

**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 5

Séance tenue le 20 février 2002, à 19 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

PRÉSENTATION PAR LE MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX 3

PÉRIODE DE QUESTIONS :

LOUISE FORGET 31

MARIETTE HINKEL..... 43

REPRISE DE LA SÉANCE 47

LOUIS SALCONI..... 47

DANIEL ROBIDOUX..... 51

GUY HÉBERT 69

RENÉ LEFEBVRE 78

MARLEEN DULUDE 82

DENIS BILODEAU 89

NORMAND LAFORCE..... 93

FRANCINE ROBIDOUX..... 95

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Bonsoir, tout le monde. Bienvenue à la cinquième séance d'audience publique portant sur le projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15.

10 Pour ceux qui n'étaient pas ici les autres séances, je rappelle que l'audience publique se déroule en deux parties. La première partie a pour objet d'aller chercher l'information dont nous avons besoin pour bien comprendre le projet présenté X dans le cas présent, ses deux options X et aussi de voir les conséquences de ce projet-là sur les aspects biophysiques et humains. Alors, c'est le temps de s'informer. Ce n'est pas le temps de prendre position sur le projet, mais bien d'aller chercher l'information dont vous avez besoin pour vous faire une idée précise sur le projet.

15 Nous vous invitons à venir présenter votre opinion en deuxième partie d'audience publique qui se tiendra le 25 mars prochain. Alors, vous avez jusqu'au 18 mars, environ. On vous demande de vous inscrire, soit par téléphone, soit par le site Internet de la commission, pour demander du temps pour présenter ce mémoire. Alors, vous pourrez soit présenter le mémoire en après-midi ou en soirée, on fera le nécessaire pour tenter de vous accommoder le mieux possible.

20 Je vous rappelle également que tous les documents qui sont déposés auprès de la commission sont accessibles dans les centres de consultation, de même que sur le site Internet de la commission lorsqu'on peut le faire, lorsqu'ils sont sur support informatique. Ce sera la même chose pour vos mémoires. Si vous pouvez nous les transmettre sous forme informatique, aussi, on les rendra disponibles sur le site Internet de la commission.

25 La commission vous écoute, écoute le promoteur, les personnes-ressources qui sont invitées pour répondre à vos questions. Et tout ça, c'est dans le but de faire un rapport qui va éclairer le mieux possible les décideurs. Parce que ceux qui auront à prendre la décision sur les suites à donner à ce projet, ce sont les ministres. C'est au Conseil des ministres que se prend la décision. Il n'y a pas de décision de prise actuellement. C'est là qu'elle va se prendre.

30 La commission vous écoute, écoute le promoteur, les personnes-ressources qui sont invitées pour répondre à vos questions. Et tout ça, c'est dans le but de faire un rapport qui va éclairer le mieux possible les décideurs. Parce que ceux qui auront à prendre la décision sur les suites à donner à ce projet, ce sont les ministres. C'est au Conseil des ministres que se prend la décision. Il n'y a pas de décision de prise actuellement. C'est là qu'elle va se prendre.

35 Ce n'est pas pour rien qu'il existe un processus de démocratie participative au Québec, c'est un processus qui fait appel à la participation des gens et on veut que les gens soient bien informés avant de se prononcer. Alors, la marge de manoeuvre, elle appartient au Conseil des ministres. Et nous, nous avons comme rôle de tenter d'éclairer le décideur. Bien sûr, il aura aussi l'éclairage du ministère de l'Environnement dans le rapport que soumettra le ministère de l'Environnement à son ministre, et c'est à partir de ça qu'il y aura un projet de décret soumis au Conseil des ministres.

40 Ce n'est pas pour rien qu'il existe un processus de démocratie participative au Québec, c'est un processus qui fait appel à la participation des gens et on veut que les gens soient bien informés avant de se prononcer. Alors, la marge de manoeuvre, elle appartient au Conseil des ministres. Et nous, nous avons comme rôle de tenter d'éclairer le décideur. Bien sûr, il aura aussi l'éclairage du ministère de l'Environnement dans le rapport que soumettra le ministère de l'Environnement à son ministre, et c'est à partir de ça qu'il y aura un projet de décret soumis au Conseil des ministres.

 Alors, sans plus tarder, nous allons commencer l'audience avec l'appel aux documents déposés, s'il y en a de part et d'autre. Et par la suite, on va entendre le porte-parole du

45 ministère de la Santé et des Services sociaux qui va faire une présentation. Alors, le ministère des Transports.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

50 Bonjour, madame la présidente. Le ministère des Transports a des documents à déposer.

Le premier, Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, mise à jour des impacts sur le milieu visuel.

55 Et nous avons une série d'acétates dont nous nous sommes servi hier et aujourd'hui:
- Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, les points de comptage de circulation.

- 60 - Débits actuels sur la route 132 en l'an 2000.
- Niveaux de service en l'an 2000.
- Niveaux de service X Horizon 2016.
- Horizon 2016.
- Fermeture entre l'autoroute 30 et le pont Mercier X contournement pour l'automobile.
- Idem, contournement pour camions.
65 - Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15.
- Accidents impliquant des camions sur la route 132.
- Localisation des accidents impliquant des matières dangereuses sur la route 132.
- Les deux options de tracé de l'autoroute 30.
- Le DJMA, le débit journalier moyen annuel 1998 et accidents de matières dangereuses
70 1994 à 1998.
- Matières dangereuses transportées sur la route 132 (transit et pétroles locaux exclus).
- Variation du volume de trafic hebdomadaire dans une année, sans composante saisonnière.

75 Ensuite, nous avons les copies de quatre acétates dont s'est servi monsieur Séguin pour sa présentation sur le zonage agricole, qu'on pourrait intituler: 1, 2, 3, 4, renforcement historique.

80 Nous avons aussi une acétate que nous avons utilisée pour la démarche générale d'évaluation des impacts; une autre pour l'évaluation comparative des variantes environnement et coûts; et une sur l'utilisation du sol X territoire à l'étude.

85 J'aimerais aussi vous mentionner que messieurs Lessard et Drolet qui étaient ici cet après-midi pour la géotechnique et l'hydrologie quitteront vers 10 h. Ils ne seront pas présents demain.

LA PRÉSIDENTE :

C'est bien. Merci, monsieur Beaulieu.

90

Alors, si des gens ont des questions encore sur ces aspects-là, hydraulique et hydrologie, je vous prierais de l'indiquer au secrétariat. Les gens qui sont déjà inscrits ou qui auraient des questions ou des précisions, on va tenter d'avoir réponse à vos questions.

95

Maintenant, on passe du côté des personnes-ressources, s'il y a des documents ou des informations additionnelles à fournir, pourriez-vous nous l'indiquer maintenant? Ça va du côté des personnes-ressources?

Alors, on va entendre le ministère de la Santé et des Services sociaux.

100

M. CLAUDE PRÉVOST :

Madame la présidente, monsieur le commissaire, merci. Il me fait plaisir d'être ici avec mes collègues pour essayer de dresser un tableau des principaux éléments qui ont retenu notre attention dans le cadre de ce projet-là.

105

Mon collègue, le docteur Lévesque, va vous faire une présentation d'environ trente-cinq minutes sur l'ensemble des éléments. Il nous fera plaisir, par la suite, de répondre aux questions. La présentation a déjà été déposée en treize copies. On l'a aussi sur support informatique, on pourra vous la fournir pour le site Internet.

110

LA PRÉSIDENTE :

D'accord, merci.

115

M. JEAN-FRÉDÉRIC LÉVESQUE :

Bonsoir, madame la présidente, monsieur le commissaire. Merci de nous offrir l'opportunité d'apporter notre point de vue sur les impacts sur la santé liés au projet à l'étude.

120

Ce soir, nous allons aborder tout d'abord les mandats de la Santé publique, question de clarifier notre rôle dans le dossier présent; procéder à une description sommaire de la démarche d'évaluation qui a servi donc à l'étude du projet; passer en revue les risques associés au projet, donc de façon qualitative, quels sont les risques qu'on a identifiés; procéder à une analyse du risque général au meilleur de nos connaissances et des informations disponibles, et conclure brièvement.

125

Alors, pour clarifier notre rapport, on doit dire tout d'abord que le directeur de la Santé publique, au niveau régional, a la responsabilité d'identifier les risques à la santé de situation, projet, et par la suite d'en informer la population, et cela par la *Loi sur la santé publique* ainsi que la *Loi sur les services de santé et les services sociaux*.

130

La perspective, ici, est donc une perspective de protection de la santé et cela, dans ses dimensions biologique, psychologique et sociale. Donc, ça dépasse les aspects biologiques simplement. Il faut dire par contre qu'ici, la majorité des informations disponibles ainsi que les connaissances scientifiques sont surtout sur le point de vue biologique. Alors, évidemment, la présentation va porter plus sur ces aspects-là, mais ça n'exclut pas l'importance de considérer la santé dans ses dimensions psychologique et sociale.

Nous allons adopter une perspective de population, donc qui va viser à dresser un portrait des impacts pour les populations dans leur ensemble plutôt qu'une perspective individuelle. Et donc, on a identifié ici qu'on avait un rôle d'expert et de conseil pour aider la commission à comprendre ces problématiques.

Alors, la démarche d'analyse du risque que nous avons adoptée débute tout d'abord par l'identification des risques. Il s'agit d'une identification qualitative, à la lecture des documents, qui vise donc à classifier quelles seraient les sources d'impacts potentiels sur la santé.

La seconde étape est d'évaluer l'exposition des populations à ces risques, étant donné qu'il est possible donc que des risques à la santé soient présents, mais que les populations n'y soient pas exposées. Et dans ce contexte-là, la démarche se termine.

Par la suite, d'en évaluer les effets sur la santé, donc au meilleur des connaissances scientifiques disponibles; d'analyser globalement le risque, donc de mettre dans un ensemble des risques, des bénéfices associés au projet et d'essayer d'avoir une perspective d'ensemble sur l'impact global. Puis finalement, la dernière étape étant de gérer le risque.

Ici, évidemment, dans beaucoup de circonstances, la gestion du risque dépasse l'expertise et le champ d'intervention de la santé publique et de la santé en général. Souvent, c'est les gens qui mettent en place les interventions, les projets, qui doivent gérer le risque. Mais évidemment, les instances de santé publique demeurent un support dans toute cette démarche.

Alors, nous avons quelques prémisses à exprimer, quelques prémisses à l'analyse. Tout d'abord, nous devons déplorer une faible quantité d'information par rapport au projet en cours. Il y avait, bon, plusieurs documents, mais qui couvrent malheureusement de façon partielle l'ampleur des données nécessaires à une analyse complète.

Dans un deuxième temps, il faut également dire que pour le genre de problématique, donc l'impact sur la santé de projets routiers, donc d'infrastructures routières, les connaissances scientifiques sur la santé demeurent limitées. Donc, soit qu'elles demeurent limitées étant donné qu'il n'y a pas eu beaucoup d'études qui se sont penchées sur la question ou que certaines études ont amené des effets contradictoires ou, dans certains cas, des effets qui demeureraient très petits et qu'il était difficile à distinguer d'autres impacts potentiels sur la santé

175 qui sont présents dans les milieux de vie. Donc, on doit dire que les connaissances scientifiques demeurent limitées sur le sujet.

180 Ce sont finalement des effets globaux complexes, évidemment, qui mettent en jeu de nombreux éléments. Alors, une perspective globale évidemment doit tenir en compte qu'il y a une certaine complexité qui est difficile à prévoir totalement.

185 Alors, pour pallier un petit peu à ces effets globaux complexes là et au manque d'information, évidemment, on a recours à des normes, des normes qui sont souvent établies en ayant en tête des critères de santé, mais qui ne le sont pas toujours. Alors, il faut voir les normes comme étant des guides, mais des guides qui ne répondent pas totalement au besoin d'une analyse, en termes de santé.

190 Et finalement, la prémisse la plus importante, ici, c'est de dire que notre analyse est partie des documents existants qui ont été fournis, qui a été complétée par les informations qui étaient existantes également dans nos dossiers ou dans notre connaissance de la littérature, mais qu'on se fie donc aux documents qui ont été fournis également pour analyser l'impact sur la santé.

195 Nous n'en discuterons pas la qualité dans cette présentation-ci, étant donné que de multiples éléments nous manquaient pour en avoir une évaluation complète.

200 Alors, avant de débiter, j'aimerais simplement clarifier un point qui a été très important pour nous dans l'analyse: donc, la clarification des scénarios qui ont été considérés dans les documents d'analyse d'impact.

205 Alors, évidemment, le scénario de la 132 (1996) a servi de niveau de base contre lequel on allait comparer le projet. Alors, on a comparé la 132 (1996), en termes d'exposition, aux expositions estimées pour la 30 sur le tracé nord en 2016; également dans une mesure moins importante, mais tout de même présente, pour la 30 tracé sud en 2016. Mais un élément qui manque, c'est donc l'élément de la 132 en 2016, considérant le tracé sud, quelles en seraient les modifications, quelles expositions pourraient y être présentes. Ces éléments-là manquent aux documents et nous permettent donc d'avoir une analyse d'impact sur la santé qui ne comporte pas la totalité des scénarios possibles.

210 Alors, c'est une limitation qui va revenir au cours de la présentation. On voulait la présenter en début, parce qu'on voulait souligner qu'il serait très intéressant donc de pouvoir estimer l'exposition des populations avec ce scénario-là de la 132 modifiée en 2016.

215 Alors, au niveau de l'identification des risques, on a identifié donc que les risques tomberaient dans six catégories principales, soit via la qualité de vie; l'impact relié au bruit; à la qualité de l'air; à la qualité de l'eau; à la sécurité; ainsi que, dans une mesure plus générale, à la promotion de la santé. Alors, on va brièvement réviser chacun de ces points-là.

220 Alors, en termes de qualité de vie, on sait qu'une autoroute ou une route a toujours un impact au niveau de la qualité de vie. Ça peut être au niveau via le paysage visuel, mais ça peut également être au niveau du déplacement des populations.

225 Dans quelle mesure est-ce que cet impact-là de l'autoroute va avoir un impact sur la qualité de vie? Ça dépend beaucoup des perceptions que les gens vont s'en faire. Et lorsque la qualité de vie est perçue comme de façon négative, évidemment, il y a certaines études qui suggèrent un lien avec la santé. Il faut dire tout de suite que c'est un lien qui est très diffus. La perception de la qualité de la vie, en général, ça dépasse l'évaluation d'un projet simple. Mais souvent, un projet peut avoir un impact majeur pour la qualité de vie des citoyens, selon la façon dont le tout se déroule.

230 L'impact principal sur la santé passe via le stress que peut générer une perception de la qualité de vie négative et le sentiment d'autocontrôle, qui fait en sorte que la personne peut sentir qu'elle peut gérer le stress ou que le stress se trouve imposé envers la personne. Donc, les situations où les gens ont peu de contrôle sur les éléments stressants, plusieurs études ont
235 démontré qu'il va y avoir des effets sur la santé associés à ce stress-là.

Donc, ce qu'il faut souligner ici, c'est que les perceptions sont extrêmement importantes. La façon dont les projets sont perçus, dont la qualité de vie sera atteinte, c'est extrêmement important. Il y a différents éléments qui peuvent influencer cette perception-là. On
240 peut mentionner, bon, le niveau d'information des personnes à ce sujet-là, la perception préalable de la qualité de vie qui était présente, mais également le processus dans lequel les projets s'élaborent et dans quelle mesure les gens se sentent concernés et consultés.

245 Dans la perspective du bruit maintenant, on a identifié qu'il y avait des facteurs d'accroissement potentiel du bruit, qui étaient principalement l'accroissement du débit en véhicules, donc beaucoup plus de camions et d'automobiles X et là, je parle évidemment du tracé suggéré par le promoteur X mais également de l'accroissement de la vitesse des véhicules, qui génère beaucoup plus de bruit.

250 Ce qu'il faut souligner aussi, c'est que le rapprochement des voies de circulation causé par la construction des voies de service fait en sorte que, dans le nouveau projet, les voies de circulation sont plus près des commerces et des premières rangées d'habitation que dans la situation actuelle. Et ça, ça génère évidemment du bruit également, au-delà de l'accroissement du débit et de la vitesse.

255 Il faut dire qu'il y a aussi des facteurs de réduction associés au projet. On peut parler de la fluidité du trafic. Donc, un trafic continu, sans arrêt, fréquent, comme c'est le cas présentement, va générer moins de ralentissement, d'arrêt et d'accélération qui sont générateurs de bruit. Il faut dire également que c'est une route en encaissé qui réduit le bruit et
260 qu'il y a la possibilité de mettre des barrières antibruit, qui semblaient assez efficaces ici, possibilité qui ne serait pas présente dans une route avec accès multiples.

Donc, les études d'impact ont démontré que les niveaux actuels étaient déjà très élevés. On parle de 60 à 70 décibels par jour, en moyenne, et de 50 décibels la nuit, qui sont des
265 niveaux très élevés. Si on regarde les valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé, on voit qu'elles sont dépassées donc pour la majorité des endroits dans l'habitation où on mesure le bruit et qu'elles sont même dépassées de façon notable à l'extérieur, à un niveau qui dépasse la nuisance sérieuse. Donc, on est déjà au-delà des valeurs recommandées par l'Organisation mondiale de la santé en 1996.

270 L'étude d'impact nous dit que si on regarde donc l'impact sonore, en termes de diminution ou d'effet nul allant de faible jusqu'à fort, on voit que le projet total, incluant les écrans antibruit, démontre qu'une forte proportion des habitations et bâtiments aux berges du projet subirait une diminution du niveau de bruit actuel ou un impact nul. Il demeure, par contre,
275 une proportion notable de gens qui auront un impact faible et quelques habitations ayant un impact fort à moyen.

Ce qu'il faut dire tout de suite, c'est qu'on ne sait pas dans quelle mesure ces bâtiments-là sont des habitations où des gens résident versus des commerces. Donc, c'est une
280 information qui pourrait être précisée, pour quantifier mieux de quelle façon les gens dans leur milieu de vie peuvent être atteints.

Ce qu'il faut dire également, c'est qu'étant donné qu'on part déjà d'un niveau de bruit très élevé, il ne faut pas de grands accroissements du niveau de bruit pour avoir un impact fort.
285 Alors, ici, on parle de 266 bâtiments qui auraient un accroissement jugé faible. Et ça, ça correspond à moins que 1 décibel, en moyenne. Alors, ce n'est pas un gros accroissement, étant donné qu'on est déjà très fort.

Alors, au niveau du bruit, quels seraient les impacts potentiels sur la santé? Les
290 consensus proposés principalement par des comités de l'Organisation mondiale de la santé suggèrent que le bruit peut avoir un impact par l'interférence avec la communication et générer des symptômes non spécifiques comme la fatigue, l'irritabilité, le stress et autres.

Ça peut également passer par le dérangement du sommeil, qui peut générer une
295 fatigue, l'altération de l'humeur, mais également des modifications physiologiques comme un accroissement de la pression artérielle.

Ça peut également générer un inconfort auditif qui fait que, sensoriellement, la
300 perception du bruit est désagréable et, finalement, une atteinte de l'audition, qui est définitivement le risque à la santé le moins probable ici, étant donné que l'atteinte à l'audition se retrouve plutôt dans des expositions professionnelles à des niveaux de bruit plus élevés que les niveaux dont on parle ici, qui pourraient se trouver autour de 80 décibels pour une journée.

Alors, au niveau du bruit, il me semble qu'il y a un impact limité pour la santé, donc en
305 termes de certaines habitations qui pourraient être exposées à un accroissement du bruit. Par contre, il y a un impact positif possible pour une certaine fraction.

Il faut noter encore une fois donc qu'on a une absence de connaissance sur le scénario de route 132 modifiée si on optait pour le tracé sud. Donc, dans quelle mesure est-ce qu'on
310 serait capable de diminuer le niveau de bruit? Dans quelle mesure est-ce que le passage des véhicules au sud plutôt qu'au nord et un certain allègement du trafic sur la 132 permettraient de réduire encore plus les niveaux de bruit qui sont actuellement inacceptables? On ne connaît pas cette réponse-là.

315 Alors, comme je l'ai dit, les niveaux actuels sont déjà trop élevés. Et donc, on a une incertitude quant à la possibilité de réduire les niveaux sous les normes ou au moins de les approcher des normes, qui ferait en sorte que ce milieu de vie là, en termes de bruit, serait moins dommageable pour la santé.

320 Et finalement, ce qu'il faut noter donc, c'est qu'il y a un impact important, par contre, qui va être présent durant la construction, que ce soit en termes de niveau de bruit moyen ou en termes de niveau de bruit par impact. Donc, il y aura certainement des détonations, par exemple, qui vont créer des niveaux de bruit importants et les analyses d'impact suggèrent que cet impact-là est important.

325 Maintenant, en termes de qualité de l'air, on a identifié donc que le risque évidemment provient de l'émission des gaz d'échappement. Il y a des facteurs d'accroissement encore une fois qui sont présents dans le projet, que ce soit en termes de débit, donc encore une fois le nombre de véhicules qui passent, mais également dus à la nature du trafic, étant donné qu'un
330 plus grand nombre de véhicules lourds produit beaucoup plus d'émissions.

Il y a également des facteurs de réduction. Ici, on va parler de la vitesse qui fait en sorte que, par kilomètre, la pollution est moins importante, ainsi que la fluidité du trafic. Donc, si on diminue les arrêts et les accélérations, ça diminue également l'émission.

335 Alors, les études d'impact ont donc conclu que l'impact était un impact négatif fort sur la qualité de l'air. Donc, la majorité des constituants, on allait jusqu'au double des niveaux actuels. Par contre, ces niveaux-là demeuraient à l'intérieur des normes. Pour la majorité des constituants, seulement le dioxyde de soufre, par exemple, s'approchait de la norme. Pour les
340 autres, il pouvait y avoir des dépassements occasionnels d'ozone, mais qui demeuraient extrêmement limités, puis associés à des conditions climatiques particulières.

Par contre, certaines études ont suggéré qu'il pouvait y avoir des effets sur la santé même à l'intérieur des normes. Alors, c'est là où on doit faire la distinction entre des normes qui
345 intègrent les aspects de santé versus des normes qui intègrent principalement d'autres aspects, qui peuvent être des aspects environnementaux, économiques, etc.

Alors, ces effets-là, qui ont été suggérés par certaines études, concernaient principalement des populations vulnérables, c'est-à-dire des gens atteints de maladie cardiaque,
350 des gens atteints de maladie pulmonaire chronique, donc qui vont toucher les personnes âgées

particulièrement, mais également des gens qui ont des problèmes pulmonaires chroniques comme l'asthme, qui pourraient toucher la population en général et les enfants également.

Les effets qui ont été notés dans ces études-là considéraient la mortalité par cause cardiaque et respiratoire. Évidemment, on parle encore une fois d'un accroissement qui était jugé faible, donc qui était statistiquement significatif et qui était évidemment diffus. Donc, l'émission de gaz ne devenait pas la cause principale de mortalité mais elle était un contributeur dont on pouvait voir l'accroissement. Je ne sais pas si je suis clair à ce niveau-là?

La deuxième catégorie d'études qui ont suggéré des effets pour la santé, consistait à étudier les consultations à l'urgence associées à des niveaux d'émission ainsi que certaines conditions climatiques particulières. Alors, ce qui a été noté donc, c'est un excès de consultations à l'urgence pour les gens de ces populations vulnérables là, qui était un excès de consultations qui demeurait léger étant donné qu'on avait trouvé des valeurs, un accroissement, par exemple, d'une hospitalisation par million d'habitants supplémentaire dans certaines conditions. Donc, c'est un impact qui était mesuré par ces études-là mais qui demeurait encore une fois faible et diffus.

Ces études-là n'ont pas été sans critique, il faut le dire, étant donné que c'était des études qui avaient souvent un devis qu'on nomme écologique. Donc, on regardait, au niveau de région, les niveaux d'émission de certaines substances et on regardait au niveau d'une région les niveaux de consultation et de mortalité, mais il n'était pas possible de quantifier l'exposition pour chacune des personnes évidemment qui ont eu un impact sur la santé. Donc, à cause de ces limites-là, ces études-là ont été critiquées. Donc, il faut les prendre avec cette notion-là en connaissance de cause.

Il faut dire aussi, en rapport avec la qualité de l'air, il y a eu dans les dernières années un processus de réponse aux événements climatiques et au dépassement de normes qui a été mis en place X on peut penser à Info Smog X qui permet d'identifier les épisodes où les populations vulnérables seraient plus à risque, d'émettre des avis de santé publique pour limiter l'exposition de ces gens-là à ces risques-là.

Maintenant, en termes de qualité de l'eau, on a identifié que les risques provenaient principalement des sels de déglacage, dans un premier temps, tout en considérant qu'on ne pouvait pas quantifier quelle serait la modification, étant donné qu'on n'avait pas de renseignements sur les niveaux actuels d'utilisation des sels de déglacage. Par contre, si on augmente la superficie attribuable aux routes, il est fort à croire qu'on va accroître également l'utilisation de sels de déglacage. Par contre, encore une fois, on ne peut pas faire la distinction entre les différents scénarios.

Dans un deuxième temps, ça peut provenir de la contamination de l'eau via les terrains contaminés qui sont sur l'emprise du projet ou les déversements qui pourraient être secondaires à des accidents dus au trafic routier de matières dangereuses.

395 En termes de qualité de l'eau, ce qu'on sait par les études, c'est qu'il y a seulement
deux bâtiments qui sont alimentés dans les nappes phréatiques, dans la région concernée, le
reste des bâtiments étant alimentés par les aqueducs municipaux. On ne sait pas, par contre,
si ces deux bâtiments-là sont des résidences ou des commerces. Et on ne sait pas non plus
400 dans quelle mesure ils vont être toujours présents lorsque le projet sera complété. Mais tout de
même, si ces bâtiments-là sont des résidences et qu'ils seront présents par la suite, il faut noter
que leur puits pourrait évidemment être contaminé et ça peut représenter certains risques pour la
santé.

 Au niveau de la contamination des eaux de surface qui pourraient affecter les prises
405 d'eau des aqueducs municipaux, ce qu'on voit, c'est que les prises d'eau des régions
concernées se retrouvent dans le fleuve Saint-Laurent, donc assez à distance de l'émission
potentielle. Ils sont également dans un bassin d'eau qui est assez volumineux, assez large, ce
qui nous laisse suggérer qu'il y aura un effet de dilution probablement, qui nous donnerait du
temps pour réagir dans le cas d'un déversement. De plus, ce sont des stations avec un
410 traitement complet de l'eau, qui nous assure aussi qu'on puisse réagir et contrôler certains des
éléments qui pourraient être affectés par le sel de déglacage, par exemple.

 En ce qui a trait aux terrains contaminés, on aimerait souligner que durant la
construction, évidemment, il pourrait y avoir mobilisation de ces terrains contaminés là qui
415 pourraient contaminer la nappe phréatique et donc, potentiellement générer les risques
également.

 On aimerait noter que sur les 24 terrains contaminés notés sur l'emprise, il y en a une
vingtaine dont la caractérisation de la contamination n'est pas faite. Alors, ça demeure difficile
420 d'évaluer la quantité de contaminants et l'ampleur du risque associé à ça.

 On avait également des questionnements par rapport à l'efficacité des mesures
d'atténuation. Donc, on sait qu'il y en a de prévues. On parle de bassins de rétention qui
pourraient avoir un effet de décantation également. Donc, dans quelle mesure est-ce que, au
425 niveau des effets permanents, ces mesures d'atténuation-là seraient efficaces pour réduire le
risque de contamination des eaux? Puis également durant la construction, on avait certains
questionnements par rapport à l'efficacité des mesures d'atténuation.

 J'aimerais tout de suite clarifier le fait que notre questionnement n'est pas qu'on croit que
430 les mesures sont inadéquates mais plutôt qu'on manquait d'information pour statuer sur leur
efficacité.

 Donc, l'absence de caractérisation des sites, j'en ai parlé.

435 Ce qu'on aimerait dire à ce niveau-ci, c'est qu'il y a une possibilité de participation des
instances de santé publique au processus d'analyse et de gestion du risque associé à ces
contaminations. Alors, on offre également notre support par la suite, dans la mesure où ce sera
désiré.

440 En ce qui a trait à la sécurité, on a regardé la problématique des accidents de la route, la problématique des accidents majeurs. Donc, j'entends déversements chimiques, carambolages importants, les inondations, et finalement l'accessibilité locale et régionale pour les gens qui habitent sur le territoire.

445 Au niveau des accidents de la route, ce qu'on a considéré, on a considéré tout d'abord que le tracé ne pouvait être qu'amélioré à ce niveau-là. On voit déjà que la route actuelle est une route dangereuse, où il y a beaucoup d'accidents qui impliquent souvent des véhicules lourds avec des automobiles.

450 On a considéré également que la mortalité par kilomètre est moindre sur les autoroutes que sur les routes de types 132, 138, et encore moindre que sur les routes de campagne portant des chiffres 300 et plus, par exemple. Ce que ça veut dire, c'est que par kilomètre roulé, la mortalité est moindre sur les autoroutes, la raison étant que ces autoroutes-là pardonnent plus les erreurs. Il y a moins d'obstacles à la circulation; donc, l'accident se fait plus
455 tranquillement. Et il y a également moins de risque évidemment de collision frontale que dans les autres types de route. Alors, il faut considérer ça dans l'analyse.

On a considéré également qu'au niveau de la circulation piétonnière et de vélo, le projet allait diminuer les risques associés aux intersections, et probablement faciliter le déplacement à
460 ce niveau-là en diminuant le risque de collision entre une automobile et un piéton ou un cycliste. Et finalement, comme je l'ai dit, la réduction du trafic en sens inverse était vu comme étant un aspect très positif du projet.

En ce qui a trait aux accidents majeurs, je dois dire tout de suite que, nous, on a
465 regardé cette problématique-là essentiellement par rapport aux impacts sur la santé. Ce n'est pas dans notre champ d'expertise d'évaluer la probabilité que ces événements-là se produisent, ni la façon d'y remédier.

Par contre, on avait identifié que ça pouvait évidemment contaminer chimiquement l'air
470 ou l'eau et contribuer aux problématiques dont on a déjà parlé, et qu'on avait un certain questionnement par rapport à l'évacuation des voies de circulation qui pouvaient être atteintes par ces déversements-là. Et on aurait aimé plus de précisions pour mieux clarifier dans quelle mesure il y avait un risque pour les automobilistes pris dans la voie, comparativement à une voie avec accès multiples.

475 En ce qui a trait aux inondations, donc encore une fois, il ne s'agit pas d'une évaluation du risque qu'elles arrivent, mais on voulait simplement souligner que dans la possibilité que la probabilité d'inondations soit accrue, pour nous, ça représentait des risques au niveau de la dégradation de la salubrité des logements, qui est connue pour avoir un impact sur la santé,
480 également au niveau des risques plus spécifiques associés aux moisissures suivant donc l'inondation de sous-sols de maisons résidentielles, par exemple, qui ont des effets importants sur la santé des enfants, également des personnes asthmatiques et de la population en général.

485 Au niveau de l'accessibilité locale et régionale, ça semblait pour nous être une mesure
de facilitation des transports d'urgence. Alors, que ce soit pour aller chercher quelqu'un en
détresse et pour le transporter par la suite à un hôpital, par exemple, il semblait que le projet
pouvait accroître, à notre avis, cette accessibilité-là et avoir un impact intéressant pour le temps
de réponse pour les populations desservies, un avantage qui n'était pas présent dans le cas du
490 tracé sud, étant donné que le tracé sud serait difficilement une voie de sortie plus rapide pour les
gens vivant sur les berges de la 132.

 Maintenant, au niveau de la promotion de la santé. Donc, comme je le disais, c'est une
perspective plus générale d'ensemble s'appuyant sur certaines recommandations de
l'Organisation mondiale de la santé qui suggère une politique générale du transport. Il nous
495 semble donc que le développement du transport doit viser un développement durable bénéfique
pour la santé et l'environnement. Donc, évidemment, on suggère que ces questions-là soient
intégrées dans la planification du réseau routier.

 Ce qu'on suggère également, c'est de réduire le transport motorisé pour réduire les
500 risques à la santé qu'on a déjà identifiés, d'accroître le transport respectueux de
l'environnement. Donc, on peut parler de technologies différentes comme moteur électrique ou
vélo, transport actif, transport en commun, etc. Et également, d'intégrer une certaine
planification de l'utilisation du territoire, qui est souvent le générateur du besoin en nouvelles
routes ou de transformation en autoroutes, par exemple.

505 Donc, lorsqu'on construit des secteurs d'habitation loin et dans des secteurs mal
desservis déjà par le réseau routier, évidemment, il y a la nécessité de construire des routes par
la suite, et ça doit être pris en compte si on veut réduire globalement l'impact sur la santé
associé au transport routier.

510 Ce qui nous semble important, en termes de promotion de la santé, c'est de freiner le
développement routier qui stimule le transport automobile. Je pense qu'on doit clarifier notre
position ici. Notre position est une position de santé. Pour nous, stimuler le transport
automobile, particulièrement le transport automobile des particuliers, a des impacts sur la santé,
515 que ce soit par des effets généraux, on parle de l'effet de serre évidemment, mais également
au niveau des effets locaux dont on a pu parler.

 Par contre, ici, ce qu'il faut considérer, c'est qu'on a la nécessité de trouver une
solution. On n'est pas dans une solution où on doit décider de mettre une route ou non à un
520 endroit où il n'y en a pas, mais plutôt qu'on doit améliorer la situation actuelle qui est intenable
probablement pour les citoyens, mais également d'un point de vue de santé qui nous semblait
poser des risques. Il nous semblait aussi qu'on avait la nécessité de favoriser d'autres modes de
transport que la voiture. Et donc, on encourageait fortement la commission à regarder ces
aspects-là dans son analyse.

L'évaluation du tracé démontre qu'au niveau du tracé de la 30 nord, il y aurait une amélioration potentielle du transport actif. Étant donné que présentement la 132 semble très difficile à utiliser en vélo ou à pied, le fait qu'on construise des viaducs où il n'y a pas de croisement ni de lumière, évidemment pourrait être une amélioration potentielle. Et cette
530 amélioration potentielle là peut se traduire par des gains de santé; si les gens sont plus actifs, ils ont moins recours à l'automobile.

Par contre, on avait un questionnaire sur l'impact sur le transport en commun, étant donné que c'était difficile pour nous d'évaluer quelle option était la plus intéressante pour
535 favoriser l'utilisation de l'autobus. Est-ce qu'il s'agissait d'une autoroute 30 sur le tracé de la 132 ou plutôt une modification de la route 132 avec une autoroute 30 sud. Et là-dessus, on ne pouvait pas statuer, évidemment.

En ce qui a trait à une option *une route* versus *deux routes*, il semblait que pour la santé
540 publique, l'option *une route* semblait moins encourager le transport automobile que l'option *deux routes*. On doit dire tout de suite que ce positionnement-là est encore une fois un positionnement de santé et que la décision, on le reconnaît, dépasse ces éléments-là. Il y a une question de qualité de vie, d'accès et désir de la population qui doit être pris en compte.

Mais en ce qui nous concerne, construire deux routes pourrait évidemment générer un
545 incitatif à utiliser l'automobile, étant donné que lorsqu'on règle les problèmes de circulation, ça devient plus facile d'utiliser l'automobile pour aller au travail, par exemple.

Alors, si on regarde maintenant, essayons de faire une analyse globale ou de résumer.
550 On doit dire tout de suite que c'est difficile de mettre tous ces éléments-là ensemble et d'en arriver à une conclusion. Étant donné que ce sont des éléments qui sont de nature très différente, l'ampleur de l'impact peut être également très différent.

En ce qui a trait à la qualité de vie, il semble qu'il y aurait un impact important lors de la
555 construction, qui est indéniable, pour les populations locales. Par contre, l'impact permanent, lui serait variable selon les populations qu'on étudie. Lorsqu'on construit une route à un endroit pour modifier le débit de circulation d'un endroit à un autre, évidemment, ça peut soulager une certaines partie de la population du territoire en général X donc, dans ce cas-ci, on pourrait parler de certaines populations de l'île de Montréal X et ça pourrait être un inconvénient pour
560 d'autres populations. Et ça devient difficile de quantifier quel est l'impact général au niveau de la qualité de vie.

Alors, si on prend une perspective de santé publique qui dépasse la région des quatre
565 municipalités concernées, il faut quand même voir que ça peut avoir des impacts favorables pour d'autres populations au niveau de la qualité de vie.

Au niveau du bruit, on atteint donc une amélioration qui demeurerait légère, qui nous
laissait toujours dans une situation problématique. Et donc, on avait comme recommandation d'essayer vraiment de voir dans quelle mesure une autre option étudiée à fond, dans quelle

mesure est-ce que ça nous permettrait de mieux soulager le problème actuel relié au bruit. Donc, l'impact du projet est positif. On aimerait savoir si c'est l'impact le plus positif.

En termes de qualité de l'air, il semble donc pouvoir avoir des impacts sur la santé qui demeurent légers pour la population en général, mais qui pourrait avoir un impact plus important sur des populations vulnérables. On n'a pas pu évaluer dans quelle mesure on modifiait l'exposition de populations vulnérables sur l'île de Montréal, par exemple, par rapport aux populations sur la Rive-Sud. Autrement dit, on n'a pas de données sur la prévalence des gens qui présentent ces conditions, les rendant susceptibles à des impacts sur la santé, sur la Rive-Sud par rapport aux autres territoires.

En termes de qualité de l'eau, on jugeait également qu'il y avait un faible risque d'impact sur la santé, pour les raisons que j'ai mentionnées.

En termes de sécurité, il nous semblait donc qu'il allait y avoir un risque d'accident moindre avec les différents scénarios et qu'il y avait certainement un déplacement du risque lié au transport de matières dangereuses d'un endroit à l'autre. Et on se retrouvait encore une fois dans une perspective où ça devient difficile de porter un jugement d'ensemble lorsqu'on expose une population versus une autre, mais il semblait que le risque à ce niveau-là demeurerait également dans le même ordre de grandeur que les autres risques.

En termes de promotion de la santé, il nous semblait que toute construction supplémentaire favorise l'étalement urbain et ça peut avoir un impact négatif. Donc, je me suis amplement arrêté là-dessus. Par contre, ça avait un impact positif en favorisant le transport actif et ça nous semblait une option intéressante aussi pour cette raison-là.

Alors, en conclusion, on doit encore une fois souligner la limite des informations disponibles. Je pense que ça a transparu dans notre présentation. Le manque de données sur les alternatives nous limitait également un petit peu pour porter un jugement qui aurait pu mieux guider la commission, je le crois. L'impact global est difficilement quantifiable pour toutes les raisons que j'ai énoncées.

Par contre, il nous semble qu'il y a certains éléments sensibles qui devraient être pris en compte dans l'analyse de cette situation-là, et on les a bien énumérés également, et qu'on devrait réfléchir à la façon d'atténuer et de gérer les risques qui sont présents, évidemment si on décide d'aller de l'avant avec ce genre de projet-là.

Et finalement, je crois qu'il faut insérer la vision santé dans un processus décisionnel qui, on en a conscience, dépasse les questions de santé. Il y a des questionnements et des aspects importants qui sont de nature économique, politique, sociale, environnementale, qui doivent être pris en compte. On défend essentiellement la prise en compte de la position santé également.

Alors, je vous remercie.

615 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci pour votre présentation. Maintenant, on aurait quelques questions, la commission, sur votre présentation, qui fera peut-être aussi appel au ministère de l'Environnement.

620 Concernant la qualité de l'air, dans l'étude d'impact, il est mentionné, à la page 246, que:

625 *Il y aurait des augmentations des émissions, qui aura pour effet une détérioration de la qualité de l'air dans le secteur étudié, surtout en ce qui concerne les oxydes d'azote dont les concentrations se rapprochent sur une base horaire des maximas autorisés par le règlement sur la qualité de l'atmosphère.*

630 Alors, du côté du ministère de l'Environnement, pouvez-vous nous dire qu'est-ce que c'est ça, le règlement sur la qualité de l'atmosphère, d'abord? Et puis on va poursuivre.

M. JACQUES ALAIN :

635 Sur le plan légal, la section 6 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* traite de l'assainissement de l'atmosphère. Et de cet article-là de la loi découle un règlement sur la qualité de l'atmosphère. Ce règlement-là a pour objet d'établir des normes d'air ambiant et des normes d'émission des matières particulaires. Et ces normes-là sont listées dans le règlement en question.

640 Je peux vous énumérer les paramètres qu'on retrouve. Il y a d'abord les particules en suspension, les retombées de poussière, l'anhydride sulfureux, le monoxyde de carbone, l'ozone, l'hydrogène sulfuré et les dioxydes d'azote. Il y a également le plomb aussi.

645 Je dois dire que ces normes-là sont présentement en révision et le règlement en question est en révision depuis pratiquement un an. Et en janvier dernier, il a sorti une version technique et ces normes-là ont changé un peu. On ne retrouve pas tous les paramètres, présentement. Il reste le dioxyde de soufre, le monoxyde de carbone et les dioxydes d'azote. Mais c'est quand même le règlement actuel qui s'applique.

650 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Mais est-ce que le projet de règlement dont vous venez de mentionner l'existence est plus sévère ou moins sévère que celui existant et en vigueur?

655 **M. JACQUES ALAIN :**

Certains paramètres sont plus sévères, d'autres moins. Ça s'est ajusté...

LA PRÉSIDENTE :

660

Quels sont les paramètres qui seraient maintenant plus sévères?

M. JACQUES ALAIN :

Si on prend le monoxyde de carbone, pour une heure, on avait une norme de .30 ppm, alors que dans le nouveau règlement qui s'en vient, c'est .31 ppm. Alors, il n'y a pas grand différence, mais il y a quand même des petites choses qui se sont ajustées.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce qu'il y a un paramètre qui ressort où vraiment, là, le paramètre, on a une exigence plus sévère au niveau de la qualité de l'atmosphère?

M. JACQUES ALAIN :

Voyez-vous, comme les particules en suspension, c'est disparu dans le nouveau règlement. Les spécialistes qui travaillent là-dessus m'ont expliqué qu'il y a souvent des ajustements en fonction de ce qui se fait ailleurs un peu partout dans le monde, soit en Ontario ou aux États-Unis.

LA PRÉSIDENTE :

Avez-vous de l'information concernant justement les exigences qualité de l'atmosphère, donc l'air ambiant, en Ontario ou du côté de l'Agence de protection de l'environnement américaine?

M. JACQUES ALAIN :

En Ontario, ils n'ont pas de normes comme telles. C'est plutôt des objectifs. Alors, on essaie d'atteindre un objectif. Ce n'est pas normé; autrement dit, ce n'est pas réglementé. Si on dépasse la norme, ils essaient d'obtenir les objectifs en question.

Pour les États-Unis, c'est état par état. Et le plus sévère, c'est évidemment la Californie avec ses problèmes de smog. Ça varie d'un état à l'autre, ça aussi. Mais certains états, c'est des objectifs; d'autres, c'est des normes.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Mais de toute façon, en ce qui concerne la qualité de l'atmosphère, l'air ambiant, c'est une référence aussi, parce que j'imagine qu'on ne peut pas empêcher chaque générateur d'une source de pollution diffuse de contribuer une fois qu'ils ont eu ces autorisations-là, ou même les véhicules, on ne peut pas les empêcher de circuler.

M. JACQUES ALAIN :

Non, effectivement. C'est que ces normes-là, ça s'applique surtout lorsqu'on veut établir une nouvelle industrie dans un milieu. Et si on sait que telle industrie, il va y avoir des émissions de dioxyde de carbone, par exemple, qui déjà le milieu ambiant dépasse la norme ou atteint presque la norme, à ce moment-là on va exiger de l'industrie en question un traitement adéquat.

Et ces normes-là ne s'appliquent pas, par contre, à des véhicules automobiles. Ça dit que ça s'applique à des sources fixes, donc des industries. Les sources fixes, on définit ça, on dit:

C'est une source de contamination de l'atmosphère autre qu'un véhicule automobile.

Par contre, ça ne veut pas dire que le ministère ne s'occupe pas des véhicules automobiles. Il y a un programme pour vérifier l'état des véhicules, ils doivent respecter les normes en fonction des émissions.

LA PRÉSIDENTE :

Si je vous comprends bien, finalement, ça donne un modèle pour la qualité de l'air ambiant et à partir de ça, bien, le ministère de l'Environnement pourrait être plus exigeant pour une entreprise qui viserait à s'implanter dans un secteur, qui pourrait émettre des contaminants de la nature de ceux qui sont déjà listés dans le règlement.

M. JACQUES ALAIN :

Oui, exact.

LA PRÉSIDENTE :

En ce qui concerne l'Organisation mondiale de la santé, est-ce que vous avez l'information ou si c'est le ministère de la Santé et des Services sociaux qui pourrait nous livrer ça?

M. JACQUES ALAIN :

Je crois que c'est le ministère de la Santé, oui.

M. CLAUDE PRÉVOST :

On a effectivement certains éléments par rapport à ça. Il est clair que pour le dioxyde d'azote, les normes ne sont pas les mêmes pour tous les organismes. Mon document date d'il y

a quelques années, mais il me semblait conforme à ce qui est utilisé dans les documents du promoteur pour ce qui est des normes du ministère de l'Environnement.

750

Moi, ce que j'avais, c'est en parties par milliard, en ppb. Ce que j'avais pour une heure d'exposition, c'est 220 ppb. Ce que l'OMS suggère, en 96, la dernière fois où ils ont révisé ce critère-là, c'est 106. Donc, c'est inférieur considérablement à ce qui était proposé par le ministère de l'Environnement. Par contre, le ministère de l'Environnement proposait à peu près la même chose que Environnement Canada et que la CUM.

755

Donc, effectivement, il y a des différences de critères, si on veut, entre les organismes.

LA PRÉSIDENTE :

760

Alors, on va demander, du côté du ministère des Transports, justement de nous dire quelles seraient les émissions qui seraient émises pour la qualité de l'air, l'air ambiant, et comment ça se compare. On va comparer ça avec l'Organisation mondiale de la santé.

765

M. RÉJEAN BEAULIEU :

D'accord, madame. Je vais demander à monsieur Yves Comtois de SNC-Lavalin de venir répondre à vos questions.

770

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

Je vous demanderais d'être bien attentifs aux données, on va avoir des précisions qui pourraient vous être utiles.

775

M. YVES COMTOIS :

Oui, madame la présidente. Avant de passer le micro à monsieur Éric Delisle qui est le responsable chez nous des études de dispersion atmosphérique, je voudrais juste rappeler ici que depuis le dépôt de l'étude d'impact, le profil de l'autoroute a été changé passablement, ce qui a modifié beaucoup les émissions atmosphériques. Et le volume de trafic aussi a été modifié depuis la version de 98. On a donc repris cette analyse-là pour voir quels étaient les impacts des nouveaux chiffres et du nouveau profil sur la population environnante.

780

Alors, si vous le permettez, on a une petite présentation d'à peu près dix minutes, qui dit qu'est-ce qu'on a fait et quels sont les résultats.

785

LA PRÉSIDENTE :

790

C'est très utile. Et justement, ces résultats-là, on peut les retrouver...

M. YVES COMTOIS :

795

Je crois que le document a été ou va être déposé ce soir. Je crois qu'il a été déposé déjà aujourd'hui ou ce soir.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

800

Le document a été déposé.

LA PRÉSIDENTE :

805

Alors, on n'a pas pu le lire avant. Donc, c'est des chiffres nouveaux?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Oui. C'est une mise à jour.

810

LA PRÉSIDENTE :

Ils pourront être consultés par le ministère de la Santé et des Services sociaux. Et vous pourrez peut-être compléter votre avis dans les jours qui suivent. Alors, on va vous donner une copie de ce document-là.

815

Si vous en avez une copie additionnelle, on la remettrait au ministère de la Santé et des Services sociaux ce soir même.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

820

D'accord. On s'occupe de ça maintenant.

LA PRÉSIDENTE :

825

D'accord.

M. ÉRIC DELISLE :

830 Bonjour, madame la présidente. Alors, effectivement, on a repris les calculs de dispersion atmosphérique et d'émission atmosphérique de l'autoroute 30 principalement pour plusieurs raisons: le profil qui avait changé et aussi les débits de véhicules prévus.

835 Alors, dans ma présentation X voici le plan de ma présentation X je vais présenter les scénarios qui ont été étudiés. Je vais passer rapidement sur la méthodologie principalement pour le monoxyde de carbone et le NO₂. Après ça, on va passer aux résultats, comparaison avec les normes proposées du ministère de l'Environnement. Et puis on traite un peu aussi des autres aspects relatifs à la qualité de l'air.

840 **LA PRÉSIDENTE :**

Lorsque vous faites vos modèles, est-ce que vous tenez compte des types de véhicule, c'est-à-dire pourcentage de camions?

845 **M. ÉRIC DELISLE :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

850 Très bien.

M. ÉRIC DELISLE :

855 Alors, les quatre scénarios qui ont été étudiés: on a regardé la situation actuelle, c'est-à-dire la 132 avec les débits journaliers de l'année 2000, 45 000 véhicules par jour; on a regardé l'option qu'on a appelée statu quo, c'est-à-dire la 132 avec les prévisions de débit pour l'année 2016, 72 000 véhicules par jour; après ça, on a regardé l'autoroute 30, l'option nord en 2016, avec 93 000 véhicules par jour; et finalement, on a regardé l'autoroute 30, option sud, 860 avec 50 000 véhicules par jour sur le tracé actuel de la 132 et 34 000 qui passeraient au sud. Par contre, on traite juste des impacts le long de la 132 actuelle.

865 Alors, la première étape de l'étude, c'est d'évaluer les émissions atmosphériques des différents tracés. Alors, pour ce faire, on a utilisé le modèle MOBILE 5C, qui est utilisé par Environnement Canada pour dresser les inventaires d'émissions reliées au transport.

870 On a fait une évaluation pour l'année 2000 et pour l'année 2016 avec les intrants suivants: la distribution de l'âge des véhicules légers de 2000 obtenue auprès de la Régie de l'immatriculation du Québec. On a une distribution des types de véhicules selon les chiffres du MTQ, à peu près 85 % de véhicules légers, la balance étant des véhicules lourds.

On a utilisé des températures ambiantes typiques par saison et on a pris deux vitesses différentes pour les véhicules, 50 kilomètres/heure pour la 132 et les voies de service de l'autoroute 30, et 100 kilomètres/heure pour les voies rapides de l'autoroute 30.

Ce modèle-là, on néglige, par contre, les émissions des véhicules qui sont arrêtés ou en accélération, c'est-à-dire les émissions supplémentaires par kilomètre parcouru des véhicules en attente aux feux de circulation ou au redémarrage.

Également, pour l'évaluation pour 2016, on n'a pas tenu compte d'aucune nouvelle norme qui pourrait être introduite d'ici ce temps-là pour les véhicules neufs. On a supposé qu'il n'y aurait pas de programme d'inspection et d'entretien qui serait implanté au Québec et qu'il n'y aurait pas de -- disons, l'introduction des véhicules à faible émission ne serait pas très importante. Autrement dit, c'est la même situation qu'aujourd'hui. C'est juste que les véhicules de 1980 qu'on a sur la route aujourd'hui, bien, ils vont être remplacés par des véhicules de cette année en 2016.

Alors, ici, on présente les résultats pour le monoxyde de carbone, les oxydes d'azote et les hydrocarbures en été et en hiver, pour 2000, 2016 et deux vitesses. Alors, premièrement, si on regarde la rangée 2000, 50 kilomètres/heure, 100 kilomètres/heure, on voit qu'à 100 kilomètres/heure, les émissions de monoxyde de carbone et d'hydrocarbures diminuent. Par contre, les émissions d'oxyde d'azote augmentent lorsqu'exprimées en grammes par kilomètre parcouru. En 2016, tous les chiffres sont révisés à la baisse, parce que le rajeunissement de la flotte de véhicules. Également en hiver, avec la température plus froide, les émissions sont toujours beaucoup plus élevées qu'en été.

Alors, à partir de ces chiffres-là et des débits journaliers de véhicules pour chaque morceau ou chaque tronçon d'autoroute ou de la route 132 actuelle, on a dressé un bilan des émissions exprimées en tonnes par année. Alors, par exemple, pour la situation actuelle, l'année 2000, on a calculé 1 650 tonnes par année pour le monoxyde de carbone, 200 tonnes par année pour les oxydes d'azote et 180 tonnes par année pour les hydrocarbures. La deuxième ligne, c'est toujours la 132, en 2016, c'est-à-dire la situation statu quo. Alors, on voit une augmentation importante des émissions de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures et d'oxyde d'azote.

Par contre, avec l'option autoroute 30, 2016, en tenant compte des voies de service et des voies rapides, par rapport à la situation actuelle, on a toujours une augmentation des émissions de tous les contaminants. Par contre, pour le monoxyde de carbone, l'augmentation est moins élevée qu'elle ne le serait si on ne faisait rien. C'est la même chose pour les hydrocarbures. Par contre, pour les oxydes d'azote, là on a une augmentation des émissions avec le projet.

Finalement en bas, on présente pour l'option sud, sur l'axe de la 132 actuelle, pour le tracé sud de l'autoroute 30 et puis le total ici. Alors, on a séparé pour différencier les impacts locaux des impacts potentiels globaux.

Au niveau local, pour le tracé de la 132 actuelle, là, à ce moment-là, on regarde les émissions qui sont ici. Alors, évidemment, c'est plus bas que pour les deux autres options, le statu quo, l'option nord 2016, parce que le débit de véhicules est à peine plus élevé qu'aujourd'hui. Par contre, évidemment pour le tronçon de l'autoroute sud, là les émissions sont plus élevées qu'actuellement, étant donné qu'aujourd'hui il n'y a pas de circulation dans ce coin-là.

Par contre, au niveau des effets globaux régionaux, avec l'option sud, on a quand même une augmentation. C'est l'option avec la plus haute augmentation des émissions de CO, d'hydrocarbures. Et pour l'augmentation des émissions de NO_x, il n'y a à peu près pas de différence, avec 400 tonnes par année pour l'option nord et 390 tonnes par année pour l'option sud.

Alors, ces données d'émission là sont introduites dans un modèle de dispersion qui permet de calculer les concentrations de contaminants dans l'air ambiant le long de l'autoroute. Alors, on a utilisé le modèle CALINE 4 du ministère des Transports de la Californie.

Par rapport à l'étude d'impact, dans l'étude d'impact, c'était la version 3 qui était utilisée. Par rapport à la version 3, ce modèle-là inclut la photochimie des oxydes d'azote avec l'ozone et le rayonnement solaire.

Parmi les intrants au modèle, tous les segments de route, que ce soit au niveau, en élévation ou en dépression -- alors, le modèle permet de tenir compte des segments de route qui sont au niveau, en élévation ou en dépression et permet aussi, pour un point de calcul donné ou une résidence en particulier, de déterminer la direction de vent qui serait la plus défavorable. Alors, comme intrants au modèle, on a tous les segments de route de la 132 actuelle ou de l'autoroute 30, avec tous les débits pour chacun des segments et les émissions de chaque contaminant en gramme par kilomètre pour chacun des segments.

On a sélectionné les conditions météorologiques défavorables, c'est-à-dire des vents très faibles, avec une condition d'inversion thermique qui surviendrait à l'heure de pointe du matin. On a des récepteurs qui sont distribués tout le long de l'autoroute et dans toute la zone habitée le long du tracé, et puis on a tenu compte également des niveaux ambiants de contaminants maximum qui sont mesurés sur la rive sud.

Alors, le tableau ici présente les données de qualité de l'air régional qu'on a sélectionnées pour l'étude. Alors, sur la rive sud, il y a quand même peu de stations. Alors, pour la plupart des contaminants, c'est la station de mesure à Brossard de 98 à 2000. Pour le monoxyde de carbone, c'est les données de la station de Varennes de 95 à 98.

Alors, si on peut voir au centre du tableau, ici, en jaune ou vert, on a les normes actuelles du ministère de l'Environnement, les normes proposées dans le projet de modification du ministère de l'Environnement, les objectifs canadiens et ici, dans un document de l'OMS

960 daté de 2000, les objectifs de l'OMS. Alors, ils sont tous exprimés en parties par million. Alors, en général, le peu de différence entre les normes du ministère actuelles, celles proposées et les objectifs canadiens, on peut considérer que c'est très similaire.

965 Il y a certains objectifs, par contre. Par exemple comme pour l'ozone, qui a un standard 8 heures ici à .065 ppm, il est tout nouveau, il a été adopté en 2000. C'est ce qu'on appelle le standard pancanadien pour l'ozone dont l'objectif, c'est de réussir à l'atteindre d'ici 2010. Alors, on en a un autre aussi pour les $PM_{2.5}$, ici en bas, le 30. Lui aussi, c'est un objectif pour 2010. Et puis finalement pour les PM_{10} , il y en a eu un dans le cadre du développement des standards qui était fixé à 60 mais qui n'a jamais été approuvé par la suite.

970 Dans le cas des objectifs de l'OMS, habituellement ils sont légèrement plus faibles que les normes du ministère ou les objectifs pancanadiens. La plus grosse différence se situe au niveau des dioxydes d'azote sur une basse horaire où on est à peu près à 50 %. Cependant, et moi, je ne suis pas un spécialiste en santé publique, par contre, avec le 106, il inclut un certain

975 facteur de sécurité.

Alors, ici, j'ai les différents polluants: monoxyde de carbone, dioxyde d'azote, ozone, particules en suspension totales. PM_{10} , $PM_{2.5}$, ce sont les particules fines: PM_{10} inférieur à 10 microns, $PM_{2.5}$ inférieur à 2.5 microns. Et ici, à droite, j'ai les résultats des mesures dans l'air

980 ambiant, les maximums qui ont été mesurés sur trois ans. Et ici, le 98ième percentile juste pour montrer que les maximums surviennent juste quelques heures durant l'année.

Alors, ça, on se sert de ça pour représenter la situation actuelle, mais comme s'il n'y avait pas d'autoroute 132. C'est la qualité de l'air régionale sur la Rive-Sud de Montréal lorsqu'on

985 n'est pas affecté par une source de transport ou une industrie. Par exemple, pour le monoxyde de carbone, on a des mesures maximales de 2.8, 1.6, alors que les normes sont de 30 et 13. Alors, on est très en deçà des normes. Même chose pour les oxydes d'azote, .074 par rapport à une norme au-dessus de .200 et .106 pour l'OMS.

990 Les seuls endroits où on a des dépassements de normes, c'est au niveau de l'ozone, que ce soit sur une base horaire ou le dépassement du standard pancanadien sur 8 heures. Également aussi au niveau des PM_{10} , c'est un petit peu plus élevé. Pour dans le cas des PM_{10} , c'est le 98ième percentile qui est le standard, alors, il faut regarder 65 la mesure par rapport à ce qui était proposé.

995 Je voulais juste dire que la situation concernant l'ozone ou les particules fines, ce n'est pas particulier à la Rive-Sud de Montréal. C'est tout le sud-ouest du Québec, le sud de l'Ontario et quasiment à la grandeur des États-Unis qu'il y a des problèmes avec ces contaminants-là. Alors, c'est pour ça justement que les standards pancanadiens ont été adoptés assez

1000 récemment X je crois que c'est en 2000 X avec pour objectif de les atteindre d'ici 2010.

Maintenant, le dernier intrant de l'exercice d'évaluation de la qualité de l'air, ce sont les conditions météorologiques. Alors, on a choisi des conditions météorologiques défavorables et

1005

des niveaux ambiants maximum. Alors, ça, c'est le tableau qui résume tout ça: alors des vitesses du vent très faibles, des directions du vent que le modèle fait un balayage sur toutes les directions pour trouver le pire cas. Les conditions stabilité atmosphérique également pour le CO d'inversion thermique avec un écart-type de direction très faible, température froide ou avec les émissions maximum qu'on a vues tout à l'heure, et une hauteur de mélange basse et une concentration de CO ambiant maximal à 2.8 ppm.

1010

Dans le cas du NO₂, on a deux cas: un cas que j'ai appelé *NO₂ ambiant maximum+ et l'autre *ozone ambiant maximum+. C'est que les émissions de NO_x, d'oxyde d'azote en général des véhicules automobiles sont dominées par les émissions de monoxyde d'azote, NO, qui va se transformer lentement en NO₂ dans l'atmosphère.

1015

Alors, cette transformation-là dépend beaucoup du rayonnement solaire, bien, dépend principalement des concentrations d'ozone ambiantes qui favorisent la conversion NO en NO₂. Et à l'inverse, on a le rayonnement solaire qui détruit le NO₂ pour produire de l'ozone et du monoxyde d'azote. Et également aussi, d'après les mesures, les maximums de NO₂ mesurés et les maximums d'ozone ne surviennent pas simultanément.

1020

Alors, le premier cas, c'est un cas d'hiver où le NO₂ ambiant est maximum. Et là, on peut voir que le NO₂ est maximum. .074 correspond à un niveau ambiant d'à peu près aucun ozone, .02. Par contre, le pire cas NO₂ qui survient l'été, là on a un niveau d'ozone qui est très élevé, .098, qui lui-même dépasse sa norme d'ozone. Par contre, le NO₂ ambiant, lui, est très bon.

1025

Maintenant, je vais vous présenter les résultats obtenus pour le CO et le NO₂. Alors, tout comme les résultats présentés dans l'étude d'impact, les concentrations maximales surviennent très près de l'autoroute et sont plus élevées dans le secteur est, c'est-à-dire près de Candiac, là où les débits de circulation sont maximum. Alors, pour fins de présentation, on a fait un zoom sur cette zone-là.

1030

Alors, ici, je vais vous présenter la zone. Alors, ça, ici, c'est l'autoroute 30 dans le secteur de Candiac. C'est le cas de la 132 actuelle, année 2000, concentration maximale horaire de CO calculée dans l'air ambiant en ppm. C'est la contribution de l'autoroute seulement, et je vous rappelle que la norme est de 30 ppm.

1035

Alors, ici, on a le tracé de la 30, le tracé proposé de la 30 nord, la 132 passe à quelque part en dessous. En pointillé, ici, c'est les limites de l'emprise, et puis tous les chiffres qu'on voit, c'est les concentrations calculées dans l'air ambiant pour le CO maximum sur une base horaire. Alors, on voit le point maximum, il est ici.

1040

Il y en a un là, ici, 6.3, 6.2, le long de l'emprise, qui sont très faibles par rapport à la norme qui est de 30 ppm. Également, on voit qu'on passe de 6.2 à à peu près 1 ppm, à peu près 400 mètres de l'autoroute, on a diminué par un facteur 6. Autrement dit, l'impact de l'autoroute se fait sentir vraiment juste sur la mince bande le long du tracé.

1045

M. JEAN PARÉ, commissaire :

J'aimerais vous poser une question devant cette image-là. Quand vous dites: *contribution de l'autoroute seulement+, est-ce à dire que ce qui est mesuré, on soustrait ou on ajoute quelque chose pour représenter les autres sources éventuelles ou...

M. ÉRIC DELISLE :

Je vais répondre à la question avec la prochaine acétate. Pour fins de présentation, sur mes tableaux et autres graphiques, on a sélectionné deux récepteurs, le récepteur du point d'impact maximum situé ici le long de l'emprise et puis un récepteur situé au milieu d'une zone résidentielle à Candiac. Alors, reprenez bien, par exemple, le 6.2 ici, on va le retrouver immédiatement sur ce tableau.

Alors, ça, c'est les résultats pour le récepteur 6.2; alors route 132, en 2000, 6.2. Même si j'additionne le niveau maximum ambiant de 2 ppm, la pire mesure en trois ans, si je fais le total des deux, j'obtiens 9 ppm, très faible par rapport à la norme de 30.

Après ça, on a le cas 132, 2016. Là, on a une légère augmentation de la concentration. Avec l'option nord, près de l'autoroute, on a une légère baisse. Mais on avait vu tout à l'heure qu'on prévoyait une baisse des émissions de monoxyde de carbone, alors ça se reflète ici dans les résultats.

Alors, plus graphiquement, c'est ceci que ça donne à la limite sud du secteur résidentiel de Candiac, c'est-à-dire immédiatement au nord de l'autoroute à la limite de l'emprise. Alors, régionalement, on a un niveau maximum ambiant qui est de 2.8 ppm. Alors, ici, on a 132 actuelle: 8; 132, 2016: 10.3; autoroute 30, 2016, avec l'option nord: 8.2; et autoroute 30, 2016, option sud. Alors, tout des chiffres vraiment très faibles par rapport à la norme horaire du CO, qui est de 30 ppm.

LA PRÉSIDENTE :

Pouvez-vous nous expliquer la différence, comment ce serait plus faible avec autoroute 30, 2016, option nord, que route 132, 2016?

M. ÉRIC DELISLE :

Premièrement, on avait vu sur le tableau des émissions globales, principalement parce qu'on augmente la vitesse des véhicules, les émissions de monoxyde de carbone diminuent. C'est ce qu'on avait vu aussi dans la présentation du département de la santé tout à l'heure.

LA PRÉSIDENTE :

Mais en tenant compte que sur les voies parallèles, les voies de chaque côté de l'autoroute, il y aurait quand même des véhicules qui circuleraient et iraient moins vite...

1095 **M. ÉRIC DELISLE :**

Oui, mais on parle de, je pense, c'est 20 000 sur les voies de service par rapport à 72 000.

1100 **LA PRÉSIDENTE :**

Et c'est intégré aussi les voies de service?

1105 **M. ÉRIC DELISLE :**

Oui, c'est intégré. Les voies de service sont intégrées avec leur vitesse plus réduite dans le modèle. Il y a également le fait d'avoir l'autoroute en dépression, qui a tendance à réduire les concentrations à l'extérieur de la dépression.

1110 Finalement, au niveau du CO, on conclut qu'il y a un impact relativement faible, même peut-être positif le long de l'emprise. Par rapport à la situation actuelle, notre cas de base finalement, c'est la 132 si on ne fait rien, c'est 10.3. Et avec les deux options de l'autoroute 30, on aurait une légère diminution des concentrations maximales, toujours en négligeant le fait que des nouvelles normes d'émissions plus sévères vont être introduites d'ici ce temps-là.

1115

LA PRÉSIDENTE :

1120 D'accord. Lorsque vous nous présentez l'autoroute 30, 2016, option sud, qu'est-ce que vous avez tenu compte comme aménagement de la 132?

M. ÉRIC DELISLE :

1125 Pour fins d'exercice, ici, ça restait comme aujourd'hui.

LA PRÉSIDENTE :

1130 D'accord. Mais si la 132 était améliorée aussi? Parce que le ministère des Transports nous a dit que, évidemment, si l'option sud était retenue, il faudrait aussi aménager la 132 pour tenir compte des problèmes qu'il y a, locaux.

M. YVES COMTOIS :

1135 Oui. Ici, par définition, dans notre simulation, ça ne changerait rien parce que lorsque la 132 n'est pas en autoroute, ce qu'on prend comme définition, c'est que les autos roulent à 50 kilomètres/heure, peu importe qu'elle soit aménagée ou pas, et on applique les débits qu'on a vu pendant les audiences, que monsieur Son Thu Lê nous a fournis par rapport à la 132, en 2016, situation actuelle ou améliorée, mais c'est les mêmes débits finalement.

1140 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Dans l'hypothèse de l'autoroute 30 au sud, les effets recherchés par le réaménagement de la route 132 sont plus au niveau de la sécurité et de la fluidité.

1145 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, mais comme on nous a dit, lorsqu'il n'y a plus de fluidité, il y a moins d'émissions.

M. YVES COMTOIS :

1150 Oui, c'est vrai, mais vous comprendrez qu'on a dit aussi tout à l'heure qu'on ne peut pas simuler les décélérations, les accélérations, les arrêts aux lumières et tout ça. Ça devient extrêmement complexe. Alors, pour chacun des tronçons d'autoroute qui ont des quantités de véhicules différentes, pour un tronçon donné, on prend la quantité de véhicules prévue sur ce
1155 tronçon et on y applique une vitesse uniforme.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1160 Mais est-ce que c'est la même chose qui se passe quand vous faites une simulation?
Quand vous dites que vous intégrez à la circulation de l'autoroute 30 dans le tracé de la 132 et
que vous tenez compte des voies de service, est-ce que les voies de service, c'est tout
simplement des voies où on circule moins vite ou si c'est des voies où on tient compte également
du fait qu'il y a des carrefours, des arrêts, des...

1165

M. YVES COMTOIS :

On tient compte uniquement du fait qu'on y circule à 50 kilomètres/heure avec un débit
de 23 000, par exemple dans le cas de l'autoroute en option nord, alors qu'on a la différence 70
1170 000 véhicules qui, eux, circulent à 100 kilomètres/heure.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1175 Autrement dit, toute simulation est faite sur la base d'une vitesse relativement
standardisée, qui est de X, mettons, sur une autoroute et de Y sur un autre type de route, et
c'est multiplié avec le débit que vous estimez être celui, mettons, de l'année 2016, selon les
options.

M. YVES COMTOIS :

1180

C'est ça. Et c'est aussi vrai pour la 132 actuelle et 2016.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1185

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1190 Est-ce que ces modèles-là sont validés par des tests?

M. ÉRIC DELISLE :

1195 C'est le modèle développé aux États-Unis par le California Department of Transport,
puis c'est le modèle recommandé par le US EPA pour ce genre d'étude-là et par le ministère de
l'Environnement aussi.

LA PRÉSIDENTE :

1200 Pour les autoroutes ou pour toutes sortes de...

M. ÉRIC DELISLE :

Juste pour les autoroutes. Il est spécialisé au niveau des sources linéaires.

1205 **LA PRÉSIDENTE :**

Autoroutes.

1210 **M. ÉRIC DELISLE :**

Oui, autoroutes.

LA PRÉSIDENTE :

1215 Alors, pour les boulevards urbains où il y a plusieurs intersections, il n'est pas spécifique à ça.

M. ÉRIC DELISLE :

1220 Disons que le modèle, on pourrait... là, c'est plutôt le modèle d'émissions qui est en cause.

LA PRÉSIDENTE :

1225 Oui. Et le modèle d'émissions, est-ce qu'il y a des marges d'erreur, en fin de compte?

M. ÉRIC DELISLE :

1230 Disons, la marge d'erreur, c'est que nos émissions sont sous-estimées un petit peu pour la 132 actuelle, étant donné que c'est surtout sur celle-là que les autos arrêtent et redémarrent.

LA PRÉSIDENTE :

1235 D'accord. On reçoit votre témoignage.

M. YVES COMTOIS :

1240 Madame la présidente, j'aimerais ajouter à ce que mon collègue a dit. La simulation peut apporter une certaine sous-estimation, mais il faut tenir compte aussi que tous ces chiffres-là sont des pires cas. Je veux dire, on choisit les pires conditions atmosphériques, etc.

LA PRÉSIDENTE :

1245

D'accord, merci. Alors, on va passer aux questions.

M. ÉRIC DELISLE :

J'en avais une autre comme ça pour les oxydes d'azote, si je peux...

1250

LA PRÉSIDENTE :

Globalement.

M. ÉRIC DELISLE :

1255

Globalement, ça va prendre deux secondes. Les résultats globaux sont plus élevés. Ils se rapprochent plus de la norme, si on veut, .22. Par contre, encore une fois, peu importe l'option, il n'y a pas de variation vraiment significative.

1260

LA PRÉSIDENTE :

Ça va, merci. On va prendre connaissance du document ce soir, plutôt demain matin, et on vous posera des questions par la suite.

1265

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Nous avons remis une copie du document au ministère de la Santé tantôt.

LA PRÉSIDENTE :

1270

D'accord, merci.

Madame Louise Forget.

1275

Mme LOUISE FORGET :

Bonjour!

LA PRÉSIDENTE :

1280

Bonjour!

Mme LOUISE FORGET :

1285

Comme j'ai demandé au début, je demandais si j'avais mon accès pour mon commerce parce que j'étais enclavée. Je n'ai pas eu de réponse encore. Est-ce que c'est possible de le savoir?

LA PRÉSIDENTE :

1290

Ministère des Transports.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1295

Je vous réfère, madame la présidente, à la réponse que j'ai faite concernant la rue Léo en début d'après-midi, où le ministère prenait l'engagement d'intervenir, de trouver une solution à cette problématique. Et par le fait même, il y aurait une solution à développer avec la propriétaire de l'entreprise Azimuth, si ma mémoire est bonne, et on pourrait éventuellement trouver une solution là.

1300

Le phénomène d'enclavage dont nous part madame était dû au fait que la problématique de la rue Léo n'était pas réglée.

LA PRÉSIDENTE :

1305

Alors, c'est un engagement ferme du ministère de régler le...

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1310

Oui, madame.

Mme LOUISE FORGET :

1315

Une problématique de quoi, vous avez dit?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Une problématique de la rue Léo.

1320

Mme LOUISE FORGET :

J'ai entendu dire qu'il y avait eu des pourparlers à propos de la rue Léo. Il y avait une problématique. Est-ce qu'on peut savoir c'était quoi les conditions de la problématique?

1325

LA PRÉSIDENTE :

Je pense que ça vaut la peine de reprendre votre engagement de cet après-midi par rapport à ça, avec du visuel pour accompagner peut-être.

1330

M. RÉJEAN BEAULIEU :

D'accord, avec du visuel, oui, le temps d'installer une acétate.

1335

Alors, on repère sur l'image la rue Léo et on repère sur l'image aussi l'entreprise de madame, Azimuth, ici. Il y avait un problème d'enclavage parce que la rue Léo était à développer. L'engagement du ministère a été à l'effet de rétablir un lien routier entre l'axe 132/autoroute 30 vers le parc industriel, ça fera l'objet d'un protocole avec la Ville de Sainte-Catherine. Et lorsque ce lien sera rétabli, il y aura moyen à ce moment-là de donner accès, une façon de parler là, mais de redonner accès à l'entreprise via la rue Léo.

1340

LA PRÉSIDENTE :

Alors, c'est un engagement du ministère de faire les travaux à sa charge pour que l'entreprise ne soit pas enclavée en aucun moment?

1345

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Oui, madame.

1350

Mme LOUISE FORGET :

On a entendu parler de dynamitage sur la 132, qui va avoir lieu sur 160 000 mètres cubes qui va être dynamité. On a dit à l'ouest. Est-ce qu'on peut préciser si je fais partie du périmètre de dynamitage?

1355

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

1360

M. RÉJEAN BEAULIEU :

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

1365

LA PRÉSIDENTE :

1370 Également, lorsque vous allez répondre à la question, vous nous indiquerez, s'il vous plaît, si des mesures vont être prises pour s'assurer qu'il n'y aura pas de problèmes dans les fondations des établissements situés en périphérie.

M. JACQUES VERVILLE :

1375 Comme on a dit hier, madame, tout le dynamitage se fait à l'extrême ouest du tronçon sur environ 1 kilomètre.

Mme LOUISE FORGET :

1380 C'est seulement 1 kilomètre?

LA PRÉSIDENTE :

1385 À l'extrémité ouest. On va demander au ministère des Transports de nous indiquer la zone qui nécessiterait du dynamitage.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Oui, madame, on va indiquer ça par acétate.

1390 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Et pour les gens qui sont situés dans cette zone-là aussi, nous indiquer justement s'il faudra faire certaines vérifications pour la qualité des structures.

1395 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

D'accord.

1400 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, en ce qui concerne votre établissement, ça ne serait pas du tout dans le secteur.

Mme LOUISE FORGET :

1405 Parfait. Éloignez pas l'acétate qu'il y a là, j'en ai besoin encore.

M. GILDARD LANTEIGNE :

1410 Alors, le déblai de roc prévu est dans le secteur du début de la courbe à aller jusqu'à tout près de la rue Léo.

Mme LOUISE FORGET :

1415 Donc, je fais partie du périmètre.

LA PRÉSIDENTE :

1420 On va vous laisser répondre.

M. JACQUES VERVILLE :

1425 Pour ce qui est du dynamitage, effectivement, nous prenons des mesures. C'est-à-dire avant les travaux, toutes les fondations des résidences qui sont près de l'autoroute sont filmées au vidéo, photographiées et inspectées. Et puis durant le dynamitage, nous avons des systèmes pour pouvoir contrôler les charges sismiques, pour pouvoir s'assurer que la réglementation est respectée à ce niveau-là.

LA PRÉSIDENTE :

1430 Donc, pouvez-vous répondre précisément à quelle distance approximative de l'établissement de madame vous seriez appelés à faire du dynamitage?

M. JACQUES VERVILLE :

1435 100 mètres, madame.

LA PRÉSIDENTE :

1440 100 mètres. Et dans les cas où il y a du dynamitage comme ça à 100 mètres d'un établissement, est-ce qu'il est arrivé où vous avez constaté des problèmes dans les fondations de ces établissements?

M. JACQUES VERVILLE :

1445 Ça peut arriver, madame. Dans ce cas-là, l'entrepreneur est responsable de ses travaux et les réparations qui s'imposent sont prises à ce moment-là.

1450 **LA PRÉSIDENTE :**

Et qui fait les vérifications pour les fondations et tout ça, pour s'assurer qu'il n'y a pas eu de problèmes?

1455 **M. JACQUES VERVILLE :**

Souvent, madame, on engage une firme externe qui fait le contrôle pour nous lors du dynamitage.

1460 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que c'est sur appel ou bien si c'est systématique?

1465 **M. JACQUES VERVILLE :**

Tout le temps que vont durer les travaux, il va y avoir des senseurs sismiques qui vont s'assurer de contrôler les charges de dynamite. Et ça se fait tout le temps des travaux de dynamitage. Et après, les résidences sont revérifiées pour s'assurer qu'il n'y a pas eu de dommages.

1470 **LA PRÉSIDENTE :**

Des questions, madame?

1475 **Mme LOUISE FORGET :**

Découragée, non! Il y avait un bassin de rétention d'eau aussi qui va se faire dans mon périmètre.

1480 **M. JACQUES VERVILLE :**

Dans l'emprise du ministère, oui.

1485 **Mme LOUISE FORGET :**

Oui, mais à peu près encore dans le 100 mètres de ma bâtisse?

LA PRÉSIDENTE :

1490 Ça, on va aller voir sur cet aspect-là. Mais ce serait important de s'assurer que vous avez toutes les réponses concernant le dynamitage, je vois que ça vous inquiète.

Mme LOUISE FORGET :

1495 Oui, il y a de quoi.

LA PRÉSIDENTE :

1500 Alors, on va regarder ça, justement. Comment vous assurez justement qu'il n'y a pas de dommages, que vous allez vérifier aux bons endroits? Pouvez-vous nous expliquer votre démarche?

M. JACQUES VERVILLE :

1505 Comme j'ai expliqué tout à l'heure, avant les travaux, toutes les résidences qui sont près du chantier sont vérifiées; les solages sont filmés, photographiés. Et puis pendant les travaux, disons qu'il y a des règlements pour le dynamitage, donc, les charges sont contrôlées. Et pour s'assurer que ces charges sont contrôlées, on a des senseurs sismiques pour s'assurer du contrôle des charges. Et puis si on a un léger débordement, on rappelle l'entrepreneur à l'ordre et puis...

1510

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1515 J'aimerais savoir jusqu'à quelle distance d'un lieu de dynamitage on fait ce genre d'évaluation préliminaire de la situation, dans un cas comme ici par exemple.

M. JACQUES VERVILLE :

1520 Je ne peux pas répondre à cette question aussi précise. Mais on peut aller très près d'une résidence, tout dépendant de la charge de dynamitage qu'on fait.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1525 Je vais reformuler ma question différemment. Votre dynamitage lui-même va avoir lieu dans l'emprise, c'est-à-dire aux endroits nécessaires pour procéder à vos travaux. Et vous dites que dans cet endroit-là, grosso modo, on parle d'à peu près 1 kilomètre de distance.

1530 Bon, par mesure de précaution, vous allez faire un examen préalable des résidences et des bâtiments jusqu'à quelle distance, mettons, de la ligne de centre ou de la ligne de dynamitage? Est-ce qu'on parle de 100 mètres, 200 mètres, 500 mètres, règle générale?

M. JACQUES VERVILLE :

1535 Je n'ai pas cette réponse aussi précise. Je pourrais l'obtenir, par exemple.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1540 Ce serait intéressant de voir, dans le fond, comment vous délimitez votre zone de précaution.

M. JACQUES VERVILLE :

1545 D'accord. On pourrait vous répondre demain.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Monsieur Beaulieu.

1550 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

1555 En complément de réponse, il y a un autre intervenant aussi dans ce domaine-là. Ce sont les compagnies d'assurance qui assurent les entrepreneurs, qui ont, elles aussi, des exigences lorsqu'il s'agit de dynamitage. Alors, certaines compagnies d'assurance vont avoir des exigences quant à la connaissance du chantier et quant aux distances de vérification au préalable avant de procéder au dynamitage. Mais on va vous apporter des informations demain, comme l'a dit monsieur Verville.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1560 Parfait.

LA PRÉSIDENTE :

1565 Les senseurs que vous installez pour vérifier le comportement du sol, finalement, est-ce qu'il y a une sorte de lumière rouge qui s'allume?

M. JACQUES VERVILLE :

1570 C'est le même principe que pour les tremblements de terre. C'est un sismographe, une aiguille qui...

LA PRÉSIDENTE :

1575

Et à un certain niveau, ça indique qu'il faut aller voir les résultats? Est-ce que c'est comme ça que ça...

M. JACQUES VERVILLE :

1580

Donc, à certains niveaux, ça nous... disons que l'entrepreneur est contrôlé. S'il dépasse ces niveaux-là, soit qu'il peut être amené par des pénalités ou on peut être amené à vérifier, disons.

LA PRÉSIDENTE :

1585

Et est-ce qu'il arrive que les dommages arrivent beaucoup plus tard que les travaux, c'est-à-dire que c'est à retardement et qu'on puisse voir justement un dommage au niveau d'une infrastructure, d'un solage, deux mois, trois mois, un an plus tard, ou généralement c'est au moment même où se fait le dynamitage?

1590

M. JACQUES VERVILLE :

Je ne suis pas un spécialiste en dynamitage, mais je crois que c'est dans les jours qui suivent. C'est sous toute réserve.

1595

LA PRÉSIDENTE :

Et vous vous engagez à corriger tout dommage?

1600

M. JACQUES VERVILLE :

On corrige, oui, madame.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1605

Oui, madame.

LA PRÉSIDENTE :

1610

Des questions sur cet aspect-là?

Mme LOUISE FORGET :

Oui, encore le dynamitage. Le bassin de rétention est assez creux, je crois qu'il va y avoir du dynamitage là aussi.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord, on va aller voir.

M. JACQUES VERVILLE :

Non. Comme on a montré cet après-midi, les bassins ont à peine 1 mètre de profond, ce sont des dépressions dans l'élargissement de l'emprise.

LA PRÉSIDENTE :

Ce serait peut-être utile que vous présentiez un modèle type.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Oui. La même acétate qu'on a présentée cet après-midi peut-être?

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Oui.

M. JACQUES VERVILLE :

On a, ici, l'exemple à quoi peut ressembler un bassin de rétention. Donc, il n'y a pas de dynamitage. Le bassin, en fait, c'est une membrane imperméable qui est recouverte de terre végétale et de gazon.

LA PRÉSIDENTE :

Pouvez-vous nous réexpliquer, nous redire à quelle fréquence ces bassins-là peuvent être remplis d'eau et...

M. JACQUES VERVILLE :

Normalement, ces bassins sont à sec. Lors d'orages, de grosses pluies qui peuvent durer peut-être une heure ou deux, le bassin se remplit le temps de l'orage, oui.

LA PRÉSIDENTE :

Ça sert de zone tampon pour...

M. JACQUES VERVILLE :

De zone tampon pour régulariser le débit dans les conduites pluviales, oui.

Mme LOUISE FORGET :

Dans le cas de l'autoroute 30, vu qu'elle est plus basse que la nappe phréatique, j'ai cru comprendre que les stations de pompage étaient pour marcher comme 24 heures sur 24 vu qu'il y a un déversement constant. Donc, elles vont se vider dans les bassins de rétention, je crois? Donc, il va y avoir toujours de l'eau dedans.

LA PRÉSIDENTE :

On va demander de nous préciser ça par rapport à --

Justement, vous nous avez dit que vos experts en hydraulique et hydrogéologie sont là jusqu'à 20 h, ce soir. Alors, vous pourriez nous réexpliquer un petit peu le rabattement de la nappe, comment ça pourrait se répercuter et, ces bassins-là, est-ce qu'ils ont une influence.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Je vais demander à monsieur Lanteigne de commencer la réponse et, au besoin, on fera appel à nos experts.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

M. GILDARD LANTEIGNE :

Alors, le système de drainage est fait pour prendre les débits habituellement rencontrés. C'est uniquement dans le cas d'orage assez fort ou exceptionnel que l'eau fait surface dans les bassins, si on veut.

LA PRÉSIDENTE :

1700

Par rapport à la nappe phréatique, la question de madame, elle se demandait si le rabattement de la nappe, ces bassins-là pouvaient avoir une utilité.

M. GILDARD LANTEIGNE :

1705

Ça n'a pas vraiment rapport avec le rabattement de la nappe. Les bassins, c'est vraiment pour des coups d'eau, quoi.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1710

La nappe phréatique, après rabattement, va être sous le niveau des chaussées, sous le niveau de l'autoroute en dépression. Alors, la nappe va déjà être plus basse que le niveau du sol dans le fond de la dépression. Alors, il n'est pas question de la pomper. Ce qu'on pompe, c'est les eaux de ruissellement lors de pluie.

1715

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Et madame se demandait si les pompes étaient en fonction continuellement ou si c'est uniquement quand il y a de l'eau à ramasser. En d'autres termes, là où l'autoroute est en dépression, est-ce qu'il y a une accumulation plus ou moins constante d'eau, qui nécessite le fonctionnement en permanence des systèmes de pompage.

1720

M. GILDARD LANTEIGNE :

Ce n'est pas une question à laquelle on peut répondre actuellement, étant donné qu'il faut faire des tests de pompage et recueillir des informations supplémentaires.

1725

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Maintenant, advenant que ces pompes-là fonctionnent de façon plus ou moins continue, est-ce qu'il y a une partie de l'eau qu'elles pompent qui se déverse automatiquement dans le bassin de rétention?

1730

M. GILDARD LANTEIGNE :

Non. Ce serait un débit d'eau assez régulier et donc, pas exceptionnel en quantité.

1735

1740

M. JEAN PARÉ, commissaire :

D'accord.

1745

LA PRÉSIDENTE :

Ça va, madame?

1750

Mme LOUISE FORGET :

Oui.

1755

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

Nous invitons maintenant madame Mariette Hinkel, s'il vous plaît.

1760

Mme MARIETTE HINKEL :

Bonjour!

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

1765

Mme MARIETTE HINKEL :

1770

Madame la présidente, hier, vous avez demandé au ministère du Transport qu'est-ce qu'ils avaient prévu dans 25 ans lorsque la saturation du tronçon -- l'autoroute 30 va être saturée. Donc, ça, c'est suite après la présentation de la *Loi sur la protection agricole et d'urbanisme*. Donc, monsieur Beaulieu a répondu qu'ils étaient pour voir le cadre législatif ou réglementaire pour trouver d'autres solutions et construire ailleurs, et il a aussi ajouté voire la possibilité d'agrandir le tronçon.

1775

Donc, ma question est la suivante. C'est comment le ministère prévoit agrandir une autoroute qui est saturée entre quatre villes?

1780

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Hier, j'ai aussi répondu que les modèles qu'on avait à notre disposition nous amenaient à éviter de prévoir plus loin que ce que le ministère des Transports a fait.

Les modèles qu'on utilise sont de plus en plus performants et il faudra voir avec le temps, avec les années, quelle serait la prévision de débit de circulation qu'on va être capable d'établir avec ces nouveaux modèles-là. Au-delà de ça, on ne peut pas lancer des chiffres, à moins de vouloir y ajouter automatiquement une très forte marge d'erreur.

1785

LA PRÉSIDENTE :

Très bien, mais sans lancer de chiffres et sans faire d'hypothèse aucune sur les débits qu'on pourrait avoir dans 25 ans, quelle serait votre marge d'intervention physique pour améliorer la situation, advenant dans 25 - 30 ans, qu'il y ait un débit tel, qu'il y a un grave problème de fluidité au niveau de l'autoroute 30, advenant qu'elle se construise dans l'axe de la 132. Auriez-vous encore une marge de manoeuvre pour améliorer les choses?

1790

M. RÉJEAN BEAULIEU :

La marge de manoeuvre qu'on pourrait utiliser est celle due au fait que l'autoroute pourrait permettre une troisième voie dans chacune des directions dans toute sa longueur. Il y a suffisamment d'espace dans la dépression, dans le fond de la dépression, pour permettre ce genre d'aménagement-là. Alors, une troisième voie aurait des effets majeurs sur la fluidité.

1795

1800

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

1805

Mme MARIETTE HINKEL :

Donc, s'ils ont une possibilité d'ajouter une voie chaque côté, est-ce qu'ils ont prévu d'agrandir des voies additionnelles pour l'entrée du pont Mercier? En tout cas, admettons que. Parce que c'est beau d'agrandir d'une voie additionnelle le tronçon, bon, je parle à long terme, bien évidemment.

1810

LA PRÉSIDENTE :

D'accord, on va aller voir.

1815

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Non, madame, on n'a pas prévu de voie additionnelle pour le pont Mercier. On n'a pas fait d'étude dans ce sens-là. La Commission Nicolet se penche présentement sur la problématique qu'on connaît de lien entre la Rive-Sud et la ville de Montréal.

1820

LA PRÉSIDENTE :

1825 Alors, votre autre question.

Mme MARIETTE HINKEL :

1830 Oui. Bien, c'est toujours dans le même contexte. Admettons que si on prévoit que la saturation du ministère... on dit que le tronçon va être saturé en 2016. On a mis 25 ans, mais admettons qu'en 2016, c'est fait. Et si on est bien optimiste pour la construction de l'autoroute, le tronçon devrait être terminé en 2008.

1835 Ça fait que dans 8 ans, on recommencerait de nouvelles constructions? Est-ce que c'est ça que je dois comprendre, dans 8 ans, on recommencerait à reconstruire l'autoroute?

LA PRÉSIDENTE :

1840 Là, je ne vous ai pas tout à fait suivie.

Mme MARIETTE HINKEL :

1845 D'accord. On a dit 25 ans tantôt, puis on dit qu'il y a une possibilité d'avoir une route chaque côté. Bon, ça va. Mais les prévisions du ministère disent que c'est en 2016 qu'ils prévoient que l'autoroute va être saturée. Est-ce que c'est ça que je dois comprendre?

LA PRÉSIDENTE :

1850 Je n'ai pas compris qu'ils prévoyaient qu'en 2016, l'autoroute serait saturée. On va aller voir.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1855 Nos prévisions ne sont pas à l'effet qu'elle soit saturée. On pense qu'en 2016, il va y avoir encore un assez bon niveau de service.

Mme MARIETTE HINKEL :

1860 Ma deuxième question, c'est au niveau du tronçon sud. Si advenant que la commission, votre commission, recommande au Conseil des ministres de construire l'autoroute sur le tracé sud, en quelle année la construction de ce tronçon sera possible d'être commencée?

1865 Parce que là, on sait que si c'est sur le tracé nord, on commence en 2004 à peu près, 2005. Est-ce qu'on peut connaître à quel moment le ministère serait en mesure de construire cette autoroute-là sur le tronçon sud?

LA PRÉSIDENTE :

Il y a déjà eu une réponse cet après-midi sur cette question-là.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

On a répondu cet après-midi que ça prenait des délais pour faire des études additionnelles de tronçon et acquérir les terrains, ce qui est quand même passablement long, et on ne peut pas penser à des travaux avant 2005, peut-être 6. Il y a la CPTAQ aussi où il faut aller chercher des autorisations. Il faut reconfigurer peut-être certains éléments. Alors, il y a quand même passablement de travail à faire.

Mme MARIETTE HINKEL :

Est-ce que vous avez posé la question aussi la durée de la construction sur cette autoroute-là?

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

Mme MARIETTE HINKEL :

C'est combien?

LA PRÉSIDENTE :

La durée?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

La durée de construction du tronçon dans l'option sud?

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1905 **Mme MARIETTE HINKEL :**

Oui.

1910 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Minimum deux ans, comparativement au tronçon nord, minimum trois ans.

1915 **Mme MARIETTE HINKEL :**

C'est beau.

1920 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

Alors, on va prendre une pause de quinze et je vous invite à vous inscrire au registre, mais ce n'est pas sûr qu'on va vous recevoir tous ce soir.

1925 (SUSPENSION DE LA SÉANCE)

(REPRISE DE LA SÉANCE)

1930 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, nous invitons monsieur Louis Salconi, s'il vous plaît.

1935 **M. LOUIS SALCONI :**

Bonsoir, madame la présidente! Monsieur Paré, bonsoir!

1940 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir!

1945 **M. LOUIS SALCONI :**

J'ai une question puis j'ai un bref préambule de trente lignes, en tout cas qui est essentiel à ma question, puis j'aimerais la permission de pouvoir le lire, s'il vous plaît.

LA PRÉSIDENTE :

Si c'est vraiment très essentiel.

1950 **M. LOUIS SALCONI :**

Oui, mets-en! C'est une lettre qui est adressée au ministre Boisclair, qui va être acheminée demain matin dépendant de votre réponse. La lettre sera envoyée, copie conforme, à l'Honorable Serge Ménard, au Grand Chief Joseph T. Norton et aux médias nationaux.

1955

Monsieur le ministre,

Suivant notre demande du 11 janvier dernier que le BAPE soit mandaté de tenir des audiences sérieuses dans le dossier du prolongement de l'autoroute 30, vous nous avez invités à participer à ces audiences, lesquelles débutèrent officiellement le lundi, 18 février dernier, à Ville Sainte-Catherine et auxquelles nous avons jusqu'ici participé. Nous sommes toutefois très déçus de constater que tout le lobbying important dans ce dossier soit déjà un fait accompli et que ce projet nous soit présenté comme étant définitivement coulé dans le ciment.

1960

Monsieur le ministre, il m'apparaît évident que les promoteurs du ministère des Transports n'ont pas concentré toutes leurs énergies à étudier la viabilité d'adopter la solution alternative, soit l'option sud, champ de maïs, plutôt que celle du nord, route 132, grave préjudice violant la qualité de vie des citoyens et véritable épée de Damoclès menaçant la qualité de l'eau du fleuve Saint-Laurent. Par le fait même, le promoteur ne présente qu'un côté de la médaille. Il manipule notre BAPE et, pire encore, il manipule la population sûrement considérée comme championne de la crédibilité.

1965

1970

Monsieur le ministre, avec tout le respect qui vous est dû, nous vous incitons à la vigilance en raison de l'importance des enjeux dont il est question.

1975

*Conséquemment, nous demandons respectueusement la suspension et le report des audiences du BAPE jusqu'à ce que le promoteur ait fait ses devoirs et leçons en ce qui concerne l'option sud du projet pour qu'on n'entende plus: *Je n'ai pas les renseignements+, pour qu'on puisse entendre la voix de nos cultivateurs, de nos vaillants fermiers.*

1980

Deuxièmement, nous demandons un moratoire sur les travaux se rapportant au projet option nord et cela, pour une durée satisfaisant à la population locale concernée.

Confiants que vous saurez porter toute votre attention à la présente, nous vous prions de bien vouloir agréer, monsieur le ministre, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

1985

Question. Serait-il possible d'avoir, tout comme le ministère de l'Environnement nous a donné un tableau comparatif *step by step*, pas à pas, concernant le projet option nord, on aimerait avoir droit et nous exigeons avoir la même chose pour l'option sud de la 30. C'est ça ma question. Je veux savoir si c'est possible. De toute façon, ceci, si vous dites que ce n'est pas

1990 possible, à ce moment-là, nous, on est obligé de déposer cette lettre dans la boîte à *malle* demain matin.

LA PRÉSIDENTE :

1995 Monsieur Salconi, vous pouvez envoyer les lettres que vous voulez. Je ne vous empêcherai pas d'envoyer une lettre, c'est certain. Le Bureau des audiences publiques et ses commissions ont toujours favorisé la transparence et l'information, on n'empêche pas les gens de communiquer.

2000 L'audience, nous avons pris l'engagement de la faire dans tout le respect des gens, dans le respect de la démocratie. J'ai fait appel aux gens, tout au long de l'audience, pour qu'on ait les réponses aux questions mais toujours dans le respect. Et nous avons demandé, tout au cours de l'audience publique, des informations tant sur le tracé nord que le tracé sud. Les gens qui sont localisés près du tracé sud ont autant le droit de poser des questions que les
2005 gens qui pourraient être influencés par le tracé nord.

Si vous lisez les transcriptions, vous allez vous apercevoir que nous avons toujours demandé l'impact comparatif option nord/option sud. Si vous étiez ici aussi cet après-midi, lorsqu'on a parlé qu'est-ce qui arriverait par rapport à une éventuelle décision du Conseil des
2010 ministres dans le cas où l'option sud serait favorisée, à ce moment-là, on a dit que ça prendrait peut-être des études additionnelles, mais il existe, à l'intérieur de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, la marge de manoeuvre au ministre de l'Environnement pour demander des études qui pourraient être requises.

2015 Alors, nous étudions les deux options avec le public. Tout le monde est invité à poser des questions, tant les citoyens du nord que ceux qui seraient sur l'axe du sud. Ils sont traités avec le même respect et les mêmes considérations. Alors, c'est les deux options qui sont étudiées et je pense que les gens en ont été témoins.

2020 Nous demandons toujours aux ministères et aux experts qui sont présents dans la salle pour y répondre de faire, dans la mesure du possible, un bilan comparatif. Et on a eu un beau témoignage, ce soir, du ministère, du MSSS qui a fait ce travail-là. La même chose du ministère de l'Agriculture, Environnement, Faune et Parcs, etc. Excusez-moi si je ne vous nomme pas tous, mais je pense que vous avez eu cette directive lors des rencontres
2025 préparatoires, nous allons examiner ensemble les deux options à la satisfaction du public.

Alors, nous continuons de travailler avec les gens. Il reste encore deux séances, à part des heures qui suivent, pour continuer à questionner. Je pense que les audiences sont sérieuses, de la même façon que les audiences du BAPE sont toujours sérieuses. Alors, s'il
2030 nous faut des renseignements additionnels, on l'indiquera. Nous avons la possibilité de le faire. Le rapport l'indiquera.

2035

Mais je vous invite à poser des questions. Si vous avez des questions particulières, on va les recevoir. On va voir si le promoteur a les réponses, si on peut aller chercher des avis des experts qui sont avec nous. Je pense qu'on a été chercher tout ce qu'on pouvait avoir comme experts pour répondre aux questions du public et ils ont été là tout le temps. On a même des gens qui sont au téléphone, qui attendent nos questions. On a mis tous les efforts pour répondre à vos questions. Le temps, on ne le compte pas non plus, on est à votre disposition.

2040

Alors, s'il y a quelque chose qu'on n'a pas, qu'on ne peut pas aller chercher pour vous, vraiment on va faire tout ce qu'on peut, mais après ça, bien, on l'indiquera dans le rapport: *On n'a pas eu telle explication concernant telle option+. On le dira. Ça ne veut pas dire qu'on a tout non plus par rapport au tracé nord, on n'a peut-être pas tout en main. Laissez-nous le temps de l'examiner.

2045

Et je vous invite à y réfléchir et à nous donner justement les indications à la commission, lorsque vous serez rendu à l'étape mémoire, qu'est-ce qui vous manque, vous, s'il vous a manqué une information pour vous prononcer. On va vous entendre là-dessus. On a fait l'appel aussi à tous les gens dans ce sens-là. Alors, c'est un éclairage qu'on veut donner le plus honnête possible au gouvernement qui aura à prendre la décision. Je vous invite à continuer à travailler avec nous, comme j'invite tout le monde à travailler avec la commission dans ce sens-là, avec ouverture.

2050

M. LOUIS SALCONI :

2055

Sachez, madame la présidente, que nous n'avons aucunement signalé un manque de confiance en notre BAPE. Nous n'attaquons pas votre mandat, madame. Même que nous mettons tout notre espoir dans votre mandat. C'est que nous croyons que le promoteur aurait pu se pencher plus sur la question de l'option sud, qui est définitivement plus avantageuse à la santé.

2060

Je ne suis pas expert en mémoire, en rédaction de mémoire, puis je doute beaucoup que la grande majorité de la population, qu'elle soit rurale, banlieusarde ou même en milieu urbain, que vous ayez les experts en mémoire. On fait appel aux groupes environnementaux qu'on peut compter sur peut-être la moitié d'un doigt, ici, sur la Rive-Sud.

2065

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Regardez, un mémoire, ce n'est pas nécessaire d'être expert pour écrire un mémoire. Ce qui compte dans un mémoire, c'est de dire comment on voit ça. Le gros bon sens a sa place. C'est ça le mémoire. Un mémoire, c'est comment vous voyez ça, comment vous voyez ça l'intégration d'un projet de façon à ce que ce soit le plus harmonieux possible, qu'est-ce qu'il faut faire pour qu'un projet s'intègre bien dans son milieu.

2070

Alors, nous, on va travailler avec les experts aussi et on va tenter de faire un bilan. Ce n'est pour rien que vous avez confiance au Bureau d'audiences publiques, c'est parce que

2075

depuis 23 ans, il a fait la preuve qu'on va chercher l'information et qu'on livre cette information-là le plus honnêtement possible. Alors, c'est comme ça qu'on va continuer de travailler.

2080 S'il manque de l'information concernant une option par rapport à une particularité, on peut le souligner dans le rapport. Alors, je vous invite à le dire comment vous voyez ça, avec les connaissances que vous avez, et on va travailler avec ça.

M. LOUIS SALCONI :

2085 Bien, c'est clair. Je vous remercie beaucoup, madame la présidente, monsieur Paré.

LA PRÉSIDENTE :

2090 D'accord.
Monsieur Daniel Robidoux, s'il vous plaît.

M. DANIEL ROBIDOUX :

2095 Bonjour, madame! Bonjour, monsieur!

LA PRÉSIDENTE :

2100 Bonjour!

M. DANIEL ROBIDOUX :

2105 Ma question s'adresse au ministère de l'Agriculture. Je suis un producteur laitier fortement touché par le tracé sud. J'aimerais savoir quel est le point de vue du MAPAQ quant aux perspectives agricoles à court, moyen ou long terme du secteur qui serait enclavé entre le tracé sud et le périmètre urbain et des municipalités.

LA PRÉSIDENTE :

2110 D'accord.

M. BERNARD BROUILLETTE :

2115 Oui, madame la présidente, lors de ma présentation, hier soir, je soulevais certains points au niveau de la pression urbaine dans la Montérégie ainsi que dans la CMM et plus particulièrement au niveau de la MRC de Roussillon.

2120 Au niveau court terme, le tracé de l'autoroute sud est très bien fait parce qu'il est fait dans le sens longitudinal des terres et il permet aussi l'accès à plusieurs voies, dont au-dessus de 7 voies. Il y a les deux Saint-Régis, Saint-Régis Sud, Nord, la Montée Saint-Régis, la rue Saint-Pierre ou la route 209, qui permet aux propriétaires agricoles d'avoir accès à leurs terres. Par contre, il risque d'y avoir des conflits au niveau de la circulation automobile, principalement sur Saint-Pierre, à cause que les véhicules agricoles sont de largeur excessive. Ça, c'est à court terme. C'est les impacts qu'on peut voir, nous, le ministère de l'Agriculture.

2125 Au niveau du moyen terme et du long terme, historiquement, et si je retourne à mon tableau d'hier, on disait que...

2130 **LA PRÉSIDENTE :**

 Justement, pouvez-vous le présenter votre tableau?

M. BERNARD BROUILLETTE :

2135 C'est parce que c'est lourd comme tableau. Ce n'est pas très convivial.

LA PRÉSIDENTE :

2140 D'accord, mais la carte avec des couleurs, qui présente justement l'espace dont on parle, peut-être que ça aiderait.

M. DANIEL ROBIDOUX :

2145 Ça, qu'est-ce qu'il est après me dire là, c'est la réponse à ma deuxième question.

LA PRÉSIDENTE :

2150 Ah! bon, vous êtes vite un peu!

M. DANIEL ROBIDOUX :

2155 Ma première question, c'est à savoir le terrain qui se trouve entre la zone blanche, qu'est-ce qui arrive avec ce terrain-là.

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça. C'est pour ça que j'aimerais qu'on présente la carte qui présenterait l'espace.

2160 **M. BERNARD BROUILLETTE :**

J'ai donné ce matin au ministère des Transports ma disquette. Ils peuvent me la représenter ou je peux utiliser la carte du ministère des Transports pour expliquer les voies d'accès.

2165 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord, on va trouver quelque chose.

2170 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

On a une acétate. On va essayer de s'accommoder de celle-là, si c'est possible.

2175 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, c'est ça.

M. BERNARD BROUILLETTE :

2180 Normalement, lorsqu'on emploie le terme *enclavé+, c'est qu'on n'a pas d'accès directement aux propriétés. Pourquoi qu'on emploie ce terme-là présentement? C'est juste pour dire que les terres agricoles sont comme prises en otage entre le périmètre urbain et l'autoroute 30. C'est, en fin de compte, juste pour les localiser, parce qu'il y a des voies d'accès. Comme je disais, il y a Saint-Régis Nord, Saint-Régis Sud, la Montée, ici, qui permet aux propriétaires
2185 d'avoir accès à leurs terres vu que l'autoroute est bâtie dans le sens longitudinal des terres.

La question, à court terme, c'est sûr que vu qu'il n'y a pas aucune sortie sur l'autoroute sud, il n'y aura pas un achalandage sur ces voies secondaires là. Donc, les conflits, il va y en avoir, c'est certain, mais ils vont être minimum. Ça, c'est à court terme. Parce que sa question
2190 a trois volets: le court terme et le moyen terme et le long terme.

LA PRÉSIDENTE :

2195 Donc, premièrement, il n'y aurait pas de terre enclavée?

M. BERNARD BROUILLETTE :

Au moment où on se parle, non.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Ça, c'était une de vos questions. Donc...

M. DANIEL ROBIDOUX :

Ça, ça veut dire qu'on va pouvoir aller tant qu'on veut?

M. BERNARD BROUILLETTE :

Oui, parce que vous allez passer sous des viaducs ici, dans toutes les voies de sortie, ce qu'on m'a expliqué ou qu'est-ce qui est expliqué par le ministère des Transports.

LA PRÉSIDENTE :

Le ministère des Transports.

M. BERNARD BROUILLETTE :

Donc, il n'y a pas nécessité d'avoir un *overpass* pour aller à vos terres.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. On va demander de confirmer par le ministère des Transports.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Monsieur Lanteigne, s'il vous plaît.

M. GILDARD LANTEIGNE :

Donc, effectivement, pour le tracé sud, tous les rangs existants, Saint-Régis Nord, Saint-Régis Sud, Saint-Pierre, Petite-Côte, sont reconduits en termes de leur continuité. Donc, il y a des viaducs et puis ça permet de circuler comme actuellement.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Alors, est-ce que vous avez un autre aspect à cette question-là?

2240 **M. DANIEL ROBIDOUX :**

Oui. Puis la terre qui se trouve l'autre bord de l'autoroute, elle va-tu toujours restée agricole? Qu'est-ce qui va arriver avec cette terre-là, à long terme?

2245 **M. BERNARD BROUILLETTE :**

C'est ça, le moyen terme, j'étais pour y arriver. On a couvert le court terme.

2250 Le moyen terme, historiquement, on sait que partout où on a tracé des autoroutes et qu'il y a eu des -- je dis bien, je vais utiliser encore le mot *enclavées+ ou prises en otage, les terres agricoles, les pressions urbaines sont immenses. Donc, elles sont normalement absorbées.

2255 Si on calcule les taux que je disais hier, que sur 15 ans, on a perdu 1 500 hectares ici dans la MRC de Roussillon, ça voudrait dire qu'ici, il y aurait approximativement 400 hectares au bout de quatre ans, théoriquement. Si on regarde la même pression urbaine, ils pourraient disparaître.

2260 **LA PRÉSIDENTE :**

Cependant, comme il a été dit hier, c'est que maintenant, ce n'est plus une question: *Il y a une bande en quelque part. Est-ce qu'on l'atteint?+ Ce n'est plus ça la question.

2265 **M. BERNARD BROUILLETTE :**

Bien, écoutez, historiquement, ce que je dis est vrai mais, par contre, les gens, le milieu s'est doté d'outils, comme la CPTAQ et les orientations gouvernementales qui nous demandent de démontrer aux municipalités, avant de demander une extension du périmètre urbain, d'utiliser les espaces à l'intérieur.

2270 Dans le projet de schéma révisé de la MRC, ils ont une capacité de bâtir 18 000 nouvelles bâtisses pour d'ici 2016. Ils n'ont aucun besoin de périmètre agricole supplémentaire pour jusqu'en 2016.

2275 **LA PRÉSIDENTE :**

2280 Alors, on va demander s'il y a un représentant de la MRC. Oui? Est-ce que l'option sud, parce que tout à l'heure j'ai dit qu'on vérifiait tout le temps autant l'option nord que l'option sud, advenant que le gouvernement décide pour l'option sud, est-ce que de votre côté, ça pourrait vous influencer en ce qui concerne l'étalement urbain, si vous voulez, jusqu'à la limite de cette autoroute?

M. PIERRE LARGY :

2285 La question qui est posée, à mon sens, est très hypothétique, parce que ça suppose qu'on franchit une barrière gouvernementale énorme qui est de dire: *Malgré qu'on a l'espace pour faire une autoroute en zone urbaine, une autoroute qui est essentiellement pour le monde urbain, malgré qu'on a l'espace pour le faire en zone urbaine, on irait la faire en zone agricole.+ Je pense que depuis que...

2290

LA PRÉSIDENTE :

D'accord, mais ce n'est pas ça la question là.

2295

M. PIERRE LARGY :

Depuis que la commission a siégé...

LA PRÉSIDENTE :

2300

Non, excusez-moi.

M. PIERRE LARGY :

2305

... on remarque régulièrement que c'est un fait important.

LA PRÉSIDENTE :

2310 D'accord, mais ce n'est pas ça ma question. Ma question, c'est X et c'est suite à la question de monsieur X supposons que la décision, c'est de construire l'autoroute version option sud, supposons que c'est ça, est-ce que ça change du côté de la MRC vos orientations en termes de type de développement urbain. Est-ce que ça veut dire, à ce moment-là, il faudrait revoir le périmètre de la zone urbaine versus la zone verte et puis vous seriez à ce moment-là appelés à modifier cette ligne-là et à la tasser plus au sud.

2315

M. PIERRE LARGY :

2320 La réponse à votre question, ce n'est pas une réponse en noir et blanc, et c'est pour ça que je mettais le contexte. Déjà, si on passait par-dessus cette énorme barrière là, il y aurait... ça a été toutes sortes d'autres affaires.

La zone agricole décrétée, elle va être là, mais il va y avoir d'énormes pressions de développement. Comment nos municipalités vont réagir à ça, comment les développeurs vont faire des pressions, comment les élus vont réagir à tout ça, et quelle sera l'ouverture du

2325 gouvernement, c'est tellement hypothétique -- mais quand on regarde qu'est-ce qui s'est fait ailleurs...

2330 D'ailleurs, habituellement, quand l'autoroute 30 s'approche de la zone agricole en Montérégie, elle sert souvent de frontière. Alors, on a déjà une indication qu'il va y avoir beaucoup de pression du monde urbain pour dire: *Bien, regardez, là, elle sert de frontière ailleurs, pourquoi qu'elle ne servirait pas là?+

2335 Alors, c'est sûr que, sans pouvoir prédire l'avenir, passer l'autoroute là va mettre une énorme pression sur ces terrains-là qui sont, de façon pratique, enclavés entre la zone urbaine et l'autoroute.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2340 Monsieur Largy, en admettant que les pressions pourraient se faire sentir, pourraient s'accroître, si tel était le cas, je vous demanderais quand même de répondre en prenant l'autre côté du processus.

2345 Quand la MRC a fait la révision de son schéma d'aménagement, il y a un certain nombre de facteurs qui l'ont amenée à situer le périmètre d'urbanisation là où il est et à contenir à l'intérieur de ce périmètre d'urbanisation X c'est ce qui s'applique à tous les schémas d'aménagement, comme vous le savez X à contenir donc à l'intérieur de cette urbanisation les perspectives de croissance résidentielle ou industrielle, donc les fonctions urbaines, pour un certain nombre d'années.

2350 Si le gouvernement acceptait ou décidait que l'autoroute devait se situer dans le couloir sud, est-ce que ça modifierait la demande prévisible, est-ce que ça vous amènerait à revoir les prévisions de croissance, donc de demande sur les superficies de territoire? Et, si oui, à l'intérieur de quel horizon dans le temps? Est-ce qu'on parle de 5 ans, 10 ans ou 25 ans, ou plus? Ou si avec les paramètres qui servent à définir votre zone d'urbanisation, vous êtes en mesure de dire: *Bien, non, ça n'aurait pas de conséquence, dans un avenir prévisible, sur le périmètre d'urbanisation.+
2355

M. PIERRE LARGY :

2360 J'ai beaucoup de misère à répondre à votre question parce que ça me semble tellement théorique.

2365 Par exemple, la proposition qui est faite là, il n'y a pas de sortie d'autoroute à la croisée de la 209, qui serait sûrement un élément qui causerait beaucoup de pression pour le développement. Est-ce que c'est croyable que le gouvernement autoriserait une autoroute sans une sortie là pour desservir notre bassin de population?

2370

Moi, je ne peux pas m'imaginer un tel projet autoroutier au sud sans au moins une sortie sur la 209, et l'arrivée de la sortie sur la 209 implique des choses de toute logique. Par contre, ils vont à l'encontre des orientations gouvernementales, à l'encontre des lois provinciales.

2375

Donc, si je me borne à dire tout simplement: *Bien, les lois sont là et elles vont être respectées à tout prix et elles ne se changeront pas+, puis je n'ai pas de raison de dire clairement qu'elles vont changer, je dirais: *Bien, c'est théoriquement possible que la zone agricole ne soit pas changée.+ Dans les faits, je pense qu'un tel scénario est peu probable.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2380

Quels sont les facteurs qui modifieraient ou qui concrétiseraient le genre de pression dont vous parlez? Vous avez ajouté dans votre hypothèse que, si je vous entends bien, soit le gouvernement, ou la MRC, si elle était confrontée à une décision gouvernementale à l'effet d'autoriser le tracé sud, est-ce que ça veut dire que la MRC demanderait, par conséquent, à ce moment-là d'y ajouter une sortie sur la route 209?

2385

M. PIERRE LARGY :

C'est sûrement un facteur qui serait étudié pour pouvoir, entre autres, servir de route pouvant alimenter les déplacements de nos citoyens de tout ce secteur-là.

2390

Maintenant, il y a un autre facteur qui rentrerait en ligne de compte, c'est le rythme de croissance du développement à Saint-Constant. Ils sont en train de développer tout un secteur, à peu près où sur la carte sont indiqués les mots *Saint-Constant+. Et dépendamment du rythme de croissance de ce secteur-là, une grosse partie des superficies développables à Saint-Constant serait donc utilisée.

2395

À Delson, il y a très peu d'espace pour l'urbanisation à venir. Donc, on peut s'imaginer que dans un avenir prévisible, s'il y avait une sortie d'autoroute à cet endroit-là, ça pourrait être des facteurs qui pourraient accélérer le développement résidentiel dans cette partie-là de notre zone urbaine, donc créer des pressions plus vite que ce qu'on prévoit actuellement.

2400

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Le secteur auquel vous faites allusion, vous prévoyez que son développement va s'étendre sur combien d'années, à partir de maintenant, à peu près?

2405

M. PIERRE LARGY :

2410

Je pense qu'on a dans la salle des représentants de Saint-Constant qui seraient mieux placés que moi pour répondre à ça, parce qu'ils voient les permis s'émettre et les superficies qui sont encore disponibles. J'inviterais peut-être...

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2415 Donc, le directeur du Service d'urbanisme de Saint-Constant, voulez-vous vous
approcher d'un micro, s'il vous plaît? Vous pouvez vous asseoir à côté de l'intervenant.

M. MARIO VERVILLE :

2420 Effectivement, les taux de croissance varient énormément avec la pression ou avec
l'activité économique en général. Je peux vous dire qu'actuellement, les conditions sont très
favorables au développement résidentiel. Et d'ailleurs, cette année, on devrait même
enregistrer des records de construction. Au rythme où c'est parti, effectivement, ça fonctionne
très bien.

2425 Lorsqu'on regarde le rythme de construction, à Saint-Constant, il reste environ 600 à
800, peut-être 1 000 maisons encore possible à la construction. On évolue actuellement à un
rythme d'environ 150 à 200 maisons. Alors, dans un avenir prévisible, effectivement, il y aura
carence au niveau de la quantité de terrains disponibles pour l'urbanisation.

2430 Alors, si le rythme se maintient, il est clair que la Municipalité devra examiner les
perspectives de croissance de son périmètre d'urbanisation.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2435 Et si l'autoroute était faite dans le couloir nord, donc dans celui de la 132, où est-ce que
vous dirigeriez l'extension du périmètre d'urbanisation?

M. MARIO VERVILLE :

2440 C'est des éléments qui n'ont pas été examinés encore jusqu'à maintenant. Il y a des
études à formuler, non seulement sur les capacités techniques pour alimenter un nouveau
secteur de développement mais aussi de meilleure perspective de croissance.

2445 Évidemment, on va essayer de localiser les terrains propices au développement
domiciliaire le plus apte à recevoir cette clientèle-là, le plus adapté. Et je peux vous dire,
actuellement, ces études-là ne sont pas réalisées jusqu'à maintenant. Donc, je ne suis pas en
mesure de vous dire exactement dans quel site exactement on choisirait à privilégier.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2450 Quand on regarde un projet comme celui-là et quand on regarde également les frontières
municipales des quatre municipalités en cause, on s'aperçoit qu'elles sont étroitement reliées
l'une à l'autre, que ce soit en termes de développement industriel, commercial ou
d'infrastructures.

2455

Est-ce que chaque service d'urbanisme municipal fait sa propre planification ou s'il existe, comme dans d'autres villes, un comité intermunicipal d'urbanisme dans ces quatre villes?

2460

M. MARIO VERVILLE :

2465

À Saint-Constant ou régionalement, chaque municipalité a son propre service. Il n'y a pas de coordination, de façon générale, au niveau de la planification urbaine, sinon de délimiter les espaces liés ou propices au développement résidentiel ou qui sont définis à l'intérieur d'un périmètre urbain confiné dans un schéma d'aménagement. Donc, pour l'instant, c'est principalement le principal outil retenu pour identifier les zones où sera propice le développement.

2470

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Est-ce qu'il y a eu des études ou des projets de regroupement concernant une ou plusieurs des quatre villes en question? Et où en est le dossier dans l'état actuel des choses, s'il y a lieu?

2475

M. MARIO VERVILLE :

2480

Je me sens mal à l'aise de répondre à ce genre de question-là. Je sais qu'il y a eu plusieurs analyses. Il y a des municipalités qui ont déjà examiné et je pense qu'ils ont annoncé publiquement des possibilités de regroupement. Mais pour l'instant, il n'y a pas de...

2485

M. JEAN PARÉ, commissaire :

D'accord. Je ne vous demanderai pas de répondre sur le plan politique, mais peut-être nous dire quelles municipalités ont exploré, disons au cours des dernières années, des possibilités de regroupement.

M. MARIO VERVILLE :

2490 Écoutez, je pense que c'est connu avec Candiac et Delson, qui ont déjà fait une analyse dans ce sens-là dernièrement. Maintenant, je ne pourrais pas revenir en arrière ou toutes les autres analyses qui auraient pu être réalisées dans ce cadre-là.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2495 Est-ce qu'il y en a eu qui impliquaient Saint-Constant ou Sainte-Catherine, à votre connaissance?

M. MARIO VERVILLE :

2500 Pas particulièrement, non.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2505 D'accord, merci. Est-ce qu'il y a des hypothèses de développement qui ont été formulées ou envisagées pour Saint-Constant même si, en ce moment, vous n'êtes pas en mesure de localiser d'une façon précise.

2510 Vous avez dit tout à l'heure que vous examiniez, dans le fond, ou que vous examineriez en fonction des besoins des citoyens. Mais il reste que si, par exemple, il reste de l'espace pour 600 constructions, disons, mettons du type unifamilial habituel, j'imagine, et que la croissance se fait au rythme de 150 par année, ça vous donne un nombre relativement restreint d'années pour envisager l'avenir.

2515 Alors, je peux vous demander autour de quel genre d'hypothèse vous travaillez pour envisager l'évolution du périmètre d'urbanisation?

M. MARIO VERVILLE :

2520 Je ne peux malheureusement pas vous répondre du tout là-dessus. C'est vraiment très hypothétique, il faut vraiment regarder plusieurs critères et, actuellement, on est en voie de planifier le dernier secteur de développement qui se retrouve actuellement près de l'autoroute 30. Alors, c'est vraiment la prochaine séquence de développement où on va avoir probablement une séquence entre 600 et 800 maisons potentielles dans ce secteur-là.

2525 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

 Oui, pour qu'on comprenne, est-ce que...

2530 **M. MARIO VERVILLE :**

2535

C'est tout près. Actuellement, on développe. Là où se retrouve le mot *Saint-Constant+, tel qu'on mentionnait tout à l'heure, je dirais il y a peut-être un 50 % de cet espace-là qui est en voie de développement cette année. À la fin de l'année, je devrais normalement avoir complété 50 % de l'espace à développer dans cet espace-là, qui est délimité peut-être par le chemin Sainte-Catherine, la Montée Saint-Régis. Peut-être je peux l'illustrer sur...

2540

LA PRÉSIDENTE :

Oui, s'il vous plaît.

2545

M. MARIO VERVILLE :

Alors, le secteur qui est en développement est ici présentement. La carte, évidemment, elle n'a pas été mise à jour avec les derniers développements. Comme je le mentionnais, on est quand même une municipalité en très forte croissance. Donc, le secteur en développement actuellement se fait ici.

2550

Il y a une bonne proportion de ce terrain-là qui se retrouve en zone inondable, de manière à ce que je ne pourrai pas malheureusement développer ces espaces-là. Donc, ils ont été retenus à une autre fin que du développement domiciliaire.

2555

Actuellement, à la fin de l'année, comme je le mentionnais, dans le secteur qui est délimité par le chemin Sainte-Catherine, la Montée Saint-Régis, la voie ferrée qui se retrouve ici et le boulevard Monchamp qui devrait être prolongé, j'aurai complété presque 50 % de cet espace-là. Il va rester peut-être un 200 terrains, peut-être quelque chose comme ça. Donc, on devrait compléter assez rapidement.

2560

La prochaine phase de développement qui risque de se développer, c'est celle qui se retrouve entre l'autoroute 30, la montée Saint-Régis, le chemin Sainte-Catherine et la voie ferrée. Donc, c'est probablement potentiellement le prochain secteur en développement où il pourrait accueillir entre 600 et 800 maisons environ.

2565

Alors, dans la perspective où évidemment ça fonctionne, ce n'est pas la Municipalité qui rouvre les rues, c'est les promoteurs, donc c'est une entreprise privée, il faut qu'eux-mêmes soient intéressés à développer ces terrains-là. Si, dans la mesure où ils sont intéressés, bon, on a quand même un certain nombre de temps ou d'années à permettre le développement dans cet espace-là, si...

2570

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2575 Est-ce à dire donc que les deux espaces qui sont de part et d'autre du chemin Sainte-Catherine constituent les deux blocs essentiellement où peut se retrouver le développement à l'intérieur du périmètre d'urbanisation en ce moment?

M. MARIO VERVILLE :

2580 Tout à fait. Alors, si on regarde vraiment l'espace en développement en urbanisation, tout ce qu'on voyait, ici en friche, actuellement c'est la phase de développement de la municipalité. La municipalité est à développer, elle développe de façon très concentrée, donc pas en saute-mouton, et se développe au rythme où... à la fin du développement précédent. Donc, on est en séquence et on est rendu dans cet espace-là.

2585 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

2590 Est-ce que vous prévoyez garder une zone tampon avec l'autoroute dans l'éventualité où elle se construit option nord?

M. MARIO VERVILLE :

2595 Option nord?

LA PRÉSIDENTE :

2600 Oui, option nord, justement avec le secteur que vous prévoyez développer.

M. MARIO VERVILLE :

2605 Vous parlez d'ici?

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2610 **M. MARIO VERVILLE :**

Actuellement, cette portion-là d'autoroute est déjà construite.

LA PRÉSIDENTE :

2615

D'accord, mais vous dites que peut-être ce serait une zone qui se développerait. Ce n'est pas construit, ça? Les résidences ne sont pas installées encore?

M. MARIO VERVILLE :

2620

Vous parlez de cette section ici?

LA PRÉSIDENTE :

2625

C'est ça.

M. MARIO VERVILLE :

2630

Effectivement, on est vraiment à l'étape très préliminaire de développement. Actuellement, il n'y a pas de scénario encore d'officialisé à cet égard-là.

LA PRÉSIDENTE :

2635

Parce que là, on a entendu beaucoup de gens qui ont des inquiétudes concernant la qualité de l'air, le bruit, tout ça. Est-ce que c'est des considérations que vous tenez en compte lorsque vous planifiez le territoire?

M. MARIO VERVILLE :

2640

Tout à fait. Alors, au même titre de ce qui a été étudié, par exemple, sur le tracé nord, il y a plusieurs options qui sont peut-être possibles. Ça peut être des zones tampons. Ça peut être des activités commerciales également qui pourraient constituer une zone tampon.

LA PRÉSIDENTE :

2645

C'est ça, exact.

M. MARIO VERVILLE :

2650

Alors, il y a plusieurs alternatives qui pourraient être examinées. Et ça, ça va être examiné avec le promoteur le jour où il sera intéressé à développer ces espaces-là.

LA PRÉSIDENTE :

2655

Merci beaucoup pour votre témoignage.

M. MARIO VERVILLE :

2660

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2665

On va aller voir s'il y a d'autres éléments.

M. DANIEL ROBIDOUX :

2670

Pour finir avec notre enclave, est-ce que le fait d'enclaver un tel secteur, ça pourrait avoir un impact sur la valeur foncière des lots ou propriétés, tenant compte de la pression urbaine accrue et la concurrence pour la prospérité des sols?

M. BERNARD BROUILLETTE :

2675

Il y a seulement une contrainte qui pourrait s'établir. C'est qu'avec le règlement d'origine, le RPOA qu'on appelle, c'est qu'ici, les activités agricoles seraient de type limité. On ne pourrait pas aller avec le type de production animale. Ça fait qu'à mesure qu'un périmètre urbain peut s'agrandir, ça vient freiner le dynamisme ou les ouvertures que le monde agricole a d'opportunité d'affaires. Ce serait la seule contrainte que je pourrais dire.

2680

Mais au niveau de la valeur foncière, je n'ai aucune donnée là-dessus.

LA PRÉSIDENTE :

2685

Ça dépendra justement, dans l'optique où il y aurait un étalement vers l'axe de l'autoroute, dans l'hypothèse où c'est l'option sud qui est retenue, à ce moment-là, est-ce qu'il y a une modification dans la valeur des terrains? Peut-être que la MRC pourrait nous donner une indication.

M. PIERRE LARGY :

2690

Quand les forces économiques sentent qu'il y a un potentiel possible de développement, effectivement, ça se reflète généralement dans la valeur des terrains. Quand ils sont en zone agricole, c'est aussi une pression pour les garder en friche au lieu de les garder sous culture intense.

2695

M. DANIEL ROBIDOUX :

Ça, ça veut dire qu'ils forcent à les laisser à l'abandon?

2700 **LA PRÉSIDENTE :**

Pardon?

2705 **M. DANIEL ROBIDOUX :**

Ça veut dire qu'eux autres, ils suggéreraient d'arrêter de cultiver ces terres-là, si je comprends bien?

2710 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Monsieur Largy, est-ce que vous dites que s'il y a des pressions de développement qui se font sentir dans le périmètre d'urbanisation à proximité d'une zone agricole, que même dans la zone agricole, c'est suffisant pour inciter les exploitants à cesser d'exploiter dans l'attente de pouvoir obtenir une dérogation de la CPTAQ et de vendre leurs terrains?

2715 **M. PIERRE LARGY :**

Ce que je veux dire, c'est qu'ailleurs, ce qu'on a vu, c'est quand les développeurs potentiels sentaient qu'il y avait des chances raisonnables de dézonage, ils pouvaient chercher à s'en porter acquéreurs, louer quelques années et ensuite être plus ou moins intéressés à améliorer le drainage des sols, par exemple, ou le maintien de l'intégrité de la qualité des sols et pas être particulièrement friands de s'assurer que les terres sont mises en location. Ça n'arrive pas tout le temps, mais on l'a vu dans le passé, même dans le comté.

2725 **M. DANIEL ROBIDOUX :**

Ça veut dire qu'étant producteur laitier, j'ai des animaux. Si j'ai des terrains l'autre bord de l'autoroute, mes animaux ne peuvent plus y aller?

2730 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que c'est ça que ça veut dire?

2735 **M. BERNARD BROUILLETTE :**

Présentement, les règlements ne permettent pas de s'approcher d'un périmètre urbain, selon les fenêtres prévues de 75 mètres du périmètre, avec des animaux ou de l'épandage de matières organiques.

2740 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que monsieur pourrait amener ses animaux...

2745 **M. DANIEL ROBIDOUX :**

Parce que j'ai du terrain l'autre côté.

2750 **M. BERNARD BROUILLETTE :**

Oui, il pourrait pratiquer le pâturage. Mais quand il viendrait pour étendre ses fertilisants de matière organique qu'on appelle, il aurait des périmètres à respecter, des distances minimales.

2755 **LA PRÉSIDENTE :**

La même chose que ce qu'il y a présentement?

2760 **M. BERNARD BROUILLETTE :**

Oui, la même chose que ce qu'il y a présentement.

M. DANIEL ROBIDOUX :

2765 Ça fait que pour terminer, j'ai remarqué, à la pause des quinze minutes, la grande majorité des gens, ici, mettent du lait dans leur café. Ça fait que je conclus donc que l'agriculture, en 2002, a encore sa place importante dans la vie quotidienne de nous tous. Merci.

2770 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

2775 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Je voudrais tout de même demander à monsieur Largy de nous parler brièvement du rôle du comité consultatif agricole X je ne sais pas s'il s'appelle exactement comme ça, mais en tout cas X qui reflète à la fois une nouvelle disposition, enfin, des dispositions relativement récentes.

2780 Dans la législation, il y a une volonté d'arrimage un peu plus cohérent entre la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* d'une part et la *Loi de protection du territoire agricole*.

M. PIERRE LARGY :

2785 Oui, tout à fait. Depuis 1997, la loi a été modifiée, nous permettant d'avoir un comité consultatif agricole au niveau de la MRC. L'objectif derrière ce comité-là est de permettre aux agriculteurs de donner leur opinion de façon systématique aux élus sur toutes les questions qui touchent la zone agricole dans notre région. Et comme le territoire de la MRC est d'environ 70 % agricole, c'est sûr que dans notre cas, dans notre territoire, c'était très pertinent.

2790 Alors, le comité consultatif agricole se penche sur toute question d'aménagement du territoire, regarde les demandes qui sont faites à la commission, regarde les modifications du zonage que les municipalités font, regarde les projets de modification que la MRC peut amener au niveau de l'aménagement du territoire et émettre une opinion.

2795 Sur le comité consultatif agricole, on retrouve des agriculteurs et des maires, et chez nous, en plus, une personne, un citoyen genre urbain qui n'a pas de lien direct avec l'agriculture. Donc, on a trois points de vue: le point de vue agricole, le point de vue en principe des gens urbains et le point de vue des élus qui reflète l'ensemble de la communauté.

2800 Et donc, ils nous alimentent régulièrement sur tous les projets qu'ils touchent. Et régulièrement, ils font des recommandations au conseil de la MRC. Maintenant, c'est clair que ce ne sont que des recommandations, la décision ultime revient aux élus qui représentent les communautés.

2805 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Beaulieu.

2810 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Concernant un échangeur de la 30, option sud, par rapport à la route 209, je voulais informer la commission qu'en 1997, quand le ministère des Transports a consulté les municipalités, il y a eu un intérêt manifesté par la Ville de Saint-Constant concernant l'autoroute.

2815 Nous avons été questionnés à ce sujet. Et la réponse qu'on a apportée à la question est à l'effet que le ministère des Transports voyait dans l'autoroute 30, tracé sud, un transit seulement et que, pour nous, il n'était pas question d'y établir un échangeur.

LA PRÉSIDENTE :

2820

Merci de votre précision.
Monsieur Guy Hébert.

M. GUY HÉBERT :

2825

Madame la présidente, monsieur le commissaire, moi, ma question s'adresse au ministère des Transports. Est-ce que le ministère des Transports pourrait nous entretenir des impacts répertoriés et prévisibles sur les activités agricoles du milieu concerné, les entreprises agricoles situées en périphérie du tracé sud et puis plus précisément sur les impacts du tracé lui-même sur les activités des entreprises.

2830

LA PRÉSIDENTE :

Très bien.

2835

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Le temps de trouver le document et on va répondre à la question.

2840

LA PRÉSIDENTE :

C'est bien. Pendant que vous cherchez cette information, je vous répète que tous les documents qui sont demandés et qui sont déposés en cours de travaux sont disponibles dans les centres de consultation et la majorité aussi sur le site Internet de la commission. Vous avez ces adresses-là au secrétariat derrière la salle, je vous inviterais à prendre le papier où il y a toutes ces informations-là disponibles.

2845

Également, si vous voulez présenter un mémoire en deuxième partie, vous pouvez le faire soit par écrit en venant le présenter ou soit venir présenter simplement verbalement votre opinion. Ce n'est pas nécessaire d'avoir un écrit mais il faut s'inscrire pour le faire. Et on vous demande de le faire avant le 18 mars pour vous réserver des places et pour vous recevoir. Vous avez une trentaine de minutes de discussion avec nous à ce moment-là.

2850

Alors, on vous écoute.

2855

M. RÉJEAN BEAULIEU :

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

M. MICHEL SÉGUIN :

On a déjà vu lors de la présentation, le tracé sud, c'est environ 105 hectares d'expropriation. Par contre, cette superficie-là n'est pas entièrement en zone agricole. Il y a environ 80 hectares qui sont en zone agricole des 105, puisqu'à certains endroits, on passe tout près de la zone blanche. Il y a donc 80 hectares. Monsieur Brouillette l'a souligné hier, c'est des sols de classe 2.

Maintenant, selon un relevé qui a été fait et qui est inclus dans l'étude d'impact déposée en 1998, il y a environ 4 entreprises agricoles qui verraient des pertes de superficie variant de 7 à 22 hectares, dépendant. C'est pour répartir finalement les 80 hectares dont on parlait tantôt. Une nuance toutefois, une partie de ces 80 hectares-là se retrouvent sur les terres ou la propriété de la cimenterie Lafarge.

La cimenterie Lafarge est à l'intérieur de la zone agricole et elle bénéficie d'une autorisation spécifique de la Commission de protection du territoire agricole pour l'exploitation de la cimenterie. Et cette décision-là est assortie de conditions spéciales indiquant qu'on doit continuer d'utiliser le territoire à des fins agricoles tant qu'on n'a pas besoin de la superficie pour l'exploitation de la carrière comme telle.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, en excluant cette zone-là, ça représente combien pour les agriculteurs, l'espace?

M. MICHEL SÉGUIN :

Donc, c'est 80 hectares en zone agricole, comme je l'exprimais. Il y a environ une vingtaine d'hectares qui appartiennent à Lafarge de cette superficie de 80 hectares-là. Il y a plus de 60 hectares qui sont utilisés, puisque les terres de Lafarge sont partiellement louées à des agriculteurs. Mais la propriété de Lafarge totalise, en zone agricole, à cet endroit-là et par rapport au tracé, évidemment, je ne parle pas de l'ensemble de la propriété, mais la superficie susceptible d'être expropriée atteint quelques 20 hectares.

LA PRÉSIDENTE :

C'est clair, merci.

M. GUY HÉBERT :

2900

Mais là, ça ne répond pas sur les entreprises, l'impact que ça a sur les entreprises touchées par le...

LA PRÉSIDENTE :

2905

C'est bien. Tout à l'heure, il y a eu certaines précisions. Est-ce qu'il y aurait des problèmes pour avoir accès à ces terres-là? Pouvez-vous nous le représenter sur la carte?

M. MICHEL SÉGUIN :

2910

Monsieur Brouillette le signalait tantôt, c'est un bassin de terre qui est isolé mais pas enclavé, dans la mesure où les rangs vont être en continuité. Il n'en demeure pas moins que ça peut effectivement poser des problèmes, au niveau de l'exploitation, de manière à pouvoir acheminer la machinerie telle qu'on la connaît aujourd'hui, avec le dimensionnement de cette machinerie-là. C'est évidemment une perte de revenus agricoles pour certaines entreprises, liée à une perte de superficie exploitable. C'est aussi une perte d'actifs pour ces entreprises-là.

2915

Maintenant, les relevés ont été faits lors de la confection de l'étude d'impact dans les années 96-97, peut-être que la situation à ce jour pourrait être différente. À l'époque, il s'agissait essentiellement de faire une céréalière de maïs.

2920

M. GUY HÉBERT :

Mais je pense que ça ne répond pas tellement à la question. Je pense qu'il faudrait préciser plus spécifiquement sur l'impact monétaire des entreprises. Quand vous prenez une entreprise laitière, il y a des conséquences en quelque part: perte de terrain, perte d'accessibilité au terrain. Ça a sûrement des impacts au niveau financier des entreprises.

2925

LA PRÉSIDENTE :

2930

Monsieur Beaulieu.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Madame la présidente, si vous permettez, je vais demander à monsieur Pierre Fortin, évaluateur agréé, de nous parler de la valeur des terrains, entre autres, qui est un impact.

2935

LA PRÉSIDENTE :

2940

D'accord.

M. PIERRE FORTIN :

2945

Madame la présidente, monsieur le commissaire, la valeur de l'impact, l'impact d'un tracé comme celui du sud sur l'agriculture comme telle, on peut peut-être résumer en disant que, du point de vue agricole, ce serait un élément très destructurant. Même si on dit que l'accès serait physiquement possible, de tout temps, une telle configuration amène à plus ou moins court terme la mort agricole du secteur. C'est-à-dire que la mort, c'est peut-être un mot fort, mais disons que ça amène un état végétatif qui est très loin de la végétation agricole.

2950

On l'a dit, monsieur Largy, je pense, a mentionné que ça amène un territoire -- ça favorise l'état de friche. L'état de friche, c'est un abandon de l'agriculture et c'est quelque chose qui s'induit très rapidement. Et au point de vue social, c'est quelque chose qui est quand même très important. Parce qu'aujourd'hui, en valeur agricole, on est rendu qu'il y a des terrains agricoles qui se vendent jusqu'à 1,50 \$ le mètre carré. 1,50 \$ le mètre carré, en chiffres ronds, c'est 0,15 \$ le pied carré.

2955

2960

Et je me plais de ce temps-ci à faire la comparaison avec Brossard, Brossard qui est la ville qui a connu -- dans toute l'histoire du Québec, la Ville de Brossard est la ville qui a connu le développement le plus spectaculaire. La Ville de Brossard, qui a été incorporée en 1958 avec 3 000 personnes, est rendue aujourd'hui à environ 65 000 personnes. Déjà, en 1990, elle était rendue aux environs de 60 000 personnes. Et dans la Ville de Brossard, vous avez un 30 millions de pieds carrés, dont la majeure partie est prête à développer depuis une dizaine d'années.

2965

2970

Si on regarde la demande de logements, l'espace disponible, il y a un 30 millions de pieds carrés à Brossard qui était sur le marché depuis 1987. Il a été vendu, en 87, à 0,49 \$. Il a été repris par le vendeur en 94, et il est sur le marché depuis ce temps-là, et il a été vendu en septembre 2000 à 0,20 \$ le pied carré. Puis là, on est dans Brossard, qui est une municipalité qui a des moyens considérables de développement et ça s'est vendu 0,20 \$. Et on est rendu que vous allez à Marieville et vous retrouvez du terrain qui est rendu à 0,15 \$ pour l'agriculture.

2975

Ça fait que historiquement, au Québec, on a tendance à dire: *Bon, on empiète dans la zone agricole. Ce n'est pas grave, ça ne vaut pas cher. Il faut favoriser le développement.+ Moi, je vous dirais, comme évaluateur, que c'est un choix qui est questionnable. Et aujourd'hui, on est au point où on retrouve en zone agricole du terrain qui se vend dans des paramètres qui sont pas loin du terrain spéculatif, qui est resté improductif pendant plusieurs années.

2980

Donc, moi comme évaluateur, si vous me demandez l'impact, l'impact agricole, c'est négatif. L'impact urbain, ce n'est pas nécessairement positif. Parce que vous voyez que dans la périphérie de Montréal, le développement pour le développement, il n'y a aucune municipalité qui peut faire la démonstration que le développement, l'étalement urbain, le développement à tout prix a amené une plus value, une meilleure situation financière pour une municipalité donnée.

2985

2990

Même qu'au point de vue évaluation, du point de vue d'un évaluateur, le développement d'une municipalité, ça amène une concurrence avec le bassin de maisons existant et c'est un facteur pour maintenir relativement bas, artificiellement bas la valeur du bassin de maisons existant. Si vous allez dans les municipalités où le développement est terminé, c'est des municipalités qui normalement la valeur tend, du bassin existant, les maisons existantes, tend à s'apprécier parce que ça crée une rareté.

2995

Donc, il y a une foule d'éléments. Je pourrais vous entretenir longtemps. C'est sûr que, on entendait tout à l'heure, le développement actuel, il se fait à un rythme assez effréné. Mais on a connu un rythme effréné en 87; ça a duré deux, trois ans. Il y a eu quatorze ans que ça a été éminemment tranquille. Aujourd'hui, on a un pic et tout le monde s'entend aujourd'hui à dire que dans les années 2015, environ, on va en avoir trop de maisons. Donc, c'est...

3000

M. JEAN PARÉ, commissaire :

3005

Je vous entends bien sur ce que vous dites et la situation que vous décrivez. Surtout en faisant allusion à Brossard, je trouve ça intéressant parce que c'est un secteur qui présente un certain nombre d'analogies, qui est bordé par l'autoroute 30, où il y a eu à la fois un noyau urbain qui s'est développé relativement au cours des dernières décennies, où ils ont, par ailleurs, eu en entente pendant très longtemps un secteur qui fait maintenant l'objet d'installation d'infrastructures et qui est appelé à se développer au cours...

3010

M. PIERRE FORTIN :

Tout à fait.

3015

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Si le rythme de développement est très rapide et compte tenu de la compétition avec d'autres endroits, ça peut prendre de 10 à 25 ans à se développer.

3020

Si on vient dans le secteur, ici, bon, on a des villes comme Sainte-Catherine et Delson dont le potentiel résiduel de croissance résidentielle n'est pas tellement élevé, par contraste avec Saint-Constant qui en a encore, vous parliez des effets de la rareté sur les valeurs.

3025

Si on essayait de résumer, est-ce qu'on peut tirer des conclusions sur la zone qui est encore agricole en ce moment, qui pourrait le rester, mais qui pourrait éventuellement être enclavée malgré tout par l'autoroute 30 entre le périmètre d'urbanisation actuel et une autoroute. Est-ce que les facteurs que vous avez évoqués auraient tendance à tout simplement stabiliser les valeurs dans ce secteur-là pour, mettons, une génération, donc deux-trois décennies, ou si ça créerait une pression sur l'augmentation de la valeur?

M. PIERRE FORTIN :

3030 Si on parle de la valeur strictement marchande des terrains, il est sûr qu'il y aurait une
espèce d'espérance entretenue qui amènerait une plus value monétaire des terrains. En valeur
agricole, ce serait une perte parce qu'une déstructuration amène un abandon de l'activité. Mais
c'est sûr qu'au strict point de vue monétaire, c'est sûr que vous allez retrouver des spéculateurs
3035 qui vont miser là-dessus et qui vont entretenir des rêves. De la spéculation, c'est quelque chose
qui historiquement existe de longue date.

Je vous illustrerai peut-être ma réponse dans ce sens-là. C'est que vers la fin des
années 1950, plus précisément 58-60, sur toute la Rive-Sud de Montréal, il y a eu une vague
de spéculation à partir de Contrecoeur et en passant par cette zone-là. Et il y a plusieurs terres
3040 qui se vendaient à l'époque 800 \$ l'arpent, ce qui fait, grosso modo, 0,02 \$ du pied carré.
C'était des montants considérables, qui faisait qu'un agriculteur, il fallait qu'il ait les reins solides
pour refuser une pareille offre.

Qu'est-ce que ça a eu comme conséquence, la mainmise des spéculateurs de l'époque
3045 sur toute cette bande de terrain, qui part de Contrecoeur et qui va jusqu'à Châteauguay? Bien,
ça a eu comme impact que ça a déplacé l'agriculture. Si on parle du secteur Varennes,
Verchères, ça l'a déplacée vers Saint-Hyacinthe où les terres ont pris une plus value
considérable au point de vue agricole. Si bien que les attentes spéculatives ayant été déçues,
quand le zonage agricole a été instauré en novembre 78, on se retrouvait dans la situation où, à
3050 l'époque, les terres à Saint-Hyacinthe valaient deux fois et deux fois et demie les terres en
bordure de Boucherville. Pourquoi? Parce que les anciens agriculteurs avaient été déplacés
physiquement, ça a été un milieu déstructuré et ils ont été repoussés plus loin.

Il y a eu un certain équilibre. Avec le zonage agricole, il s'est fait un certain rapatriement,
3055 si on veut, d'une certaine partie de l'agriculture. Mais encore aujourd'hui, on retrouve des
valeurs agricoles plus élevées à Saint-Hyacinthe qu'on en retrouve à la porte de Boucherville
parce que la structure n'est plus là.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

3060 Est-ce que je pourrais un peu résumer ce que vous dites en suggérant que grâce d'une
part à la *Loi de protection du territoire agricole*, là où il y a une activité agricole relativement
continue, ça se trouve à l'avoir consolidée mais que, en même temps, la vocation ou la fonction
agricole est vulnérable à des phénomènes comme, par exemple, l'apparition d'une autoroute,
3065 puisque c'est de ça qu'on parle ici, et qu'à ce moment-là ça envoie un signal différent, qui met
un peu ce territoire-là à la merci soit à des pressions ou à la merci de la spéculation?

M. PIERRE FORTIN :

3070 Ça, c'est clair, clair. Ça ne peut pas être plus clair. Je veux dire, c'est un signal et c'est
un signal qui à long terme, moi, je vous dirai, sans être économiste, je vous dirai l'effet à long
terme est négatif pour tout le monde. Ça peut paraître gros comme réponse. C'est négatif pour
tout le monde parce que la demande, ce n'est pas élastique.

3075 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Le dernier bout, vous voulez dire quoi quand vous dites: *c'est négatif pour tout le monde+?

3080 **M. PIERRE FORTIN :**

3085 C'est négatif pour tout le monde, dans le sens où je vous dis c'est déstructurant au point de vue agricole. Le fait de développer une municipalité -- le développement pour le développement, ce n'est rien de payant monétairement pour une municipalité parce que ça amène toujours des problèmes. Je veux dire, ce n'est pas des municipalités, ce n'est pas des villes qui ont été conçues au départ pour avoir un développement pour en faire une métropole. Donc, les systèmes, les infrastructures en place sont rarement capables de pourvoir à un développement pour du développement.

3090 La valeur repose beaucoup sur la rareté. Ce qui fait que tant qu'il se construit, dans un secteur, tant qu'il se construit des maisons neuves, des maisons neuves, ça a tendance à amener une désaffection pour les maisons existantes parce que -- c'est un phénomène social, c'est comme ça que ça se passe.

3095 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

D'accord, merci.

3100 **LA PRÉSIDENTE :**

Un instant, s'il vous plaît, je vous demanderais de poser votre autre question.

M. GUY HÉBERT :

3105 Oui. Ma deuxième question s'adresserait peut-être au ministère de l'Environnement ou au MAPAQ. Je pense qu'on vient de démontrer la pression que ça mettrait sur le territoire agricole, les espaces enclavés.

3110 Quant aux productions animales, on sait qu'il y a des normes de distance séparatrice suite aux épandages de lisier. Supposons qu'à court ou à moyen terme, que l'autoroute 30 se ferait au sud et que la partie enclavée deviendrait presque à disparaître, ça voudrait dire que les productions animales, par rapport au paramètre de distance, les épandages et puis l'expansion de ces entreprises-là, il pourrait y avoir des problèmes à ce niveau-là.

3115 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, votre question précise?

M. GUY HÉBERT :

Ma question, je voudrais savoir soit du ministère de l'Environnement ou au MAPAQ les impacts que ça peut avoir au niveau des entreprises à production. Si on parle de production céréalière, il n'y a pas tellement de problèmes, mais quand on parle de production animale, par rapport au périmètre aussi urbaniste.

LA PRÉSIDENTE :

Les distances par rapport aux usages pour l'épandage?

M. GUY HÉBERT :

Oui, les activités d'épandage, production animale.

M. BERNARD BROUILLETTE :

Je vais prendre un document pour donner les figures exactes parce qu'il y a une question de fenêtre. Mettons, du 15 juin au 15 août, tu dois respecter des distances plus grandes que dans les autres périodes. Dépendant du type d'équipement que tu vas utiliser, tu as des distances qui risquent d'être plus petites.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je vous demanderais de faire une réponse la plus concentrée possible.

Pendant que vous vous préparez, j'ai un appel à tous à faire. Il y a un document DB-12 qui n'est pas revenu de lui-même dans la caisse derrière. Alors, si quelqu'un le trouve en quelque part, c'est *La zone agricole et réseau routier en Montérégie ouest*. Ce serait bien important de le ramener. Merci.

M. BERNARD BROUILLETTE :

3155 Madame la présidente, comme je précisais, dès qu'un périmètre urbain, même s'il ne bouge pas, maintenant il y a des règlements qui obligent les producteurs, lors de l'utilisation de fertilisants organiques, à respecter des distances minimales. Et aussi, il y a les municipalités qui ont tendance maintenant, à cause des nouvelles orientations gouvernementales, qui leur permettent d'ajuster certains facteurs de distance par rapport au périmètre urbain, aux immeubles protégés.

3160 Donc, la période d'épandage prévue avec des limites est du 15 juin au 15 août. Un producteur utilisant l'aéro-aspersion pour le lisier, qui le mettrait en surface plus de 24 heures, devrait respecter une distance minimale de 75 mètres du PU ou d'un immeuble protégé. S'il utilise le même outil, par contre, il l'incorpore à l'intérieur de 24 heures, il peut le faire à 25 mètres de distance du périmètre urbain. Et s'il utilise l'aspersion avec une rampe ou un pendillard, pour la rampe il aurait droit à une distance minimale de 25 mètres, pour le pendillard il n'y a aucune distance prévue, il peut s'approcher du périmètre.

3170 Par contre, vous voyez, c'est des freins qu'on oblige au niveau des productions animales. Présentement, pour les productions végétales, il n'y a pas de frein présentement.

LA PRÉSIDENTE :

3175 Alors, dans le fond, ce qui changerait des choses, c'est si le périmètre, la ligne verte était tassée, la ligne verte, c'est-à-dire la ligne d'urbanisation était repoussée vers le sud. Ce n'est pas la présence même de l'autoroute qui change quelque chose, si j'ai bien compris par rapport à l'épandage, c'est où est la ligne.

M. BERNARD BROUILLETTE :

3180 C'est tout simplement la ligne du périmètre urbain.

LA PRÉSIDENTE :

3185 Du périmètre urbain.

M. BERNARD BROUILLETTE :

Point.

3190 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, c'est ça qu'il faut surveiller.

M. BERNARD BROUILLETTE :

3195

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

3200

Ça va?

M. GUY HÉBERT :

Ça va. Merci.

3205

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

Monsieur René Lefebvre.

3210

M. RENÉ LEFEBVRE :

Bonsoir, madame la présidente, monsieur le commissaire.

3215

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

M. RENÉ LEFEBVRE :

3220

Non nom est René Lefebvre. Je suis exploitant d'une ferme dans la municipalité de Saint-Constant, donc citoyen de Saint-Constant.

3225

Ma question s'adresse au ministère des Transports. Est-ce que les tracés nord et sud sont comparables en termes de service de desserte? Et est-ce qu'ils répondent tous les deux, de la même façon, avec la même efficacité, aux besoins de la population au niveau de la circulation locale et de la circulation de transit?

LA PRÉSIDENTE :

3230

Monsieur Beaulieu.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

3235

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

M. GILDARD LANTEIGNE :

3240

Pouvez-vous répéter la question, pour être bien sûr?

M. RENÉ LEFEBVRE :

3245

En gros, la question, c'est si le tracé passe au sud, est-ce que les citoyens vont être desservis de la même façon pour avoir accès à l'autoroute que si c'est fait au tronçon nord?

LA PRÉSIDENTE :

3250

Je vous demanderais de répondre en tenant compte des précisions que vous avez déjà données à l'effet qu'advenant la réalisation du tronçon de l'autoroute dans le tronçon sud, c'est-à-dire dans l'axe sud, il y aurait quand même des ajustements qui devraient être faits pour rendre la 132 sécuritaire et améliorer la fluidité. Alors, ce n'est pas l'hypothèse statu quo, sans changement. On y va avec la comparaison des deux options.

3255

M. GILDARD LANTEIGNE :

Disons que la principale différence, ce serait qu'avec l'autoroute au nord, les citoyens auraient plus rapidement accès à l'autoroute comme telle.

3260

Si l'autoroute est au sud, c'est surtout du transit qui va passer dessus et les citoyens vont accéder à la 132, même une 132 améliorée, mais où il y aura quand même quelques feux de circulation, donc pas tout à fait une autoroute. Donc, ils atteindront à ce moment-là, à l'extrémité est, un tronçon à l'approche de la 15 qui sera, lui, en section autoroutière.

3265

M. RENÉ LEFEBVRE :

Pour les citoyens de Saint-Constant, par exemple, qui voudraient prendre l'autoroute sud immédiatement, on va prendre ceux qui sont localisés tout près, est-ce qu'ils ont un accès à l'autoroute ou ils n'en ont pas du tout?

3270

M. GILDARD LANTEIGNE :

Donc, il n'y a pas d'accès de prévu à l'autoroute par la route 209. L'autoroute sud, là, on parle.

3275

LA PRÉSIDENTE :

Pourriez-vous nous indiquer sur la carte par quel endroit ils auraient accès à l'autoroute, dans les deux options?

3280

M. GILDARD LANTEIGNE :

Donc, dans le cas de l'autoroute au nord, les citoyens auraient accès à l'autoroute dès qu'ils atteindraient une bretelle d'accès. Et il y en a quatre en direction est et quatre en direction ouest de prévues, donc de nombreux accès à l'autoroute comme telle.

3285

Dans le cas de l'autoroute au sud, c'est pour le transit. Donc, le quartier, ici, résidentiel n'a pas d'échangeur sur la route 209 ou sur les rangs Saint-Régis pour accéder rapidement à cette autoroute. Par contre, la route 132 serait par après éventuellement aménagée en sections autoroutières pour la partie la plus à l'est et en boulevard, si on veut, pour la partie principale d'environ 5 kilomètres. Donc, moins de feux de circulation qu'actuellement, une meilleure fluidité qu'actuellement quand même.

3290

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Est-ce que je me trompe en disant que par la montée Saint-Régis, en ce moment, on accède tout de même à l'autoroute 30. Donc, quelqu'un pourrait partir, disons, du vieux Saint-Constant, se diriger vers l'ouest et, là, embarquer sur l'autoroute 30, qui resterait soit l'autoroute 30 ou qui serait une sorte de voie divisée qui accéderait à l'autoroute.

3295

3300

M. GILDARD LANTEIGNE :

Oui, c'est exact. La montée Saint-Régis va toujours avoir son échangeur sur l'autoroute 30, ce qui permettrait à ce moment-là d'aller soit vers la 132, pont Mercier, ou vers Châteauguay, ou même revenir sur la 30 au sud pour accéder à la 15.

3305

M. RENÉ LEFEBVRE :

Il n'y a pas d'accès pour prendre l'autoroute puis, disons, se diriger vers Valleyfield?

3310

LA PRÉSIDENTE :

Regardez, que ça s'appelle autoroute ou pas, par où un citoyen de Saint-Constant devrait-il passer pour se rendre vers Valleyfield, par exemple.

3315

M. RENÉ LEFEBVRE :

Par exemple.

M. GILDARD LANTEIGNE :

Donc, un citoyen de Saint-Constant, si on prend la partie centrale, prendrait sans doute la montée Saint-Régis jusqu'à la 30, parce qu'il y a un échangeur, et puis il se dirigerait sur la 30 vers Valleyfield. Ça va quand même assez bien.

Si le citoyen demeure près de la 132, à ce moment-là, il va accéder à la 132 en boulevard, mettons, et il circulerait sur une route nationale quand même à bonne capacité, jusqu'à la 30 à l'intersection actuelle.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien.

M. RENÉ LEFEBVRE :

À mon point de vue, ça veut dire que l'autoroute de transit ne sert pas bien la population urbaine.

LA PRÉSIDENTE :

Écoutez, pouvez-vous préciser un peu? Parce que là, c'est une opinion que vous avez. Est-ce que vous avez une question précise?

M. RENÉ LEFEBVRE :

C'est parce que ce que je veux apporter, c'est qu'il n'y a aucun accès, presque aucun à cette autoroute de transit. Pour quelqu'un qui serait proche de cette autoroute-là, il n'a pas accès à l'autoroute de transit.

M. GILDARD LANTEIGNE :

C'est exact.

M. RENÉ LEFEBVRE :

C'était ma question.

LA PRÉSIDENTE :

3360

D'accord, merci.
Nous invitons madame Marleen Dulude, s'il vous plaît.

Mme MARLEEN DULUDE :

3365

Bonsoir! J'ai quelques questions pour le ministère des Transports.

LA PRÉSIDENTE :

3370

Pardon?

Mme MARLEEN DULUDE :

Quelques questions pour le ministère des Transports.

3375

LA PRÉSIDENTE :

Il faut poser deux questions.

3380

Mme MARLEEN DULUDE :

J'étais une des expropriés pour la section Châteauguay X Sainte-Catherine, en 90. Dans ce temps-là, on a demandé dans le secteur agricole qu'ils approchent plus la réserve pour faire moins des enclavés. Mais la raison qu'il nous a donnée dans ce temps-là, c'était qu'il ne faut pas faire une autoroute croche. Mais quand je vois le tracé du sud, je trouve qu'il est pas mal plus croche que le tracé du nord.

3385

Puis aussi, il y a des promesses de viaducs pour les zones que vous venez juste de montrer. Il y en avait des promesses dans ce temps-là aussi, puis on n'a pas eu.

3390

Puis aussi, le délai pour régler les expropriations, ça a pris onze ans pour régler un dossier, le mien. Puis je demande si les citoyens ordinaires qui demeurent dans Saint-Constant et Sainte-Catherine, s'ils sont capables d'aller sans salaire pour dix ans en attendant d'être *réglémentés* pour les expropriations et s'ils connaissent vraiment l'impact sur... pourquoi leur perte de salaire est plus importante que la mienne.

3395

LA PRÉSIDENTE :

Mais là, par rapport au projet qu'on étudie présentement, est-ce que vous seriez aussi expropriée?

3400

Mme MARLEEN DULUDE :

Oui. Ça touche chez mes parents, un champ que je cultive.

3405

LA PRÉSIDENTE :

Alors, le temps que ça prendrait pour qu'il y ait des règlements pour les...

3410

Mme MARLEEN DULUDE :

Oui, pour régler les dossiers, parce que les commerçants sur la 132 actuellement ont peur de perdre un peu de revenus tandis qu'ils font la construction. Mais est-ce qu'ils sont capables d'aller dix ans sans salaire?

3415

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

3420

Mme MARLEEN DULUDE :

Quand vous êtes exproprié, ce n'est pas vite.

LA PRÉSIDENTE :

3425

Alors, est-ce que c'est accéléré maintenant ou bien si ça prend encore bien des années avant qu'il y ait des règlements? Et est-ce qu'il y a des moyens pour que, jusqu'à ce qu'il y ait un règlement, au moins il y ait une compensation pour faire en sorte que les gens passent à travers?

3430

M. RÉJEAN BEAULIEU :

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

3435

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

3440 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

Donc, je ne suis pas dans le processus de règlement au niveau des acquisitions, mais je sais qu'il y a une loi sur l'expropriation et il y a un processus qui permet l'évaluation. Le ministère, en d'autres mots, évalue, offre un montant pour ce qu'il exproprie.

3445

En contrepartie, l'exproprié a droit à un évaluateur aux frais du ministère pour faire une évaluation, s'il n'est pas d'accord avec celle du ministère. Donc, les valeurs sont comparées et il y a une négociation qui s'ensuit. Il y a également, ultimement, s'il n'y a pas entente, un tribunal d'expropriation. Donc, c'est assez bien encadré.

3450

LA PRÉSIDENTE :

Le temps auquel madame fait référence, est-ce que c'est plus court maintenant ou si c'est toujours très long?

3455

M. GILDARD LANTEIGNE :

Monsieur Pierre Fortin pourrait ajouter quelque chose là-dessus.

3460 **M. PIERRE FORTIN :**

Le cadre législatif prévoit que dans le cas d'une ferme ou dans le cas d'un commerce, le cadre législatif prévoit qu'avant qu'il y ait une prise de possession par la partie expropriante, il doit y avoir soit une entente entre les parties à l'effet d'une prise de possession, c'est-à-dire versement d'une indemnité provisionnelle qu'on appelle, qui peut être déterminée soit par entente entre les parties. Sinon, obligatoirement ça prend une audition devant le Tribunal administratif du Québec qui, lui, détermine le quantum de l'indemnité provisionnelle.

3465

Dans tous les cas où il s'agit d'un immeuble de nature économique, c'est-à-dire un commerce ou une ferme ou quoi que ce soit qui génère un revenu, c'est soit une entente entre les parties, donc une entente à l'amiable, soit une ordonnance du Tribunal administratif qui analyse les répercussions sur le commerce ou sur la ferme de ladite expropriation.

3470

Il y a eu évidemment un cas que madame Nicholson-Dulude a vécu, comme les expropriés de l'autoroute 30, c'est que le contournement de la portion qui contourne la réserve amérindienne a fait l'objet d'une loi spéciale en 1990, et ladite loi spéciale venait abolir ces normes-là, si on veut, à cause du caractère d'urgence. Ça venait contourner, ça venait comme suspendre ces dispositions qui normalement sont appliquées.

3475

3480

LA PRÉSIDENTE :

Donc, madame peut être assurée qu'il y aurait une compensation qui serait versée avant même la prise de possession?

M. PIERRE FORTIN :

Il y a toujours une compensation. Automatiquement, même dans le cadre de la loi spéciale, la compensation n'était pas suspendue. Ce qui a été suspendu, c'était les audiences du BAPE, c'était la protection du territoire agricole, c'était l'indemnité provisionnelle fixée par le Tribunal. Ça, ça a été suspendu. Mais pour le reste, il n'y a pas...

Elle peut être assurée que le processus est appliqué. Ce qui n'empêche pas que certains dossiers peuvent être longs à régler. Moi, j'ai été évaluateur pour le ministère pour les dossiers de contournement de la réserve amérindienne et il reste encore deux dossiers, de mémoire, non réglés. Ça fera l'objet éventuellement d'un débat. C'est qu'il y a une divergence d'opinion entre les parties à l'effet du quantum.

LA PRÉSIDENTE :

Mais l'expérience que madame a vécue, ce n'est pas le même genre d'expérience qu'elle aurait à revivre dans le cas de la 30. C'est-à-dire qu'il y a des mesures qui s'appliquent et...

M. PIERRE FORTIN :

La particularité qui serait appliquée automatiquement, c'est qu'en cas de désaccord entre les parties, l'indemnité provisionnelle serait fixée par le Tribunal administratif.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

Mme MARLEEN DULUDE :

Oui, j'ai compris tout ça, mais il y a tout le temps un désaccord puis ça prend bien des années pour le régler. Puis ce n'est pas juste mon cas.

Puis l'autre affaire que j'aimerais pointer...

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous le posez en question votre autre point?

Mme MARLEEN DULUDE :

Mais mon petit point, là, c'est j'aimerais savoir pourquoi le cultivateur, son revenu est moins important que les revenus des personnes en centre urbain. Je veux savoir pourquoi ils ont peur d'être pollués dans le centre urbain, puis ils n'ont pas peur de nous polluer. Je veux savoir pourquoi ils sont inquiets pour leur environnement et la faune à Kahnawake puis ils ne sont pas inquiets pour l'environnement et la faune dans notre environnement chez nous, de déboiser.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord, mais ça...

Mme MARLEEN DULUDE :

Je veux dire, eux autres, ils ne sont pas gênés de demander leurs questions puis de montrer pourquoi ils ont peur. Puis ils mettent tout ça dans notre cour.

Puis je veux dire que les agriculteurs, ils ont déjà donné le tracé entre Châteauguay et Sainte-Catherine dans le temps de la crise amérindienne. Et dans ce temps-là, ça ne fait pas 35 ans, ça fait juste 11 ans, puis ils savaient que ce tracé-là, c'était pour rejoindre la 132. Pourquoi qu'ils n'ont pas parlé dans ce temps-là de pas le faire là, puis là, ils veulent le faire à une autre place? Ça ne fait pas 35 ans de ça.

LA PRÉSIDENTE :

Là, on en est rendu à l'étape des mémoires, là. Alors, je vous inviterais justement à venir nous dire pourquoi, vous, vous privilégiez un tracé plutôt qu'un autre et les considérations que vous souhaiteriez qui soient prises en compte.

Mme MARLEEN DULUDE :

Mais moi, je suis bien d'accord avec la 132, parce que c'est pour ça qu'elle a été expropriée. C'était pour ça que nous, on a été expropriés. Il reste encore une couple de dossiers à régler, puis peut-être que ça va prendre un autre 35 ans pour faire ça, ça fait qu'ils sont bien mieux de rester avec ce tracé-là.

LA PRÉSIDENTE :

3565 D'accord. Mais je vous inviterais justement, madame, c'est très important que vous veniez le dire à l'étape des mémoires, ça, pourquoi vous privilégiez un tracé plutôt que l'autre. D'accord?

Mme MARLEEN DULUDE :

3570 Oui. Puis aussi pourquoi que cela est si croche puis dans notre temps, ils ne pouvaient pas faire un croche dans la route.

LA PRÉSIDENTE :

3575 D'accord. Ça, je reçois ça comme une question. C'est votre dernière pour ce soir.

Mme MARLEEN DULUDE :

3580 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

3585 On va y aller sur la configuration.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Monsieur Lanteigne, s'il vous plaît.

Mme MARLEEN DULUDE :

3590 Ils avaient promis des viaducs, puis après que c'était fait, la route était passée, c'était plus question. Ça fait que est-ce qu'il va faire la même chose cette fois-ci? Je le sais pas.

M. GILDARD LANTEIGNE :

3595 Donc, madame la présidente, si j'ai bien compris la question de la requérante, c'est les courbes à l'extrémité est du tracé?

Mme MARLEEN DULUDE :

3600 Cette courbe-là, là.

3605 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

Oui. Donc, effectivement, le tracé qu'on a dessiné était celui de moindre impact, si on veut, dans le sens de longer les terres et d'affecter le moins grand nombre de cultivateurs. Et rendu à l'extrémité des terres où commence la propriété de Lafarge, il fallait rajuster le tracé pour venir se raccorder à l'autoroute 15 où est-ce qu'est l'échangeur. Donc, forcément, il fallait avoir deux courbes successives pour se raccorder à cet endroit-là.

Mme MARLEEN DULUDE :

3615 Et vous ne trouvez pas effrayant comparé à... on avait juste demandé, nous autres, que vous vous approchiez de la réserve un peu plus proche pour faire moins désenclavé, mais ce n'était pas possible dans ce temps-là, c'était trop croche. Puis c'était juste une petite courbe.

3620 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

Alors, dans le cas du contournement de Kahnawake, la limite de Kahnawake est loin d'être régulière, il y a des cassés un peu partout et ça continue comme ça jusqu'à Châteauguay. Donc, une autoroute ne peut pas se permettre de courber aussi souvent et aussi de suivre le contour de la réserve. C'est pour ça qu'il y a une certaine linéarité dans le tracé.

3625 **Mme MARLEEN DULUDE :**

Bien, ce n'est pas bien mieux là.

3630 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, on n'examinera pas ce qui s'est fait dans le passé, mais vous...

3635 **Mme MARLEEN DULUDE :**

Non, je sais, en tout cas.

LA PRÉSIDENTE :

3640 Ça va? Je pense que vous avez posé vos deux questions.

Mme MARLEEN DULUDE :

3645 Ah! oui, je voudrais savoir si le ministère avait calculé la venue des auto électriques d'ici 2016? Peut-être il y aura moins de pollution puis moins de bruit aussi pour les personnes sur la 132.

LA PRÉSIDENTE :

3650 Je n'ai pas compris. Les auto électriques?

Mme MARLEEN DULUDE :

3655 Elles s'en viennent.

M. GILDARD LANTEIGNE :

3660 Donc, on a expliqué tantôt que dans le modèle, on n'avait pas tenu compte de ce genre de développement technologique là. On a constaté juste un rajeunissement de la flotte.

LA PRÉSIDENTE :

3665 Très bien, merci.
Nous invitons maintenant monsieur Denis Bilodeau, s'il vous plaît.

M. DENIS BILODEAU :

Bonjour!

3670 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour!

M. DENIS BILODEAU :

3675 Denis Bilodeau, résidant de Saint-Constant. Par rapport au tracé sud...

LA PRÉSIDENTE :

3680 On va la remettre. C'est très en demande cette figure.

M. DENIS BILODEAU :

3685 Présentement, c'est la culture blé d'Inde, soja, des choses comme ça. Est-ce que je pourrais savoir s'il y a d'autres genres d'agriculture ou de culture, soit fruitière, légumes ou autres, qui pourraient se faire dans ces terres-là?

LA PRÉSIDENTE :

3690

D'accord. Le MAPAQ.

M. BERNARD BROUILLETTE :

3695

Puisque c'est les meilleurs sols de la Province de Québec, c'est certain qu'on peut pratiquer d'autres cultures. Et dans la carte d'occupation du sol que j'ai remise hier, effectivement il y a d'autres cultures qui sont pratiquées.

LA PRÉSIDENTE :

3700

Donc, le potentiel est là.

M. BERNARD BROUILLETTE :

3705

Oui.

M. DENIS BILODEAU :

3710

Énumérez les cultures, s'il vous plaît.

LA PRÉSIDENTE :

Potentielles?

3715

M. DENIS BILODEAU :

Énumérez les cultures potentielles, comme tomates ou des choses comme ça ou les fruits, pour que le monde se rende compte qu'est-ce qu'on peut perdre.

3720

LA PRÉSIDENTE :

N'allez pas dans les sous-espèces là, faites un...

M. BERNARD BROUILLETTE :

3725

Écoutez, on dit que c'est les meilleurs sols de la province de Québec, c'est le meilleur climat de la province de Québec. Les possibilités sont illimitées. On peut partir de la tomate à aller jusqu'à des choux chinois ou d'autres variétés de produits qui peuvent se faire en sol minéral.

3730

LA PRÉSIDENTE :

Alors, tout est possible.

3735 **M. BERNARD BROUILLETTE :**

Tout est possible, oui.

3740 **M. DENIS BILODEAU :**

Parfait. Deuxième question. Sur le tracé sud, il va y avoir un *overpass*, supposons que l'autoroute s'en va là, il va y avoir un *overpass* qui va passer la voie ferrée et la rue Saint-Pierre. Est-ce qu'on peut dire que ça va servir de haut-parleur gigantesque pour les personnes qui vont être avoisinant ce tracé-là?

3745 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

3750 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Monsieur Lanteigne, s'il vous plaît.

3755 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

Donc, effectivement, l'autoroute 30 passerait au-dessus du chemin de fer et de la route 209, donc, il serait en élévation sur environ 1 kilomètre. Il y aurait effectivement une propagation du bruit à partir de l'autoroute et ça a été tenu compte dans l'étude.

3760 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, pourriez-vous nous dire justement la zone d'influence au niveau du bruit?

3765 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

Donc, le secteur bâti le plus rapproché au sud de Saint-Constant subirait une augmentation de bruit, qui passerait d'environ 45 décibels à environ 60.

3770 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Voulez-vous peut-être situer le viaduc dont on parle sur la carte?

M. GILDARD LANTEIGNE :

3775 Donc, le chemin de fer est ici en diagonale et la route 209 vient tout de suite après. Et l'élévation du profil serait sur 1 kilomètre dans la zone vis-à-vis le quartier résidentiel.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

3780 Est-ce que c'est une superstructure sur 1 kilomètre ou si ce sera plutôt sous forme de remblai pour une partie avec des viaducs uniquement à la hauteur des routes et de la voie ferrée?

M. GILDARD LANTEIGNE :

3785 Donc, effectivement, pour l'essentiel, ce serait un remblai, mais il y aurait structure pour le chemin de fer comme tel, il y aurait structure pour la traversée au-dessus de la route 209 et il y aurait structure aussi pour traverser la rivière Saint-Pierre.

3790 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

D'accord, merci.

M. DENIS BILODEAU :

3795 Pour la propagation du bruit, le secteur qui serait réellement pénalisé, là, je crois que c'est un secteur qui est quand même assez gros. S'il pouvait le montrer.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

3800 Est-ce que vous avez des courbes, des isocourbes de bruit dans ce secteur-là?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

3805 On va répondre à votre question. Il faudrait voir dans l'étude d'impact ce qu'on aurait à vous présenter pour répondre à votre question, mais on n'en a pas présentement ce soir.

LA PRÉSIDENTE :

3810 Allez-vous être ici demain?

M. DENIS BILODEAU :

Demain soir?

3815 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

3820 **M. DENIS BILODEAU :**

Oui.

3825 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, on va répondre à ça demain soir.

3830 **M. DENIS BILODEAU :**

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

Il restait trois personnes inscrites. Elles ont quitté. Deux autres. Je demanderais à madame Lise Ouellet, si elle peut être ici demain. Elle n'est pas là, on va l'espérer demain.

Monsieur Normand Laforce.

M. NORMAND LAFORCE :

Je demanderais que monsieur Largy ou la MRC de Roussillon nous présente l'acétate ou la mappe des trois premières propositions du schéma d'aménagement de la MRC de Roussillon, qui ont été faites en 86, je pense, 85. Est-ce que c'est possible d'avoir ça pour demain? Ah! oui, pour demain, c'est la dernière journée, à moins que vous nous donniez une prolongation, je l'accepterais.

3845 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, est-ce qu'on pourrait avoir ça pour demain?

3850 **M. NORMAND LAFORCE :**

J'insiste.

3855 **M. PIERRE LARGY :**

Demain soir?

LA PRÉSIDENTE :

3860 Demain soir. Mais demain après-midi, ce serait mieux?

M. NORMAND LAFORCE :

Non, j'ai eu la permission de mon boss de m'absenter pour la semaine, là, mais...

LA PRÉSIDENTE :

Alors, faites de votre mieux.

M. PIERRE LARGY :

Je vais apporter les tracés qui avaient été étudiés par la MRC en version préliminaire pour la préparation du premier schéma. Je pense que vous faites référence à ça, là, dans les années 84, 85?

M. NORMAND LAFORCE :

Oui. À un moment donné, je pense qu'il y avait comme trois options qui avaient été publiées.

M. PIERRE LARGY :

Je vais ressortir mes papiers et je les amènerai demain soir.

M. NORMAND LAFORCE :

Merci. J'avais des questions, mais ça va aller à demain.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord, oui.

M. NORMAND LAFORCE :

Demain, je vais être le troisième à passer?

LA PRÉSIDENTE :

3900 Ça, je négocie pas ça. Ça dépend qui...

M. NORMAND LAFORCE :

3905 C'est parce que j'avais d'autres questions. Moi, ma question pour ce soir, c'était seulement, vu qu'on manque de temps, c'était de demander ces...

LA PRÉSIDENTE :

3910 D'accord. Alors, demain, on verra quand vous passerez.
Mais écoutez, il reste une personne qui demande absolument de passer ce soir, madame Francine Robidoux. Et puis ensuite, on va aller lire des documents.

Mme FRANCINE ROBIDOUX :

3915 Bonsoir, madame la présidente. Bonsoir, monsieur le commissaire. J'habite à Saint-Constant. Je suis résidante dans la section sud tout près de la zone verte. Hier, vous avez posé une question qui a répondu en partie à mes préoccupations.

3920 Ma question, c'est si le tracé sud est retenu, qu'a-t-on prévu pour préserver la qualité de vie et la tranquillité des résidants qui ont choisi de vivre près du milieu rural, justement loin de la 132, parce qu'elle est connue comme une route très achalandée depuis au moins 25 ans X ça, c'est très connu X et qu'il va y avoir une autoroute à 230 mètres.

3925 Alors, on a parlé, hier, d'écran antibruit qui serait favorable pour le secteur nord, qui finalement serait peut-être efficace, qui réduirait l'impact sonore, mais que pour le secteur sud, ça n'avait aucun impact. Alors, qu'est-ce qu'on a prévu pour notre qualité de vie?

LA PRÉSIDENTE :

3930 Très bien.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

3935 Monsieur Lanteigne, s'il vous plaît.

M. GILDARD LANTEIGNE :

3940 Donc, il n'y a pas d'équipement particulier. Comme on a vu précédemment, l'écran acoustique n'est pas d'une grande utilité dans ce cas-là. Donc, il n'y a que la distance qui sépare l'autoroute du quartier résidentiel.

LA PRÉSIDENTE :

3945 Et est-ce que cette distance-là est suffisante ou il faudrait exproprier?

M. GILDARD LANTEIGNE :

3950 Non, il n'y a pas lieu d'exproprier.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

3955 Je ne pense pas qu'il y ait lieu d'exproprier. Le tracé est là comme étant proposé. Il y a des impacts et on voit que les mesures comme les murs antibruit ont plus ou moins d'efficacité. Alors, je répète ce que monsieur Lanteigne a dit, que la distance pourrait affecter le niveau sonore.

LA PRÉSIDENTE :

3960 Et en ce qui concerne la politique du ministère pour mettre des équipements additionnels, demain, on va en parler. Vous ne pouvez pas être là demain?

Mme FRANCINE ROBIDOUX :

3965 Non, malheureusement non.

LA PRÉSIDENTE :

3970 On va en parler. On va faire une présentation.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

3975 Je vais demander à monsieur Séguin de donner quelques grandes lignes, sans tomber dans les détails. Demain, la présentation complète sera faite.

Mme FRANCINE ROBIDOUX :

 D'accord. Parce que hier soir, on nous promettait plus de détails ce soir.

3980 **LA PRÉSIDENTE :**

Allez-y.

3985 **M. MICHEL SÉGUIN :**

Quelques grandes lignes de quelques grandes lignes. C'est qu'il faut bien différencier deux choses. C'est qu'il y a deux notions importantes qu'on a souvent tendance à confondre: la question du climat sonore et la question de l'évaluation des impacts, et plus particulièrement de l'intensité des impacts.

3990 Déjà, après ces quelques mots, je sens que ça ne sera pas très court. Je poursuis.

En matière de climat sonore, c'est un petit peu la perception que l'oreille humaine perçoit du bruit. On exprime ça en décibels, décibels de type A parce que c'est celui qui est le plus semblable à la perception humaine.

3995 On peut regarder, simplement à titre d'illustration, quelques exemples de niveau sonore, compte tenu de certains types d'utilisation. Je pense, ici, à une rue commerciale, on peut avoir 60 dB; rue commerciale plus animée, 70; une rue calme, la nuit, ou des milieux calmes, quelque chose comme 45 décibels. Tout ça pour mettre en perspective cette notion-là de climat sonore.

4000 Maintenant, si on l'applique, et c'est ce qu'on a illustré lors de la présentation, si on l'applique pour l'ensemble du corridor d'étude et si on la limite aux maisons qui se retrouvent dans une affectation résidentielle, parce qu'il faut voir que le long de la 132, il y a quand même beaucoup de secteurs affectés à des fins commerciales, ça réduit sensiblement le nombre de résidences mais pas de façon majeure, on se rend compte X et c'est les chiffres que je vous ai présentés hier, je vais vous les présenter très rapidement pour montrer la différence avec la notion d'impact X la route 132, 1998, on a donc 621 résidences qui se retrouvent dans un climat acceptable, c'est-à-dire où le niveau sonore est inférieur à 55 décibels. Toujours pour la route 132, on a un 317 résidences qui se retrouvent dans un climat sonore variant entre 55 et 60 décibels; 92 dans un climat moyennement perturbé, 60 à 65; 20 résidences qui se retrouvent dans un climat fortement perturbées, de 65 décibels et plus.

4015 Pour ce qui est de la route 132, en 2006, on se rend donc compte que le nombre de résidences qui bénéficient d'un climat sonore le plus intéressant, donc moins de 55 décibels, a tendance à diminuer, alors que les maisons situées dans des climats sonores faiblement, moyennement et fortement perturbés, a tendance à augmenter.

4020 On a vu aussi hier l'effet de l'autoroute 30 avec l'écran, qui a pour effet non pas d'améliorer la situation actuelle mais qui vient éviter la dégradation qui se retrouverait sur la route 132.

4025

Je ne pourrai pas à ce moment-ci vous présenter l'équivalent pour le tracé sud, parce que je voulais vous expliquer la différence entre les notions entre le climat sonore et ce qu'on retrouve quand on parle d'impact.

4030

La notion d'impact est complètement différente, complètement différente parce que, on va le voir tantôt, la politique sur le bruit routier contient une grille d'évaluation qui nous permet d'évaluer l'intensité de l'impact. Mais on va le voir tantôt dans ses grandes lignes comment on évalue cet impact-là.

4035

Si on regarde au niveau de notre zone d'étude, on se rend donc compte qu'en l'absence d'écran, il y a 329 résidences qui bénéficieraient d'un impact positif. Et je poursuis tout de suite, quitte à y revenir demain pour le détail des chiffres: 31 résidences qui subiraient un impact fort; avec la présence d'écran, il resterait une seule résidence subissant un impact fort. Et ça m'amène à vous présenter la grille d'évaluation.

4040

Comme je vous dis, je vais un peu vite, mais on pourra reprendre les explications plus en détail demain, si vous le souhaitez.

4045

Sur cette grille, ce n'est pas nécessaire de se forcer les yeux pour voir tous ces petits chiffres, c'est plus le principe qui compte. Ce que la grille dit, en fait, c'est très simple. Quand on est dans un climat sonore de *bonne qualité+, donc faiblement perturbé ou assez tranquille, on parle ici de 45 décibels, pour avoir un impact moyen, moyen c'est à compter de 2, il faut donc avoir une augmentation de 11 décibels pour avoir un impact moyen. Moyen, c'est le petit chiffre 2 qu'on voit. Alors que si on se situe dans un climat sonore déjà perturbé, prenons 60 décibels, à ce moment-là, pour avoir un impact moyen, il faut avoir un beaucoup plus petit différentiel pour avoir le même impact moyen.

4050

Donc, plus le climat sonore est perturbé, plus l'écart sera petit pour avoir un impact moyen ou fort. C'est comme ça qu'est conçue la grille dans la politique sur le bruit. C'est pour ça qu'il faut apprécier différemment la question du climat sonore et la question des impacts.

4055

Maintenant X je continue toujours aussi rapidement X au niveau de la politique, la politique est articulée autour de deux approches. Une approche corrective. L'approche corrective, c'est essentiellement pour les milieux qui sont déjà perturbés, les milieux routiers évidemment, les routes existantes où le climat est supérieur à 65 décibels. Dans ces cas-là, il y a un programme qui permet de partager des coûts avec les municipalités pour mettre en place des mesures d'atténuation. Ça dépend de la demande de la municipalité et ça dépend aussi de la capacité financière.

4060

4065

Mais il faut voir que c'est un programme qui est partagé à parts égales entre le ministère et la municipalité, au niveau de la mise en place de certaines mesures pour les milieux qui sont déjà fortement perturbés. Donc, on parle de 65 décibels et plus. Il faut voir aussi que des mesures d'atténuation, on ne peut pas mettre ça n'importe où. Sur un boulevard de type urbain

où on retrouve de nombreux accès privés ou des rues, ça devient impossible d'envisager de mettre des mesures d'atténuation.

4070 La politique sur le bruit routier contient un deuxième volet, le volet de l'approche de planification intégrée, qui nous dit deux choses; d'une part, certaines responsabilités municipales. Essentiellement, on indique aux municipalités régionales de comté qu'elles doivent tenir compte des voies de circulation où on a un gros débit de circulation comme contrainte anthropique à l'utilisation des sols pour implanter des usages sensibles, notamment les

4075 résidences.

Je n'enlève pas la responsabilité du ministère, je vous la grossis. Donc, au niveau de la responsabilité du ministère, dans le cadre d'une nouvelle route ou dans le cadre de la reconstruction d'une route qui impacte une modification au niveau de l'offre ou de la capacité,

4080 c'est donc le cas qui nous occupe, dans la mesure où il existe des impacts significatifs X des impacts significatifs, ce sont des impacts moyens ou forts, selon la grille que j'ai rapidement présentée tantôt X dans ces cas-là, le ministère doit mettre des mesures d'atténuation de manière à se rapprocher le plus possible du 55 décibels. C'est un peu rapide mais c'est l'essentiel.

4085

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Et pour la section qui intéresse particulièrement madame, pourriez-vous nous dire, est-ce qu'on est près du 55 décibels? Est-ce qu'on serait près du 55 décibels?

4090

M. MICHEL SÉGUIN :

Je vais devoir regarder, ce soir ou demain matin, la question des cartes et des isophones à ce moment-ci.

4095

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Mais pratiquement, est-ce qu'il y a des mesures qui pourraient être prises pour réduire le bruit ou si techniquement c'est impossible, finalement? Parce qu'on a dit hier...

4100

Mme FRANCINE ROBIDOUX :

4105 Finalement, c'est ce que je comprends, c'est qu'il n'y a rien qui peut être fait. Tantôt, on a dit que, à cause de la surélévation de 1 kilomètre, ça passait de 45 décibels à 60 décibels. Donc, l'impact sonore est très important sur le tracé sud par rapport au tracé nord. Parce qu'on a dit que l'impact sonore était minimisé à cause des murs antibruit qui pouvaient être installés. Et l'impact sonore est moins grand sur le tracé nord, étant donné cette grille-là.

4110 **LA PRÉSIDENTE :**

 Est-ce que ça vous prendrait du temps pour présenter une réponse? Je comprends que vous ne pouvez pas...

4115 **Mme FRANCINE ROBIDOUX :**

 Je répète ce que j'ai entendu hier. Parce que j'ai suivi trois soirs et c'est des choses que j'ai entendues. Et ce que je comprends, c'est que c'est non. La réponse à ma question, c'est non.

4120 **LA PRÉSIDENTE :**

 C'est-à-dire que ce que j'ai compris hier soir, c'est que même s'il y avait un mur antibruit, on ne verrait pratiquement pas d'effet.

4125 **Mme FRANCINE ROBIDOUX :**

 Ce ne serait pas efficace.

4130 **LA PRÉSIDENTE :**

 Ça ne serait pas efficace.

4135 **M. MICHEL SÉGUIN :**

 Comme je vous le soulignais tantôt, c'est que ce n'est pas juste une question de climat sonore. Mais pour apprécier, il faut d'abord qu'on se retrouve avec un impact qui soit moyen ou fort pour que la politique nous demande d'intervenir et d'atténuer. Il faut donc voir le niveau initial et le niveau projeté. Il faut donc regarder les isocourbes et situer la maison précisément face à ces isocourbes-là. Et l'exercice doit prendre un certain temps, parce que quand on modifie le climat sonore initial, le différentiel est différent pour considérer qu'il s'agisse d'un impact moyen ou fort.

Mme FRANCINE ROBIDOUX :

4145

Si on regarde le tableau, de 45 à 60, c'est un 3, c'est un impact fort.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

4150

Je vais demander à madame Gamache de peut-être répéter un peu sa réponse d'hier et de la compléter.

LA PRÉSIDENTE :

4155

C'est bien.

Mme LINE GAMACHE :

4160

Effectivement, pour le secteur résidentiel dont parle madame, l'impact sonore serait fort, selon notre grille d'évaluation. Les niveaux sonores actuellement, en fait, il y a eu un relevé sonore de 24 heures qui a été fait dans le secteur et les relevés donnaient un résultat d'à peu près 45 décibels. C'est donc très calme comme milieu.

4165

Les simulations qui ont été faites et si on tient compte aussi du débit, maintenant qui est de 34 000 sur cette route-là, nous amènent à penser qu'on aurait des niveaux sonores d'environ 60 à 63 décibels pour les premières maisons. Ce qui fait qu'on double et même plus le bruit qui existe actuellement dans ce secteur, ce qui correspond donc à un impact fort.

4170

Ce que j'ai dit hier soir, c'est que si on plante en bordure de la route, donc en bordure d'une emprise qu'on devrait acquérir un écran, son efficacité, à 150-200 mètres pour les maisons qui sont les plus proches, ne serait pas très grande et il faudrait à ce moment-là, si on voulait mettre un écran, le mettre près des maisons. Sauf que ce n'est pas du terrain qui nous appartiendrait, on serait en terrain privé, alors ce n'est pas la même chose et ça viendrait peut-être freiner un développement éventuel. Donc, ça nous limite pour...

4175

LA PRÉSIDENTE :

4180

Donc, il y aurait un impact fort. Votre politique fait en sorte que vous seriez appelés à intervenir pour le réduire. Un écran acoustique près de l'autoroute n'apporterait pas un bénéfice significatif, il faudrait qu'il y ait un équipement ou des mesures qui soient prises autres. Ça signifie qu'il faudrait qu'il soit près des résidences pour qu'il y ait une portée ou un impact positif appréciable. C'est votre réponse?

4185 **Mme LINE GAMACHE :**

C'est-à-dire que l'objectif de réduction sonore, lorsqu'on a un impact fort, c'est de ramener les niveaux à au moins 55 décibels, ce qui correspond à l'extérieur à un niveau sonore acceptable. Si on met un écran en bordure de l'autoroute, même si on le met assez haut, on n'obtiendra pas cette réduction-là à si grande distance. Il faudrait à ce moment-là mettre l'écran près des maisons, si c'est possible dans des cas où il n'y a pas d'accès, où on a les terrains aussi. Mais généralement, on ne construit pas d'écran en dehors de nos emprises.

4190 **LA PRÉSIDENTE :**

4195 Mais techniquement, c'est possible?

Mme LINE GAMACHE :

4200 Oui, c'est possible, c'est possible.

LA PRÉSIDENTE :

4205 Et à ce moment-là, ça amènerait quelle réduction? Est-ce qu'on peut estimer ce que ça amènerait comme réduction de bruit?

Mme LINE GAMACHE :

4210 Je ne peux pas vous le dire comme ça, il faudrait que je revienne avec la réponse demain.

LA PRÉSIDENTE :

4215 C'est bien. On a une partie de la réponse. Techniquement, ce serait possible. La politique fait en sorte que ça s'applique. Il y a des mesures qui pourraient être mises en place mais il y aurait des difficultés. Cependant, c'est possible techniquement.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

4220 Techniquement, oui, c'est possible.

LA PRÉSIDENTE :

4225 Techniquement, c'est possible.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

C'est ce que madame Gamache vient de dire, oui.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, on va voir demain comment ça pourrait ramener le niveau sonore. Je sais que vous ne pouvez pas être là demain, mais c'est préférable d'avoir une réponse juste et...

Mme FRANCINE ROBIDOUX :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, peut-être que des gens de votre secteur pourront aussi vous expliquer la réponse et puis vous allez avoir accès aussi à ça sur le site Internet et dans les centres de consultation. On demandera au ministère des Transports de faire un petit résumé de tout ça par écrit.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

D'accord. Madame Gamache aimerait compléter davantage la réponse.

LA PRÉSIDENTE :

C'est beau.

Mme LINE GAMACHE :

Je voudrais mentionner également que l'écran antibruit peut permettre effectivement de réduire les niveaux sonores, mais il y a des impacts négatifs reliés à un écran; par exemple, la perte d'ensoleillement lorsqu'on est près des résidences et il y a un impact visuel là qui est certain. Si on a un mur de 4 ou 5 mètres près des résidences, il y a une perte de vue, c'est certain.

LA PRÉSIDENTE :

C'est bien. Lorsque vous allez examiner ça, pouvez-vous nous présenter différents scénarios de localisation d'une telle emprise, par exemple, pour l'optimiser, en tenant compte d'une réduction du bruit mais aussi de l'aspect esthétique et de l'intérêt pour la question d'ensoleillement, etc.?

Mme LINE GAMACHE :

4270

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

4275

D'accord. Alors, on va attendre cette réponse-là demain.

Mme FRANCINE ROBIDOUX :

Merci.

4280

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

4285

Mme FRANCINE ROBIDOUX :

Une deuxième?

LA PRÉSIDENTE :

4290

Oui.

Mme FRANCINE ROBIDOUX :

4295

Alors, hier, on a parlé aussi beaucoup de déversements de produits toxiques sur le tracé nord. Si ça se produisait sur le tracé sud, qu'est-ce qui est prévu dans ces cas-là? Parce que sur le tracé nord, il avait l'air à y avoir des systèmes plus...

LA PRÉSIDENTE :

4300

De pompage et tout ça.

Mme FRANCINE ROBIDOUX :

4305

De pompage et tout et tout. Mais au niveau du secteur sud, dans les terres agricoles.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

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

4310

LA PRÉSIDENTE :

Bien.

4315 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

C'est sûr qu'au niveau du tracé sud, on parle de drainage ouvert, de fossés tout simplement. Donc, il n'y a pas de système nécessairement de canalisation.

4320 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

C'est-à-dire qu'on impliquerait sur le tracé sud les mêmes mesures qu'on applique sur le réseau autoroutier du ministère des Transports au Québec. On essaie d'isoler, au meilleur de notre connaissance, le déversement, le contenir. Et dans ce sens-là, on suit les règles du ministère de l'Environnement quant à la récupération. Ils donnent des instructions précises sur ce qu'il faut faire pour éviter la propagation de la pollution.

4325 **Mme FRANCINE ROBIDOUX :**

4330 Donc, je comprends que c'est ces normes-là, sauf que ça va être contenu moins facilement, j'imagine, au niveau de la nappe phréatique ou des puits?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

4335 Ça dépend. Là, je ne peux pas apporter une réponse extrêmement précise à la question, ça dépend des sols. Est-ce que ce sont des sols qui sont poreux? Est-ce que les produits peuvent pénétrer les sols et atteindre la nappe phréatique facilement? Il y a des produits parfois qui sont plus faciles à contenir, des huiles un peu plus lourdes, etc.

4340 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'il y a des précisions à donner du côté du ministère de l'Environnement?

4345 **M. JACQUES ALAIN :**

S'il arrive un déversement, par exemple, dans l'axe de la route 132 en dépression, le contaminant peut être confiné plus facilement dans les bassins de sédimentation. Par contre, dans le tracé sud, bien là, c'est comme sur n'importe quelle autoroute, ça va prendre le fossé de drainage et ça peut atteindre plus rapidement le milieu aquatique.

4350 Habituellement, Urgence Environnement a des techniques assez rapides d'intervention. Dans ce cas-ci, dans une demi-heure, ils pourraient être sur les lieux. Mais il y a un risque plus élevé, à mon avis, dans le tracé sud.

4355 **Mme FRANCINE ROBIDOUX :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

4360

Pour que ça se rende dans les eaux de surface?

M. JACQUES ALAIN :

4365

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

4370

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Si vous permettez, madame, il faudrait aussi avoir de l'information sur l'alimentation en eau potable. Est-ce que c'est par puits artésien ou par réseau d'aqueduc, il y a peut-être une situation dont il faudra tenir compte.

4375

Mme FRANCINE ROBIDOUX :

Parce que beaucoup de gens dans ce secteur-là ont encore des puits artésiens, malgré l'aqueduc qui est là.

4380

LA PRÉSIDENTE :

Et ils s'alimentent à même leur puits?

4385

Mme FRANCINE ROBIDOUX :

Ils peuvent le faire.

4390

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

Peut-être que les municipalités pourraient nous fournir cette information-là, demain, sur qui s'alimente...

4395

M. MARIO VERVILLE :

Oui, on peut l'avoir.

4400

LA PRÉSIDENTE :

Alors, il serait utile de l'amener demain, s'il vous plaît.

4405

M. MARIO VERVILLE :

On va l'amener.

LA PRÉSIDENTE :

4410

D'accord, merci.

Ça va, madame?

Mme FRANCINE ROBIDOUX :

4415

Ça va, oui, merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Oui?

4420

M. MARIO VERVILLE :

Est-ce qu'on pourrait peut-être juste remonter la carte avec la zone rurale, etc.? Donc, la carte qui a été très utile ce soir.

4425

LA PRÉSIDENTE :

Pour les puits?

4430

M. MARIO VERVILLE :

Oui. C'est parce que ça va vous donner une illustration très rapide.

4435

Alors, toute la partie urbanisée est desservie par un réseau d'aqueduc. Alors, ce qu'on voit ici, c'est vraiment desservi par le réseau municipal. Sur la rue Saint-Pierre, le service d'aqueduc ne dépasse pas la voie ferrée du Canadien National. Alors, à partir de cet endroit-là, donc sur la route 209 jusqu'à la zone agricole, il n'y a pas d'aqueduc à cet endroit-là. Et évidemment, partout dans la zone agricole, il n'y a pas de service d'aqueduc. Donc, c'est des puits artésiens seulement qui sont présents pour alimenter en eau potable les résidents de ce secteur-là.

4440

LA PRÉSIDENTE :

4445 Alors, on va quand même attendre. Merci beaucoup de nous donner cette précision-là
dès ce soir, mais ce serait utile de le voir sur une carte, pour tout le monde et pour nos travaux.

Alors, merci beaucoup tout le monde et à demain après-midi.

4450 *****

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

4455 ET, J'AI SIGNÉ:

LISE MAISONNEUVE, s.o.