ça le mieux possible?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

805

Alors, compte tenu que l'autoroute serait surbaissée, il y a des systèmes qui seraient installés, je vais demander à monsieur Jacques Verville de nous présenter ses données à ce sujet-là.

810

M. JACQUES VERVILLE :

Bonjour, madame! Ici, madame, on voit un schéma type de drainage de l'autoroute 30 en dépression et on voit ici, à la sortie des bassins de rétention, on a prévu des vannes de fermeture contrôlées en cas de déversement accidentel.

815

Et puis, lorsque ces vannes seront fermées, bien, les matières dangereuses seront contenues dans les bassins de rétention, lesquels seront vidangés par des mesures appropriées.

820

LA PRÉSIDENTE :

Quel est le temps de réaction? Qui donne ordre de fermer?

M. JACQUES VERVILLE :

825

C'est la Sécurité civile, madame, qui s'occupe en cas de déversement d'aller actionner, avec les municipalités, d'actionner ces vannes-là.

LA PRÉSIDENTE :

830

Du côté de la Sécurité civile, est-ce que vous avez des compléments d'information à nous fournir? Pouvez-vous nous dire quelle est votre expérience ou les expériences de votre ministère, quel a été le temps d'intervention pour réagir à de tels événements?

835 **Mme DOMINIQUE GAUTHIER :**

Bien, je voudrais vous dire en premier, c'est que la municipalité est responsable d'assurer la sécurité des personnes et des biens sur son territoire. Donc, nous, pour le ministère, notre rôle, notre mandat est de venir en soutien aux municipalités. Alors, lorsqu'une
840 municipalité est bien préparée, lorsqu'elle est arrivée justement avec les générateurs de risques ou, finalement, qu'elle connaît bien le territoire qu'elle gère, elle est en mesure justement de pouvoir bien opérer et agir dans les temps requis.

À ce compte-là, on n'a pas d'audit, on n'a pas, finalement je n'ai pas de données avec
845 moi pour dire combien de temps il faut réagir par rapport à tel ou tel risque. Ce qui est important de savoir, c'est quoi l'impact, à savoir qu'il peut y avoir des accidents. Maintenant, en sécurité civile, ce qui est important, c'est de savoir c'est quoi l'impact sur les biens et les personnes. C'est dans ce sens-là.

850 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous testez des hypothèses avec les municipalités? Est-ce que vous avez des plans d'urgence qui permettent de s'assurer que les bonnes personnes sont mises à contribution rapidement dans les endroits justement susceptibles de recevoir un fort camionnage
855 de camions qui transportent des matières dangereuses?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

À votre préoccupation, j'aurais deux éléments de réponse. Le premier, pour dire que
860 nous sommes en train d'élaborer avec les municipalités, pas juste de la région mais l'ensemble des municipalités, des plans pour faire en sorte qu'il y ait des interventions qui soient rapides et qui aient pour effet de contrôler les situations graves.

Deuxième élément de réponse par rapport à cette problématique que vous soulevez,
865 c'est que nos autoroutes sont patrouillées régulièrement par des patrouilleurs du ministère des Transports qui peuvent intervenir directement ou poser des gestes, de sorte qu'il y ait une intervention rapide qui soit amenée pour fins de contrôle de situation dangereuse de ce type-là.

870 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, ils sont avisés de quels gestes ils doivent poser pour fermer, par exemple, des vannes, etc., ou ils prennent contact avec les personnes concernées dans les municipalités?

875 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Règle générale, ils vont prendre contact avec les gens des municipalités qui, eux, seront éventuellement formés pour fermer les vannes et des choses du genre.

880 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

Du côté du ministère de l'Environnement, vous pouvez préciser quelle est la politique pour protéger le milieu?

885

M. JACQUES ALAIN:

Oui. Bien, le ministère de l'Environnement possède des services d'Urgence environnement dans toutes les directions régionales. Évidemment, c'est les municipalités qui sont responsables du programme mais Urgence environnement peut intervenir comme conseiller dans des cas de déversement. Et, la préoccupation principale du ministère, d'Urgence environnement, c'est justement de protéger l'environnement.

890

Alors, dans un cas comme ça où il y a un déversement dans la rivière, bien, c'est de protéger justement l'endroit du rejet par un bassin de rétention. Puis, ici, la Direction régionale étant à Longueuil, alors Urgence environnement peut être ici dans moins d'une demi-heure. Mais c'est quand même la municipalité qui est le maître d'oeuvre de ça.

895

LA PRÉSIDENTE :

900

Et, c'est la municipalité, à ce moment-là, qui doit intervenir.

M. JACQUES ALAIN:

905

Oui, oui.

LA PRÉSIDENTE :

Elle est la première appelée.

910

M. JACQUES ALAIN:

Et, Urgence environnement assure un soutien technique.

915

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que c'est la municipalité qui assume les coûts de l'intervention?

920

M. JACQUES ALAIN:

Là, je ne pourrais pas vous dire, je ne le sais pas.

LA PRÉSIDENTE :

925

Dans les cas où ça s'est produit, est-ce que c'est à la charge de la municipalité, le temps supplémentaire et toute l'intervention ou si c'est défrayé...

M. RÉJEAN BEAULIEU :

930

Non. Non. Dans quelques cas, ce sont les propriétaires du camion ou de la flotte de camions qui est en cause, l'entreprise qui est en cause, qui s'occupe des frais causés par un déversement de matières dangereuses.

935

Il faut dire que dans une situation comme celle-là, ça prendrait une situation où il y aurait des pluies abondantes pour que le ruissellement atteigne tout le système de captation. Si c'est en période sèche, par le temps que ça prendrait à se rendre là, il y a d'autres manières, il y a d'autres moyens qui peuvent être utilisés pour capter les produits dangereux. Comme sur les autres autoroutes du ministère des Transports du Québec, il faut capter les produits qui sont toxiques, il faut éviter qu'ils se répandent. On suit les consignes du ministère de l'Environnement qui nous indique de quelle façon il faut procéder, selon le type de produit qui est déversé.

940

Mais, règle générale, ce sont les transporteurs qui sont responsables de défrayer les coûts et dans plusieurs cas, les transporteurs défraient directement eux-mêmes auprès des compagnies qui font la captation de ces produits-là.

945

LA PRÉSIDENTE :

950

Le ministère de l'Environnement, avez-vous des choses à rajouter sur ce point-là?

M. JACQUES ALAIN:

955 Tout simplement que le ministère possède l'équipement spécialisé pour intervenir assez rapidement. On a des systèmes de laboratoire mobile où ils peuvent prendre des mesures et dire s'il y a des dangers, par exemple. Alors, chaque direction régionale est bien équipée.

LA PRÉSIDENTE :

960

D'accord. Du côté pour la faune, la Société de la faune et des parcs du Québec, est-ce que vous avez eu à intervenir aussi parce que le milieu était affecté suite à un déversement?

M. GÉRARD MASSÉ :

965

Oui. C'est déjà arrivé, soit des déversements ou bien donc quelques fois, ça peut être aussi un gros immeuble qui passe au feu et puis, avec les eaux de pompiers, ça libère des acides aussi toxiques.

970

De plus en plus, les compagnies prévoient dans leurs assurances une certaine couverture, puis on demande, lorsqu'il y a une mortalité massive, pour aider le cours d'eau à récupérer le plus rapidement, d'ensemencer les espèces indigènes qu'il y avait dans le cours d'eau avant l'accident. Alors, souvent, c'est les compagnies d'assurance qui couvrent cet aspect-là.

975

LA PRÉSIDENTE :

On a fait...

980

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

Bien, les compagnies d'assurance n'assurent plus pour les inondations à Sainte-Catherine, en passant.

985

LA PRÉSIDENTE :

Mais, là, on parle de déversement toxique.

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

990

En tout cas, lui, il parlait d'inondation. En tout cas, j'ai peut-être mal compris, je m'excuse.

995 **LA PRÉSIDENTE :**

On va aller sur votre deuxième question.

1000 **M. LÉONARD BROEKHUIZEN :**

La belle acétate des centres de pompage, il montrait des bassins pour que l'eau puisse aller des pompes. J'aimerais savoir si c'est possible de savoir où ils sont situés sur le tracé et puis quel débit qu'ils sont capables de fournir à l'heure en cas d'une abondance, comme on disait hier, 1 fois par 100 ans, la grosse pluie qui arriverait peut-être. Et, si c'est possible de le savoir, s'il vous plaît.

1005 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien.

1010 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Je vais demander à monsieur Verville de revenir répondre à la question.

1015 **M. JACQUES VERVILLE :**

Les bassins de rétention sont installés dans l'entrée du ministère, aux endroits où on a des renflements au niveau des échangeurs. Et puis les bassins de rétention, au total, auront une capacité environ de 5 000 mètres cubes. Et puis on voit aussi que la vanne va servir à contrôler le débit, régulariser le débit pour pouvoir avoir en moyenne pas plus que 1 mètre cube/seconde du débit qu'on a actuellement.

1020 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1025 Est-ce que vous savez déjà le nombre de bassins de rétention que vous aurez sur ce tronçon-là?

M. JACQUES VERVILLE :

1030 On en a évalué environ cinq.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1035 À l'intérieur de l'emprise.

M. JACQUES VERVILLE :

À l'intérieur de l'emprise, oui.

1040

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Merci.

1045

M. JACQUES VERVILLE :

C'est l'acétate 13.11.

LA PRÉSIDENTE :

1050

Très bien.

Alors, je vous inviterais à vous réinscrire, si vous avez des questions.

M. LÉONARD BROEKHUIZEN :

1055

Je vous remercie beaucoup, madame, monsieur.

LA PRÉSIDENTE :

1060

Merci.

Nous invitons monsieur Mario Arsenault, s'il vous plaît. Bonsoir!

M. MARIO ARSENAULT :

1065

Je suis un résidant de Saint-Constant depuis 21 ans. J'écoute tout le monde du ministère, puis beaucoup d'intervenants. Tout le monde parle de terrains, on parle d'autoroute, on parle de terre agricole, on parle d'autos, camionnage, on parle de tout ça mais je pense qu'on oublie de parler du côté humain. Je pense que c'est le plus important et tout le monde a l'air d'oublier ça, parce qu'il y a des grosses gommages. On a de l'air à beaucoup l'oublier, je trouve.

1070

Puis mon fils est asthmatique. Je regardais les documents qu'on a déposés, le PR-6, puis la Régie régionale de la santé, elle invoque, elle dit qu'il y a un impact permanent significatif sur la qualité de l'air.

1075

Moi, je veux savoir quels seront les coûts sur la santé dans notre communauté d'ici peut-être 20 ans, mais sur une longue échelle parce qu'il n'y a pas rien qu'aujourd'hui, en ce qui a trait à la pollution et le bruit, je veux savoir au niveau de ma qualité de vie, puis les soins, qu'est-ce que ça va en coûts, est-ce qu'il y a quelqu'un qui a estimé ça.

1080

LA PRÉSIDENTE :

1085 D'accord. D'abord, je vais vous rassurer. On a commencé par parler de transport et tout ça, mais cet après-midi, on a aussi parlé de qualité de vie, de liens entre les deux, partie nord et partie sud, de l'autoroute, de la question du bruit aussi. Et, demain soir, on va avoir un spécial santé, si vous voulez, sur tout ce qui concerne la qualité de l'air, les normes, les critères de qualité de l'air et l'effet sur la santé. On a demandé au ministère de la Santé et des Services sociaux de faire une présentation sur cette question-là. Alors, est-ce que vous pourrez être ici demain?

1090

M. MARIO ARSENAULT :

Oui. Oui.

1095

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je pense que c'est important, parce qu'il se prépare justement à nous faire...

1100

M. MARIO ARSENAULT :

Une présentation.

1105

LA PRÉSIDENTE :

... une présentation, à faire un témoignage sur cette question-là. C'est majeur la qualité de vie, la santé, la sécurité des gens. Ça fait partie de l'environnement, puis c'est évidemment une considération importante pour tout le monde. Soyez assuré qu'on va le traiter.

1110

M. MARIO ARSENAULT :

1115

Merci beaucoup. Ma deuxième question, c'est surtout une question peut-être à quatre volets. Je veux savoir combien de terrains par ville le MTQ a expropriés, combien de taxes perçoivent-ils sur ces terrains. Puis combien ça implique le manque à gagner des villes depuis 34 ans que le ministère des Transports perçoit des argents de ces taxes-là. Puis quel coût de taxation ça va représenter pour les citoyens, le rajout des voies d'accès sur la 30, sur la 132. Combien ça va nous coûter sur nos comptes de taxes de plus, aussi, parce que c'est nous qui va avoir à entretenir les voies d'accès que le ministère dit, en plus.

1120 **LA PRÉSIDENTE :**

Très bien.

Avez-vous pris en note tous les aspects de la question?

1125 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Peut-être la première partie. Combien de...

1130 **M. MARIO ARSENAULT :**

De terrains que vous avez expropriés.

1135 **LA PRÉSIDENTE :**

Qu'est-ce que ça représente...

1140 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Combien on a payé de taxes.

1145 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous payez des taxes là-dessus? Et, combien. Est-ce que vous avez un estimé de ce que ça aurait rapporté à la municipalité si vous n'en avez pas payé.

1150 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Alors, sur la troisième question, combien ça aurait rapporté, non, on n'a pas d'estimé là-dessus. Parce qu'on ne connaît pas le taux de taxation de chaque municipalité par rapport à ces terrains-là.

1155 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord, on va continuer. On va voir.

1160 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Et quels coûts de taxation, c'est la quatrième question...

LA PRÉSIDENTE :

1165 Qu'est-ce que ça coûterait aux municipalités le fait que l'autoroute 30 soit mise en place dans le tracé nord et que ça implique des aménagements nouveaux à frais partagés entre les gouvernements centraux et la municipalité.

M. MARIO ARSENAULT :

1170 Parce que la municipalité nous ont rien dit. Ils évoquent rien. Ils ont jamais parlé qu'on était pour être taxé pour l'entretien des voies d'accès. Ça n'a jamais été mentionné nulle part, puis là on sait que Saint-Constant et Sainte-Catherine, on a la majeure partie de la 30 des voies d'accès. Ça va coûter combien. Puis, en plus de ça, il va falloir acheter de la machinerie à entretenir ça, et tout ça. Ça fait que je veux savoir...

1175 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, on comprend bien le sens de votre question. Peut-être que le ministère des Transports n'a pas réponse à ce dernier aspect de la question. Cependant, elle est importante pour les gens.

1180 Alors, peut-être qu'on pourrait demander aux municipalités de nous dire justement ça représente quoi le budget additionnel en termes d'emprunt par rapport à votre budget d'emprunt. Ça donnerait un pourcentage à votre budget global d'opération. Ça pourrait donner aussi un aperçu aux citoyens de voir comment ça pourrait leur coûter, quel est l'impact additionnel.

1185 Ça fait qu'on va aller voir du côté du ministère des Transports s'ils ont réponse à l'ensemble des questions, tant mieux; sinon, les municipalités, bien, on les inviterait à examiner cette question, à nous donner une réponse lorsqu'ils seront en mesure de le faire. On y va du côté du ministère des Transports.

1190 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Oui, madame la présidente. À la première question, sur combien de terrains ont été expropriés, on n'a pas la réponse avec nous. Ça demanderait des recherches assez abondantes, puisque l'acquisition des terrains a été faite en 71 ou dans ces années-là.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1200 Monsieur Beaulieu, êtes-vous au moins en mesure de nous donner l'ordre de grandeur de la superficie qui appartient au ministère dans l'emprise de la 132?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1205 Oui.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1210 Parce que, après ça, on peut quand même faire des approximations à partir de là, peut-être.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1215 D'accord, monsieur Paré. Je vais demander à monsieur Lanteigne de répondre à cette partie-là.

M. GILDARD LANTEIGNE :

1220 Donc, très rapidement, c'est une approximation. Ça serait entre 100 et 150 hectares.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1225 Donc, de l'extrémité est, grosso modo, de l'échangeur de la 15 jusqu'à l'extrémité ouest de Sainte-Catherine, on parle de 150 hectares.

M. GILDARD LANTEIGNE :

1230 Oui. Incluant les échangeurs, puis tout ce qu'il y a autour.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Mais, ça, c'est toute la largeur de l'emprise...

M. GILDARD LANTEIGNE :

1235 Oui, oui, oui.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1240 ... selon le découpage des lots dont vous avez fait l'acquisition.

M. GILDARD LANTEIGNE :

1245 C'est ça. Sur un peu plus de 7 kilomètres.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1250 D'accord. Et, j'ai compris de ce que disait tout à l'heure monsieur Beaulieu, qu'une fois que le ministère est devenu propriétaire de ça, en tant qu'agence de l'état, il était exempté du paiement des taxes foncières aux municipalités concernées. Ou bien si vous versez malgré tout des enlieux de taxes à la municipalité.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1255 À notre connaissance, des enlieux de taxes ne sont pas versés pour ces emprises des routes. Donc, le ministère ne paye pas de taxes sur ces emprises-là.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1260 Je pense qu'il y avait d'autres éléments à la question ensuite. C'était dans l'hypothèse où les aménagements sont faits et où vous déléguez aux municipalités des travaux d'entretien.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1265 Je vais demander à monsieur Lanteigne de répondre à la question.

M. GILDARD LANTEIGNE :

1270 Donc, à la suite des travaux, il y a des voies de service qui seront remises aux municipalités. Donc, ça représente pour la Ville de Candiac, 1 kilomètre; pour la Ville de Delson, 3 kilomètres; pour la Ville de Saint-Constant, 3 kilomètres; et, pour la Ville de Sainte-Catherine, 4 kilomètres.

1275 Maintenant, les coûts d'entretien pour ces voies de service peuvent représenter entre 4 et 5 000 \$ du kilomètre.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1280 Par année?

M. GILDARD LANTEIGNE :

1285 Par année.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1290 Bon, évidemment, là ce qu'il faudrait probablement envisager, c'est jusqu'à quel point ces travaux-là s'ajoutent à ceux que les municipalités font actuellement ou si ça remplace d'autres travaux qu'ils sont chargés de faire. Je vais préciser ma question, je m'excuse.

1295 Est-ce qu'en ce moment, sur l'emprise ou aux abords de la route 132, c'est exclusivement le ministère qui fait l'entretien ou bien s'il y a des sections qui sont également sous la responsabilité des municipalités?

M. GILDARD LANTEIGNE :

Donc, la route 132 est à l'entretien du ministère des Transports, présentement.

1300 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Et, ça, ça va jusqu'où sur les côtés? Par exemple, quand on arrive à un carrefour, jusqu'où s'étend la juridiction du ministère?

1305 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

Le ministère se limite à l'axe de la route 132. Dès qu'on prend une rue de côté, naturellement, la municipalité l'entretient jusqu'à la 132. Donc, c'est sûr qu'il y en a une petite partie dans l'emprise de la 30.

1310 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

D'accord. Merci.

1315 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, ça va pour ça? On a demandé aux municipalités de faire un petit devoir, on va entendre la réponse de ces calculs-là dans les séances qui vont suivre. Ça va vous être livré. On fera la lecture, au besoin, et on va rendre publique cette information.

1320 **M. MARIO ARSENAULT :**

1325 Merci. Monsieur Paré, vous avez demandé au ministère s'il payait des redevances aux villes. Ils ont dit que vu qu'ils ont acquis les terrains, ils n'en payaient pas. Mais est-ce que eux perçoivent des taxes des gens, par exemple, sur ces mêmes terrains-là?

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1330 Monsieur Beaulieu.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1335 Alors, monsieur le commissaire, nous, on perçoit des loyers lorsqu'on loue les terrains présentement à des commerçants qui les utilisent. On ne perçoit pas de taxes.

M. MARIO ARSENAULT :

1340 Mais le loyer, une taxe ou un loyer, je pense que c'est à peu près la même affaire. C'était des terrains qui étaient à la Ville. Je pense que ces argents-là auraient dû être remis aux villes jusqu'à temps que ça soit construit. Non?

LA PRÉSIDENTE :

1345 Là, on en est à la deuxième partie. Vous en êtes dans les opinions.

M. MARIO ARSENAULT :

1350 O.K. Je voulais savoir aussi, on dit que ça coûte 4 à 5 000 \$ par kilomètre à entretenir. Je me demande si c'est logique de penser ça aujourd'hui pour l'entretien des routes. On sait ce que ça coûte.

LA PRÉSIDENTE :

1355 D'accord. On va aller chercher une précision.

M. MARIO ARSENAULT :

1360 S'il vous plaît.

LA PRÉSIDENTE :

Et, par la suite, je vous inviterais à vous réinscrire.

1365 **M. MARIO ARSENAULT :**

Merci.

1370 **LA PRÉSIDENTE :**

Maintenant, justement, le 4 à 5 000 \$ par kilomètre, est-ce que ça inclut uniquement le coût d'entretien récurrent, année après année, ou ça tient compte aussi de travaux majeurs qui pourraient être nécessaires, par exemple, aux 10 ans. Est-ce que c'est uniquement la base de l'entretien?

1375 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

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

1380

M. GILDARD LANTEIGNE :

Donc, essentiellement, c'est le déneigement et puis passer le balai et puis l'entretien strictement de la surface. Dans ce sens-là.

1385

LA PRÉSIDENTE :

Alors, s'il y a repavage à faire, des travaux majeurs à effectuer après 10 ans, par exemple, ça, ça serait autre chose.

1390

M. GILDARD LANTEIGNE :

Oui.

1395 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

1400 **M. MARIO ARSENAULT :**

Est-ce que ça inclut les deux côtés qui représentent 15 kilomètres total ou juste 1 kilomètre sur un côté et 1 kilomètre... et, ainsi de suite? Parce que si on calcule 7.7 la longueur, les deux côtés, parce qu'il y a des voies d'accès des deux côtés, ça représente 15 kilomètres environ.

1405

LA PRÉSIDENTE :

On va aller chercher la précision.

1410

M. GILDARD LANTEIGNE :

1415 Oui. Donc, c'est les deux côtés. Pour le calcul, c'est que le ministère garde à son
entretien les bretelles de sortie et d'entrée et les voies autour des échangeurs, pour avoir le
circuit complet des échangeurs à l'extrémité ouest, à la route 209 et à l'autoroute 15.

M. MARIO ARSENAULT :

1420 Merci, madame.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1425 J'aurais peut-être un complément d'information à obtenir qui est relié à la question des
coûts. Quand le ministère des Transports se porte acquéreur d'une emprise d'une future voie,
donc d'une surlargeur par rapport, mettons, à la voie qui est là en ce moment, et que ça prend
10 ou 20, parfois 30 ans avant que l'infrastructure à laquelle l'emprise est destinée soit
construite, est-ce qu'on fait des calculs de ce qu'on appelle les coûts d'opportunité? Par
exemple, ce que le non-développement des marges ou des surlargeurs a pu avoir comme
conséquence, soit pour les propriétaires fonciers en périphérie, les propriétaires des
1430 établissements, soit pour les villes.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1435 La réponse à votre question, c'est négatif. Le ministère ne fait pas ce genre de calculs-
là.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1440 Le ministère n'a jamais fait d'étude de cas que ça soit dans cette région-ci ou d'autres
régions sur des situations comme celle-là?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1445 À ma connaissance, non.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1450 D'accord. J'aimerais également vous demander, toujours avec les délais qui sont en
cause, on sait, par exemple, que pour une autre partie du tronçon de l'autoroute 30, qui est
également jugée importante, celle qui va de Châteauguay jusqu'à Vaudreuil, puis les
autorisations ont été données, au moment où on se parle, êtes-vous en mesure de nous dire à
quel moment la construction est prévue?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1455

Monsieur Lanteigne va répondre à la question.

M. GILDARD LANTEIGNE :

1460

Donc, je pourrais vous répondre: *Dès qu'on a les millions+, mais c'est une question qui est débattue actuellement entre nos différents gouvernements et puis on attend d'avoir l'autorisation d'aller de l'avant, naturellement. Ça fait partie du Plan de transport. C'est un projet qu'on attend d'aller de l'avant avec.

1465

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Mais est-ce qu'il y a une hypothèse plus probable qu'une autre au moment où on se parle, ou un horizon temps que vous avez pu définir?

1470

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Présentement, on a entrepris des travaux pour limiter le corridor. Maintenant, on est en train de faire des travaux d'arpentage et de procéder éventuellement au plan d'acquisition des sondages et aussi procéder au plan d'acquisition des terrains.

1475

Il existe présentement des difficultés de réalisation de ces travaux-là qui sont, je dirais, internes au ministère. Effectivement, on a le certificat d'autorisation et on tente de procéder le plus rapidement possible à la réalisation des travaux. Monsieur Lanteigne a mentionné tantôt le fait qu'il y avait des négociations aux deux niveaux de palier de gouvernement fédéral et provincial pour la construction de deux ponts, un au-dessus du canal de Beauharnois et un au-dessus du fleuve Saint-Laurent. Bon, les discussions sont en cours présentement et ce sont les informations dont on dispose pour informer la commission, ce soir.

1480

Quant à un échéancier précis de réalisation, vous constatez comme moi qu'il est soumis à quelques variables importantes, sur lesquelles le ministère comme tel n'a pas un plein contrôle.

1485

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1490

D'accord. Je ne veux pas me montrer sarcastique mais, enfin, on peut se demander si on sera tous encore vivants au moment où l'autoroute 30 sera complétée.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1495

Étant donné que l'espérance de vie augmente toujours, on peut dire que oui.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1500

On peut espérer. Merci, monsieur Beaulieu.

LA PRÉSIDENTE :

1505

Est-ce qu'il y a un lien tout à fait direct entre la réalisation du projet qu'on étudie cette semaine ensemble et la partie de l'autoroute 30 qui est située à l'ouest, qui n'est pas toujours pas réalisée mais qui a son certificat d'autorisation depuis déjà quelques années.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1510

La réponse à votre question, madame la présidente, c'est non, il n'y pas de lien. C'est-à-dire qu'on pourrait procéder présentement sur le tronçon ouest, le tronçon Châteauguay-Vaudreuil. On a ce qu'il faut pour procéder ou à peu près. Mis à part les problèmes internes dont je ne ferai pas état en détail, on pourrait procéder.

1515

Il y a aussi la question, bien entendu, des négociations fédéral-provincial, mais il n'y a pas de lien de cause à effet. Bien sûr, il y a un lien indirect dans le sens que si on devait réaliser le tronçon Vaudreuil-Châteauguay dans des délais assez rapprochés, ça amènerait un trafic immense ici aux portes de la 132, au tronçon 132 et Sainte-Catherine, et ça amènerait un trafic immense tout le long de la 132 jusqu'à l'autre autoroute 30, l'autre extrémité, c'est-à-dire la 15.

1520

Idéalement, il faudrait réaliser ces deux tronçons-là à peu près simultanément.

LA PRÉSIDENTE :

1525

D'accord. Idéalement. Et j'ai bien compris votre analyse concernant l'hypothèse où la partie ouest se réalise avant le tronçon dans les municipalités ici, Sainte-Catherine, et etc. Mais l'hypothèse inverse, si le tronçon qu'on étudie présentement se réalise avant la partie ouest, qu'est-ce que ça implique comme impact aux gens d'ici?

1530

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1535

L'impact serait beaucoup plus du côté de Châteauguay, Ville de Léry, Ville Mercier, où les gens tenteraient, les automobilistes, camionneurs tenteraient de rejoindre l'autoroute 20 en utilisant la route comme la 138 ou la 132. Et, là, ça créerait de la circulation assez abondante. En fait, ils essaieraient de rejoindre la 20 en traversant Châteauguay, Ville de Léry, Beauharnois et toutes les municipalités jusqu'à Valleyfield, traverser le pont Mgr Langlois pour rejoindre la 20 de l'autre côté du fleuve. Il y aurait cet impact-là.

LA PRÉSIDENTE :

1540

D'accord. Alors, le temps de réalisation pour le tronçon qu'on étudie, c'est 3 ans?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1545

Le tronçon qu'on étudie, dans le meilleur des scénarios, madame la présidente, le Conseil des ministres pourrait émettre un CAR à l'automne, quelque chose du genre, la première année qu'on appelle, nous, l'année 0, c'est une année où on déplace les utilités publiques, Hydro-Québec, Bell, Vidéotron, des compagnies du genre. Ensuite, on passe à l'an 1, 2 et 3 de réalisation.

1550

LA PRÉSIDENTE :

Donc, pour que ce soit terminé, c'est quatre ans minimum.

1555

M. RÉJEAN BEAULIEU :

On parle livrée fin 2006, s'il n'y a pas de problème majeur et dans à peu près le meilleur des scénarios.

1560

LA PRÉSIDENTE :

Et, est-ce que c'est la même chose pour la réalisation du tronçon ouest, le temps que ça prendrait de réalisation à partir du moment 0, on a l'argent, on y va?

1565

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Le tronçon ouest, ça implique la construction de deux ponts et implique la construction de l'autoroute 30 d'une longueur quand même assez abondante, mais ça ne représente pas le même degré de difficulté que sur le tronçon ici de la 132.

1570

Alors, l'échéance de 2006 est quelque chose qui est envisageable mais c'est très hypothétique, ma réponse 2006 pour le tronçon Châteauguay-Vaudreuil, compte tenu des enjeux et des négociations qu'il y a présentement concernant l'entente fédérale-provinciale sur les ponts.

1575

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1580 À titre de complément d'information, monsieur Beaulieu, le gouvernement a décidé de réaliser assez rapidement le tronçon de l'autoroute 30 qui contourne la réserve de Kahnawake, c'est-à-dire celle qui part donc du coin de la 132 et qui se rend jusqu'à Châteauguay. Ça a pris combien de temps entre la décision et l'ouverture?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1585 Je vais demander à monsieur Lanteigne de répondre à votre question.

M. GILDARD LANTEIGNE :

1590 Donc, c'était dans un contexte de crise, donc il y a eu une loi spéciale et puis une première chaussée a été construite en 1990 et puis, en 1992, il y a eu la deuxième chaussée, les étagements et puis tout le reste.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1595 D'accord. Donc, une route carrossable en environ 1 an et environ 3 ans pour la totalité du projet.

M. GILDARD LANTEIGNE :

1600 Oui, c'est ça.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1605 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1610 Merci.
Nous invitons maintenant monsieur Gilles Pépin, s'il vous plaît. Bonsoir!

M. GILLES PÉPIN :

1615 Bonsoir, madame la présidente! Monsieur Paré, bonsoir! Avant de poser mes deux questions, je vais peut-être faire un petit préambule.

LA PRÉSIDENTE :

1620 Léger.

M. GILLES PÉPIN :

1625 Oui, madame. Ça fait six heures que j'attends pour poser mes questions. Mais ça fait référence quand même à la page 240 du rapport Roche qui va amener mes questions. Ça fait que je pense que ça va éclairer aussi les parties.

On lit en haut du paragraphe:

1630 *Le projet initial implique des expropriations additionnelles. Ainsi, selon les informations obtenues du ministère des Transports, quatre expropriations sont prévues. Celles-ci concernent trois entreprises industrielles, expropriation complète dans le cas de Mosti Mondiale et portion de terrain industriel dans le cas de deux autres entreprises et un immeuble multifamilial localisé rue Maçon.*

1635 *Par ailleurs, l'analyse des photographies aériennes et des plans du projet a fait ressortir que certaines résidences, également situées sur Maçon, près des voies de service prévues seront affectée par la proximité de l'emprise du bâtiment principal. Que des portions significatives des terrains devront être acquises par le ministère.*

1640 Bon, suite à ça, étant donné qu'on regarde les deux projets, c'est-à-dire un tracé nord et un tracé sud -- et je dois aussi peut-être rajouter, madame la présidente, que comme profession, je suis évaluateur agréé et j'ai travaillé au ministère des Transports comme évaluateur en expropriation. Donc, j'ai une assez bonne expertise. D'ailleurs, j'ai une très bonne expertise en expropriation et en indemnité suite à des expropriations.

1645 Moi, ma question est celle-ci, dans le sens que j'aimerais qu'on me dise à quel endroit ou à quelle place dans les rapports on a dit à l'intérieur des coûts, on a estimé les coûts d'expropriation des terrains sur le tracé sud et à quel montant on les a estimés?

1650 Au ministère des Transports, normalement, on fait toujours ça avant un projet. C'est ce qu'on appelle une évaluation préliminaire du projet. Si on l'a faite, j'aimerais savoir les coûts, l'indemnité pressentie et, aussi, si on a déterminé les estimés des expropriations additionnelles qui ne sont pas incluses dans le 178 M\$ ou 180. Si on ne les a pas incluses, à combien on les a estimées, parce que là, voyez-vous, hier, j'entendais madame -- une avocate, je ne me souviens plus de son nom -- qui parlait de Mosti Mondiale. Moi, je suis allé voir cette bâtisse-là et je vais vous dire une chose. C'est que exproprier juste cette bâtisse-là, ça coûterait très cher.

1660 Suite à ça, j'aimerais qu'on me fasse référence aussi, c'est qu'on regarde la valeur des terrains résiduels ou de l'emprise qui serait résiduelle suite au tracé sud. Si on prenait le tracé sud, les terrains que le ministère a dans son emprise actuellement pourraient être vendus aux propriétaires adjacents, aux commerces qui sont là. Et quel estimé de la valeur on en a fait actuellement de ces terrains-là.

LA PRÉSIDENTE :

1665 C'est déjà pas mal une grosse question.

M. GILLES PÉPIN :

1670 Oui, par contre, il y a un autre point que j'aimerais rajouter. C'est qu'on m'a dit, à la soirée d'information, qu'en honoraires professionnels, le projet sur le tracé nord générerait des honoraires professionnels de 23 M\$.

1675 Alors, moi, j'aimerais qu'on regarde tous ces coûts-là, qu'on me dise, par exemple... parce que si on fait le tracé sud, donc les expropriations, on nous dit toujours: *Nos terrains ont été expropriés, c'est à nous autres. On n'a pas besoin d'exproprier.+ Là, dans le rapport Roche, on nous dit... là, je vous ai mentionné seulement qu'à la page 240. Il y en a d'autres. On nous dit toujours, on dit toujours à la population: *Bien, on a les terrains. Ça ne coûtera pas cher, etc.+ Moi, je peux vous dire que si on parle juste de Mosti Mondiale, je peux vous dire là que ça va coûter très, très cher. D'ailleurs, ils n'ont pas envoyé une avocate pour rien, hier.
1680 Donc, suite à ça...

Et, j'aimerais qu'on rajoute aussi les coûts des rues qui vont être projetées, qui vont être payées par les villes. Parce que c'est des coûts, ça. C'est des règlements d'emprunt. Donc, ces coûts-là, exemple: si une rue coûte 2 M\$, si on a 23 M\$ d'honoraires professionnels...
1685

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

1690 **M. GILLES PÉPIN :**

... j'aimerais qu'on me dise, madame...

LA PRÉSIDENTE :

1695 Oui?

M. GILLES PÉPIN :

1700 J'aimerais qu'on me dise si on a regardé ces coûts-là, ces impacts-là. Et, sinon, pourquoi. Et, quand je pourrai avoir les données.

LA PRÉSIDENTE :

1705 Les données, par exemple, on les a demandées aux municipalités.

M. GILLES PÉPIN :

1710 Seulement que pour un point, pour les rues.

LA PRÉSIDENTE :

1715 D'accord. Alors, vous, vous demandez aussi de savoir qu'est-ce que ça implique comme manque à gagner en termes de taxation...

M. GILLES PÉPIN :

1720 Non, non, non. Je ne parle pas de taxation. Moi, ça, c'est un domaine que l'autre monsieur a regardé. Il a posé sa question. Moi, je dis c'est qu'est-ce que ça implique comme déboursement d'argent aux contribuables, au gouvernement, si on prend le tracé nord versus le tracé sud. Parce que je vais vous dire, madame la présidente, on parlait qu'ils ont acheté les terrains en 60, 70, 65. Je sais pertinemment qu'il y a des terrains, à ce moment-là, dans l'emprise, qui ont été payés 0,14 \$ le pied. En tout cas... et, aujourd'hui, sur la 132, les terrains valent facilement, minimum facile, 5 \$ le pied carré.

1725 Donc, je pense que le fait de construire l'autoroute au sud va amener des revenus, des rentrées d'argent au ministère des Transports, au gouvernement, qui est les contribuables aussi, et va déduire les coûts.

1730 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. On va aller du côté du ministère des Transports.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1735 Madame la présidente, pour la première partie de la question qui porte sur les coûts d'expropriation potentielle qu'il reste à couvrir, je vais demander à monsieur Lanteigne de répondre à la question.

1740 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

1745 Donc, concernant la première partie au sujet de Mosti Mondiale, comme on en a parlé cet après-midi, le tracé de l'autoroute a été modifié pour justement éviter d'exproprier Mosti Mondiale. Donc, on ne touche plus à Mosti Mondiale ni aux deux entreprises industrielles qu'on touchait un peu de part et d'autre avec le tracé initial.

Donc, au point de vue expropriation pour le tracé nord, on a de l'expropriation à faire le long du chemin Saint-François-Xavier Sud, du côté ouest. Ça implique une résidence et des

1750 terrains. Également, à Delson, pour permettre d'aménager une bretelle qui permettra de desservir l'axe Georges-Gagné, il va falloir aller acheter du terrain dont une partie appartient au CP et l'autre partie, j'oublie. Il y a deux propriétaires, en tout cas. C'est l'essentiel des superficies. Et puis, il y a également un commerce au coin de la rue Saint-Pierre et de la 132 qui serait à acheter, pour un montant total d'environ 1 M\$, 1,5 M\$.

1755 **M. GILLES PÉPIN :**

Le commerce au coin de Saint-Pierre ou vous me parlez de la maison sur Saint-François-Xavier et la bretelle?

1760 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

Je vous parle de l'ensemble.

1765 **M. GILLES PÉPIN :**

Et, là-dedans, si je comprends bien, vous ne nous parlez pas du rapprochement des emprises des maisons dans le secteur Roussillon?

1770 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous m'adressez la question.

1775 **M. GILLES PÉPIN :**

Dans le secteur rue Maçon. Il ne parle pas, madame la présidente, je m'excuse, est-ce que c'est compris là-dedans?

1780 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous réfère à la page...

1785 **M. GILLES PÉPIN :**

À la page 240.

1790 **LA PRÉSIDENTE :**

... 240 de l'étude d'impact. On peut peut-être relire cette information-là.

1790 **M. GILLES PÉPIN :**

Oui.

Que certaines résidences, également situées sur Maçon près des voies de service prévues seront affectées par la proximité de l'emprise du bâtiment principal.

1795 Ça, ça génère des indemnités assez fortes et même dans certains cas, madame la présidente, ça nécessite l'achat total.

M. GILDARD LANTEIGNE :

1800 Donc, en effet, initialement, le ministère prévoyait utiliser de l'emprise à l'endroit qui est centré sur la rue Maçon. Donc, ça impliquait d'acheter le bloc d'appartements qui est à proximité de la rue Maçon, et il y avait une résidence de touchée sur le coin de la rue Maçon, ici.

1805 Maintenant, suite à des ententes avec les municipalités, on a accepté de déplacer la traversée Léo/Maçon dans l'axe de Léo et, à ce moment-là, la surlargeur dont on a besoin est vis-à-vis le terrain commercial. Et, on n'a plus besoin d'acheter les appartements et la maison à proximité.

1810 **M. GILLES PÉPIN :**

Mais quand vous dites que vous avez changé -- quand il dit qu'il a changé l'axe, est-ce que je comprends que vous allez devoir acheter du terrain commercial à 6-7 \$ le pied carré?

1815 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

Il y a un échange de terrains qui est fait entre celui qu'on possède et celui qu'on a besoin.

M. GILLES PÉPIN :

1820

Donc, je comprends, madame la présidente, que son coût pour les nouvelles expropriations va être de 1 M\$...

LA PRÉSIDENTE :

1825

1 M\$ à 1.5.

M. GILLES PÉPIN :

1830

1.5 M\$. Ça, c'est sous toutes réserves. C'est votre préliminaire. Parce qu'on sait que ça peut être beaucoup plus que ça. Moi, je le sais, là. Je peux vous dire que ça peut être plus. Mais, quand même, on va se baser sur un 1,5 M\$. Si je rajoute à ce 1,5 M\$ là l'emprise, les terrains qu'ils pourraient vendre sur l'emprise de la 132...

1835

Et là, j'espère qu'on ne me fera pas comme réponse, comme on fait souvent, que le ministère ne vend pas de terrain. Ils ont des évaluateurs qui travaillent au ministère des Transports qui ne font que ça depuis peut-être quelques années, vendre des terrains, donc, j'aimerais qu'on me dise, qu'on regarde la valeur, parce que je suis certain qu'il ne peut pas me le donner ce soir, je comprends ça, mais qu'on fasse quand même, qu'on regarde ça. Et, si on ne l'a pas fait, je me demande pourquoi on ne l'a pas fait.

1840

LA PRÉSIDENTE :

1845

D'accord. Maintenant, oui, théoriquement, le ministère pourrait le revendre probablement, mais pourrait aussi le rétrocéder à la municipalité, non?

M. GILDARD LANTEIGNE :

1850

Le ministère a un projet à réaliser là. Il va d'abord le réaliser. Après, il va regarder qu'est-ce qu'il lui reste comme terrains.

LA PRÉSIDENTE :

1855

D'accord. Mais la question de monsieur, c'est si le projet se réalise, la construction de l'autoroute 30 se fait sur l'axe sud et qu'il y a des aménagements qui sont faits sur la 132 pour l'améliorer, pour la rendre sécuritaire, il y aurait moins besoin d'espace et qu'est-ce que vous feriez, à ce moment-là, une fois que ces travaux sont réalisés. Est-ce que vous vendriez les espaces qui sont non requis pour les travaux ou vous les remettriez aux municipalités?

1860

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1865

Alors, madame la présidente, une fois que les travaux sont terminés, s'il reste des terrains excédentaires, le ministère des Transports peut disposer de ces terrains-là en offrant d'abord aux municipalités si elles veulent l'acquérir. C'est à eux, en premier, c'est aux municipalités en premier à qui on s'adresse pour céder ou vendre les terrains, en premier.

LA PRÉSIDENTE :

1870

D'accord. Alors, c'est soit céder, soit vendre.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Cédé par vente ou par échange ou prendre des ententes avec les municipalités.

1875

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

1880

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Mais, règle générale, quand les terrains ont une valeur, on les vend à la valeur.

LA PRÉSIDENTE :

1885

À la valeur.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1890

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1895 Et, la valeur que vous les vendez, est-ce que c'est la valeur de l'évaluation des terrains attenants en général ou si c'est la valeur marchande?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1900 On essaie d'établir la juste valeur marchande dans la vente de terrains comparables dans les environs. C'est une méthode qu'on utilise et on utilise aussi des négociations de gré à gré.

LA PRÉSIDENTE :

1905 Alors, étant évaluateur, vous savez sans doute la valeur des terrains, vous pouvez en faire un estimé.

M. GILLES PÉPIN :

1910

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1915 Pour votre mémoire.

M. GILLES PÉPIN :

1920 Je comprends votre réponse, mais je comprends aussi que le ministère a, depuis 1998, 97, 98, a préparé des rapports, a payé des professionnels et vous soumet un rapport d'impact, une étude d'impact en environnement et je comprends aussi que, nous, madame, on travaille aussi. Par contre, je comprends mal qu'on n'ait pas regardé cette problématique-là. Quand on regarde, on dit: on va analyser deux projets et qu'ils ont des spécialistes qui sont là, et je comprends mal qu'on ait regardé... Moi, je peux vous dire, c'est sûr que la valeur des terrains, 1925 je vais vous la déterminer, et eux aussi.

Mais ma question, c'est de savoir... et, aussi, je ne suis pas d'accord, vous me permettez, on a le droit d'être en désaccord avec la réponse d'un intervenant...

1930 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais à ce moment-là, je vous demanderais, il y a beaucoup, beaucoup de gens inscrits, d'accord? On a bien compris votre question. J'ai bien compris la réponse. Ça n'a pas été intégré. Vous avez le droit de considérer que cette information-là aurait dû entrer dans la balance de l'analyse comparative. Je vous inviterais d'en discuter dans le mémoire parce que, 1935 là, on le sait que ça n'a pas été intégré dans le coût.

M. GILLES PÉPIN :

1940 Je comprends, mais est-ce que je vais avoir la réponse, madame? Les gens posent des questions et vous nous dites qu'au niveau de la santé, on va avoir les réponses demain, la semaine prochaine. J'aimerais quand même... vous savez, s'il y a une valeur de 3 M\$ ou 4 M\$, ça peut faire une différence si sur le tracé sud, pour exproprier, ça coûte 1 500 000 \$, puis qu'on peut récupérer 5-6 M\$ sur le tracé nord.

1945 Et, je veux juste rajouter une chose. C'est que vous demandez au ministère qu'il vous sorte des contrats de vente de leur emprise, de leur résidu et, à 98 %, ce n'est pas les municipalités qui ont acheté ça, c'est les propriétaires riverains. C'était juste un commentaire là-dessus.

1950 Mais est-ce que je peux m'attendre à avoir cette réponse-là?

LA PRÉSIDENTE :

1955

Ce qu'on peut demander, c'est d'estimer les surfaces qui -- si on fait le comparable entre l'option nord versus option sud et qu'en comparant réalisation de l'autoroute 30 sur l'option sud, à ce moment-là, comme vous le dites dans votre étude, ça prend nécessairement des améliorations significatives à la 132 pour la rendre viable, pour les gens qui l'utilisent. Il resterait quand même des espaces. Est-ce que vous êtes en mesure d'estimer les surfaces, grosso modo X pas ce soir, regardez ça X puis pouvez-vous nous dire, grosso modo, en termes de mètres carrés, qu'est-ce que ça pourrait représenter comme espace qui pourrait être libéré.

1960

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1965

À votre demande, on va regarder ça, mais je peux vous annoncer maintenant qu'il va y avoir un facteur d'erreur relativement élevé dans cet estimé-là.

LA PRÉSIDENTE :

1970

On comprend ça parce que, évidemment, vous n'êtes pas en mesure de concevoir actuellement les travaux qui seraient requis sur la 132 pour la rendre acceptable, sécuritaire pour les gens et conforme aux attentes des municipalités. Cependant, du gros bon sens seulement. Regardez ça avec plein de bonne volonté...

1975

M. RÉJEAN BEAULIEU :

D'accord. D'accord.

1980

LA PRÉSIDENTE :

... puis une idée générale, pour avoir un aperçu. Je pense que ça va satisfaire monsieur, puis vous pourrez compléter le petit calcul que vous avez besoin, sans doute.

1985

M. GILLES PÉPIN :

Mais j'ai de la misère quand même, madame la présidente -- je vais terminer là-dessus -- j'ai de la misère à comprendre qu'on vous dise ce soir qu'on n'est pas capable de déterminer assez précis cet élément-là, étant donné qu'on arrive ici devant le BAPE depuis une semaine, on va discuter pendant une semaine, mais depuis plusieurs soirées d'information qu'on fait, qu'on défend un projet et qu'on dit: *Ça va coûter, pour faire les deux options, nord et sud+ parce que si on fait le tracé sud, il faut réaménager la 132 et on vous affirme des coûts de 178 M\$.

1995

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

2000

M. GILLES PÉPIN :

Alors, comment voulez-vous que les gens qui ne sont pas experts puissent se prononcer? Et, si la personne du ministère vous dit que: *On n'est pas capable actuellement de vous déterminer la partie de terrain+, donc ils n'ont pas regardé, comment ont-ils pu, à ce moment-là, vous dire dans cette étude que les coûts pour le prix de faire l'autoroute sur le côté nord... c'est-à-dire le côté sud et le nord...

2005

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

2010

M. GILLES PÉPIN :

... coûterait le même montant.

2015

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Pépin, écoutez, dans la présentation du ministère, hier, on nous a dit que le facteur coût n'a pas été l'élément discriminant. Alors, c'est intéressant de le savoir. C'est certain que c'est intéressant de le savoir, mais il y a d'autres dimensions aussi, les dimensions humaines, les dimensions aménagement du territoire. C'est ça qu'on regarde. On va aller chercher l'information aussi pour faire un bon comparable, le mieux qu'on peut, mais comprenez qu'on fouille aussi les autres aspects, les aspects humain, santé, aménagement du territoire, sécurité des gens, qu'est-ce que ça implique pour les municipalités et, aussi, qu'est-ce que ça implique comme le manque à gagner pour la question des taxes, ça c'est un élément.

2020

2025

Maintenant, que le coût, il y ait une variable, qu'il y ait une erreur de 10 %, une marge d'erreur de 10 %, je comprends votre préoccupation, c'est important, mais ce n'est pas absolument discriminant dans le cas qui nous concerne.

2030

M. GILLES PÉPIN :

Je comprends votre intervention dans un sens parce que là, ma deuxième question...

2035

LA PRÉSIDENTE :

Bien, écoutez, je pense que...

2040

M. GILLES PÉPIN :

Ma deuxième question, j'ai le droit de la poser?

2045

LA PRÉSIDENTE :

Oui, allez-y. Mais rapide, s'il vous plaît, parce qu'il y a beaucoup de gens qui sont inscrits.

2050

M. GILLES PÉPIN :

Je comprends. Mais regardez bien, là. Ma deuxième question, c'est encore en référence avec la page 240. Alors, on dit ici:

2055

Le rapprochement de l'emprise de la chaussée dans ce cas des échangeurs...,

on parle toujours de la rue Maçon,

... et des voies de service se fera particulièrement sentir à l'extrémité nord de la rue Maçon et sur la rue Léo, en raison du cumul de multiples nuisances environnementales. La qualité de vie des résidents...,

2060

des résidents X ils vont parler de la faune, des poissons X je parle des résidents

... de ces deux secteurs sera donc fortement affectée par la réalisation de ce projet.

Ma question, et j'allais la poser, est-ce que dans l'étude -- j'ai lu nulle part dans l'étude de Roche, est-ce qu'on a regardé l'impact pendant la construction et après la construction du projet tel que prévu, tel que demandé par le promoteur, de l'impact négatif sur la perte de valeur des commerces, des propriétés résidentielles, multifamiliales, et aussi, est-ce qu'on a regardé au niveau de l'impact la qualité de vie des gens? Quand je parle de la qualité de vie des gens, c'est pendant les travaux, on nous parle de quatre à cinq ans.

2065

2070

Et, quand on regarde le rapport, les voies de contournement dans nos villes, on regarde aussi au niveau du stress, madame la présidente, il y a des gens, il y a des mères de famille qui travaillent, qui prennent le pont Champlain, qui prennent le pont Mercier et il y a des retards énormes qui vont leur être occasionnés. Est-ce qu'on a regardé ce côté-là au niveau psychologique, au niveau du stress? Il y a le niveau aussi humain, je comprends...

2075

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

M. GILLES PÉPIN :

2080

... mais est-ce qu'on a regardé ça?

LA PRÉSIDENTE :

2085

Donc, l'impact sur la qualité de vie pendant les travaux aussi.

M. GILLES PÉPIN :

Pendant les travaux.

2090

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

2095

M. GILLES PÉPIN :

Je pense que si on...

LA PRÉSIDENTE :

2100

On va aller voir.

M. GILLES PÉPIN :

2105

Et, si on a regardé...

LA PRÉSIDENTE :

On va aller du côté du ministère des Transports.

2110

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Si je comprends bien la question, il y a l'impact sur la qualité de vie pendant les travaux, on parle de bruit, on parle de poussière, on en a parlé un peu cet après-midi. Et, je comprends aussi que la question de monsieur porte sur les effets sur les commerces...

2115

LA PRÉSIDENTE :

Exact.

2120

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2125 ... les achalandages et les évaluations. Si vous me permettez, on pourrait commencer par répondre à la deuxième partie de la question. Nous avons, ce soir, monsieur Gilles Joubert des conseillers ADEC qui a réalisé, pour les fins du ministère des Transports, une étude portant sur les effets de l'autoroute sur les commerces.

LA PRÉSIDENTE :

2130 Très bien. Alors, on va recevoir ce témoignage-là et on va prendre une pause après. Ensuite, on poursuivra. On va écouter votre expert.

M. GILLES JOUBERT :

2135 Madame la présidente, je pensais avoir une présentation sur Power Point mais, malheureusement, on n'a pas cette présentation, ce soir. Alors, je vais vous expliquer assez rapidement la nature, finalement, des études que nous avons réalisées pour le ministère des Transports. Il s'agit essentiellement de mesurer les conséquences du nouvel aménagement prévu, proposé et des changements à la circulation sur les chiffres d'affaires de l'ensemble des
2140 commerces qui sont localisés le long de la 132, dans le corridor.

Les données de base que l'on a utilisées pour faire cette étude-là sont essentiellement le tracé nord, dans un premier temps. Les données de circulation qui nous ont été fournies également par le ministère des Transports, alors circulation existante et prévision de circulation;
2145 le programme de construction, évidemment, qui est quand même important dans ce genre d'évaluation; et, évidemment, les études d'impact environnementales qui ont été réalisées.

Vous allez vous demander qu'est-ce que, nous, on a fait dans cette évaluation-là. Essentiellement, on a fait une collecte de données commerciales. Ce qu'on a fait, c'est qu'on a
2150 fait l'inventaire de tous les commerces qui sont le long de la 132. Nous avons également examiné les données démographiques, donc la population ou les clientèles, si vous voulez, qui sont desservies par l'ensemble de ces commerces.

Nous avons également regardé des données socio-économiques, donc les potentiels de
2155 ventes reliées aux populations qui sont desservies par ces commerces et, finalement, on a fait un relevé de la provenance de la clientèle pour déterminer le bassin qui est touché par l'ensemble des commerces. C'est-à-dire, donc, d'où viennent les gens qui fréquentent les différents commerces que l'on trouve sur la 132.

2160 Juste pour vous donner quelques statistiques. On a recensé 235 établissements commerciaux le long de la 132. Vous en avez 113 au nord, 122 au sud. Et, la superficie totale de ces commerces fait environ 1 040 000 pieds carrés de superficie de plancher. Je vous donne ces informations-là parce que ça vous donne également la méthodologie que l'on a utilisée pour
2165 évaluer, si vous voulez, les potentiels de ventes, les potentiels d'achats.

2170 On a ensuite divisé les commerces. Vous allez comprendre que chaque commerce a une caractéristique ou a des caractéristiques particulières. Donc, ce n'est pas la même clientèle et ce n'est pas les mêmes chiffres de ventes qu'une station d'essence par rapport à un restaurant ou par rapport à un dépanneur. Donc, on a établi, si vous voulez, une typologie pour établir justement les types de ventes et la nature des ventes qui sont faites pour l'ensemble des commerces.

2175 Les changements apportés par l'autoroute eu égard à l'activité commerciale, on a examiné, si vous voulez, trois types de changements, des changements qui sont liés à l'accessibilité. Donc, c'est évident qu'en changeant la configuration routière, on change dans une certaine mesure l'accessibilité à certains commerces. Dans certains cas, il y en a qui vont gagner, d'autres vont perdre mais, nous, ce qu'on a regardé, si vous voulez, c'est l'ensemble des conséquences.

2180 On a regardé aussi évidemment les changements reliés à la circulation automobile, puisqu'il est prévu, advenant l'aménagement de l'autoroute 30 sur la 132, une circulation accrue, et donc, ça c'est un facteur important, et on a tenu compte également de la période de construction, soit celle qui vous a été mentionnée par le ministère de 2004 à 2006 pour mise en service en 2007.

2185 Je vais passer, si vous voulez, aux résultats de notre étude, puisque, en fait, je voulais simplement vous indiquer un peu l'approche, la méthodologie que nous avons utilisée. Donc, les conclusions sont les suivantes, à savoir, si l'on construisait l'autoroute 30 au nord, donc dans l'emprise de la 132, les gains en termes de circulation augmenteraient de 29 % de plus, par rapport au statu quo en 2016.

2190 Ça, ce que ça veut dire, c'est qu'on a projeté, si vous voulez, les ventes jusqu'en 2016 pour les commerces existants et c'est ce qu'on appelle le statu quo. Si rien n'est changé, si on ne fait rien, il y a quand même une progression, si vous voulez, de population, de ménages et donc, de ventes pour les commerces. Mais si on construisait la 30, il y aurait une augmentation additionnelle de 29 % de l'achalandage -- pas de l'achalandage aux commerces, mais de la circulation automobile qui risquerait de se traduire par une augmentation d'achalandage.

2200 Si on construit maintenant l'autoroute 30 au sud, les pertes en termes de circulation uniquement seraient de 44 % par rapport au statu quo en 2016. Donc, si on ne fait rien, encore une fois le statu quo 2016, c'est qu'on prend la situation actuelle des ventes des commerces, on les projette en 2016 et on examine, si vous voulez, la différence que ça ferait si le tracé sud était construit. Et, cette différence-là en termes de circulation automobile est de 44 % par rapport au statu quo.

2205 Le strict réaménagement de la 132 en autoroute induira une différence d'à peine 2 % sur le chiffre d'affaires global des établissements commerciaux prévu toujours en 2016. Certains types de commerces, il faut le dire, dont la restauration et les stations-services, par exemple, seraient notamment beaucoup plus – en fait, pas beaucoup – mais beaucoup plus touchés que

2210 d'autres types de commerces. Il y a des commerces qui sont moins sensibles, si vous voulez, au réaménagement qui est proposé par rapport à d'autres.

2215 Juste pour vous donner un exemple chiffré de ce dont je parle, par exemple, si on parle des commerces d'achats courants – achats courants, c'est épicerie, pharmacie, des choses, si vous voulez, courantes – il y aurait peu d'impact ou très peu de changement que le réaménagement de la 132 occasionnerait aux différents commerces qui y sont présentement.

2220 Si on regarde maintenant les commerces reliés à la réparation et aux pièces d'automobile, on en trouve quand même un certain nombre sur la 132, dans ce cas-là, nous, on a considéré qu'il y avait aucun impact, aucun changement, si vous voulez, dû au réaménagement. Là, je dis toujours *dû au réaménagement strict*. On ne parle pas de la croissance de circulation. Je fais la distinction entre les deux parce qu'il est difficile pour nous de traduire l'augmentation d'achalandage ou de circulation en termes d'achalandage pour des commerces en particulier. Exercice que l'on n'a pas fait, d'ailleurs.

2225 Par contre, en ce qui concerne les services courants, alors, ça, c'est la restauration et l'hébergement, la différence de ventes, si vous voulez, de potentiel de ventes serait de -7 % dans ces cas-là. Mais, en moyenne, l'impact serait d'à peine 2 %, ce qui est peut-être la marge d'erreur de notre évaluation.

2230 Donc, voilà qui résume, je ne sais pas si... ça résume, en fait, l'étude que nous avons faite pour le ministère des Transports. Donc, en conclusion, il y a peu d'impact, l'impact strictement commercial ou du réaménagement lui-même de la 132 est à peine de 2 %, et ça, ça ne tient pas compte, si vous voulez, de l'augmentation de circulation dans l'axe de la 132 nord par rapport à l'autoroute 30 au sud.

2235

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2240 Je vous remercie, monsieur. Si je comprends bien l'analyse que vous avez faite, vous faites un lien direct entre l'augmentation du débit sur l'autoroute 30 et l'achalandage des commerces. Est-ce que les caractéristiques de l'autoroute, le fait qu'elle soit en dépression, le fait qu'il y ait des échangeurs qui obligent par conséquent les gens à sortir et à faire peut-être des manoeuvres un peu plus complexes que s'il y avait des croisements à niveau, est-ce que ça, c'est des facteurs qui peuvent également influencer le comportement des clients?

2245

M. GILLES JOUBERT :

2250 Quand je vous parlais de l'impact de -2 % en moyenne, ça tient compte de tous ces
facteurs-là. Ce que l'on a fait dans notre analyse, c'est qu'on a pris, si vous voulez, section par
section de la 132, on a regardé section par section chacun des commerces et chacun des types
de commerce qu'on y retrouvait, on a examiné ça en parallèle avec les changements à
l'accessibilité, les changements à la visibilité, les changements à la circulation, les
2255 changements à la configuration. Donc, tous ces phénomènes-là X on a examiné également les
bannières que l'on retrouve sur la 132 X donc, tous ces facteurs-là ont été examinés pour
arriver à cet impact dont je vous parle de -2 % en général.

2260 C'est évident que la reconfiguration, donc le fait de donner un accès différent, je dirais,
à certains types de commerces, peut avoir une incidence. Je vais vous donner juste un
exemple. Vous avez sur la 132 un commerce qui fait la réparation et la vente de piscines.

2265 Donc, dans ce cas-là en particulier, une reconfiguration, si vous voulez, de la 132 a
très, très peu d'impact sur la clientèle. C'est une clientèle qui vient occasionnellement, qui,
disons, ne circule pas de façon journalière et donc, ne fréquente pas de façon journalière. Ce
n'est pas vrai pour les commerces ou les établissements qui vendent de l'essence parce que,
dans ce cas-là, ils sont peut-être beaucoup plus touchés par le fait qu'on bloque, si vous voulez,
dans une certaine mesure l'accessibilité à un commerce en particulier.

2270 Mais, cela dit, ce qui va être gagné sur un côté va être perdu sur l'autre. Donc, il y a
des transferts, si vous voulez, d'achalandages qui vont se faire, dû au réaménagement de la
132, dans un cas comme celui-là.

2275 Cependant, le fait d'avoir évidemment une autoroute disons qui permet, si vous voulez,
le transit rapide, ça peut avoir une incidence sur l'achalandage de ce type de commerce-là en
particulier. Mais on a tenu compte – pour répondre à votre question – on a tenu compte de tous
les facteurs qui ont un impact sur l'achalandage potentiel d'un commerce.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2280 Je veux être sûr de bien comprendre. Est-ce que la conclusion générale que vous tirez
de votre étude, c'est que toute intervention dans ce secteur-là se traduit plus ou moins par un
ordre de grandeur d'impact de 2 %?

M. GILLES JOUBERT :

2285 En termes de chiffres d'affaires, c'est exactement ça.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2290

Parfait. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2295

Alors, on va prendre une pause et on continuera après les 15 minutes de pause.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

(REPRISE DE LA SÉANCE)

2300

LA PRÉSIDENTE :

On va continuer pour recevoir réponse à votre question sur l'aspect pendant les travaux.

2305

M. GILLES PÉPIN :

Oui. Pendant les travaux, on n'a pas répondu à ma question, à savoir quels vont être les impacts négatifs au niveau de perte de valeur au niveau des propriétés résidentielles, multifamiliales.

2310

Parce qu'il faut comprendre, madame la présidente, que ma question aussi, ce n'est pas strictement au niveau des commerces sur la 132. Il y a des commerces, c'est vrai, il y a des bâtisses commerciales, il y a des résidences multifamiliales qui sont à côté de la 132, qui sont pas très loin de la 132 et, dans le rapport Roche, partout quand on lit ce rapport-là, du côté humain et du côté impact négatif fort, on en parle. Ça fait que ça, c'est des choses qui vont nuire...

2315

LA PRÉSIDENTE :

2320

D'accord.

M. GILLES PÉPIN :

... à la qualité de vie des gens, puis au niveau économique aussi. Puis dans leur étude, dans son 2 %, je vais peut-être juste un petit peu là... on n'a pas parlé pendant les travaux mais si on prend 2 % de... il disait qu'il y a 1 million de pieds carrés de local, etc., je présume que ces gens-là font quand même peut-être un 20 \$, 40 \$ ou 50 \$ de revenu net par année, multiplié par 50 \$, ça fait 50 M\$. Donc, juste là-dessus, dans notre...

2330

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Mais monsieur Pépin, on avait compris votre question aussi sur l'aspect de la qualité de vie. Ce n'est pas uniquement la question finance.

2335

M. GILLES PÉPIN :

Non, non, non. C'est ça, aussi. Bien, ça a une répercussion, madame. Vous savez, c'est que si vous perdez de l'argent, vous avez de la misère à... il y a des employés qui vont perdre leur travail. Il y a aussi les écoliers, pendant le détour qu'ils vont faire...

2340

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

2345

M. GILLES PÉPIN :

... alors, ces gens-là...

2350

LA PRÉSIDENTE :

On a regarder ça. On va regarder ça. Puis, aussi, je demanderais en complément à votre question s'il y a de la compensation, par exemple. On sait que dans d'autres types de projet, lorsqu'il y a un impact qu'on ne peut pas atténuer pendant la réalisation d'un projet, bien, on fait des mesures pour donner une qualité de vie additionnelle aux gens pour les aider à passer à travers un moment plus difficile, pendant une construction, par exemple. On a déjà vu ça, faire un petit aménagement pour aider les gens à vivre de façon plus agréable pendant les travaux. Est-ce que vous avez regardé cette question-là, aussi?

2355

2360

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Je vais demander à monsieur Séguin de répondre à votre question, madame la présidente.

2365

M. MICHEL SÉGUIN :

Règle générale, on ne compense pas pour ce genre de situation-là, outre évidemment les immeubles qui sont appelés à être expropriés. Toutefois, pendant la période du chantier, de nombreuses mesures seront mises en place pour faciliter évidemment la circulation et l'accessibilité aux propriétés riveraines. En l'occurrence, il y aura trois voies unidirectionnelles de chaque côté dans la mesure où, finalement quand les travaux seront complétés, l'accotement pourra être utilisé pendant la période des travaux comme troisième voie de circulation.

2370

2375 Ça offrira donc deux voies de circulation relativement fluides, plus une troisième voie pour virage à droite ou pour faciliter évidemment l'accessibilité aux nombreuses propriétés riveraines.

LA PRÉSIDENTE :

2380

Et, pour ce qui concerne les autres aspects, le bruit, le dérangement, comment vous l'avez examinée cette question-là?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2385

2390 Pour le bruit et les autres dérangements, on n'a pas examiné la question sous l'angle de compensation. On essaie d'utiliser le maximum de méthodes et de moyens pour réduire les effets négatifs durant la construction. Mais il reste qu'un chantier est un chantier, et le ministère fait tout en son possible pour qu'il y ait le moins d'impact possible en termes de pollution par le bruit, en limitant les heures de travaux, par exemple, à des heures du jour et non pas du soir ou de la nuit, en utilisant des abat-poussière, en utilisant des moyens pour faire en sorte que les inconvénients d'un chantier de construction soient de plus courte durée possible et de plus petit effet possible. Mais il reste qu'un chantier est un chantier et il y a toujours des impacts durant la construction.

2395

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2400 Dans le corridor de la route 132, pour creuser la tranchée destinée à accueillir la route en dépression, est-ce que ça sera uniquement du creusement ou si vous êtes susceptibles de rencontrer des secteurs qui demanderaient du dynamitage ou d'autres types de travaux, des marteaux compresseurs ou des choses comme ça?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2405

Je vais demander à Jacques Verville de répondre à la question.

M. JACQUES VERVILLE :

2410 Oui, nous avons du déblai de première classe, c'est-à-dire du roc à l'ouest du chantier. On a environ 186... 186 000 mètres cubes à l'ouest du chantier.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2415 Pour illustrer, disons, ce que ça pourrait signifier, quelle serait la durée ou l'importance des dérangements reliés à des travaux dans du roc, avec un volume comme celui-là? Est-ce qu'on parle en termes de jours ou d'heures ou de...

M. JACQUES VERVILLE :

2420 Bien, c'est principalement en zone industrielle, mais on parle en termes de semaines. Ça peut prendre deux à trois semaines, quatre semaines, tout dépendant. C'est quand même une quantité minime. On a au total 1 500 000 mètres cubes de déblai. Sur ça, on en a 186 000 mètres cubes de roc.

2425

LA PRÉSIDENTE :

Vous aviez dit 186 mètres cubes. Il manquait un mille.

2430

M. JACQUES VERVILLE :

Mille mètres cubes.

LA PRÉSIDENTE :

2435

D'accord.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2440

Ça répond à ma question. J'aimerais peut-être vous demander s'il y a des mesures particulières que vous êtes en mesure de prendre pour atténuer l'impact de travaux particulièrement bruyants.

M. JACQUES VERVILLE :

2445

Comme monsieur Beaulieu a dit, les heures sont limitées de 7 h le matin à 19 h le soir, pour certains travaux. C'est les mesures qu'on prend. Et puis comme le dynamitage va se faire dans le fond des tranchées, déjà là, le bruit va être atténué.

2450

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Est-ce qu'on peut envisager d'autres répercussions que le bruit dans le cas de travaux de dynamitage? Est-ce qu'il peut y avoir des ondes de choc, un impact, compte tenu de la nature des sols?

2455

M. JACQUES VERVILLE :

Lorsqu'on fait ce genre de travaux, on a des contrôleurs sismiques qui vont être installés pour contrôler les ondes de choc pour les commerces ou maisons avoisinantes.

2460

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

2465

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Et, on utilise des techniques pour éviter que des débris volent à distance en utilisant des matériaux appropriés, pour éviter ce genre de chose-là. Si vous permettez, 186 000 mètres cubes, ça représente à raison d'à peu près 15 mètres cubes par camion. Alors, ça fait à peu près 12-13 000 camions.

2470

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Est-ce que les opérations de dynamitage ont été considérées pour faire l'évaluation de l'impact sur le bruit pendant les travaux?

2475

M. JACQUES VERVILLE :

Pas à ma connaissance, non.

2480

LA PRÉSIDENTE :

Non. Et ça serait des travaux, le dynamitage, ça prendrait quelques semaines?

2485

M. JACQUES VERVILLE :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2490

En termes de semaines, vous nous précisez?

M. JACQUES VERVILLE :

2495

C'est difficile à dire parce que là, on tombe dans des travaux de chantier. Présentement, on n'est seulement qu'à l'étude préliminaire, on n'a pas encore évalué. Tout dépendant des entrepreneurs, ça va dépendre de beaucoup de choses.

2500

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Chose certaine, ce qui est visé, c'est de concentrer ces travaux-là au cours d'une seule et même période, la plus brève possible, et non pas étaler dans le temps du dynamitage à toutes les semaines pendant un an. Ce n'est pas ça. On va essayer de concentrer ça, de sorte que ça puisse se faire le plus tôt possible.

2505

LA PRÉSIDENTE :

Puis est-ce qu'il y a des périodes où vous ne pouvez pas en faire? Sur une année, par exemple, est-ce que vous pouvez optimiser ça de façon à ce que ça ne se fasse pas, par exemple, l'été lorsque tout le monde profite de leur cour, ou si ce n'est pas possible, vous devez aller selon le calendrier?

2510

M. JACQUES VERVILLE :

2515

Les délais sont très courts puis nous allons selon le calendrier.

LA PRÉSIDENTE :

2520

D'accord. Alors, une fois parti, vous y allez.

M. JACQUES VERVILLE :

2525

On n'arrête plus. C'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

Il s'agit de partir.

2530

M. JACQUES VERVILLE :

C'est ça.

2535 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. D'autres questions? Bien, votre question était posée mais une précision. Parce qu'il y a beaucoup de gens d'inscrits.

2540 **M. GILLES PÉPIN :**

2545 Non, non, c'est ça, une précision. J'achève, madame la présidente. Une précision. Comment monsieur Beaulieu ou les autres pourraient qualifier le chantier? Parce que vous savez, on parle d'un chantier. Est-ce que c'est un petit chantier? C'est un chantier moyen? Parce qu'on nous dit dans les journaux, etc., que ça va être un chantier majeur, ou le chantier majeur dans la région montréalaise. Et est-ce que aussi, ces gens-là sont conscients que la plupart des citoyens comme de Saint-Constant et de Sainte-Catherine ou à Saint-Constant, parce qu'on a dit des chiffres tantôt, 75 % de la population de Saint-Constant travaille à l'extérieur, c'est-à-dire, emprunte soit le pont Mercier ou le pont Champlain.

2550

LA PRÉSIDENTE :

Bon, d'accord. Alors, là, c'est votre dernière question avant une réinscription.

2555

Comment vous qualifiez le chantier et êtes-vous conscients que les gens travaillent aussi à l'extérieur?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2560

Nous sommes très conscients que les gens travaillent à l'extérieur. On a mentionné quelques données à ce sujet-là. On est conscient aussi que c'est un chantier qui est très important, mais c'est un chantier qui ne relève pas d'une technique ou qui ne demande pas de technologie extrêmement sophistiquée comme les constructions de tunnel ou des choses du genre. Ça demande beaucoup de main-d'oeuvre, ça demande beaucoup d'heures de travail. C'est majeur, mais ce n'est pas si sophistiqué que ça.

2565

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

2570

Alors, merci beaucoup.

M. GILLES PÉPIN :

2575

Je vous remercie beaucoup, madame la présidente, puis peut-être une petite suggestion au comité. Si jamais vous avez la chance de passer à Candiac vers 4 h, aux heures de pointe et aussi d'aller voir le tracé sud, ce que d'autres tribunaux font normalement, soit le Tribunal de l'expropriation vont visiter les lieux, ça va être édifiant, soit à 9 h le matin ou 8 h le matin, ou 4 h - 5 h à Candiac, pour s'en venir chez nous.

2580 **LA PRÉSIDENTE :**

On a toutes sortes de moyens pour faire notre enquête.

2585 **M. GILLES PÉPIN :**

C'était une suggestion.

LA PRÉSIDENTE :

2590 D'accord.

Maintenant, la personne inscrite au registre, c'est madame Maureen Dulude, s'il vous plaît. Est-ce que madame Dulude est encore avec nous?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2595

Madame la présidente?

LA PRÉSIDENTE :

2600 Oui?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2605 Il y avait un volet de la question de monsieur qui portait sur la qualité de l'air et nous avons ici, ce soir, monsieur Yves Comtois de SNC-Lavalin qui pourrait nous faire une présentation à votre convenance.

LA PRÉSIDENTE :

2610 Alors, on va passer une autre intervention, puis ensuite on va recevoir la présentation.
D'accord?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2615 Tout à fait d'accord.

LA PRÉSIDENTE :

2620 Donc, madame Dulude n'est pas là. On fera un appel demain soir.
 Monsieur Normand Laforce.

M. NORMAND LAFORCE :

2625 Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

2630 Bonsoir!

M. NORMAND LAFORCE :

2635 Ça va être un semblant d'historique ou de préambule à la question. Il faut quasiment
 qu'on se mette dans le contexte. Je vais essayer d'être bref.

2640 Dans les années 80, on a implanté la Loi sur la protection du territoire agricole. Le but
 premier de cette loi était d'éviter l'étalement urbain, le développement sauvage, la spéculation et
 de protéger les belles terres du Québec. La loi a été amendée en 94-95, c'était la Loi 23 et, tout
 récemment la Loi 184, le 19 décembre 2001.

2645 Ma question – et j'y viens le plus rapidement possible – l'autoroute 30 a débuté ses
 travaux en 1970 à Sorel ou Bécancour, dans ces environs-là. Au moment du début de la
 construction de l'autoroute 30, il n'y avait pas de loi de protection des terres agricoles. On en
 convient tous? À partir de 78, la construction de l'autoroute 30 a toujours continué et malgré ou
 avec l'implantation de la loi de la protection des terres agricoles.

2650 Est-ce qu'une loi qui débute en 78-80 a toujours effet pendant les travaux de construction
 d'un projet majeur déjà délimité sur toute sa longueur. Exemple: on savait en 1978 et en 70 que
 l'autoroute allait de Sorel à Vaudreuil. Est-ce que parce qu'on modifie la loi, ça peut venir
 modifier la construction d'une route ou ses manières de la construire ou ses empêchements à la
 construire.

LA PRÉSIDENTE :

2655 Alors, on va aller chercher la réponse du côté du ministère de l'Agriculture.

M. BERNARD BROUILLETTE :

2660 Madame la présidente, si on regarde le document sommaire présenté dans l'étude, on
voit que le tracé de l'autoroute, je crois que c'est à partir de la 116 – les chiffres sont petits –
mais ça a débuté en 68 jusqu'à Sorel. Ça fait qu'il y a eu des tronçons qui ont été faits à
différentes dates. C'est avant la date de la Loi de la protection du territoire agricole. Après ça, le
tracé a été probablement proposé à la CPTAQ ou elle a donné une autorisation. J'ai vérifié
2665 auprès de mes collègues de la CPTAQ. Pour le tracé jusqu'à Candiac, les permis avaient été
admis ou alloués dans le passé, donc, il y avait un droit acquis pour l'autoroute 30.

LA PRÉSIDENTE :

2670 Pour la partie qui a été étudiée il y a quelques années à l'ouest, qui est autorisée mais
qui n'est toujours pas réalisée, quelle est la proportion – là, je vais le demander au ministère
des Transports – est-ce que cette route en devenir passerait sur des terres agricoles? Est-ce
qu'il y a eu des options qui ont été étudiées? Et comment vous avez tenu compte de l'aspect
agricole, dans ce cas-là?

2675

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Madame la présidente, je vais demander à monsieur Séguin qui était présent lors des
audiences publiques sur ce tronçon-là, Vaudreuil-Châteauguay, de répondre à votre question.

2680

M. MICHEL SÉGUIN :

2685 Madame la présidente, il y a plusieurs aspects, puis peut-être certains faits qui me sont
apparus un petit peu nébuleux concernant le tronçon entre Candiac et Sainte-Catherine. Si vous
permettez, je vais préciser quelques éléments, d'autant plus que j'ai déjà travaillé pendant une
bonne dizaine d'années à la Commission de protection du territoire agricole.

2690

En ce qui concerne le tronçon entre Candiac et Sainte-Catherine, une démarche auprès
de la Commission sera évidemment absolument nécessaire et, si vous le souhaitez, je pourrais
vous préciser tout à l'heure quels éléments vont dans ce sens-là, notamment les modifications
récentes à la Loi de la protection du territoire agricole de 1997. Et ça serait très succinct, en
quelques minutes je pourrais répondre à ce volet-là.

2695

En ce qui concerne le tronçon entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion, dans la mesure
où on était avant 1997, la loi et le texte de la loi étaient différents, et dans la mesure aussi où on
ne pouvait pas passer, on ne pouvait pas réaménager la route 132 vers l'ouest, il y a donc eu un
tracé alternatif de négocié ou de discuté avec les différentes municipalités mais avec aussi les
représentants agricoles, en l'occurrence l'Union des producteurs agricoles. Et, sur la base d'un
consensus, un tracé a été retenu entre le ministère, les représentants agricoles, les
2700 représentants des municipalités et, finalement, on a aussi obtenu, on a fait une demande à la

Commission de protection du territoire agricole et on a obtenu une demande dans ce contexte-là, contexte qui était passablement différent de ce qui prévaut à ce jour, eu égard évidemment aux dispositions de la loi.

2705 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Peut-être qu'on peut poursuivre un peu dans cette veine-là. Vous avez dit que, à la fois, non seulement la Commission a eu à intervenir pour vous donner les autorisations nécessaires mais que, par ailleurs, l'UPA a été impliquée dans le processus. De quelle manière ça se fait?
2710 C'est parce que j'imagine que ça, ce n'est pas une exigence de la loi.

M. MICHEL SÉGUIN :

Ce n'est pas une exigence de la loi, mais en matière d'aménagement, l'aménagement, c'est un exercice, je vous dirais, politique, donc il faut viser la concertation entre les différents
2715 acteurs en présence. Il va de soi que l'Union des producteurs agricoles, qui est le syndicat représentant les agriculteurs, est un acteur important dont on doit tenir compte dans le cadre de projet de cette envergure-là, d'autant plus quand on passe dans un territoire parmi les meilleures terres agricoles au Québec.

2720

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Juste avant de revenir peut-être à monsieur Laforce, j'aimerais vous demander, est-ce qu'on peut parler d'une proportion ou d'un pourcentage de l'autoroute 30 qui se trouve à passer
2725 dans la zone agricole ou en bordure immédiate de la zone agricole.

M. MICHEL SÉGUIN :

Pour ce qui est du tronçon entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion, parce que c'est le
2730 seul dont on parle, outre le tronçon entre Sainte-Catherine et Châteauguay, donc en bordure de la réserve, le tronçon entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion, peut-être 75 %, peut-être 80 % en zone agricole. Une proportion importante en zone agricole, ce n'était pas exclusivement en zone agricole. Ça fait quand même, 1997, plus de quatre ans, mais c'était une proportion importante en zone agricole.

2735

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Et, avez-vous une idée combien à l'est de l'autoroute 15, en allant jusque vers Sorel?

2740

M. MICHEL SÉGUIN :

2745 Vers l'est, c'est une question qui ne se posait pas. D'une part, certains tronçons ont été conçus en l'absence de la Loi sur la protection du territoire agricole et d'autres tronçons ont pu être construits dans la mesure où le ministère bénéficiait déjà d'une emprise acquise avant 1978.

LA PRÉSIDENTE :

2750 D'accord, mais est-ce que ça passe en milieu agricole?

M. MICHEL SÉGUIN :

Pardon?

2755 **LA PRÉSIDENTE :**

La partie de l'autoroute 30 vers l'est, quelle est la proportion...

M. MICHEL SÉGUIN :

2760 Vers Sorel?

LA PRÉSIDENTE :

2765 Oui?

M. MICHEL SÉGUIN :

2770 Vers Sorel, pratiquement tout en zone agricole, Contrecoeur, dans tous ces coins-là, c'est en zone agricole. Plus au sud au niveau de La Prairie, c'est en marge à plusieurs endroits entre la zone agricole et la zone non agricole. Saint-Bruno, aussi.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2775 Il serait peut-être intéressant, je ne sais pas si c'est facile d'obtenir, monsieur Brouillette, soit une carte de la zone agricole, une carte sommaire de la zone verte et de la zone blanche de la Montérégie. Est-ce que c'est disponible, ça?

M. BERNARD BROUILLETTE :

2780 Oui, c'est disponible. Je pourrais vous la déposer demain.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2785 Parfait. Merci.

M. NORMAND LAFORCE :

2790 Pour faire suite à ma question, c'est que l'essence de la loi comme telle, malgré les modifications, n'a pas changé. C'était toujours pour protéger les terres agricoles, éviter le développement sauvage, protéger les belles terres, éviter la spéculation, etc., etc. En gros, c'était ça, la loi.

2795 Ce n'est pas parce qu'on a modifié la loi en cours de route que ça change la donnée pour en construire d'autres parce que, là, on parle de 5 % de la route 30 de Bécancour aux Cèdres, qui est notre région, puis ça, ça ne passera pas dans le rural. 5 %.

2800 Il y a un monsieur tantôt qui a mentionné les hectares qui seraient nécessaires à la construction de la 30 au sud, on parlait de 100 hectares pour la route et de 400 hectares qui seraient comme enclavés ou sur le mauvais côté de l'autoroute. Ça représente -- on n'appellera pas ça des pinottes parce que ça ne pousse pas au Québec, mais c'est négligeable sur le tableau qu'il vous a montré tantôt.

LA PRÉSIDENTE :

2805 On comprend là. Je vous inviterais à présenter ces arguments-là dans votre mémoire. Maintenant, on va essayer de s'instruire sur les modifications qui ont eu lieu en 97, je crois, puis en quoi ça amène des changements dans la protection du milieu agricole.

2810 **M. MICHEL SÉGUIN :**

Je vais vous le présenter mais de manière très succincte.

LA PRÉSIDENTE :

2815 Oui. Et, auriez-vous un document justement pour appuyer votre présentation?

M. MICHEL SÉGUIN :

2820 Je pourrai vous fournir une copie des acétates.

LA PRÉSIDENTE :

2825 D'accord.

M. MICHEL SÉGUIN :

On sait tous, la Loi sur le zonage agricole a été adoptée en 1978, on n'y reviendra pas. Je passe sur le fait différents éléments techniques. Il y a eu plusieurs décrets de zone agricole parce que plusieurs régions du Québec. J'oublie toutes ces questions-là.

Toujours est-il que dans les années 90, il y a eu également une révision de la zone agricole, une révision pour permettre, finalement, d'accorder, je vous dirais, plus de crédibilité à la zone agricole qui reste.

1978, c'était du zonage *mur à mur+ pour toutes sortes de raisons stratégiques. Par la suite, on voulait garder ce qui était bon pour l'agriculture et donner le signal de la permanence de ce qu'on gardait. Ça, c'est un élément important au niveau de la révision de la zone agricole.

On passe tout de suite en 1997. Pourquoi? Il y a eu une réforme importante, non seulement au niveau de la Loi sur la protection du territoire agricole mais également au niveau de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

En 1997, on a modifié la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme pour intégrer, à l'article 5 de la loi, l'objectif de préserver le territoire agricole mais ce, à l'intérieur même de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. C'est donc un certain maillage qui s'est fait, à ce moment-là, entre ces deux lois-là, ces deux lois-là, les deux pièces majeures et centrales en matière d'aménagement au Québec.

Également, en 1997, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme institue la création de comités consultatifs agricoles. En l'occurrence, la MRC de Roussillon a son comité consultatif agricole et une résolution d'appui au tracé nord, donc au tracé qu'on a fait, est émanée de ce comité consultatif là à l'été 2000.

Toujours en 1997, de nouvelles dispositions sont intégrées dans la Loi sur la protection du territoire agricole. En plus de parler du territoire, il y a une modification importante à savoir qu'on tient compte maintenant aussi des activités agricoles. C'est pourquoi la loi qui s'appelait LPTA jadis est devenue LPTA(A), pour intégrer cette notion-là des activités agricoles.

Notion fondamentale. En 1997 a été intégrée la notion d'espace disponible. Qu'est-ce que c'est venu faire? C'est venu faire que avant même de faire une demande, c'est que le demandeur doit faire la démonstration de l'absence d'espace disponible pour son projet en dehors de la zone agricole, sinon, la Commission peut rejeter la demande pour ce simple fait-là. Dans ces conditions-là, la Commission n'a même pas à étudier la demande, à savoir si elle refuse ou si elle autorise, elle rejette tout simplement la demande dans la mesure où l'espace est disponible en zone hors agricole. Ce qui est le cas évidemment du projet du ministère.

Un autre élément important, toujours introduit en 1997, les municipalités doivent évidemment formuler des recommandations sur les demandes qui sont acheminées à la Commission, non seulement en vertu de l'article 62, l'ensemble de critères, à savoir le potentiel des lots, les possibilités d'utilisation agricole, mais les municipalités doivent aussi formuler une

indication quant à cette notion-là d'espace disponible. Autrement dit, la Municipalité de Candiac devrait formuler un avis à savoir s'il existe ou non de l'espace disponible pour le projet, en l'occurrence l'autoroute 30, en dehors de la zone agricole.

2875

De la même façon, les municipalités régionales de comté, l'Union des producteurs et, à l'époque, on est en 1997, la Commission de développement de la métropole devaient également formuler des avis en fonction de ces différents paramètres-là.

2880

Et, ça m'amène aux derniers éléments, à savoir que maintenant les MRC doivent aussi recommander selon les objectifs de leur schéma d'aménagement. On est toujours en 1997. Donc, toujours la Commission de développement de la métropole qui devait recommander selon les dispositions du cadre d'aménagement métropolitain. On le sait tous, la Commission, ça ne s'est pas traduit par un organisme concret.

2885

Un autre élément important. Outre les critères initiaux, outre les critères initialement mis dans la loi et les critères de décision de l'article 62, en 1997, il y a des dispositions particulièrement contraignantes qui sont apparues quant à l'espace disponible dans les régions métropolitaines, et c'est l'article 62.5 de la loi sur le zonage agricole.

2890

Finalement, en 2001, évidemment qu'on a modifié la question de la Commission de développement de la métropole et du cadre d'aménagement métropolitain pour le libellé qu'on connaît maintenant de la Communauté métropolitaine de Montréal et du cadre d'aménagement métropolitain. Donc, la CMM doit se prononcer en fonction de son cadre d'aménagement, et l'un des objectifs de ce cadre-là ou de ces orientations-là, c'est précisément la protection du territoire agricole.

2895

Il y a également un document spécifique d'orientations gouvernementales qui a été diffusé en l'an 2001 précisément sur cet aspect-là, à savoir que la zone agricole, le message qu'on veut lancer au fil des années de la permanence, c'est quelque chose de sérieux et ça traduit finalement un consensus social bien au-delà, finalement, je vous dirais, du maïs ou des carottes qu'on peut retrouver dans les champs. Je vous remercie.

2900

LA PRÉSIDENTE :

2905

D'accord. Monsieur Beaulieu, advenant la réalisation de l'autoroute 30, prenons l'hypothèse qu'elle se réalise dans l'axe nord et que, dans 25 ans d'ici, on a atteint justement un débit tel qu'il y a des gros problèmes de circulation. On a le niveau F dont on a parlé, c'est-à-dire que c'est congestionné, il faut intervenir. Qu'est-ce que vous feriez, à ce moment-là, à part de passer au BAPE?

2910

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Je pense qu'à ce moment-là, madame la présidente, il faudrait examiner attentivement le cadre réglementaire et législatif. Monsieur Séguin vient de présenter la situation actuelle du

2915

cadre réglementaire. Et, il faudra faire la démonstration qu'il faut, à l'effet qu'il n'y a pas d'autre solution, il faudrait passer ailleurs et voir où, ailleurs, de façon optimale, on pourrait passer une nouvelle autoroute ou, en tout cas, trouver des manières de régler la problématique que vous soulevez.

2920

J'ajouterais aussi qu'il faut envisager toutes les solutions tel que l'élargissement. On connaît présentement un chantier très important sur l'autoroute 20 entre Sainte-Julie et Montréal où on élargit passablement la capacité, on agrandit la capacité de l'autoroute. Il faudrait envisager la même chose sur l'autoroute 30, sur la longueur des tronçons qui sont en problème.

2925

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur?

2930

M. NORMAND LAFORCE :

Je m'excuse, mais on n'a pas répondu à ma question. La question, c'était quand une loi entre en vigueur, même si elle est modifiée par après, sans changer l'essence de pourquoi elle a été créée, est-ce que ça vient changer la donnée du projet qui était déjà...

2935

LA PRÉSIDENTE :

Je peux vous répondre parce que j'ai vu d'autres projets. C'est que lorsque le projet n'a pas eu d'autorisation...

2940

M. NORMAND LAFORCE :

Quel projet? Si on parle de la 30, il y a eu des autorisations avant.

2945

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça, mais les sections de 30 qui n'ont pas eu d'autorisation doivent être soumises aux lois en vigueur au moment où elles sont présentées au Conseil des ministres pour décision.

2950

M. NORMAND LAFORCE :

Donc, si vous me permettez une petite notation, là, si on n'avait pas niisé pendant 35 ans, ils auraient eu le temps puis ça aurait été plus possible de faire la 30 au sud.

2955

LA PRÉSIDENTE :

C'est votre interprétation.

2960

M. NORMAND LAFORCE :

O.K. Et, c'est comme la fin de la première question. Si le projet au sud est impossible, pourquoi le présenter comme option? On nous présente la 132 et un tracé sud qui est impossible, selon la nouvelle loi.

2965

LA PRÉSIDENTE :

Mais ça, il ne faut pas présumer, non plus.

2970

M. NORMAND LAFORCE :

Bien, je présume pas. C'est la loi qui le dit.

LA PRÉSIDENTE :

2975

Mais ça dépend aussi de l'interprétation. Il ne faut pas anticiper une analyse, les conclusions d'une analyse non plus qui pourrait être faite par la CPTAQ, parce que j'imagine aussi qu'ils ont des critères de santé publique, par exemple, ou de sécurité publique à tenir compte.

2980

M. MICHEL SÉGUIN :

La Commission ne tient pas compte de ces critères-là de santé publique. Ils examinent des mandats dans un esprit, je vous dirais, beaucoup plus étroit, pas au sens péjoratif, mais beaucoup plus limité que le Bureau d'audiences. C'est un tribunal administratif qui administre une loi. Ils fonctionnent donc comme un tribunal administratif et leurs actions sont balisées par la loi et c'est très encadré.

2985

LA PRÉSIDENTE :

2990

D'accord.

M. MICHEL SÉGUIN :

2995 Les critères de décision, on les retrouve à l'article 62 et certains autres articles. C'est donc vraiment des questions de potentiel agricole.

3000 Maintenant, le tracé sud est un tracé qui a été étudié mais il va de soi que le cadre d'aménagement, que les orientations gouvernementales, que la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, que la résolution du comité consultatif agricole, que la Loi sur la protection du territoire agricole font tous en sorte que c'est évidemment un milieu qui oppose une forte résistance, d'un point de vue environnemental évidemment, à un projet dans cet axe.

M. NORMAND LAFORCE :

3005

Est-ce que vous me permettez de terminer avec une petite remarque?

LA PRÉSIDENTE :

3010

Est-ce que vous pourriez mettre au moins un point d'interrogation à la fin de votre remarque?

M. NORMAND LAFORCE :

3015

O.K. Dans les acétates que monsieur Séguin vient de nous indiquer, c'est des résumés des articles de loi. Si ma mémoire m'est fidèle – je ne suis pas encore assez vieux pour en manquer des bouts – c'est dit que quand une route pourrait servir de démarcation entre le rural et l'urbain, et à la demande des villes, le ministère peut – *peut+ ça veut dire qu'il y a une possibilité – il faut faire la demande, l'analyser, puis pas rencontrer juste les gens de l'UPA, parce que là ça devient une bataille des cultivateurs contre les citoyens.

3020

Il n'y a pas de loi, à ma connaissance, dans des aménagements de territoire qui protègent les citoyens, sauf peut-être les lois de l'environnement. Mais les citoyens, c'est sûr qu'on a notre mot à dire, on est ici pour une semaine, puis on va reprendre au mois de mars.

3025

Mais ces gens-là ont été consultés il y a quelques lunes, puis ils ont dit: *Il n'en est pas question. La loi est là.+ La loi a été faite pour protéger les terres, comme je l'ai dit, mais quand c'est pour un bien public, puis là, ça s'en vient un bien essentiel pour la circulation autour de Montréal...

3030

LA PRÉSIDENTE :

Je vous inviterais à amener vos arguments dans votre mémoire.

3035

M. NORMAND LAFORCE :

3040 O.K. Ma deuxième question, je vais essayer d'être un petit peu plus bref. Est-ce qu'il est vrai, est-ce qu'il est dans la coutume du ministère des Transports, advenant qu'on construise la 30 au sud – on est rendu loin là – que veut, veut pas, la 132 va être réaménagée en boulevard urbain ou autre et être remise aux villes, veut, veut pas.

LA PRÉSIDENTE :

3045 Ce que j'ai compris par rapport aux municipalités, en tout cas, c'est qu'il y avait comme personne qui s'opposait à ce qu'il y ait une amélioration de la 132.

M. NORMAND LAFORCE :

3050 On n'est pas là.

LA PRÉSIDENTE :

3055 Une amélioration, je ne parle pas de -- les gens, d'après les questions qu'on a eues, considèrent qu'il y a des problèmes de circulation actuels dans la 132.

M. NORMAND LAFORCE :

3060 Mais, c'est ça. Mon point de vue, c'est que ce n'est pas nécessaire de faire une autoroute pour régler ces problèmes-là, mais ça, c'est un autre débat. Est-ce qu'il est vrai que, advenant la construction de l'autoroute 30 dans le tracé sud, qu'il faudrait quand même refaire la 132 en boulevard urbain ou autre et que cette route serait remise aux villes.

LA PRÉSIDENTE :

3065 D'accord.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

3070 La route 132 constitue une route nationale, alors le ministère des Transports ne remet pas les routes nationales aux municipalités. Toutefois, pour l'aménagement de la route, parce que c'est une route qui aurait besoin de travaux, il faudrait s'entendre avec les municipalités sur la nature des travaux, sur les échéanciers, etc., sur les coûts à investir dans ces travaux-là. Est-ce qu'on ferait des terre-pleins d'un feu de circulation à l'autre, etc. Alors, ça serait la position du ministère des Transports.

3075

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Je pense que ça répond à votre question.

3080

M. NORMAND LAFORCE :

Donc, c'est non.

3085

LA PRÉSIDENTE :

Bien, la réponse...

M. NORMAND LAFORCE :

3090

Parce qu'il a parlé de coûts, là.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

3095

La route nationale...

LA PRÉSIDENTE :

3100

C'est une route nationale. Ce que je comprends, si je fais bien le résumé, c'est que le ministère des Transports considère que de toute façon, sur la 132, il faudrait faire des aménagements, des améliorations, parce qu'elle a atteint sa capacité de support et lorsqu'on voit ce qui s'en vient comme augmentation en termes de débit, il va y avoir des problèmes significatifs, même si l'autoroute était construite dans le corridor sud. Donc, il faudrait des aménagements. Maintenant, ce ne serait pas une route qui serait donnée aux municipalités. C'est une route nationale. Donc...

3105

M. NORMAND LAFORCE :

À frais partagés. Il a parlé de coûts, là.

3110

LA PRÉSIDENTE :

Les aménagements devraient être discutés avec les municipalités, puis là, le coût, on va aller préciser.

3115

M. RÉJEAN BEAULIEU :

3120 Certains aménagements auraient lieu d'être discutés, madame la présidente, avec les municipalités. Entre autres, si les municipalités ont des exigences au niveau de terre-pleins, au niveau de trottoirs, au niveau de choses du genre, il faudrait discuter de ces aménagements-là. Mais la route demeurerait la propriété du ministère des Transports, étant une route nationale.

LA PRÉSIDENTE :

3125 Et, défrayée par le ministère des Transports. La route elle-même.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

3130 Oui, madame.

LA PRÉSIDENTE :

3135 Et, non les aménagements connexes comme les trottoirs ou des choses comme ça. Ou des pistes cyclables.

M. NORMAND LAFORCE :

3140 L'entretien?

LA PRÉSIDENTE :

Et, l'entretien?

3145 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

L'entretien, c'est du ministère des Transports, route nationale.

LA PRÉSIDENTE :

3150 Très bien.

M. NORMAND LAFORCE :

3155 Une sous-question qui est dans le même style. Pourquoi alors, lorsqu'on construit une route nationale qu'on veut faire, la 30 sur la 132, est-ce que les voies de service sont remises aux villes avec les dépenses d'entretien? Et, j'aimerais avoir une précision sur les coûts qu'on a dits tantôt, 5 à 7 000 \$ par année. Je pense qu'il y a une erreur là. Parce que j'ai déjà parlé à

3160 monsieur Lanteigne, puis on était rendu à 750 000 \$ par année, pour entretenir les voies de service.

LA PRÉSIDENTE :

3165 C'est parce qu'on calculait par kilomètre. On va aller voir du côté du ministère des Transports.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

3170 Donc, à la proposition du ministère des Transports, la route 30 aménagée sur l'axe de la 132, les résidents de la région qui voudraient utiliser l'autoroute pour se déplacer sur de plus longues distances pourraient utiliser l'autoroute. Et, les voies de service deviennent, à ce moment-là, utilisées sur une base plus locale, par les gens qui se déplacent d'une rue transversale vers une rue ou quelques rues plus loin transversales ou vers un commerce. Donc, pour les utilités très locales.

3175 Alors, dans ce sens-là, l'autoroute 30 sur la 132, ça veut donc dire que les voies de service deviennent des routes à utilité plus locale. Et, c'est dans ce sens-là la remise aux municipalités.

3180 **LA PRÉSIDENTE :**

On a compris. Ça va.

M. NORMAND LAFORCE :

3185 C'est une coutume générale, ça, à chaque fois qu'il y a une autoroute nationale qui est rénovée ou...

M. RÉJEAN BEAULIEU :

3190 Oui, c'est une coutume.

LA PRÉSIDENTE :

3195 D'accord. Alors, ça va?

M. NORMAND LAFORCE :

3200 Oui. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

Monsieur Yvon Ratté, s'il vous plaît. Bonsoir!

3205

M. YVON RATTÉ :

Bonsoir, madame la présidente! Bonsoir, monsieur le commissaire! Amis du BAPE! Mon intervention, je suis d'abord un citoyen de Ville Sainte-Catherine qui entend les camions, quand je sors de chez moi, dans ma cour. L'été, c'est encore pire. Ce qu'on entend, c'est le bruit des camions qui décompressent, qui changent de vitesse, des choses comme ça, constamment. Et, j'habite quand même assez loin de la 132. Aussi, mon frère possède le G. Lebeau, la concession G. Lebeau qui est située au coin de Saint-Pierre et 132. J'ai travaillé aussi cinq ans au ministère de l'Environnement... je veux dire, au département d'environnement d'Hydro-Québec.

3210

3215

Ma préoccupation, c'est dans l'étude d'impact. J'ai devant moi le tableau 17.5 de l'étude d'impact qui représente les préférences entre l'option A ou l'option B, selon les répercussions environnementales. Alors, c'est un tableau, la page exacte, c'est dans les 200 quelque chose, 217, 220, quelque chose comme ça. C'est un tableau qui est très parlant en soi.

3220

Alors, ma question, ça va être d'interroger la logique derrière ce tableau et décortiquer avec plus de détails ou avec des annexes pour comprendre exactement les prises de position qui sont mises là.

3225

En gros, le tableau parle de... là, on a présenté plusieurs tableaux: un paysage humain; un paysage physique, biologique, patrimoine, etc. Et on a montré les impacts des deux variantes. Et, à la fin, on fait une synthèse en une seule page qui, à mon avis, décrit de façon très parlante la position de l'étude d'impact vis-à-vis le choix de la 132.

3230

Alors, à la lecture de ce tableau, on ne peut pas se poser de questions. Il est d'une clarté totale. C'est-à-dire qu'on préfère le corridor nord, l'axe route 132 et il n'y a aucune équivoque dans les préférences. J'aurais aimé être capable de le projeter mais je pense qu'on n'est pas capable de projeter.

3235

LA PRÉSIDENTE :

Peut-être que le ministère des Transports a cette acétate, ce tableau.

3240

M. YVON RATTÉ :

3245 Figure 17.5 qui est, je pense, la figure la plus importante de toute l'étude d'impact, qui est la raison pourquoi qu'on a pris la 132. Et on comprend tout en regardant ça, on n'a plus de question à se poser.

LA PRÉSIDENTE :

3250 Les histogrammes qui sont...

M. YVON RATTÉ :

3255 Tout à fait. Regardez là. Vous avez divisé en deux: le noir, c'est pour ça qu'on prend la 132. Et le blanc, c'est pour ça qu'on ne prend pas le milieu agricole. Tout est noir et blanc, dichotomique, clair et net. Donc, c'est ça que je voulais mettre à la vue de tout le monde ici, avant de poser ma question.

LA PRÉSIDENTE :

3260 La page de l'étude d'impact, c'est la figure 17.5.

M. YVON RATTÉ :

3265 Exactement.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous l'avez cette acétate-là?

3270 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Non, on n'a pas l'acétate, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

3275 D'accord. En tout cas, on comprend là.

M. YVON RATTÉ :

3280 Je suis désolé, j'aurais dû la faire mais, enfin. Voilà. Alors, le tableau parle de préférence faible, moyenne, forte, très forte pour l'option A ou pour l'option B, selon des milieux visuel, agricole, patrimoine, climat sonore, humain, biologique et physique.

3285 Intéressant, côté physique, il n'y a aucune préférence pour les deux tracés. Physique en équivalent ou indéterminé. Côté biologique, on dit que la 132 est préférable moyen.

3290 Je vous ferai remarquer dans un premier temps que les appellations impact faible, moyen, forte, très forte, sont du domaine de la logique floue, ne sont pas quantifiées. Donc, on est dans un domaine de logique floue mais avec des vérités communes, qui tombent sous le sens commun.

LA PRÉSIDENTE :

3295 D'accord. Alors, pouvez-vous en venir à votre question?

M. YVON RATTÉ :

3300 Oui. Alors, j'aimerais qu'on nous fournisse le rationnel des catégorisations et le processus qui a amené à catégoriser ces milieux et ces préférences dans moyen, fort, très fort. Et, je veux des explications au-delà peut-être du flou, enfin, préciser le plus possible des choses qui, pour nous, nous touchent directement. Ici, je parle avec mon coeur parce que cette autoroute-là rentre dans mon territoire.

3305 Alors, mon sort étant directement impliqué, pendant quatre ans, je vais recevoir des répercussions de construction et je vais avoir des impacts de bruit, de dynamitage, de circulation, etc., et après ça, je vais vivre avec beaucoup de circulation et d'émissions de gaz, etc. Donc, pour moi, c'est important que cette logique-là soit démontrée dans une annexe quelconque ou, enfin, qu'il y ait aussi une présentation des gens qui ont participé à catégoriser ces choses-là.

3310 Et, j'aimerais aussi dans cette foulée qu'on puisse peut-être me dire, bon, on parle de climat humain, de climat sonore, patrimoine. Tout n'est pas aussi important. Il y a des degrés d'importance entre les différents milieux, milieu visuel, milieu patrimoine. On n'a jamais aucune catégorie qui est inacceptable. On le mentionne dans l'étude d'impact, une catégorie d'impact, 3315 quand c'est plus que très fort, c'est inacceptable. On n'en voit pas.

Pour moi, c'est inacceptable d'avoir cette construction pendant quatre ans, de subir ces problèmes de déplacements et tout. C'est ma vision personnelle.

3320 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, on comprend bien votre question. On va l'adresser au ministère des Transports.

3325 **M. YVON RATTÉ :**

Par milieu.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

3330

Alors, madame la présidente, pour répondre à cette question, j'invite monsieur Yves Comtois de la firme SNC-Lavalin de nous entretenir de l'étude d'impact, de la méthodologie et des conclusions.

3335

LA PRÉSIDENTE :

Vous pourriez peut-être, à titre d'exemple, après avoir fait votre présentation générale, nous présenter une ou deux des colonnes, exemple: humain, l'impact humain, comment vous avez déterminé la préférence.

3340

M. YVES COMTOIS:

3345

Je vais commencer, madame la présidente, pour répondre aux attentes, par expliquer un petit peu. C'est évident qu'une étude d'impact, on ne peut pas toujours quantifier tout. C'est souvent un jugement professionnel et, dans certains cas, on peut y ajouter une valeur numérique, mais c'est loin d'être toujours le cas.

3350

Règle générale, les études d'impact font intervenir la valeur environnementale d'une composante environnementale, sa valeur, son degré de perturbation, ce qu'on voit ici, ce qui nous aide à déterminer une intensité de l'impact.

3355

On fait aussi intervenir l'étendue de la perturbation, ainsi que la durée, ce qui nous donne une importance de l'impact. On applique des mesures d'atténuation et, en bout de ligne, on en déduit l'importance de l'impact résiduel. Ça, c'est le cadre général.

3360

Pour déterminer – je n'ai pas avec moi tous les critères – mais pour déterminer le degré de perturbation, la valeur environnementale, il y a certains guides mais qui sont -- encore là, par exemple, je vous donne un exemple: la valeur environnementale, la valeur sociale. Quand une composante environnementale est protégée légalement, c'est effectivement une valeur environnementale très grande, parce que si la société s'est permis de mettre une loi pour protéger – parlons du territoire agricole – le territoire agricole, bien, c'est parce qu'il y a un large consensus au niveau de la société qu'il faut protéger le territoire agricole. Ça indique donc qu'on met une valeur sociale très grande sur cette composante-là.

3365

Pour la suite de la question, bon, le projet qui a été évalué dans l'étude qui a été déposée en 98 a bien évolué depuis. Alors, j'ai repris les mêmes arguments qui sont dans l'étude d'impact, mais je les ai présentés sous une autre forme, mais on pourra revenir. C'est les mêmes arguments, de toute façon. Je ne veux pas chercher à créer plus de confusion, on est là pour essayer d'en diminuer.

3370

3375 J'ai ici une série de critères qu'on compare, l'évaluation comparative des variantes, au niveau environnemental. J'ai mis en premier celui qui était effectivement le plus important dans l'analyse. Monsieur a tout à fait raison. Vous me permettrez de continuer là? C'est qu'au niveau de la conformité des lois et politique, le corridor nord supplantait le corridor sud, à cause de sa conformité au niveau légal.

3380 Au niveau des acquisitions de propriétés, on avait aussi moins – la nouvelle version – aussi moins d'acquisitions – c'était vrai aussi dans l'ancienne version – au niveau d'acquisition de propriétés.

3385 Au niveau de nuisance aux riverains, bruit, poussière, etc., bon, dans l'étude de Roche, ici, on mentionnait que le tracé sud était plus impactant que le tracé nord. Ça dépend de ce qu'on regarde comme impact. C'est sûr, par exemple, au niveau visuel, je l'ai noté plus bas, lorsqu'on implante une autoroute dans un milieu agricole, on peut être amené à dire l'impact visuel est plus grand que si je le mets à un endroit où il y a déjà une route, parce qu'on perturbe moins le milieu qui est là.

3390 Au niveau des effets déstructurants sur l'aménagement du territoire, encore là, le schéma d'aménagement de la MRC prévoit qu'on protège la zone agricole et prévoit que l'autoroute passe dans l'axe de la 132. À ce niveau-là, encore là, le tracé nord est supérieur au tracé sud pour cet élément-là.

3395 Bon, le milieu agricole, on en a parlé en termes de protection du territoire agricole. Maintenant, au niveau des activités agricoles, c'est un peu le même principe.

3400 Pour ce qui est du milieu naturel, ce qui a été abordé ici aussi, alors le milieu naturel, ce qui ressort vraiment comme étant important, c'est les cours d'eau qu'on traverse. Les cours d'eau qu'on traverse au niveau de la 132 actuelle sont déjà impactés en bonne partie par la 132 qui est là, alors que si on allait construire l'autoroute 30 plus au sud, on créerait de nouveaux impacts aux traversées de ces cours d'eau-là. Et, c'est donc dans ce sens-là que le variante nord supplante la variante sud.

3405 Au niveau des coûts, ici, je les ai mis, c'est à peu près semblable. Et donc, on est amené à tracer un bilan comme de quoi la variante nord s'inscrit mieux dans le cadre légal et politique actuel. Puis que les nuisances prévues pourront être atténuées de façon acceptable dans le tracé nord.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

3410

Dans un tableau comme celui que vous nous présentez, vous les classez tout simplement, il y en a un qui est supérieur, il a la cote 1, ou l'autre est...

M. YVES COMTOIS:

3415

C'est ça, c'est un classement relatif.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

3420

D'accord. Est-ce qu'une évaluation d'impacts comme celle qui fait davantage place à des nuances ou à des qualifications comme forte, très forte ou moyenne ou faible, dans le fond ne permet pas aussi, plus que sur un tableau comme celui-là, de mettre en lumière qu'un impact dont l'importance et ainsi de suite serait plus grande, dont l'intensité serait plus forte, pourrait, en fait, qualifier le classement qui est là.

3425

Là, par exemple, vous avez teint en rouge, si vous voulez, une considération qui apparaissait déterminante. On pourrait quand même imaginer des analyses où d'autres facteurs pourraient recevoir une qualification du même genre si on leur ajoutait des qualificatifs comme ceux dont je parle.

3430

M. YVES COMTOIS:

3435

En fait, c'est évident, il y a au moins cinq, six façons de présenter les mêmes choses différentes. Dans l'étude d'impact, c'était des barres comme ça avec des évaluations sur le faible, le moyen, puis le fort.

3440

Mais ce qu'il faut comprendre aussi, c'est que si on se replace au début de l'étude d'impact, le mandat, c'était d'évaluer deux variantes de tracé et, ensuite, de faire une étude d'impact sur la variante qui était retenue. À priori, le ministère avait une option qui était certainement l'option nord puisqu'ils avaient les terrains, etc., etc. mais, dans la directive, on demande aussi d'évaluer d'autres alternatives. Donc, ils ont développé l'alternative sud comme étant l'alternative la plus proche de ce qui pouvait être comparable avec le tracé nord.

3445

Ensuite, on analyse les deux variantes et on cherche à déterminer sur laquelle des deux variantes on va poursuivre les analyses plus loin. À moins qu'on arrive à un état où vraiment les deux variantes sont à peu près similaires, où on ne peut pas ou on peut très difficilement discriminer laquelle des deux est préférable, à ce moment-là on n'en choisit qu'une. On dit, écoutez, celle-là s'impose. Et, on poursuit l'étude d'impact en détail pour déterminer les mesures d'atténuation à mettre en place.

3450

M. JEAN PARÉ, commissaire :

3455 D'accord. Dans un tableau comme celui-là, la première image qu'il projette, c'est de reprendre sous plusieurs titres les considérations qui ont trait finalement à la tenure ou à l'utilisation du sol. C'est-à-dire que conformité aux lois et politique, acquisition de propriétés, effets déstructurants, milieu agricole et milieu visuel, sont peut-être des variantes de la même réalité, alors que le facteur humain semble n'être contenu que sous un seul paramètre qui est celui de la nuisance aux riverains.

3460 Est-ce qu'il n'aurait pas fallu développer les nuisances aux riverains sous des considérations comme la santé, le bruit et d'autres variables qui refléteraient de façon comparable l'impact sur la variable utilisation du sol.

3465 **M. YVES COMTOIS:**

En fait, ici, si la variable utilisation du sol ressort autant, c'est bien évidemment parce qu'on est dans un milieu essentiellement urbain et agricole. Donc, c'est un peu normal que ce soit ça qui ressort. Si on était en forêt, je veux dire, ça serait le milieu naturel qui ressortirait vraisemblablement.

3470 Pour répondre plus spécifiquement à votre question, c'est bien sûr qu'on peut multiplier - je pourrais faire dire tout à fait autre chose si j'avais multiplié, par exemple, les nuisances aux riverains à 50 mètres de l'autoroute, à 100 mètres de l'autoroute et à 300 mètres de l'autoroute. C'est des choses qui sont faciles à faire en essayant de multiplier les éléments ou les composantes environnementales.

3475 Ici, je pense que de toute façon, il s'agit de discuter des résultats de l'analyse et pourquoi on en arrive à cette solution-là. Et, je veux dire, je ne cherche pas à imposer une façon plutôt qu'une autre.

3480 **LA PRÉSIDENTE :**

De toute façon, il y a aussi une grande question de perception...

3485 **M. YVON RATTÉ :**

Absolument.

3490 **LA PRÉSIDENTE :**

... sur la notion de qualité de vie. Et c'est pour ça, aussi, qu'il y a des audiences publiques pour bien comprendre comment les gens réagissent, l'acceptabilité sociale des projets. Alors, ça fait partie aussi de l'analyse. Une réaction là-dessus?

3495

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Oui. Pour tenir compte ou pour éclairer l'aspect qualité de vie, il y a eu deux études spécifiques: une qui porte sur le bruit et une qui porte sur la pollution. Alors, en complément, je pense que ça viendrait aussi éclairer la question de monsieur Paré sur le sujet.

3500

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Alors, sur la qualité de l'air, demain on va en traiter, on va avoir les experts, parce qu'on a beaucoup de personnes inscrites et puis, demain, on a dit qu'on allait faire un spécial sur qualité de l'air, santé et tout ça, puis sur l'hydrologie aussi. Alors, on va en parler demain.

3505

Mais ce qu'on comprend, il y a une notion de perception aussi. Le tableau peut être discutable dépendamment des perceptions. Il aurait pu être différent si on avait décomposé de façon différente aussi. Mais c'est le bilan qui a été fait. On le reçoit et...

3510

M. YVON RATTÉ :

C'est pour cela que je demande quand même des détails sur la façon. Étant donné qu'on peut, un peu comme les statistiques, on peut faire dire beaucoup de choses par des valeurs ou des méthodes ou des quantifications, donc, je demande plus de lumière sur la méthode et son application concrète. C'est la question que je voudrais...

3515

3520 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Mais, cependant, on a compris que c'était une synthèse. On a positionné un tracé par rapport à un autre et, à la question du commissaire Paré, on nous a répondu que, effectivement, on aurait pu diviser autrement ou multiplier les éléments et arriver à une conclusion qui aurait été, en tout cas, peut-être plus nuancée sur certains aspects.

3525

M. YVON RATTÉ :

Peut-être même différente, peut-être profondément différente. Genre le tracé sud. Sauf sur le côté légal. Par exemple, je veux dire, on voit ici l'humain est moyennement préférable environnementalement parlant. Le mot *moyen* en environnement, ça veut dire, c'est réel. Le mot *faible*, ça veut dire que c'est faible. Et, le mot *fort*, c'est fort. Et, il y a très fort.

3530

3535 Bon, alors, si on voit ici que l'humain est moyennement préférable pour la 132, mais si on a 60 000 personnes d'un bord et on a quelques personnes de l'autre, peut-être qu'on pourrait calculer le nombre de têtes qui ne sont pas contentes d'avoir ce projet-là et dire que sur le plan humain, c'est moins intéressant, par exemple.

LA PRÉSIDENTE :

3540

C'est ça. Est-ce qu'il vous arrive de considérer sur le plan humain la quantité de personnes qui est touchée par un impact. Comme, par exemple, s'il y a 5 000 personnes touchées par le bruit ou par la qualité de l'air, est-ce que ça, ça peut être considéré aussi?

3545

M. YVES COMTOIS:

3550

Bien sûr. Puis d'ailleurs, c'est peut-être une chose que j'aurais dû présenter avant. J'aimerais présenter ici, c'est une carte où on voit les deux tracés. Naturellement, en vert, vous reconnaîtrez la zone verte. Ce qui est en rouge, ici, c'est l'utilisation du sol autre que résidentiel le long du tracé nord. Et donc, c'est peut-être un petit peu ça qui explique le mieux le résultat au niveau du milieu humain, si vous voulez. C'est-à-dire que tout ce qui est en rouge ici, c'est soit des zones commerciale, industrielle ou des friches. Donc, en termes de gens impactés, je veux dire, ce n'est pas du résidentiel mur à mur chaque côté de l'emprise.

3555

M. YVON RATTÉ :

Et, si je peux me permettre de donner une orientation à ça, on a côté humain, il n'y a pas d'humain dans le vert.

3560

LA PRÉSIDENTE :

D'accord, mais écoutez, là, tenez compte de ça dans votre mémoire. Examinez tout ça, mais toujours on va essayer de trouver des solutions. Et l'étude d'impact a été faite avec un cheminement et, là, vous critiquez le tableau synthèse.

3565

M. YVON RATTÉ :

Je veux plus de clarté.

3570

LA PRÉSIDENTE :

Je pense qu'il y a quand même beaucoup d'informations dans l'étude.

3575

M. YVON RATTÉ :

Oui, j'ai feuilleté à la bibliothèque au complet toutes les études, je les ai toutes lues.

LA PRÉSIDENTE :

3580 D'accord.

M. YVON RATTÉ :

3585 Mais, bon, je trouve qu'on en arrive à des conclusions très rapidement, comme ça, dans un petit paragraphe et ça y est, le sort est réglé. Et, on reste sur notre appétit. Et quelque part...

LA PRÉSIDENTE :

3590 Mais je vous inviterais justement à nous dire ça en deuxième partie parce que là, on a encore beaucoup de gens d'inscrits puis ils veulent en savoir plus sur ces impacts-là.

M. YVON RATTÉ :

3595 Oui. D'accord. Mais j'aurai toujours derrière moi un peu cette méthode qui en arrive à mettre un tracé de façon unilatérale, d'une clarté qui est indiscutable. C'est-à-dire, la 132, c'est indiscutable comme préférence et à cause de la méthode, bon, alors on doit se plier à ça. C'est ça la question, c'est comment peut-on en arriver là? Comprendre ça comme il faut.

3600 **LA PRÉSIDENTE :**

Voulez-vous vraiment que j'adresse cette question-là?

M. YVON RATTÉ :

3605 Non, parce que c'est trop global.

LA PRÉSIDENTE :

3610 D'accord.

M. YVON RATTÉ :

3615 C'est trop global. Mais, quelque part, je pense que ça doit... probablement qu'on doit être au courant des règles, du livre de recettes qui permet d'en arriver à la conclusion qui impacte nos vies. Donc, le livre de recettes doit être public.

LA PRÉSIDENTE :

3620

D'accord.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

3625

Je rappellerai – vous n'y étiez peut-être pas cet après-midi – mais on a soulevé à un moment donné, il y a eu un échange sur la question de l'impact sonore et on a demandé si, au moment d'évaluer l'impact sonore, on tenait compte du nombre de personnes, par exemple, si on totalisait, si on additionnait le nombre de personnes habitant dans les résidences.

3630

On me corrigera, évidemment, je ne veux pas me tromper dans le reflet que je donne de ce qu'on a entendu cet après-midi, mais on pouvait tenir compte, par exemple, du nombre de personnes quand il s'agissait de décider des mesures d'atténuation parce qu'il y avait une relation coût-bénéfice, mais dans la mesure de l'impact, la variable nombre de personnes n'était pas considérée.

3635

Alors, peut-être qu'on pourrait très brièvement revenir sur ce point-là, rectifier ce que je dis si ce que j'ai dit n'est pas tout à fait correct.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

3640

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

M. MICHEL SÉGUIN :

3645

C'est le nombre de résidences impactées. Évidemment qu'on ne connaît pas toujours le nombre de personnes qui y résident, mais c'est sur la base des unités résidentielles.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

3650

Alors, pour compléter donc, monsieur Séguin, est-ce que si on compare les tracés nord et sud, et l'exposition au climat sonore, est-ce que ça reviendrait à dire qu'il y aurait moins de résidences dans le tracé sud que dans le tracé nord?

3655 **M. MICHEL SÉGUIN :**

Si on regarde au niveau du climat sonore avec quelques chiffres agrégés qui tiennent compte de l'ensemble du corridor, qu'est-ce qu'on se rend compte, c'est un petit peu le graphique que j'avais présenté très rapidement dans la présentation de 23 minutes, qu'est-ce qu'on se rend compte? En 1998, il y a 621 résidences qui se retrouvent dans un climat sonore acceptable, c'est-à-dire moins de 55 décibels; il y a 317 résidences avec un climat faiblement perturbé; 92, moyennement perturbé; et, 20 faiblement perturbé. Ça, c'est la situation de 1998.

3665 En l'an 2006, en projetant donc les débits jusqu'en 2006, on n'est pas en 2016, je vous précise qu'on est seulement en 2006, le nombre de résidences qui se retrouvent dans un climat sonore acceptable diminue, diminue à 491 puisque le débit va avoir continué d'augmenter jusqu'en 2006, alors que les résidences qui se retrouvent dans des climats sonores perturbés, que ce soit faiblement, moyennement ou fortement, augmentent.

3670 Que vient faire l'autoroute 30 en ce qui concerne cette question du bruit-là? Ça vient nous permettre de maintenir le climat sonore à son niveau des années actuelles, 1998-2000, pour deux raisons. Contrairement à la route 132 où les voies sont au niveau du sol, les voies autoroutières qui accueilleront 70 000 véhicules comparativement au 93 000 total, donc qui accapareront une part importante évidemment du trafic, se retrouveront en dépression et le ministère entend mettre certains écrans antibruit aux endroits appropriés.

3675 Strictement à titre d'illustration, je vous disais tantôt qu'en 1998, il y avait 621 résidences dans un climat acceptable, alors qu'en 2006, donc statu quo autoroute 30 mais augmentation du débit, on passe à 491, alors qu'avec l'autoroute 30 et les écrans, on a 605 maisons qui se retrouveraient dans un climat sonore acceptable; on aurait 335 résidences dans un climat sonore faiblement perturbé; on aurait 84 résidences avec un climat sonore moyennement perturbé; et, 23 résidences avec un climat sonore fortement perturbé.

3685 C'est donc une amélioration par rapport à ce qui prévaudrait en 2016 dans la situation du statu quo et c'est même une amélioration avec la situation telle qu'elle se présenterait en 2006 sur la route 132.

3690 **M. YVON RATTÉ :**

Dans le milieu sonore, j'ai de la misère à voir comment...

LA PRÉSIDENTE :

3695 Écoutez, je vous demanderais, il y a beaucoup de gens d'inscrits, comme je vous dis. Si vous avez une précision à obtenir...

M. YVON RATTÉ :

3700 J'ai une question d'abord que je peux poser. Si on n'a pas le temps, on peut la faire
demain. Dans la variante non choisie, c'est-à-dire la variante sud, quelles sont les études ou
les données qui nous démontrent l'optimisation de la variante choisie? C'est-à-dire de cette
variante sud là. On a fait passer cette variante-là très près des maisons mais on aurait pu la
reculer un peu plus loin des maisons pour minimiser complètement l'impact du bruit près des
3705 maisons quelques mètres plus loin ou une centaine de mètres ou un kilomètre...

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

3710

M. YVON RATTÉ :

... mais l'optimisation de cette variante-là, quelles sont les données qui existent et qu'on
peut savoir ça a été quoi le processus.

3715

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Je vais demander à monsieur Lanteigne de répondre à la question. On va procéder avec
une projection d'une image où on a les deux tracés.

3720

M. GILDARD LANTEIGNE :

Donc, pour expliquer la raison de la localisation particulière du tracé sud...

3725

M. YVON RATTÉ :

Sud. C'est l'optimisation du tracé sud.

M. GILDARD LANTEIGNE :

3730

Oui.

M. YVON RATTÉ :

3735

Là, on nous montre le tracé nord.

M. GILDARD LANTEIGNE :

3740 Le tracé sud est ici.

M. YVON RATTÉ :

3745 Mais O.K. C'est la zone d'étude. Je veux voir la zone d'étude du tracé sud.

M. GILDARD LANTEIGNE :

Oui.

3750 **LA PRÉSIDENTE :**

Très bien. Pouvez-vous nous dire pour le tracé sud, est-ce que vous avez étudié différents scénarios? Comment en êtes-vous venu à faire cette ligne-là?

3755 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

Au départ, on s'est basé sur un tracé qui était justement un peu limitrophe au bâti. Une des raisons, c'était qu'il permettait possiblement l'utilisation en contournement de la route 132. Si on le met plus loin au sud, il devient moins intéressant...

3760

M. YVON RATTÉ :

Un petit peu plus. Un petit peu plus loin.

3765 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

3770 On en vient à ça. Donc, la première chose qu'il fallait faire, c'était de localiser les échangeurs sur l'autoroute 15 et sur l'autoroute 30. Donc, les points d'attache à chaque bout. Sur l'autoroute 15, on a l'échangeur de la 30, on a un étage, un chemin de fer, et on a un échangeur juste un petit peu plus loin pour la sortie Saint-Philippe/Saint-Mathieu. Il y a une courbe, aussi.

3775

Donc, l'endroit optimal était entre l'étagement du chemin de fer et la courbe près de l'échangeur Saint-Philippe/Saint-Mathieu. Donc, ça donne cette localisation-là.

Sur la 30, on l'a installé tout simplement à la distance raisonnable la plus proche de l'échangeur de la Montée Saint-Régis. Donc, ça donne la distance minimale. Donc, les deux échangeurs sont fixés.

3780

Pour ce qui est du tracé comme tel, l'axe des terres est est-ouest. Donc, on a longé le plus possible les terres, de façon à nuire au moins grand nombre d'entreprises possible, et également, en longeant à cet endroit-là, il n'y a aucun bâtiment d'exproprié.

3785 Rendu dépassé les quartiers résidentiels de Saint-Constant, là il fallait s'ajuster pour arriver à l'échangeur sur la 15. Donc, ce qui a été choisi, c'est l'endroit de traverser la rivière à la Tortue et, en même temps, le chemin de fer du CP et, en même temps, la petite côte, et, en même temps, la rue de la Saline. Donc, avec un seul étage, on couvre tous ces obstacles-là et ça nous amène dépassé Saint-François-Xavier encore une fois dans l'axe des terres et à l'échangeur de la 15.

3790 Donc, c'est la réflexion qui nous a amenés à ce tracé.

M. YVON RATTÉ :

3795 Est-ce que la zone d'étude est présente complètement dans le vert qu'on voit? La zone d'étude, c'est l'intérieur de tout ça.

M. GILDARD LANTEIGNE :

3800 La zone d'étude couvrait tout le secteur qu'on voit ici et plus au sud.

M. YVON RATTÉ :

Jusqu'où ça se rend au sud la zone d'étude?

3805 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

Il faudra regarder dans l'étude d'impact, les illustrations sont là.

M. YVON RATTÉ :

3810 Oui, je l'ai vue, mais justement c'est pour ça que je pose la question, c'est parce que je ne la vois pas.

LA PRÉSIDENTE :

3815 Un instant, s'il vous plaît. Ce qu'on regarde ici le tracé sud, ce que vous avez imaginé comme option, est-ce que c'était possible de passer davantage au sud? C'est ça, la question.

3820 **M. YVON RATTÉ :**

C'est ça.

3825 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

Qu'est-ce qui arrive quand on va un peu plus au sud, c'est qu'on s'éloigne de l'autre axe, donc de la flexibilité qu'on a entre l'utilisation de l'un ou de l'autre. Plus on les éloigne, plus on les dissocie un de l'autre.

3830 Aussi ça augmente, parce que l'autoroute 30 tourne vers l'ouest, ça augmente la longueur du trajet et ça passe dans les carrières de Lafarge, ici, qui sont un obstacle assez important. C'est des carrières très profondes et très grandes.

3835 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

M. GILDARD LANTEIGNE :

3840 Alors, si on va au-delà des carrières de Lafarge, là on tombe dans la partie bâtie de Saint-Mathieu.

LA PRÉSIDENTE :

3845 Puis pour la zone des quartiers résidentiels près du tracé sud, est-ce qu'il y a des aménagements qui pourraient être possibles pour réduire l'impact sonore?

M. GILDARD LANTEIGNE :

3850 La distance du tracé par rapport aux quartiers résidentiels, c'est d'environ 230 mètres. C'était une distance un peu critique pour l'effet des écrans sonores. Peut-être que madame Gamache pourrait nous informer davantage là-dessus, mais je ne pense pas que ce soit efficace, à ce moment-là.

3855 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça prend quoi?

3860 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

Je ne pourrais pas vous le préciser moi-même.

LA PRÉSIDENTE :

3865 Est-ce qu'on peut le savoir?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

3870 Oui. On pourrait demander à madame Gamache de s'approcher et de répondre à la question, madame la présidente.

Mme LINE GAMACHE :

3875 Pour qu'un écran antibruit soit efficace pour réduire le bruit en provenance d'une route, il ne doit pas être très, très éloigné de la zone qu'on veut protéger. En fait, un écran va être efficace jusqu'à environ 150 mètres de la source de bruit. Après ça, de toute façon, les ondes sonores passent au-dessus de l'écran et il a à peu près pas d'efficacité. Et ça, on l'a mesuré suite à la construction d'écrans antibruit un peu partout au Québec. Et, c'est documenté également. Donc, au-delà de 150 mètres de la source de bruit, c'est pratiquement inutile.

3880

LA PRÉSIDENTE :

Je n'ai pas compris là. C'est-à-dire qu'il faudrait que l'écran soit situé plus près de l'autoroute ou plus près des résidences?

3885

Mme LINE GAMACHE :

C'est-à-dire qu'un écran, pour être efficace, doit être situé soit près de la source de bruit, soit près des résidences, d'accord?

3890

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

3895

Mme LINE GAMACHE :

3900 Qu'est-ce que fait l'écran? Comment l'écran agit dans le fond pour réduire le bruit? C'est qu'il bloque une partie des ondes sonores qui se rendraient vers les résidences normalement, directement. Et ce que ça fait donc, un écran, ça allonge le parcours que les ondes sonores doivent faire pour se rendre aux maisons. Et, il y en a une partie qui vont passer au-dessus de l'écran.

3905

Plus la distance entre la source de bruit, donc la route et les maisons, est grande, moins l'effet d'un écran est important, parce que la différence de distance parcourue finalement, elle est minime. Si on est tout près d'une source de bruit, effectivement, l'écran va cacher beaucoup.

3910 C'est un peu comme l'effet d'ombre que pourrait faire un mur si on est à côté d'une source lumineuse très importante. Si on est tout près, l'ombre est très grande, mais plus on s'éloigne du mur, par exemple, si on a une lumière très forte, plus on s'éloigne, bien, moins l'effet d'ombre va être important. C'est un peu la même chose pour les ondes sonores.

3915 Donc, effectivement, au-delà de 150 mètres à peu près, l'effet d'écran va être peut-être de 1 ou 2 décibels mais ça va être assez minime.

LA PRÉSIDENTE :

3920 Donc, qu'on mette un écran ou qu'on n'en mette pas, au-delà de 150 mètres, ça ne change pas grand-chose.

Mme LINE GAMACHE :

3925 Ça ne change pas énormément, non. Pour les résidences situées près du tracé sud, l'impact sonore serait probablement plus important parce que, actuellement, les niveaux sonores sont très faibles et la différence serait plus sentie, plus importante qu'en bordure de la 132 où les niveaux sonores sont plus importants et où on pourrait atténuer plus facilement le bruit parce qu'on est plus près.

LA PRÉSIDENTE :

3930 Le ministère de l'Environnement?

M. JACQUES ALAIN :

3935 Oui. Monsieur Mailhot pourrait présenter une acétate.

LA PRÉSIDENTE :

3940 D'accord. Mais j'aimerais aussi qu'on nous explique s'il y a d'autres mesures que des écrans antibruit. Par exemple, est-ce qu'on pourrait imaginer d'isoler davantage certaines résidences pour faire en sorte que le bruit n'atteigne pas -- dans les chambres à coucher, par exemple, c'est là où l'impact est le plus fort. Je sais que dans d'autres projets, on a déjà imaginé d'intervenir sur le récepteur même.

3945 **Mme LINE GAMACHE :**

3950 Oui, effectivement, il y a un projet, entre autres la rue Notre-Dame à Montréal, où on a envisagé intervenir en insonorisant davantage les résidences. Essentiellement, ça se résume à changer la fenestration, améliorer l'étanchéité finalement de la résidence. Mais ça implique généralement aussi d'améliorer la ventilation de la résidence.

3955 Par contre, l'objectif du ministère, c'est plutôt de protéger -- c'est protéger, oui, la résidence, mais protéger aussi l'extérieur, c'est-à-dire la cour arrière pour que les gens puissent profiter aussi de leur terrain. Et nos mesures d'atténuation habituellement visent à protéger aussi l'environnement extérieur.

3960 On a fait une étude dans le cadre de la rue Notre-Dame, entre autres, pour voir si les gens étaient intéressés par ce genre de mesure d'atténuation, c'est-à-dire l'insonorisation. Et on s'est rendu compte que généralement ce n'est pas souhaité par les gens, pour diverses raisons, mais surtout parce qu'ils veulent profiter de l'environnement extérieur.

LA PRÉSIDENTE :

3965 Très bien. Mais, cependant, lorsque le mur antibruit ne donne pratiquement pas de résultat, il demeure quand même que cette option est là mais elle ne répond pas à tous les objectifs. Elle réduit l'impact pour les gens lorsqu'ils sont à l'intérieur des résidences mais ils ont toujours le bruit lorsqu'ils sont à l'extérieur.

Mme LINE GAMACHE :

3970 Effectivement.

LA PRÉSIDENTE :

3975 Est-ce que le ministère de l'Environnement a des éléments d'information à ajouter sur cette question?

M. MICHEL MAILHOT :

3980 Peut-être que madame Gamache pourrait expliquer tout simplement l'acétate que j'ai présentée. C'est que ça illustre le trajet qui est modifié par le bruit lorsque vous avez tout simplement une barrière ou un mur. Vous avez trois sortes de situations tout simplement, la première étant où vous avez la maison qui est en surélévation avec un muret. Donc, je ne sais pas si madame Gamache veut montrer tout simplement la différence de chemin entre les deux ou trois cas.

Mme LINE GAMACHE :

3990 C'est parce qu'ici, dans ce cas-ci, on veut illustrer la différence entre une route en tranchée, une route en élévation. Demain, je pourrais avoir une image où on voit vraiment la différence de parcours fait par des ondes sonores, si on est près, si on est loin, parce que là c'est peut-être plus compliqué de le voir comme ça.

LA PRÉSIDENTE :

3995

Puis il est tard et on devait parler de la question du transport en commun. Je ne sais pas si on va pouvoir en parler demain ou maintenant? Demain, aussi?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

4000

Maintenant ou demain, comme vous voulez.

LA PRÉSIDENTE :

4005

Alors, parce qu'il nous reste une personne qui est inscrite au registre. Il nous en reste plusieurs mais, cependant, il y a une personne qui nous a demandé de passer ce soir. Alors, on va essayer de...

M. YVON RATTÉ :

4010

Je vous remercie, madame la présidente, mais pour la deuxième question, je demeure quand même au niveau de l'optimisation du tracé sud. Je n'ai pas les données qui me permettent d'être convaincu que je vois clairement qu'on a éloigné et on a séparé dans les terres, on a fait une minimisation des impacts environnementaux.

4015

LA PRÉSIDENTE :

On reviendra sur cette question-là, si vous voulez bien.

4020

M. YVON RATTÉ :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

4025

Vous allez être présent à d'autres séances?

M. YVON RATTÉ :

4030

Bien sûr.

LA PRÉSIDENTE :

4035

D'accord.

Alors, monsieur Vaillancourt.

M. PIERRE ARCOUETTE :

4040

Est-ce que je peux apporter un correctif?

LA PRÉSIDENTE :

4045

Monsieur, il y a une personne inscrite avant vous.

M. PIERRE ARCOUETTE :

4050

Mais c'est parce que, moi, je dois partir et quand même c'est la dernière, je veux apporter un correctif de ce qui a été dit...

LA PRÉSIDENTE :

4055

Non. Il y a une personne inscrite au registre, s'il vous plaît. Si vous voulez apporter un correctif, je vous demanderais de le faire soit par écrit -- c'est un correctif à une réponse qui a été donnée?

M. PIERRE ARCOUETTE :

4060

C'est une réponse qui a été donnée, qui est complètement fausse.

LA PRÉSIDENTE :

4065

Mais je vous demanderais d'amener ce correctif-là soit par écrit ou lors d'une autre séance.

M. PIERRE ARCOUETTE :

4070

Alors si je passe demain, je reviens demain avec ça. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

Alors, monsieur René Vaillancourt.

4075

M. RENÉ VAILLANCOURT :

Bonsoir, madame la présidente! Je voudrais revenir sur le plan de contournement en cas de désastre qui a été présenté par l'expert du ministère. Advenant la construction de l'autoroute sur le tracé sud, est-ce que l'on peut considérer qu'une des voies de contournement appropriées serait la route 132?

4080

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Je peux demander à monsieur Marcel Beaudoin de répondre à cette question.

4085

LA PRÉSIDENTE :

Très bien.

4090

M. MARCEL BEAUDOIN :

Alors, madame la présidente, je réfère à l'acétate 7.18. Effectivement, le tracé sud, il pourrait être un mode de contournement si on le construisait. Par contre, il reste toujours qu'on doit établir des plans de contournement sur la route nationale, la 132. Alors, les plans que je vous ai présentés tout à l'heure, ils seraient toujours applicables sur la route 132, selon le cas.

4095

M. RENÉ VAILLANCOURT :

Mais là, on aurait deux tracés, par contre.

4100

LA PRÉSIDENTE :

Si je comprends bien la question, c'est que advenant un problème sur la 132...

4105

M. RENÉ VAILLANCOURT :

Non. Sur la 30.

4110

LA PRÉSIDENTE :

Sur la 30.

M. RENÉ VAILLANCOURT :

4115

Tracé sud.

LA PRÉSIDENTE :

4120

Tracé sud, il resterait la possibilité de...

M. RENÉ VAILLANCOURT :

4125

Contourner par la 132.

M. MARCEL BEAUDOIN :

4130

Disons que l'acétate n'a pas été prévue pour ça, c'est une acétate des deux tracés mais, effectivement, s'il y avait un tracé sud, ça pourrait toujours servir de contournement.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Votre autre question?

4135

M. RENÉ VAILLANCOURT :

4140

Donc, si la réponse est oui, est-ce que l'on peut considérer que le plan de contournement serait plus efficace avec le tracé sud, compte tenu que vous disposeriez maintenant de trois voies de contournement au lieu de deux. Et les voies de contournement proposées, Saint-Régis et la 221, seraient plus rapprochées du tracé sud que du tracé nord. Donc, on peut conclure que le plan de contournement serait vraiment plus efficace dans ce cas-là.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

4145

4150

Lors d'un événement majeur, plus on a de choix de routes, plus on va atteindre un degré d'efficacité. C'est normal. Je pense que ça va de soi. Ce qu'il faut retenir, c'est lorsqu'il y a des évacuations ou lorsqu'il y a des problèmes majeurs, on reconnaît que c'est extrêmement rare que ça arrive et le ministère des Transports n'a pas l'intention de doubler son réseau routier pour faire face à des besoins de contournement.

M. RENÉ VAILLANCOURT :

4155 Sauf qu'on a l'option présentement. Ma deuxième question, nous avons parlé
longuement, hier, des dangers potentiels d'inondation et des impacts sur la nappe phréatique.
Je sais qu'on va en parler demain. Il a été mentionné qu'un tracé creusé de 25 pieds aurait
potentiellement des incidences sur la nappe phréatique. Il a été également mentionné que les
dangers d'inondation du tracé creusé sont réels.

4160

 Peut-on penser qu'en comparaison, un tracé sud en surface aurait moins d'impacts sur
la nappe phréatique et qu'il risquerait moins d'être inondé que le tracé nord?

LA PRÉSIDENTE :

4165

 Allez-vous être ici, demain?

M. RENÉ VAILLANCOURT :

4170

 Non, malheureusement.

LA PRÉSIDENTE :

4175

 D'accord. Alors, on va demander une réponse, mais...

M. RÉJEAN BEAULIEU :

4180

LA PRÉSIDENTE :

 ... brève, parce qu'on complétera demain, puis vous allez pouvoir consulter les notes.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

4185

 Alors, pour la réponse brève, madame la présidente, je vais demander à monsieur
Lanteigne de procéder.

M. GILDARD LANTEIGNE :

4190

 Alors, pour ce qui est des dangers d'inondation de la route au nord, comme on l'a
mentionné hier, la conception des stations de pompage, etc., va être faite en sorte pour une
période de récurrence de 100 ans. Donc, on prend les précautions nécessaires pour s'assurer
que ça n'arrive pas.

4195

M. RENÉ VAILLANCOURT :

4200 Sauf que, en comparaison, je voudrais juste savoir, est-ce qu'il va y avoir moins de problèmes finalement sur un tracé en surface qu'un tracé creusé où on doit prévoir, à ce moment-là, soit une attaque à la nappe phréatique, soit d'installer des pompes, ainsi de suite. C'est juste la comparaison des deux tracés.

LA PRÉSIDENTE :

4205 Est-ce que vous avez un complément d'information?

M. GILDARD LANTEIGNE :

4210 Ce que je répondrais à ça, c'est que techniquement, c'est plus difficile d'installer des stations de pompage, etc., et tout le système que ça prend pour s'assurer de la sécurité contre les inondations au nord, mais que ça se fait.

LA PRÉSIDENTE :

4215 Ça se fait, d'accord. Maintenant, ces stations de pompage seraient alimentées en énergie comment?

M. GILDARD LANTEIGNE :

4220 Les stations de pompage sont naturellement à l'électricité, mais chacune contient une génératrice pour assurer son fonctionnement en cas de panne.

LA PRÉSIDENTE :

4225 Et, ça déclenche quasiment automatiquement?

M. GILDARD LANTEIGNE :

4230 Oui, automatiquement. Automatiquement.

LA PRÉSIDENTE :

4235 Donc, le risque que la station de pompage ne fonctionne pas, vous le qualifiez comment?

M. GILDARD LANTEIGNE :

4240 Le risque, ce serait qu'on aurait une panne sur une très longue période et qu'on
manquerait de carburant pour la génératrice.

LA PRÉSIDENTE :

4245 Et que les gens seraient en grève et que...

M. GILDARD LANTEIGNE :

Oui, un concours de circonstances.

4250 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, on a la réponse.

M. RENÉ VAILLANCOURT :

4255 On a la réponse, mais quand même, il est clair je pense que le tracé sud causerait
moins de problème, parce que là il faut penser aux pompes...

LA PRÉSIDENTE :

4260 Là, vous êtes rendu dans votre mémoire. Vous avez hâte? Alors, merci.

Il y a des gens d'inscrits mais ils ont été bien généreux, ils ont décidé qu'ils pourraient
revenir poser leurs questions demain. Alors, bon repos et à demain. Merci.

4265

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

4270

ET J'AI SIGNÉ:

4275

LISE MAISONNEUVE, s.o.