

**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 6

Séance tenue le 21 février 2002, à 14 h
Salle des Chevaliers de Colomb
5860, rue Saint-Laurent
Sainte-Catherine

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 21 FÉVRIER 2002	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE	1
LA PRÉSIDENTE:.....	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS.....	1
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
RÉJEAN PARENT	21
BERTHOLD ROBIDOUX.....	32
STÉPHANE DeSERRE	34
REPRISE DE LA SÉANCE	41
NORMAND LAFORCE	48
PIERRE ARCOUETTE	64

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Bon après-midi! Bienvenue à la sixième séance d'audiences publiques concernant le projet du ministère des Transports de réaliser un tronçon de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15.

10 Alors, comme vous le savez, nous sommes en première partie d'audience publique. Donc, c'est le moment de compléter l'information afin de bien se préparer à venir donner votre opinion en deuxième partie sur le projet soumis et ce, que ce soit l'option nord ou l'option sud, vos commentaires seront bien reçus.

15 Vous aurez l'opportunité de vous inscrire pour venir présenter un mémoire. Un mémoire, c'est simplement votre opinion. C'est comment vous voyez les choses. Alors, c'est ouvert à tous. On n'a pas besoin d'être expert pour préparer un mémoire. C'est un devoir de citoyen de dire son opinion, de faire en sorte que le gouvernement ait l'heure juste, soit bien éclairé sur la façon dont le milieu reçoit un projet, comment on peut s'assurer qu'il s'intègre le plus harmonieusement possible dans une approche de développement durable du Québec.

20 Alors, nous aurons à faire le bilan, à identifier la zone de convergence de toutes ces opinions qui seront présentées en deuxième partie, de façon à transmettre un rapport qui éclaire le décideur. Parce que ceux qui prennent les décisions dans les projets majeurs de développement au Québec, ce sont les ministres. Alors, c'est au conseil des ministres que se prend la décision, mais elle est soutenue par l'éclairage des organismes, et dont le Bureau d'audiences publiques.

30 Alors, on a demandé différents documents et différentes informations additionnelles au cours de l'audience publique et puis on va commencer par l'appel aux documents à déposer. Je rappelle que le registre demeure ouvert. Si vous avez des questions encore, n'hésitez pas à aller vous inscrire, vous avez le droit de poser deux questions par intervention.

35 Alors, on demande d'abord au ministère des Transports s'ils ont des informations ou des documents à déposer.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

40 Bon après-midi, madame la présidente, monsieur le commissaire! Oui, nous avons des documents à déposer, dont voici la liste:

- Vers un Plan de transport de la Montérégie - diagnostic et orientations.
- Vers un Plan de transport de la Montérégie - diagnostic et orientations, ce sont les annexes cartographiques.

45 – Contrôle et enregistrement des vibrations - travaux à explosifs, déblais première classe.

– Avis hydrogéologique sur la migration des contaminants.

– Inventaire hydrogéologique de l'autoroute 30.

– Étude géotechnique préliminaire - tronçon de l'autoroute 30.

50 – Étude géotechnique complémentaire - tronçon de l'autoroute 30.

Nous avons aussi les copies des acétates qui ont été utilisées, hier. Copies des acétates:

X Orientations;

55 X Objectifs;

X Stratégie d'intervention prioritaire; X Résultats attendus;

X Répartition des investissements 2000-2010;

X Orientations – parachèvement de l'autoroute 30;

60 X Cadre d'aménagement métropolitain – orientations relatives à l'économie et au transport;

X Cadre d'aménagement métropolitain – orientations relatives à l'économie et au transport;

X Conception d'organisation spatiale – six pôles majeurs;

X Conception de l'organisation spatiale – agglomérations urbaines au pourtour;

65 X Cadre d'aménagement métropolitain – orientation relative à l'agriculture et à l'urbanisation; X Demande de 2016 sur la route 132 – statu quo;

X Débit journalier moyen annuel autoroute 30 option sud;

X Demande de 2016 sur l'autoroute 30 sur l'axe de la route 132, débit journalier moyen annuel;

70 X Débit journalier moyen annuel autoroute 30 l'axe de la route 132;

X Trafic local;

X Trafic régional;

X Transfert du grand transit sur l'autoroute 30;

X Vue en plan de l'autoroute 30;

75 X Schéma type de drainage;

X Estimé de 1997 versus 2001;

X Photo d'aménagement sur un viaduc;

X Réception humaine;

80 X Climat sonore; Nombre de résidences impactées selon la grille d'affectation résidentielle;

X Grille d'évaluation de l'évaluation sonore;

X Politique sur le bruit routier;

X Responsabilité du ministère des Transports;

X Mur antibruit sur étagement Montréal.

85

100 C'est la fin des documents que j'ai à déposer. Hier, on m'avait demandé de préciser la position du ministère des Transports quant à la remise de la route 132 aux municipalités, avenant que le tronçon sud serait retenu. Alors, je répète la position que j'ai prise, hier. La politique actuelle du ministère des Transports est de garder ses routes nationales et ne pas les remettre aux municipalités. Alors, advenant la construction de l'autoroute 30 dans l'axe sud, le ministère des Transports demeurera propriétaire de la route 132.

LA PRÉSIDENTE :

95 Merci.

Du côté des ministères et organismes?

M. RAYNALD CHARRIER :

100 Ministère des Affaires municipales, bonjour! Hier, lors de la présentation de madame Christine Caron, elle a fait sommairement la mise en place du plan de gestion des déplacements, elle a fait référence au cadre d'aménagement. Ce qui fait que cet après-midi, je dépose le cadre d'aménagement et des orientations gouvernementales pour la région métropolitaine 2001-2021. C'est un cadre que les MRC devront utiliser pour élaborer leur schéma d'aménagement révisé.

LA PRÉSIDENTE :

110 Merci.

M. BERNARD BROUILLETTE :

Bonjour, madame la présidente! Le ministère de l'Agriculture tient à déposer aujourd'hui:

115 – La carte de zonage agricole de la Montérégie, secteur ouest, qui inclut le projet de l'autoroute 30, le tracé nord et sud et Vaudreuil.

120 – Le document intitulé: *Le profil bioalimentaire de la MRC Roussillon* qui décrit de façon plus explicite le dynamisme agricole, son poids économique dans la MRC ainsi que son importance relative par rapport à la Montérégie et à la province de Québec.

– Un troisième document, c'est une copie de la page 43 des orientations gouvernementales en matière d'aménagement intitulé: *Les distances séparatrices relatives à l'épandage d'engrais de ferme* que j'ai lu, hier.

125 Et, je tiens aussi à préciser que dans l'éventualité de l'acceptation de l'option sud, la progression du périmètre urbain, les contraintes apportées à l'agriculture aurait pour effet de stopper le développement des entreprises animales existantes et, aussi, d'obliger les nouvelles opérations à s'installer de plus en plus loin du périmètre urbain afin de respecter les orientations

130 gouvernementales par rapport aux distances séparatrices et afin d'assurer une cohabitation harmonieuse avec le milieu urbain. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

135 Nous avons demandé également à la Ville de Saint-Constant de préciser le positionnement des puits. Est-ce que c'est possible de faire cette présentation?

M. MARIO VERVILLE :

140 Bonjour, madame la présidente! Hier, on s'est laissé sur la perspective du tracé sud, donc, au sud du territoire urbanisé de la Ville de Saint-Constant. Il était question d'identifier la localisation approximative des puits d'eau potable, donc les résidences qui ne sont pas alimentées par un réseau public municipal.

145 Je n'ai malheureusement pas de liste exhaustive et très précise sur la localisation des puits d'eau potable. Alors, ce matin, on a tenté de faire une estimation de ce qu'on a sur notre territoire.

150 Alors, je peux vous expliquer la démarche qu'on a suivie. On a identifié sur l'ensemble de notre milieu rural l'ensemble des propriétés déjà existantes, donc des résidences ou des bâtiments de ferme importantes, notamment là où il y a de l'élevage animal et, généralement, on retrouve un puits d'eau potable pour desservir ces bâtiments-là.

155 Alors, c'est dans cette mesure qu'on a pu identifier la localisation – je tiens à préciser vraiment – estimative, parce que je n'ai pas de liste exhaustive. Si on en fait la localisation, donc, on retrouve évidemment le territoire urbanisé de la Ville de Saint-Constant. On a illustré sur l'ensemble des rangs, comme je le mentionnais, partout où il y avait des résidences existantes, on a mis un point pour identifier que ces résidences-là, bien entendu, ont un besoin de consommer de l'eau potable. Alors, pour chacun des points rouges, normalement, on pourrait retrouver sur le territoire un puits d'alimentation en eau potable.

160 Alors, ça se retrouve, si on remarque ici l'autoroute, donc, on a retracé sommairement le tracé de l'autoroute, le tronçon sud, et on a identifié donc, pour le rang Saint-Pierre, autant Saint-Pierre Nord, Saint-Pierre Sud, le rang Saint-Régis, le rang Saint-Simon, la montée Saint-Christophe, le rang Saint-Christophe, ainsi qu'une série de résidences qui sont ici.

165
170 Alors, à titre d'estimation pour voir approximativement, on a compté approximativement le nombre de puits qu'on pouvait retrouver en bordure du tracé sud de l'autoroute projetée. Je tiens juste peut-être à mentionner une autre précision. On voit apparaître dans le périmètre urbain deux couleurs de points: donc, les rouges sont principalement des puits d'alimentation en eau potable; et, les points mauves, pourpres, qui sont ici, c'est des gens qui ont décidé souvent de se faire construire des puits d'eau potable sur leur terrain. Même s'ils sont alimentés par un réseau d'aqueduc public, certaines personnes ont trouvé par le passé des contraintes au

175 niveau de l'arrosage des gazons, donc se sont fait creuser des puits pour être en mesure d'arroser leur gazon, mais on ne sait pas à quelles fins ce puits-là pourrait également servir éventuellement. On les a quand même illustrés et on les a illustrés avec une couleur différente.

180 Donc, à l'intérieur, les points mauves identifient des puits qui, normalement, ne devraient pas servir à la consommation humaine puisqu'il y a déjà un réseau d'aqueduc qui dessert ces résidences-là. Mais, dans certains cas, il y a quand même un puits présent.

185 À l'intérieur du périmètre, c'est ce que j'avais mentionné hier, donc au sud de la voie réservée du Canadien National, on retrouve ici, même s'ils sont à l'intérieur du périmètre urbain, une série de résidences mais qui ne sont pas alimentées par le réseau d'aqueduc municipal et c'est pour ça qu'on voit un point rouge. J'en ai également quelques résidences qui sont localisées ici. Donc, c'est des résidences qui ont été implantées à une date vraiment lointaine. Ça fait vraiment longtemps qu'elles sont présentes, ces résidences-là, et elles ne sont toujours pas desservies par le réseau d'aqueduc municipal.

190 Aussi, à l'intérieur du périmètre urbain, le périmètre se termine approximativement à cette ligne-ci, alors toutes résidences-là qui sont localisées sur la montée Saint-Régie ne sont pas non plus desservies par un réseau d'aqueduc municipal. Il s'agit donc d'un puits d'eau potable pour desservir ces résidences-là. Donc, tous les autres points se retrouvent à l'intérieur de la zone agricole et ne sont pas desservis.

195 On a comptabilisé approximativement, on a fait une transition par l'autoroute, on a compté tout près de 111 puits d'eau potable au nord de l'autoroute du tracé sud projeté, et environ 330 quelques puits au sud du tracé sud projeté.

200 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup pour votre travail.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

205 Monsieur Verville, j'aimerais ça en profiter pour vous poser deux ou trois questions à partir de cette carte-là. Vous avez signalé hier qu'à l'ouest du territoire urbanisé qui est compris, si vous voulez, entre les deux voies ferrées, c'est là que se situeraient les projets de développement à court ou moyen terme de Saint-Constant.

210 À ce moment-là, par exemple dans le secteur de la montée Saint-Régis, au moment où le développement se fait, est-ce que les gens qui ont des puits doivent s'alimenter à l'aqueduc quand on installe l'aqueduc? Est-ce qu'ils ont un délai pour le faire? Ou s'ils peuvent continuer à s'approvisionner en eau de consommation dans des puits artésiens?

215 **M. MARIO VERVILLE :**

220 Écoutez, je ne suis vraiment pas un spécialiste de la chose. Il y a une chose qui est sûre, c'est qu'à partir du moment où la municipalité fournirait en service d'aqueduc municipal, ils ont l'obligation de défrayer les coûts relatifs à la mise en place de cette infrastructure-là. De là à ce qu'ils soient obligés et contraints de s'alimenter par le réseau d'aqueduc municipal, je serais porté à croire qu'il y a vraiment une discrétion. Là, ça sera à la réserve de l'individu de se brancher ou non et d'utiliser l'eau de la municipalité versus son eau potable.

225 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

J'aimerais peut-être demander au ministère de l'Environnement s'il y a quelque chose là-dessus? C'est-à-dire qu'à partir d'un certain niveau de densification résidentielle, est-ce qu'il devient obligatoire de se brancher sur l'aqueduc, quand l'aqueduc est disponible?

230 **M. JACQUES ALAIN :**

Il faudrait que je vérifie auprès de la Direction régionale parce que je ne suis pas au courant. Je vais vous revenir là-dessus.

235 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

D'accord. Merci.

240 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

245 Nous avons demandé au ministère des Transports de nous présenter une sorte d'analyse comparative, la compatibilité du développement du transport en commun, tant pour l'option nord que l'option sud.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

250 On peut procéder maintenant à une présentation concernant le transport en commun. Si je peux profiter de l'occasion aussi pour vous dire que madame Gamache sera ici vers 2 h 30 pour présenter une simulation sonore sur le tracé sud. Vous savez, hier soir, il y a eu des questions en fin de soirée...

255 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

260 ... alors, elle va être ici vers 2 h 30 pour apporter la réponse à ça. Mais ça pourrait aller après, d'ici ce soir aussi.

LA PRÉSIDENTE :

265 D'accord. Alors, on va commencer par la question du transport en commun, puis, ensuite, on va aller justement sur la simulation.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

270 Parfait. Alors, je vais demander à madame Joceline Béland de procéder à la présentation.

Mme JOCELINE BÉLAND :

275 Bonjour! Alors, madame la présidente, je voudrais faire un bref rappel du rôle des intervenants en transport en commun dans la région, si vous me le permettez.

280 Alors, la *Loi sur les cités et villes* donne aux municipalités l'opportunité d'organiser un service de transport en commun dans sa municipalité. Pour des fins d'organisation, souvent, les municipalités vont décider de se regrouper de façon volontaire entre elles. C'est le cas des CIT: c'est les conseils intermunicipaux de transport.

285 Alors, dans la région qui borde le tracé de l'autoroute 30, on retrouve trois CIT. Le premier que vous voyez en bleu, c'est le CIT le Richelain, composé des municipalités de La Prairie, Candiac et Saint-Jean-sur-Richelieu, secteur L'Acadie.

290 Ce que vous voyez en vert, le CIT Roussillon est formé des municipalités de Sainte-Catherine, Delson, Saint-Constant.

Ce que vous voyez en rouge sur la carte, c'est le CIT du sud-ouest qui est formé des municipalités de Châteauguay et des municipalités qui bordent le corridor de la route 138 vers Valleyfield. On l'a juste partiellement sur la carte.

295 Ces organismes-là sont responsables d'exploiter un service de transport en commun. C'est donc dire qu'ils engagent un transporteur et ils sont responsables de confectionner des horaires qui correspondent aux besoins de leur population.

300 Le ministère des Transports offre toutefois un soutien financier et technique à ces organismes. Le soutien financier, ce sont des subventions qui proviennent du programme d'aide au transport en commun.

305 Par ailleurs, juste pour vous indiquer, 95 % des usagers de transport en commun qui sont desservis par ces CIT se dirige à destination de l'île de Montréal. Donc, ce sont des navetteurs, la plupart, du lundi au vendredi en pointe matin et en pointe soir, qui reviennent du travail.

310 Alors, ce que vous voyez dans les flèches orangées, ce sont des débits journaliers moyens annuels en pointe matin, basés sur l'année 2001. C'est donc dire que le CIT du sud-ouest déplace 1 500 personnes en pointe matin, en moyenne annuelle.

315 Le CIT Roussillon en déplace 55 en pointe matin à destination du métro Angrignon. Par ailleurs, ils en déplacent aussi 768 à destination du centre-ville, le terminus 1000, de la Gauchetière.

Et, le CIT Richelain se destine seulement vers le centre-ville à raison de 978 passagers vers le 1000, de la Gauchetière.

320 Par ailleurs, un autre intervenant en transport en commun, l'Agence métropolitaine de transport qui dépend du ministre des Transports, a le mandat de promouvoir et de soutenir le transport en commun dans la grande région métropolitaine. Pour ce faire, il acquiert des équipements et des infrastructures pour promouvoir le transport en commun et qu'il peut mettre à la disposition de nos conseils intermunicipaux de transport. C'est le cas des voies réservées. On en a une qui est actuellement en construction sur la route 132-138 que vous voyez en pointillé sur l'acétate.

330 C'est le cas aussi des parcs incitatifs. Dans la région, on a un parc incitatif qui contient 525 places situé à La Prairie en bordure de la route 134 sur le boulevard Taschereau. On en a un autre actuellement de façon temporaire qui est au coin de Georges-Gagné et de la route 132, qui a à peu près 330 places de stationnement.

Par ailleurs, on a trois stationnements incitatifs pour la gare du train de banlieue Montréal-Delton: on en a un à Saint-Constant, Sainte-Catherine et Delton.

335 Le train de banlieue est aussi un équipement métropolitain qui est exploité par l'Agence
métropolitaine de transport. Il a débuté le 4 septembre dernier et l'expérience pilote devrait se
terminer au mois de septembre cette année. On n'a donc pas de données pour le moment sur
ce train-là.

340 Par ailleurs...

M. JEAN PARÉ, commissaire :

345 Excusez-moi, madame Béland. Je vais vous laisser finir avec cette acétate-là mais
avant que vous la remplaciez, j'aimerais vous poser des questions là-dessus.

Mme JOCELINE BÉLAND :

350 Parfait. Je voulais juste mentionner que c'est l'acétate 5.1. Par ailleurs, le
stationnement qui est de façon temporaire au coin de Georges-Gagné sera aménagé de façon
permanente dès que la construction de l'autoroute 30 aura été décidée et les échangeurs aussi.
C'est déjà prévu au plan triennal d'immobilisation de l'Agence métropolitaine de transport et du
ministère des Transports.

355 Le ministère des Transports offre un soutien financier et technique aussi à l'Agence
métropolitaine de transport et subventionne à même son programme d'aide au transport en
commun, volet immobilisation, 75 % des dépenses en immobilisation qui sont faites par
l'Agence sur le territoire.

360 En ce qui concerne les travaux occasionnés par la future autoroute 30, il va de soi que le
transport en commun est une mesure d'atténuation privilégiée par le ministère des Transports.
C'est donc dire qu'on travaille en étroite collaboration avec les conseils intermunicipaux de
transport pour offrir le même niveau de desserte et, si la demande l'exige, augmenter le niveau
de desserte en transport en commun.

365 Les expériences passées, lors des travaux, nous ont démontré qu'on a une excellente
collaboration des CIT et de l'Agence métropolitaine, et que c'est extrêmement facile et flexible
d'avoir des autobus supplémentaires.

370 L'Agence métropolitaine de transport, de par son train de banlieue qui est là
actuellement, peut offrir quatre départs en pointe matin, quatre départs en pointe soir et
transporter jusqu'à 2 000 passagers par jour.

375 Par ailleurs, je vais revenir à l'acétate, monsieur Paré, acétate 5.4.2, le ministère des
Transports a relevé des terrains qui seraient possiblement aménageables en parc incitatif
temporaire, le temps de la construction de l'autoroute 30. Alors, on en a un à l'extrême ouest,
qui est près de la route 132, il y aurait 100, 125 places. On en a deux autres près de la route
138, 400 et 300 places supplémentaires, un qui longe la rive de la Ville de Châteauguay, 200,

380 250 places; et, deux autres qui seraient non loin du parc incitatif temporaire actuel de Delson, jusqu'à 500 places par terrain.

Par ailleurs, on a toujours aussi la possibilité de louer un autre grand terrain qui contient à peu près 1 000 places, qui serait à l'est de l'autoroute 15.

385 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

390 Voulez-vous revenir à votre première acétate, j'ai quelques questions. Vous avez parlé du nombre de déplacement/personne aux heures de pointe. Le chiffre qui est indiqué sur la flèche, donc c'est un nombre de personnes. Compte tenu des habitudes de déplacement en voiture, mettons 1 500 personnes qui se déplacent à partir de Châteauguay, comme on voit ici, ça correspond à combien de voitures? Est-ce que c'est généralement une personne, 1,2 personne par voiture ou à peu près?

395 **Mme JOCELINE BÉLAND :**

En moyenne, c'est 1.2.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

400 Donc, 1 500 déplacements, on pourrait dire que ça équivaut peut-être à 1 200 voitures, 1 250 voitures à peu près. Et, grosso modo, il y a combien de voitures aux heures de pointe qui se dirigent? Pour le territoire correspondant, est-ce que vous avez un ordre de grandeur? Ou, encore, le pourcentage des déplacements par transport en commun équivaut à combien?

405 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Sujet à vérification, je pense que c'est 96 000 voitures sur Mercier, le matin. Par jour. Pardon, par jour.

410 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Par jour?

415 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Oui. Mais il faudrait vérifier, on va revenir avec ça.

420 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Ça serait intéressant éventuellement de pouvoir faire des...

M. RÉJEAN BEAULIEU :

425 Votre question, c'est pour le matin, pour fins de comparaison avec?

M. JEAN PARÉ, commissaire :

430 C'est que si on parle de pointe du matin vers Montréal, alors à ce moment-là, exactement pour la même période, qu'est-ce qu'on aurait comme...

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Avoir des données comparatives autos versus transport en commun.

435

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Exactement.

440 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

D'accord.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

445

Merci. Ma deuxième question, quelle est la destination finale du train de banlieue qui est à l'essai? Est-ce que c'est Vendôme/Lucien L'Allier?

Mme JOCELINE BÉLAND :

450

Actuellement, il y a trois gares sur la Rive-Sud, comme je vous disais tantôt et sur l'île de Montréal, il y a les gares de Montréal-Ouest, LaSalle, Vendôme et Windsor.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

455

Merci.

Mme JOCELINE BÉLAND :

460 Alors, durant la période des travaux, évidemment, il va y avoir un plan de communication pour inciter les usagers de la route à changer leur transfert modal. Et, si jamais on réussit à conserver un certain pourcentage dans le transport en commun, bien, je pense que c'est une formule gagnante, gagnante.

465 Alors, le tracé nord versus le tracé sud, ce que je pense était une de vos inquiétudes, c'est difficile de comparer un tracé qui n'est pas là actuellement. Toutefois, je peux vous dire que la densité de la population, la densité du tissu urbain qui borde actuellement la route 132, donc qui est plus près de la clientèle potentielle, donne avantage au niveau du transport en commun.

470 Parce qu'au niveau du transport en commun, ce qui est important, c'est le gain de temps. Les gens veulent gagner du temps quand ils embarquent dans le transport en commun. Donc, c'est la raison pour laquelle on a plus de succès quand il y a une congestion.

475 De plus, il y a le plus grand nombre d'accès à l'autoroute. Étant donné le nombre d'échangeurs comparativement au tracé sud où il y aurait seulement deux échangeurs, c'est plus difficile. Il faut embarquer un à côté de l'autre. Par ailleurs, c'est plus facile aussi d'aménager des parcs incitatifs le long de la route 132 actuelle que sur le tracé de l'autoroute sud.

480 Et, en dernier point, c'est plus près de la destination finale qui est l'agglomération de l'île de Montréal.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

485 Dans l'hypothèse où l'autoroute 30 est réalisée dans l'emprise de la route 132, selon le design proposé, c'est-à-dire une voie en dépression avec des traversées entre le nord et le sud des villes existantes, à une distance d'un kilomètre, comment gérez-vous l'accès aux arrêts d'autobus dans les différentes directions? En d'autres termes, est-ce que les gens doivent marcher entre 500 mètres et 1 kilomètre pour se rendre à l'arrêt le plus proche, selon la direction et selon leur résidence?

Mme JOCELINE BÉLAND :

495 Actuellement, il n'y a pas d'arrêt sur la route 132. Donc, c'est seulement à l'intérieur des municipalités ou dans les parcs incitatifs. C'est donc dire que ça ne change rien au niveau de la desserte comme telle. Les pôles d'attraction sont beaucoup plus dans les parcs incitatifs qu'au niveau du réseau local. Donc, les gens ne se rendent pas en bordure des grandes routes pour prendre l'autobus.

500

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Je veux être sûr de bien comprendre. Le patron d'exploitation des réseaux fait que les autobus qui circulent sur la 132 entrent à l'intérieur du réseau de quartier...

505

Mme JOCELINE BÉLAND :

Municipal.

510

M. JEAN PARÉ, commissaire :

... municipal, et c'est là que sont situés les arrêts.

515

Mme JOCELINE BÉLAND :

C'est ça.

520

M. JEAN PARÉ, commissaire :

D'accord. Merci. Et que ce serait le même modèle normalement d'exploitation qu'on envisagerait une fois l'autoroute réalisée.

525

Mme JOCELINE BÉLAND :

C'est ça.

530

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Ce qui veut dire donc que, mettons, un autobus qui vient du pont Champlain, qui arrive par conséquent par l'extrémité est de la future autoroute 30, certains des réseaux d'autobus se dirigeraient, mettons, vers Sainte-Catherine et d'autres vers l'intérieur de Saint-Constant.

535

Mme JOCELINE BÉLAND :

Dépendant du numéro d'autobus, dépendant de la desserte qui va être prise.

540

M. JEAN PARÉ, commissaire :

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

Juste pour être certaine que j'ai bien compris, comparons la 132 aménagée différemment pour s'assurer qu'il y ait une fluidité à une autoroute 30 située à la place de la 132

545 actuelle, avec des voies de desserte. Évidemment, on ne pense pas à des stationnements
incitatifs près de la 30 option sud, parce qu'il n'y aurait pas de sortie de l'autoroute à cet endroit-
là. Donc, c'est plutôt de comparer qu'est-ce qui se passerait au niveau de l'actuelle 132
aménagée en autoroute 30 ou en boulevard, en tout cas en voie rapide une partie, puis en
boulevard, disons, urbain, l'autre partie.

550

Si on compare ça, ces deux options-là pour le nord, est-ce que c'est aussi possible de
faire des aménagements pour permettre de bien desservir la clientèle locale pour le transport en
commun?

555 **Mme JOCELINE BÉLAND :**

Oui, parce qu'on va avoir des dessertes à l'intérieur de la municipalité qui va emprunter
les échangeurs pour traverser de l'autre côté. Donc, il va y avoir seulement qu'un
réaménagement de desserte.

560

Par ailleurs, lorsqu'ils vont emprunter l'autoroute 30, ça va être plus rapide pour
rejoindre soit le pont Mercier ou le pont Champlain. Donc, on prévoit un gain de temps.

LA PRÉSIDENTE :

565

D'accord. Merci pour votre réponse.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

570

Ce que vous dites, c'est qu'en fait, les réseaux d'autobus, une fois qu'ils quittent,
disons, les quartiers résidentiels, normalement prendraient la bretelle d'accès à l'autoroute la
plus rapprochée pour s'engager sur l'autoroute.

Mme JOCELINE BÉLAND :

575

Lorsque c'est des circuits express en pointe matin. Toutefois, dans la journée,
évidemment, les autobus ne sont pas nécessairement express. Donc, ils peuvent se promener
un petit peu plus longtemps à l'intérieur des territoires pour se diriger vers le centre-ville. Mais,
dans la journée, ce n'est pas tout le monde qui se dirige vers le centre-ville, le pourcentage
baisse un peu.

580

M. JEAN PARÉ, commissaire :

585

Il reste que, le gain de temps, est-ce qu'il est significatif, dans la mesure où les autobus
doivent ensuite se diriger vers le pont Mercier qui, lui, n'est pas une autoroute. À partir, en
d'autres termes, de l'extrémité de Sainte-Catherine, on tombe sur une route nationale. Peut-
être que c'est différent pour les autobus qui se dirigent vers le pont Champlain, quoi qu'ils ont en
ce moment déjà accès au pont Champlain par deux autoroutes existantes, la 15 ou a 30. Donc,

590 est-ce qu'on parle vraiment d'un gain de temps significatif, selon qu'on a une autoroute sur l'emprise de la 132 ou tout simplement un boulevard urbain réaménagé?

Mme JOCELINE BÉLAND :

595 Probablement que le gain de temps à l'ouest est un peu moins grand mais, comme vous voyez, il n'y a pas beaucoup non plus de déplacements qui se dirigent vers l'ouest. La plupart prennent le CIT du sud-ouest pour emprunter le pont Mercier. Avec la voie réservée, ça va être express.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

600 Au moment où on se parle, les autobus, disons, se rabattent sur la 132 existante. Je parle surtout du réseau CIT Roussillon, celui qui est en vert. Ils se rabattent sur la 132. Est-ce que dès l'échangeur de la 15 et de la 30, ces autobus-là prennent en ce moment une autoroute ou s'ils continuent sur des routes? Est-ce qu'ils ramassent d'autres passagers en cours de route?

Mme JOCELINE BÉLAND :

610 Voulez-vous répéter votre question?

M. JEAN PARÉ, commissaire :

615 D'accord. Les autobus du CIT Roussillon, est-ce qu'ils prennent des passagers uniquement dans le territoire central, Saint-Constant, Sainte-Catherine, pour ensuite prendre la 138 puis l'autoroute 15 ou l'autoroute 30, ou bien donc s'ils continuent sur une route nationale, une fois sortis de Saint-Constant?

Mme JOCELINE BÉLAND :

620 Ça dépend des circuits. Il y a des circuits qui partent du parc incitatif directement centre-ville de Montréal.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

625

Surtout en heure de pointe, j'imagine?

Mme JOCELINE BÉLAND :

630

C'est ça. En pointe matin.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

635

Moi, ça répond à mes questions.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

640

Pour la question que vous avez posée tantôt, monsieur le commissaire, au pont Mercier, le matin, le débit de la période de pointe est de 11 700 véhicules, dont 60 % est composé en provenance de résidents de Châteauguay ou des environs, donc en provenance de Châteauguay, et 40 % en provenance de la 132. Alors, ça, c'est comparativement, mettons, à 1 500 passagers transport en commun le matin durant l'heure de pointe.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

645

Si on faisait une corrélation entre le 1 500 qu'on voit là, on pourrait prendre 60 % du 11 700, puisque le 1 500 semble venir de Châteauguay, ça pourrait être une sorte de rapprochement qu'on ferait.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

650

Oui, exact. On pourrait prendre 60 % du 11 700.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

655

Et, ça, c'est uniquement le débit en direction de Montréal?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

660

Oui, uniquement le débit en direction de Montréal durant la période d'achalandage le matin.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

665

Parfait. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Seriez-vous prêt à faire la présentation pour la question sonore?

670

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Ça va aller vers 2 h, non, pas tout de suite.

675

LA PRÉSIDENTE :

Ça va aller vers 2 h 30.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

680

Je remarque que madame Gamache n'est pas arrivée, puis elle devra installer sur l'ordinateur.

685

Est-ce que la question des gains de temps, ça a été répondu? Parce qu'on aurait pu demander à monsieur Son Thu Lê de vous présenter une acétate avec quelques données sur les gains de temps.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

690

Ça serait intéressant de l'entendre là-dessus.

M. SON THU LÊ :

695

Bonjour, madame! Bonjour, monsieur! Ici, on voit le tableau qui a évalué le temps de parcours sur la 132. Disons, on prend à partir de la 30 jusqu'à la 15, aux heures de pointe. Alors, vous voyez, ici, on a fait des relevés dans les années 2000. Actuellement, ça prend en moyenne à peu près 8 minutes pour traverser aux heures de pointe tout le tronçon de la 132.

700

On a simulé aussi la situation statu quo, si on laisse la 132 telle quelle. On a déjà parlé d'un DJMA de 72 000. Donc, à l'heure de pointe, ça va prendre 22 minutes pour traverser les quatre municipalités.

705

L'autoroute sur l'axe de la 132 va permettre aux automobilistes de franchir, avec un niveau de service C, à l'heure de pointe, avec 4:18 minutes. Sur la voie de service comme telle, on a 23 000. Aux heures de pointe, ça va prendre 12:54 minutes avec une vitesse de roulement de 50 kilomètres à l'heure.

710

L'option sud, on sait comme sur l'autoroute à 34 000. Vu que la distance est plus longue, ça va prendre 8:36 minutes parce que la personne devrait faire la boucle sur la 30 contournement de la réserve, l'autoroute 30 et la 15.

Sur la route 132, ça va prendre 14 minutes pour traverser à cause des feux et des vitesses de roulement faibles à 50 kilomètres à l'heure.

715 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Vous dites que la 132 réaménagée en 2016 prendrait 14 minutes, alors qu'en ce moment, elle en prend 8?

720 **M. SON THU LÊ :**

Oui.

725 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Pouvez-vous expliquer pourquoi?

M. SON THU LÊ :

730 Actuellement, la situation actuelle, la vitesse de roulement, c'est 70 kilomètres à l'heure. On a une bonne synchronisation dynamique sur la 132, ça nous permet d'atteindre un temps de parcours de 8 minutes. Sur la route 132 plus tard, il reste encore des feux, juste la partie de 2 kilomètres tout près de la 15 qui sera en autoroute. Donc, on pourrait enlever le feu de Saint-François-Xavier, mais vu que la vitesse de roulement est à 50 kilomètres à l'heure,
735 dans ce cas-là, ça va prendre plus de temps pour franchir.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Pourquoi serait-elle à 50 kilomètres à l'heure?

740

M. SON THU LÊ :

C'est une route urbaine.

745 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Oui, mais c'est une route quand même qui serait réaménagée de façon à être beaucoup plus sécuritaire que la route 132 actuelle, qui est un casse-cou un peu. Si vous dites qu'en ce moment, on a une vitesse autorisée de 70 kilomètres à l'heure sur la 132, telle qu'on la connaît,
750 comment pouvez-vous dire qu'il faudrait vraiment la ramener à 50?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

755 Dans le cadre du réaménagement de la route 132, avec la 30 au sud, l'intention, c'est
d'en faire une artère commerciale du type boulevard Taschereau, et 70 kilomètres/heure, c'est
probablement quelque chose qui est trop dangereux, qui élèverait les risques d'accident. Parce
qu'il y aurait beaucoup d'entrées et de sorties des commerces et beaucoup de mouvements dans
ce sens-là. Ce qui n'est pas le cas présentement. Il y a en déjà beaucoup présentement, mais il
y en aurait beaucoup plus de commerces dans l'aménagement de la 132 en 2016.

760 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

765 Est-ce qu'il n'y a pas déjà beaucoup plus d'entrées et de sorties de commerces sur la
132 actuelle que sur le boulevard Taschereau à Brossard? Écoutez, je ne veux pas faire un
débat contradictoire...

M. RÉJEAN BEAULIEU :

770 On ne l'a pas compté, là.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

775 Simplement, c'est que je sais qu'on constate sur le boulevard Taschereau à Brossard,
que le nombre d'entrées et de sorties de commerces a été réduit, quitte à concentrer les entrées
et sorties d'un ensemble de commerces vers une seule entrée et de les redistribuer par des
voies ou des stationnements. Alors qu'en ce moment, l'impression qu'on a quand on se
promène sur la 132, particulièrement à partir de Delson jusqu'à Sainte-Catherine, c'est qu'il y a
des entrées et sorties à peu près n'importe où, de toutes les largeurs, sans aucune indication,
sans lumière, parfois en terre battue avec des voies de décélération, dans d'autres cas il n'y en
780 a pas, ils sont dans des courbes. Je veux dire, ça semble être à peu près n'importe quoi qui est
permis.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

785 On a vu mardi, quand on a abordé la sécurité, le nombre d'accidents, on a vu le taux
d'accidents sur le boulevard Taschereau dans l'état actuel des choses et c'est peut-être
beaucoup préférable d'avoir une vitesse à 50 kilomètres/heure et rendre la route plus sécuritaire
pour l'ensemble des utilisateurs, que de la laisser à 70 kilomètres/heure et d'avoir un taux
d'accidents comme on peut présumer avoir.

790

M. JEAN PARÉ, commissaire :

795 Les 8 minutes actuelles, est-ce qu'elles sont constatées ou si c'est tout simplement une transposition théorique du débit par rapport à la vitesse autorisée de 70?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

800 Je vais demander à monsieur Son Thu Lê de répondre à votre question.

M. SON THU LÊ :

805 Le 8 minutes que vous voyez à l'année 2000 actuelle, ce sont des valeurs mesurées sur terrain. On fait pendant une semaine, on lance des circuits d'un point A, d'un point B, on suit le flot normal, on laisse dépasser 50 % et on dépasse 50 % les gens pour avoir le comportement d'une personne normale. Après ça, on fait une moyenne de tous ces relevés-là, ça nous donne 8 minutes.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

810 D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

815 Est-ce que ça tient compte du fait que la partie est de la 132 serait aménagée en voie plus rapide, comme vous nous l'avez dit hier?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

820 Je vais demander à monsieur Son Thu Lê de répondre à la question.

M. SON THU LÊ :

825 La partie est?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Oui, il l'a dit tantôt. Je voulais juste qu'il répète. La réponse, c'est oui.

830 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui? Ça tient compte de ça?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

835

La partie est de la 15 pour 2 kilomètres serait en voie rapide, oui.

LA PRÉSIDENTE :

840

Ça tient compte de ça.

M. SON THU LÊ :

845

J'ai une autre information à vous communiquer concernant la route 132, le 14 minutes que monsieur Paré a demandé. Nous avons tenu compte que c'est une route urbaine, il va y avoir des bandes centrales. Donc, les mouvements de virage à gauche qui, actuellement, se font avec la voie de virage à gauche dans les deux sens, il va être concentré aux intersections. Vu qu'à cause de la sécurité, on devrait desservir ces mouvements-là d'une façon séparée, sans conflit avec les autres, donc un certain temps devrait leur être accordé pour faire ces

850

LA PRÉSIDENTE :

855

Alors, on va faire l'appel des gens qui se sont inscrits. Madame Kougemitros. Est-ce qu'elle est présente? Vous avez des questions? Non? Ça va. Vous étiez inscrite au registre.

Monsieur Réjean Parent. Vous avez des questions? D'accord.

M. RÉJEAN PARENT :

860

D'abord, je voudrais remercier les représentants du ministère pour les réponses qu'ils nous ont données à trois problématiques que j'ai soulevées antérieurement, c'est-à-dire la sortie Léo, également la rue Pasteur pour la compagnie Mosti Mondiale et, finalement, la compagnie Azimuth qui donne sur la rue Léo. J'apprécie les réponses qui nous ont été données.

865

Je voudrais également remercier monsieur Charrier du ministère des Affaires municipales qui nous a quand même branchés sur le processus pour notre question d'aqueduc.

870

Avant de poser mes deux questions, j'aimerais faire peut-être deux commentaires par rapport à des choses qui ont été discutées, hier après-midi, concernant le risque des accidents et des déversements qu'il pourrait y avoir sur la 132.

LA PRÉSIDENTE :

875

Est-ce que vous pouvez le présenter en question?

M. RÉJEAN PARENT :

880 Oui, O.K. Vous avez dit que j'étais vite, l'autre jour, mais là, vous m'en demandez une particulièrement difficile. Il a été question d'acide sulfurique dans le parc industriel de Sainte-Catherine et on a mentionné qu'il y avait 60 voyages d'acide sulfurique.

885 J'aimerais demander au fonctionnaire qui a présenté cet élément-là, en quoi ça consiste? Est-ce vraiment des cylindres? Est-ce des conteneurs d'acide sulfurique ou ça a quelle forme, cette acide sulfurique-là. Et, deuxièmement, j'aimerais poser la question à savoir le niveau de dangerosité aussi de l'acide sulfurique. Parce que, à mon opinion, de la manière que ça a été présenté, ça laissait comme si ça pouvait être une catastrophe, alors que, moi, je sais que ce n'est pas une catastrophe. Mais j'aimerais quand même qu'on réponde à la question.

890

LA PRÉSIDENTE :

C'est bien. Vous vous en êtes bien sorti.

895

M. RÉJEAN BEAULIEU :

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

900

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

905

M. MARCEL BEAUDOIN :

Oui, madame la présidente. C'est une information ponctuelle que vous m'aviez demandée et c'est une information verbale que j'avais obtenue, il y a une couple d'années, concernant l'entreprise. Et lorsque j'ai parlé d'acide sulfurique, je parlais d'une cinquantaine de chargements de batteries d'automobile usagées, qui contiennent de l'acide sulfurique. Et ce type de chargement ne représente absolument pas de danger pour la population.

910

LA PRÉSIDENTE :

Comment c'est transporté ces chargements?

915

M. MARCEL BEAUDOIN :

Par camion.

920

LA PRÉSIDENTE :

Par camion. Et quel genre de risque est-ce que ça représente? Vous dites pas de danger mais pouvez-vous nous dire...

M. MARCEL BEAUDOIN :

925

Je ne suis pas un expert dans le domaine. Le plus grand danger, c'est le danger immédiat, là où arrive l'accident. Vous allez comprendre que l'acide sulfurique s'épand et c'est sûr que sur le site même de l'accident, c'est là que sont les dangers.

930

LA PRÉSIDENTE :

Très bien.

935

Alors, j'imagine que, de toute façon, la qualité des sols de cette entreprise-là est surveillée, ministère de l'Environnement?

M. JACQUES ALAIN :

940

Probablement, madame la présidente, oui. La Direction régionale, via son service sur les lieux contaminés, vérifie tous ces sites-là. Oui.

M. RÉJEAN PARENT :

945

La deuxième est peut-être un peu difficile à poser en termes de questionnement, parce que je donnerais suite à un commentaire de madame Dominique Gauthier concernant l'état de préparation des municipalités dans ces cas-là. Et, elle a suggéré que ce soit les municipalités qui soient questionnées. Si vous permettez, je peux répondre à cette question-là. Mais là, ce n'est plus une question.

950

LA PRÉSIDENTE :

Non, c'est correct, c'est un témoignage, puis on le reçoit très bien.

M. RÉJEAN PARENT :

955

Merci. Voilà. J'aimerais rassurer en tout cas la population par rapport à la préparation de la Ville de Sainte-Catherine. Je ne parlerai pas au nom des autres villes. Nous avons eu effectivement quelques interventions qui ont mérité des mesures d'urgence dans la municipalité, et celle qui a peut-être fait le plus les manchettes des médias, c'est le feu de l'Acier associé qui, évidemment, est dans le parc industriel, tout près de la réserve de Kahnawake.

960

965

Suite à cet événement-là, on a été grandement sensibilisé à la nécessité d'examiner vraiment la dangerosité de notre parc industriel et on a entrepris, il y a plus d'un an, il y a dix-huit mois, un processus de planification pour faire un plan de sécurité civile. Nous avons complété ce plan en décembre et nous avons passé par une analyse de risques d'un parc industriel, à laquelle les entreprises ont fortement collaboré.

970 Et, deuxièmement, le comité municipal de sécurité civile est en branle, il a siégé d'ailleurs ce matin, il siège à tous les mois pour faire la mise à jour de ces capacités d'intervention.

LA PRÉSIDENTE :

975 Merci. Alors, est-ce que vous avez des questions?

M. RÉJEAN PARENT :

980 Je n'ai pas une question par rapport à celle-là. L'autre élément, par ailleurs, que j'aimerais peut-être commenter, parce qu'un intervenant est venu hier après-midi, et là encore, je pense que les municipalités sont interpellées à notre capacité en temps de réagir à quelque chose qui se passe sur la 132.

985 Il est vrai que nos services de prévention des incendies arrivent par vague. Une première petite équipe. Il faut comprendre que les municipalités de l'ensemble, sauf peut-être Châteauguay, de l'ensemble de la MRC Roussillon, n'ont pas un service de prévention des incendies avec des pompiers à temps complet. Et, quand même, notre organisation en intervention est basée sur ce qu'on appelle des pompiers volontaires avec, évidemment, je dirais, la capacité que ça représente.

990 Malgré cela, notre niveau d'intervention est quand même relativement rapide, en moyenne 12 à 15 minutes. Mais c'est vrai qu'ils arrivent par vague. Vous allez comprendre qu'une première vague intervient et avant que les autres se soient mobilisés, passent chercher les équipements, ils peuvent arriver un 10-15 minutes plus tard.

995 Mais en cas de désastre, ça je peux vous rassurer, Associated Steel, il y a une entente -- pas Associated Steel, mais nous avons une entente intermunicipale qui regroupe vingt-deux municipalités et, dans le cas de Associated Steel, nous avons mobilisé onze villes dans l'intervention. Et, ça a duré quatorze heures et je peux vous dire qu'on avait la capacité de répondre à cette intervention-là, sûrement pas avec des pompiers à temps complet
1000 immédiatement, mais avec le temps de délai raisonnable pour l'organisation. Alors, je pense qu'il faut mettre les choses en perspective.

Là, j'ai des questions.

1005 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Juste avant, monsieur Parent, peut-être une couple de questions sur le dernier point.

M. RÉJEAN PARENT :

1010

Là, je ne suis pas expert.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1015 Est-ce que chaque ville a un corps de pompiers distinct, indépendamment du fait que vous pouvez avoir des ententes intermunicipales, est-ce que chaque ville a un corps distinct ou s'il y a certains corps de pompiers qui sont unifiés parmi les quatre villes?

M. RÉJEAN PARENT :

1020 Actuellement, je crois que – les gens qui sont présents dans la salle, de ces villes-là, me corrigeront si je ne suis pas correct – Sainte-Catherine est autonome; Saint-Constant est autonome; mais Delson est desservie par entente intermunicipale, en fait c'est un corps même fusionné, le service de prévention des incendies est donné par la Ville de Candiac.

1025

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1030 Et, deuxièmement, il y a, si je ne m'abuse, une nouvelle loi sur la sécurité incendie. Qu'est-ce que ça a comme conséquence en termes d'exigences pour les capacités d'intervention de votre ville?

M. RÉJEAN PARENT :

1035 Peut-être que la conseillère à la sécurité publique est plus en mesure de répondre à ça, mais ce que j'en connais, c'est que la loi oblige maintenant de faire des schémas de risques au niveau régional. Nous avons d'ailleurs, encore une fois, une réunion la semaine prochaine de tous les directeurs de services d'incendie et les secrétaires-trésoriers, les directeurs généraux des municipalités pour mettre en branle le processus de faire ce schéma de risques à la grandeur du territoire.

1040

Les conséquences opérationnelles, comme vous dites, monsieur Paré, vont être connues une fois qu'on va avoir fait notre schéma de risques.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1045

Un complément d'information, madame Gauthier, là-dessus? Peut-être sur le schéma régional, nous dire quel territoire que ça couvrirait, à ce moment-là.

Mme DOMINIQUE GAUTHIER :

1050

Personnellement, je suis conseillère en sécurité civile. Il y a des conseillers en sécurité incendie qui sont encore plus spécialisés que moi. Je peux confirmer, par contre, effectivement il y a des schémas de couverture de risques qui sont justement couverts par la Loi 112, qui voit justement à maximiser la capacité d'intervention sur le plan incendie.

1055

Maintenant, pour la sécurité civile, en complément justement à cette Loi 112 là, il y a la nouvelle loi de la sécurité civile, la Loi 173, qui a été adoptée en décembre dernier par le ministre Ménard qui était à l'époque, et l'arrimage qui est fait avec la Loi 112 devrait se conclure en termes de schéma de sécurité civile, justement pour non seulement parler incendie, mais parler aussi en termes de sécurité civile.

1060

Quand on parle de matières dangereuses, on ne parle pas simplement de déversement ou de feu, mais on parle aussi de fuite, d'explosivité, et cette capacité-là de réagir va venir être englobée dans le schéma de sécurité civile qui va avoir une connotation régional au même titre.

1065

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Merci, madame Gauthier.

1070

M. RÉJEAN PARENT :

Là, je peux poser mes questions?

LA PRÉSIDENTE :

1075

Tout à fait.

M. RÉJEAN PARENT :

1080

Voici. J'aimerais qu'on mette la diapositive sur la partie Garnier pour mieux expliquer la problématique, si c'est possible. Le sujet de nos préoccupations, ici, c'est la difficulté qu'on pense qu'il va y avoir à la sortie de l'autoroute 30 en dépression et également le trafic local qui va arriver à la jonction de ce qu'on appelle la sortie Léo.

1085

Théoriquement, on pense que les gens qui vont vouloir aller vers le pont Mercier, qui demeurent dans cette section-là, bien sûr, ils n'ont pas le choix, c'est à sens unique, ils vont s'en aller par ici et revenir par l'actuelle rue Garnier où, là, il y a un feu de circulation.

1090

Cependant, le trafic qui va venir sur la voie rapide et probablement le trafic local du secteur urbanisé de Sainte-Catherine qui va arriver par la voie va avoir la possibilité d'entrer sur un bout d'autoroute et de ressortir, bien sûr, au même endroit.

1095

La question qu'on interroge, nous, nous sommes largement préoccupés par le fait qu'à cette intersection de Garnier, il y a des feux de circulation et un peu plus loin – on ne le voit pas ici – il y a également un autre feu de circulation par rapport à la voie ferrée. Et, la question, c'est comment le ministère entend gérer cette problématique-là?

1100 Nous, évidemment, ce qu'on privilégierait, ça serait qu'il y ait un viaduc qui s'en va en dépression, passant de l'autre bord, du côté de la réserve, mais on comprend que ça pourrait être des négociations difficiles.

Mais il y a une problématique qui va se poser ici et on aimerait savoir comment le ministère pourrait gérer cette situation-là. Est-ce que ma question est assez claire?

1105 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Je vais demander à monsieur Son Thu Lê de répondre à la question.

1110 **M. SON THU LÊ :**

Bonjour, madame la présidente! Bonjour, monsieur Paré! Ça, c'est la situation que monsieur est en train de décrire. On a l'autoroute 132, on arrive au feu que monsieur parlait tout à l'heure, l'intersection, c'est ce feu-là qu'on devrait gérer. Les autres feux actuellement sont déjà là. On a un autre feu au pont Mercier en haut qui, lui, disons, prend la décision de gérer toute cette partie-là et cette partie-là.

1115 Actuellement, tous ces feux-là sont reliés ensemble pour que le contrôleur en haut sache les conditions de circulation qui vient de La Prairie et de Châteauguay, afin d'optimiser le débit sur le pont Mercier.

1120 En revenant à la question de monsieur, ce feu-là aussi va être branché sur le système global de gestion du pont Mercier afin d'optimiser l'accès du pont, en tenant compte toujours de l'égalité de temps d'attente pour chacune des approches.

1125 Une autre chose qu'on aimerait implanter lorsque la 30 sera là, c'est de gérer la file d'attente pour que la file ne se refoule pas sur l'autoroute 30. Donc, des installations qui pourraient détecter des files d'attente seront installées et les informations seront transmises au décisionnel ici qui va prendre la décision de dégager plus pour ne pas avoir le refoulement sur la 30.

1130 **M. RÉJEAN PARENT :**

Êtes-vous en train de dire qu'on aurait priorité sur Châteauguay?

1135 **M. SON THU LÊ :**

1140 Non, ce n'est pas ça. Je dis actuellement, le système est là pour gérer d'une façon optimale le débit sur le pont Mercier en tenant compte que les temps de parcours ou le temps d'attente de chacune des approches soit à peu près le même. Donc, il n'y a pas de favoriser une approche ou l'autre approche.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1145 C'est parce que j'essaie de faire quand même un lien entre l'explication que vous venez de donner et l'interrogation de base de monsieur Parent, à l'effet qu'il y a un carrefour particulier – voilà, celui que vous indiquez – qui pose quand même un défi pour intégrer les différentes directions, les différentes destinations, si vous voulez, des usagers.

1150 Est-ce qu'on peut, par exemple, le voir non seulement sous l'angle des feux de circulation mais aussi des choix d'aménagement? À titre d'exemple, est-ce qu'il n'y a pas un conflit qui a été évoqué entre les bretelles d'accès à l'autoroute 30 par rapport aux sorties de l'autoroute 30 en direction du pont Mercier?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1155 Monsieur Lanteigne va répondre à cette question-là.

M. GILDARD LANTEIGNE :

1160 À l'égard des longueurs réglementaires, on a veillé à ce que ça respecte la norme entre l'accès à l'autoroute à partir de l'intersection de Léo et la sortie en direction du pont Mercier.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1165

Donc, ce que vous dites, c'est que même si des gens sont tentés d'utiliser le modèle de circulation dont parle monsieur Parent, ça ne sera pas nécessairement générateur de conflit. Entre les gens qui veulent entrer et qui veulent sortir. Vous voyez ce que je veux dire?

1170

M. GILDARD LANTEIGNE :

Non. De ce point de vue-là, non. Le conflit qu'on a évoqué, que monsieur Son Thu Lê a évoqué, c'est celui qu'il faut gérer et qui est le problème de la file d'attente qui pourrait refouler jusque sur l'autoroute si elle n'est pas gérée de façon prioritaire avec les feux de circulation et le contrôleur du pont Mercier.

1175

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Est-ce que les feux de circulation suffisent à gérer un problème comme celui-là? Et, sinon, est-ce qu'il peut y avoir d'autres solutions, s'il s'avérait que la gestion au moyen des feux ne satisfaisait pas?

1180

M. RÉJEAN BEAULIEU :

On peut dire que les feux de circulation devraient suffire à gérer la majorité des cas, la très grande majorité des cas. S'il y avait des tempêtes de neige, accident, événement majeur, là, ça relève d'une problématique qui est différente à ce moment-là. Le problème serait le même mais, je veux dire, c'est un événement plutôt rare.

1185

M. JEAN PARÉ, commissaire :

C'est hors norme, enfin.

1190

M. RÉJEAN BEAULIEU :

C'est un peu comme ce qu'on voit un peu partout sur le réseau quand il arrive des problèmes. À Hippolyte-Lafontaine, ça peut refouler jusqu'au Richelieu. Alors...

1195

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Monsieur Parent?

1200

M. RÉJEAN PARENT :

Ça va. Je n'ai rien à dire.

1205

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Une autre question, peut-être?

1210

M. RÉJEAN PARENT :

Oui, la dernière en ce qui concerne le questionnement pour le volet Sainte-Catherine dans le comité intermunicipal. Dans les plans du 11 juin, on avait remarqué qu'entre la rue Maçon et la rue Garnier, côté voie locale du côté Sainte-Catherine, il pourrait y avoir des problèmes d'accessibilité aux rues existantes. Et, j'explique le contexte historique. Malheureusement, dans toute cette section-là, il y a toutes sortes de petites rues qui sont à peine, certaines, à peine 50 mètres, d'autres peut-être même pas 100 mètres. Il y a comme un problème qui va se poser carrément parce que là, ils vont être obligés d'aller en sens unique vers, bien sûr, la sortie Garnier, pour s'en aller vers l'est.

1215

1220

LA PRÉSIDENTE :

Pouvez-vous venir nous l'expliquer votre question?

1225

M. RÉJEAN PARENT :

Oui. Essentiellement dans cette section-là, il y a plusieurs petites rues résidentielles, la rue Desautels, la rue des Quais qui est là, Brassard, etc. Actuellement, ces gens-là ont accès à leur résidence, bien sûr, dans cette direction-là pour entrer et ils peuvent sortir dans toutes les directions possibles, compte tenu de la configuration, avec les risques d'accident que ça comporte, par exemple. Je les trouve bien braves, des fois, de sortir là, mais en tout cas.

1230

Essentiellement, actuellement, ils peuvent avoir accès dans les deux directions, O.K.? Alors que, avec la voie locale, j'ai bien l'impression que, à moins que le ministère soit assez bon, qu'il nous accorde comme à Brassard une voie intérieure en sens inverse pour aller chercher l'entrée également. Ce qu'ils ont fait à Derome.

1235

Alors, nous, notre inquiétude ici, c'est que les gens, sans être enclavés, ils vont pouvoir sortir, ils vont pouvoir rentrer, mais pour rentrer, il va falloir qu'ils aillent faire le grand détour par là pour revenir sur leurs pas pour rentrer là. Y a-t-il une solution possible à ça?

1240

Moi, j'en ai une à vous proposer. À partir de la rue Garnier, on pourrait regarder la possibilité de faire une rue arrière par rapport à l'ensemble de ces petites rues-là pour leur permettre de pouvoir circuler dans les deux directions.

1245

LA PRÉSIDENTE :

1250 Alors, réaction?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1255 Je vais demander à monsieur Lanteigne de réagir à la proposition.

M. GILDARD LANTEIGNE :

1260 Donc, actuellement, comme le disait monsieur Parent, ce sont de petites rues qui ne
gènèrent pas quand même un trafic très important. Donc, on peut dire que l'intersection, telle
qu'indiquée au plan, aurait capacité de prendre ce trafic-là.

1265 Dans l'optique de développement du parc industriel, ce qui va venir éventuellement dans
le futur, la Ville de Sainte-Catherine a prévu également qu'il y aurait un réseau de rues à l'arrière
dans l'axe de Saint-Laurent ou un autre axe, qui seraient rajoutées de façon à permettre le
bouclage de ce secteur-là et je pense que c'est vers cette solution-là qu'il faut se diriger pour
l'avenir.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1270 Je suis tenté de vous demander, monsieur Parent, en tant que directeur général de la
Ville de Sainte-Catherine, peut-être de compléter ce qui vient d'être donné comme réponse. En
d'autres termes, est-ce qu'il y a un plan d'urbanisme pour Sainte-Catherine qui prévoit
l'extension du réseau de voies publiques et justement les raccordements qui permettent d'avoir
une trame qui n'est pas entièrement dépendante de la route 132?

1275

M. RÉJEAN PARENT :

1280 En principe, on a un plan à l'esprit. Cependant, les conséquences monétaires, là je
vais expliquer une autre problématique. Dans cette partie-là de la ville, nous sommes à, je
crois, c'est 18 pieds plus élevé à cause de la voie maritime. Historiquement, quand la voie
maritime a été construite, il y a l'écluse à Sainte-Catherine mais, bien sûr, le bassin intérieur est
18 pieds plus haut. Ça a eu pour conséquence que la capacité de drainage, on ne peut pas le
faire à l'envers. Si on draine notre parc industriel vers le fleuve, c'est le fleuve qui va rentrer en
ville.

1285

1290 Donc, la conséquence du développement de ça est liée à descendre un collecteur
majeur en bas de l'écluse qui est en avant de l'hôtel de ville. Et, ça, c'est un projet de 7 M\$. Et,
ce n'est pas demain matin la veille, je pense, qu'on va régler ce problème-là, à moins que
Canada-Québec nous en donne la possibilité. Parce qu'on a fait une demande à Canada-
Québec pour ça, aussi.

Alors, c'est ma réponse. Oui, on a pensé comment on pourrait mais c'est une question de gros, gros, gros, gros sous.

1295 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Merci.

1300 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vous inviterais à réagir à la réponse du ministère des Transports dans votre mémoire. Si vous avez différentes solutions à proposer, on va les recevoir, à ce moment-là.

1305 **M. RÉJEAN PARENT :**

Je vous remercie, madame la présidente, monsieur le commissaire, vous faites bien ça.

1310 **LA PRÉSIDENTE :**

On va continuer.

Alors, maintenant, monsieur Berthold Robidoux ou madame Louise Robidoux.

1315 **M. BERTHOLD ROBIDOUX :**

Bonjour!

1320 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour!

1325 **M. BERTHOLD ROBIDOUX :**

Je suis citoyen de Saint-Constant, demeure dans la Saint-Régis. Ma question serait dans la prévision d'un axe sud, quelles sont les mesures prévues par le ministère en cas de déversement toxique ou autre sur le tracé sud, là où une grande partie des résidants puisent leur eau potable directement de la nappe phréatique?

1330 **LA PRÉSIDENTE :**

Très bien. Est-ce qu'on peut mettre la figure d'hier soir? On en a déjà parlé, hier, mais on va reprendre et compléter au besoin, étant donné qu'on vient d'avoir l'information quant à la localisation des puits.

1335

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Est-ce qu'on pourrait vous formuler une réponse ce soir?

1340 **LA PRÉSIDENTE :**

Allez-vous être ici, ce soir?

M. BERTHOLD ROBIDOUX :

1345

Il y aura quelqu'un, oui.

LA PRÉSIDENTE :

1350

Très bien. Alors, lorsque vous allez formuler votre réponse, pourriez-vous prendre en considération l'information qu'on vient de savoir, à l'effet qu'il y a beaucoup de puits, donc possibilité d'installer des membranes étanches aussi peut-être à certains endroits.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1355

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

1360

Merci.

Vous avez une autre question?

M. BERTHOLD ROBIDOUX :

1365

Oui. Dans le même ordre d'idée, est-ce qu'au niveau de Saint-Régis Nord et Saint-Régis Sud on prévoit aller par-dessus la 30?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1370

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

M. GILDARD LANTEIGNE :

1375 Oui, il y aura des ponts d'étagement et la continuité des rangs Saint-Régis Sud et Saint-Régis Nord sera assurée.

LA PRÉSIDENTE :

1380 Pourriez-vous visualiser votre réponse? Est-ce que c'est possible de la présenter?

M. GILDARD LANTEIGNE :

1385 Donc, le rang Saint-Régis Nord et Saint-Régis Sud auront des viaducs pour passer au-dessus de l'autoroute 30.

M. BERTHOLD ROBIDOUX :

1390 Suite à cette réponse, qu'advient-il des maisons qui sont situées à, je dirais, des mètres du projet?

M. GILDARD LANTEIGNE :

1395 On n'est pas allé dans ce niveau de détail-là mais, normalement, on ajuste en fonction de donner une voie d'accès à côté du remblai pour permettre de conserver l'accès, sinon vous vous retrouvez comme enclavé.

M. BERTHOLD ROBIDOUX :

1400 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Stéphane DeSerre, s'il vous plaît.

1405 **M. STÉPHANE DeSERRE :**

Bonjour!

LA PRÉSIDENTE :

1410 Bonjour!

M. STÉPHANE DeSERRE :

1415

Stéphane DeSerre, responsable du Service d'urbanisme de la Ville de Delson et j'agis également à titre de membre du comité intermunicipal. Ma première question. L'autoroute 30 privilégie à Delson un lien principal à l'échangeur Georges-Gagné au détriment de la rue Principale. Ce lien vient modifier considérablement le circuit de camionnage de l'usine Stella Jones. Cette configuration provoquera une augmentation considérable de la circulation de camionnage sur les voies de service.

1420

Suite à l'analyse de cette situation, la municipalité a étudié des alternatives pour solutionner ce problème. Dans ce contexte, la Ville de Delson désire connaître la solution proposée par le ministère des Transports pour régler ce problème directement imputable à la construction de l'autoroute.

1425

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1430

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

M. GILDARD LANTEIGNE :

1435

Donc, à la demande de la Ville de Delson, le viaduc qui était prévu dans l'axe de la rue Principale a été déplacé dans l'axe du boulevard Georges-Gagné. Le trafic qui sort de la rue Principale va prendre la voie de service et accéder à l'autoroute en direction est ou revenir et accéder à l'autoroute direction ouest en traversant dans l'axe de Saint-François-Xavier, ce qui représente 1 kilomètre de distance additionnelle.

1440

Par contre, naturellement, étant donné que le viaduc est maintenant dans l'axe de Georges-Gagné, le débit de Georges-Gagné, lui, sera desservi plus directement, et le débit sur Georges-Gagné est plus important que sur la rue Principale, environ le double.

M. STÉPHANE DeSERRE :

1445

Peut-être de façon complémentaire, la problématique, présentement, on vit une situation assez difficile au niveau de la desserte en camionnage de l'entreprise, étant donné que celle-ci se fait par la rue Principale. Avec la nouvelle configuration, toujours lorsque le camion est en provenance de l'est, utilise Georges-Gagné, on comprend que la première partie de cette artère est plus d'ordre commercial. Par contre, à l'extérieur de ce qu'on peut voir sur l'image, je dirais que la moitié du tracé, on tombe directement dans un secteur résidentiel sur lequel, au bout de Georges-Gagné, on retrouve la propriété de Stella Jones.

1450

Donc, il est certain que le camionnage lourd -- et, en passant, le nombre de camions se situe, selon l'entreprise, de l'ordre de 10 à 12 000 camions lourds par année et, en grande partie, des trains routiers. Donc, au bout de Georges-Gagné, on retrouve la propriété de Stella

1455

Jones. Donc, il est certain que ça fait une inclusion du camionnage lourd à l'intérieur du secteur résidentiel.

1460 Il serait surprenant que le camionnage décide de revenir sur les voies de service direction est pour reprendre la rue Principale qui est déjà un secteur résidentiel mais, présentement, c'est une problématique que l'on vit. Donc, selon nous, la venue de l'autoroute et cette configuration-là vont entraîner quand même une problématique au niveau de -- un déplacement du problème actuel vers une autre artère qui est Georges-Gagné.

1465 Donc, est-ce que le ministère a envisagé de façon plus précise ce déplacement de mouvement-là?

M. GILDARD LANTEIGNE :

1470 Donc, pour se situer à une plus grande échelle, on localise ici l'axe 132 et le projet de la 30, l'axe de la rue Principale et Georges-Gagné. Stella Jones est installée au sud, à 1.5 kilomètre au sud.

1475 Présentement, les camions circulent sur la rue Principale. Il y a une problématique d'association au niveau municipal, à savoir que les camions passent dans un secteur résidentiel, il y a eu des montées de boucliers à cet effet-là. La Ville de Delson a à gérer son trafic local et a même planifié, a même travaillé sur un projet pour relier l'industrie Stella Jones au parc industriel comme tel, par un lien à travers la rivière à la Tortue.

1480 C'est un exercice au niveau de la Municipalité de Delson et, pour nous, ça n'atteint pas vraiment notre réseau au sens des préoccupations immédiates. Les camions, s'ils circulent dans le résidentiel sur la rue Principale ou dans le résidentiel pour atteindre Georges-Gagné, c'est une problématique un peu semblable.

1485 **M. STÉPHANE DeSERRE :**

1490 Ce qui est certain, on dit que c'est une problématique un peu semblable. Par contre, c'est un déplacement d'un problème auquel on essaie de tenter de régler avec, entre autres, le ministère et l'entreprise. Il est certain que dans les solutions que nous, on préconise, bien sûr, c'est de réussir à amener le transport lourd au parc industriel mais la venue de l'autoroute ne nous aide pas dans ce sens-là.

LA PRÉSIDENTE :

1495 Pourriez-vous, lorsque vous allez présenter un mémoire, j'imagine...

M. STÉPHANE DeSERRE :

1500 Oui, effectivement, ça va faire partie de notre mémoire.

LA PRÉSIDENTE :

1505 ... détailler, puis peut-être que vous pourriez présenter différentes options aussi, différentes solutions imaginables mais aussi réalistes.

M. STÉPHANE DeSERRE :

1510 On pourrait, étant donné que cet exercice-là a déjà été fait dans le cadre d'un mandat précis.

LA PRÉSIDENTE :

1515 On les examinera à ce moment-là.

M. STÉPHANE DeSERRE :

1520 Parfait. Deuxième question. Le chemin Saint-François-Xavier côté sud du projet autoroute 30, toujours dans le projet autoroute 30 nord, en raison de l'échangeur qui est prévu, des espaces industriels en développement, du transit qui y circule et en considérant la convergence potentielle de la circulation lourde en provenance de Stella Jones, cette artère-là va jouer un rôle de premier plan au niveau de la desserte de camionnage.

1525 Dans ce contexte, le comité désire connaître la position du MTQ à l'effet d'élargir cette voie de circulation à quatre voies et ce, jusqu'à la rue Radisson. Donc, de l'autoroute à la rue Radisson. Et ce, de façon à mieux gérer le camionnage qui se trouve sur Saint-François-Xavier.

M. GILDARD LANTEIGNE :

1530 Donc, pour vous situer, la rue Radisson est à quelques centaines de mètres de l'autoroute projetée, la 132 actuelle. Le ministère prévoit réaligner un peu le boulevard Saint-François-Xavier de façon à ce que l'intersection soit plus à angle droit. Actuellement, l'angle est un peu plus fort et ça rend le mouvement des camions difficile. Donc, en faisant le viaduc, on se trouve à donner un angle plus près de l'angle droit et, par conséquent, ça nous amène à
1535 exproprier un peu de terrain ici, une maison, pour se raccorder jusqu'à la rue Radisson.

M. STÉPHANE DeSERRE :

1540 Face à la possibilité que l'on retrouve quatre voies de circulation, donc deux de chaque côté jusqu'à la rue Radisson, quelles sont les possibilités qu'envisage le ministère à cet effet-là?

M. GILDARD LANTEIGNE :

1545 Bon, le ministère va aménager un premier tronçon à quatre voies, puis va se raccorder à deux voies sur la route existante à deux voies.

LA PRÉSIDENTE :

1550 Quelle est la longueur du tronçon ou du segment à quatre voies?

M. GILDARD LANTEIGNE :

1555 À l'oeil, parce que, bon, je compare les échelles, c'est de l'ordre de 150, 200 mètres.

M. STÉPHANE DeSERRE :

Est-ce que cette donnée-là va pouvoir nous être transmise de façon plus précise?

1560 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous pourriez faire un focus ou un plan un petit peu plus précis de cette zone-là?

1565 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1570 Par écrit, visuel, et le déposer?

M. GILDARD LANTEIGNE :

1575 Oui, c'est possible. Et, je remarquerais que le plan est actuellement à une étape quand même au niveau du concept et que ce plan-là, la municipalité le possède. Donc, dans nos échanges avec la municipalité, on peut préciser comme on l'a fait au cours des dernières années, certains éléments, sans aucun problème.

1580 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Demandez-vous qu'on vous le transmette à vous, madame la présidente?

LA PRÉSIDENTE :

1585

Oui.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1590

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

1595

Ça pourrait être transmis, puis nous, on va le déposer. Ça va faire partie des documents déposés. Alors, on ne veut pas avoir quelque chose de volumineux mais quelque chose qui résume pour que les citoyens aient une vue d'ensemble.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1600

On va vous remettre ça le plus tôt possible, madame.

LA PRÉSIDENTE :

1605

D'accord.

M. STÉPHANE DeSERRE :

Merci.

1610

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

1615

Il a été question d'un marécage, dans les séances précédentes, puis on avait demandé de regarder si vous aviez des photos aériennes d'archives. Est-ce que vous seriez prêt à procéder?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1620

Oui, madame.

M. MICHEL SÉGUIN :

1625 Madame la présidente, ce sont les cartes qu'on a. On a effectivement regardé certaines vieilles photos aériennes, notamment de 1964 qu'on a. Malheureusement, au niveau de la projection, ça donne un résultat très peu parlant. Toutefois, sur une carte d'inventaire des terres du Canada, on note que dans le secteur visé, il n'y a absolument pas de marécage qui était là.

1630 On retrouve actuellement certaines terres humides mais qui sont dues davantage à différentes actions humaines dans le secteur. À titre d'illustration, la légende ou la représentation de marécages, c'est le petit symbole usuel qu'on retrouve ici, alors que les boisés, dans le secteur qui nous concerne, il n'y a absolument pas de marécage à cet endroit-là.

1635 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous savez quel genre d'arbres poussaient là? Par exemple, si c'était des frênes ou des choses comme ça?

1640 **M. MICHEL SÉGUIN :**

1645 Je l'ignore. Il faudrait regarder sur une carte de potentiel forestier du ministère d'Énergie et Ressources, mais je ne le sais pas comme ça. J'ai simplement vérifié le fait, à savoir s'il y avait ou non un marécage à cet endroit-là. Et, il n'y en avait pas, outre peut-être un marécage qui s'est créé récemment, suite à différents travaux, possiblement au niveau de certains cours d'eau municipaux.

LA PRÉSIDENTE :

1650 En tout cas, l'information que vous avez, vous avez regardé dans les archives, ne le montrait pas. Est-ce que c'est très précis ou il pourrait y avoir eu un petit marécage?

M. MICHEL SÉGUIN :

1655 Selon la carte, d'autant plus qu'on identifie de tout petits marécages, ces cartes-là sont généralement, bien que ce soit une échelle 1:50 000, assez précises à ce niveau-là, il n'y a pas de marécage visible.

1660 J'ai aussi regardé la photographie aérienne de 1964 qui nous montre une surface boisée mais sans marécage apparent.

LA PRÉSIDENTE :

1665 Merci pour cette information. Alors, est-ce que monsieur Normand Laforce est ici?

M. NORMAND LAFORCE :

1670 Je viens de voir que madame Gamache est arrivée puis qu'elle a une présentation de prévue, puis mes questions ont rapport au bruit. Est-ce que ça serait mieux de la laisser faire sa présentation?

LA PRÉSIDENTE :

1675 On va faire une pause, alors, à ce moment-là, comme prévu et on va faire la présentation. Mais avant la présentation de madame Gamache, on va demander au ministère des Transports de faire une présentation sur l'aspect d'intégration du projet, une simulation visuelle.

1680 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Oui. D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

1685 Alors, on prend une pause de quinze minutes.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

1690 (REPRISE DE LA SÉANCE)

LA PRÉSIDENTE :

1695 Alors, nous avons demandé au ministère des Transports de faire une présentation visuelle. On va entendre monsieur Beaulieu.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1700 Merci, madame la présidente. Alors, dans le but d'illustrer et de présenter une image visuelle, très visuelle de ce qu'aurait l'air la 30 dans l'axe de la 132, nous avons préparé donc un petit vidéo qui dure quelques minutes. Ça a pour effet donc de simuler ce que ça aurait l'air, et vous remarquerez que c'est dans le milieu bâti, c'est une intégration au milieu bâti et ça se situe à l'intérieur de l'emprise qui appartient au ministère des Transports.

1705 Nous sommes ici au début de l'axe de la 15. Je vais demander à monsieur Lanteigne de continuer la présentation.

(PRÉSENTATION VIDÉO)

1710 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

Donc, le viaduc du boulevard Caroussel, l'autoroute en dépression au-dessous du viaduc du CN. On s'approche de Saint-François-Xavier, donc la sortie, l'entrée, le McDonald, Saint-Hubert, la rivière à la Tortue, Principale, Principale, le viaduc du boulevard Georges-Gagné, la sortie d'autoroute qui mène à la rue Saint-Pierre, la sortie qui mène à la voie de service, donc l'autoroute en élévation avec l'axe Saint-Pierre/des Écluses à niveau du sol, rivière Saint-Régis, donc l'axe de la rue Brébeuf.

1715

1720

Ici, on voit venir l'axe Monchamp/Centrale qui est à niveau du sol avec l'autoroute en dépression, l'autoroute demeure en dépression jusqu'à la fin du trajet. Ici, on voit l'axe Léo. Ici, à droite, le parc industriel de Sainte-Catherine, l'espace vacant. Ici, le parc industriel de Sainte-Catherine qui débute sur la gauche. Mosti Mondiale dont on parlait, hier.

1725

Donc, l'autoroute courbe et la sortie vers le pont Mercier, la 132 qui provient du pont Mercier. Donc, les bretelles qui permettront de sortir et d'accéder à l'autoroute 30 vers Châteauguay. Donc, ça, c'est présentement, Mosti Mondiale, l'autoroute 30. L'actuel et le projeté. C'est l'axe Monchamp/Centrale, traverse Brébeuf. Saint-Pierre/des Écluses. Ça, c'est en direction est, le long du chemin de fer du CN.

1730

(FIN DE LA PRÉSENTATION VIDÉO)

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Beaulieu, est-ce que vous pouvez faire le dépôt de ce document visuel?

1735

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Oui, je peux le faire maintenant, madame.

1740

LA PRÉSIDENTE :

Très bien.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1745

Alors, on fait le dépôt maintenant.

LA PRÉSIDENTE :

1750

Merci.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1755 Si vous permettez, madame, est-ce que vous permettez qu'on réponde maintenant à la question des puits artésiens versus les déversements dans l'option du tracé sud?

LA PRÉSIDENTE :

1760 Oui.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

On pourrait répondre maintenant.

1765 **LA PRÉSIDENTE :**

Très bien.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1770 Je vais demander à monsieur Ali Alibay du ministère des Transports de venir répondre à la question.

M. ALI ALIBAY :

1775 Bonjour, madame la présidente, monsieur le commissaire! Ce qui concerne les puits artésiens qui vont être en bordure de l'autoroute 30 option sud, la question qui était posée, c'était est-ce que le MTQ allait mettre des géomembranes pour rendre étanches les fossés. Le MTQ ne mettra pas de géomembrane parce que ce n'est pas une méthode efficace pour
1780 atténuer la contamination.

Donc, ce qui va arriver, c'est que s'il y a une contamination ponctuelle d'un accident, ce qui arrive, c'est que la contamination est de suite circonscrite et, automatiquement, c'est que
1785 lorsqu'il y a un accident, la compagnie qui est propriétaire du camion citerne ou de tout camion qui contient des éléments toxiques va appeler le ministère de l'Environnement et c'est le service d'urgence qui va prendre ça en main pour circonscire la contamination et faire évacuer ces sols contaminés au plus vite.

Ce processus-là se fait à l'intérieur de 24 heures et donc, en fin de compte, la
1790 contamination n'atteint pas du tout la nappe phréatique où les gens vont pomper l'eau. Donc, c'est une question qui est réelle, ça peut arriver à tout moment, mais on a déjà des méthodes très bien établies là-dessus pour enlever la partie contaminée de sol, qu'elle ne s'infilte pas dans la nappe phréatique.

1795 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Merci. Alors, on serait prêt pour la question concernant le bruit et l'atténuation.

1800 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Oui. Madame Gamache est ici.

Mme LINE GAMACHE :

1805

Bonjour, madame la présidente, monsieur le commissaire! Je vais vous présenter les résultats d'une simulation sonore qui a été faite pour l'option sud. Ce sont les niveaux sonores projetés en 2016. Les débits qui ont été utilisés, ce sont les débits qu'on retrouve dans l'étude, en fait dans l'étude la plus récente, c'est-à-dire 34 000 véhicules en moyenne par jour avec environ 7 100 camions sur cette route-là. La vitesse qui a été utilisée, c'est la vitesse affichée, c'est-à-dire 100 kilomètres/heure. On n'a pas tenu compte de la circulation sur la route 209 parce que, pour l'instant, on n'avait pas de débit qui était disponible.

1810

1815

Actuellement, pour les maisons les plus rapprochées de l'axe possible de la 30 ici, on parle des rues Dublin qui est ici, il y a Delage qui est une rue qui est ici, et Dumais qui est dans ce coin-là. Pour ces résidences-là, actuellement, il y a des relevés qui ont été faits parce qu'on n'a pas pu simuler ces niveaux-là, parce qu'il n'y a pas de route. Les relevés démontrent que les niveaux sonores actuels sont d'environ 45 décibels en moyenne sur une journée. Ce qui est très calme.

1820

Avec l'autoroute 30 projetée, ce qu'on peut voir ici en rouge, c'est la ligne du 60 décibels. Pour la première rangée de maisons, les niveaux sonores se retrouveraient aux environs de 61, 62 décibels, ce qui correspond pour ces résidences-là à une augmentation de 13 à jusqu'à 16, 17 décibels. Donc, ça donne une impression d'augmenter presque par quatre le niveau sonore actuellement.

1825

La ligne en vert ici, c'est la ligne du 55 décibels. On a fait un décompte approximatif des résidences qui subiraient un impact au sud. Il y a environ 35 résidences qui subiraient un impact fort, donc des augmentations de 13 à 16 décibels, et 21 résidences qui subiraient un impact moyen, soit une augmentation de 11 à 12, qui correspond à peu près à deux fois plus de bruit.

1830

On a fait des scénarios d'atténuation, supposant qu'on met un écran ici en bordure de l'autoroute. Il faut dire qu'on a pris les profils de l'autoroute, c'est-à-dire que si l'autoroute doit passer au-dessus de la route 209 dans les faits, donc l'autoroute est en élévation. En supposant qu'on mette un écran en bordure de l'autoroute de 3 mètres, c'est à peu près la hauteur maximale qu'on peut aller chercher. Au-delà de ça, la réduction sonore n'est pas plus grande. 3 mètres, c'est à peu près 10 pieds.

1835

1840 Donc, en bordure d'une autoroute, on peut aller chercher une atténuation pour la première rangée de maisons d'environ 5 décibels. Ce qui ramène les niveaux sonores à environ 56, par rapport à 45. Donc, on a à peu près encore deux fois plus de bruit que l'actuel.

1845 En supposant qu'on puisse venir planter un écran en bordure, finalement dans les cours arrière des résidences ici, un écran de 3 mètres, donc la même hauteur qu'en bordure de l'autoroute, pourrait aller chercher environ 9 décibels, donc deux fois moins de bruit. C'est donc quand même plus efficace de mettre l'écran près des résidences.

1850 On a fait un essai à 4 mètres, toujours en bordure des résidences, on peut aller chercher 11 décibels. Ce qui nous ramène à des niveaux sonores avec un écran en bordure des résidences d'à peu près 50, 51 décibels. Ça reste une augmentation par rapport à l'actuel mais, à ce moment-là, on se retrouve avec des impacts qui sont faibles.

 Pour cette partie-là, moi, ça complète. Je ne sais pas si vous avez des questions.

1855 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

 J'aimerais vous entendre sur deux choses, peut-être, madame Gamache. Pouvez-vous comparer la dispersion de l'impact sonore selon qu'une route est à niveau, en dépression ou sur une super structure? Est-ce que l'impact est différent quant à sa distance ou son intensité?

1860

Mme LINE GAMACHE :

1865 Oui, c'est vrai que l'impact est différent. Une route en élévation, généralement, si on est près de cette route-là, les ondes ont tendance -- vont quand même retomber plus loin, si on peut dire. Comme, par exemple, je prends l'autoroute Métropolitaine à Montréal. Si on est très près, on va entendre surtout la voie de service. L'autoroute Métropolitaine, on va l'entendre si on est peut-être à un demi-kilomètre. Dans ce cas-là, on va bien voir les sources et c'est plus ça qu'on va entendre, à ce moment-là.

1870 Si on a une autoroute en dépression...

LA PRÉSIDENTE :

1875 On peut avoir le visuel qui avait été fourni par le ministère de l'Environnement, pour vous aider à illustrer vos propos.

Mme LINE GAMACHE :

1880 Donc, une autoroute ici en élévation -- bien, en fait, ce que ça démontre ici, c'est plutôt les effets d'écran dus à une autoroute qui serait en dépression versus une autoroute qui est en élévation. Ça illustre, oui et non.

1885 Ce que je vous dirais, quand on a une route qui est au même niveau que les résidences, c'est sûr que les ondes sonores vont se rendre directement à la maison. Si on prend toujours l'effet sur la première rangée de maisons parce que, après, il y a de l'atténuation qui est due aux rangées de maisons derrière. Donc, il n'y a pas d'atténuation dans le cas d'une route qui est au même niveau que les maisons.

1890 Si on a une route qui est en dépression comme celle-ci, si on se situe quand même un peu en retrait, il y a un effet d'écran qui est dû au fait qu'on voit moins les sources et il y a une partie des ondes sonores qui sont atténuées par le mur qu'on trouve ici, ou le mur ou la butte, peu importe comment est faite la route.

1895 Par contre, si on est très près de la route en dépression, on a une vue directe vers les sources et, à ce moment-là, l'effet d'écran est moins fort, est moins élevé.

1900 Une route en élévation comme ça, il y a quand même une partie du bruit qui va passer au-dessus de la maison et qui va retomber plus loin. Mais, plus les ondes sonores voyagent, plus elles perdent de l'énergie. Donc, en retombant plus loin, quand même, le son est un peu atténué.

1905 Par contre, une route en élévation, habituellement, va projeter le bruit plus loin qu'une route qui est à niveau, qui est en dépression. C'est normal parce que ça passe au-dessus des maisons. C'est un peu -- comme je vous dis, en tout cas, c'est normal, ça passe au-dessus des maisons.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1910 D'accord. Voulez-vous remettre l'acétate que vous aviez avant, qui nous montrait le tracé au sud. Ce sur quoi j'aimerais vous entendre en deuxième lieu, c'est que, bien sûr, on parle d'écran sonore. Quand on est en milieu urbanisé, quand l'emprise ou l'espace disponible est étroit, on va penser à peu près toujours à un type d'écran qui est sous forme de panneau vertical.

1915

Mme LINE GAMACHE :

Oui.

1920 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1925 Dans un environnement comme celui-ci où, en principe, il y aurait une bande de terrain assez large, enfin, un espace donc de plusieurs centaines de mètres entre l'autoroute et les maisons, est-ce qu'on peut envisager d'autres types d'écran, par exemple de type butte ou talus, avec ou sans végétation, comme formule d'écran efficace?

Mme LINE GAMACHE :

1930 Si on construit l'écran dans notre emprise, à ce moment-là, on doit construire un mur parce que la route est en élévation. Par contre, si effectivement on vient construire un mur à la limite des propriétés ici, on pourrait faire un écran en butte avec de la végétation. Là, ça dépend évidemment de l'espace qu'on a parce qu'une butte de 4 mètres, il faudra aller chercher à peu près 17-18 mètres de largeur pour avoir des buttes intéressantes et des pentes intéressantes pour que la végétation puisse pousser.

1935

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Est-ce que, à élévation comparable, une butte ou un écran vertical a la même efficacité d'atténuation des bruits?

1940

Mme LINE GAMACHE :

1945 Une butte va aller chercher une efficacité un petit peu supérieure mais ce n'est pas 4-5 décibels. C'est peut-être 1 ou 2 décibels, tout simplement à cause de l'effet de sol. Mais, oui, une butte est toujours plus intéressante.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Merci.

1950

LA PRÉSIDENTE :

Merci pour votre présentation.

1955

Alors, on reprend la période des questions avec monsieur Normand Laforce.

M. NORMAND LAFORCE :

Bonjour!

1960

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour!

1965 **M. NORMAND LAFORCE :**

Dans le rapport Roche, je n'ai pas les pages parce que ça se répète à différentes places ou différents formats, au niveau sonore, on a parlé hier, au niveau de Saint-François-Xavier et de la 132, il y avait deux maisons appartements de trois ou quatre étages. Je veux qu'on me corrige si je me trompe, dans les estimés qu'on a faits, on a dit que le niveau sonore actuel était de 65 dB?

1970

M. RÉJEAN BEAULIEU :

On va vérifier, oui. Alors, madame Gamache va répondre aux questions.

1975

Mme LINE GAMACHE :

Je voudrais juste bien comprendre la question. Est-ce que monsieur veut savoir les niveaux sonores dans l'étude de Roche? Parce qu'il y a une mise à jour en 2001. Je voulais juste vérifier.

1980

LA PRÉSIDENTE :

Je pense que ça serait mieux la mise à jour.

1985

M. NORMAND LAFORCE :

Je n'ai pas la mise à jour.

1990

LA PRÉSIDENTE :

Pendant que vous cherchez la réponse, simplement pour vous donner le goût de venir continuer de travailler ce soir avec nous, nous allons tenter de faire le tour de la question concernant la faune et la flore, pour fermer ces aspects-là, l'érosion.

1995

Nous allons demander aux municipalités le moment où elles pourront nous dire l'évaluation du manque à gagner. Alors, si vous ne l'avez pas maintenant, on comprend ça, mais au moins quand vous allez pouvoir nous le dire.

2000

Nous allons demander la question du financement des projets. Le suivi et la surveillance. Nous allons revenir sur la question de la qualité de l'air. Et, bien sûr, compléter, laisser la place aux gens pour compléter leurs questions.

2005 **M. NORMAND LAFORCE :**

Ça veut dire que les gens, ce soir, qui vont avoir des questions à poser, ils vont passer après les présentations?

2010 **LA PRÉSIDENTE :**

Non, il n'y a pas de présentation. C'est que la commission a des questions sur ces aspects-là. Ça va être que parfois, on va poser des questions; parfois, ça va être le public. On va faire un mélange.

2015

Mme LINE GAMACHE :

Les niveaux sonores qui ont été évalués, enfin mis à jour dans l'étude de Dessau, pour les deux édifices à logements qu'on retrouve, le niveau sonore actuel au premier étage est d'environ 71 décibels. À l'extérieur.

2020

M. NORMAND LAFORCE :

71?

2025

Mme LINE GAMACHE :

Décibels, à l'extérieur.

2030 **M. NORMAND LAFORCE :**

À l'intérieur?

Mme LINE GAMACHE :

2035

À l'intérieur, fenêtres fermées, on peut aller chercher facilement un 20 décibels de réduction.

M. NORMAND LAFORCE :

2040

20?

Mme LINE GAMACHE :

2045

Oui, généralement.

M. NORMAND LAFORCE :

Vous les connaissez ces blocs-là?

2050

Mme LINE GAMACHE :

Une construction...

2055

M. NORMAND LAFORCE :

Ils n'ont pas des fenêtres... en tout cas.

2060

Mme LINE GAMACHE :

Un bâtiment moyen, relativement bien construit. Quand même pour notre climat, on peut aller chercher 20 décibels, normalement.

2065

M. NORMAND LAFORCE :

Donc, ça serait 51 au lieu de 65.

2070

Mme LINE GAMACHE :

Oui.

M. NORMAND LAFORCE :

2075

Et, quand on dit que l'autoroute à cet endroit-là est en dépression, il y a quand même des bretelles qui arrivent au niveau de ces appartements-là. On sait que ça va être un coin assez achalandé, Saint-François-Xavier et la 132, c'est le parc industriel de Delson et Candiac. Ça rentre et ça sort pendant, je ne sais pas, on va dire quinze heures par jour. S'il y a des voies de descente ou de montée, on sait ce que ça fait, des camions.

2080

LA PRÉSIDENTE :

Alors, est-ce que ça tient compte uniquement de l'autoroute ou ça tient compte des aménagements globaux?

2085

M. NORMAND LAFORCE :

C'est parce qu'il n'a pas été mentionné de mesures d'atténuation, sauf l'autoroute qui va être en dépression vis-à-vis ces deux blocs-là. Je voudrais savoir à combien on estime que les débits vont être, à ce moment-là, quand on connaît les normes mondiales de la santé, de l'Environmental Protection Agency aux États-Unis et Santé et Bien-Être Canada. On sait que les normes ont été établies depuis longtemps.

2090

LA PRÉSIDENTE :

2095

Très bien.

Mme LINE GAMACHE :

Les simulations qui ont été effectuées tiennent compte de l'autoroute 30, des voies rapides en dépression mais également des bretelles, des accélérations, des décélérations des véhicules. Donc, tout ça a été pris en compte. Ce n'est pas seulement les voies en dépression.

2100

LA PRÉSIDENTE :

2105

Très bien.

M. NORMAND LAFORCE :

Mais on l'estime à combien les dB, un coup que l'autoroute va être faite? On n'a pas d'idée?

2110

Mme LINE GAMACHE :

Pour ces édifices à logements-là, au premier étage, on a estimé qu'il y aurait une légère diminution d'à peu près 1 ou 2 décibels. Donc, à peu près 70 décibels, ce qui est presque le statu quo.

2115

M. NORMAND LAFORCE :

2120

Ça, c'est à l'extérieur, on parle. O.K., 51 décibels. Tout ça pour en venir au fait que monsieur Séguin, il avait un tableau hier, une acétate qui montrait l'importance ou l'effet de l'augmentation des dB si on est à 45 puis on va à 47. On monte de 2. Mais si on est à 71 et on

2125 monte à 73, c'est 2 dB de plus mais ça a beaucoup plus d'impact. C'est à cette question-là que je veux en venir. On va dépasser un seuil tolérable, à ma connaissance. Parce qu'il a beau y avoir les maisons d'appartements; puis à côté, il y a un McDonald avec une terrasse; un peu plus loin, il y a un Giorgio avec une terrasse. Si on dit 71 dB extérieur, c'est énorme.

LA PRÉSIDENTE :

2130

Est-ce que c'est un seuil considéré comme acceptable?

Mme LINE GAMACHE :

2135

Le ministère des Transports, on peut le retrouver dans la politique, considère qu'à partir de 65 décibels, il existe une pollution sonore et qu'un niveau de 55 décibels et moins est acceptable. Ça rejoint un peu les normes de l'Organisation mondiale de la santé qui parle aussi de 55 décibels dans certains cas.

2140

Dans ce cas-ci, effectivement, la situation actuelle en bordure de la 132, pour les résidences qui sont bâties soit en zone commerciale ou tout près des zones commerciales, ces résidences-là se retrouvent effectivement dans un milieu qui est déjà pollué.

2145

Notre projet, dans l'ensemble, permet de réduire les niveaux sonores parfois de façon importante, parfois très peu, comme dans ce cas-ci, de 1 ou 2 décibels.

M. NORMAND LAFORCE :

2150

Est-ce que ça va être la même chose, dans la même étude, on mentionne trente-trois cas de résidences et de garderies, qu'eux autres sont situés quand même aussi près des voies de service ou de l'autoroute que peuvent l'être ces deux maisons appartements là. Est-ce que vous pouvez nous garantir que les atténuations vont ramener ça à moins de 55 dB?

LA PRÉSIDENTE :

2155

Prenons les garderies, par exemple. Il y en a combien?

M. NORMAND LAFORCE :

2160

Je pense qu'il y en a quatre, de mémoire.

LA PRÉSIDENTE :

2165

Quelle serait la situation après l'implantation de l'autoroute?

Mme LINE GAMACHE :

Pour les garderies spécifiquement?

2170 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

2175 **Mme LINE GAMACHE :**

Pour les garderies, ça, je ne pourrais pas vous répondre tout de suite, il faudrait que je vérifie. Je n'ai pas ça spécifiquement pour les garderies.

2180 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Puis, de façon générale, par rapport aux résidences qui ont été identifiées, qui seraient dans la zone, une zone qui pourrait être perturbée. C'est nommé comment?

2185 **M. NORMAND LAFORCE :**

On parle d'impact sonore fort vis-à-vis ces trente-trois cas de résidences et de garderies. Si c'est fort, puis qu'on veut les ramener à normal, puis que la seule mesure d'atténuation, c'est la dépression de l'autoroute dépendant où sont situées ces résidences-là...

2190 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Par rapport aux résidences qui seraient impactées, sans mesure d'atténuation, vous voulez savoir comment ça se situerait, une fois mises en place les mesures d'atténuation.

2195 **M. NORMAND LAFORCE :**

Oui.

2200 **LA PRÉSIDENTE :**

Qu'est-ce qu'ils auraient à vivre.

2205 **M. NORMAND LAFORCE :**

Puis s'ils peuvent nous garantir que ça va retomber dans les normes.

LA PRÉSIDENTE :

2210 C'est ça. Et, s'il y a un suivi, et advenant que le suivi démontre qu'on n'atteint pas les objectifs fixés, est-ce qu'il y aurait d'autres mesures additionnelles qui pourraient être mises en place, par exemple, un an après l'implantation de l'autoroute. Est-ce qu'on peut encore corriger après.

2215 **M. NORMAND LAFORCE :**

L'étude semble dire qu'il n'y a pas d'autres mesures d'atténuation que qu'est-ce qui va être fait.

2220 **LA PRÉSIDENTE :**

On va aller voir.

Mme LINE GAMACHE :

2225

Si vous le permettez, j'aimerais présenter un tableau d'impact avec les niveaux sonores avant et après. Je pense que ça pourrait peut-être situer un peu plus les gens.

LA PRÉSIDENTE :

2230

Oui. Très bien.

Mme LINE GAMACHE :

2235

Toutes ces informations-là, on les retrouve dans la mise à jour de l'étude sonore qui a été produite en mai 2001. Comme je vous disais précédemment, actuellement, en bordure de la 132, les niveaux sonores sont quand même élevés, principalement pour les résidences qui sont en zone commerciale.

2240

On retrouve ici le niveau sonore actuel. En fait, c'est actuel 2006, mais par rapport à la situation existante maintenant, en 2006, les niveaux sonores augmenteraient d'à peine 1 décibel. Donc, on peut considérer que c'est vraiment la situation actuelle.

2245

À Candiac, ce n'est pas toujours ici les bâtiments -- non, je sais qu'ici, on n'a pas les édifices à logements, mais pour le chemin Handel, parce qu'on a pris les principales rues, pour le chemin Handel, actuellement c'est environ 64 décibels en moyenne. Le projet, sans écran, parce qu'il n'y a pas d'écran quand même à Candiac, n'augmente pas les niveaux sonores ou très peu, dans certains cas de 1 décibel, ce qui fait qu'à Candiac, on a un impact qui est faible.

2250

Pour Place Graham, actuellement, pour les maisons les plus près, il y a 64. Le projet ramène les niveaux sonores à 63, donc presque le statu quo et l'impact est nul ou, tout au plus, il serait faible.

2255 À Delson, les maisons qui pourraient subir un impact sont sur la rue Monette. Actuellement, les niveaux sonores sont de 57 à 61. Le projet sans écran augmenterait effectivement les niveaux sonores d'à peu près 3 à 2 décibels. Avec écran, les niveaux sonores restent pareils. Pourquoi? Parce que les résidences sur la rue Monette sont situées quand même assez loin de l'autoroute. Il y a la voie de service qui est une source sonore qui est importante. Il y a également des commerces avec tout le va-et-vient des véhicules, des camions, qui génèrent du bruit pour ces résidences-là.

2260
2265 Donc, mettre un écran en bordure de l'autoroute pour les résidences de la rue Monette ne permettrait pas d'atténuer le bruit. Il faudrait songer, à ce moment-là, à une autre solution, comme peut-être un écran entre les maisons et les commerces. Ça, c'est autre chose.

2270 Pour Saint-Constant, actuellement, et là, dépendamment des rues, on peut prendre peut-être un secteur où les niveaux sonores sont élevés, comme la Place Lanctôt, les niveaux sonores varient de 59 à 63, dépendamment si on est près ou si on n'est pas près de la 132. Le projet augmenterait de 63 à 67, donc on dépasse effectivement le 65. Avec écran, ça permet de ramener 58 à 63, donc revenir à peu près à des situations existantes. Et, les impacts qui étaient de fort à moyen, ça représente soit une diminution ou un impact qui est nul.

2275 Pourquoi on ne peut pas réduire davantage? Encore là, à cause de la présence de la voie de service. Mais, de toute façon, si on n'intervient pas sur la 132 ou qu'elle reste en surface, les niveaux sonores ne baisseraient pas vraiment.

2280 Sainte-Catherine, si on prend un exemple encore, peut-être ici sur la rue Talon. Si on est près ou si on n'est pas près de la 132, c'est soit 54 à 65. Notre projet augmente les niveaux sonores effectivement de 60 à 67. Avec écran, bon, on revient de 52 à 60. Ce qui fait que les impacts qui étaient fort à moyen se traduisent par une diminution pour l'ensemble des résidences. Et, encore là, si on n'intervient pas, bien, les niveaux resteraient quand même les mêmes.

2285 **LA PRÉSIDENTE :**

Et, avez-vous l'intention de faire un suivi pour vérifier effectivement si...

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2290

Sur ce point-là, madame la présidente, je vais demander à monsieur Séguin de répondre à votre interrogation.

LA PRÉSIDENTE :

2295

D'accord.

M. MICHEL SÉGUIN :

2300

Déjà dans la politique sur le bruit qui a été déposée, vous allez trouver cette information-là textuellement, c'est à la page 9, et ça indique qu'à la suite des travaux de construction, un suivi acoustique est réalisé pour bien voir qu'on a bien fait nos devoirs, si on veut, et dans le cas contraire, on doit appliquer d'autres mesures d'atténuation de manière à se rapprocher le plus possible du 55 décibels.

2305

Maintenant, c'est certain que le 55, c'est un objectif, ce n'est pas quelque chose qu'on atteint automatiquement, d'autant plus du contexte actuel où le niveau de bruit est déjà très élevé.

2310

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. On reviendra sur comment vous allez faire votre suivi, ce soir, et comment vous allez informer les municipalités de l'exécution de ce suivi et l'interface avec les municipalités. Alors, on va attendre une réponse là-dessus, ce soir.

2315

M. NORMAND LAFORCE :

2320

Vous pouvez me permettre d'être sceptique parce que tantôt, madame a parlé de 71, la rue Handel, c'est peut-être 100 pieds en arrière des appartements, c'est à 64. Je ne comprends pas. Est-ce que c'est extérieur?

Mme LINE GAMACHE :

2325

Les niveaux sonores qu'on présente sont toujours des niveaux extérieurs.

LA PRÉSIDENTE :

2330

Alors, je n'ai pas compris tout à fait votre question, là.

M. NORMAND LAFORCE :

2335 Tantôt, j'ai demandé le niveau sonore pour les maisons appartements au coin de Saint-François-Xavier et de la 132. Elle m'a dit 71 décibels. Puis je suis convaincu qu'il y a d'autres endroits sur la 132 où le niveau actuel doit être semblable à 71. Là, le trafic d'ici 2016, admettons qu'il double, on ne voit pas d'impact ou on en voit un mais les mesures d'atténuation ne changeront pas avec la...

LA PRÉSIDENTE :

2340

D'accord.
Pouvez-vous expliquer ça?

Mme LINE GAMACHE :

2345

2350 La différence des niveaux sonores sur le chemin Handel vient du fait qu'il y a quand même une butte qui a été construite, qui permet d'atténuer une partie du bruit. Et, il faut dire quand même, la distance joue, les édifices à logements sont très très près de la 132, ce qui n'est pas le cas des maisons qui sont protégées en partie par la butte. Ça explique en grande partie la différence.

M. NORMAND LAFORCE :

2355 Ça ne répond pas à ma question. Ma question, c'est au niveau démographique et trafic, ce n'est pas visuel sur les chiffres qu'on a là. C'est comme si on avait la même circulation ou à peu près. Parce que là, les voies de service, elles se rapprochent des résidences et des commerces. Il y a des endroits que les camions lourds vont devoir aller. Ça ne se peut pas que ça passe de 56 à 60, 4 décibels, au nombre de véhicules et au type de véhicules. Je me l'explique mal.

2360

LA PRÉSIDENTE :

Vous pouvez expliquer ça?

2365

Mme LINE GAMACHE :

2370 La grande partie des véhicules vont quand même être sur l'autoroute, donc sur les voies abaissées. Il va rester en moyenne 23 000 véhicules sur la voie de service. Mais pas 23 000 dans un sens, 23 000 dans l'autre, c'est réparti de chaque côté. Alors, c'est sûr qu'il y a un rapprochement mais, quand même, une grande partie des véhicules ne seront pas sur les voies de service mais bien sur les voies rapides en bas.

Ensuite, pour ce qui est de l'augmentation des débits, si on double les débits, l'augmentation des niveaux sonores, ce n'est pas -- si on a 50, puis on double les débits, ça ne

2375 devient pas 100. Parce que notre oreille ne fonctionne pas de cette façon-là. Si on double les débits, on va avoir une augmentation de 3 décibels. Donc, avant d'arriver à doubler les débits, c'est très, très long. Et, de toute façon, la vitesse diminuerait, un autre facteur.

M. NORMAND LAFORCE :

2380

Il y aurait peut-être un autre aspect à regarder, c'est le niveau sonore sur la 132 si jamais il y a une autoroute au sud. On n'a pas fait cette simulation-là.

Mme LINE GAMACHE :

2385

L'exercice est assez facile à faire parce qu'on a estimé qu'il resterait, je pense, c'est 50 000 véhicules environ sur la 132, ce qui est à peu près la situation existante. Donc, les niveaux sonores ne varieraient pas énormément, à moins évidemment que tous les camions décident de passer sur la 30, ce qui ne serait pas non plus évident. Donc, ça serait à peu près un statu quo si on construit l'autoroute au sud.

2390

M. NORMAND LAFORCE :

Puis il n'y aurait pas de mesures d'atténuation possibles sur la nouvelle 132?

2395

Mme LINE GAMACHE :

Sur une route à accès, on ne peut pas mettre d'écran, ni de butte, généralement. Puis à ce moment-là, il resterait quoi? À intervenir sur les bâtiments, ce qui n'est pas toujours souhaité. Les mesures d'atténuation sont très difficiles lorsqu'on a une route avec des accès.

2400

LA PRÉSIDENTE :

Parce que le son pénètre partout où il y a des accès, à ce moment-là?

2405

Mme LINE GAMACHE :

C'est ça. Il y a des ouvertures pour les rues, on ne peut pas mettre un écran ou quelque chose de continu pour bloquer le bruit.

2410

LA PRÉSIDENTE :

Il faudrait qu'il y ait des voies de service, aussi. À ce moment-là, il faudrait que ce soit différent comme aménagement pour éviter qu'il y ait des entrées partout aux commerces.

2415

Mme LINE GAMACHE :

2420 Oui. Et, je vous dirais que l'autre impact qu'on aurait, à ce moment-là, c'est un impact visuel. Je ne crois pas que même si on réaménage la route 132 pour permettre d'avoir moins d'accès, je ne crois pas que les commerçants seraient très contents d'être cachés de la circulation. On a déjà eu des représentations justement de commerçants pour d'autres projets, et ça, c'est une inquiétude qui est très grande.

2425 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça va?

M. NORMAND LAFORCE :

2430 Ça va pas, mais je vais passer à ma deuxième question. Ça a rapport à l'eau. On a mentionné qu'au départ, il y avait vingt sites fortement contaminés qui longeaient la 132. Il y en avait trois qui avaient été nettoyés ou on s'en était occupé. Il en restait dix-sept. Et qu'en plus, il y avait, hier, on a dit cinq puits artésiens, mais tantôt on en a dénoté d'autres, mais il y en a deux qui ont déjà été expropriés ou qui vont être expropriés.

2435 On dit, aussi, dans le rapport Roche que l'épaisseur des dépôts meubles n'est pas assez grande pour assurer la protection de la nappe phréatique. Et que lors des travaux, ces dépôts meubles vont être entièrement enlevés. Je voudrais savoir aussi combien de personnes utilisent ces puits. En cas de contamination, qu'a-t-on prévu? Qui va s'en occuper? Les villes ou le MTQ? Et, qui va payer?

2440 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien.

2445 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

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

2450 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

2455 Donc, à l'égard des puits utilisés pour consommation d'eau potable, on a mentionné que à la suite des travaux, il resterait une résidence et une entreprise qui ont des puits qu'ils utilisent pour l'eau potable. Il va y avoir un suivi de fait pour assurer la qualité de l'eau avant, pendant et après les travaux.

M. NORMAND LAFORCE :

2460 Advenant une contamination ou un débalancement de la qualité de l'eau, qui va voir à ça pendant vingt, vingt-cinq ans, cinquante ans? Qui va s'en occuper? Puis qui va payer s'il y a des dommages?

LA PRÉSIDENTE :

2465 D'accord. Par exemple, s'il y avait une contamination due aux sels de déglçage, puis que ça se produit cinq ans plus tard ou dix ans plus tard, est-ce que ça fait encore partie de votre suivi et est-ce que vous intervenez?

M. GILDARD LANTEIGNE :

2470 Donc, ce qu'on a mentionné également, c'est que, à la limite, si la maison et l'entreprise sont toujours là, la maison est à vendre, à la limite on pourrait toujours les alimenter via l'aqueduc. L'aqueduc est tout près, c'est juste qu'il y a un bout de conduite à construire.

2475 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, s'il y a une contamination, vous mettez en place les mesures pour garantir l'usage.

2480 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Le ministère des Transports prend la responsabilité des dommages dont il a la charge. Alors, advenant un cas comme ça, on prendrait la charge des frais de connexion au réseau d'aqueduc municipal.

2485

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

2490 **M. NORMAND LAFORCE :**

Est-ce qu'il est possible que si jamais la nappe phréatique ou il y a un déversement quelconque, que ça puisse s'infiltrer dans le réseau d'eau des villes?

2495 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Les réseaux d'aqueduc sont généralement étanches et sont sous pression, alors ce qui évite toute forme d'infiltration.

2500 **LA PRÉSIDENTE :**

On va demander aux municipalités, un porte-parole des municipalités s'il peut confirmer cette information. Alors, vous pouvez venir le dire?

2505 **M. MARIO VERVILLE :**

Écoutez, je ne suis pas ingénieur mais, effectivement, ce que monsieur Beaulieu nous mentionne, ça a été régulièrement affirmé par les ingénieurs dans d'autres projets similaires.

2510 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

Alors, je pense que vous avez posé vos deux questions.

2515 **M. NORMAND LAFORCE :**

En terminant, j'aimerais savoir si c'est possible d'obtenir pour ce soir une mappe indiquant l'emprise du ministère des Transports en 1960, qu'on puisse la comparer à aujourd'hui, ou la différence de superficie 1960-2000.

2520

M. RÉJEAN BEAULIEU :

À notre connaissance, on ne dispose pas de celle de 1960.

2525 **LA PRÉSIDENTE :**

Pourquoi voulez-vous avoir cette information?

M. NORMAND LAFORCE :

2530

C'est parce que ce soir, j'ai des questions qui vont avoir rapport à ça, puis je veux en même temps connaître les coûts d'expropriation ou d'acquisition du ministère, qui devraient être inclus dans le coût total de construction de la 30 sur la 132.

2535 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Au bureau de Châteauguay, on ne dispose pas de ça mais on pourrait peut-être faire des recherches d'ici quelques jours et vous donner une réponse, si c'est disponible à nos bureaux à Montréal ou à Québec.

2540

LA PRÉSIDENTE :

Vous pourriez nous dire ça, ce soir?

2545 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Pas ce soir, on ne pourrait pas.

LA PRÉSIDENTE :

2550

Alors, vous auriez cette information-là plus tard. Je vous inviterais, à ce moment-là, à poser vos question quand même ce soir, puis le ministère, on l'invitera à répondre par écrit, par la suite.

2555

M. RÉJEAN BEAULIEU :

On pourrait vous répondre à la fois à vous, par écrit, et à monsieur aussi.

LA PRÉSIDENTE :

2560

Non. On répond au Bureau et on rend disponible.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2565

D'accord. Parfait. Alors, on vous répondra à vous, par écrit.

M. NORMAND LAFORCE :

2570

Si vous me permettez une petite remarque avant de partir. On dit que les réseaux d'aqueduc sont étanches. Comment expliquer que depuis l'usine de filtration jusqu'aux résidences – en tout cas, je parle pour Delson – il y a des périodes où on a déjà perdu 30 % de la production de l'eau?

LA PRÉSIDENTE :

2575

C'est parce qu'elle sort du tuyau.

M. NORMAND LAFORCE :

2580

Donc, si l'eau sort du tuyau...

LA PRÉSIDENTE :

2585 Elle ne rentre pas.

M. NORMAND LAFORCE :

2590 ... il n'y a rien qui peut rentrer dans le tuyau?

LA PRÉSIDENTE :

Elle est sous pression. C'est sous pression.

2595 **M. NORMAND LAFORCE :**

Ah! bon. Elle sort comment?

LA PRÉSIDENTE :

2600 Mais, par les joints.

M. NORMAND LAFORCE :

2605 Ah! bon. Donc, si l'eau sort par les joints, il n'y a pas de...

LA PRÉSIDENTE :

2610 Par les bris, lorsqu'il y a des bris aux joints. Mais c'est qu'elle est sous pression.

M. NORMAND LAFORCE :

Donc, il n'y a rien qui peut rentrer de l'extérieur dans ces joints ou ces fissures-là.

2615 **LA PRÉSIDENTE :**

Le ministère de l'Environnement?

M. JACQUES ALAIN:

2620 Vous avez raison, madame la présidente. C'est impossible qu'il y ait une infiltration parce que c'est sous pression.

2625 **M. NORMAND LAFORCE :**

Merci de la réponse.

2630 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

Madame Lise Ouellet, s'il vous plaît. Monsieur Pierre Arcouette.

2635 **M. PIERRE ARCOUETTE :**

Alors, madame la présidente, monsieur Paré, bonjour!

2640 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour!

M. PIERRE ARCOUETTE :

2645 Ma question, j'aimerais que l'acétate montrant les deux tracés apparaisse. Voilà. On a parlé cette semaine comme quoi il y aurait 1 million 800 000 camions, 2 millions par année qui passeraient en surplus pour désengorger Montréal et que chaque camion équivaut à la pollution de vingt voitures, qui fait autour de 80 millions, puis ça ne calcule pas qu'est-ce qui passe actuellement. Ma question est celle-ci: quelle est la direction des vents?

2650 **LA PRÉSIDENTE :**

D'abord, est-ce que c'est vingt ou quarante? On va vérifier ça.

2655 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Je vais demander à monsieur Comtois de répondre à votre question. Madame la présidente, est-ce qu'on parle de pollution de bruit ou d'émanations atmosphériques?

2660 **LA PRÉSIDENTE :**

Émanations atmosphériques.

2665 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Merci.

M. YVES COMTOIS:

2670 J'avoue que monsieur Delisle, peut-être hier, aurait pu répondre à cette question. Pour la question de savoir si ça équivaut à vingt ou vingt-cinq ou quinze autos, je ne pourrais pas dire. De toute façon, ça doit dépendre aussi de l'âge du véhicule dont on parle. Est-ce un vieux camion? Est-ce un camion récent? Est-ce une nouvelle auto, une vieille auto? En tout cas, mais c'est évident qu'un camion, parce qu'il consomme plus d'essence ou de carburant, produit plus de contamination qu'une automobile.

2675 La deuxième partie de la question, c'était?

LA PRÉSIDENTE :

2680 Le sens des vents dominants.

M. YVES COMTOIS:

2685 Bien, généralement, dans ce secteur-là, le sens des vents dominants, on l'a ici. Donc, on a les vents dominants de La Prairie et Saint-Constant, aux stations de La Prairie et de Saint-Constant. C'est généralement du secteur ouest, ouest-nord-ouest, ou sud-ouest.

M. PIERRE ARCOUETTE :

2690 Voulez-vous faire apparaître la carte en arrière et m'expliquer, dans le contexte que si la 30 passait sur la 132, avec toute la pollution que ça va générer, les vents, comme vous l'expliquez, comment est-ce que ça va se répandre dans la population?

M. YVES COMTOIS:

2695 Bien, ça va suivre tout simplement l'axe qu'on présente ici.

M. PIERRE ARCOUETTE :

2700 Mettons, en été.

M. YVES COMTOIS:

2705 J'aimerais d'abord vous dire, bon, c'est évident, ici, c'est une rose des vents visiblement qui doit être annuelle. Il faudrait, pour répondre à votre question, avoir une rose des vents d'été, une d'hiver, une de printemps ou d'automne. Mais ce que j'aimerais faire remarquer, c'est toujours la direction d'où vient le vent. Donc, ça va se déplacer dans le sens contraire.

2710 D'autre part, on a, hier, expliqué quels étaient les niveaux maximums de pollution générée par les différents scénarios et les pires conditions ne sont pas des conditions où on a du

2715 vent. Les pires conditions, c'est lorsqu'il n'y en a pas de vent justement, parce qu'il n'y a pas de dispersion de la contamination. Et c'est là, surtout dans des situations d'inversion thermique ce qu'on appelle, c'est-à-dire qu'à ce moment-là, l'air a tendance à stagner et les contaminants peuvent s'accumuler.

2720 Donc, c'est une fausse perception souvent que les gens ont que la direction des vents a une importance déterminante parce que, la plupart du temps, c'est quand il n'y en a pas de vent que c'est le pire cas.

M. PIERRE ARCOUETTE :

2725 Ça ne répond pas à ma question. Je veux savoir, en été, quelle est la direction des vents par rapport aux 40 millions ou 80 millions d'équivalents de voitures qui vont nous polluer. Parce que le médecin, quand il est passé ici hier, dans sa présentation, nous a mis en garde, parce que c'était vraiment... en tout cas, moi, ça m'a fait réfléchir et j'écoutais les gens à la sortie, les gens, ça leur faisait peur. Alors, quand on sait que les vents dominants sont à l'ouest et je veux savoir, moi, quel impact ça va avoir si ça passe sur la 132? Est-ce que toute la population de Saint-Constant va se faire polluer par le vent?

2730 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, vous voulez savoir les conditions d'été.

2735 **M. PIERRE ARCOUETTE :**

Oui. Puis, après ça, d'hiver.

2740 **LA PRÉSIDENTE :**

Parce que ce qu'on a vu, hier, c'est que les conditions les pires seraient l'hiver.

M. PIERRE ARCOUETTE :

2745 Alors, c'est ça. L'hiver, je crois, ce que je comprends de monsieur, les vents viennent au nord, nord-ouest. Alors, c'est donc dire que toute la partie de Saint-Constant et de Delson sera polluée.

2750 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Les conditions, on va regarder, si vous avez de l'information spécifique été, hiver, et aussi quand ça arrive les événements climatiques où il y a justement inversion ou stagnation.

2755

M. YVES COMTOIS:

Bon, la plupart du temps, ça arrive tôt le matin avant que le soleil se lève, donc à la levée du jour, et c'est ce qui correspond souvent à l'heure de pointe du matin, pour la circulation. Donc, c'est d'ailleurs ce scénario-là qu'on a étudié dans notre dispersion atmosphérique parce que c'était les pires conditions. Donc, c'est exactement ce qu'on a étudié.

2760

Si vous me permettez de revenir à une ou deux acétates qu'on a présentées hier, je vais pouvoir expliquer qu'est-ce qu'on a comme contamination.

2765

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Madame la présidente, en matière de pollution sonore, on reconnaît que un pour vingt est une donnée qu'on connaît et qui est reconnue généralement. En matière de pollution atmosphérique, on n'a pas cette donnée-là. Alors, je comprends qu'on travaille sur une hypothèse de vingt pour un en matière de pollution atmosphérique et qu'on n'a pas de donnée précise ou d'appui pour affirmer ça.

2770

LA PRÉSIDENTE :

2775

Pour les émissions atmosphériques?

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2780

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2785

On a quand même eu une information. D'accord, peut-être que ça venait du public, à ce moment-là, que quelqu'un a fait une référence.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2790

C'est qu'on fait généralement une référence globale à un pour vingt, ça laisse croire que ça inclut pollution atmosphérique et pollution sonore. Alors que ce qu'on reconnaît, c'est un X vingt dans le sonore; dans l'atmosphérique, on ne connaît de données à ce sujet-là.

LA PRÉSIDENTE :

2795 Mais ça doit exister quand même.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2800 On pourrait vérifier. C'est pour ça que je veux juste dire qu'à ce moment-ci, on n'est pas sur une affirmation démontrée.

LA PRÉSIDENTE :

2805 Ça serait important que vous nous vérifiiez ça, puis que si vous avez une information, nous transmettre ça dans les jours qui viennent.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2810 D'accord, madame.

M. YVES COMTOIS:

2815 Si je peux rajouter, les simulations qu'on a faites dans cet exercice-là, c'est basé sur un parc automobile, le parc automobile qu'on avait en an 2000. C'est des données qui sont fournies par Environnement Canada et ça comprend tous les types de véhicules, les grosses autos, les petites autos, les gros camions, les petits camions. Et, donc, ce n'est pas juste une automobile émet tant, puis un camion émet dix fois plus ou vingt fois plus. Il y a toute une gamme de véhicules qui sont considérés.

2820 Et, ici, on a simulé la dispersion atmosphérique sur toute la longueur du parcours de l'autoroute et, sur tout le parcours, les points qui sont les plus élevés, c'est les deux blocs appartements dont on parlait hier. Parce que ce sont eux qui sont les plus près de l'autoroute et qui sont dans le segment d'autoroute qui a le plus fort débit de véhicules. C'est donc le pire cas pour tous les scénarios.

2825 Ce que je vais vous montrer maintenant, ce sont les résultats pour le monoxyde de carbone. Donc, toujours pour le coin que je vous ai montré à l'acétate précédente, ce qu'on voit, c'est que si on additionne l'émission liée à l'autoroute et aux voies de service, à l'air ambiant, c'est-à-dire ce qu'on a mesuré aux stations – je ne me souviens plus, je pense que 2830 c'est Brossard qui est une station permanente de qualité de l'air – ce qu'on obtient comme résultat, c'est pour les différents scénarios.

2835 C'est-à-dire, la route 132 en l'an 2000, donc, la situation actuelle, on est quelque part à 8 ppm. Pour la route 132, en l'an 2016, si on ne fait rien, avec un débit journalier moyen de 72 000, on est à 10,3. L'autoroute 30, 2016, option nord, avec 93 000 véhicules, étant donné qu'on est en dépression et étant donné que les véhicules roulent plus rapidement, on est à 8.2.

2840 Donc, c'est un petit peu plus bas que le statu quo à 2016. Et, l'autoroute 30, 2016, avec l'option sud, DJMA 50 000 véhicules, à ce moment-là on est à peu près à 9, à peu près l'équivalent. C'est un petit peu plus élevé pour le CO parce que les véhicules roulent plus lentement.

2845 Si on compare à la norme horaire qui est de 30, on peut voir qu'il n'y a aucun problème de contamination pour le CO. Pour les NO_x, c'est un peu le même phénomène, sauf que c'est un petit peu plus élevé par rapport à la norme.

LA PRÉSIDENTE :

2850 D'accord. Il nous reste dix minutes avant de prendre une pause. Allez-vous être avec nous, ce soir?

M. PIERRE ARCOUETTE :

Ah! bien sûr.

2855 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

M. PIERRE ARCOUETTE :

2860 Moi, ça ne répond pas du tout.

LA PRÉSIDENTE :

2865 Je vais vérifier quelque chose. Est-ce que monsieur Mario Verville est ici? Est-ce que vous allez être avec nous, ce soir? Est-ce que monsieur Denis Capes est ici? Est-ce que vous allez être ici avec nous, ce soir? Monsieur Yvon Ratté? Vous allez être ici ce soir, aussi? Alors, ce n'est pas grave si on ne réussit pas à passer vos questions cet après-midi? Très bien.

2870 Alors, moi, je vous propose qu'on fasse une pause maintenant parce que ça peut être plus long sur la question de la qualité de l'air. Il nous resterait comme dix minutes seulement. On va revenir avec ces questions-là, ce soir. D'accord? Alors, à tout à l'heure.

2875 **M. PIERRE ARCOUETTE :**

Est-ce que je pourrais terminer par une demande quand même?

2880 **LA PRÉSIDENTE :**

Allez-y.

M. PIERRE ARCOUETTE :

2885 C'est parce qu'on a fait une simulation du tracé nord. J'apprécierais d'avoir une simulation sur le tracé sud.

LA PRÉSIDENTE :

2890 Une simulation?

M. PIERRE ARCOUETTE :

Une simulation sur film. Pourquoi est-ce qu'on n'a pas fait une simulation du tracé sud?

2895

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2900 La simulation du tracé nord a été faite en raison du fait qu'il y a peu d'expérience au Québec d'autoroute surbaissée comme celle-là. Les autoroutes au niveau du sol en milieu de campagne, il y en a beaucoup et on est capable de se représenter assez facilement à quoi ça peut ressembler.

2905 Il y avait aussi plusieurs interventions qu'on a pu lire ou entendre à l'effet que c'était un tronçon du type Décarie, alors qu'à notre avis, ça ne ressemble pas nécessairement sur le plan visuel, loin de là, à un tronçon comme Décarie.

2910 Alors, ce sont les motifs pour lesquels on a préparé une simulation pour le tracé sur la 132 et qu'on n'a pas de simulation pour le tracé option sud. En fait, une simulation de tracé option sud, bien, on aurait pu aller à vol d'oiseau filmer un bout d'autoroute de 20 ou même de 30 dans le bout de Sorel.

M. PIERRE ARCOUETTE :

2915 Je reviens quand même à ma demande. Quand on regarde sur vidéo, bien, c'est intéressant de voir les deux. Et, ça influence aussi. Alors, j'apprécierais, si je peux faire une demande, j'apprécierais d'avoir la même chose au sud.

LA PRÉSIDENTE :

2920 Je vous inviterais à le faire dans le cadre de votre mémoire et, s'il y a lieu, le ministre
pourra le demander s'il le juge nécessaire dans son évaluation.

M. PIERRE ARCOUETTE :

2925 Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie. À tout à l'heure.

2930

Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifiée sous mon serment
d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes
2935 sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

ET, J'AI SIGNÉ:

2940

LISE MAISONNEUVE, s.o.