

**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 4

Séance tenue le 20 février 2002, à 14 h
Salle des Chevaliers de Colomb
5860, rue Saint-Laurent
Sainte-Catherine

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 20 FÉVRIER 2002	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE	1
LA PRÉSIDENTE:.....	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS.....	2
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
NORMAND LAFORCE	6
RICHARD MAROIS	10
PIERRE ARCOUETTE	28
YVON DESMARAIS	38
REPRISE DE LA SÉANCE	44
MARIO VERVILLE	64
STÉPHANE De SERRE	70
MARIE DUPONT	75
PHILOMENA KOUGEMITROS.....	77

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Bon après-midi tout le monde! Bienvenue à cette quatrième séance d'audiences
publiques portant sur le projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute
15. Alors, comme vous le savez, nous en sommes à la première partie de l'audience publique.
C'est consacré à l'information. Toute personne peut s'inscrire au registre pour poser des
questions, je vous invite à le faire. Nous sommes là pour vous aider à obtenir réponse à vos
10 questions.

 Le but de l'exercice est de bien comprendre les enjeux du projet soumis par le ministère
des Transports, de bien comprendre aussi les impacts des options proposées et, de juger. Par
la suite, vous aurez un jugement à poser puis à soumettre. Ce jugement-là, votre appréciation,
15 comment vous voyez les choses, dans une approche d'optimisation, comment on peut faire en
sorte que les choses s'intègrent bien dans le milieu, tant biophysique qu'humain.

 Alors, cette réflexion-là, vous aurez quelques semaines pour compléter la connaissance
du dossier, puisque toute l'information est rendue disponible dans les centres de consultation et
20 beaucoup des documents peuvent être consultés sur le site Internet de la commission
également.

 Alors, la deuxième partie va se réaliser le 25 mars prochain et nous vous invitons à bien
vouloir indiquer au secrétariat de la commission vos intentions de présenter un mémoire, le plus
25 tard le 18 mars, de façon à ce que nous vous réservions du temps pour cette présentation.

 Un mémoire, c'est tout simple. Tout simplement, ce qu'on vous demande, c'est de
nous livrer comment vous voyez les choses, pourquoi vous privilégiez une option ou une autre et
soutenir avec des arguments. Et, nous, nous avons à ramasser toutes ces informations-là, à
30 faire l'analyse de ce que vous nous fournissez comme information et à donner un portrait, le plus
exact possible, des constatations de la commission et du message que vous livrez au
gouvernement.

 Et c'est ça, notre travail. C'est de compiler tout ça, de faire une synthèse, une analyse
35 et de la soumettre au ministre de l'Environnement qui aura, lui, à préparer un décret pour une
décision au Conseil des ministres. Parce que la décision, c'est le Conseil des ministres qui la
prend, ce n'est pas la commission du BAPE. Nous, on est là pour éclairer la décision à la suite
de l'audience publique et de ce que vous aurez livré comme témoignage à la commission.

40 Alors, on veut que ça se fasse dans l'harmonie, avec respect mutuel. Je vous invite à
poursuivre les travaux dans cette approche-là. Ça se déroule bien jusqu'à présent, on va
continuer d'être à l'écoute et respectueux les uns envers les autres.

45 Alors, sans plus tarder, je demanderais d'abord au promoteur s'ils ont des documents à déposer ou des compléments d'information à fournir.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

50 Bonjour, madame la présidente! Oui, nous avons des documents à déposer. Entre autres:

– la Politique sur le bruit routier du ministère des Transports du Québec diffusée en mars 98.

– le Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires des ministères et organismes publics. Il en a été question, hier.

55 – la construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, mise à jour des impacts sur la qualité de l'air;

– un quatrième document: l'évaluation des superficies de terrains potentiellement disponibles dans l'axe de la route 132, dans l'option de la 30 au sud;

60 – cinquième document: *Mieux s'entendre avec le bruit routier*, un dépliant de vulgarisation publié par le ministère des Transports du Québec;

– le compte rendu du Comité consultatif agricole de la municipalité régionale de comté de Roussillon. C'est un comité paritaire composé d'élus et d'agriculteurs. Il a été question, hier, que ce comité-là avait appuyé le tracé nord.

65 Les copies des acétates suivantes dans le domaine de la sécurité:

X conflits véhiculaires: 6.1.2; 6.1.3, conflits véhiculaires, aussi;

X indicateurs de sécurité;

X répartition des accidents selon le mode d'impact sur la route 132 à Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine, entre 1996 et 2000;

70 X localisation des accidents sur la route 132;

X statu quo versus l'autoroute 30, toujours par rapport à des accidents;

X autoroute 30 option nord versus l'option sud, toujours dans le domaine des accidents;

X répartition des accidents actuels et prévisibles;

75 X le nombre d'accidents recensés sur la route 134 (boulevard Taschereau) à Brossard est sensiblement le même que celui de la route 132, il y avait une acétate sur ce sujet;

X accidents selon la gravité pour le réseau à l'entretien du MTQ.

80 Alors, ce sont les acétates. Les autres acétates qu'on a présentées hier, on va les déposer soit ce soir ou soit demain, elles sont en voie de préparation.

Nous avons une acétate quant à l'illustration d'un mur antibruit sur viaduc. Si vous voulez, on peut vous la présenter immédiatement.

85 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, s'il vous plaît.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

90

D'accord. Je vais demander à monsieur Lanteigne de la commenter.

LA PRÉSIDENTE :

95

C'est bien.

M. GILDARD LANTEIGNE :

100

Alors, c'est un exemple d'un viaduc avec un écran acoustique. C'est la rue Cadillac et le boulevard Souigny, c'est à Montréal, dans l'est de Montréal. Puis c'est un écran d'une hauteur de 4 mètres. C'est un composé béton et bois. Donc, c'est l'exemple qu'on a qui se rapprocherait le plus.

LA PRÉSIDENTE :

105

Merci.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

110

En dernier lieu, concernant la rue Léo, vous aviez une question si le ministère était pour s'engager. La réponse est la suivante: le ministère des Transports du Québec va s'engager à créer un lien routier entre l'autoroute 30, c'est-à-dire les voies de service longitudinales à l'autoroute 30, et le parc industriel de Ville Sainte-Catherine.

115

Nous avons déjà, dans le passé, travaillé à une entente, à un protocole avec la Ville de Sainte-Catherine et nous étions presque parvenus à une décision finale, à une entente finale. Et, nous allons donc continuer à travailler sur ce protocole-là, sur ce véhicule-là pour faire en sorte que la rue Léo soit prolongée jusqu'au parc industriel, dans le contexte de la construction de l'autoroute 30 dans l'axe de la 132.

120

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, monsieur Beaulieu.

Du côté des personnes-ressources?

125

M. RAYNALD CHARRIER :

130

Pour ma part, le ministère des Affaires municipales, c'est qu'on a reçu effectivement la demande de la Ville de Sainte-Catherine pour un projet de 2,4 M\$ pour la réfection d'un aqueduc sur la 132. Avant de répondre directement à la question, c'est que je vais vous indiquer la

procédure qui va du début quand, nous, on reçoit l'aide financière jusqu'au moment où l'aide financière est annoncée par le ministre.

135 C'est qu'au départ, notre Direction des infrastructures analyse, dans une première étape, la demande reçue par la municipalité. Ensuite, après une analyse sommaire, cette demande-là est transmise aux autorités du ministère qui, eux, jugent de la priorité à donner au projet qui a été présenté par la municipalité.

140 Suite à ça, si le projet est jugé prioritaire par les autorités du ministère, on demande à la Direction des infrastructures de faire une analyse beaucoup plus complète pour déterminer l'aide financière requise et d'autres aspects. Ensuite, à la dernière étape, à la quatrième, c'est présenté au gouvernement fédéral pour approbation.

145 Ce qui fait que pour le cas de Ville de Sainte-Catherine, c'est qu'ils ont passé à travers la première étape et le dossier a été acheminé aux autorités du ministère et, là, il reste à déterminer si c'est un projet qui sera jugé prioritaire parmi l'ensemble des projets qui sont reçus au ministère. Comme tout programme d'aide financière habituellement, souvent, c'est que les budgets alloués au programme sont insuffisants pour répondre à toutes les demandes, ce qui fait que là, il reste à juger si, effectivement, ce dossier sera considéré comme prioritaire à
150 réaliser dans les prochaines années.

Par contre, je n'ai pas de date à soumettre quand ce dossier sera retransmis à la Direction des infrastructures pour une analyse beaucoup plus complète. Là, ça dépend d'une
155 décision des autorités du ministère.

LA PRÉSIDENTE :

On peut s'attendre à combien de temps avant que cette étape soit franchie?

160 **M. RAYNALD CHARRIER :**

C'est vraiment du cas par cas, parce que là, le ministre consulte les députés de la circonscription et à la suite des discussions, il juge opportun ou non de donner suite à la demande de la municipalité.
165

LA PRÉSIDENTE :

Alors, est-ce que vous avez entendu?

170

UN INTERVENANT :

Je n'ai pas bien compris c'était pourquoi le 2,4 M\$

175

M. RAYNALD CHARRIER :

C'est pour un projet de réfection de l'aqueduc de la 132 et de la 1ère avenue.

LA PRÉSIDENTE :

180

Alors, le message a été livré. Je pense qu'il y a des gens qui vont aller voir leur député. Très bien, je vous remercie.

D'autres dépôts?

185

M. JACQUES ALAIN :

Le ministère de l'Environnement va déposer une copie du transparent qui a été présenté par monsieur Mailhot, hier soir, concernant les écrans contre le bruit.

190

LA PRÉSIDENTE :

Ça va?

M. BERNARD BROUILLETTE :

195

Oui. Le ministère de l'Agriculture déposerait la zone agricole sur la Montérégie-Ouest. Par contre, par rapport au tronçon de l'autoroute 30, il n'y a que les tracés existants. Les futurs tracés ne sont pas inscrits.

200

Il y a le document, aussi, que j'avais déposé hier, sur lequel vous avez le tronçon de l'autoroute 30 à partir de Sorel à aller jusqu'à Candiac, qui est inscrit avec les zones blanches et les zones vertes.

LA PRÉSIDENTE :

205

Merci.

Monsieur Beaulieu, est-ce que ce serait possible de compléter la carte qu'on vient de mentionner, pour qu'on puisse voir justement les deux tronçons?

210 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Oui, madame la présidente. On va la compléter.

215 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Alors, dès que ce sera fait, on va rendre toute cette information-là disponible. Merci. Cela complète les demandes de documents.

220 Il y avait beaucoup de personnes inscrites, hier, au registre. On va faire l'appel. On comprend que peut-être ces gens-là ne sont pas là aujourd'hui. Alors, on va quand même les appeler puis on reviendra ce soir, au besoin.

Madame Lise Ouellet.

225 Monsieur Normand Laforce. Je vous inviterais à vous approcher. Alors, on répète, évitez les préambules. Allez-y droit au but, à la question. On va tenter d'avoir des réponses rapidement, aussi.

M. NORMAND LAFORCE :

230 Bonjour!

LA PRÉSIDENTE :

235 Bonjour!

M. NORMAND LAFORCE :

240 Tel que prévu dans les règles en vigueur au BAPE, les villes peuvent demander la tenue d'audience publique au même titre que les citoyens. À la réunion du 12 décembre, je crois que vous avez mentionné que, exceptionnellement, les villes ne seraient pas aux tables, mais seraient disponibles pour répondre à des questions, ou on pourrait les rejoindre par téléphone. Est-ce qu'à date, je suis exact? Est-ce que, habituellement, les villes sont...

245 **LA PRÉSIDENTE :**

250 Pas tout à fait. C'est-à-dire que c'est exceptionnellement. D'habitude, on fait une rencontre préparatoire avec les personnes-ressources; avec les requérants, une autre; avec le promoteur, une autre; et, avec les municipalités. Mais, dans le cas présent, c'est que les municipalités faisaient partie des requérants. Alors, on a associé, si vous voulez, on les a reçues en même temps que les requérants. Mais on a quand même profité de la rencontre pour leur demander leur collaboration, pour s'assurer qu'on puisse avoir des contacts avec eux pour répondre aux questions du public et de la commission, au besoin.

M. NORMAND LAFORCE :

255

Mais, quand vous dites: *exceptionnellement*, est-ce que c'est rare que ça se présente comme ça?

LA PRÉSIDENTE :

260

Bien, c'est-à-dire que généralement...

M. NORMAND LAFORCE :

265

Que les villes sont requérantes?

LA PRÉSIDENTE :

270

Ce n'est pas fréquent, mais ça arrive.

M. NORMAND LAFORCE :

275

Le promoteur du projet sous étude étant le MTQ, est-ce que vous trouvez pertinent que les quatre villes ou le comité qui les représente, et qui ont élaboré conjointement le projet final, et ce, sur une période de 4 ans, aient l'opportunité ou la liberté de poser des questions? Monsieur Cool, du comité de la 30, a mentionné qu'il avait cinquante questions à poser.

LA PRÉSIDENTE :

280

Écoutez, on a vu des promoteurs être requérants d'audience publique. Alors, ça m'est arrivé, moi, de présider une commission où le promoteur était requérant, parce qu'il souhaitait qu'il y ait de la transparence, puis il voulait recevoir les commentaires du public pour justement faire en sorte que son projet soit le mieux intégré possible dans le milieu. Alors, c'est arrivé pour des projets, Alcan à Alma, des projets hydroélectriques. Donc, je pense que c'est ouvert à tous. C'est une indication justement que les gens veulent que le public soit bien informé.

285

M. NORMAND LAFORCE :

290

D'abord, je n'élaborerai pas plus ma question. Je voudrais juste en terminant dire que je trouve ça dommage que le temps nécessaire ou occupé par le comité, cinquante questions, ça représente peut-être quatre-cinq heures d'audience, c'est les contribuables qui en sont privés, qui vont peut-être manquer de temps pour poser leurs propres questions.

LA PRÉSIDENTE :

295

Bien, si on manque de temps -- de toute façon, les questions, on les met toutes ensemble. On ne regarde pas qui les pose. Une fois que la question est posée, elle devient une question de la commission parce qu'on la repose, si on considère qu'elle est pertinente. Et, on continue notre enquête avec ces questions-là.

300

Maintenant, nous aussi, la commission, on a des questions et souvent on en profite, comme vous avez pu voir, pour compléter, pour fouiller des aspects. Ce n'est pas une question de temps.

305

Comme j'expliquais hier, on ne peut pas minuter le temps pour une question parce que, nous, on serait gêné d'utiliser du temps pour compléter. Et, on considère qu'on a un travail à faire pour bien informer les décideurs, pour faire un état de situation complet.

310

Alors, les questions sont bienvenues et puis s'il manque du temps, bien, il y aura toujours la possibilité de compléter notre travail par écrit. Vous pourrez nous acheminer des questions par écrit. Mais on est rendu à la moitié du temps d'audience publique, puis ça va bien.

M. NORMAND LAFORCE :

315

O.K. Je pourrais passer à la deuxième question?

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

320

M. NORMAND LAFORCE :

325

Hier, on a partiellement élaboré les coûts de 178 M\$ de la construction de la 30 sur la 132. On sait qu'en 98, dans le rapport final, c'est marqué 104 M\$. Je voudrais avoir le détail de l'augmentation des coûts. On sait qu'il y a 30,5 M\$ qui vient des demandes des villes, les quarante-quatre demandes qu'on n'a jamais vues comme telles.

LA PRÉSIDENTE :

330

Bien, vous allez les avoir, d'ailleurs. Ça s'en vient.

M. NORMAND LAFORCE :

Oui?

335

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

340 **M. NORMAND LAFORCE :**

Ça va être disponible à la bibliothèque?

345 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Alors, on va y aller sur la question des coûts.

350 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

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

355 **M. JACQUES VERVILLE :**

Donc, ici, on voit qu'en 1997, les coûts avaient été évalués à 104 M\$. On parle ici de coûts de construction de travaux, ça excluait les honoraires professionnels.

360 Depuis ce temps, les bonifications suivantes ont été ajoutées au projet: 11,5 M\$ pour les déblais supplémentaires causés par l'encaissement des voies rapides; 6,5 M\$ pour les stations de pompage et les bassins de rétention nécessaires, suite l'encaissement des voies rapides; 9,5 M\$ ont été ajoutés pour les murs antibruit; 5 M\$ pour la construction des voies rapides en béton de ciment tel qu'exigé par la nouvelle politique du ministère des Transports; 8,2 M\$ ont été ajoutés pour la bonification du maintien de la circulation; 11 M\$ ont été ajoutés pour l'ajustement des prix de 1997 à 2001; et 22 M\$ pour la conception des plans et devis des travaux par un mandataire privé. Ce qui fait un ajout de 72,2 M\$. Et si on l'ajoute aux 104 M\$,
365 on s'approche du 178 M\$, qui est 176,7 M\$.

370 **M. NORMAND LAFORCE :**

Est-ce qu'on peut laisser l'acétate là et poser une couple de questions?

375 **LA PRÉSIDENTE :**

Tout à fait.

M. NORMAND LAFORCE :

Les frais honoraires, c'est quoi? 23, 26, 28 M\$? Les honoraires professionnels.

380

M. JACQUES VERVILLE :

C'est marqué 22 M\$.

385

M. NORMAND LAFORCE :

22. C'est moins que l'autre fois, mais en tout cas. On parle de murs antibruit, 9,5 M\$. À ma connaissance, selon ce que les membres du ministère m'ont rapporté, le mur antibruit, il y en a seulement qu'un et c'est sur la voie surélevée à Saint-Pierre. Est-ce que c'est exact?

390

LA PRÉSIDENTE :

On va aller chercher l'information.

395

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Je vais demander à monsieur Lanteigne.

400

M. GILDARD LANTEIGNE :

Oui, il y en a seulement qu'un. Il y a seulement qu'un tronçon de la route où il y a des murs antibruit, mais il y en a un de chaque côté sur environ 1,3, 1,5 kilomètre. Total donc de près de 3 kilomètres.

405

M. NORMAND LAFORCE :

Oui, c'est un beau mur! Je reviendrai plus tard avec d'autres questions. Ça suffit pour l'instant, merci.

410

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

Monsieur Richard Marois.

415

M. RICHARD MAROIS :

Bonjour, madame la présidente!

LA PRÉSIDENTE :

420 Bonjour!

M. RICHARD MAROIS :

425 Richard Marois, je suis porte-parole du CREM, Conseil régional de l'environnement de la Montérégie et président et fondateur du groupe Résidants Verts. J'ai un petit problème, j'ai douze questions.

Mais ce que je vous proposerais, c'est que je poserais les questions et je ne demande pas les réponses immédiatement.

430

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous pouvez revenir lors d'autres séances ou vous pouvez vous réinscrire?

435

M. RICHARD MAROIS :

Oui, oui.

LA PRÉSIDENTE :

440

Alors, je vous invite à en poser deux, parce que douze à gérer, là...

M. RICHARD MAROIS :

445

Je comprends. Je comprends. Ma première question s'adresse au ministère des Transports. Avez-vous inclus dans vos statistiques de dangerosité une déviation par obligation des véhicules lourds vers la 30 sud? C'est-à-dire que si on faisait la 30 du côté sud, est-ce que dans les statistiques de collision et tout ça, on avait inclus dans les statistiques le fait qu'on pouvait dévier les véhicules lourds vers la 30 au sud, ce qui ferait en sorte qu'il y aurait moins de circulation sur la 132 réaménagée, c'est-à-dire le boulevard urbain.

450

La deuxième question, je vais suivre tout de suite, et on y répondra par la suite: avez-vous inclus la possibilité d'un terre-plein muni d'une barrière au centre, comme sur le boulevard Taschereau au Mail Champlain, pour améliorer la sécurité des piétons? C'est-à-dire, dans un boulevard urbain réaménagé, bien réaménagé, je ne dirais pas un peu, moi, parce que le côté économique, je n'en tiendrai pas compte, si on faisait un boulevard urbain bien aménagé, on pourrait y inclure un terre-plein au milieu avec une barrière qui ferait en sorte que les piétons ne pourraient traverser. Aussi, à ce niveau-là, est-ce que ça aurait une influence sur les statistiques du MTQ au niveau des accidents et tout ça.

455

460

LA PRÉSIDENTE :

C'est bien. Monsieur Beaulieu.

465 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Alors, pour répondre à la première question sur la sécurité, je vais demander à Anna Vizioli de venir présenter les informations.

470 **Mme ANNA VIZIOLI :**

Bonjour! Donc, si je comprends bien la question, c'est est-ce qu'on a inclus la diminution qu'engendrerait la construction de l'autoroute 30 au nord, la diminution de camionnage...

475

M. RICHARD MAROIS :

Je vais répéter la question.

480 **Mme ANNA VIZIOLI :**

Oui, oui.

M. RICHARD MAROIS :

485

Je vais tenter de l'expliquer aussi. C'est que si on faisait l'autoroute du côté sud, si à partir du moment donné qu'on faisait l'autoroute du côté sud, la 132 deviendrait un boulevard urbain, si on déviait la circulation des véhicules lourds vers la 30 sud par une obligation du ministère des Transports, est-ce que dans vos statistiques, vous avez inclus cette possibilité? Et, pour suivre dans la deuxième question qui touche le même dossier, est-ce que, si on faisait une barrière au centre avec un terre-plein sur le boulevard urbain...

490

LA PRÉSIDENTE :

495 Traitons de la première question, si vous voulez.
Monsieur Beaulieu?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

500 Oui, je voudrais intervenir à ce moment-ci. Si j'ai bien compris la question, madame la présidente, dans l'éventualité de l'autoroute 30 au sud et d'un boulevard urbain sur la 132, on ne va pas interdire le camionnage sur la 132. Ni local, ni de transit. C'est une route nationale dont on parle. Alors, on n'a pas fait d'hypothèse dans ce genre-là parce que ça ne correspond pas à la politique du ministère des Transports. Si j'ai bien compris la question.

505

LA PRÉSIDENTE :

510 C'est comme ça que j'ai compris la question. Mais, cependant, il arrive parfois qu'on voit sur des autoroutes ou, en tout cas, sur des voies rapides, que les camions qui transportent des matières dangereuses ne peuvent pas circuler sur un certain axe. Ça arrive, ça, des fois.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

515 Seulement les tunnels, madame.

LA PRÉSIDENTE :

Seulement les tunnels?

520 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Oui, madame.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

525 Juste pour poursuivre dans la même ligne de pensée que la présidente, est-ce qu'on peut quand même imaginer qu'une proportion non négligeable du camionnage de transit utiliserait l'autoroute 30 plutôt que la 132.

530 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

On peut facilement imaginer que le camionnage de transit va utiliser l'autoroute 30 et ne viendra pas sur la 132.

535 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

D'accord. Mais vous n'avez pas quantifié ces hypothèses-là au point de pouvoir les incorporer dans une analyse de risque?

540

M. RÉJEAN BEAULIEU :

545 On a mentionné, hier, qu'il était extrêmement difficile de quantifier le transit de transport de matières dangereuses. Alors, on n'est pas allé plus loin que les conclusions qu'on vous a mentionnées hier.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

550 D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

555 Je poursuis dans cet axe-là. Maintenant, lorsqu'on regarde ce qui doit desservir, les camions qui doivent desservir la zone en bordure de la 132 ici, est-ce que ce sont des industries qui nécessitent beaucoup de matières dangereuses?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

560 Je vais demander à monsieur Marcel Beaudoin de venir répondre à cette question-là.

M. MARCEL BEAUDOIN :

565 Alors, madame la présidente, on fait référence à l'acétate 7.18. Ici, j'ai une illustration des parcs industriels pour les quatre villes concernées. Alors, effectivement, il y a des entreprises qui génèrent énormément de matières dangereuses. Pour ne pas la nommer, mais j'en connais une entre autres que c'est 50 camions d'acide sulfurique par jour, dans un dépliant dont elle fait la promotion. Alors, il y a quand même une quantité non négligeable de matières dangereuses qui circule.

570 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, est-ce qu'elle est située dans la zone de Delson?

M. MARCEL BEAUDOIN :

575 À Sainte-Catherine.

LA PRÉSIDENTE :

580 Et, pouvez-vous nous situer dans quel parc?

M. MARCEL BEAUDOIN :

585 Oui, c'est dans ce parc, ici.

LA PRÉSIDENTE :

590 Dans le parc à l'ouest.

M. MARCEL BEAUDOIN :

595 Par contre, il y a beaucoup de commerces le long de la 132 qui, sans être des industries, utilisent des matières dangereuses. Toute la consommation, souvent on parle de peinture, par exemple, on parle d'essence. C'est tout des matières dangereuses.

LA PRÉSIDENTE :

600 C'est bien. Merci.
Est-ce que vous avez des compléments?

M. RICHARD MAROIS :

605 Je vais préciser ma question. Mon intention ne concerne pas seulement que les matières dangereuses. Si je comprends bien, monsieur Beaulieu me dit que c'est impossible de dévier la circulation de véhicules lourds du côté de la 30 sud, alors que cette autoroute est faite en fonction, entre autres, de la circulation des véhicules lourds. Ma compréhension de ça, c'est qu'on ne veut pas déroger d'un certain encadrement, alors qu'on pourrait déroger et mettre de l'eau dans son vin, joindre l'utile et l'agréable à l'idée.

610 L'idée, c'est que si on diminue le transport lourd sur le boulevard urbain de la 132, y aurait-il possibilité de diminuer les accidents? Et la question était justement: avez-vous inclus le fait qu'il y aurait une possibilité de dévier le transport lourd à un autre endroit, ce qui ferait diminuer ces statistiques-là. C'est que les statistiques, on peut leur faire dire ce qu'on veut bien.

615 **LA PRÉSIDENTE :**

620 Moi, j'ai compris de la réponse qu'il ne pouvait pas y avoir une obligation absolue de dévier les camions.

M. RICHARD MAROIS :

C'est impossible?

625 **LA PRÉSIDENTE :**

Cependant, qu'il y aurait une attraction très, très, très forte de passer sur l'autoroute 30, parce que dans l'optique où cette autoroute se réalisait en version sud, parce qu'il y a beaucoup de transit et le transit continuerait à utiliser la voie de contournement.

630

M. RICHARD MAROIS :

Ça va. Est-ce que donc vous me confirmez que c'est impossible de dévier cette circulation-là?

635

LA PRÉSIDENTE :

D'abord, est-ce que j'ai fait un résumé...

640

M. RÉJEAN BEAULIEU :

C'est exact. Votre résumé est exact.

LA PRÉSIDENTE :

645

D'accord. Alors, on continue.

M. RICHARD MAROIS :

650

Est-ce que je dois en déduire que c'est impossible, qu'on ne peut dévier la circulation des véhicules lourds du côté de la 30 sud, si on faisait la 30 sud? C'est la réponse que je m'attends. Est-ce que c'est impossible? Oui ou non.

LA PRÉSIDENTE :

655

D'accord.

Ministère des Transports?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

660

C'est une question qui demande beaucoup de réflexion, madame la présidente, à savoir est-ce que c'est possible ou impossible. Parce que dire que c'est impossible, ce n'est peut-être pas tout à fait conforme aux capacités des individus de gérer du trafic ou aux capacités d'un ministère de gérer du trafic. Par contre, dire que c'est possible, ça nécessite des fichus moyens de contrôle qui ne sont pas nécessairement tous à notre portée.

665

Toutefois, au-delà de ça, on ne voit pas l'intérêt d'un camionneur transportant des matières dangereuses, qui transite, mettons, entre Sorel et l'autoroute 20 vers l'Ontario, vers les États-Unis, de venir s'aventurer sur la 132, sur un boulevard urbain. Ces gens-là prennent

670 des décisions économiques à tous les jours et ils choisissent leur trajet, ce qui est le plus rentable. Et, la 132 en boulevard urbain, ça veut dire, premièrement, huit ou dix feux de circulation à traverser, à une vitesse nettement moindre, et avec des conflits et des risques d'accidents.

675 Alors, les camionneurs, généralement, choisissent les trajets sécuritaires les plus courts, ceux qui les amènent à destination le plus rapidement possible. Il restera sur la 132 en boulevard urbain une circulation locale, d'affaires, de camionnage transportant des matières dangereuses.

680 **M. RICHARD MAROIS :**

Il faudrait comprendre, madame la présidente, que ma question était relative aux statistiques qu'on a déposées. Lorsqu'on dépose une statistique, on se base sur certaines données, et ces données-là, à ce que je peux comprendre, n'étaient pas incluses.

685

LA PRÉSIDENTE :

On va aller voir.

690 **M. RICHARD MAROIS :**

Donc, la statistique est biaisée à ce niveau-là. Est-ce qu'on se comprend?

LA PRÉSIDENTE :

695

Alors, là, on tombe dans le niveau statistique.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

700 Oui. On va demander à madame Vizioli de venir compléter sa réponse.

LA PRÉSIDENTE :

On vous garde, cette fois-là.

705

Mme ANNA VIZIOLI :

710 Dans nos statistiques, implicitement, on en a tenu compte du fait qu'il y avait moins de camions qui resteraient sur la route 132 au nord si on fait l'autoroute au sud. Parce que, dans le fond, ce qu'il faut dire, c'est que présentement sur la route 132, il y a 13 % de camions, puis ces 13 % de camions-là sont impliqués dans 14 % des accidents. Ça fait qu'ils ne sont pas sur-représentés.

715 Donc, toute diminution du pourcentage de camions, par exemple, sur la 132, bien, ça se reflète par une diminution du débit, qui se reflète dans une diminution du nombre d'accidents. Parce que, comme je l'ai dit hier, le nombre d'accidents est directement proportionnel au débit. Donc, implicitement, on en a tenu compte du fait qu'il y avait moins de camions sur la 132, qui passeraient par la 132 si on faisait l'autoroute au sud.

720

M. RICHARD MAROIS :

Si j'ai bien compris, vous avez inclus le fait qu'il y aurait une partie de la circulation des véhicules lourds qui serait déviée automatiquement à cause du fait qu'il y a une autoroute.

725

Mme ANNA VIZIOLI :

Oui. Parce que dans l'option sud, il va rester quand même 6 % de camions sur la route 132.

730

M. RICHARD MAROIS :

735 Ça va. C'est une réponse claire. Dans la deuxième question qui vous regarde toujours, avez-vous inclus la possibilité d'un terre-plein muni d'une barrière au centre, comme sur le boulevard Taschereau. L'idée de ça, on a parlé, hier, de piétons qui traversaient. Il faut protéger la population, bien entendu. Souvent, les gens vont traverser malheureusement à des endroits qu'il ne faut pas. J'imagine que ça n'a pas été inclus. Et, si ça avait été inclus, est-ce que ça aurait pu abaisser un peu cette statistique?

740

Mme ANNA VIZIOLI :

745 Dans les taux d'accidents moyens qu'on a utilisés pour effectuer le calcul pour l'option sud, mais le calcul au niveau de la route 132, c'est un taux moyen pour les routes nationales et ça l'englobe dans le fond. Une certaine partie des routes sont déjà à voies séparées, puis d'autres ne le sont pas. Donc, c'est une statistique globale qui inclut les deux types d'infrastructure.

LA PRÉSIDENTE :

750

Donc, pas spécifiquement avec des aménagements...

Mme ANNA VIZIOLI :

755

Non. Par contre, comme je vous l'avais montré hier, sur le boulevard Taschereau qui est divisé, qui est la 134, il y a à peu près le même nombre d'accidents que sur la route 132. Il y a un taux d'accidents actuellement sur la route 134 plus élevé que sur la route 132. Ça fait que le fait de faire un boulevard divisé ne diminuera pas nécessairement le nombre d'accidents.

760

M. RICHARD MAROIS :

Vous répondez très clairement à ma question. À titre informatif, hier, une des acétates que vous présentiez, au niveau des accidents, démontrait la 132 et démontrait la nouvelle 30. Sur cette acétate-là, il y avait des chiffres...

765

Mme ANNA VIZIOLI :

Celle-là?

770

M. RICHARD MAROIS :

C'est celle-là, justement. On voit l'autoroute 30 axe 132, il y a 70 000, plus 23 000, ce qui fait 93 000. Puis à côté, j'ai 34 000 plus 50 000, ce qui fait 84 000. La raison?

775

Mme ANNA VIZIOLI :

La raison de la différence de débit comme ça? C'est que, dans le fond, si l'autoroute est au sud, les gens sont moins attirés par l'autoroute au sud. Donc, il y a moins de véhicules.

780

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Sur cette question-là, madame la présidente, si vous permettez, je vais demander à monsieur Son Thu Lê, qui est notre expert en circulation trafic de répondre.

785

M. SON THU LÊ :

Bonjour, madame la présidente! Bonjour, monsieur Paré!

790 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour!

795 **M. SON THU LÊ :**

Si je comprends bien la question que monsieur a posée, c'est que comment ça se fait qu'on fait une autoroute au nord, sur la 132, on arrive à 93 000 de prévision et, ensuite, c'est 84 000.

800 En premier lieu, il faut définir la circulation, le type de déplacements sur une autoroute. Le premier, c'est le grand transit; le deuxième, c'est le transit régional, il vient de l'extérieur mais il vient pour livrer ou pour destiner à une région; et, le troisième, c'est le type de local. C'est la circulation entre les municipalités, les quatre, plus encore Châteauguay et La Prairie. Donc, il faut avoir en tête d'abord la notion de ces trois types de déplacements.

805 Je vais vous montrer ici, grosso modo, nous avons désagrégé les types de déplacements selon les trois types de déplacements: le grand transit; le transit régional; et le local. Donc, on voit bien ici, sur l'autoroute, il reste 23 000, 23 000 de local et on voit sur la voie rapide, on a 15 400 de grand transit. C'est celui qui vient de l'extérieur, mais qui n'arrête pas dans ce coin-là mais qui va vers l'est. Et, ainsi de suite. Le régional, c'est 28 000.

810 Si on passe à l'option sud, on va voir que le grand transit reste toujours la même chose, le 11 300. Ça, c'est le grand transit. On fait au nord ou au sud, il va y avoir 11 300. Le local, on a 48 000 quelque chose comme au nord, 47 120. Le local reste toujours là.

815 Ce qui change, ce qui fait la différence, c'est le trafic régional. C'est-à-dire, il peut prendre un autre réseau, un autre itinéraire, une autre alternative, mais c'est eux autres qui font la différence entre l'option nord et l'option sud.

820 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

On va continuer dans la même veine. Dans votre acétate précédente, le grand transit était toujours de 11 300?

825 **M. SON THU LÊ :**

830 Non. Je reprends. Si on essaie de décortiquer un peu cette acétate-là, vous voyez, en 1996, on a 3 100 véhicules de grand transit. Il part de l'extérieur, de l'ouest, il s'en va à l'est en passant sur la 132. Ça, ce sont les données qu'on a recensées, c'est l'enquête origine-destination qu'on arrêtaient le monde sur la route, on leur demande. Et on a sélectionné, origine-destination, on a 3 100. Ça, c'est mesuré.

835 On a fait une extrapolation avec les tendances jusqu'à l'horizon 2016 si on ne fait rien. On va avoir 4 100 personnes qui fait ce mouvement-là, ce déplacement-là. Il vient à l'extérieur, il vient vers l'est, il passe sur la 132.

840 Si on fait la 30 -- je pense qu'il y a deux jours, je vous ai montré une acétate qui dit qu'on a fait l'enquête aux frontières, sur la 20 et sur la 40. Et, de ces enquêtes-là, on pourrait définir le nombre de gens qui pourraient prendre la 30, si la 30 est là. C'est-à-dire, ils vont délester Montréal pour prendre la 30. Et, cette somme-là, c'est 11 300. 11 300 se met avec 4 100 que actuellement ils ont, ça nous donne 15 400. C'est beau?

845 Si je me permettais de revenir au sud, vous allez revoir ce 11 100 là. Le 4 100, il pourrait prendre un autre trajet, il pourrait faire d'autre chose, mais je suis sûr et certain que le 11 100 va être sur l'autoroute 30, au sud.

850 Tout à l'heure, il reste encore 4 100 parce que si l'habitude du monde est encore là, donc je présuppose qu'il est encore là. Mais le 11 100, c'est une mesure sur place, extrapolée à l'an 2016.

855 Donc, en résumé, le transit, le grand transit ne change pas; le trafic local ne change pas, peu importe l'option nord, l'option sud. Qu'est-ce qui change? C'est le trafic régional.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

860 Est-ce que je peux quand même vous demander comme professionnel de l'analyse des déplacements si, avec les années ou avec, mettons, la qualité de route que représenterait l'autoroute 30, que les projections que vous faites là pourraient, dans le fond, se concrétiser différemment? C'est-à-dire que le transit régional, il y a un beaucoup moins grand nombre que les 19 000 que vous anticipez et qu'il y en ait un plus grand nombre qui se dirige vers l'autoroute 30.

865 Quand on dit: *transit régional*, c'est des gens dont soit l'origine, soit la destination...

M. SON THU LÊ :

Est dans la région.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

870 ... est dans la région.

M. SON THU LÊ :

875

Exact.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

880

Bon, quand on dit: *dans la région*, est-ce que c'est uniquement vis-à-vis le tronçon Sainte-Catherine/15 ?

M. SON THU LÊ :

885

Si vous me permettez, je vais vous présenter l'acétate de ces mouvements-là et on pourrait se comprendre mieux.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

890

Parfait.

M. SON THU LÊ :

895

Je m'excuse, j'oublie toujours le numéro. C'est 2.5.3.1. Avant de parler du trafic régional, on va d'abord se situer qu'est-ce que ça veut dire le local. Local, c'est lorsqu'ils ont l'origine ou la destination dans les quatre municipalités concernées, ou Châteauguay ou La Prairie. Ils passent dedans, ils viennent par là ou ils retourneront dedans.

900

Le trafic régional, donc, il vient dans une région, disons cette région-là pour aller dans l'autre région, là. Excluant les mouvements locaux. C'est correct?

M. JEAN PARÉ, commissaire :

905

Oui, très bien. Mais déjà, à ce moment-là, que vous conserviez un chiffre aussi élevé que 19 000 de transit régional dans l'hypothèse de l'autoroute 30 au sud, si j'ai bien compris, me surprend. Je ne vous le cache pas. Je m'attendrais à ce qu'une beaucoup plus grande proportion de trafic de transit régional utilise l'autoroute 30, quelle que soit sa localisation, par préférence à la route 128.

910

M. SON THU LÊ :

Oui, O.K.

915 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Écoutez, je ne suis pas un professionnel de la question.

920 **M. SON THU LÊ :**

Non, non, non. Non, non.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

925 Mais, en d'autres termes, je m'attendrais à ce qu'au lieu de 19 000, on ait un chiffre considérablement inférieur. Vous avez un élément de réponse, monsieur Beaulieu?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

930

Oui, un élément de réponse pour vous, monsieur Paré. Il y a une différence de kilométrage d'environ 7 et un peu plus kilomètres, si on compare à la 132 par rapport au détour par l'autoroute 30 au sud, pour les gens qui sont dans cette destination-là ou à peu près. Et, les modèles qu'on utilise pour développer ça tiennent compte de motifs économiques, si je peux dire, de temps de déplacement et de distance aussi. Est-ce que les gens feront le choix de prendre une plutôt que l'autre, compte tenu de considérations personnelles? C'est assez difficile à prévoir. Mais il reste que les modèles qu'on a essayé d'en tenir compte et de les développer le plus possible.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

940

Est-ce que vous dites que pour quelqu'un, par exemple, dont le point de départ serait du côté de, mettons, Châteauguay et dont la destination serait Brossard, il y a 7 kilomètres de plus s'il utilise l'autoroute 30 au sud par rapport à la 132?

945 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Oui. Quelqu'un de Ville LaSalle, par exemple, qui s'en irait à La Prairie, s'il prend l'autoroute 30, il a 7 kilomètres de plus que s'il prend la 132.

950 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Donc, une partie des déplacements régionaux se traduit par un kilométrage plus long.

955 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

C'est exact. Une personne, dans votre exemple, qui partirait de Châteauguay et qui s'en va à La Prairie, si j'ai bien entendu, aurait intérêt à prendre la 30 au sud, dans l'éventualité d'une 30 au sud. Mais quelqu'un qui part de Ville LaSalle ou de Verdun et qui se dirige vers La Prairie, va peut-être passer sur la 132 plutôt que d'aller chercher la 30 au sud.

960 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Mais est-ce que ça ne finit pas par s'équilibrer, à ce moment-là? Encore une fois, je réagis, disons, j'échange avec vous sur la quantité de voitures qu'on trouve dans le transit régional avec l'option au sud.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

970 Je comprends votre point de vue, je comprends votre question. Ce sont les résultats des modèles qu'on utilise pour prévoir la circulation.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

975 D'accord. Oui?

M. SON THU LÊ :

980 Mais si je regarde ici, ici, j'ai 19 000. Si je ne fais pas l'autoroute, ça, c'est le trafic régional. Mais lorsque je fais la 30, ils vont être 22 000 à peu près. 23-24 000. Ce n'est pas moins que qu'est-ce qu'il y a actuellement.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

985 Alors, peut-être que j'ai mal compris tout à l'heure.

M. SON THU LÊ :

C'est ça.

990

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Dans la route 132 actuelle, couplée à l'autoroute 30, c'est les deux colonnes de droite?

995

M. SON THU LÊ :

1000 Oui. Maintenant, je pense que je reprends le tableau. Ici, cette colonne-là vous donne l'année de référence, parce qu'on a déposé l'étude d'impact basée sur ces données-là. On a 12 100 de régional. Vous trouvez ce chiffre-là dans l'étude d'impact de Roche.

Ici, c'est l'horizon 2016, avec la présence de l'autoroute 30. Si on ne fait rien, on a prédit 19 000 véhicules de transit régional.

1005 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

D'accord.

M. SON THU LÊ :

1010 Si je fais l'autoroute 30, je vais avoir 23 900 de transit régional réparti comme suit: 21 500 sur la 30 et 2 400 sur la route 132 actuelle.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1015 Pouvez-vous remettre l'autre acétate pour montrer, encore une fois, dans l'hypothèse où l'autoroute 30 est réalisée.

M. SON THU LÊ :

1020 Au nord?

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1025 Au nord, oui. D'accord. Donc, on n'a plus sur cette acétate-là de transit régional résiduel sur la 132.

M. SON THU LÊ :

1030 Exact. Oui.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1035 Sur les voies de service.

M. SON THU LÊ :

1040 C'est ça. Donc, si vous observez les deux, le grand transit reste pareil, mais le régional s'abaisse. Le local, c'est toujours 48 000 quelque chose.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1045 Est-ce que les totaux sont toujours les mêmes sur les deux acétates?

M. SON THU LÊ :

1050 Mais, non. On a dit que si on fait au nord, on a 93 000 en tout dans l'axe de la 132. Si on fait au sud, on aura 84 000: 50 000 sur la route 132 actuelle; et 34 000 sur l'autoroute.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1055 Pourquoi moins? Où sont les 9 000 de différence?

M. SON THU LÊ :

1060 Je venais de dire, le 9 000 de différence, c'est la différence du régional, du transit régional.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1065 Qui passerait ailleurs complètement, en dehors?

M. SON THU LÊ :

1070 Qui ne change pas d'habitude. Actuellement, on a plus de régional que ça. Mais il prend d'autres routes que la route 132. Actuellement, on a recensé 12 100 ici, c'est du régional. Mais si on prend tout le régional qui passe dans la région, il y a plus que ça. Mais en présence de l'autoroute, ils vont prendre l'autoroute. C'est pour ça que j'ai 28 000 ici.

LA PRÉSIDENTE :

1075 Ils passeraient où?

M. SON THU LÊ :

Ils passent dans d'autres routes du réseau du ministère. Il y a plein de routes.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1080

Si je comprends bien, monsieur Beaulieu, selon que c'est le parcours au nord ou au sud, le pouvoir d'attraction de l'autoroute est un peu différent.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1085

Oui.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1090

Est-ce que c'est un peu ça, l'idée?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1095

C'est exact. Prenez, par exemple, quelqu'un qui serait à Longueuil ou à Saint-Lambert et qui voudrait aller rejoindre la 20, il pourrait penser prendre le pont Champlain ou quelque chose du genre ou aller à Dorval par l'île de Montréal plutôt que de venir prendre l'autoroute 30 au sud.

1100

Je comprends qu'il y a 9 000 de circulation qui vous intrigue et c'est notre explication qu'on apporte à cette différence-là. Les modèles tiennent compte de certains choix économique, de distance et de temps, qui fait en sorte qu'un automobiliste ou un camionneur va utiliser plus une voie qu'une autre. Et, la distance, compte tenu qu'il y a 7 kilomètres de plus, pour certains trajets régionaux, ça fait en sorte que les décisions peuvent être différentes.

1105

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Moi, ça répond à ma question.

LA PRÉSIDENTE :

1110

Alors, vous avez posé vos deux questions.

M. RICHARD MAROIS :

1115

Je veux rien que faire un petit commentaire. Oui, j'ai posé mes...

LA PRÉSIDENTE :

1120

Bien, j'ai demandé pas de commentaire.

M. RICHARD MAROIS :

1125 Pas long, ça va être deux minutes. Vous comprendrez qu'on est un organisme
environnemental et que 10 000 véhicules de moins, c'est beaucoup moins de monoxyde de
carbone. C'est tout. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1130 Moi, ce que j'ai compris, c'est qu'ils ne se sont pas évaporés, les 10 000. C'est qu'ils
sont partis ailleurs.

M. RICHARD MAROIS :

1135 Mais ça, on réglera ça.

LA PRÉSIDENTE :

J'ai réussi à comprendre ça!

Monsieur Denis Bilodeau? Monsieur Denis Capes?

1140 Alors, monsieur Pierre Arcouette.

M. PIERRE ARCOUETTE :

1145 Alors, madame la présidente, monsieur, bonjour! Hier, j'avais demandé un droit de
correction pour corriger une situation, une chose qui avait été dite et qui était contraire à ce qui
était écrit dans le dépôt.

LA PRÉSIDENTE :

1150 Alors, je vous demanderais de formuler sous forme de question.

M. PIERRE ARCOUETTE :

1155 Ah! bon. Mais la chose, ou bien je le dis, puis je garde mes deux questions, ou bien je
le dépose la prochaine fois.

LA PRÉSIDENTE :

1160 Bon, regardez, allez-y pour trois.

M. PIERRE ARCOUETTE :

1165 Bon, parce que, ici, monsieur Beaulieu, je crois, a dit hier que la 132, c'était une route nationale qui appartient au MTQ et que ça resterait comme ça advenant l'autoroute au sud. Et, ici, dans le rapport déposé dernièrement...

LA PRÉSIDENTE :

1170 À quelle page, s'il vous plaît?

M. PIERRE ARCOUETTE :

1175 Oh!

LA PRÉSIDENTE :

D'abord, quel document?

1180 **M. PIERRE ARCOUETTE :**

C'est le document: Gouvernement du Québec, ministère des Transports, Direction ouest de la Montérégie, Annexe juin 98. Et, c'est ce qui a été déposé là-bas.

1185 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est l'annexe à l'étude d'impact?

M. PIERRE ARCOUETTE :

1190 Oui, c'est ça, parce qu'il y a trois volumes.

LA PRÉSIDENTE :

1195 D'accord. Et, à quelle page?

M. PIERRE ARCOUETTE :

1200 C'est les procès-verbaux, ça, de réunion.

LA PRÉSIDENTE :

Quelle page?

1205 **M. PIERRE ARCOUETTE :**

Il n'y a pas de numéro de page. C'est III.

1210 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que quelqu'un du promoteur pourrait prendre connaissance du document pour être capable de faire le lien, s'il vous plaît?

1215 **M. PIERRE ARCOUETTE :**

Ça vient du ministère, le droit d'accès à l'information du ministère des Transports.

1220 **M. YVES COMTOIS:**

Dans le document sur les annexes, donc de l'étude d'impact, il semblerait que c'est dans l'annexe I, compte rendu des consultations. Ça serait le compte rendu de la réunion tenue le 15 mai 97 – excusez-moi – c'est la réunion du mardi le 9 décembre 97 et donc, la troisième page.

1225 **LA PRÉSIDENTE :**

Très bien. Merci. On poursuit.

1230 **M. PIERRE ARCOUETTE :**

Alors, il est dit, écrit:

Le ministère des Transports informe également le représentant qu'après la construction de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132, les voies de service deviendraient la propriété des municipalités, à l'exception des structures.

1235 Ce qui a été dit ici de façon conforme. Mais on dit aussi:

Et que, dans l'éventualité de l'autoroute 30 au sud, toute l'assiette de la 132 deviendrait propriété des municipalités adjacentes au tracé et que celles-ci seraient responsables de leur entretien et améliorations futures.

1240 Ce qui contredit complètement ce que monsieur a dit, hier.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, d'accord, on a bien compris votre question.

1245 Monsieur Beaulieu.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

On prend note de ça. Nous allons faire les vérifications et vous revenir là-dessus.

1250

LA PRÉSIDENTE :

Très bien.

1255

M. PIERRE ARCOUETTE :

Alors, ma question, madame la présidente, elle est une question environnementale, parce que notre comité, nous, le nerf de notre bataille, c'est l'environnement. Et, on dit que quand l'environnement est menacé, ça joint notre qualité de vie, notre santé et la survie de nos PME aussi.

1260

Alors, ma question est celle-ci: concernant, admettons qu'on nous dit qu'on aura des stations de pompage et advenant un déversement de produits toxiques, on sait qu'il y a des produits toxiques tellement dangereux que seulement qu'un déversement de 200 litres, il faut évacuer 2 000 mètres tout le tour, et ce qui veut dire toutes nos populations. Et qu'il en sort par année des produits encore plus dangereux, qui vont éventuellement véhiculer. Il y a une possibilité que ça soit véhiculé sur la 132, la *30+.

1265

Alors, ma question est, advenant que ça se produise durant une inondation, des camions de produits toxiques, et ces produits déversent, et on entend par micro ou quoi que ce soit qu'il faut évacuer nos populations immédiatement, nos équipes d'intervention, nos quatre villes, ce sont des pompiers volontaires. Et, mon inquiétude à moi, est-ce que ces gens-là sont formés?

1270

Et, est-ce qu'advenant que nous n'aurons seulement qu'une route dans une catastrophe semblable -- parce qu'il faut toujours penser au pire dans ces situations-là, on n'a qu'à regarder le World Trade Center, l'inévitable et l'impensable s'est produit. Je ne dis pas qu'il va y avoir des choses terroristes. On peut imaginer le pire. Alors, mon inquiétude, comment vais-je évacuer ma famille, advenant une catastrophe semblable, avec une autoroute en dépression comme celle-ci.

1275

1280

LA PRÉSIDENTE :

Très bien.

1285

Monsieur Beaulieu.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Toute forme de situation extrêmement tragique comme le décrit monsieur Arcouette fait l'objet et doit faire l'objet d'une gestion ad hoc de la problématique. Des déversements de

1290

produits toxiques, dans le cas d'inondation, ou de produits extrêmement volatils pour lesquels il faut évacuer la population doivent faire appel à des moyens ad hoc du moment pour tenir compte de la situation.

1295

Il est bien évident, comme on a dit hier, plus on a de routes pour évacuer les gens, mieux c'est. Et, on pense que l'autoroute 30 dans l'axe de la 132, c'est ce qui permettrait une évacuation très adéquate. Il faut penser que là, on est à deux voies de chaque côté, sens unique chaque côté, voies de service, et que dans l'axe de l'autoroute, il y a quatre voies de circulation.

1300

Il faudrait intervenir pour changer le sens de la circulation, s'il le faut, pour diriger les gens ailleurs, s'il le faut. Où, ailleurs, et comment gérer ça? Bien, on doit le faire avec les municipalités, pompiers volontaires, policiers, le faire aussi avec l'environnement, le faire avec la Sûreté du Québec, le faire avec le ministère des Transports et faire ça en concertation aussi avec la Sécurité publique.

1305

Alors, c'est difficile d'apporter une réponse précise à je ne dirais pas une question hypothétique, parce qu'il faut aussi envisager des cas catastrophiques, mais on pense qu'on a les moyens présentement pour faire face à ça du mieux qu'on peut et évacuer les populations, advenant le cas.

1310

LA PRÉSIDENTE :

Le ministère de la Sécurité publique, avez-vous des compléments d'information à fournir?

1315

Mme DOMINIQUE GAUTHIER :

Par rapport à des solutions justement qui sont apportées par le ministère des Transports, effectivement, il y a des routes de contournement qui ont été illustrées, qui ont été démontrées. Maintenant, par rapport au ministère de la Sécurité publique, on pourrait conseiller finalement qu'il y ait aussi un arrimage avec les municipalités avoisinantes, qui ont elles-mêmes des plans de sécurité civile pour pouvoir justement prévenir, pouvoir planifier en fonction d'un événement.

1320
1325

C'est certain qu'un accident, il ne s'agit pas de savoir s'il y en a 2, 3 ou 1 000 ou dans 1 000 ans, mais d'être prêt finalement à intervenir en conséquence. Et, ce genre d'arrimage-là permettrait justement d'améliorer les capacités d'intervention en termes de prévention.

1330

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Madame Gauthier, êtes-vous en mesure de nous parler de l'état de préparation des municipalités? Je vais quand même cadrer ma question. Au fil des années, les quatre municipalités concernées, d'une part, ont fait face entre autres à la crise du verglas. Ça, je

1335 pense qu'ici, c'est reconnu comme une des régions qui a été le plus touchée, qui a sans doute déclenché à la fois une sensibilisation puis une mobilisation en matière de sécurité civile.

1340 Mais comme il y a également des parcs industriels, dont certains abritent des entreprises qui manipulent des produits dangereux, est-ce qu'on est en mesure d'avoir une idée de l'état de préparation des municipalités à faire face à des situations qui nécessiteraient l'évacuation ou des mesures de déplacement des populations?

Mme DOMINIQUE GAUTHIER :

1345 Dans l'état de préparation des municipalités, effectivement, depuis le verglas, depuis la commission Nicolet, prévoir l'imprévisible, c'est une préoccupation. Et, surtout dans la MRC de Roussillon. Alors, c'est vrai qu'il y a un gros travail qui se fait au niveau des municipalités.

1350 Des plans de sécurité civile, je parle bien aussi de plans de sécurité civile, ça va au-delà d'un plan de mesures d'urgence. J'ai bien expliqué, c'est que la question de la connaissance du risque, la question de mettre en place des mesures de mitigation pour arriver justement à préparer les intervenants à intervenir.

1355 Parce qu'il faut savoir qu'est-ce qu'on a sur notre terrain pour bien être en mesure d'intervenir. À ce compte-là, le fait qu'on ait toutes ces données-là par rapport au transport des matières dangereuses permettrait justement aux municipalités à améliorer leur connaissance du milieu pour pouvoir bien intervenir.

1360 Les municipalités pourront elles-mêmes peut-être parler de leur degré de préparation. Effectivement, actuellement, la nouvelle loi permettra peut-être d'avoir des orientations pour déterminer qu'est-ce qu'il en est de l'état de préparation minimale. C'est à venir, c'est dans des orientations futures.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1365 Merci.

M. PIERRE ARCOUETTE :

1370 Ça ne répond pas à mes inquiétudes, parce que quand on regarde actuellement, lorsqu'il y a une intervention des pompiers, bien des fois le camionneur arrive avec le camion et les autres arrivent par après. Et, moi, je dis qu'à seulement une route, en dépression comme celle-là, ça ne répond pas à mes inquiétudes pour évacuer ma famille advenant un danger.

1375 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vous inviterais à en discuter dans votre mémoire.

M. PIERRE ARCOUETTE :

1380

Sûr. Oui, c'est exact, madame. Ma deuxième question concerne les pompes. Alors, on nous a dit verbalement comme quoi les marécages à l'ouest de la Ville de Saint-Constant et de Kahnawake seraient asséchés. Et, si je retourne plus loin dans ma tendre enfance, ce marécage s'étendait jusqu'à la rivière de portage. Et, moi, dans ma famille, mes oncles ont

1385 bûché des arbres tout le long de la 132 des deux côtés, dans deux pieds d'eau. C'était des marécages qui s'étendaient jusque là. Et, l'urbanisation a fait en sorte qu'on a enterré tout ça, on a bâti plein de choses. Et, maintenant, les derniers vestiges qu'il reste sont à cette extrémité-là.

1390

Alors, ma question est: je voudrais avoir la dernière caractérisation biologique de cet écosystème. Y a-t-il des espèces en danger sur ce site? Et, est-ce vrai que vous allez assécher ces terres humides.

LA PRÉSIDENTE :

1395

Merci. Est-ce qu'on peut avoir une présentation visuelle de ce segment-là, de cet espace-là, s'il vous plaît?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1400

Oui, madame, une présentation visuelle. Et, je vais demander à monsieur Comtois de répondre à la question.

M. YVES COMTOIS:

1405

C'est à peu près la carte qui couvre le plus la région d'étude. Est-ce que vous pourriez me situer un petit peu?

M. PIERRE ARCOUETTE :

1410

C'est marqué Sainte-Catherine, c'est sur ce bord-ci. C'est chaque côté de la 30. Aux extrémités.

M. YVES COMTOIS:

1415

D'accord.

M. PIERRE ARCOUETTE :

1420

J'ai même pris des photographies, je peux vous les apporter la prochaine fois. Ça va me faire plaisir.

M. YVES COMTOIS:

1425 Ici, en fin de compte...

M. PIERRE ARCOUETTE :

1430 Parce que vous ne les voyez pas là-dessus.

M. YVES COMTOIS:

Vous voulez dire que c'est à gauche de...

1435 **M. PIERRE ARCOUETTE :**

C'est à gauche et à droite. On en voit une partie à droite, mais la grosse partie est à gauche aussi.

1440 **M. YVES COMTOIS:**

Alors, par rapport à ça, ici, ce tronçon de l'autoroute sera en dépression et pour qu'il y ait assèchement, il faudrait qu'il y ait un effet sur la nappe phréatique sensible sur une distance appréciable de chaque côté de l'autoroute.

1445 Je pense que c'est ce soir qu'il doit y avoir une présentation là-dessus, monsieur Beaulieu?

LA PRÉSIDENTE :

1450 Êtes-vous prêt pour la présentation?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1455 De la nappe phréatique et des effets?

LA PRÉSIDENTE :

1460 Cette zone-là particulièrement.

M. PIERRE ARCOUETTE :

1465 C'est parce que, madame, monsieur Lanteigne m'a dit que ces marécages seraient asséchés. Alors, est-ce qu'il maintient encore cette...

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça qu'on vérifie là.

1470 **M. PIERRE ARCOUETTE :**

Ah! bon.

M. YVES COMTOIS:

1475

Oui, monsieur Lanteigne veut préciser quelque chose.

M. GILDARD LANTEIGNE :

1480

Oui. Donc, à l'endroit dont parle monsieur Arcouette par rapport à l'étagement entre le chemin de fer et l'autoroute 30 dans Sainte-Catherine, donc dans le quadrant nord-ouest et nord-est, il y a effectivement présence d'eau mais c'est un phénomène relativement récent. En effet, on remarque qu'il y a des grands arbres et que ces arbres-là depuis, je dirais, 4 ou 5 ans, meurent à cause de la présence d'eau.

1485

Donc, ce n'est pas un marécage ancien. C'est une situation récente due à un mauvais drainage tout simplement ou je ne sais pas. Et, c'est en grande partie sur des terrains qui appartiennent au ministère, d'ailleurs. Donc, je ne suis pas biologiste mais je ne pense pas qu'on peut qualifier ça de marécage.

1490

LA PRÉSIDENTE :

Écoutez, vous avez des photos anciennes? Alors, je vous inviterais...

1495

M. PIERRE ARCOUETTE :

1500 Pas des photos anciennes. Je suis allé photographier avant l'hiver, parce qu'au moment qu'on m'a dit qu'on ferait disparaître ça, et, moi, de ma tendre enfance, on jouait là et ces marécages étaient là. Et, c'est ce que j'ai dit à monsieur Lanteigne lorsque je l'ai rencontré.

LA PRÉSIDENTE :

1505 Est-ce qu'il y a des photos aériennes anciennes que vous pouvez vérifier?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Oui, on en a et on pourra vérifier.

1510 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, avant de poursuivre sur cette question-là, on reviendra là-dessus demain après-midi. D'accord?

1515 **M. PIERRE ARCOUETTE :**

Oui, bien d'accord. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1520 C'est bien.

M. YVES COMTOIS:

1525 Peut-être, madame la présidente, aussi, il faut constater aussi que tout ce territoire-là est sur un sol très argileux, donc qui se draine mal naturellement et qui est très plat. Donc, il est normal que l'eau s'accumule aussi en surface.

LA PRÉSIDENTE :

1530 C'est bien. Alors, on va poursuivre. Nous aurons à discuter avec madame Christine Caron qui pourra nous entretenir sur le plan de gestion des déplacements de Montréal. De même, nous parlerons aussi de ce qui concerne le transport en commun. Mais avant, on va recevoir les questions de madame Louise Forget, si elle est ici. Non. Madame Mariette Hinkel.
1535 Est-ce qu'il y a d'autres personnes inscrites au registre? On va me présenter la fiche.

Alors, monsieur Yvon Desmarais, s'il vous plaît.

M. YVON DESMARAIS :

1540

Bonjour, madame la présidente!

LA PRÉSIDENTE :

1545

Bonjour!

M. YVON DESMARAIS :

1550

Je suis résidant de Sainte-Catherine et commerçant de Saint-Constant. Je vais avoir deux questions à poser, puis peut-être une complémentaire, tout dépend des réponses que je vais avoir.

1555

Lors de l'audience d'hier au soir, des intervenants ont parlé que le tronçon de Sainte-Catherine à Châteauguay, qui a environ 12 kilomètres, a pris un an pour être carrossable et, deux ans plus tard, tous les travaux étaient complètement finis. De là, cette autoroute-là qui a 12 kilomètres avec 6 viaducs.

1560

Là, je regarde, tantôt on parle que entre 97 et 2001, les coûts ont augmenté de 11 M\$, juste l'attente de la fabrication de la fameuse route, puis que à tous les documents qu'on voit présentement, tout le monde se plaint que ça prend une 30 au plus vite.

1565

Ma question, c'est que au nord, présentement, on parle de quatre ans pour la construction, peut-être cinq, si on n'a pas de surprise. Puis ça, au nord, on parle de 7.7 kilomètres. Au sud, je crois que la route, elle a 8 kilomètres à peu près. Comment de temps on prévoit prendre pour fabriquer cette route-là?

LA PRÉSIDENTE :

1570

Très bien. Y a-t-il des scénarios réguliers et des scénarios aussi plus rapides? Est-ce qu'on pourrait imaginer la faire de façon plus vite, aussi.

M. YVON DESMARAIS :

1575

Présentement, on parle de quatre ans pour le tracé nord. Et, le tracé sud prendrait combien de temps à se faire.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1580

Alors, je demande à monsieur Lanteigne de répondre à la question, madame.

M. GILDARD LANTEIGNE :

1585 Donc, pour la première partie de la question, le tronçon entre Châteauguay et Sainte-Catherine, il y a une chaussée qui a été construite en 90 et, en 92, l'autre chaussée, les étagements ont été construits, ça s'est terminé en 93.

1590 Pour ce qui est du délai d'une autoroute à construire au sud, premièrement, il faudrait refaire une étude d'impact et la soumettre au ministère de l'Environnement puisqu'on examinerait différentes façons de bonifier, de trouver une solution optimale. On irait plus en détails. Donc, là, on parle de quelques années pour cette étape-là.

LA PRÉSIDENTE :

1595 Un instant. Ça, je pense que la directive du ministre concernant le projet soumis demandait d'examiner des options. C'est ce que vous avez fait dans le cadre de votre projet. S'il y a des éléments d'information additionnels à aller chercher, la loi permet au ministre de l'Environnement de demander de l'information. Ce n'est pas de refaire une étude d'impact. L'article 31.4 est spécifique à cet effet-là. Alors, il peut y avoir des compléments d'information, mais on ne recommence pas le processus. Alors, on poursuit.

1600 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

1605 On poursuit. Donc, à ce moment-là, il y a aussi la période requise pour acquérir les terrains que l'on ne possède pas et pour obtenir l'autorisation de la CPTAQ, étant donné que c'est en zone agricole. Donc, on parle d'un certain délai de l'ordre de peut-être trois ans pour pouvoir débiter les travaux.

M. YVON DESMARAIS :

1610 Par contre, le temps de la construction proprement dit de la route, à l'exception des expropriations, exemple. On bâtit demain matin la route. Vous dites comment ça pourrait prendre de temps pour faire 8 kilomètres. Si je me base à vos chiffres que ça a pris trois ans pour en faire 12 à Châteauguay, donc, je regarde, c'est dans des terres agricoles...

1615 **LA PRÉSIDENTE :**

1620 D'accord. On a compris. Alors, combien ça prendrait de temps à construire? Oubliez ce qu'il pourrait y avoir d'informations à aller chercher de façon additionnelle, par exemple, on a déjà vu des choses qui se sont faites plus vite que d'autres. Alors, techniquement.

M. GILDARD LANTEIGNE :

1625 Techniquement, je pense qu'il y aurait moins de difficulté. Donc, le temps serait un peu plus court. Si on parle de trois ans, on pourrait peut-être parler de deux ans.

M. YVON DESMARAIS :

1630 Par contre, quand vous parlez...

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Alors, ça, ça répond à votre question.

1635 **M. YVON DESMARAIS :**

Juste un petit complément.

LA PRÉSIDENTE :

1640 Un complément de question?

M. YVON DESMARAIS :

1645 Oui, un complément de question. C'est que monsieur parle de trois ans pour le tracé nord. Par contre, hier, quand j'écoutais, il part de l'année 0, l'année 1, l'année 2, l'année 3. Donc, ça fait quatre ans, pour moi.

LA PRÉSIDENTE :

1650 Précision.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1655 J'ai affirmé ça, hier. Quand on parle de l'année 0, c'est une année préparatoire. Ce n'est pas une année qu'on considère comme la construction. C'est des changements d'utilités publiques, Hydro-Québec, Bell Canada, Gaz Métropolitain. Alors, ce n'est pas des changements, des travaux dans l'emprise de la route. Ce sont des travaux dans l'emprise de la route mais qui n'affectent pas la circulation sur l'actuelle route.
1660

LA PRÉSIDENTE :

1665 D'accord. Mais dans le cas de l'option sud, est-ce qu'il y a de tels travaux à réaliser aussi?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1670 Je vais demander à monsieur Lanteigne de répondre à cette partie-là.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

1675 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

Oui, il y a certains travaux de déplacement d'utilités publiques et autres, au sud. Moins, peut-être. Mais il y en a quand même. Et puis ça prend quand même une période pour préparer les plans et devis, les documents d'appels d'offres, etc. On fait les déplacements d'utilités publiques dans cette période-là souvent. Donc, ça se chevauche.

M. YVON DESMARAIS :

1685 On suivra. Ma deuxième question: advenant que la 30 se fasse, que ça soit au sud ou au nord, pour qu'elle soit efficace, on disait hier qu'il fallait qu'elle soit accessible, qu'elle soit en fonction d'un bout à l'autre. Que s'il y avait un tronçon, exemple, Châteauguay, n'était pas accessible, n'était pas en fonction, ça nuirait au trafic. Monsieur Beaulieu parlait, hier, du monde de Maple Grove, de Ville de Léry, tout le côté ouest au complet.

1690 Par contre, si, moi, je regarde sur notre côté à nous autres, tout le trafic en transit, si l'autoroute se faisait au sud et qu'elle se faisait plus rapidement que le restant de l'autoroute 30 qui est à faire présentement, est-ce que ça aurait moins d'impact sur la vie de la population et du résidant sur la 132, si l'autoroute passait au sud, advenant que la section Châteauguay et que le pont Les Cèdres n'était pas fait avant la 30, du tronçon Candiac.

1695

LA PRÉSIDENTE :

On comprend bien votre question.

1700 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Dans l'hypothèse qui est énoncée dans la question, on peut facilement imaginer que le trafic et la circulation abondante, très abondante, aboutirait à Châteauguay dans l'axe de la 138

1705 et de la 30. Et, à partir de là, le réseau routier est *beaucoup plus faible+, si je peux dire, que l'actuelle 132 sur laquelle se déverse le trafic en provenance de l'autoroute 30 à Candiac.

1710 Alors, c'est dans ce sens-là que, hier, j'ai dit que ça créerait des difficultés majeures sur le réseau routier entre Châteauguay et Valleyfield. Le réseau est plus faible que la 132 qui est entre Candiac et Sainte-Catherine, présentement.

M. YVON DESMARAIS :

Mais, par contre, si la 30 se fait au sud, tout le trafic en transit qui prendrait la 30...

1715 **LA PRÉSIDENTE :**

Très bien, on a compris. Vous avez bien compris le sens de la question. Advenant la réalisation d'abord du segment situé à l'ouest, avant la partie Sainte-Catherine autoroute 15...

1720 **M. YVON DESMARAIS :**

Non. C'est le contraire. Si on fait la section Candiac/Sainte-Catherine en premier...

LA PRÉSIDENTE :

1725 Oui, c'est ça.

M. YVON DESMARAIS :

1730 ... et que Châteauguay/Vaudreuil n'est fait que par après, c'est sûr que le trafic qui part – un exemple, on va parler de Boucherville – puis qui s'en va prendre la 401, va passer à Châteauguay sur la 30 d'un bout à l'autre.

1735 Par contre, si on arrive à Châteauguay et que ce trafic-là ne peut pas continuer, il faut qu'il emprunte le pont Mercier. Si on fait la 30 présentement sur la 132, tout le trafic transit va passer sur l'axe de la 132. Si on la fait au sud, ce trafic-là va contourner le quartier résidentiel, si vous voulez, ou local, et va prendre le tracé sud pour finalement... tu vas avoir une rallonge du circuit parce qu'il va falloir qu'il reprenne le pont Mercier pareil, le temps que la section Châteauguay soit ouverte au trafic.

1740 C'est que, moi, c'est peut-être mal formulé un petit peu la question. C'est que, moi, dans la vision des choses, je me dis que si le trafic en transit passe au sud, ça va affecter moins le commerçant et les résidants de Sainte-Catherine, Delson, Saint-Constant et Candiac en passant au sud qu'en passant sur la 30 qui n'est pas débloquée à Châteauguay. Je ne sais pas
1745 si vous avez un complément...

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1750 Il y a sûrement un supplément d'information peut-être à aller chercher là-dessus. Monsieur Beaulieu, le ministère des Transports, quand il fait face à une situation comme celle-ci où, sur un projet d'autoroute, il y a encore deux tronçons majeurs à réaliser, comment planifier les travaux pour s'assurer qu'à l'un ou l'autre des endroits vis-à-vis ces tronçons-là, on minimise l'impact?

1755 Et, en particulier dans le cas présent, puisqu'il y a deux hypothèses possibles de tracé, l'une au nord, et l'une au sud, dans le cas qui nous occupe, si je reprends un petit peu les termes de la question, est-ce que de faire passer la circulation, de disposer de l'autoroute dans le tracé sud pourrait avoir un effet, diminuerait, si vous voulez, l'impact avant que tout le circuit soit complété.

1760

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1765 C'est une question assez difficile. C'est une situation assez difficile et assez laborieuse à analyser. Régler un problème de circulation en en créant un pire, on n'améliore pas grand-chose.

1770 Ce qui serait potentiellement envisageable, et ça, je n'en ai pas discuté ou on n'a pas fait d'hypothèse chiffrée sur ce sujet-là, ce serait, par exemple, de limiter les accès à certaines autoroutes. Ne pas mettre en opération certains accès à l'autoroute. Je pense entre autres à la circulation qui viendrait de l'autoroute 20, où on pourrait en interdire une certaine quantité d'accès, pour éviter qu'un trop grand débit de circulation se dirige vers Châteauguay, vers Sainte-Catherine, Saint-Constant, dans l'éventualité où le tronçon ouest serait terminé, le tronçon ouest étant Vaudreuil/Châteauguay, se terminerait avant l'autre tronçon.

1775 Dans l'éventualité où ça serait l'inverse, il faudrait faire des scénarios de ce type-là pour éviter d'engorger et d'augmenter le danger sur la 132 ou sur la 138 dans le secteur ChâteauguayXLéry jusqu'à Valleyfield, soit par la 138 ou autrement. Ces routes-là ne sont pas en mesure d'absorber un tel débit de circulation.

1780 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Ça va?

M. YVON DESMARAIS :

1785

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

1790 On va prendre une pause de 15 minutes.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

(REPRISE DE LA SÉANCE)

1795

LA PRÉSIDENTE :

Je vous demanderais, lorsque vous venez poser des questions, encore une fois, de bien cibler votre question, d'éviter les commentaires.

1800

Alors, on va reprendre avec madame Christine Caron. Je lui demanderais de se présenter, s'il vous plaît, on lui a demandé de faire une présentation.

Mme CHRISTINE CARON :

1805

Bonjour, madame la présidente! L'objet de la présentation est de vous situer le projet qui est devant vous dans le cadre du Plan de gestion des déplacements que le ministère des Transports a déposé au début de 2000 et, aussi, de façon très générale, de le situer par rapport au cadre d'aménagement métropolitain qui a été récemment déposé aussi par la ministre des Affaires municipales au nom du gouvernement.

1810

Je n'insisterai pas beaucoup là-dessus, parce que je sais que le ministère des Affaires municipales va faire une présentation complète. Alors, simplement illustrer les éléments les plus pertinents en rapport avec le projet.

1815

Alors, je remonte un petit peu aux orientations du plan de gestion de déplacement de façon à bien situer l'ensemble des interventions que le ministère prévoit faire dans la région métropolitaine.

1820

Alors, la première orientation, c'est de soutenir la compétitivité de l'économie, tant de l'économie métropolitaine que de l'économie québécoise, dans la mesure où Montréal est reconnue comme une plaque tournante en termes de transport des marchandises, ce qui est un élément absolument dynamique pour l'économie de l'ensemble de la province.

1825

Le deuxième objectif qui est de revitaliser et consolider le centre de l'agglomération et de faciliter l'atteinte des objectifs environnementaux. Le plan de gestion a effectivement été déposé avant que le cadre d'aménagement le soit. Il reste qu'il y avait déjà des orientations gouvernementales en matière d'aménagement qui prévoyaient la consolidation du tissu urbain et la consolidation du centre de l'agglomération métropolitaine. Alors, le plan s'appuyait déjà sur cette orientation-là.

1830

Je pense qu'on peut indiquer aussi que quand le cadre d'aménagement a été préparé, la même notion de centre d'agglomération qui est présente dans le plan de gestion a été retenue dans le cadre d'aménagement.

1835

L'atteinte des objectifs environnementaux, c'est évidemment dans l'esprit de Kyoto, c'est-à-dire la réduction des gaz à effet de serre et autres émissions atmosphériques.

1840

Renforcer, moderniser les réseaux de transport existants, c'est une orientation que le ministère a depuis de nombreuses années, c'est-à-dire de chercher d'abord à utiliser, à optimiser les infrastructures existantes et à optimiser leur utilisation avant d'en développer de nouvelles. Et, ça va pour le transport en commun comme pour le réseau routier. C'est-à-dire, il y a les réseaux qui sont déjà en place au niveau du transport en commun et il faut donc prioriser leur maintien.

1845

L'efficacité et l'équité du financement, c'est une question qui n'a pas été directement traitée dans le plan de gestion mais qui va l'être lors d'une consultation qui va avoir lieu dans le cours de cette année sur le financement du transport en commun.

1850

Alors, donc, les objectifs qui concrétisent un peu ces orientations-là, c'est diminuer le nombre de points de congestion dans la région métropolitaine, tant à des fins économiques, parce qu'on sait que la congestion, c'est très coûteux. On estime, au ministère, on a fait des études, en fait, qui ont permis de conclure que la congestion coûtait 500 M\$ par année à l'ensemble des contribuables, que ce soit au niveau du transport des marchandises en pollution ou en temps.

1855

Augmenter l'utilisation du transport en commun, c'est un des objectifs principaux. Accroître l'efficacité du transport des marchandises et gérer la demande plutôt que réagir.

1860

Ce qu'on veut dire par *gérer la demande*, c'est-à-dire plutôt que d'avoir une approche qui vise à desservir la demande existante, ça, il faut le faire, mais ce qu'on veut faire aussi, c'est jouer sur les motifs des déplacements, essayer de jouer sur les comportements des gens et faire en sorte que, puisqu'on leur en offre les moyens, par exemple, en augmentant l'utilisation du transport en commun, ils changent leur comportement modal, ils choisissent le transport en commun plutôt que la voiture automobile.

1865

Donc, ces objectifs et orientations se traduisent par une stratégie d'intervention prioritaire. C'est un ensemble d'interventions, puis c'est les priorités, dans le fond, qui les structurent.

1870

La gestion de la demande des déplacements, je vous en parlais tout à l'heure, modification des comportements, en mettant sur pied des programmes employeur en entreprise. Ce qu'on souhaite aussi faire, c'est développer avec nos partenaires municipaux, avec la CMM notamment, une politique en matière de stationnement qui aurait un effet, si on veut, limitatif

1875 sur l'utilisation des véhicules solo. Il y a des mesures fiscales aussi qui sont à l'étude et qui, là encore, appuieraient l'utilisation du transport en commun.

1880 Augmentation de l'offre de transport en commun et conservation du patrimoine. Intervention sur le réseau routier au centre de l'agglomération, que ce soit à travers le plan d'action avec la Ville de Montréal, que le ministère a signé avec la Ville de Montréal, ça veut donc dire qu'il y a des interventions, non seulement sur le réseau du ministère au centre de l'agglomération mais aussi sur le réseau municipal.

1885 Stratégie pour l'est de l'agglomération qui, tant au niveau du transport en commun que du transport routier était moins bien desservi. Donc, prioriser les investissements dans l'est de l'agglomération, de façon à supporter son développement économique.

1890 Alors, on voit comment la stratégie appuie les objectifs qu'on a identifiés tout à l'heure, c'est-à-dire des objectifs qui visent le transport en commun, qui visent le développement économique, mais qui visent le développement économique au centre de l'agglomération.

1895 Ensuite, les investissements sur le réseau routier qui mène au centre de l'agglomération. Il faut d'abord régler les problèmes à l'intérieur avant d'intervenir sur les accès. Réparation du routier stratégique. Ça, évidemment, c'est en parallèle, ça se fait en continu. Et, les projets partenariat public-privé.

1900 On s'est fixé des cibles, je pense, qui situent assez bien les perspectives du plan de gestion. Ces cibles-là visent 2006 mais sont évaluées, sont bâties, en fait, par rapport aux prévisions. C'est-à-dire que par rapport aux déplacements individuels en auto prévus en 2016, compte tenu de ce que les modèles nous disent, on souhaiterait une réduction de 5 % des déplacements en automobile.

1905 On vise aussi une augmentation de 9 % des déplacements en covoiturage, l'augmentation de 12 % en transport en commun et une diminution des véhicules-kilomètre de 5 %.

1910 En termes d'investissements, vous avez ici, en première ligne, les investissements en transport en commun qui sont partagés entre le volet conservation, amélioration et le volet développement. Bon, vous voyez qu'au niveau du plan de gestion des déplacements, comment ça se partage entre conservation et développement.

1915 Au niveau du métro, PGDM -- peut-être pour faire un peu référence, parce qu'il y a un tableau similaire qui a été déposé au niveau des audiences Notre-Dame, il y a des distinctions, il y a des différences par rapport au tableau. Alors, je vais les expliquer au fur et à mesure pour qu'il n'y ait pas de confusion.

Les chiffres qui apparaissent dans le PGDM sont ceux qui apparaissent dans le document que le ministère a publié, le plan de gestion lui-même, auquel s'ajoute le

1920 prolongement du métro à Laval, qui avait fait l'objet d'une décision antérieure. Donc, si vous voulez vérifier avec le plan de gestion, tout ce qui est dans la colonne PGDM, que ce soit transport en commun ou routier, ce sont les mêmes chiffres, plus le métro à Laval.

1925 L'item métro, ça représente des investissements qui se sont rajoutés. C'est des investissements pour la rénovation des systèmes du métro et des voitures du métro de Montréal. C'est une décision relativement récente qui s'est ajoutée à celle qui était déjà prise pour le plan de gestion des déplacements. Et, les projets en partenariat qui sont à l'heure actuelle -- bien, en fait, le projet en partenariat qui est à l'heure actuelle à l'étude pour le transport en commun, c'est le SLR sur l'estacade du pont Champlain.

1930 Alors, donc, en transport en commun, on voit qu'en conservation et amélioration des réseaux et des équipements existants, il y a 1,858 Md\$ et en développement, 1,8 Md\$ aussi, relativement équilibré.

1935 Au niveau du réseau routier, le plan de gestion prévoit en conservation et amélioration 1,7 Md\$ et 523 M\$ en développement.

1940 La nuance entre conservation et développement pour le routier peut-être vaut la peine d'être expliquée. Conservation, c'est évidemment tout ce qui a trait aux chaussées, à la réparation des chaussées de béton, par exemple, ou encore à l'amélioration des conditions géométriques ou de la fluidité.

1945 Quand on parle de développement, on parle de projet qui ajoute à la capacité routière. C'est pour bien situer que les efforts portent davantage, dans le fond, sur la conservation effectivement et l'amélioration des réseaux que sur l'augmentation d'offres de transport ou, en tout cas, de capacité, si c'est le cas, au niveau de la capacité routière.

1950 Donc, les investissements au niveau du transport en commun, un total de 3,7 Md\$, 54 % des investissements. Le réseau routier, 3,1 Md\$, 46 %.

1955 Vous me direz, bien, c'est moitié-moitié. Ça pourrait être davantage. Je pense qu'on se compare avantageusement aux États-Unis qui ont un programme d'investissement en transport, un programme global d'investissement dans une perspective de rénovation urbaine et, dans leur cas, le partage est un tiers, un tiers, un tiers. C'est-à-dire, un tiers pour le transport en commun; un tiers pour l'amélioration du réseau routier existant; et un tiers pour le développement. Alors, ce qui fait quand même, je pense qu'on se positionne assez bien par rapport à leur politique.

1960 Je reviens au projet, à l'autoroute 30. Bon, le projet, vous en avez entendu parler beaucoup depuis quelques jours. Les deux objectifs, les deux orientations du plan de gestion qui l'appuient particulièrement, c'est de privilégier les interventions. En fait, c'est une intervention qui soutient la compétitivité de l'économie régionale et québécoise. Ça va permettre de parachever le réseau stratégique, c'est-à-dire, de finir le maillage qui est constitué des

1965

autoroutes 20, 40, 15, 35, etc., dans l'ensemble de la région métropolitaine, permettant ainsi un accès plus facile aux marchés extérieurs, tant pour la région métropolitaine que pour la Montérégie vers l'Ontario et vers le sud des États-Unis.

1970

Le deuxième élément qui est de renforcer et de moderniser les réseaux de transport existant à l'échelle plus locale, c'est effectivement une amélioration de la sécurité et ça utilise un élément du réseau qui était déjà existant mais qui, tant au plan fluidité que sécurité, posait des problèmes majeurs.

1975

Je fais le lien avec le cadre d'aménagement métropolitain. Effectivement, je soulèverai uniquement les orientations que le projet appuie plus particulièrement. Peut-être dire un mot en général. Je pense qu'il y a une convergence au niveau des objectifs du plan de gestion des déplacements et du cadre d'aménagement relativement à l'aménagement du territoire, relativement aux objectifs environnementaux et relativement au développement économique.

1980

Et, au niveau du cadre d'aménagement, la planification des transports est positionnée, en tout cas quand on parle de transport des marchandises, c'est afin de trouver des moyens, tant au niveau de la planification des transports que de l'aménagement du territoire, pour appuyer le développement économique de la région métropolitaine, notamment en renforçant les pôles économiques à caractère international que le cadre identifié.

1985

Alors, c'est presque la même formulation. Le maintien, la compétitivité de la métropole sur le plan international.

1990

Donc, une des orientations, c'est de mettre en réseau les pôles économiques majeurs avec les pôles d'activités secondaires existants. Sur la Rive-Sud, le pôle économique qui est à caractère international, qui est retenu par le cadre d'aménagement, c'est celui de Longueuil, Boucherville, Saint-Hubert et le projet, mais évidemment le projet dans une perspective même immédiatement, mais encore plus dans une perspective de parachèvement complet de l'autoroute 30 va assurer une meilleure liaison entre Longueuil, Boucherville, Saint-Hubert et les pôles secondaires que sont Candiac, Delson et Sainte-Catherine.

1995

L'autre élément qu'on peut soulever, c'est le lien avec les agglomérations métropolitaines de recensement qui sont en périphérie de la région métropolitaine.

2000

Alors, sur la Rive-Sud, on a Saint-Hyacinthe -- enfin, si on commence au nord-est, il y a Sorel, Saint-Hyacinthe, Saint-Jean-sur-Richelieu et Salaberry-de-Valleyfield. Dans la perspective du cadre d'aménagement, ces agglomérations de recensement sont en support, dans le fond. Enfin, il y a un équilibre qui existe entre la métropole et ses agglomérations de recensement qui doivent continuer d'avoir un développement autonome, le moins dépendant possible de la métropole, mais quand même leur vitalité, si on veut, dépend de leur capacité à exporter au niveau des grands centres, que ce soit à Montréal ou des grands centres à

2005

l'extérieur.

Alors, donc, dans la perspective, on voit que la 30 dessert directement plusieurs de ces centres-là en les mettant en lien, d'ailleurs, avec toujours le pôle Longueuil, Saint-Hubert, qui est à l'intérieur de la région métropolitaine.

2010

Dernier élément pour terminer, ça aussi on en a parlé hier. Évidemment, la volonté gouvernementale de protéger la zone agricole est clairement identifiée dans le cadre d'aménagement. C'est l'orientation 7, en fait: assurer la permanence et l'aménagement durable de la zone agricole décrétée. Et, dans ce sens-là, le tracé se situant hors zone agricole est en conformité avec le cadre.

2015

Au niveau urbanisation, le cadre d'aménagement retient aussi une orientation qui est assez près de la nôtre, qui est celle de maintenir et d'améliorer les équipements existants dans une perspective de mieux contrôler les investissements publics. Alors, je pense que dans ce sens-là, il y a conformité, si on veut, ou il y a convergence au niveau des objectifs.

2020

Alors, en gros, je pense, c'est les éléments principaux dont je voulais vous faire part. Je pense que le cadre d'aménagement vous sera exposé de façon plus précise par le ministère des Affaires municipales.

2025

LA PRÉSIDENTE :

Merci. On va avoir quelques questions, si vous voulez rester.

2030

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Madame Caron, je voudrais faire un lien entre le projet précis de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132 et les orientations dont vous avez parlé. Vous avez vous-même fait un lien, après avoir exposé les grandes orientations et la stratégie générale, vous avez situé l'autoroute 30 dans son ensemble.

2035

Si je me réfère entre autres à deux des cartes que vous avez mises à un moment donné, l'une ou l'autre des acétates, soit celle sur les pôles de développement et celle sur les axes, on s'aperçoit que le secteur situé entre Candiac et Sainte-Catherine est en périphérie des grands axes de développement, qui est entouré en quelque sorte par des pôles.

2040

Est-ce que ma conclusion serait juste de dire qu'à ce moment-là, le rôle fondamental de l'autoroute 30 dans ce contexte-là est d'assurer un transit aussi efficace et aussi fluide que possible? Que la vocation principale, prépondérante de l'autoroute 30, c'est d'être une autoroute de transit? Par contraste, par exemple, avec une autoroute comme la 40 ou l'autoroute 10 qui ont davantage comme objectif ou comme vocation de faciliter l'entrée et la sortie vers Montréal.

2045

Monsieur Beaulieu, peut-être là-dessus?

2050

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Je vais demander à monsieur Séguin d'entreprendre la réponse à votre question, quitte à ce que madame Caron la complète.

2055

M. MICHEL SÉGUIN :

Fondamentalement, le principal bénéfice attendu par le parachèvement de l'autoroute 30, ce n'est pas une voie de contournement, mais c'est vraiment faciliter l'accessibilité aux marchés extérieurs et ce, pour l'ensemble des entreprises du Québec, particulièrement celles de la Montérégie. Faciliter l'accès aux marchés extérieurs, ça veut dire, évidemment, et ça va de soi pour beaucoup de gens, l'autoroute 20. L'autoroute 20 vers le marché ontarien.

2060

Toutefois, il faut savoir que l'autoroute 20 est aussi le principal axe d'accès au marché américain et ce, pour l'ensemble des entreprises québécoises. De fait, il y a environ 40 % de la valeur des exportations du Québec acheminées vers les États-Unis qui transite par l'autoroute 20 dans sa partie ouest, utilisant quatre postes frontaliers situés en Ontario: ceux de Windsor, Sarnia, Lansdowne et Fort Erie.

2065

Dans ce sens-là, l'autoroute 20 est un axe plus important pour accéder au marché américain du point de vue de la valeur des exportations que ne l'est l'autoroute 15, l'autoroute 15 vers le sud qui permet d'acheminer environ 30 % de la valeur des expéditions du Québec.

2070

Dans ce sens-là, le principal bénéfice attendu de l'autoroute 30, c'est vraiment l'accessibilité pour l'ensemble des entreprises au marché américain et au marché ontarien. Secondairement, évidemment que l'autoroute 30 va permettre une alternative à la traversée de l'île de Montréal.

2075

On l'a vu lors de la présentation, actuellement, les différentes autoroutes montréalaises convergent toutes vers un point unique situé sur l'île de Montréal. Évidemment, qu'en permettant de réunir ces autoroutes en un réseau, au-delà de ce point concentré qui est souvent congestionné, ça va permettre de choisir cette alternative-là pour le grand transit mais aussi ça va permettre de choisir un accès plus direct, je vous dirais, vers le lieu de destination ultime sur l'île de Montréal. Je m'explique.

2080

Pour les camions ou les automobilistes en provenance de l'ouest via la 20, quelqu'un qui veut accéder, par exemple, à Montréal-Est, aura sans doute avantage à utiliser l'autoroute 30 de manière à accéder via le pont-tunnel, dans la mesure où il n'a pas de matières dangereuses évidemment, via le pont-tunnel dans le secteur est de l'île.

2085

De la même façon, un automobiliste ou un camionneur qui arrive de l'autoroute 20 Est et qui se destine à l'extrémité ouest de l'île de Montréal, pourra utiliser avantageusement l'autoroute 30 pour se rapprocher de son lieu de destination et utiliser le meilleur lien interrive qui lui permet d'accéder le plus près possible de sa destination sur l'île de Montréal.

2090

2095

Donc, l'autoroute 30, c'est d'abord pour l'accessibilité aux marchés extérieurs. C'est aussi un lien évidemment alternatif à la traversée de l'île de Montréal. Mais comme on le soulignait lors de la présentation, c'est aussi au niveau local des bénéfices attendus en matière de décongestionner certains secteurs particuliers, on pense évidemment, en ce qui nous concerne présentement, du secteur Candiac, Sainte-Catherine, de même qu'en matière d'amélioration au niveau du bilan de la sécurité routière.

2100

C'est donc des objectifs ou des bénéfices attendus, tant au niveau local, quand on parle davantage de sécurité, qu'au niveau national, au niveau de faciliter l'accès aux marchés extérieurs.

2105

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Je voudrais m'attarder à la vocation principale. Vous dites que c'est pour faciliter l'accès aux marchés extérieurs, pour les entreprises de la Montérégie. C'est ce que je vous ai entendu dire au début.

2110

M. MICHEL SÉGUIN :

C'est bien ça.

2115

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2120 Bon, quand on parle des entreprises de la Montérégie, madame Caron, dans sa présentation, a dit que le pôle, le principal centre de concentration et de développement des entreprises gravitait autour de Saint-Hubert, Longueuil, Boucherville. Est-ce exact?

Mme CHRISTINE CARON :

2125 Si je peux me permettre une précision là-dessus, ça ne couvre pas toute la Montérégie. Ça couvre la Montérégie qui est comprise à l'intérieur de la région métropolitaine de Montréal. Donc, ça n'exclut pas les lieux de production qui sont très importants ailleurs en Montérégie.

2130 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

D'accord. Mais je voudrais demander à monsieur Séguin, on parle de l'accessibilité vers quels marchés? J'ai cru comprendre que c'était fondamentalement les marchés de l'ouest. Et, quand on parle des entreprises de la Montérégie -- c'est parce que je cherche un lien territorial entre la localisation des entreprises et la destination des marchés.

M. MICHEL SÉGUIN :

2140 Oui. Au niveau de la Montérégie, il faut d'abord voir une chose. Dans les années 95-96 sur la base des statistiques dont on disposait à ce moment-là, au niveau des exportations, au niveau des expéditions des fabricants exportateurs, la Montérégie expédiait plus aux États-Unis que l'île de Montréal. Donc, le marché américain est donc un facteur extrêmement important au niveau de l'économie montérégienne. Environ 40 % de la valeur des fabricants des exportateurs montérégiens était destiné aux États-Unis pendant cette période-là, alors que pour l'île de Montréal, c'est quelque chose comme 20 %.

On voit donc vraiment l'intérêt pour l'économie de la Montérégie de bénéficier de liens le plus efficace possible vers les États-Unis et vers l'Ontario, aussi accessoirement, je vous dirais.

2150 En termes de pôle de développement ou en termes de pôle économique, au niveau de la Montérégie, il y a un certain mythe je vous dirais qui existe, à savoir que les gens voient souvent la Montérégie, voient souvent l'activité économique montérégienne comme étant située dans la région métropolitaine de Montréal en proche Rive-Sud. Je vous l'ai souligné, ça relève plus du mythe que de la réalité. De fait, il y a peut-être ou à peu près 60 % de la valeur des expéditions manufacturières qui origine de l'extérieur de la partie sud de la région métropolitaine. Il y a donc 60 % des activités manufacturières, montérégiennes, j'entends, en dehors de la région métropolitaine.

2160 Pour ne citer qu'un exemple ou deux, la Haute-Yamaska, donc le pôle de Bromont-Granby, qui est un pôle extrêmement important, environ 20 à 25 % de la production

manufacturière émerge de certaines grandes entreprises, telles IBM, Générale Électrique, et un certain nombre d'autres au niveau de la haute technologie.

2165 Au niveau de la Montérégie en 1997, la production manufacturière totalisait environ 20-21 Md\$, alors que sur l'île de Montréal, c'était quelque chose comme 32 Md\$.

Fondamentalement, en matière de problématique de transport -- vous m'arrêterez si...

2170 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Écoutez, je vais vous demander d'être assez précis. Je vais reprendre ma question. Le secteur qui nous intéresse, puis mettons à l'ouest de Brossard à peu près jusqu'à Valleyfield, d'accord, disons le secteur qui nous intéresse jusqu'à l'ouest de la Montérégie, de ce côté-ci du Saint-Laurent sur la rive-sud du Saint-Laurent, ça représente une contribution de combien aux expéditions de la Montérégie?

2175 **M. MICHEL SÉGUIN :**

Je pourrais vous donner le chiffre précis par MRC, si vous le souhaitez.

2180 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

L'avez-vous pour Roussillon?

2185 **M. MICHEL SÉGUIN :**

Oui, je l'ai pour Roussillon. Roussillon, au niveau de la production manufacturière, c'est environ 1 Md\$.

2190 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

D'accord. Par rapport à?

2195 **M. MICHEL SÉGUIN :**

En 1996, c'était 976 M\$. Je parle ici de la production manufacturière totale. Il faut voir qu'environ, je vous dirais, 80 % de la production manufacturière totale est produite par des fabricants exportateurs. Ces derniers, toutefois, n'expédient pas la totalité de leurs expéditions sur des marchés extérieurs, le Québec demeurant dans tous les cas un marché important.

2200 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Donc, on parle de Roussillon comme étant environ 5 % de la production manufacturière de la Montérégie.

2205

M. MICHEL SÉGUIN :

Environ 5%.

2210

M. JEAN PARÉ, commissaire :

D'accord.

2215

M. MICHEL SÉGUIN :

Et, je pourrais vous le donner pour l'autre MRC, si vous le souhaitez.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2220

Non, ça suffit avec ça. C'est parce que je reviens à ma question. Ma préoccupation, c'est que l'autoroute 30 est, bien sûr, une voie qui facilite l'accès vers les marchés, ça, je souscris à ça. Mais le territoire qui nous concerne en ce moment se trouve, ni plus ni moins, en situation de -- est traversé par l'autoroute 30, beaucoup plus que générateur d'expédition utilisant l'autoroute 30. Est-ce que je me trompe?

2225

M. MICHEL SÉGUIN :

C'est certain qu'une autoroute, c'est un équipement qu'on met en place davantage dans une perspective métropolitaine et je dirais même nationale. En l'occurrence, une autoroute, c'est un équipement national et ça va desservir l'ensemble du sud du Québec.

2230

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2235

Parlant d'un second point, rapidement, madame Caron, vous avez également fait allusion au transport en commun.

Mme CHRISTINE CARON :

2240

Oui.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2245 Et, aux objectifs que vous visez d'augmenter de 12 % d'une façon générale, dans l'agglomération métropolitaine, l'utilisation du transport en commun. Dans l'hypothèse où des projets de transport en commun amélioré sont réalisés et touchent la Rive-Sud, est-ce que l'augmentation du transport en commun se traduit éventuellement par une diminution ou un ralentissement de la croissance des débits automobiles?

2250 **Mme CHRISTINE CARON :**

2255 Non. Bien, je vais vous répondre au niveau des tendances. Si on se base sur l'analyse des derniers recensements et des dernières enquêtes origine-destination, les tendances nous indiquent que les déplacements motorisés, c'est-à-dire les déplacements en véhicule, que ce soit en voiture ou en transport en commun, augmentent, mais que les déplacements en automobile augmentent plus rapidement que ce qu'on avait prévu. Et, c'est lié pas nécessairement à l'offre.

2260 Je pense que votre question, c'est est-ce qu'on ajoute de l'offre en transport en commun, est-ce que ça va nécessairement faire diminuer l'utilisation de l'automobile? Non. Ce n'est pas automatique. On souhaite que si l'offre est bien ciblée, que ça fasse augmenter l'utilisation du transport en commun, mais il reste que les déplacements en véhicules automobiles augmentent, indépendamment de l'offre en transport en commun et, ça, c'est lié beaucoup à la situation démographique, c'est lié beaucoup au mode de vie, aux conditions socio-économiques.

2265 Si, par exemple, vous êtes une famille qui êtes déjà localisée en banlieue, que les deux conjoints travaillent et qu'il y a des enfants qu'il faut reconduire à la garderie, c'est très difficile de penser à l'utilisation du transport en commun, même si on a un train de banlieue à côté de chez soi. Je résume, je donne un exemple qui est peut-être un peu frappant, mais c'est ça qui nous confronte comme tendance.

2275 Et, c'est dans ce sens-là que je vous disais qu'il faut aussi pouvoir jouer sur les comportements, mais il faut pouvoir s'appuyer aussi sur des politiques d'aménagement du territoire qui vont dans le sens d'une densification du territoire, malgré qu'on est bien d'accord que ce n'était pas une panacée, que la forme urbaine est déjà considérablement, passablement déterminée. Et, donc, que avant de pouvoir générer des transferts modaux importants, c'est difficile. Je conviens que 12 % est un défi.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2280 D'accord. Et, surtout ce que vous nous dites, c'est qu'il n'y a pas de transfert automatique de l'un vers l'autre. En d'autres termes, qu'il y a des objectifs intrinsèques du développement du transport en commun mais que, par ailleurs, même les objectifs de la gestion de la demande automobile demeurent en soi, ont leurs propres exigences, 2285 indépendamment du transport en commun. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2290 Alors, merci pour votre témoignage, madame. Le ministère des Transports nous a informés qu'aujourd'hui, cet après-midi, il y a des gens, des experts qui pourraient nous parler de la question de l'hydrologie.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2295 Oui, madame la présidente, en géotechnique et en hydrogéologie. Nous avons deux experts. Monsieur Denis Lessard, ingénieur du ministère des Transports en géotechnique, et monsieur André Drolet, géologue du ministère des Transports pourraient venir présenter le sujet de leurs travaux concernant l'autoroute 30 dans l'axe de la 132.

2300 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, ils peuvent être ici seulement cet après-midi?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2305 Oui, seulement cet après-midi.

LA PRÉSIDENTE :

2310 Alors, on va les recevoir tout de suite.

M. DENIS LESSARD :

2315 Bonjour à tous! Mon nom est Denis Lessard. Je travaille présentement au Service géotechnique et géologie à Québec au central, au ministère des Transports du Québec.

2320 En 2001, le ministère des Transports du Québec a fait effectuer une analyse des terrains, c'est-à-dire une approche préliminaire au niveau de la caractérisation des sols, tout le long du parcours du tronçon de la future autoroute 30. Alors, nous avons effectué onze forages répartis tout le long, environ 7 kilomètres de long, à partir de l'ouest F1 jusqu'à F11 du côté est.

2325 L'étude avait pour premier but de caractériser vraiment à chaque endroit où ce qu'il va y avoir des structures majeures, c'est-à-dire des ponts, des ponts à étagement, tout le long de la future autoroute.

Alors, au travers des essais qu'on a effectués, on a relevé plusieurs échantillons pour déterminer la nature des sols à savoir si c'était des sols granulaires ou des argiles pour prévoir les futures difficultés quand nous allons construire chacune des infrastructures majeures.

2330 À titre d'exemple, je peux vous montrer un résultat de forage, le forage F1 où on peut apercevoir en premier lieu, bon, nous avons une petite couche de sol organique mais, par la suite, on a du gravier sableux et silteux et, par la suite, on frappe le roc, quand même ce n'est pas très profond, à 3.28 mètres, un roc composé de calcaire avec des lits interstratifiés de schiste.

2335 Le roc, en général, tout le long du tracé est situé à environ, ça part de 1.1 mètre de profondeur jusqu'à le plus profond, on est allé jusqu'à environ 9, 10 mètres, avec une moyenne, je dirais, de 5 à 6 mètres de profond.

2340 Un autre exemple de forage. Le forage F2, où on n'avait pas le choix, on a commencé à forer sur le bord de la route. On a des éléments de fondation d'une route ici, du Mg 56 et Mg 20 et, ensuite, on a frappé un petit horizon de silt graveleux et, par la suite, le roc.

2345 Tout ça pour vous dire que dans l'ensemble, les types de sol qu'on a rencontrés, ce ne sont pas des sols à problème. Il y a eu quelques horizons d'argile qui ont été traversés mais c'était sur des épaisseurs minimales. Ou encore, la seule place, c'était vis-à-vis le forage F8 – je vais vous représenter la figure du début – où il y avait quand même plusieurs mètres d'épaisseur d'argile dans la région du forage F8, mais les résultats en laboratoire ont précisé que la résistance était quand même assez élevée de l'argile. Des résistances au cisaillement et des
2350 essais de consolidation nous ont précisé la nature de cette argile-là qui est quand même assez résistante.

2355 Alors, avec les essais qu'on a effectués tout le long dans les forages, on a eu quand même des bons résultats au niveau des essais standard, des essais de pénétration ici qui sont révélés par les chiffres vis-à-vis la colonne N. On a des bonnes indications à savoir que les sols sont quand même assez compacts, puis qu'ils vont offrir une bonne résistance suite au rabattement de la nappe phréatique.

2360 Je vais vous montrer un dernier exemple encore d'un forage. Lui, il était plus profond, le F4 où on voit que c'est une stratigraphie quand même assez variée. On a la fondation de la route ici et, ensuite, on a des alternances de silt sableux, silt argileux, silt sableux et quand même avec des indices N assez élevés dans l'ensemble. Et toujours le fameux roc, c'est un schiste noir ici devenant calcaireux. Le premier ou deux premiers mètres sont assez fracturés mais, par la suite, ça devient un roc assez simple.

2365 Alors, dans la problématique qui nous intéressait principalement...

LA PRÉSIDENTE :

2370 Est-ce que vous allez pouvoir nous présenter les conclusions de votre étude?

M. DENIS LESSARD :

2375 En général, tout le long du tracé, le rabattement de la nappe phréatique va être minime, c'est-à-dire que la dépression, les zones en déblai, on observe quand même des zones ici, une cuvette d'environ 2.5 kilomètres dans cette zone-là ici, qui va entraîner un rabattement de la nappe phréatique de quelques mètres.

2380 Le problème, c'est d'évaluer exactement de combien la nappe phréatique va être rabaissée. Alors, on a émis quelques hypothèses et dans le pire des cas, si on marque ici l'emprise, ici, avec la future autoroute, la voie de service et, par la suite, si on fixe un bâtiment à peu près à 5 mètres de l'emprise, le rabattement va être minime ici. Mais si on met les choses au pire à 1 ou 2 mètres de rabattement, ça provoque des légères contraintes qui vont, dans le pire des cas, occasionner des tassements négligeables. On parle de l'ordre de quelques
2385 millimètres dans le pire des cas. Ça, c'est les résultats qu'on a obtenus à partir des onze forages préliminaires.

2390 Il faut comprendre par la suite qu'il va y avoir des études précises et plus poussées pour chacune des onze structures et, à ce moment-là, on va disposer d'une banque de données beaucoup plus large pour prévoir s'il va y avoir des tassements plus accentués. Mais jusqu'à maintenant, rien nous laisse croire qu'il va y avoir des problèmes associés au rabattement de la nappe phréatique.

2395 Alors, je pense que ça fait le tour de l'étude préliminaire.

LA PRÉSIDENTE :

Complément d'information sur cet aspect-là, ministère des Transports?

2400 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Sur cet aspect précis là, non, pas de complément d'information. Et on pourrait passer à monsieur André Drolet, géologue.

2405 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien.

2410 **M. ANDRÉ DROLET :**

Alors, le groupe que je dirige, le groupe mécanique des roches au sein du même service, a effectué deux études. La première, un inventaire hydrogéologique des ressources hydriques sur le territoire couvert par l'étude. Donc, c'est une étude systématique que le
2415 ministère des Transports fait sur toutes ses études pour déterminer comment s'alimentent les gens en eau potable.

Donc, on regarde évidemment quand il y a un aqueduc régional ou un aqueduc municipal, on regarde comment ils sont organisés et puis, aussi, on regarde la problématique
2420 des puits de particuliers.

Dans le cas qui nous concerne, la majorité des gens sont alimentés par un réseau intermunicipal formé des quatre municipalités qui font partie du projet et qui s'alimentent à partir de deux prises d'eau qui sont situées dans le fleuve Saint-Laurent. Donc, on pompe l'eau dans
2425 le fleuve Saint-Laurent, il y a une usine de filtration, un réservoir et toute une série de conduites qui alimentent les quatre municipalités en question.

Sur tout le projet, on a répertorié seulement que cinq puits individuels. Ce sont cinq puits artésiens, donc des puits qui sont forés dans le roc, et puis deux de ces puits-là, avec leur
2430 résidence, vont être expropriés dans le cadre des travaux, et puis les trois autres puits qui sont situés tout près de la route 132, la majorité ne servent même pas pour l'eau d'alimentation pour boire, c'est de l'eau pour arroser ou pour d'autres services.

Si on prend cette carte-là ici, les cinq puits dont je vous parle sont tous localisés sur le bord de la rivière à la Tortue, ici, dans le secteur tout près de la rivière à la Tortue. Donc, cinq
2435 puits, il va en rester trois. Puis ce sont des puits artésiens, donc même si on vient rabattre la nappe dans le mort-terrain au-dessus du roc, ces puits-là s'alimentent dans le roc, donc pas de problème au niveau d'alimentation en eau ou de baisse de productivité de ces puits-là. Et puis, peu importe ce qu'il advient, il y a le réseau d'aqueduc qui est là, on peut relier ces résidences-
2440 là ou ces bâtisses-là avec le réseau d'aqueduc.

C'est la conclusion ou les grandes conclusions, si vous voulez, de l'étude et de l'inventaire hydrogéologique.

2445 **LA PRÉSIDENTE :**

Pouvez-vous nommer la carte, s'il vous plaît, la figure, pour les transcriptions?

2450 **M. ANDRÉ DROLET :**

Elle n'a pas de numéro. C'est la carte qui apparaît dans un autre rapport, le deuxième rapport dont je vais vous parler dans le moment.

2455 **LA PRÉSIDENTE :**

Essayez de nous donner un numéro.

2460 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

D'accord. On va vous donner un repère en référence avec le rapport qui va être déposé.

LA PRÉSIDENTE :

2465 D'accord.

M. ANDRÉ DROLET :

2470 C'est la carte qui va apparaître dans le rapport sur la compagnie Stella Jones dont vous pouvez obtenir copie et dont je vais vous entretenir dans le moment.

LA PRÉSIDENTE :

2475 Merci.

M. ANDRÉ DROLET :

2480 C'est la seule carte, d'ailleurs, qu'il y a dans le rapport de Stella Jones. Et puis évidemment, comme je vous disais, il y a deux aspects qu'ils nous ont demandé de regarder. Donc, l'inventaire hydrogéologie. Et l'autre aspect ou l'autre questionnement, c'est que certaines personnes ou une certaine partie de la population s'interrogeait à savoir si la compagnie Stella Jones qui est située ici à peu près à 1.5 kilomètre au sud du tracé de la route 132 pouvait causer problème par le fait que, bon, alors si on vient construire ici en dépression et qu'on rabat la nappe, est-ce qu'on peut rabattre des contaminants qui viendraient de la compagnie en question.

2485 Je dois dire d'entrée de jeu qu'on n'est pas allé faire évidemment de relevé sur les terrains de la compagnie Stella Jones, voir s'il y avait de la contamination ou pas, c'est en dehors de nos emprises, ce n'est pas de notre juridiction.

2490

On est tout simplement parti avec l'idée -- bon, la compagnie est située ici. Ce que vous voyez de tracés en rouge, ce sont les bassins d'alimentation des trois grands cours d'eau qui traversent notre contrat. Donc, ici, la rivière à la Tortue; ici, on a la rivière Saint-Pierre; et puis

2495 ici, la rivière Saint-Régis. Saint-Pierre et Saint-Régis se rejoignent ici pour un petit bout de rivière maintenant qui s'en vient se jeter dans le fleuve Saint-Laurent. Donc, ce sont tous des tributaires de la rivière Saint-Laurent et dont l'écoulement, évidemment, se fait du sud vers le nord.

2500 Ce qui est en rouge, ce sont les bassins d'alimentation de chacune de ces rivières-là. Pour faire une explication rapide, si on prend l'exemple du bassin d'alimentation qu'il y a là, les flèches en rouge vous montrent le sens d'écoulement des eaux souterraines et des eaux de surface. Donc, toutes les eaux de précipitation ou de fonte qui tomberaient à l'intérieur de ce bassin-là se drainent vers la rivière ici, qui fait cheminer ces eaux-là jusqu'au fleuve. Et, ainsi de suite.

2505 Si on prend maintenant notre compagnie Stella Jones, on a 90 % de la superficie de la compagnie qui se trouve dans le bassin de la rivière Saint-Pierre, 10 % dans le bassin de la rivière à la Tortue et puis on peut voir même que le bout du terrain ici est complètement sur la rive de la rivière. Donc, dans le moment, s'il y avait une éventuelle contamination qui venait de
2510 ce terrain-là, elle migrerait vers les cours d'eau respectifs, ici vers la rivière à la Tortue, ici vers la rivière Saint-Pierre et s'en irait par les eaux de ruissellement, donc, par les cours d'eau vers le fleuve Saint-Laurent en bout de ligne. D'accord?

2515 Et puis pour finir, si on prend justement que 90 % de la compagnie Stella Jones est à l'intérieur de ce bassin d'alimentation là, notre route ici ne traverse le bassin que sur 500 mètres de long et dans un secteur où on est en remblai, parce qu'on est en remblai d'approche pour la route que vous voyez ici. Donc, il n'y aura aucun rabattement qui va se faire ici, de nappe. Et, même s'il y en avait un, les rabattements sont tellement proches de nos emprises que jamais on pourrait rabattre aussi loin que 1,5 kilomètre de la route.

2520 Donc, en conclusion, d'aucune façon ce qu'il pourrait y avoir comme contaminant ici ne peut se retrouver par drainage ou par voie naturelle dans nos emprises.

LA PRÉSIDENTE :

2525 C'est clair. Restez quand même pas loin.

2530 Du côté du ministère de l'Environnement, pouvez-vous nous dire s'il y a des caractérisations en cours?

M. JACQUES ALAIN :

2535 Oui. J'ai consulté un hydrogéologue au ministère et le service en question a fait faire une étude concernant l'acide contaminée de Stella Jones et, effectivement, c'est un site contaminé et qui contamine la nappe phréatique. Je vais vous lire le commentaire du spécialiste:

2540 *Dans le cadre du suivi de 98 et 2001, des dépassements des critères de résurgence dans les eaux de surface ou infiltrations dans les réseaux d'égout du MENVIQ ont été observés pour certains HAP et phénols dans des puits d'observation à l'intérieur des limites de la propriété de Stella Jones. Il y a deux enclaves de contamination.*

2545 Et, suite à l'examen de tout ça et des sites de forage qui ont été faits dans ce secteur, les spécialistes en arrivent à la même conclusion que monsieur Drolet. C'est que le rabattement de la nappe dans le secteur par la dépression de l'autoroute n'aura pas d'influence. Ça ne sera pas affecté.

LA PRÉSIDENTE :

2550 Très bien. Alors, c'est clair en ce qui concerne le projet soumis. Maintenant, je pense que uniquement pour informer les gens, est-ce que ce serait possible de savoir s'il y a une démarche pour restaurer, pour réduire le risque à l'environnement actuellement en cours?

M. JACQUES ALAIN :

2555 Actuellement, la nappe, elle est stable. Ça ne bouge pas apparemment. Et, il y a quand même des démarches d'entreprises avec des compagnies pour restaurer ça, effectivement. Mais quand? Je ne sais pas. Le spécialiste qui a examiné ce dossier-là, il pourrait être en contact téléphonique si vous voulez le contacter.

2560

LA PRÉSIDENTE :

2565 C'est simplement parce qu'une partie du terrain va vers le bassin de drainage de la rivière à la Tortue, qui est près de la rivière à la Tortue. C'est là où vous avez observé des puits individuels?

M. ANDRÉ DROLET :

2570 Non, non, non. Ici, il y en a juste 10 % qui s'en va vers la rivière à la Tortue.

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça.

2575 **M. ANDRÉ DROLET :**

2580 Puis quand ça gagne la rivière, bien, évidemment, ça s'en va par ruissellement. Les puits dont je vous parle sont des puits artésiens, donc des puits dans le roc en dessous du mort-terrain. Donc, il n'y a pas garantie qu'il y a une connectivité hydraulique entre la nappe de surface et la nappe dans le roc.

LA PRÉSIDENTE :

2585 Mais on ne le sait pas.

M. ANDRÉ DROLET :

Ça, on ne le sait pas. On n'est pas allé jusque là.

2590 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Et, est-ce qu'il va y avoir des suivis par rapport aux puits?

M. ANDRÉ DROLET :

2595 Absolument. C'est dans nos politiques, ça. Avant les travaux, pendant les travaux et deux ans après les travaux, on fait des prélèvements d'eau dans les puits. On prend évidemment des relevés de niveau d'eau aussi dans les puits. Donc, on a un suivi qui se fait et puis on produit un rapport, nous, au ministère de l'Environnement à chaque année pour ce suivi-là.

2600 **LA PRÉSIDENTE :**

2605 Ça va être très important que ce soit fait avant pour établir justement...

M. ANDRÉ DROLET :

2610 C'est enchâssé dans notre méthodologie. C'est toujours comme ça qu'on procède, puis c'est pour nous protéger aussi qu'on y va avant, pour être sûr d'avoir la qualité de l'eau avant nos travaux.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2615 C'est tout. On n'a pas autre chose.

LA PRÉSIDENTE :

C'est bien. Merci.

2620 Nous allons poursuivre avec madame Louise Forget.
Monsieur Mario Verville.

M. MARIO VERVILLE :

2625 Est-ce qu'il serait possible de consulter la carte du ministère des Transports qui concerne l'autoroute, près de Mosti Mondiale, donc dans la partie ouest complètement.

2630 Alors, madame la présidente, bonjour! Monsieur le commissaire! Mon nom est Mario Verville. Je suis directeur du Service de l'urbanisme de la Ville de Saint-Constant. J'ai aussi participé au comité intermunicipal de l'autoroute 30 pour les municipalités.

2635 Alors, la Ville de Saint-Constant est présentement en train de réaliser un important projet de développement commercial en bordure de la route 132. Le projet consiste à développer un espace commercial sur un terrain d'une superficie de 1 800 000 pieds carrés. La municipalité envisage avec le promoteur de développer au-delà de 450 000 pieds carrés de développement commercial. C'est un projet d'investissement de 60 M\$ et la création d'environ 1 500 emplois. Dans ce projet-là, il y a environ 10 à 15 bâtiments de prévus dans notre espace de développement.

2640 Idéalement, si c'était possible d'avoir l'autre cartographie qui est sur le projecteur à canon, parce que ça va peut-être être plus précis, on va voir tout l'espace du Wal-Wart, principalement.

M. GILDARD LANTEIGNE :

2645 C'était la carte 17.15, et celle-là, c'est la carte 17.14.

M. MARIO VERVILLE :

2650 Alors, peut-être juste pour vous préciser, le terrain dont je vous parle, c'est le terrain qui est juste en face de l'échangeur Léo, effectivement. Donc, juste là, c'est un terrain d'une immense superficie sur lequel le développement est déjà amorcé. Il y a déjà des commerces en opération actuellement.

2655 Alors, ce projet en cours de réalisation, nous avons avisé le ministère des Transports de l'intention de la Ville de Saint-Constant de poursuivre le projet sur le terrain qui est immédiatement adjacent, donc immédiatement à l'ouest. Dans le processus de négociation avec le ministère des Transports, on a demandé au ministère d'avoir la possibilité d'avoir une voie pour accéder au terrain immédiatement adjacent. Donc, on peut le voir. C'est un terrain d'environ un demi-million de pieds carrés, immédiatement à l'ouest du projet qu'on est en train de développer.

2660

2665 Je vous rappelle actuellement que l'autoroute en question possède des voies de service qui sont unidirectionnelles vers l'est, donc dans la partie sud, sens unique, unidirectionnelle vers l'est. En développant notre terrain commercial où, là, actuellement, dont je vous parlais 1 800 000 pieds carrés est en voie de développement, on est en train de planifier le développement immédiatement à l'ouest et la municipalité cherche à prévoir un lien direct, puisque les commerces qui sont prévus sur l'autre terrain immédiatement adjacent sont complémentaires au premier projet que nous sommes en voie de développer.

2670 Alors, nous avons demandé au ministère et on a discuté un certain nombre de paramètres pour permettre une allée à double sens sur la voie de service, pour permettre des liens directs entre le terrain existant, celui qui est en voie de développement actuel, et celui que nous sommes en train de planifier.

2675 Sur le plan que j'ai vu aujourd'hui, évidemment, on ne voit pas la voie à contresens entre les deux terrains. Donc, ma question est la suivante: est-ce que le ministère -- tout au long du processus de négociation, le ministère nous a mentionné qu'il était techniquement réalisable et possible d'aménager un tel lien. Est-ce que c'est effectivement possible? Et, est-ce que le ministère a véritablement l'intention de réaliser ce lien dans les deux directions?

2680 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Beaulieu.

2685 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Nous sommes disposés à étudier cette proposition, mais avant de prendre position de façon définitive, nous aimerions voir toutes les facettes, alors tous les tenants et aboutissants avant que nous puissions prendre position sur ce projet-là.

2690 **LA PRÉSIDENTE :**

Qu'est-ce qu'il vous manque comme information?

2695 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Je vais demander à monsieur Lanteigne de répondre à ces particularités-là bien précises, pour vous.

2700 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

Donc, il s'agit de s'assurer qu'on a l'espace X par exemple, à l'endroit où est la voie de service, c'est près de l'autoroute X on a l'espace suffisant pour aménager l'équipement. L'endroit de l'intersection dont on aurait besoin pour accéder au terrain n'est pas encore précisé.

2705 Il s'agirait aussi de voir que l'intersection ici, l'axe de la rue Léo et de la voie de service sud, a la capacité pour prendre le mouvement supplémentaire qu'il y aurait vers l'ouest. Donc, il y a différents aspects. La configuration de l'espace commercial n'est pas encore connue, naturellement, donc il y a plusieurs choses à discuter pour s'assurer que ça fonctionne et que ça ne nuit pas au fonctionnement de l'ensemble.

2710

LA PRÉSIDENTE :

Donc, si je résume, en tout cas si je vous ai bien compris, c'est probablement possible, mais avant de définir comment, il faudrait encore obtenir de l'information et préciser justement les modalités.

2715

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Vous avez bien compris.

2720

M. MARIO VERVILLE :

Donc, dois-je en conclure qu'à partir du moment où c'est réalisable et ça n'entraîne pas un conflit d'utilisation en termes de circulation, le ministère va réaliser l'infrastructure? Est-ce que c'est ça que je comprends?

2725

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Beaulieu.

2730

M. RÉJEAN BEAULIEU :

C'est pensable, oui.

2735

M. MARIO VERVILLE :

Pensable ou...

LA PRÉSIDENTE :

2740

Un peu plus précis?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2745

Dans les cas d'utilisation, quand ce genre d'équipement-là est demandé, il faut regarder à qui il est utile. Et, il répond à quels besoins. Alors, dans certains cas, on négocie avec les

municipalités des protocoles pour que les municipalités contribuent aux frais additionnels que ça représente par rapport au projet intégral du ministère.

2750 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, c'est une négociation.

2755 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Oui.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2760 Un complément d'information, monsieur Beaulieu. Est-ce que d'autres projets ou d'autres secteurs le long du tronçon seraient susceptibles de donner lieu à des demandes analogues pour des voies de service à double sens?

2765 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Il faudrait que je vous revienne là-dessus, sur ce point-là. À moins que monsieur Lanteigne réponde maintenant.

2770 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

Il y a un court secteur à la sortie de l'autoroute, près du boulevard Georges-Gagné, où est-ce qu'on s'est montré ouvert à aménager une voie à contresens, afin de desservir l'axe Georges-Gagné qui a un débit de circulation quand même assez élevé. Donc, ça existe ailleurs, si c'est là votre question.

2775

M. MARIO VERVILLE :

Est-ce que je peux me permettre de faire une autre intervention ou un commentaire?

2780 **LA PRÉSIDENTE :**

Non. Une question.

2785 **M. MARIO VERVILLE :**

C'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

2790 Une question.

M. MARIO VERVILLE :

2795 Peut-être juste expliquer le motif peut-être pour cet élément-là, compte tenu de la complémentarité. Parce qu'il faut dire...

LA PRÉSIDENTE :

2800 Je vous inviterais à le souligner dans votre mémoire.

M. MARIO VERVILLE :

D'accord.

2805 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça serait important.

M. MARIO VERVILLE :

2810 Deuxième question.

LA PRÉSIDENTE :

2815 Oui?

M. MARIO VERVILLE :

2820 Le ministère des Transports...

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2825 Excusez-moi. Je pense que vous vous prépariez à...

M. RÉJEAN BEAULIEU :

On a justement l'acétate pour illustrer le dernier propos de monsieur Lanteigne.

2830 **LA PRÉSIDENTE :**

Le deuxième, oui.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2835

Le tronçon Georges-Gagné.

M. GILDARD LANTEIGNE :

2840

Donc, c'est l'acétate 17.11. Alors, l'autoroute 30 et la sortie qui donne accès à l'axe plus loin de Saint-Pierre/des Écluses, dans cette sortie-là, il y a possibilité de bifurquer vers le nord et de revenir à l'axe Georges-Gagné. Donc, l'aménagement qui est envisagé ici va à contresens sur une courte distance d'environ 100, 150 mètres.

2845 **M. MARIO VERVILLE :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2850

Votre autre question?

M. MARIO VERVILLE :

2855

D'accord. Deuxième question. Le ministère des Transports nous a informés qu'il a l'intention de céder aux municipalités les voies de service longeant l'autoroute 30 en bordure de la route 132 actuelle. Peut-il nous assurer que ces routes-là, dans l'éventualité effectivement que ce soit cédé aux municipalités et qu'on doive en assumer l'entretien et la gestion, etc., peut-il nous assurer que ces routes seront construites pour résister le plus longtemps possible? Et que, d'autre part, elles soient conçues de manière à supporter le trafic ou la circulation de véhicules lourds sur ces routes-là?

2860

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2865

Alors, ces routes-là voies de service seront construites selon les règles de l'art et les normes en vigueur pour le genre de circulation qui y est dédiée.

LA PRÉSIDENTE :

2870 Y compris les véhicules lourds qui pourraient devoir les emprunter?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2875 Y compris les véhicules lourds qui auront affaire sur les voies d'accès.

M. MARIO VERVILLE :

Ça complète ma question. Merci.

2880 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

Monsieur Stéphane De Serre, s'il vous plaît.

2885 **M. STÉPHANE De SERRE :**

Bonjour!

LA PRÉSIDENTE :

2890 Bonjour!

M. STÉPHANE De SERRE :

2895 Je suis ici à titre d'employé de la Ville de Delson et représentant du comité intermunicipal. Ma première question: la construction de l'autoroute 30 a des impacts importants sur le réseau de circulation locale à Delson. En effet, le MTQ a obligé la municipalité à prendre position sur la localisation d'un seul lien nord-sud sur le territoire municipal.

2900 Par conséquent, dans notre projet de l'autoroute 30, le lien nord-sud de la municipalité, soit la rue Principale, sera abandonné. Afin de maintenir un lien direct entre le nord et le sud de la municipalité, soit de part et d'autre de l'autoroute 30, la municipalité se voit dans l'obligation de prolonger le boulevard Georges-Gagné, de l'échangeur du même nom, jusqu'à la rue Principale.

2905 La municipalité a débuté des négociations avec le MTQ concernant un partage des coûts associés à ces travaux. De plus, un protocole d'entente avec le MTQ a été établi dans ce sens.

2910 Dans ce contexte, la Ville de Delson demande au MTQ s'il entend continuer de respecter les termes du protocole qu'il a présenté et s'il est prêt à poursuivre les discussions concernant le partage des coûts associés à ces travaux. Je pourrais déposer à la commission le protocole d'entente qui a été préparé par le ministère.

LA PRÉSIDENTE :

2915

Monsieur Beaulieu.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2920

Alors, on pourrait appliquer à cette question-là la même réponse que j'ai faite pour la rue Léo, c'est-à-dire que le ministère va voir à ce qu'il y ait un lien routier entre la route et c'est la rue Principale, c'est ça qui est le prolongement de Georges-Gagné.

M. STÉPHANE De SERRE :

2925

Ma deuxième question...

LA PRÉSIDENTE :

2930

Cependant, en ce qui concerne le partage des coûts, comment ça se voit, ça?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2935

En termes de partage des coûts, règle générale, on s'entend avec un protocole, parce le ministère va assurer qu'il y ait un lien routier entre les bretelles et la rue Principale. Il va arriver que les municipalités vont demander des équipements additionnels et c'est là-dessus qu'il faut s'entendre au niveau des coûts.

LA PRÉSIDENTE :

2940

Donc, l'infrastructure de base, ça fait partie du projet.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2945

Oui, madame.

M. STÉPHANE De SERRE :

2950

Donc, ma deuxième question. L'autoroute 30 prévoit un échangeur partiel au niveau de Georges-Gagné, comme on vient de mentionner, avec un accès du réseau supérieur direction ouest vers les voies de service côté nord. Cet ajout a pour conséquence sur le plan daté du 11 juin 2001, modifié sur le plan qui est au mur en février 2002, d'agrandir la zone d'expropriation dans ce secteur.

2955 Dans ce contexte, le comité désire connaître avec exactitude l'ampleur de cette nouvelle expropriation, ainsi que les données techniques qui la justifient, et ce, de façon à bien évaluer les conséquences de cette nouvelle expropriation.

2960 Si le ministère voudrait bien montrer l'acétate au niveau de Georges-Gagné, on pourrait préciser quelle est cette nouvelle expropriation.

M. GILDARD LANTEIGNE :

2965 Madame la présidente, il s'agit d'une superficie de terrain dans le quadrant nord-ouest du carrefour. L'acquisition est nécessitée par le fait qu'en aménageant cette bretelle, il faut éloigner la voie de service de l'autoroute pour donner la longueur nécessaire à la décélération des véhicules.

2970 Donc, il y a une superficie à cet endroit qui devra être acquise. Je vous demande quelques minutes pour fouiller dans mes documents pour vous donner le chiffre exact de la superficie.

M. STÉPHANE De SERRE :

2975 En information supplémentaire, j'aimerais préciser que le plan qui est au mur ne présente pas la même courbe que celui-ci.

M. GILDARD LANTEIGNE :

2980 Oui, c'est possible qu'il y ait une légère différence mais je peux vous donner la superficie quand même.

M. STÉPHANE De SERRE :

2985 Parfait. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2990 Lequel est exact?

M. GILDARD LANTEIGNE :

Je dirais que celui qui est au mur est plus précis.

2995

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Vous allez vous en assurer, cependant?

3000

M. GILDARD LANTEIGNE :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

3005

Vous avez besoin de connaître exactement les superficies?

M. STÉPHANE De SERRE :

3010

Oui, effectivement, parce que ça a un impact sur, dans le fond, le développement qui peut se faire à l'arrière de cette expropriation, du fait que le terrain disponible est enclavé par la ligne à haute tension d'Hydro-Québec.

LA PRÉSIDENTE :

3015

D'accord.

M. STÉPHANE De SERRE :

3020

Donc, le terrain est quand même limité.

LA PRÉSIDENTE :

3025

Est-ce que vous pourriez faire un focus sur cette section-là? Pas cet après-midi. Allez-vous pouvoir revenir avec nous, ce soir ou demain?

M. STÉPHANE De SERRE :

3030

Sans problème.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, on va laisser faire...

3035 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

On va fournir une information précise pour répondre à la demande de monsieur. Donc, avec les données sur les superficies expropriées, il va pouvoir tirer une conclusion sur le résiduel.

3040

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Et vous pourriez peut-être le dessiner, dessiner le plan exact, étant donné que l'information n'est pas tout à fait la même, il semblerait...

3045

M. RÉJEAN BEAULIEU :

D'accord.

3050

LA PRÉSIDENTE :

... pour que monsieur ait l'information exacte.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

3055

D'accord, madame.

LA PRÉSIDENTE :

3060

D'accord. On va travailler comme ça.

M. STÉPHANE De SERRE :

Merci.

3065

LA PRÉSIDENTE :

Ça vous va?

3070

M. STÉPHANE De SERRE :

Oui.

3075 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien. Merci.
Madame Marie Dupont, s'il vous plaît.

3080 **Mme MARIE DUPONT :**

Bonjour!

3085 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour!

Mme MARIE DUPONT :

3090 Marie Dupont, urbaniste à la Ville de Candiac. Le territoire de la Ville de Candiac est
vraiment scindé en quatre quadrants qui sont créés par le positionnement de l'autoroute 30, telle
qu'on la connaît aujourd'hui, avec le positionnement de l'autoroute 15. Un de ces quatre
quadrants-là, le quadrant nord, nord-ouest, communément appelé le triangle Iberville, s'est
trouvé un peu enclavé ou partiellement enclavé par la construction de l'autoroute 30 et l'ajout de
3095 l'échangeur 15X30 lorsqu'on a fait le segment Brossard-Candiac.

Évidemment, la construction, le prolongement de l'autoroute 30 viendra enclaver
totalement ce secteur-là, qui n'est pas développé au moment où on se parle. Les discussions
qu'on a eues jusqu'à maintenant avec le ministère ont prévu effectivement qu'il y aurait un viaduc
3100 qui serait construit à cet endroit-là.

Maintenant, ce que je voudrais savoir, c'est est-ce que ce viaduc-là va être construit en
même temps que tous les autres projets, tous les autres ouvrages qui sont prévus sur
l'autoroute?

3105

M. RÉJEAN BEAULIEU :

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

3110 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

Oui, effectivement, la construction du viaduc Carroussel va faire partie du projet et sera
réalisé en même temps que les autres.

3115

Mme MARIE DUPONT :

Y compris les bretelles d'accès qui sont prévues?

3120

M. GILDARD LANTEIGNE :

Y compris les bretelles d'accès.

3125

Mme MARIE DUPONT :

Merci. Ma deuxième question, c'est relativement aux différents bassins de rétention dont on a parlé un peu plus tôt hier. Donc, dans les bretelles qui sont prévues sur le segment de l'autoroute 30, il y a des bassins qui sont prévus. On aimerait avoir des précisions sur la localisation de ces bassins-là et sur les mesures qui devraient être mises en place pour assurer la sécurité de ces espaces-là.

3130

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Alors, je vais demander à monsieur Jacques Verville de répondre à la question.

3135

LA PRÉSIDENTE :

Pendant que vous vous préparez à répondre à la question, j'aimerais demander s'il y a des gens inscrits au registre, qui ne peuvent pas venir ce soir? Alors, pouvez-vous vous présenter derrière la salle, s'il vous plaît, on va prendre les arrangements. Donc, il y a une seule autre personne inscrite au registre qui ne peut pas venir ce soir. Merci.

3140

M. JACQUES VERVILLE :

Donc, les bassins de rétention seraient prévus dans les deux premiers renflements, ici. Ici, dans ce renflement-là et celui-là, ici. C'est-à-dire, ici, un petit peu avant la rue Monchamp et, ici, rue Brébeuf... c'est-à-dire, rue Léo, quadrant rue Léo et rue Brébeuf.

3145

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que ça répond?

3150

Mme MARIE DUPONT :

La deuxième portion de la question relativement à la sécurité. Mais en ce qui concerne ça, oui, ça répond.

3155

M. JACQUES VERVILLE :

3160 Ce genre de bassins-là, ce sont tout simplement une dépression d'environ 1 mètre dans
le terrain. J'aurais une photo à vous montrer. On a un exemple, ici, à quoi ça peut ressembler.
C'est simplement une dépression d'environ 1 mètre dans le quadrant. Et puis on a simplement
de l'eau lors des grosses pluies où on peut avoir, mettons si on a une pluie 1 en 100 ans, il est
conçu qu'il serait plein 1 fois dans 100 ans. Donc, normalement, ces bassins-là sont à sec.

3165

LA PRÉSIDENTE :

Ils sont à sec dans une proportion de généralement?

3170

M. JACQUES VERVILLE :

Disons que lorsqu'il y a des gros orages, ça peut durer peut-être une heure ou deux et le
bassin se vide. On en a sur l'autoroute 20, la sortie à Boucherville, je crois, à l'échangeur
Mortagne?

3175

M. GILDARD LANTEIGNE :

À l'échangeur de Mortagne à Boucherville, il y en a un.

3180

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Ça va?

3185

Mme MARIE DUPONT :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3190

Madame Kougemitros, s'il vous plaît.

Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :

Bonjour!

3195

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour!

3200

Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :

3205 La 132, pour moi, pour les derniers quinze ans que je suis propriétaire des deux bâtisses à côté de McDonald m'a déjà causé le préjudice que chaque année, je perds à 20 % de mes locataires, à cause du bruit. La bâtisse est bien isolée, bien construite, insonorisée. L'hiver, c'est correct, mais l'été, c'est infernal le bruit. Pas tout le monde peut s'habituer à ça.

LA PRÉSIDENTE :

3210 Pouvez-vous situer?

Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :

À côté de McDonald à Candiac.

3215 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

On peut projeter une diapositive.

Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :

3220 Les deux bâtisses là à côté de McDonald, sur le coin de Saint-François-Xavier. Exactement. Donc, qu'est-ce qui veut dire pour moi que chaque année, je suis obligée de remplacer mon 25 % de locataires qui partent. Ça veut dire que je dois louer à des prix inférieurs à mes compétiteurs, que je dois placer plus d'annonces, donner plus de peinture, parquetterie, tout ça. Beaucoup de coûts.

Maintenant que je regarde sur votre plan, je vois que vous allez venir pratiquement dans ma cour. Ça veut dire quoi pour moi, maintenant? Que je vais habiter ma bâtisse avec le bruit?

3230 Et j'ai entendu aussi que vous avez l'intention de donner 9 M\$ pour faire des murs antibruit mais pas dans ce secteur-là, seulement sur la rue Saint-Pierre. Ma question: qu'est-ce que sont vos intentions vis-à-vis le problème que moi j'ai avec la 132 et le trafic que je vois venir de plus.

3235 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Je vais demander à madame Line Gamache de venir présenter la réponse et des données concernant le point soulevé par madame.

3240

Mme LINE GAMACHE :

3245 On a fait des évaluations des niveaux sonores pour ce secteur-là et, l'impact sonore qui est anticipé, on parle d'augmentation de 1 à 2 décibels pour les édifices à logements qui sont situés près de la route 132. C'est un impact qui est jugé faible parce que c'est à peine perceptible quand même les augmentations de ce nombre de décibels.

3250 Il n'y a pas de mesures d'atténuation qui sont prévues à cet endroit-là, justement parce que les impacts sont faibles. Par contre, ce qui, en ce moment, est envisagé, c'est d'ajouter probablement une glissière pleine en bordure de la voie, c'est la voie de service qui monte, et on pourra aller chercher peut-être une atténuation de quelques décibels à ce moment-là. Mais, sinon, il n'y a pas d'écran comme tel qui est prévu, puisqu'on ne cause pas d'impact.

LA PRÉSIDENTE :

3255 Cependant, vous nous avez dit lors d'autres séances que ça intègre le bruit en général. C'est une évaluation, si j'ai bien compris, qui ne tient pas compte d'une augmentation de camionnage. Est-ce que ça tient compte de l'augmentation du camionnage?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

3260 Monsieur Séguin, s'il vous plaît.

M. MICHEL SÉGUIN :

3265 Toutes les simulations qui ont été faites dans l'étude d'impact sonore qui a été déposée au printemps 2001 ont été construites à partir des débits actualisés, tel que vous les avez, de 93 000 véhicules et du nombre de camions qui s'y rapportent.

LA PRÉSIDENTE :

3270 Donc, en tenant compte du nombre de camions.

M. MICHEL SÉGUIN :

3275 Oui, exactement.

LA PRÉSIDENTE :

3280 Et, cette augmentation de décibels, est-ce que ça serait la même le jour comme la nuit?

Mme LINE GAMACHE :

3285 Notre évaluation est basée sur des débits moyens journaliers. Donc, l'évaluation de
l'augmentation est faite sur une période de 24 heures. C'est difficile de vous dire le jour, la nuit,
quelles vont être les différences, parce qu'à ce moment-là il faut prévoir dans dix ans quelles
vont être les fluctuations de circulation. On ne le fait pas comme ça parce que, effectivement,
on ne peut pas comparer. Mais par rapport à la situation actuelle, on peut dire que c'est une
3290 augmentation de 1 à 2 décibels, peu importe la période de la journée.

LA PRÉSIDENTE :

3295 D'accord. Alors, dans le cas où l'autoroute 30 serait construite dans l'axe de la 132, on
peut quand même imaginer qu'il y aurait plus de camionnage la nuit qu'on a actuellement, parce
que, au lieu d'emprunter justement vers l'île de Montréal, il y aurait un contournement. Ces
camions-là pourraient utiliser l'autoroute 30.

Mme LINE GAMACHE :

3300 Pour ce qui est des fluctuations de camions jour et nuit, je crois que peut-être monsieur
Séguin peut répondre.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

3305 Monsieur Séguin peut répondre à votre question, madame.

LA PRÉSIDENTE :

3310 D'accord.

M. MICHEL SÉGUIN :

3315 C'est difficile de prévoir le nombre de camions mais il y a une chose de certaine. C'est
que contrairement à la situation actuelle, les voies autoroutières sont en dépression à cet
endroit-là, ce qui, au point de départ, est un élément important au niveau de l'atténuation du
bruit.

3320 Si la route 132 restait telle quelle avec l'augmentation des débits, la situation se
détériorerait. Je pourrai, si vous le souhaitez, revenir éventuellement sur cette question-là
d'intégrer ou la façon de voir finalement les impacts et notre politique sur le bruit routier, je pense
qu'il y a certaines petites interrogations qui peuvent se faire à ce niveau-là. Éventuellement, si
vous le souhaitez, je pourrais préciser ces paramètres.

3325 **LA PRÉSIDENTE :**

Madame, est-ce que vous allez pouvoir revenir demain après-midi ou non?

Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :

3330

J'habite au nord. Ce soir, peut-être à 7 h, mais après j'ai un rendez-vous pour faire visiter un logement.

LA PRÉSIDENTE :

3335

D'accord. Puis demain, non? C'est juste que si on veut fouiller le point qui vous intéresse particulièrement...

Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :

3340

Demain, c'est à quelle heure?

LA PRÉSIDENTE :

3345

Demain, dans l'après-midi.

Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :

3350

Quelle heure?

LA PRÉSIDENTE :

À l'heure qui vous convient.

3355

Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :

Je ne sais pas, moi. Le plus tôt possible.

LA PRÉSIDENTE :

3360

D'accord. Alors, on pourrait recommencer avec vous à 14 h.

Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :

3365

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

3370 D'accord? Ça fait que sur l'aspect de -- parce que c'est important le bruit. Plusieurs personnes ont posé des questions.

Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :

3375 Oui, madame, parce que c'est un grand problème pour moi et je suis bien alarmée avec l'histoire qu'ils vont pas mettre un mur pour le bruit, parce que personne m'a demandé mon opinion, qu'est-ce que je passe à travers avec la 132 présentement.

LA PRÉSIDENTE :

3380 D'accord. Alors, c'est important de travailler vraiment en profondeur sur cette question-là, d'aller chercher l'information. Je vous invite à être là demain après-midi, là-dessus. Puis le ministère de l'Environnement, aussi, pourra aussi compléter. Il y a un expert du côté du ministère de l'Environnement pour la question sonore.

3385 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Ce que j'aimerais peut-être demander, je ne sais pas si madame Gamache peut répondre maintenant ou si ça pourrait être fait demain, quel est le climat sonore actuel dans le secteur où madame a ses conciergeries.

3390

Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :

3395 Je voudrais ajouter que j'ai McDonald à côté, que ça m'aide pas non plus. Ça cause le préjudice que vous pouvez pas imaginer là, la nuit, à mettre les patates frites à apporter, le monde qui doit entendre ça toute la journée longue et avoir des conteneurs qui sont proches des appartements, avoir les lumières allumées jusqu'à 1 h le matin. So, moi, je suis déjà coincée entre McDonald et la 132, là. Merci. C'est assez.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

3400

Pour répondre à la question de monsieur Paré, ça peut prendre encore une minute ou deux, le temps...

M. JEAN PARÉ, commissaire :

3405

Ou alors, demain, si on reprend la question, avant de répondre directement à la question de madame, faire une sorte d'état de situation actuelle sur le climat sonore. Parce que, évidemment, on part tout de même de la situation actuelle, donc de ce que subissent les gens en ce moment, pour voir comment c'est susceptible d'évoluer.

3410

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Je constate que nous sommes prêts. Préférez-vous demain ou tout de suite?

3415 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Bien, écoutez, si c'est quelques instants, donnez-nous au moins l'élément d'information qu'on sache d'où on part, au moment où on se parle.

3420 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous avez une autre question après?

3425 **Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

Oui. J'ai une autre question. Quand j'avais acheté ma bâtisse avant 15 ans, à la Ville de Candiac, c'était déposé un plan d'un centre d'achats qui serait proche à moi. C'est jamais réalisé dans ce 15 ans. J'ai payé la grande valeur pour mes bâtisses et j'ai été taxée au bout pour ça. J'ai tout été pénalisée. J'ai jamais vu le côté positif de ça. Maintenant, je vois de votre plan qu'il y a comme un pont que c'est fait. Ça veut dire, est-ce que le projet, ça va réaliser maintenant du centre d'achats?

3430 **LA PRÉSIDENTE :**

3435 Là, il faut demander à la municipalité.

Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :

3440 Mais je pense ils sont pas au courant plus que moi.

LA PRÉSIDENTE :

3445 En tout cas, c'est là où je peux le demander le plus. Je ne peux pas aller plus loin que ça pour vous aider dans votre réflexion.

Mme LINE GAMACHE :

3450 Pour vous situer, la carte que je vous présente ici, on la retrouve dans l'étude d'impact sonore, l'étude de la mise à jour de Dessau qui date de mai 2001. Elles sont un peu différentes parce qu'elles ont été épurées.

3455 Les édifices dont parle madame, il y en a un ici, premier édifice à logements, un autre, il est ici. Il n'est pas en bleu, il est en blanc. Les courbes qu'on voit, c'est ce qu'on appelle les isophones. C'est des courbes de bruit. Les courbes en rouge, c'est la courbe de 65 décibels. 65, c'est la limite à partir de laquelle le ministère considère qu'il y a une pollution sonore qui doit être atténuée.

3460 Actuellement, c'est la courbe en pointillé qu'on retrouve ici. Ça, c'est la situation actuelle. Donc, les deux édifices à logements se trouvent dans un niveau sonore qui est plus élevé que 65 actuellement, au premier étage. Au deuxième, au troisième étage, les niveaux sonores sont un peu plus élevés qu'au premier étage. Ça peut varier entre 2 et 4 décibels de plus.

3465 Notre projet, qu'est-ce que ça va faire, c'est la ligne en trait plein rouge qu'on retrouve ici, ça va permettre de réduire un peu les niveaux sonores qui sont ressentis. Parce qu'on voit que la ligne actuelle, elle est là, la ligne projetée, elle se rapproche de la route. Donc, le fait d'encaisser l'autoroute permet de réduire quelque peu les niveaux sonores.

3470 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Mais il reste quand même que les deux bâtiments demeureraient à l'intérieur d'une isoligne de 65 dBA.

3475 **Mme LINE GAMACHE :**

3480 C'est vrai. Mais comme je vous expliquais, concernant les impacts, si notre projet ne génère pas un impact suffisamment important, il n'y a pas de mesures d'atténuation qui sont envisagées. Généralement, avec un projet de cette sorte-là, on ne va pas en profiter pour réduire, pour améliorer une situation existante, sauf si on génère un impact. Donc, en tout cas, ça, on pourra vous parler de la politique, qu'est-ce que ça implique, mais dans ce cas-ci, on ne le fait pas.

3485 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Je vous remercie de l'information puis, en même temps, on pourra poursuivre demain sur ce thème-là.

3490 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

3495 Ça va tout le monde? Alors, merci. On reprend à 19 h.

3500 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe judiciaire, certifie 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.

ET J'AI SIGNÉ:

3505 _____
LISE MAISONNEUVE, s.o.