

**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 7**

Séance tenue le 21 février 2002, à 19 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..... 2

PÉRIODE DE QUESTIONS :

PIERRE ARCOUETTE ..... 12

MARIO VERVILLE ..... 28

DENIS CAPES ..... 35

YVON RATTÉ ..... 42

RÉJEAN GIRARD ..... 47

DENIS BILODEAU ..... 54

REPRISE DE LA SÉANCE ..... 57

NORMAND LAFORCE ..... 57

YVES FALLU..... 72

RÉAL McNEIL ..... 78

EVA JOHNSON ..... 87

DENIS TOUGAS..... 95

PHILOMENA KOUGEMITROS..... 105

GINETTE RACINE..... 117

YVON RATTÉ ..... 119

NORMAND LAFORCE ..... 129

GILLES PÉPIN ..... 137

RÉAL McNEIL ..... 138

MARIO ARSENAULT ..... 140

**MOT DE LA PRÉSIDENTE**

**LA PRÉSIDENTE :**

5           Bonsoir! Bienvenue à cette septième et dernière séance d'audience publique de la première partie de l'audience portant sur le projet de construction de l'autoroute 30, de Sainte-Catherine à l'autoroute 15.

10           Alors, nous allons tenter de finir le tour de la question, ce soir, aller chercher toute l'information dont vous avez besoin pour préparer vos mémoires ou votre prise de position, qu'on attend en deuxième partie d'audience publique le 25 mars.

15           Je vous rappelle que pour participer à la deuxième partie de l'audience publique, vous devez demander de l'espace, du temps pour ça. C'est jusqu'au 18 mars qu'on vous demande d'appeler pour réserver du temps. Alors, c'est environ une demi-heure qu'on réserve pour vous, pour chaque présentation, parce qu'il y a aussi des échanges avec la commission.

20           Alors, un mémoire, pas besoin d'être expert pour préparer ça, il faut juste être citoyen. Il faut avoir une opinion sur un projet et nous traduire comment vous voyez les choses, qu'est-ce que vous privilégiez. D'abord, est-ce que le projet à l'étude est justifié; et, si oui, quelle est la solution que vous privilégiez, quelles sont les conditions qui permettraient de rendre la solution que vous privilégiez la plus intéressante pour une intégration harmonieuse dans l'environnement à la fois biophysique et social.

25           Alors, vous êtes invités à le faire. C'est important. Nous nous servirons de toutes vos présentations, tout ce qu'on aura entendu pour faire un bilan, un état de situation, pour transmettre dans notre rapport un éclairage pour la décision qui se prendra par la suite au Conseil des ministres.

30           Alors, tout ce qu'on a eu comme information depuis le début, bien sûr, c'est rendu disponible dans les centres de consultation et, dans la mesure du possible, sur notre site Internet lorsque les documents s'y prêtent. De même, vos mémoires pourront aussi être rendus disponibles sur le site Internet.

35           Alors, pour prendre les arrangements, vous appelez au 1-800-463-4732 ou vous communiquez avec le secrétariat de la commission sur le site Internet. Mais vous avez toutes ces données-là au secrétariat derrière la salle.

40           Alors, on vous rappelle que pour aller chercher de l'information, il faut d'abord s'inscrire au registre. Il demeure ouvert pour le moment. Et les questions par la suite vont nous être adressées, on va aller chercher les réponses pour vous, avec vous.

          Alors, je demanderais d'abord au promoteur s'ils ont des documents à déposer ou de l'information additionnelle à fournir ce soir.

45

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Oui, madame la présidente, nous avons quelques documents à déposer, entre autres les acétates dont on s'est servi jusqu'à maintenant:

50

- Options évaluées X horizon 2016;
- Débits sur 3 heures de pointe du matin, système de gestion de circulation au pont Honoré-Mercier, transport en communXréseaux;
- Identification des sites potentiels de stationnements incitatifs;
- Utilisation du sol près des tracés étudiés;
- Description du tracé de l'axe route 132, près du chemin Saint-François-Xavier;
- Description du tracé de l'axe route 132, près de la rue Principale à du boulevard Georges-Gagné Nord;

55

- Description du tracé de l'axe route 132, près de la rue Saint-Pierre (route 209) et boulevard des Écluses;

60

- Description du tracé de l'axe route 132, près de la rue Brébeuf;
- Description du tracé de l'axe route 132, près de la rue Monchamp, Centrale et Léo;
- Description du tracé de l'axe route 132, près de l'autoroute 30 actuelle à Sainte-Catherine;
- Description du tracé de l'axe route 132, jonction avec l'autoroute 30 actuelle à Sainte-Catherine.

65

Nous avons aussi déposé toutes les acétates qui ont servi à la présentation de monsieur Éric Delisle hier soir, prolongement de l'autoroute 30, 10.1 à 10.13.

70

Nous avons aussi la réponse à la question qui a été posée par la Municipalité de Delson concernant le secteur Georges-Gagné Nord, les superficies à acquérir. Si vous voulez, on peut vous communiquer l'information maintenant et on déposera demain la documentation.

**LA PRÉSIDENTE :**

75

S'il vous plaît.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

80

Alors, monsieur Lanteigne, s'il vous plaît.

**M. GILDARD LANTEIGNE :**

85           Donc, à la question posée, à savoir combien de superficie additionnelle on a besoin pour aménager la bretelle qui permet d'accéder à l'axe du boulevard Georges-Gagné, la réponse est en couleur, à savoir sur quatre propriétés, un total de 18 400 mètres carrés. Ça représente environ 400 mètres de longueur par un maximum de 65 mètres de largeur.

90           **LA PRÉSIDENTE :**

              Merci. Ça va?  
              Du côté des personnes-ressources, documents ou informations à fournir?

95           **M. JACQUES ALAIN :**

              Oui, madame la présidente, j'aimerais apporter une réponse à la question de monsieur Paré cet après-midi. Alors, vous aviez demandé s'il existait un seuil de densité de population qui permettrait d'obliger les gens à s'alimenter dans le réseau d'aqueduc existant au lieu de  
100       s'alimenter dans un puits individuel. Je me suis informé auprès du Service de technique des eaux au ministère, il n'existe pas de normes ou de règlement quelconque en rapport avec ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

105           Merci.  
              Autres précisions ou informations à fournir?

**M. PIERRE LARGY :**

110           Oui, madame la présidente, je vais déposer les informations de ma présentation de plus tard, qui avaient été demandées hier soir.

**LA PRÉSIDENTE :**

115           Est-ce que vous avez à les commenter ou si c'est complet à l'information que vous avez donnée?

**M. PIERRE LARGY :**

120           Non. Je pense que la demande, ça avait été de présenter et commenter les travaux qui avaient été faits dans les années 80 sur le tracé sud.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, vous seriez prêt à donner de l'information sur ça?

**M. PIERRE LARGY :**

Dès que vous voudrez, madame la présidente.

**LA PRÉSIDENTE :**

On est prêts.

**M. PIERRE LARGY :**

C'est très bien. Alors, ce qu'on m'avait demandé de vous présenter, c'était un petit peu la démarche que la MRC avait faite en regard de la possibilité d'un tracé au sud de la zone urbaine, au cours des années 80, lors de la confection de son premier schéma d'aménagement.

Peut-être pour une meilleure compréhension, madame la présidente, de la commission et des personnes qui sont présentes, juste situer rapidement la MRC et son rôle.

Alors, la MRC de Roussillon, c'est un organisme supralocal, c'est-à-dire ça regroupe les onze municipalités de la MRC de Roussillon. Alors, le territoire est montré sur la carte. Et ça débute à l'est par La Prairie, et c'est toutes les villes du secteur est, et ça contourne la réserve de Kahnawake, et ça inclut aussi Saint-Isidore, Mercier, Châteauguay et Léry. Alors, onze municipalités pour une population, aujourd'hui, d'à peu près 140 000 habitants.

La MRC a été créée en vertu d'une loi du gouvernement du Québec en 1982. Par contre, le projet autoroutier du ministère avait été annoncé. Les expropriations dans l'axe de la 132, ici, avaient eu lieu au début des années 70. Donc, quand la MRC a été formée, son mandat premier était de concevoir un plan de développement pour la région, qu'on appelle le schéma d'aménagement. Les travaux ont débuté au cours de 1983 et se sont terminés à la fin de 1986. Cet exercice-là donc venait nous donner un document guide. Et on demandait par la suite aux municipalités de se conformer aux grandes orientations de développement qui étaient identifiées là.

En plus, ce document-là, le schéma d'aménagement créait aussi et crée toujours des obligations face au gouvernement. Donc, ce qu'on met là, doit en bout de ligne être approuvé par le gouvernement avant qu'on puisse entrer en vigueur les contrôles du document. Donc, ça implique forcément une négociation avec le gouvernement, et c'est d'ailleurs ce qui a eu lieu.

Alors, il y a eu plusieurs étapes de production du schéma d'aménagement. Il y a eu une version préliminaire qui a été faite pour consultation avec les municipalités locales, une autre

avec le gouvernement. Et c'est au cours de ces premières démarches de réflexion qu'il y a eu différentes propositions qui ont été faites.

Ici, je vous présente un extrait d'une version préliminaire du schéma d'aménagement. Et pour resituer tout le monde encore une fois, on a la Ville de La Prairie, ici, Candiac, Delson, Sainte-Catherine. On aperçoit sur ce plan-là aussi l'autoroute 15, qui était autoroute dans ces années-là, l'axe de la route 132, qui était construite évidemment. On rentre, ici, dans la réserve de Kahnawake, donc éventuellement vers le pont.

Ce que vous voyez sur ce plan-là aussi est le fameux tracé sud. Alors, toute la route qui est indiquée, ici, était le projet autoroutier que la MRC envisageait pour son territoire. Je tiens peut-être à vous signaler qu'il s'agit d'une réflexion qui avait eu lieu vers le milieu des années 80. Il n'y avait aucun tronçon de l'autoroute 30 qui était construit sur notre territoire. Donc, la question était encore bien ouverte. Si vous voulez, il y avait une fenêtre d'opportunité pour discuter des différents tracés qui étaient encore possibles sur le territoire. Alors, la discussion donc a été entreprise. Vous remarquerez qu'aujourd'hui, la réalité est différente dans ce coin-là et il n'y a pas d'axe, ici, qui avait été identifié, d'axe de circulation.

La démarche demandait aussi aux municipalités une certaine remise en question de certains plans de développement. Parce que le plan n'est peut-être pas très clair, mais le plan montre, ici, une espèce de zone le long de la 132 et c'était un axe où on privilégiait le commerce de grandes surfaces et les équipements publics, tels hôpitaux, Cégeps, écoles secondaires, genre d'équipements qui engendreraient des déplacements de circulation assez importants. Donc, on se disait qu'on les placerait le long de cet axe-là. Comme il avait été annoncé au cours des années 70 que l'autoroute était pour passer dans cet axe-là, les municipalités avaient commencé à planifier en fonction d'un équipement routier majeur dans l'axe.

Donc, quand la discussion a été amenée sur la table pour une planification à long terme, on a dit: \*Est-ce qu'on peut considérer un axe autoroutier ici? Mais il y a aussi une autre option de peut-être le faire passer au sud.+ Alors, c'est ce que ce plan démontre. Et ça impliquait dans le temps une volonté de compromis de plusieurs des municipalités, qui avaient prévu autre chose et une connexion autoroutière ici. Alors, on avait dit: \*Dans un contexte comme ça, il y aurait quand même un axe de circulation importante ici, mais qui se rapprocherait probablement plus à un concept comme on connaît aujourd'hui sur le boulevard Taschereau dans la nouvelle ville de Longueuil.

Le tracé avait été soumis au gouvernement dans le cadre de nos échanges formels. Et là, il fallait que le gouvernement réagisse assez clairement parce que si jamais on gardait ce tracé-là, ça créait une certaine obligation pour le gouvernement aussi. Et c'est au cours de l'année 1985, lorsque le gouvernement nous répondait par des canaux formels, qu'il nous a clairement indiqué qu'il avait depuis bien longtemps privilégié l'arrivée de l'autoroute sur l'axe de la 132 et que notre proposition allait à l'encontre de ses intentions de projet majeur de route dans notre région.

Alors, les municipalités ont donc dû tenir compte de ça, parce qu'il s'agit d'une démarche collaborative et non pas chacun dans chaque coin. Malgré que le temps de proposer ça, selon moi comme agent de planification, c'était approprié parce que, encore, la fenêtre d'opportunité était là, parce que les choix clés n'avaient pas encore été pris et construits sur le territoire.

Par contre, comme vous pouvez voir, ça, c'est un extrait du schéma d'aménagement de 86, qui a été adopté et qui est éventuellement rentré en vigueur. Alors, on identifie déjà le tracé qui s'en venait d'un axe routier majeur à être implanté par le gouvernement. On identifie aussi l'axe de la 132 en connexion. Et les traits sur le plan indiquent que les travaux sont à faire prioritairement.

Par contre, l'autre symbole indique que c'est un lien routier à planter quand même à court terme. Alors, au niveau de la planification, court terme veut généralement dire 5 ans ou moins; moyen terme, 5 à 10 ans. Alors, dans les faits, cet axe-là est arrivé vers 95. Donc, ça a été un peu plus long que ce qu'on aurait souhaité.

Mais déjà, on a corrigé notre planification du territoire, au niveau régional, pour refléter finalement les négociations et les consensus qui avaient fini par être dégagés. Donc, ça, ça représente un repositionnement de la part des municipalités en se disant: \*Depuis 86, on comprend que la construction va se faire dans cet axe-là d'une autoroute 30.+

Par la suite, conformément à nos obligations dans la loi, le premier schéma d'aménagement a dû être revu à fond. Et c'était donc l'occasion, tant pour nos partenaires municipaux locaux que nos partenaires gouvernementaux, les différents ministères, de revoir un peu le contenu du schéma actuel et de l'actualiser avec les nouvelles données, les nouvelles connaissances, les nouveaux projets qui sont venus à terme après 10 ans.

Et dans ce contexte-là, ici, je vous présente un plan tiré du schéma d'aménagement révisé. Il est adopté. Par contre, il n'est pas encore en vigueur parce que le gouvernement doit donner sa réaction et un peu donner son approbation. Cette réaction-là devrait venir probablement au mois de mai de cette année.

Mais compte tenu du fait que ce tronçon d'autoroute là est construit jusqu'ici, alors les jeux sont faits jusqu'à cet endroit-là. Tout de suite après la crise amérindienne, les jeux ont été faits ici aussi. Donc, de toute évidence, on avait un point là et un point là. Et comme un des objectifs des autoroutes, c'est des déplacements rapides sur des distances aussi rectilignes que possible, c'est assez évident d'un point de vue logique qu'on rejoindrait les deux bouts par là.

Aussi, il y avait plusieurs projets commerciaux ou des sites à potentiel commercial qui avaient été identifiés, depuis les années 70, par les municipalités. Alors, ils ont tout simplement repris leur planification d'origine, du temps, ils se sont réajustés. Et aussi, en considérant le nouveau type d'implantation commerciale qu'on a vu apparaître au début des années 90 -- pour l'illustrer, on peut penser au genre de développement commercial qu'on

rencontre sur le boulevard Taschereau dans le bout de Brossard, plus de *strip* linéaire, un petit centre d'achats après un autre.

Mais ce qui a vraiment décollé, au cours du milieu des années 90, un petit peu plus tôt aux États-Unis, c'était plutôt les *power centers*, les *hub*. Et l'exemple le plus clair qu'on a ici sur la Rive-Sud, c'est l'exemple des Promenades Saint-Bruno. Donc, le long d'un grand axe de circulation important, les déplacements se font facilement, drainent des plus grands secteurs. On voit l'arrivée des Promenades, un équipement majeur qui draine. Et à ça se sont raccrochés toute une série d'autres magasins grande surface, que ce soit Future Shop, Réno-Dépôt, Bureau en gros, le grand Canadian Tire qui est venu en arrière. Alors, c'est ça qu'on constate, depuis les années 90, qui est la nouvelle forme de développement commercial. Et donc, ce type de développement commercial qu'on voit nécessite des axes de type autoroutier qui facilitent les déplacements.

Donc, compte tenu de ça, compte tenu des espaces commerciaux qui étaient identifiés depuis vingt ans le long de cet axe-là et des enjeux qui avaient été faits par le gouvernement aux deux extrémités des points de la zone sous étude, il nous semblait assez évident que l'autoroute était pour passer là.

C'est dans ce contexte-là, vers 1996, 1997, au niveau de la MRC, la réflexion est devenue assez évidente qu'il fallait maintenant positionner nos villes pour pouvoir accueillir adéquatement cet équipement-là, qui rentrait dans une zone urbaine déjà établie au nord et au sud. Alors, on a incité nos municipalités limitrophes à se concerter et se regrouper ensemble pour un peu parler d'une voix unifiée au ministère des Transports sur les enjeux que représentait la construction de l'autoroute 30.

C'est un peu comme ça qu'on a vu arriver dans le décor le Comité intermunicipal pour l'autoroute 30 qui, depuis, je crois, 97, entretient des discussions de plus en plus serrées avec le ministère des Transports en vue de permettre une insertion adéquate de l'autoroute dans la trame urbaine déjà construite.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Monsieur Largy, j'aimerais que vous nous parliez des affectations de part et d'autre de la route 132, tel que prévu au schéma dans sa version la plus récente, les utilisations.

**M. PIERRE LARGY :**

On continue à identifier, ici, un pôle majeur pour les équipements commerciaux et publics d'envergure; encore une fois, les centres d'achats de plus grande superficie. On est allé chercher aussi les superficies qu'on associe avec les magasins à grande surface et aussi des équipements, tel un Cégep ou quelque chose comme ça, qui engendraient beaucoup de circulation, de déplacements. Alors, le schéma a identifié un corridor spécial ici, ainsi qu'un autre dans ce secteur-là à Châteauguay.

300           En plus de ça, il y a d'autres affectations autour. Il y a des zones industrielles qui sont  
toujours présentes, comme on connaît. Et il y a aussi des affectations dites urbaines et qui sont  
essentiellement des secteurs résidentiels avec un peu de commerces de quartier. Alors, c'est la  
même planification qu'on avait faite en 87, qui a tout simplement été mise à jour, compte tenu  
de l'expérience d'application qu'on a connue.

305

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

          Au moment actuel, la route 132 offre plutôt l'exemple d'être bordée par une succession  
d'équipements de différentes grosseurs, dont certains sont plutôt petits: des restaurants, des  
310       motels, de temps en temps des enclaves résidentielles, des restos rapides et ainsi de suite.

          Si la route 132, et/ou avec ou sans autoroute, est appelée à remplir la vocation que  
vous décrivez, est-ce qu'on doit s'attendre à ce que des grands équipements, des grands  
espaces remplacent progressivement les équipements existants? En d'autres termes, que les  
315       McDonald existants ou les Bec Sucre existants ou les grosses Orange existantes soient  
progressivement remplacés par des centres d'achats d'envergure régionale.

**M. PIERRE LARGY :**

320           Je pense que toute artère commerciale, quand on les regarde sur une période de  
quelques décennies, on voit qu'il y a une évolution. L'activité urbaine, c'est une activité  
dynamique. Il y a des quartiers qui sont populaires, des quartiers qui perdent leur popularité. Il y  
a des rues commerciales qui fonctionnent très bien dans les années 50, elles déperissent au  
cours des années 80.

325

          Qu'est-ce qui se passe? C'est que les besoins de la clientèle changent, la technologie  
joue un rôle dans ça. Il y a des commerces là qui se sont implantés au cours des années 60, au  
cours des années 70, 80. Je pense qu'il faut s'attendre de façon naturelle à une évolution et un  
remplacement.

330

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

335            Quand vous dites: \*de façon naturelle+, c'est donc que les affectations du schéma ou les zonages municipaux ne sont pas présentement conçus pour favoriser les remembrements ou les regroupements de terrains visant à faciliter l'avènement de ces équipements-là.

**M. PIERRE LARGY :**

340            Ce que je veux peut-être plus dire, c'est qu'au niveau de la planification régionale, la MRC a clairement identifié l'endroit le plus propice et a un peu facilité et tenté d'encadrer l'arrivée de ces équipements-là si les forces du marché le dictent et si les volontés gouvernementales l'identifient.

345            Alors, je pense qu'il y aurait eu une évolution normale, de toute façon, sur cet axe routier là. La planification régionale vient un peu l'encadrer, demande aux municipalités de compléter cet encadrement-là par des règles un peu plus fines, adaptées à leur territoire précis.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

350            Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

355            Merci.  
Je vous demanderais de vous inscrire pour poser des questions.

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

360            Juste un point d'information. C'est parce que, hier, c'est moi qui avais demandé à monsieur Largy de présenter cette acétate-là parce que j'avais des questions à vous poser.

**LA PRÉSIDENTE :**

365            Mais il va revenir tout à l'heure, parce qu'on a une présentation qu'on veut demander au ministère des Transports avant, et il répondra à votre question.

370            Il y a des gens qui ont demandé que soit repris, sommairement cependant, la question de l'impact sonore et les atténuations qui pourraient être mises en place en ce qui concerne le tronçon option sud. Alors, est-ce que vous pouvez faire la présentation?

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

375           Oui, madame la présidente. Je vais demander à Line Gamache de procéder.

**Mme LINE GAMACHE :**

380           Des simulations sonores ont été réalisées pour l'option sud. Les données qui ont été  
utilisées, les données de circulation, il s'agit de 34 000 véhicules/jour. C'est ce qu'on retrouve  
dans les études. Et ceci inclut un peu plus que 7 000 camions, dont près de 6 000 camions  
lourds. La vitesse qui a été utilisée pour évaluer le bruit est de 100 kilomètres/heure. On a aussi  
considéré le fait que l'autoroute 30 passe ici par-dessus la route 209 et voie ferrée. Donc, ici,  
elle est plus haute que le terrain naturel.

385           Les lignes qu'on voit, les lignes rouge, verte et bleue, ça correspond à des niveaux  
sonores. La ligne rouge qu'on voit ici, qui borde la première rangée de maisons, correspond à  
60 décibels. Actuellement, il y a des relevés qui ont été faits en 97, mais les niveaux sonores  
n'ont probablement pas varié depuis ce temps-là tellement, les niveaux sonores sont d'environ  
390 45 décibels.

          Pour la première rangée de maisons, il a été évalué que les niveaux seraient de l'ordre  
de 61. Et ça, c'est une moyenne sur 24 heures. Ça correspond pour les résidences à une  
augmentation entre 13 et 16 décibels, ce qui, dans les faits, correspond à une impression de  
395 presque quadrupler finalement le bruit qui existe dans le secteur.

          La ligne de 45, on la retrouve ici plus loin dans le quartier. En fait, elle devrait se  
prolonger l'autre côté, mais puisqu'on n'avait pas tellement de temps pour produire la carte, il a  
fallu réduire le nombre de points de calcul. Et dans les faits, elle devrait être à peu près ici.

400           Donc, pour l'option sud, on a calculé qu'il y aurait environ 56 résidences qui seraient  
impactées: dont 35, impact fort, c'est-à-dire des augmentations, comme je vous ai dit, entre 13  
et 16 décibels; 21, impact moyen, des augmentations entre 11 et 12, qui correspond à peu  
près à deux fois plus de bruit.

405           Pour atténuer ces impacts-là, on a fait plusieurs scénarios. Par exemple, on a essayé  
d'implanter, ici, un écran en bordure de l'autoroute 30. Ce serait un écran de type mur parce  
que cet écran-là devrait suivre l'autoroute 30, donc même dans sa partie en surélevé. Un écran  
de 3 mètres. Et c'est le maximum qu'on pourrait aller chercher parce que plus que ça, on  
410 n'obtient pas de réduction supplémentaire. Un écran de 3 mètres permettrait de réduire  
d'environ 5 décibels les niveaux sonores, ce qui fait que pour les maisons qui subissent l'impact  
le plus fort ici, on pourrait aller chercher des niveaux sonores d'environ 56, ce qui est encore  
deux fois plus de bruit que ce qu'il y a actuellement.

415 L'autre possibilité, ce serait d'implanter un écran en bordure des résidences, en autant qu'on puisse s'entendre avec les propriétaires de ces terrains-là pour construire un écran. Et ce serait possible de mettre soit un mur, soit une butte.

420 Une butte, par contre, il faudrait aller chercher environ 17 mètres, entre 55 et 60 pieds de largeur pour construire la butte. Il y a deux hauteurs de butte qui ont été évaluées, soit 3 mètres et 4 mètres. Ça permet d'aller chercher des réductions d'à peu près 10 décibels, ce qui est deux fois moins de bruit, donc de ramener les niveaux sonores aux alentours de 50, 51, ce qui est un peu plus élevé. Ce que ça va faire pour les premières rangées de maisons, c'est qu'on va garder des impacts faibles dans l'ensemble.

425 **LA PRÉSIDENTE :**

Pardon? Pouvez-vous le répéter ça?

430 **Mme LINE GAMACHE :**

C'est qu'avec un écran ici en bordure des résidences, on va obtenir une réduction de 10 décibels, environ. Et les premières rangées de maisons, qui subissaient un impact fort, vont quand même conserver un impact sonore qui serait faible. Parce qu'il y a des augmentations quand même des niveaux sonores de 5 à 6, à peu près.

**LA PRÉSIDENTE :**

440 Rendu à la ligne verte, le bloc entre la ligne rouge et la ligne verte, ce serait à ce moment-là quelle réduction pour cette zone-là?

**Mme LINE GAMACHE :**

445 Les réductions pour les autres rangées de maisons, je ne les ai pas ici, mais ce serait peut-être un petit peu moins, mais je n'ai pas les chiffres ici. Par contre, ils subissent quand même un impact sonore qui est moins élevé. Et les résidences qui sont situées en deuxième rangée ont quand même une première rangée de maisons devant eux qui font un écran déjà.

450 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Merci pour votre présentation, ça pourra peut-être servir pour des questions.

455 Il y a beaucoup de gens inscrits ce soir. Je vous demanderais d'éviter les préambules pour donner la chance à tout le monde de poser leurs questions. Si on ne réussit pas à tout passer ce soir X on peut finir tard, c'est déjà arrivé X on va travailler aussi par écrit, mais on va essayer d'aller chercher toute l'information pour vous ce soir.

Alors, on va continuer avec monsieur Pierre Arcouette qui avait commencé cet après-midi. Alors, c'est sur la qualité de l'air, je vous demanderais de vous préparer.

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

J'aimerais qu'on affiche encore les deux tracés, si c'était possible. Ma question était, lorsqu'elle s'est terminée... je trouvais que j'avais une question simple, qui méritait une réponse simple, je demandais simplement quelle était la direction des vents en été et en hiver.

**LA PRÉSIDENTE :**

Bien.

**M. YVES COMTOIS :**

Madame la présidente, vous avez ici sur l'acétate la rose des vents annuels. C'est donc dire que les vents dominants dans le secteur prédominant en direction venant de l'ouest vers l'est, avec une bonne composante du nord-ouest vers le sud-est et une autre composante moindre, ici, du sud-ouest vers le nord-est. Il s'agit d'une rose des vents annuels. Ça peut varier un petit peu d'une saison à l'autre. Mais règle générale, c'est quand même la tendance qu'on va retrouver en été, en hiver. L'hiver, on sait qu'il peut y avoir dans certains hivers une plus forte composante de vent du nord-est, mais c'est variable, comme nos hivers le sont.

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

J'aimerais que vous m'expliquiez, en faisant l'autoroute 30 dans l'axe de la 132 avec les vents dominants de l'ouest à l'est, l'étendue de la pollution. Parce que je regarde ici, en tout cas je ne sais pas si ça veut dire quelque chose, mais c'est un nuage, un genre de nuage toxique qui est très étendu. Ça va jusqu'à la voie ferrée, je crois, du Canadien Pacifique.

Alors, ma question est: j'aimerais que vous me montriez avec votre laser si les vents, l'hiver, mettons l'hiver, sont au nord vers le sud, alors c'est donc dire que toute la partie de Saint-Constant et Delson devrait être polluée par ce nuage toxique là ou cette pollution-là. En tout cas, corrigez-moi si je me trompe.

**M. YVES COMTOIS :**

C'est évident que la route produisant des contaminants, ils seront dispersés par les vents. Maintenant, il faut s'entendre à partir de quand est-ce qu'on parle de pollution? C'est toujours une question de concentration et d'exposition.

Ce que j'essayais d'expliquer avant la pause, ce soir, c'est que lorsqu'on regarde les résultats des pires cas qu'on a simulés en bordure de l'autoroute, on est déjà très en deçà des normes généralement admises. Si on rajoute à ça un facteur de dispersion lié à des vents, on a

pour effet de réduire encore plus la concentration en bordure de l'autoroute ou dans les quartiers résidentiels.

505           Donc, on peut parler, oui, théoriquement, il va y avoir une pollution ou une dispersion des contaminants, mais à des concentrations très, très, très faibles.

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

510           Quand le médecin est apparu hier, il a parlé X en tout cas, il a été très explicite, je crois X des dangers et, pour nous, c'est dangereux.

              Maintenant, ma question aussi s'adresse au sud en tenant compte des vents. Alors, si je dis que l'autoroute passe au sud et que les vents soufflent vers les champs où est-ce qu'il n'y a  
515           presque pas âmes qui vivent, alors moi, si on me dit que le moindre impact est au nord, bien, ça ne marche pas, à moins que je sois fou là.

**LA PRÉSIDENTE :**

520           D'accord. Pourriez-vous nous faire le comparable en termes de qualité d'air, situation la plus difficile à vivre, si vous voulez, celle qui est considérée comme la pire, donc pas de vent, hiver, versus un temps au moment où il vente, où il y a des vents justement.

              Quand vous avez fait votre modèle, vous avez pris la situation extrême ou la pire, si  
525           vous voulez. Est-ce que vous pouvez nous dire un estimé? Vous avez déjà fait des évaluations pour les émanations provenant d'usines. Est-ce que vous pouvez nous dire, lorsqu'il vente comme ça, un vent moyen, ça représente une dispersion de combien? Est-ce que ça devient une dilution de 1 dans 100, 1 dans 1 000, par rapport à une situation stagnante au niveau d'une autoroute? Est-ce que vous avez des données?

530

**M. YVES COMTOIS :**

              On peut en avoir. Naturellement, ça dépend toujours X chacun est un cas d'espèce X ça dépend de la vitesse du vent, ça dépend des conditions de température, de turbulence, etc.,  
535           etc. Mais j'aimerais peut-être, une façon indirecte de vous répondre, vous montrer ici -- bon, voici les résultats. C'est les résultats pour des concentrations maximales horaires de monoxyde de carbone calculé dans l'air ambiant, contribution de l'autoroute avec les voies de service. Sur tout le tracé de l'autoroute, c'est le pire endroit, c'est le 6.2 qu'on a ici, dans des conditions extrêmes de stabilité.

540

              Ce que vous pouvez voir, on a une échelle ici, là, c'est qu'à peu près à 200 mètres de l'emprise de l'autoroute, on a déjà réduit par 3 la concentration. Donc, si vous rajoutez un vent X qui amène une dilution au départ sur mon autoroute de 50 %, bien, ici, je n'aurai plus 6.2, je vais avoir 3.1; et ici, je vais tomber à 0.8. Donc, ça dépend du critère de vent que je peux

545 prendre. Mais c'est sûr que dès qu'il se met à venter, mes résultats vont être infiniment  
meilleurs que ce que j'ai là.

**LA PRÉSIDENTE :**

550 Ce que vous nous présentez là, c'est une figure où c'est calculé, c'est une hypothèse  
avec des modèles mathématiques.

**M. YVES COMTOIS :**

555 Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

560 Mais à partir de quelle distance de la voie, de l'autoroute, on obtient des concentrations  
atmosphériques qu'on peut considérer comme relativement stables? En arrière, là, on voit  
qu'on arrive avec 1.4, 1.2. Où on ne voit plus d'influence. Ce que je veux dire, la zone où on ne  
voit plus d'influence, c'est quoi comme distance?

**M. YVES COMTOIS :**

565 C'est parce qu'un modèle mathématique, c'est toujours bien bête. Je peux aller à la  
cinquième décimale, il y aura toujours quelque chose à calculer, sauf qu'à un moment donné...

**LA PRÉSIDENTE :**

570 Mais significatif. Je veux dire, la zone où il y a une influence significative pour une  
condition extrême de stabilité, ça a l'air de quoi?

**M. YVES COMTOIS :**

575 Ce que je peux vous répondre là-dessus, si on regarde ce qu'on a pris comme  
hypothèse pour le milieu ambiant, qui est 2.8 ici, donc on peut supposer que lorsqu'on arrive en  
bas de 2.8, on est en bas du bruit de fond. Donc, c'est à peu près ça. Donc, les chiffres que je  
vous présentais, quand on est déjà à 1.7, on est en bas du bruit de fond.

580

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

Ça ne répond pas à ma question. Vous ne comprenez pas. Ils sont toujours en train de nous ramener au nord, que le moindre impact est au nord. Je veux savoir, étant donné que si ça passait au sud, étant donné les vents dominants qui vont se diriger vers des champs où est-ce qu'il n'y a personne, je veux entendre de leur part, est-ce que le moindre impact est au sud ou il est au nord encore? Est-ce que quelqu'un peut me répondre?

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, le moindre impact, est-ce que ça tient compte du nombre de personnes en périphérie? S'il n'y a personne autour, est-ce que c'est comme le moindre impact? Ce n'est pas le cas, là, mais...

**M. YVES COMTOIS :**

Il est évident que si on a l'autoroute au sud, autour de l'autoroute au sud, je veux dire, on va avoir le même phénomène, mais donc nos plus fortes concentrations sont dans les champs. Il n'y a pas de problème. Mais ce qui nous intéresse ici...

**LA PRÉSIDENTE :**

Un instant, on va regarder les distances. Qu'est-ce qui est important, c'est les distances aussi. Reprenez l'autre, parce qu'il y a quand même des distances. Ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas de monde dans le tronçon sud. On va regarder les distances. À partir de quelle distance on arrive à ce que vous considérez être comme le bruit de fond, c'est-à-dire on ne voit pas de différence significative de concentration.

**M. YVES COMTOIS :**

Ici, voyez-vous, on aurait quelque chose comme 2.6 qui serait attribuable à l'autoroute. Alors, on peut parler d'une distance de quoi? À peu près 60, 70, 80 mètres.

**LA PRÉSIDENTE :**

80 mètres...

**M. YVES COMTOIS :**

Disons.

**LA PRÉSIDENTE :**

... où on a une zone d'influence.

**M. YVES COMTOIS :**

Après ça, on arriverait à quelque chose de relativement très faible.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, pour répondre à votre question, pourriez-vous reprendre la figure avec option sud, 80 mètres se situe où, la zone de 80 mètres?

**M. YVES COMTOIS :**

Ici, 1 centimètre, à l'échelle, ça nous donne 350 mètres. Donc, ici, on a... on me dit 350 mètres le plus près.

**LA PRÉSIDENTE :**

250 mètres?

**M. YVES COMTOIS :**

En tout cas, c'est de l'ordre de 200 à 300 mètres. Donc, ici, on peut parler, c'est un peu moins de 300 mètres, à vue de nez. 230 mètres, ce qu'on me dit.

**LA PRÉSIDENTE :**

Donc, est-ce que vous estimez que c'est dans la zone d'influence pour l'air, pour l'atmosphère?

**M. YVES COMTOIS :**

C'est-à-dire qu'on est certainement très en deçà des normes pour les résidants qui demeurent dans ce coin-là.

Nous, ce qui nous a intéressés lorsqu'on a fait nos simulations, parce qu'on savait implicitement qu'il n'y avait aucun problème ici, c'était de voir dans ce scénario-là qu'est-ce qui

restait sur la 132. Parce qu'il faut tenir compte qu'il va y avoir quand même un certain volume de trafic sur la 132, que le tracé de la 132 est en grande partie au niveau du sol et que les véhicules vont circuler plus lentement.

Alors, c'est pour ça qu'on a simulé les différents scénarios, mais toujours sur la 132. Parce que l'option au sud, ça ne donnait rien de la simuler, on savait déjà les résultats.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

**M. YVES COMTOIS :**

Donc, ce que ça donne, si on prend la route 132 avec l'option sud ici, ce qu'on arrive, c'est un résultat qui est, à toutes fins pratiques, similaire par rapport avec l'autre option.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Ça, monsieur, je pense que ça demande des explications. Parce qu'il est similaire mais il est quand même légèrement supérieur, de un, mais surtout le débit est considérablement inférieur.

**M. YVES COMTOIS :**

Oui.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Alors, j'imagine qu'il y a une explication ou il y a des raisons pour lesquelles, tout en ayant un débit qui est presque la moitié moindre avec l'option sud X on parle toujours, bien sûr, du débit sur la 132 X que vous arriviez malgré tout à une concentration équivalente ou légèrement supérieure.

**M. YVES COMTOIS :**

Pour ça, je vous explique qu'il y a trois choses, si vous voulez, qui rentrent en ligne de compte. D'une part, il y a la question de la saison. Si on regarde ici pour le monoxyde de carbone, il y a plus d'émissions l'hiver que l'été. Mais ça, ça ne change rien entre les deux. Les différences de vitesse, par contre, ont aussi une importance, et lorsqu'on augmente la vitesse, les émissions par gramme/kilomètre diminuent. Donc, quand on pense à un scénario moins rapide versus un scénario plus rapide, ça peut jouer.

Puis aussi, il y a le fait -- bien là, ça, ça joue pour les deux aussi, c'est le remplacement de la flotte qui vient modifier les résultats lorsqu'on compare entre 2016 et la situation actuelle. C'est ce qui peut jouer, finalement.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Si on s'attarde, disons, au scénario 2016 où il y aura l'une ou l'autre des options d'autoroute qui aurait été construite, dans l'option sud, ce qu'on trouverait sur la 132 au nord, c'est une circulation sur un boulevard urbain.

**M. YVES COMTOIS :**

Oui.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Dans l'option nord, on trouverait une circulation divisée en deux: l'une sur les voies rapides et l'autre, qui est quand même relativement considérable, sur des voies de service.

**M. YVES COMTOIS :**

Oui.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Ce qui nous surprend à première vue, c'est qu'avec un débit de 93 000 dans l'option nord, qui comprend quelques dizaines de milliers de voitures sur les voies rapides, mais quelques dizaines de milliers aussi sur les voies de service, vous arriviez malgré tout à une concentration qui n'est pas supérieure à un boulevard urbain.

**M. YVES COMTOIS :**

C'est ça. Ce qui arrive, c'est qu'ici, il ne faut pas oublier que l'autoroute est en dépression, que le gros des véhicules roule rapidement, alors que ça ne serait pas le cas dans le cas d'une autoroute réaménagée.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Sur les voies de service, les voitures ont plus ou moins le même comportement que sur un boulevard urbain, dans la mesure où elles ont de temps à autre à s'arrêter à des feux de circulation, à accélérer ou à décélérer.

Ce que je veux dire par là, c'est que les facteurs qui peuvent contribuer sur un boulevard urbain à ralentir la vitesse et à augmenter proportionnellement les émissions se retrouveraient, pour au moins une partie du débit, sur les voies de service. Est-ce que vous avez tenu compte de ces variables-là?

**M. YVES COMTOIS :**

De la façon qu'on en a tenu compte, c'est en attribuant des vitesses différentes. Comme on a expliqué hier, le modèle ne peut pas tenir compte du fait qu'il y a un feu, qu'on arrête, qu'on repart ou des choses comme ça. Donc, c'est des vitesses constantes qu'on a attribuées. On a dit: \*100 kilomètres/heure sur l'autoroute, 50 kilomètres/heure sur les voies de service.+

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Ou encore 50 kilomètres/heure sur un boulevard urbain.

**M. YVES COMTOIS :**

C'est ça.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Par ailleurs, l'évaluation de la situation actuelle se fait-elle en attribuant des vitesses ou en incorporant la variable des arrêts et des démarrages?

**M. YVES COMTOIS :**

Non, non, c'est les mêmes hypothèses.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

C'est les mêmes hypothèses.

**M. YVES COMTOIS :**

Oui. Parce que ça deviendrait très, très complexe de simuler quelles sont les émissions lors des accélérations, les pertes lors des décélérations. Les modèles ne sont pas faits pour ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

J'ai peut-être déjà posé la question, je me relirai dans les transcriptions, mais est-ce que le modèle tient compte que ce serait une autoroute largement utilisée par du camionnage?

**M. YVES COMTOIS :**

On a pris la même hypothèse pour le camionnage. C'est un 13 %, je pense, à peu près des véhicules.

**LA PRÉSIDENTE :**

Donc, vous avez tenu compte de ça aussi.

**M. YVES COMTOIS :**

Oui, oui, c'est ça.

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

J'aimerais vous entendre dire, monsieur, que le sud a le moins d'impact. C'est ça ma question. Est-ce que vous allez me le dire, oui ou non?

**LA PRÉSIDENTE :**

Un instant! Par rapport à quoi? Par rapport aux résidants?

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

Oui, par rapport aux vents et où est-ce qu'il y aura le moins de pollution. Il m'a parlé de 80 mètres, je crois. Bien, au sud, on parle de 300 mètres.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Je vais diviser votre question en deux. Parce que si on parle du vent et de dispersion, c'est quelque chose de différent de situation où il n'y a pas de vent. La situation où il n'y a pas de vent, c'est là où on trouve...

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

Les dangers, voilà, les plus dangereuses.

**LA PRÉSIDENTE :**

... les situations les pires. D'accord?

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

Oui, mais *anyway*.

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça, c'est quelque chose. Ça, on a vu la réponse tout à l'heure que la zone d'influence n'atteindrait pas la zone de résidences. C'est ce que j'ai compris. La zone d'influence n'atteindrait pas la zone où il y a des résidences parce que c'est beaucoup plus loin par rapport au tracé sud. Ça, c'est la zone d'influence pour les situations les pires.

Maintenant, en ce qui concerne les vents, vous avez raison. Là, je fais de la vulgarisation scientifique, je ne réponds pas pour eux mais j'essaie de faire une synthèse et on va aller confirmer. Quand il y a des vents, il y a de la dispersion.

Comme, par exemple, lorsque les essences avaient du plomb, on pouvait voir en périphérie des voies rapides, par exemple, des sols où il y avait une présence de contamination liée aux hydrocarbures et aux émissions atmosphériques. Là, il y a une zone d'influence mais ça peut être relativement minime. On confirmera tout à l'heure du côté du ministère de l'Environnement. Mais là, il y a une influence par les vents.

Pouvez-vous continuer là-dessus?

**M. YVES COMTOIS :**

Oui. Si je comprends la question un petit peu, on me demande si le tracé sud a plus d'impact que le tracé nord. Ce que je vous dirais, pour les gens ici, si on parle d'une contamination sans seuil, bien, le tracé sud a plus d'impact sur ces gens-là que le tracé nord, puisque le tracé nord est beaucoup plus loin. À strictement parler, c'est ce que ça veut dire. Au total, les deux tracés -- on ne peut pas considérer le tracé sud sans regarder ce qui reste sur la 132, puisqu'on compare les deux tracés.

Si on parle strictement des vents, plus il y a de vent -- on sait déjà que dans les pires conditions, quand il n'y a pas de vent, on est très en deçà des critères admis comme des seuils acceptables. Plus il y aura de vent, mieux ce sera. Maintenant, c'est bien sûr que si j'ai un vent qui vient du nord-ouest et que mon autoroute passe ici, les contaminants vont se disperser dans

cette région-là. Si j'ai des vents du sud-ouest et qui s'en vont par là, bien, ici, les gens de Saint-Constant vont être théoriquement affectés par les autoroutes qui passent là. Et les gens qui sont à Sainte-Catherine seront affectés à ce moment-là par les autoroutes qui passent là.

Je ne peux pas dire beaucoup plus.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

Moi, ça ne répond pas. Parce que premièrement, les vents dominants sont de l'ouest à l'est. Le sud, c'est très minime. Alors, c'est toujours ma question que la moyenne, c'est ouest-est et c'est nord-sud. Alors, c'est bien simple à dire, n'importe quel concombre dans la société pourrait comprendre.

**LA PRÉSIDENTE :**

Un instant. Regardez, je vous inviterais à faire votre réflexion dans votre mémoire, mais cependant, il faut tenir compte aussi, lorsque vous allez examiner la question, il faut tenir compte aussi qu'il y a des seuils à partir desquels les appareils ne détectent pas les différences non plus. Il y a ça aussi.

**M. YVES COMTOIS :**

Ce n'est pas une question dans ce cas-ci d'appareils. C'est une question qu'on fixe un seuil en deçà duquel on juge que les impacts sur la santé sont acceptables. Actuellement, c'est un peu ça. Lorsqu'on parle d'un seuil de 30 ppm, c'est que le ministère de l'Environnement nous dit qu'il faut être en bas du 30 ppm.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Je vais vous poser juste une autre question là-dessus. Les gens ont le droit de voir l'impact comme ils le veulent, on essaie d'éclairer les gens le mieux qu'on peut.

Lorsqu'il y a des vents au-dessus d'une autoroute, est-ce qu'on est en mesure de voir un impact significatif ou mesurable dans l'atmosphère dans un périmètre quelconque ou si on ne peut le voir que lorsqu'on est en situation où il n'y a pas de vent?

**M. YVES COMTOIS :**

915 Non. Répondre à votre question, au niveau d'un appareil de mesure, bien là, ça dépendrait de la sensibilité de l'appareil de mesure. Je ne peux pas vous dire quel est le seuil de détection d'un appareil de mesure à ce niveau-là.

920 Nous, ici, ce qu'on fait, c'est qu'on donne des résultats mathématiques, qui sont testés, qui ont été calibrés ces modèles-là, et qui représentent la réalité d'une façon fiable. Et le modèle lui-même, comme tout ordinateur, il va aller à autant de décimales que vous voulez avoir. Alors, je peux détecter, je pourrais à la rigueur aller sur l'île de Montréal...

925 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça, dans le sens impact, quelque chose de significatif, de .1 par exemple, qu'il y ait quelque chose qu'on voit une influence. À partir de quand on ne voit plus d'influence d'une autoroute par rapport à la présence de vent? Est-ce que ça existe cette information-là? À partir de votre modèle, pourriez-vous nous dire: \*À partir, par exemple, des vents de 10  
930 kilomètres/heure, on ne verra pas d'influence significatif à partir de telle distance de l'autoroute.+ Est-ce que ça peut se faire?

**M. YVES COMTOIS :**

935 Probablement. C'est-à-dire qu'il faut s'entendre sur qu'est-ce qu'on entend comme étant plus d'influence. Si on dit, supposons, .1 ppm, on considère qu'il n'y a plus d'influence, on peut chercher, oui, jusqu'où on va pour trouver le .1 ppm avec différentes forces de vent.

940 Si on regarde les résultats ici, voyez-vous, dans une situation sans vent, on a des résultats ici de 1 ppm. Si on avait du vent qui diluait ça le moins, probablement que très près on arriverait à point... c'est juste une dilution de 1 dans 10, ça ne prend pas beaucoup de vent pour atteindre ça là.

945 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que ces réponses-là vous donnent l'information?

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

Ça ne me satisfait pas du tout. Ça ne répond pas à ma question qui était simple. Je vais rester comme ça, il n'y a pas moyen d'avoir de réponse. Moi, je suis persuadé que dans des champs...

Madame, le ministre Colenette, le ministre des Transports fédéral, a fait un colloque à Toronto concernant la pollution des autoroutes en centre urbain, et ça fait peur. Ça rejoint ce que le médecin a dit hier. Et quand ces gens-là essaient de me diluer ça, de m'étirer ça comme ça, je sais très bien, je ne suis pas fou, en zone agricole où est-ce qu'il n'y a pas personne, vous ne viendrez pas me faire accroire que ça a le même impact ou quoi que ce soit, voyons!

**LA PRÉSIDENTE :**

Je vous inviterai à en discuter dans votre mémoire.

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

Sûr.

**LA PRÉSIDENTE :**

On est allé chercher, je pense, la zone d'influence. On nous a répondu là-dessus. Vous avez ces données-là. On est allé chercher quelle est la distance des habitations tant pour le tracé nord que pour le tracé sud, vous avez ce qu'il faut pour faire votre réflexion. Peut-être que ce n'est pas complet, mais on ne peut pas aller chercher plus que ça.

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

Et en terminant sur cette question-là, avant de poser ma deuxième question, je voudrais simplement... le président des transporteurs du Québec confirme qu'il y aura 2 millions de moins de camions qui passeront sur le boulevard Métropolitain et qui vont passer sur la 30, et il dit aussi, il rajoute que ça va améliorer la qualité de vie de Montréal. Alors, je présume que si ça améliore la qualité de vie de Montréal, ils vont détériorer la nôtre. Ça rejoint un peu ce qu'on dit.

**LA PRÉSIDENTE :**

Très bien. Alors, votre deuxième question?

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

Oui. Si vous voulez mettre l'acétate encore.

**LA PRÉSIDENTE :**

De toute façon, par rapport à ce 2 millions-là, ces chiffres-là ont été discutés déjà et le ministère des Transports a confirmé que les modèles se rapprochaient du 2 millions.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Oui, ça a été établi et on avait déposé des acétates à la première journée.

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

C'était seulement que la partie qui disait aussi que c'était pour améliorer la qualité de vie.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, on va aller sur votre deuxième question.

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

Oui. L'acétate, s'il vous plaît, des deux tracés. Ma deuxième question, monsieur Paré l'a un peu abordée. Elle est en deux volets. L'autoroute, si jamais elle passait au sud, je pense qu'on enlève 4 pieds de terre pour mettre de la pierre, je crois. Est-ce que c'est exact?

**LA PRÉSIDENTE :**

Pouvez-vous confirmer?

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

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

**M. JACQUES VERVILLE :**

Normalement, on enlève un mètre de terre végétale, oui, un mètre.

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

Quand monsieur Paré a parlé de faire un talus, est-ce que c'est pensable de se servir de cette terre-là qu'on enlève et faire un talus et planter...

Parce que quand on a parlé tantôt du son et tout ça, je m'imaginais, je me disais, par esprit d'économie aussi: \*On enlève la terre. Au lieu d'aller la déposer je ne sais pas où, on pourrait faire un talus à ce niveau-là et planter des arbres dessus.+ Alors, les arbres, le talus et le mur antibruit.

**LA PRÉSIDENTE :**

1040                    Alors, justement, cet après-midi, le ministère des Transports a présenté, a expliqué qu'un talus avec de la terre végétale, ça pourrait être un moyen. On va aller voir si le transport de la terre végétale pourrait être utilisée pour ce genre de...

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

1045                    Je vais demander à monsieur Séguin de répondre.

**M. MICHEL SÉGUIN :**

1050                    Tel que madame Gamache l'a souligné, que ce soit un écran ou un talus, effectivement, ça peut avoir un effet positif. Toutefois, on ne se situe pas dans notre emprise.

1055                    Il faut voir aussi que le talus peut occasionner certains problèmes ou certains préjudices pour les propriétés. Ça peut être une excellente mesure pour le bruit; ça peut créer, par contre, des impacts visuels importants et que les résidants ne seraient pas tous, individuellement ou tous, intéressés à ce genre de mesure.

**LA PRÉSIDENTE :**

1060                    D'accord, mais la question était est-ce que ça pourrait servir pour faire ce talus?

**M. MICHEL SÉGUIN :**

1065                    Sans doute.

**LA PRÉSIDENTE :**

1070                    D'accord.

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

1075                    C'est parce que vous parlez de ces gens-là, je demeure là, moi. Ça m'intéresserait.

1080                    Je vais terminer ma question. On dit qu'il n'y a pas d'entrée, si jamais on est au sud, il n'y a pas d'entrée pour embarquer sur l'autoroute. Qu'est-ce qui empêcherait qu'on entre sur l'autoroute? Est-ce qu'il y a quelque chose qui empêche de faire une bretelle d'accès? Il y en a au nord. Pourquoi il n'y en aurait pas au sud?

**LA PRÉSIDENTE :**

1080

Alors, cette réponse a déjà été donnée, mais on va la redonner.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

1085

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

**M. GILDARD LANTEIGNE :**

1090

Donc, l'autoroute au sud a été prévue pour le transit, donc, il n'y a pas d'échangeur de prévu dans ce sens-là. L'aménagement d'un échangeur naturellement augmenterait la pression sur le développement au sud dans les terres agricoles. La route 209 n'est pas prévue pour le camionnage. On a le vieux Saint-Constant à proximité qui n'est pas aménagé pour recevoir un flot de circulation additionnel important. Donc, toutes ces raisons-là.

1095

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Alors, en résumé, avant de penser à un échangeur vis-à-vis la route 209, il faut regarder les impacts au niveau de la circulation, ça créerait des mouvements inverses pour des gens qui viendraient rejoindre la 30 à ce niveau-là, avec d'autres impacts.

1100

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, merci. Si vous avez d'autres questions, je vous inviterais à vous inscrire.

1105

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

Non.

**LA PRÉSIDENTE :**

1110

Non, ça va?

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

Merci.

1115

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

Monsieur Mario Verville, s'il vous plaît?

1120

**M. MARIO VERVILLE :**

1125

Bonjour! Deux questions. Serait-il possible de remettre l'acétate? Ma question est sur l'option sud. J'aimerais confirmer un certain nombre d'informations qui ont été divulguées ici sur la question de l'élévation de l'option sud.

1130

Hier, si j'ai bien compris, on a parlé que le tracé sud serait en élévation sur environ 1 kilomètre. Maintenant, lorsque je regarde les tracés de l'autoroute, particulièrement sur les traversées de Saint-Régis Nord, Saint-Régis Sud, la rivière, Saint-Pierre également il y a une traversée de rivière. Il y a une traversée également d'une route, ici. Il y a également la présence de haldes.

1135

Juste en termes de signification, haldes, c'est que la compagnie Lafarge est en train de compléter l'exploitation d'une carrière, et pour atteindre le sol qui est intéressant, donc la pierre de calcaire, ils ont dû déplacer du mort-terrain. L'espace qui est ici, on parle d'environ 35 pieds d'élévation de terre. Alors, c'est quand même une partie qui a déjà été surélevée de façon importante. Et enfin, la municipalité a aussi aménagé, juste ici, un site de dépôt des neiges usées.

1140

Alors, dans ce contexte-là, pourrait-on savoir exactement les portions d'autoroute qui vont être en élévation versus les portions d'autoroute qui seront au niveau du sol. Et un peu vérifier également l'aspect visuel ou l'aspect de qualité du paysage que les gens pourront observer lorsqu'ils regarderont le paysage en direction sud.

1145

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Oui, madame la présidente, monsieur Lanteigne va répondre à la question.

1150

**M. GILDARD LANTEIGNE :**

Donc, en ce qui a trait au profil de l'autoroute au sud, l'autoroute est prévue à niveau à partir de l'autoroute 30 existante jusqu'à proximité de la voie ferrée. Donc, la voie ferrée, on ne peut pas modifier son élévation; donc, on passe au-dessus. Et, étant donné que le rang Saint-Pierre et la rivière Saint-Pierre sont tout de suite après, on va rester en élévation sur un total d'environ 1 kilomètre.

1155

1160

Un peu plus loin, effectivement, on rencontre ce qu'on appelle le décapage de carrière de Lafarge et c'est une assez grande étendue. C'est un problème qu'il reste à solutionner, à savoir, est-ce qu'on va en acheter beaucoup plus large, en enlever une quantité considérable, rester en élévation au-dessus? C'est un problème de géotechnique qu'il reste à approfondir.

1165

Juste au-delà des haldes de Lafarge, on rencontre plusieurs obstacles, dont un chemin de fer du CP, le chemin de la Saline, le chemin de la Petite-Côte et la rivière de la Tortue. Donc, sur environ 600 mètres, il faut être en élévation pour passer au-dessus de tout ça. Et puis finalement, il faut remonter au niveau de la 15 pour traverser la 15 au-dessus de la 15.

**LA PRÉSIDENTE :**

1170           En ce qui concerne le dépôt des neiges usées, il faudrait qu'il soit déplacé. Est-ce que ça causerait un problème à la municipalité?

**M. MARIO VERVILLE :**

1175           Sûrement. Disons que c'est un site de dépôt que ça ne fait pas tellement longtemps qu'il a été aménagé. Et je sais que ça a été un montant assez substantiel pour aménager ce site-là, site qui a été aménagé suite aux représentations qui ont été faites par le ministère de l'Environnement pour déposer les neiges usées, bien entendu, dans un site propice à ce genre de déversement-là.

1180           **LA PRÉSIDENTE :**

              Quels ont été les coûts que vous avez dû investir pour l'aménagement de ce site-là?

1185           **M. MARIO VERVILLE :**

              C'est peut-être de l'ordre de 1 M\$ qui a été investi à cet égard-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

1190           Est-ce qu'il y a des coûts qui pourraient être récupérés? Est-ce qu'il y a des équipements? Est-ce que vous pourriez vérifier ça et répondre par écrit, par la suite, ce que ça impliquerait à la municipalité comme déboursés additionnels. Qui devraient être pris à la charge du promoteur, probablement?

1195           Si vous passez sur un équipement, généralement, vous...

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

1200           Lorsqu'on passe sur un équipement, règle générale, on exproprie à la valeur marchande. Maintenant, il faut voir un peu c'est quoi la valeur marchande du terrain.

**LA PRÉSIDENTE :**

1205           Vous tenez compte des équipements en présence?

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

1210           Règle générale, oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

1215           **M. MARIO VERVILLE :**

              Peut-être juste pour compléter, ça veut dire que dans la portion des rangs Saint-Régis Nord, Saint-Régis Sud, si j'ai bien compris tout à l'heure l'intervention qui a été faite, il y aura des approches en élévation sur les deux rangs?

1220           **M. GILDARD LANTEIGNE :**

Oui, c'est ça, oui.

1225           **M. MARIO VERVILLE :**

              Donc, ça implique que certaines résidences qui se retrouvent à proximité de ces rangs-là vont être devant un mur. C'est ça que je comprends?

1230           **M. GILDARD LANTEIGNE :**

              Exactement. C'est qu'il y a des résidences tout près sur le rang Saint-Régis Nord qui, eux, vont avoir devant chez eux le rang qui monte pour passer au-dessus de l'autoroute.

1235           **LA PRÉSIDENTE :**

Ça va?

1240 **M. MARIO VERVILLE :**

D'accord, ça complète bien l'information.

1245 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

Pour compléter la question du champ visuel, évidemment, pour la partie ici qui est de 1 kilomètre de long en élévation, les personnes qui sont à proximité ou sur le rang n'auront pas comme actuellement un champ visuel plus ou moins à l'infini. Ils vont avoir un talus d'autoroute.

1250 **M. MARIO VERVILLE :**

Effectivement. Donc, là était l'objet de ma question justement, donc une certaine forme de blocage au niveau de l'aspect visuel vers le sud, d'accord.

1255 **LA PRÉSIDENTE :**

Et ce qu'on a vu tout à l'heure, il devrait y avoir, de toute façon, un aménagement pour la question du bruit, donc des talus probablement ou un mur. C'est ce qu'on a vu, là.

1260 **M. MARIO VERVILLE :**

Oui.

1265 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, automatiquement dans la zone de résidence qui se rapprocherait de l'autoroute tronçon sud, il faudrait qu'il y ait un aménagement, conformément à la politique du ministère, si j'ai bien compris.

1270 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

C'est exact.

1275 **M. MARIO VERVILLE :**

D'accord. On a bien noté également que c'est à l'intérieur de la zone agricole. Donc, l'effet de la déstructuration de l'espace agricole serait encore davantage... on va en tenir compte.

1280 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça, ce n'est pas une question. Je vous demanderais de nous amener vos arguments en deuxième partie.

1285 **M. MARIO VERVILLE :**

D'accord. Ma deuxième question est sur la question du transport en commun. En fait, dans le cadre de la réalisation de l'autoroute, quelle qu'elle soit, à quel endroit elle sera, évidemment, bien qu'on peut tenter de minimiser les impacts, il y a toujours une certaine forme d'impact néanmoins lorsqu'on réalise des travaux, que ce soit l'autoroute ou le boulevard urbain dont on parlait tout à l'heure.

J'aimerais voir de quelle manière le ministère des Transports X ou j'adresse peut-être la question également à l'AMT X quels seraient les moyens mis en place dans le cadre de ces travaux-là pour favoriser l'utilisation du transport en commun?

J'entends par ma question des exemples qui ont été réalisés dans d'autres milieux où, par exemple, le transport en commun de type train de banlieue a été offert à un tarif extraordinairement concurrentiel, sinon à peu près rien, pour faciliter un certain nombre de déplacements en transport en commun durant la période des travaux.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Je vais demander à madame Béland de venir répondre à la question.

**Mme JOCELINE BÉLAND :**

Alors, comme on avait déjà répondu cet après-midi, au niveau de l'impact des travaux, le ministère des Transports travaille en collaboration avec les conseils intermunicipaux de transport pour mettre en place des autobus supplémentaires afin de décongestionner la zone de travaux.

Parallèlement à ça, il y a possibilité d'installer de façon temporaire des parcs incitatifs afin de minimiser l'impact sur la zone de travaux. Donc, ce que vous voyez en rouge sur l'acétate, ce sont des endroits qui ont déjà été localisés afin d'aménager des parcs incitatifs temporaires, afin d'inciter des dessertes de transport en commun. Parallèlement à ça, l'Agence métropolitaine de transport, avec le train de banlieue, si on parle de 4 départs/matin, peut transporter 2 000 personnes à destination de l'île de Montréal.

Actuellement, 95 % des gens qui prennent le transport en commun le font à destination de l'île de Montréal, soit vers l'ouest, à destination vers Angrignon ou, la plupart du temps, vers le centre-ville de Montréal.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1325

Madame Béland, monsieur Verville a fait allusion à certaines occasions où le transport par train de banlieue ou autre mode de transport en commun était gratuit vraiment pour inciter de façon encore plus convaincante, si vous voulez, leur utilisation.

1330

Est-ce que vous êtes en mesure de faire un bilan de cette expérience-là, soit vous-même? Ou sinon, on pourra se tourner vers le représentant de l'AMT.

**Mme JOCELINE BÉLAND :**

1335

Je pense que c'est à l'AMT de donner...

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1340

Monsieur Dorval.

**M. PAUL DORVAL :**

1345

Il y a eu une expérience de mesure de mitigation par train de banlieue dans le corridor de la ligne de train Blainville X Montréal. C'était à l'époque des travaux sur le pont de la route 117, si je me rappelle bien. Le train avait été, je ne suis pas certain, mis en place par le ministère des Transports pendant les travaux, pendant l'été. C'était un service minimal, si je me rappelle bien, de deux trains le matin, deux trains le soir. Ça n'affectait pas le cadre de l'expérience pilote qui était déjà prévue dans cet axe-là. Et le train était opéré par le chemin de fer, évidemment.

1350

Sur la demande du ministère des Transports, à l'automne suivant, l'AMT a mis en place un service amélioré en guise d'expérience pilote, avec tous les partenaires, les municipalités et le ministère des Transports. Évidemment, la question de niveau de service a un impact important sur la clientèle. Plus on a un service qui offre une flexibilité, plus on attire une clientèle à ce niveau-là.

1355

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1360

Mais est-ce qu'on est en mesure de mesurer, d'une certaine manière, l'effet de mettre à la disposition des navetteurs un train de banlieue en période de travaux? Est-ce que ça se traduit soit par une utilisation, soit par un allègement de la congestion du réseau routier qui est déjà lui-même perturbé par les travaux?

**M. PAUL DORVAL :**

1365

1370 Ça peut se traduire par un allégement. L'information qu'on n'a pas, c'est l'impact sur la circulation pendant les travaux. Mais une fois qu'on connaît cette information, on pourrait essayer d'évaluer quel serait à ce moment-là l'attrait d'un service palliatif, soit le train de banlieue ou autre de transport en commun pour une certaine clientèle. Il faut comprendre que le train ou les autres services de transport en commun desservent une certaine clientèle dans un axe donné et la circulation aussi d'autres clientèles qui subissent un impact.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1375 Brièvement, je vous demanderais de confirmer l'impression que j'ai à l'effet que, d'une part, l'expérience pilote du train de banlieue de Blainville a amené l'AMT à instituer de façon permanente le service, première des choses. Et, deuxièmement, est-ce qu'il y a des conclusions provisoires qu'on peut tirer de l'expérience du train qui part de Delson et qui se rend à Montréal.

1380 **M. PAUL DORVAL :**

1385 Sur la ligne de Blainville, effectivement, l'expérience pilote a amené en 2000, au printemps 2000, à déclarer le service permanent. Actuellement, on est en expérience pilote également sur la ligne de Saint-Hilaire et on aura des conclusions à ce niveau-là.

1390 Sur la ligne Delson, on a amorcé en septembre dernier une expérience pilote. On n'est pas en mesure à ce moment-ci de confirmer ou de donner des informations. L'expérience est trop récente. On est en période de cueillette d'information. Et à ce moment-là, possiblement au printemps ou au début de l'été, il y aura des évaluations de faites avec les partenaires et des décisions à prendre à ce niveau-là.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1395 Le nombre de départs en ce moment offerts sur la ligne de Delson?

**M. PAUL DORVAL :**

1400 C'est deux départs le matin et deux départs le soir.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Merci.

**M. MARIO VERVILLE :**

Alors comme on dit, *l'essayer, c'est l'adopter!*, et peut-être ce serait un moyen de faire démarrer littéralement ce projet-là. Enfin, c'est un commentaire que je voulais tout simplement mentionner. Ça complète mes deux questions.

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça annonce votre mémoire, finalement?

**M. MARIO VERVILLE :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

**M. MARIO VERVILLE :**

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

Monsieur Denis Capes, s'il vous plaît.

**M. DENIS CAPES :**

Bonsoir!

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir!

**M. DENIS CAPES :**

1445 Dans l'optique que le tracé sud serait choisi, au niveau du ministère, je vous poserais  
comme question: pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué? Ça fait que c'est un petit  
peu ça, le ministère des Transports tend à rendre complexe l'aménagement du boulevard urbain  
sur la 132 pour un petit peu neutraliser son avantage financier sur l'autre tracé nord.

1450 Je vais m'expliquer. Ça fait que moi, je verrais, pourquoi qu'on n'installerait pas sur le  
futur boulevard urbain un New-Jersey, qu'est-ce qu'on appelle un... le terme anglais. C'est un  
mur de béton précontraint comme on voit un petit peu sur différentes routes pour séparer les  
voies du centre, pour rendre la route urbaine plus sécuritaire. Et à ce moment-là, on pourrait  
permettre les virages à gauche, aux intersections seulement.

1455 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. On va demander si c'est une possibilité.

**M. DENIS CAPES :**

1460 Mais attendez, je n'ai pas fini. Ça fait qu'à ce moment-là, on récupérerait une partie, la  
moitié chaque côté. La voie du centre serait récupérée, pour être replacée vers les  
accotements. Et en empiétant un peu sur les accotements, on pourrait aller chercher un 3 voies  
chaque côté avec notre 2 voies existant à un coût relativement bas.

1465 Je vais continuer dans ma lancée. Et également, moi, qu'est-ce que je verrais, ça  
serait de recéder aux municipalités les surplus de terrains, vu la perte de taxation que les  
municipalités ont eu pendant 30 ans, 35 ans sur ces terrains-là. Également, comme on pense  
au niveau de Sainte-Catherine, il y a eu beaucoup de perte de lotissement avec les lignes  
1470 hydroélectriques, la voie maritime, tout ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

1475 Monsieur Capes, comme je l'ai dit, il y a beaucoup de gens inscrits. Alors, votre  
question, on va la poser et vous en discuterez lors de votre mémoire. Là, présentement, on va  
demander si c'est chose possible ce que vous demandez là.

**M. DENIS CAPES :**

1480 Oui, dans le sens qu'au lieu d'y aller avec le gros projet à quatre étoiles comme ils  
veulent faire, dire ça coûte aussi cher en arrière qu'en avant, mais si on y allait, mettons, d'une  
façon modérée, j'imagine qu'on peut arriver avec un budget relativement bas.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

1485

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

**M. GILDARD LANTEIGNE :**

Donc, le ministère, à l'égard du boulevard urbain qui serait aménagé sur la route 132, a imaginé un concept qui donnerait un maximum de capacité et de sécurité, tenant compte de 50 000 véhicules en 2016 et davantage par après. Donc, l'idée, c'est d'aménager quelque chose qui a une réserve de capacité, donc qui permet de dégager effectivement les voies de virage à gauche ou à droite, selon le besoin, et d'éliminer un certain nombre de feux de circulation, et de maintenir certaines intersections pour la desserte naturellement des quartiers.

En voulant simplement bricoler à partir de la route existante, on n'atteint pas nécessairement ces objectifs-là. Donc, c'est pour ça qu'on a considéré que ce serait un boulevard à 3 voies par direction, avec bande centrale et certaines traverses étagées pour éliminer les feux de circulation par rapport à l'actuel.

Donc, notre concept en est tout simplement là. C'est sûr que quand serait venu le moment de procéder à approfondir le concept, on considérerait toutes sortes de possibilités, et on le ferait en collaboration avec les élus et les municipalités concernées.

**LA PRÉSIDENTE :**

Très bien.

**M. DENIS CAPES :**

Ça ne répond pas partiellement, mais en tout cas, il a l'air à me dire qu'on parle de bricoler. Mais actuellement, si on regarde sur la 132, c'est un peu ça que vous avez fait depuis quelques années, du bricolage pour essayer de...

**LA PRÉSIDENTE :**

Je vous inviterais à faire votre proposition en deuxième partie.

**M. DENIS CAPES :**

Bon, d'accord. Mais ce que je voulais dire, c'est sûr que quand vous allez aménager le futur boulevard urbain, vous allez le faire par étapes, bien entendu. Là, on parle, mettons, d'aménager l'autoroute au sud dans ce contexte-là mais, à ce moment-là, on ne fait pas tout en même temps, ça fait qu'il faut aller par étapes aussi.

**LA PRÉSIDENTE :**

1530                   Quelle est votre question?

**M. DENIS CAPES :**

1535                   Bien, c'est ça que je disais, pourquoi que le ministère envisage toujours la solution à quatre épingles, c'est justement pour essayer de faire voir...

**LA PRÉSIDENTE :**

1540                   Là, je ne peux pas accepter de dire que c'est pour des mauvaises pensées qu'on...

**M. DENIS CAPES :**

1545                   Non, non, non, ce n'est pas des mauvaises pensées. Moi, je dis tout simplement qu'on essaie de rendre complexe l'aménagement de la route 132 en boulevard urbain pour démontrer que le tracé nord qu'ils nous proposent est supérieur, puis le coût est à peu près équivalent. C'est tout simplement ça que je fais comme énoncé. Puis je demandais si c'était possible de le faire. Moi, je voyais une façon de faire un 6 voies, 3 voies chaque côté, d'une façon assez facile et très peu onéreuse.

1550                   Ma deuxième question.

**LA PRÉSIDENTE :**

1555                   D'accord, mais je veux simplement, avant que vous alliez sur votre deuxième question, demander au ministère des Transports, justement le concept comme monsieur propose, est-ce que ça correspondrait, est-ce que ça rendrait la 132 sécuritaire, compte tenu des débits de circulation qui sont prévus dans les 10 ou 15 prochaines années.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

1560                   Je vais demander à monsieur Séguin de répondre à la question.

**M. MICHEL SÉGUIN :**

1565                   Madame la présidente, comme je l'ai exprimé lors de la présentation, ce qu'on vise à faire, c'est rencontrer plusieurs problématiques en une seule intervention: problématique en matière de sécurité routière; en matière aussi de circulation, donc de congestion; mais également dans une perspective de solutionner certaines problématiques au niveau régional et national, donc l'accessibilité.

1570                   Maintenant, une telle proposition est inacceptable et ne rencontre pas les objectifs visés par le projet. Le projet, qui tient compte de ces problématiques-là et qui veut les inscrire dans une seule intervention, nous semble aussi conforme au cadre d'aménagement tel qu'on l'a

1575

exprimé. Ça fait que c'est dans ce contexte-là qu'on n'a pas une solution facile X ça aussi, je pense que je l'avais exprimé au tout début X mais c'est la solution qui nous semble rencontrer les différentes pièces du puzzle, si je peux m'exprimer ainsi.

**LA PRÉSIDENTE :**

1580

J'ai compris la question de monsieur: advenant la réalisation de l'autoroute sud, l'aménagement de la 132, est-ce qu'on pourrait le penser plus simple pour répondre à des attentes, à des besoins de fluidité et de sécurité. C'est ça la question.

**M. DENIS CAPES :**

1585

Par étapes.

**LA PRÉSIDENTE :**

1590

Mais pourquoi insistez-vous par étapes?

**M. DENIS CAPES :**

1595

Parce que le besoin, mettons, actuel, si on enlève un certain pourcentage, on parlait peut-être de 30 %, 40 % de véhicules qui vont aller au sud, à ce moment-là, on a besoin d'un 3 voies pareil, mais il y a moyen de l'aménager, de rétrocéder les terrains qu'on n'a pas de besoin aux municipalités et les municipalités pourraient aménager des trottoirs, les pistes cyclables en fonction de leurs besoins et aussi revendre ces terrains aux commerces en frontage pour faire des revenus.

1600

**LA PRÉSIDENTE :**

1605

Mais là, votre proposition est globale. J'ai demandé avec ce que vous proposez, ce que vous demandez, si ce serait techniquement réalisable. On imagine que c'est techniquement réalisable.

**M. DENIS CAPES :**

1610 Oui, à court terme.

**LA PRÉSIDENTE :**

1615 Est-ce que ça répond aux besoins? C'est ça que je pose comme question, compte tenu de l'hypothèse où le tronçon 30 serait réalisé dans l'axe sud.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

1620 Je vais demander à monsieur Lanteigne de répondre à la question, madame.

**M. GILDARD LANTEIGNE :**

1625 Donc, naturellement, dans cette hypothèse, il y aurait un certain nombre de véhicules d'enlevé sur la route 132 et la situation pour un certain bout de temps s'améliorerait. Donc, l'autoroute est au sud, la circulation recommence à augmenter sur la route 132. Donc, il faut penser à faire certaines améliorations.

1630 Mais si on veut avoir une vision à long terme d'un axe performant, il faut préparer un plan concept, de concert avec le milieu, qui répond à des critères très élevés, donc prévoir tous les mouvements de circulation en fonction du volume, la sécurité, etc. Toutes sortes de propositions seront sûrement analysées mais, à ce moment-ci, c'est très difficile de l'évaluer dans les minutes qui suivent.

**LA PRÉSIDENTE :**

1635 D'accord. Alors, je vous inviterai à en discuter dans votre mémoire. Mais cependant, je veux juste compléter là-dessus.

1640 Lorsque vous faites des aménagements d'une route nationale, est-ce que vous la faites en prévision de ce qui va se passer dans cinq ans, dans dix ans, dans vingt ans? Avez-vous un critère pour dire: \*On va travailler là-dessus, on va aménager, mais on ne recommencera pas tout le temps.+

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

1645 Monsieur Lanteigne, s'il vous plaît.

**M. GILDARD LANTEIGNE :**

1650

Oui. Donc, habituellement quand on commence à analyser le projet, on a un horizon de vingt ans.

**LA PRÉSIDENTE :**

1655

D'accord, merci.  
Alors, votre autre question.

**M. DENIS CAPES :**

1660

Sur ce projet-là, on a un horizon un peu plus long; en tout cas, ça fait déjà trente ans. Mais aussi, moi, je voulais dire, quand on fait un projet, on regarde aussi l'argent qu'on a à notre disposition. Ça fait que dans le contexte actuel, on cherche des sources de financement. Il faut regarder aussi les moyens. En tout cas.

1665

Mon autre question. Il y avait aussi à savoir, quand vous allez faire des murs de son à certains endroits où il va y avoir un viaduc au niveau des Écluses/Saint-Pierre, qui va partir du Canadian Tire jusqu'au Bec Sucré, avec un mur de son de 3 mètres, est-ce que vous avez pensé à la réverbération des sons de la voie de service contre les murs de son ou contre le viaduc qui va être là, qui va être projetée vers les secteurs résidentiels?

1670

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Je vais demander à madame Gamache de venir répondre à la question.

1675

**Mme LINE GAMACHE :**

Bonsoir! En effet, aux endroits où les écrans seraient situés entre les voies rapides et les voies de service afin de réduire justement le problème de réflexion sur ces murs-là, les murs devraient être constitués d'un matériau absorbant. Ça permet de réduire quand même énormément ce problème-là.

1680

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça va?

1685

**M. DENIS CAPES :**

1690                Oui. J'aurais juste une petite précision pour quand on parlait des pluies dans cent ans. Ça peut arriver deux ans de suite, une pluie dans cent ans, même si on dit que c'est dans cent ans. Je ne sais pas si...

**LA PRÉSIDENTE :**

1695                Oui.

**M. DENIS CAPES :**

1700                Parce qu'ici, on avait de l'air à comprendre, une pluie dans cent ans, bien, ça peut peut-être jamais arriver de nouveau. Mais ça peut arriver peut-être en dedans de cinq ans, deux pluies dans cent ans. Ça fait que je vous remercie.

**LA PRÉSIDENTE :**

1705                Vous avez raison.  
Ministère de l'Environnement?

**M. JACQUES ALAIN :**

1710                Oui, effectivement, oui, ça peut être possible.

**M. DENIS CAPES :**

1715                Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1720                Merci.  
Monsieur Yvon Ratté, s'il vous plaît.

**M. YVON RATTÉ :**

1725                Bonsoir, madame.

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir!

1730                **M. YVON RATTÉ :**

1735

Avant, j'ai eu une intervention, il y a deux jours. Je sais qu'on m'avait appelé, je n'étais pas là. Donc, je ne sais pas s'il y a d'autre chose qu'on pourrait me dire ou je peux passer à mes questions? J'avais eu une question sur la méthodologie suivie, les valeurs qui sous-tendent l'étude d'impact et puis quelque part, pas la subjectivité, mais la relativité d'une étude d'impact, certainement. D'autre part, il y avait la question de l'optimisation de la variante sud.

1740

Alors, comme on a vu des exemples, par exemple, pour le côté sonore, si les décibels sont dans des bases de 10, logarithmique, ça veut dire que quelques mètres de plus de retrait font, par exemple, un impact réel sur le son. Le visuel, bien, tu l'éloignes aussi, donc l'optimisation environnementale et non que l'optimisation technique. C'est sûr qu'on avance...

1745

Dans le processus environnemental, au départ, on a des enjeux, on a des objectifs et puis, plus ça va, plus ça devient des impacts. Et puis il faut penser que notre objectif, c'est toujours d'arriver au tableau final, qui est le tableau comparatif des impacts et la préféralité d'une option versus l'autre. Et donc, toute variation de la situation devrait se refléter sur la préféralité, les nouvelles données et tout ça.

1750

Donc, c'est un peu le message que je lançais, la question d'avoir des données. S'il y avait des interventions ensuite de ça, avant de... il n'y en avait pas d'autres? Parce que j'avais été appelé, il y a deux jours, et je n'étais pas là.

**LA PRÉSIDENTE :**

1755

Est-ce que vous avez d'autres questions par rapport à justement...

**M. YVON RATTÉ :**

1760

Non, pas plus que ça. Je veux dire, j'ai fait mon point, il y a deux jours. Donc, ça va. Mais on m'a rappelé et je n'étais pas là.

**LA PRÉSIDENTE :**

1765

Ah! bon, c'est ça. Écoutez, je vous inviterai à en discuter dans votre mémoire, comment faire en sorte que justement dans les études d'impact, si vous estimez qu'il y a des méthodologies optimisées qui devraient être suivies à l'avenir, de nous en faire part.

**M. YVON RATTÉ :**

1770

O.K.

**LA PRÉSIDENTE :**

Parce que là...

1775

**M. YVON RATTÉ :**

On n'est jamais optimisé parfaitement, c'est sûr.

1780

**LA PRÉSIDENTE :**

Mais tendre vers la perfection.

1785

**M. YVON RATTÉ :**

On tend vers la perfection. Et c'est important la perfection, parce que c'est nos vies quelque part quand on vit dans un milieu. Enfin!

1790

La question que j'aurais, on a entendu ça aujourd'hui, c'est une nouvelle variable, dans le fond, c'est qu'on risque fortement de payer un péage dorénavant sur la 30 avec le PPP, Programme privé de partage. Donc, c'est un impact économique de plus dans la 30, parce qu'on n'avait pas prévu peut-être de payer de notre poche en plus des impôts. Est-ce que vous avez des données sur où on prendrait ces péages-là? On devait peut-être avoir une idée avant d'affirmer ça? Est-ce qu'il y a les scénarios, quelqu'un, pour nous dire qu'est-ce qui pourrait se passer là-dedans, combien ça peut coûter à un citoyen, puis d'aller à Montréal?

1795

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

1800

Le ministère des Transports.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

1805

Oui, madame la présidente, je vais demander à madame Sandra Sultana du ministère des Transports de venir répondre à la question.

**Mme SANDRA SULTANA :**

1810

Madame la présidente, monsieur le commissaire, Sandra Sultana du ministère des Transports. Alors, oui, effectivement, on considère ces projets-là, le projet de l'autoroute 30 en partenariat, donc en partenariat avec le secteur privé. Toutefois, on n'a aucune donnée, on n'a aucun scénario qui a été évalué à ce moment-ci. On est dans une période d'évaluation, donc d'étude, et on regarde les différents scénarios.

1815

Alors, à ce moment-ci, on ne peut pas dire qu'il va y avoir péage, qu'il n'y en aura pas. On ne peut pas dire où est-ce que seraient localisés les postes de péage ou quoi que ce soit.

**LA PRÉSIDENTE :**

1820 Est-ce qu'avant de commencer les travaux, vous devrez avoir pris une décision concernant ce partenariat-là?

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

1825 Sur l'autoroute 132, dans l'axe de la 132 je devrais dire, l'autoroute 30 dans la 132, il est convenu qu'il n'y aura pas de péage dans cette option-là. Concernant l'autoroute 30 au sud, comme madame Sultana le dit, il y a des études qui sont présentement en cours. Il y a des hypothèses qui sont vérifiées.

1830 Et on lira tous aux nouvelles, demain matin, dans les journaux, que les deux ministres se sont rencontrés et ont pris des dispositions. J'aime autant ne pas aller plus loin, on va les laisser parler par eux-mêmes et dire ce qui va se passer dans ce domaine-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

1835 Donc, pour les gens qui auraient à prendre l'autoroute 30, la voie pour se rendre à Montréal, qu'ils la prennent par l'axe de la 30 qui serait sur la 132 ou utiliser la 132 modifiée, ils n'auraient pas à payer.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

C'est exact.

**LA PRÉSIDENTE :**

1845 Donc, les gens n'auraient pas à payer, ici.

**M. YVON RATTÉ :**

1850 Bonne nouvelle! C'est bien. Espérons-le.

Deuxième question. Alors, on parle des impacts économiques, le coût. Hier, on parlait, par exemple, bon, des impacts légaux, qu'il y a une loi agricole qui empêche quelque part de construire la voie sud parce que c'est une loi de protection agricole. Mais le tracé sud étant moins cher, on est présentement dans... on cherche l'argent avec des partenariats, ce qui semble dire que ça coûte cher et puis qu'on a besoin d'argent, de sources de financement. Donc, ce 100 M\$ de plus, ce sont...

**LA PRÉSIDENTE :**

1860 Est-ce que vous pouvez poser votre question?

**M. YVON RATTÉ :**

1865 Oui, la question, c'est que: est-ce qu'on a émis comme hypothèse que, un impact, c'est un corollaire d'une loi qui protège. On a mis une loi agricole qui protège le Québec en entier. Est-ce qu'on peut faire le parallèle d'un argument comme ça en disant que 100 M\$ ou 150 M\$ de plus pour une autoroute, du tracé nord comparé au sud, bien, c'est 150 M\$ de plus ou de moins dans les hôpitaux.

1870

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. C'est moi qui va répondre, monsieur Ratté, justement. C'est le Conseil des ministres qui prend ces décisions-là. Alors, il prend les décisions compte tenu de plusieurs éléments et il a l'autorité pour prendre une décision. Ça va?

1875

**M. YVON RATTÉ :**

D'accord, je comprends que c'est politique. Mais ma question, c'était que: est-ce que ce n'est pas aussi environnemental, les impacts économiques?

1880

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça, mais la décision, elle est globale, elle tient compte des aspects agricole, des aspects santé, d'aménagement du territoire, etc., d'une vision globale. Alors, il a l'autorité, le Conseil des ministres, pour prendre la décision. C'est tout ce que je peux vous dire. Et je n'ai pas les paramètres qui le guident, mais c'est là où ça se prend la décision. Donc, il a la marge de manoeuvre pour prendre la décision.

1885

C'est justement pourquoi les projets d'envergure qui présentent des impacts ou des enjeux considérables sont pris par des élus qui ont à faire face à leurs électeurs par la suite. C'est ça la démocratie.

1890

**M. YVON RATTÉ :**

Donc, la question que je vous poserais à vous personnellement, c'est: est-ce que, par exemple, vous avez le pouvoir de suggérer le tracé sud pour toutes sortes de raisons. Par exemple, vous avez le pouvoir de suggérer au ministre, qui est en charge de la loi sur les zones agricoles, de dire: \*Vous pouvez faire une exception.+ Parce que je pense que vous avez dit qu'il avait le droit de faire... ce n'est pas une loi obligatoire.

1895

1900

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est-à-dire que, nous, on va donner une image du message qui aura été livré, des avantages et inconvénients. Et, par la suite, le dossier va suivre son cours. Le ministre aura

1905

cet éclairage-là, il aura aussi l'éclairage de son ministère et il préparera un projet de décret pour le Conseil des ministres. Alors, on va recevoir vos opinions en deuxième partie et c'est à partir de ça qu'on va préparer notre rapport.

1910

**M. YVON RATTÉ :**

C'est bien, merci.

1915

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

Monsieur Réjean Girard.

1920

**M. RÉJEAN GIRARD :**

Ce ne sera pas long. Je me suis *timé*, j'en ai pour dix minutes seulement.

Madame la présidente, monsieur le président, merci de me donner l'opportunité de vous adresser la parole.

1925

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous savez que c'est une question que vous devez poser.

1930

**M. RÉJEAN GIRARD :**

Oui, parce que là... je demeure sur Marie-Victorin. Puis dans le moment, à tous les jours, il passe 5 000 véhicules motorisés, chaque jour ça, sur Marie-Victorin, qui est une rue résidentielle.

1935

**LA PRÉSIDENTE :**

Pouvez-vous nous montrer la carte?

1940

**M. RÉJEAN GIRARD :**

Je demeure pas loin du parc de la Promenade, au 130, Marie-Victorin.

**LA PRÉSIDENTE :**

1945

Dans ce coin-là?

**M. RÉJEAN GIRARD :**

1950                    Oui. Et puis là, j'ai appris en venant aux réunions ici, si on décide de faire la 30 sur la 132, en cas d'urgence ou de troubles sur la 30, il y aura déviation vers Marie-Victorin. Et je suis convaincu que Marie-Victorin n'est plus capable de prendre le trafic, à moins de faire deux étages de trafic ou passer par le fleuve Saint-Laurent.

1955                    **LA PRÉSIDENTE :**

                         Monsieur Beaulieu. Alors, vous voulez...

**M. RÉJEAN GIRARD :**

1960                    J'aurais une solution, j'ai une solution.

**LA PRÉSIDENTE :**

1965                    Et votre question?

**M. RÉJEAN GIRARD :**

                         Ce serait ma question.

1970                    **LA PRÉSIDENTE :**

                         Vous voulez savoir?

1975                    **M. RÉJEAN GIRARD :**

                         Est-ce que vous allez garder encore Marie-Victorin comme voie de détournement? Parce que moi, si c'est ça, bien, là, il faudrait construire un autre pont. Parce que dans le moment, à l'est de la 132, il y a seulement un pont sur la rivière à la Tortue et c'est sur Marie-Victorin. On n'a pas le choix là.

1980                    **LA PRÉSIDENTE :**

                         D'accord, on va aller voir.

1985                    **M. RÉJEAN GIRARD :**

                         Si vous ne voulez pas passer sur la 132, vous êtes obligés de venir passer sur Marie-Victorin et, vice versa, si vous ne voulez pas passer sur Marie-Victorin, vous êtes obligés d'aller passer sur la 132. Ça prendrait un pont entre les deux. Alors, je pose la question: est-ce que ça va être possible soit de faire un pont ou bien non...

1990

**LA PRÉSIDENTE :**

1995                D'accord, on va aller voir.  
                      Monsieur Beaulieu.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

2000                Madame la présidente, je vais demander à monsieur Marcel Beaudoin de venir répondre à la question.

**M. MARCEL BEAUDOIN :**

2005                Madame la présidente, les plans qu'on vous a montrés, ce sont des plans qu'on est en train de mettre en vigueur actuellement au cas où on aurait une fermeture de route sur la 132. Depuis que la DT existe, à ma connaissance, on n'a jamais eu à mettre ce genre de plan en vigueur sur la 132.

**LA PRÉSIDENTE :**

2010                Cependant, si j'ai bien compris la question, advenant que vous soyez obligés de faire dévier le trafic, comment ça pourrait être possible sans qu'il y ait un embouteillage?

**M. MARCEL BEAUDOIN :**

2015                Présentement, si on avait une fermeture entre la 1<sup>ère</sup> Avenue et le boulevard des Écluses, c'est des plans qu'on pense mettre en vigueur, et ça, avec nos partenaires, les municipalités et la Régie intermunicipale de police. Ce sont des plans préliminaires.

2020                Si on avait une autoroute, à ce moment-là, on a les voies de service qu'on peut utiliser. On ne serait pas obligé d'utiliser le boulevard Marie-Victorin.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

2025                Dans l'hypothèse que vous nous montrez, c'est une des hypothèses, est-ce qu'il y a d'autres scénarios d'événement qui pourraient vous amener à utiliser le boulevard Marie-Victorin comme voie de contournement ou si celui-là est le seul, un événement qui serait entre la 1<sup>ère</sup> Avenue et le boulevard des Écluses?

**M. MARCEL BEAUDOIN :**

2030                Il y a plusieurs scénarios. On ne peut pas tout les faire. On réfère ici à l'acétate 7.4. On a fait cinq-six scénarios pour illustrer cette problématique-là, mais c'est sûr qu'on utilise les rues

2035 principales de chacune des municipalités concernées pour des détours. Il faut dire aussi qu'on fait ça non seulement pour la route 132, mais partout au Québec.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

2040 Par ailleurs, ce que disait monsieur Girard, c'est qu'entre la 132 et le boulevard Marie-Victorin, il y a un cours d'eau à franchir où il n'y aurait de pont que sur Marie-Victorin et sur le boulevard des Écluses. Est-ce que ça veut dire, ça, que c'est la seule voie de contournement possible, celle que vous montrez ici?

2045 **M. MARCEL BEAUDOIN :**

Non. Actuellement, si vous regardez, il y a un deuxième scénario. Il y a le scénario 1, il y a le scénario 2, qui est en vert, où est-ce qu'on peut utiliser la montée Saint-Régis et la rue Saint-Pierre. Comme je vous dis, c'est des situations très, très exceptionnelles. On n'a jamais eu à le faire actuellement.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

2055 On parle toujours de situations exceptionnelles. Est-ce qu'il y a des moyens de diviser la circulation entre les options de contournement que vous avez ici pour éviter que ça se retrouve sur une seule des voies?

**M. MARCEL BEAUDOIN :**

2060 Comme je vous disais tout à l'heure, on a rencontré seulement qu'une fois les représentants de la Ville. C'est des plans préliminaires qu'on a établis pour la route actuelle de la 132. Et au cours des rencontres ultérieures, on va trouver les meilleures solutions possible à la possibilité d'une fermeture.

2065

**M. RÉJEAN GIRARD :**

J'ai droit juste à deux questions? Ma deuxième question s'adresserait...

2070 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous allez pouvoir vous réinscrire à la pause. Et à la pause, on va fermer le registre à la fin.

2075 **M. RÉJEAN GIRARD :**

J'en avais préparé trois mais je vais prendre la meilleure. Celle que j'ai à vous poser est peut-être un petit peu délicate. Parce que j'ai appris par les ingénieurs, ici, que nos autorités locales seraient en faveur de la 30 sur la 132 côté nord.

2080 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais là, on va attendre la deuxième partie de l'audience publique.

2085 **M. RÉJEAN GIRARD :**

Alors, la question que j'aurais à vous poser, c'est que est-ce qu'on pourrait à vos réunions les inviter, inviter les maires ou leurs substituts élus, et le préfet de la MRC ou son substitut élu, à venir nous rencontrer et nous dire si c'est bien vrai qu'ils préfèrent l'autoroute 30 sur la 132. Puis si c'est vrai, bien, qu'ils nous l'expliquent pourquoi, qu'ils nous donnent les vraies raisons.

2090 **LA PRÉSIDENTE :**

2095 Un instant, s'il vous plaît!  
Ce n'est pas délicat comme...

**M. RÉJEAN GIRARD :**

2100 Je vous l'ai dit au début que c'était délicat, ma question, c'est sûr.

**LA PRÉSIDENTE :**

2105 Mais c'est bien correct votre question parce qu'ils sont tout à fait invités, mais en deuxième partie, comme tout le monde. Alors, j'espère que les représentants municipaux vont venir. Ils sont invités. Ils vont présenter leur point de vue, nous l'attendons, et vous serez là pour l'entendre.

2110

Mais cependant, en deuxième partie, ça ne fonctionne pas comme la première partie. Pour éviter que les gens aient de la pression, les gens viennent présenter leur mémoire, nous les questionnons, nous demandons les motifs de leur positionnement. Alors, que les gens soient pour n'importe quel projet X et ça, je ne parle pas juste du projet actuel qu'on étudie, c'est pour toutes les audiences qu'on a tenues au Bureau d'audiences publiques X les membres de la commission vont demander aux gens qui viennent un présenter un mémoire: \*Vous dites que vous êtes pour telle chose plutôt que telle chose.+ On va fouiller avec eux, avec toute la simplicité du monde, on va essayer d'aller chercher les arguments de façon à bien comprendre.

2115

Alors, ils vont être là en deuxième partie, j'espère, parce qu'on les invite.

2120

**M. RÉJEAN GIRARD :**

Là, c'est fini ma question. Est-ce que je pourrais faire une petite conclusion? Est-ce que j'ai le temps?

2125

**LA PRÉSIDENTE :**

Une...

2130

**M. RÉJEAN GIRARD :**

Une petite conclusion.

**LA PRÉSIDENTE :**

2135

Écoutez, il y a dix personnes inscrites.

**M. RÉJEAN GIRARD :**

2140

En tout cas, c'est que si eux, en bloc, les élus municipaux se mettent en bloc avec le président de la MRC et puis ils poussent pour l'autoroute 30 sur la 132, nous, les pauvres petits résidents, on n'aura pas grand-chose à dire. On va pouvoir dire que...

**LA PRÉSIDENTE :**

2145

Écoutez, chacun a droit à son opinion et puis on va les attendre ces opinions-là. Ce qui est important, c'est que vous appuyiez votre position avec des arguments solides, on va vous entendre.

2150 **M. RÉJEAN GIRARD :**

Parce qu'eux, ils ont le pouvoir, ils ont les ressources humaines, ils ont l'argent.

2155 **LA PRÉSIDENTE :**

En tout cas...

**M. RÉJEAN GIRARD :**

2160 Et ensuite, j'ajouterais même qu'ils ont passablement de ficelles pour faire changer les idées au gouvernement.

**LA PRÉSIDENTE :**

2165 D'accord. Alors, je vous demanderais d'amener ces arguments-là en deuxième partie, on est au questionnement là.

**M. RÉJEAN GIRARD :**

2170 Merci, madame.

**M. MARCEL BEAUDOIN :**

2175 J'aimerais juste rajouter quelque chose, madame la présidente, pour monsieur Girard. C'est un contournement pour automobiles seulement. On vous a montré les contournements pour camions, alors il n'est pas question de camions.

**LA PRÉSIDENTE :**

2180 Alors, pour les camions, pouvez-vous nous dire c'est quoi la carte?

**M. RÉJEAN BEAUDOIN :**

2185 Pour les camions, c'est toujours des routes nationales qu'on utilise. Alors, on pourrait présenter une carte dans ce cas-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

2190 Vous avez présenté une carte, mais simplement pour que ce soit retrouvable dans les documents déposés, si vous pouvez nous dire, après la pause, quel est le numéro de cette carte-là?

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

2195 D'accord, madame.

**M. MARCEL BEAUDOIN :**

2200 Je peux vous le dire tout de suite, madame la présidente. C'est la carte 7.8, le contournement des camions.

**LA PRÉSIDENTE :**

2205 D'accord, la carte 7.8. Elle est déposée.

On va prendre un autre intervenant avant la pause. Monsieur Denis Bilodeau, s'il vous plaît.

**M. DENIS BILODEAU :**

2210 Bonsoir!

**LA PRÉSIDENTE :**

2215 Bonsoir!

**M. DENIS BILODEAU :**

2220 C'est concernant le tracé sud. Hier, on m'a dit qu'étant donné qu'il va y avoir un échangeur pour passer au-dessus de la rue Saint-Pierre et au-dessus de la voie ferrée, j'avais parlé que ça faisait un effet haut-parleur. Hier, on a parlé d'impact fort; maintenant, on parle d'un impact léger.

2225 Étant donné que les vents prédominants sont toujours de l'ouest, en partie, peut-être 300 jours par année, toujours de l'ouest, je ne peux pas comprendre qu'un mur peut atténuer le bruit, et même un amas de terre. Je trouve que ça n'a pas de sens.

**LA PRÉSIDENTE :**

2230 D'accord. On va aller chercher l'information là-dessus.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

2235 Je vais demander à Line Gamache de répondre.

**LA PRÉSIDENTE :**

2240 Est-ce qu'on peut avoir une acétate pour aider à la réponse?

**M. DENIS BILODEAU :**

2245 Madame la présidente, hier, on disait que c'était pratiquement impossible d'atténuer un bruit; aujourd'hui, c'est possible.

**LA PRÉSIDENTE :**

2250 C'est que, hier, on a parlé d'un mur de protection contre le bruit près de la source d'émission. Il y avait une différence. Si on situe le mur près de l'autoroute, il n'y a pas beaucoup d'influence sur un quartier situé plus loin. Cependant, cet après-midi, le ministère des Transports nous a dit qu'il y avait quand même des moyens pour atténuer le bruit par soit un mur antibruit près des résidences ou par un talus.

2255 Mais je laisse la parole au ministère des Transports pour que ce soit plus précis. On va laisser madame présenter et vous interviendrez pour une question additionnelle.

**Mme LINE GAMACHE :**

2260 Tout d'abord, j'aimerais souligner que l'impact sonore serait fort pour les premières rangées de maisons. On parlait d'un impact faible avec un écran antibruit. Un écran antibruit serait beaucoup plus efficace si on peut le situer près des maisons et non pas près de la route, à cause de la distance assez grande qu'il y a entre la route et les maisons. Ce n'est pas loin de 250 mètres qu'il y en a entre les deux. Donc, si on veut obtenir une réduction au moins de moitié du bruit, il faut mettre l'écran près des maisons parce que, à ce moment-là, les maisons  
2265 sont mieux protégées que si on met l'écran plus haut, au-dessus, sur la route.

**M. DENIS BILODEAU :**

2270 Présentement, je peux entendre un oiseau chanter. Mais si l'autoroute passe là, c'est des camions lourds qui vont passer là, 6 000 camions par jour.

**LA PRÉSIDENTE :**

2275 Alors, qu'est-ce que ça donnerait comme qualité sonore?

**Mme LINE GAMACHE :**

2280

Il faut comprendre qu'un écran va réduire le bruit de l'autoroute mais ne va pas enlever complètement le bruit de l'autoroute. C'est comme si on prend le volume du radio et on le baisse de moitié. On entend encore un peu le radio mais c'est moins fort. C'est la même chose que fait un écran, tu n'enlèves pas complètement le bruit de l'autoroute.

2285

**LA PRÉSIDENTE :**

Un écran ou un talus?

2290

**Mme LINE GAMACHE :**

Disons une butte, effectivement, on va aller chercher des niveaux sonores qui vont être aux alentours de 50 à 52 décibels. C'est quand même faible et c'est en deçà de notre seuil qui est acceptable de 55 décibels.

2295

Alors, on peut très bien se parler, on peut entendre les oiseaux, les criquets, il n'y a pas de problème, sauf que la route va quand même être là. On va entendre un bruit de fond, un pshhhh! Quand un camion va passer, on va entendre effectivement au loin le camion, c'est normal.

2300

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

2305

**M. DENIS BILODEAU :**

6 000 camions, ce n'est pas un camion, ça. C'est jour et nuit là.

2310

Oui. Alors, ce que j'ai compris, c'est que le modèle intègre le camionnage, le nombre de camionnage?

**Mme LINE GAMACHE :**

2315

Oui. Les simulations qu'on a faites ici, on le voit ici, on a utilisé 34 000 véhicules par jour, dont 7 100 camions. Là-dessus, il y a à peu près 5 800 camions lourds.

**M. DENIS BILODEAU :**

2320

Je crois que le ministère minimise les impacts.

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous avez une autre question?

**M. DENIS BILODEAU :**

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, on va prendre une pause d'une quinzaine de minutes et à la fin de la pause, le registre va être fermé.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

\*\*\*\*\*

(REPRISE DE LA SÉANCE)

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, le registre est maintenant fermé. Il y a dix personnes inscrites, nous allons les recevoir ce soir dans toute la mesure du possible. On verra plus tard.  
Alors, on appelle monsieur Normand Laforce, s'il vous plaît.

**M. NORMAND LAFORCE :**

Peut-être en attendant, présentez l'acétate qui avait été présentée par monsieur Largy de la MRC au début de la réunion de ce soir.

**LA PRÉSIDENTE :**

Très bien.

**M. NORMAND LAFORCE :**

Il y en avait une qui était en couleurs et l'autre, on voyait le tracé sud. Il y avait comme deux acétates. On va commencer avec celle en couleurs. Si on regarde ce qui est en orange, ça délimite quel type d'utilisation de sol?

**M. PIERRE LARGY :**

L'orange est essentiellement des zones résidentielles, l'orange pâle.

**M. NORMAND LAFORCE :**

2365

Et le vert pâle qui est à sa gauche, qu'on voit à l'extrémité gauche de la mappe?

**LA PRÉSIDENTE :**

2370

Alors, je vous pose la question.

**M. PIERRE LARGY :**

2375

Ce vert-là?

**M. NORMAND LAFORCE :**

2380

Oui, ce vert-là, puis en haut, là.

**M. PIERRE LARGY :**

Ce vert-là, c'est la zone agricole permanente. Ça, c'était des boisés dans le temps ou de la friche. Et en haut, ici, c'était des aires récréatives.

2385

**M. NORMAND LAFORCE :**

Maintenant, on sait que, on a montré sur d'autres cartes d'autres ministères, que ce soit du ministère des Transports ou l'Environnement ou autres, qu'est-ce qui est orange et beige, aujourd'hui c'est tout vert. Est-ce que je me trompe? C'est tout agricole.

2390

**M. PIERRE LARGY :**

Vous voulez dire ici?

2395

**M. NORMAND LAFORCE :**

Oui. Là, c'est du résidentiel, vous me dites?

2400

**M. PIERRE LARGY :**

Quand le conseil de la MRC avait envisagé un tracé au sud, ils prévoyaient extensionner le périmètre d'urbanisation pour que l'autoroute serve de limite. Alors, c'était une proposition de négociations.

2405

**M. NORMAND LAFORCE :**

D'accord.

2410

**M. PIERRE LARGY :**

Et ils étendaient aussi beaucoup plus loin. C'était le scénario de développement dit fort.

2415

**M. NORMAND LAFORCE :**

Dans votre présentation tantôt, est-ce que vous auriez dit que le gouvernement est redevable aux MRC ou quelque chose de semblable à ça?

2420

**M. PIERRE LARGY :**

Ce que j'ai mentionné, madame la présidente, c'était que le schéma d'aménagement liait la MRC aux municipalités et le gouvernement à la MRC. Alors, ça créait des obligations pour les municipalités envers le schéma et le schéma aussi obligeait le gouvernement à suivre les grandes orientations du schéma.

2425

**M. NORMAND LAFORCE :**

O.K. On peut maintenant passer à l'autre acétate. Non, on revient à la même. Donc, le premier schéma d'aménagement présenté par la MRC proposait une autoroute 30 au sud.

2430

**M. PIERRE LARGY :**

C'est la première étape préliminaire du schéma, qui servait à entamer des discussions et des négociations. Ce n'est pas ce qui est entré en vigueur après tout le travail d'échanges.

2435

**M. NORMAND LAFORCE :**

Mais le premier schéma qui a été approuvé. Parce que là, on vient de présenter le deuxième schéma, là, il y a peut-être un an?

2440

**M. PIERRE LARGY :**

2445 Peut-être, madame la présidente, ce serait bon de préciser. Pour produire le premier schéma qui, lui, est entré en vigueur en 87, il y avait beaucoup d'étapes préliminaires qui se faisaient: une première version juste pour partir la discussion avec les municipalités; une deuxième version pour aller plus loin avec le gouvernement sur ce que les municipalités, la MRC souhaitaient; une autre version pour consultation. Ça, c'est au début du processus, c'était après avoir parlé avec les municipalités, les municipalités disaient: \*Ah! on serait d'accord. On va aller voir le gouvernement avec ça.+ Mais ce n'est pas ce qui a été retenu, en bout de ligne.

**M. NORMAND LAFORCE :**

2455 Est-ce qu'on peut voir ce qui a été retenu?

**LA PRÉSIDENTE :**

2460 Et en quelle année?

**M. PIERRE LARGY :**

87.

2465 **M. NORMAND LAFORCE :**

Donc, si je comprends bien la mappe, les petits points ronds, c'est 30 au sud; et les carrés, 132 commerciale.

2470 **M. PIERRE LARGY :**

2475 C'est les infrastructures et équipements gouvernementaux majeurs. Alors, le tracé qu'on connaît ici, c'est un lien qu'on demande au gouvernement de mettre en place à court terme. Mais là, comme j'avais expliqué, en principe, ça aurait dû être dans cinq ans, ce n'est pas venu dans cinq ans. Mais ce tronçon-là était perçu comme encore plus pressant, il y avait des problèmes de congestion et de sécurité routière ici, et c'était la raison pour laquelle on le priorisait.

2480 Et ce tronçon-là, dans le texte, on voulait que le gouvernement le mette en place, mais le gouvernement a répondu qu'il n'y voyait pas un intérêt à son niveau mais peut-être plus au niveau des municipalités.

**M. NORMAND LAFORCE :**

2485

Mais vous n'avez pas dit que le gouvernement était redevable aux MRC? Si les maires et la MRC dans le temps ont dit...

**LA PRÉSIDENTE :**

2490

Mais quelle est votre question exactement? De toute façon, ça, c'est ce qui a été retenu, ce que vous nous montrez là. Ça fait qu'il y a comme deux axes est-ouest ou nord-ouest. Il y en a un au niveau de la 132. Mais expliquez-nous celui-là en bas, le pointillé, ce serait quoi, ça?

2495

**M. PIERRE LARGY :**

Celui-là en bas, c'était un lien intermunicipal, ce n'était plus un lien d'intérêt national pour le gouvernement.

2500

**LA PRÉSIDENTE :**

Il passait où?

2505

**M. PIERRE LARGY :**

Il passait au sud de la zone urbaine.

**LA PRÉSIDENTE :**

2510

Est-ce que ça se rapproche de la zone du tracé sud?

**M. PIERRE LARGY :**

2515

En grande partie. Il est un petit peu -- à peu près au même endroit ici et, comme vous voyez, dans la fin de la zone industrielle ici. C'est à peu près semblable pour cette échelle de précision-là.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

2520

Juste pour s'assurer qu'on situe bien cette planche-là, elle fait partie du premier schéma tel qu'adopté?

2525 **M. PIERRE LARGY :**

Oui.

2530 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

D'accord.

**M. PIERRE LARGY :**

2535 Mais elle indique ce que la MRC souhaite que le gouvernement mette en place à l'intérieur de certains délais un peu vagues. Alors, il y a des choses que le gouvernement a faites, des choses qu'il n'a pas faites. Ce que ça voudrait dire, c'est que le gouvernement n'aurait, en principe, pas dû faire un lien différent, prévoir une autoroute ici, par exemple, ou à un autre endroit. On identifiait les interventions majeures que le gouvernement devait faire dans  
2540 un horizon de planification d'environ dix ans.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Oui, parce que la légende dit, pour ce qui est pointillé en rond: \*Liens routiers à implanter à court terme+ et ce qui est pointillé en carré: \*Réseau routier régional à améliorer prioritairement+.

Moi, ce que j'en déduis, c'est que si on parle de \*réseau routier régional à améliorer prioritairement+, ce sont des routes existantes, mais qui auraient un urgent besoin d'amélioration.

Ce que je decode comme \*liens routiers à implanter à court terme+, c'est des routes nouvelles à mettre en place, qui peuvent être soit des routes nationales, soit des autoroutes, soit des routes à caractère régional.

2555 **M. PIERRE LARGY :**

C'est exact. Et pour la précision, il faut aller voir dans le texte.

2560 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

D'accord. Et qu'est-ce qu'on appelle \*Réaménagement routier+? Ça fait allusion à des pastilles un peu plus grosses. Qu'est-ce que ça comprenait? On en voit, par exemple, à la limite de Delson et Candiac. On en voit quelques-uns dans Candiac aussi, des pastilles un peu plus grosses.

2565 **M. PIERRE LARGY :**

2570 Ici, c'est l'autoroute 15 et 132, et c'est essentiellement le projet, je pense, que le ministère a annoncé qu'il allait faire, c'est-à-dire une modernisation après à peu près 40 ans.

2575 Ici, lorsque j'ai regardé les écrits de cette période-là, on déplorait une problématique de sécurité routière, une problématique de congestion et on souhaitait que le gouvernement intervienne. À la limite, ça aurait pu être un entre-boulevard Taschereau X autoroute, mais quelque chose à voie rapide qui permettait de faire circuler. Alors, ce n'était pas très, très clair, parce qu'on disait au schéma que cette question devait être éclaircie par des études plus approfondies. Ce qu'on peut en déduire, c'est l'étude d'impact qu'on regarde aujourd'hui.

2580 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Peut-être une question complémentaire. Historiquement, l'axe de la route 132 qui a fait l'objet d'une acquisition d'emprise encore une fois il y a une génération par le ministère des Transports, s'il a été choisi dans cet axe-là, est-ce que c'est parce qu'on prévoyait à l'époque que, éventuellement, il pourrait se prolonger sous forme d'autoroute à travers la réserve, plutôt que de bifurquer presque à angle droit vers le sud pour contourner la réserve? Je parle historiquement.

**M. PIERRE LARGY :**

2590 Je sais qu'il y a des structures ici qui avaient été construites parce qu'on prévoyait que l'autoroute 30 passerait ici. Peut-être que ça devait passer quelque chose comme ça. Mais moi, ce que j'ai vu dans nos archives, c'est qu'il y aurait possiblement une amélioration là, mais on ne parlait pas d'une autoroute 30 dans ce coin-là.

2595 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Monsieur Largy, je vais demander peut-être au ministère des Transports s'il y aurait un complément de réponse à cette question-là.

2600 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Monsieur le commissaire, je vais demander à monsieur Lanteigne de répondre à la question.

2605 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

2610 Alors, effectivement, le premier tracé, si on veut, de l'autoroute 30 dans le secteur, continuait tout droit à travers la réserve, passait à l'endroit où est l'aréna actuellement et se prolongeait sur la pointe de l'île Saint-Bernard, et se rendait à peu près où est-ce qu'est le point ici. Donc, c'est le tracé original de l'autoroute 30.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

D'accord, merci.

2615 Monsieur Charrier, vous auriez des précisions aussi là-dessus?

**M. RAYNALD CHARRIER :**

2620 Oui, c'est simplement pour ce que monsieur disait, c'est que le gouvernement serait redevable à la MRC. Ce n'est pas tout à fait le cas. C'est que le schéma d'aménagement doit être conforme aux orientations du gouvernement du Québec. Donc, ce n'est pas le gouvernement qui doit être conforme aux propositions qui sont déposées par la MRC, mais plutôt quand, nous, on a à émettre des avis sur les schémas d'aménagement, le schéma doit être conforme à nos orientations.

2625

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

2630 Mais par ailleurs, est-ce qu'il serait exact de dire qu'une fois que le gouvernement a approuvé un schéma, donc a reconnu que son contenu était conforme aux orientations gouvernementales, que le gouvernement lui-même est lié d'une certaine manière par les orientations telles qu'elles sont traduites dans les affectations et dans les projets?

**M. RAYNALD CHARRIER :**

2635 Oui, effectivement, quand le gouvernement a émis ses avis et que le schéma est devenu conforme, effectivement, c'est comme si on avait comme une entente de principe vis-à-vis les équipements ou les travaux qui devraient être réalisés à court, moyen et long termes.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

2640

Merci.

**M. NORMAND LAFORCE :**

2645 Si vous permettez, en complémentaire, j'aimerais vous faire remarquer que tout ce qui est pointillé X si on va à La Prairie, on voit un pointillé, au-dessus de Saint-Constant, on voit un pointillé et à partir de Kahnawake à Léry, on voit un pointillé X c'est la 30 actuelle. Donc, dans l'esprit des gens qui ont vu ce schéma-là qui a été approuvé, on était sous l'impression que la 30 passe au sud. Êtes-vous d'accord?

2650

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Bien, là, je retournerais la question peut-être soit vers le représentant de la MRC...

2655 **M. NORMAND LAFORCE :**

Je ne veux pas étirer, là, je pense que c'est assez clair. C'est ce que je voulais démontrer, puis c'est là.

2660 **M. PIERRE LARGY :**

Comme j'ai mentionné plus tôt, monsieur le commissaire, pour avoir la précision sur chaque tronçon, il fallait faire référence au texte. Et c'était assez clair qu'on pourrait assimiler au tronçon sud, c'était un lien intermunicipal, pas de la même nature que les autres liens proposés.

2665 **LA PRÉSIDENTE :**

Très bien.

2670 **M. NORMAND LAFORCE :**

En tout cas, je ne veux pas renchérir.

2675 **LA PRÉSIDENTE :**

On comprend aussi que la partie qui devait passer dans Kahnawake n'a pas passé dans Kahnawake.

2680 **M. NORMAND LAFORCE :**

Mais ça, ça fait très longtemps de ça. Là, on parle de 1985, 87. Le tracé qui est là, c'est le tracé dont on parle aujourd'hui en 2002. Puis ce que je comprends de ce que monsieur Largy dit, ça a été accepté. Ça veut dire qu'il y a eu des pressions pour que ça soit changé, les maires se sont fait tordre un bras. En tout cas, on n'élaborera pas là-dessus parce que j'ai d'autres questions.

2690 Pour continuer dans la ligne de pensée de monsieur Paré tantôt quand il a parlé de développement de la 132, grandes surfaces versus mort de petits commerces, je l'ai mentionné l'autre jour puis je vais le rementionner encore ce soir, avec le développement qui s'en vient, les contribuables et les commerçants, et les développeurs, et les investisseurs de la région ont perdu et vont perdre 500 000 pieds carrés de terres développables ou exploitables ou bâtissables.

2695 Je vais passer à ma deuxième question. Je demanderais à monsieur Verville de me mettre l'acétate sur les coûts totaux du projet, s'il vous plaît. Le chiffre global qui a été avancé, on parlait toujours de 178 M\$ ou 176,7 M\$.

2700

La base de ma question, c'est pour démontrer que ni le gouvernement, ni le ministère des Transports, ni le BAPE, ni personne a de l'argent. C'est les contribuables qui ont l'argent, c'est les contribuables qui vont payer.

2705

Au départ, les coûts fixes ou plus ou moins fixes, mais on va dire que la base, c'est 178 M\$. Puis j'aimerais que les personnes concernées me répondent, j'aimerais avoir les coûts indirects, c'est-à-dire des travaux à effectuer par le MTQ ou qui seront à frais partagés avec les villes, ou qui seront payés par les villes seulement, toujours avec l'argent des contribuables.

2710

Si je prends Sainte-Catherine, le prolongement de la rue Léo jusqu'au parc industriel, j'aimerais avoir, si c'est possible, le coût de ça.

Le coût de l'aqueduc, qu'on me dit qui est urgent avant que la construction de la 30 se fasse, à peu près au niveau de la 1ère Avenue, ça a l'air qu'il y aurait un aqueduc, là, une valeur de 2-3 M\$, je veux avoir le chiffre.

2715

Et d'une future route qui, il me semble, selon ce qu'on a dit cet après-midi, qui serait indispensable entre la rue, je pense que c'est Saint-Laurent et la route 132. Ça aussi, ça va amener... plus les travaux qui vont avoir à être faits à cause du niveau dans le fleuve, le niveau d'eau qui... je sais que monsieur Parent de Sainte-Catherine avait parlé de 7 M\$. Mais les autres chiffres, je ne les ai pas tous.

2720

Si on s'en va à Saint-Constant, il y a la même chose, il y a la rue Maçon. Le gouvernement en fait une partie mais on voit sur le plan que c'est à développer. Ça va être en frais partagés ou payable par la Ville de Saint-Constant seulement.

2725

Et on a eu une demande, je pense que c'est cet après-midi ou hier, la Ville de Saint-Constant demandait une deuxième voie de service à double sens pour développer à l'ouest du Wal-Mart. Ça aussi, c'est des coûts.

2730

À Delson, on a parlé d'une nouvelle rampe d'accès à deux sens. Elle était en rouge. Et à cause de ça, on a été obligé de modifier la courbe globale du côté nord des voies de service. Ça aussi, c'est des coûts énormes.

2735

Le prolongement de la rue Georges-Gagné au nord et un détour vers la rue Principale, combien?

2740

Il y a des pourparlers qui sont entrepris entre la Ville de Delson et le MTQ et le gouvernement pour une sortie sur l'autoroute 15 pour le parc industriel. Parce que comme vous le savez, la plupart des camions vont être obligés de passer sur Saint-François-Xavier, prendre les voies de service. Puis quand ils reviennent de l'autre côté, ils sortent au... on a parlé du petit McDonald, ils reviennent sur Saint-François-Xavier. Là, on essaie d'éviter ça en passant sur la 15, mais ça prend des sous.

On a parlé d'étirer la route à 4 voies sur Saint-François-Xavier jusqu'à Brossard. C'est une demande de la Ville de Delson. Qui va payer et combien?

2745 Sur les plans, on voit une piste cyclable qui va joindre sous le pont pour la rivière de la Tortue. Qui va payer et combien?

2750 À Candiac, on a vu qu'il y a le viaduc carroussel. Il n'y a pas de route, mais on a prévu un viaduc. Il y a quelqu'un quelque part qui tire la bonne ficelle. Il y a des routes à venir. Qui va les payer et combien?

2755 Quand on arrive du côté ouest vers Kahnawake, on a parlé qu'il fallait refaire la surface de la 132 de la voie ferrée au pont Mercier. C'est une voie qui n'est pratiquement plus carrossable. Et je ferai remarquer qu'à partir de la voie ferrée jusqu'au pont, il y a la voie ferrée et trois feux de circulation. C'est drôle qu'à cette voie ferrée là, on ne passe pas en dessous, on ne passe pas par-dessus, on passe direct dessus. Et les feux de circulation, on veut accélérer la circulation, mais là, on a trois feux de circulation en dedans de 1 kilomètre.

2760 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Laforce, écoutez, je résume votre question. Je pense que c'est important d'avoir le coût du projet, vous avez raison, parce qu'il est en optimisation.

2765 Alors, je ne le demande pas ce soir, évidemment, mais est-ce que vous pourriez revoir, vous assurer que les coûts que vous avez présentés, les estimés, tiennent compte des engagements que vous avez pris au cours de l'audience publique et des précisions que vous avez données, et réactualiser ça, au besoin, au cours de la semaine ou au cours des prochains jours?

2770 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

D'accord, madame, oui.

2775 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est possible?

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

2780 Oui, on va vous faire ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

2785 Alors, c'est important aussi, quand vous regarderez l'option sud, d'intégrer les mesures d'atténuation qui seraient nécessaires pour être conforme à votre politique concernant l'impact

sonore. Donc, ça veut dire soit avec deux options, soit un mur antibruit ou soit des talus aménagés de façon intéressante pour l'aspect visuel, comme si vous aviez optimisé ça.

2790 Alors, je vous demanderais de regarder ça pour donner une image claire. Parce que, nous aussi, il faut qu'on dise qu'est-ce qu'il en est dans notre rapport.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

2795 D'accord, madame, on va vous produire ça le plus tôt possible.

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est beau, merci.

2800 Je répète que nous avons demandé aux municipalités aussi de faire le travail, de nous dire qu'est-ce que ça implique comme coûts. Parce qu'il y a des choses qui seraient comme à coûts partagés, ou il y a eu des citoyens qui ont demandé qu'est-ce que ça implique un tracé plutôt que l'autre, en termes, par exemple, de manque à gagner.

2805 Ce n'est pas évident à faire mais, cependant, je vous inviterais à essayer d'examiner la question et d'apporter une réponse au meilleur de votre jugement. D'accord?

**M. NORMAND LAFORCE :**

2810 Vous comprendrez bien que pour déposer un mémoire qui se tienne, on a besoin de... il y en a qui combattent la pollution, l'air, l'eau. Moi, je ne me spécialise pas dans les chiffres mais ça, ça me frustre au bout.

**LA PRÉSIDENTE :**

2815 C'est bien. Je pense que tout le monde a eu plein de bonne volonté tout au cours de l'audience. Là, vous voyez, le ministère des Transports accepte de faire ce travail-là rapidement. Et j'invite les municipalités à le faire aussi, à mettre ça en priorité, à travailler fort là-dedans. Je pense que c'est dans l'intérêt de tous et dans votre intérêt aussi de savoir à quoi vous en tenir, vous aurez aussi des réponses à donner à vos citoyens. Ça fait que c'est important qu'on ait cette information-là pour les mémoires.

2825 Maintenant, si vous avez des problèmes, si on n'a pas cette information-là ou il y a des manques d'information au niveau des municipalités, par exemple, au moment où vous aurez à présenter vos mémoires, bien, au moment où on sera rendu à cette étape-là, au besoin, on donnera une extension de temps pour une annexe au mémoire, s'il y a lieu. Mais on va essayer d'avoir tout en mains parce que, nous aussi, on a besoin d'un petit peu de temps pour écrire.

**M. NORMAND LAFORCE :**

2830

Est-ce que je peux vous spécifier deux autres petits points qu'il faudrait qui soient pris en considération? C'est les 17 sites pollués.

**LA PRÉSIDENTE :**

2835

Ça, monsieur, on en a parlé dans une séance et on en est venu à la conclusion que peu importe, quelle que soit la solution retenue, ce sont des sites qui sont dans l'emprise, donc, le ministère des Transports devrait les gérer.

2840

**M. NORMAND LAFORCE :**

C'est parce que ça fait juste gonfler la facture là.

**LA PRÉSIDENTE :**

2845

Mais la facture, c'est inclus dans les deux cas.

**M. NORMAND LAFORCE :**

2850

Les 17 sites à dépolluer ne sont pas inclus, je crois, dans le 178 M\$, non.

**LA PRÉSIDENTE :**

Je crois que non.

2855

**M. NORMAND LAFORCE :**

Parce que dans le rapport Roche, on dit qu'on est conscient qu'il y a 17 sites, qu'aussitôt qu'on aura le certificat de...

2860

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Mais je veux juste vous dire que dans l'étude d'impact X on va les laisser parler X dans l'étude, on dit que ce n'est pas évident à déterminer le coût parce qu'il faut savoir c'est quoi le type de contamination d'envergure. Mais ce qu'on nous a dit, c'est que de toute façon, quelle que soit l'option retenue, il faudrait faire les travaux de décontamination pour ces sites-là. Mais on va aller voir si ça tient toujours.

2865

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

2870

Pour les sites pollués, madame la présidente, on a prévu 1.5 M\$ ou à peu près. Et dans l'ensemble du projet, il y a un certain pourcentage pour les contingences.

**LA PRÉSIDENTE :**

2875

Additionnel?

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

2880

Additionnel à ce montant-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

2885

Et ça signifie quoi le pourcentage de la marge d'erreur ou les contingences, comme vous dites?

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

2890

De l'ordre de 15 % à 20 %.

**LA PRÉSIDENTE :**

2895

**M. NORMAND LAFORCE :**

Est-ce que je peux vous demander, en passant, les critères de dépollution, vous voulez amener les sols à quel degré?

2900

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Je n'ai pas compris la question.

**LA PRÉSIDENTE :**

2905

Lorsque vous nous répondrez, je ne vous le demande pas ce soir, mais lorsque vous répondrez dans votre évaluation des coûts, est-ce que ce serait possible d'établir à quel niveau vous amenez le niveau de décontamination, parce qu'il y a trois niveaux de qualité de sol.

2910

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

D'accord. On va répondre à ça en même temps.

**M. NORMAND LAFORCE :**

2915

Le dernier item, ça, j'avais demandé un plan de l'emprise du MTQ de 1960. C'était pour établir un chiffre ou une augmentation de l'emprise du gouvernement de 1960 à 2000 et les coûts que ça a impliqués. On parle d'expropriation, d'achat de terrains, etc. Ça devrait être inclus dans le coût de... vous comprenez?

2920

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Pouvez-vous expliquer votre demande d'une façon plus précise? Parce que cet après-midi, le ministère des Transports a illustré sur acetate quelles expropriations ou quelles acquisitions de terrains additionnelles s'ajoutaient à la lumière des plans les plus récents.

2925

**M. NORMAND LAFORCE :**

Ce que j'essaie de savoir, c'est si on regarde l'emprise du MTQ le long de la 132 en 1960, puis si on regarde l'emprise du MTQ en 2002, il y a une différence, et combien ça a coûté cette différence-là en expropriation ou en achat. Ça devrait être inclus dans le coût global du projet. Merci, madame.

2930

En passant, je veux vous féliciter pour votre patience et votre compréhension.

2935

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Merci. Avez-vous un élément indicatif vis-à-vis ça, sur la question de l'évolution du périmètre de propriété du ministère?

2940

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

2945

Monsieur le commissaire, je ne pense pas qu'on ait gardé au ministère des chiffres concernant les coûts d'expropriation de 1960 ou chose du genre. Alors, ce serait extrêmement difficile d'avoir les coûts comparatifs.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

2950

Ce que j'aimerais peut-être vous demander comme vérification, c'est de confirmer s'il y a eu, depuis peut-être la principale opération d'acquisition, des opérations d'acquisition subséquentes.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

2955

Oui, on va vous fournir ça, en commençant par les dates les plus récentes, en remontant jusqu'où on a de l'information.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

2960

D'accord.

**LA PRÉSIDENTE :**

2965

Merci.

Monsieur Yves Fallu, s'il vous plaît.

**M. YVES FALLU :**

2970

Bonsoir, madame, monsieur. La première, j'aurais une demande pour un dépôt d'un document. Je crois que le ministère des Transports possède un plan qui indique les débits journaliers moyens d'automobiles projetés pour l'autoroute 30, autant pour la nord que la sud, avec les bretelles et les voies de service. Pour aider à rédiger notre mémoire, nous aurions besoin de ce document-là. Juste le déposer, je n'ai pas besoin qu'il soit expliqué.

2975

**LA PRÉSIDENTE :**

Il est déjà déposé.

2980

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Il a déjà été déposé.

**LA PRÉSIDENTE :**

2985

Pouvez-vous donner la cote du document, s'il vous plaît?

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

2990

On va la chercher et on va vous revenir là-dessus dans quelques minutes.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

2995

**M. YVES FALLU :**

Merci. Ça, ce n'est pas une question là.

3000

**LA PRÉSIDENTE :**

Non, non, ça ne compte pas.

**M. YVES FALLU :**

3005

Merci, madame. Tantôt, lorsque le ministère des Transports, monsieur Lanteigne, a expliqué le projet de l'autoroute 30 au sud, il a aussi expliqué un peu le projet d'urbanisation de la 132 pour cette option-là.

3010

Ma question, elle est simple, elle est la suivante. Dans cette option-là, est-ce que le ministère des Transports prévoit enlever le feu de circulation au coin de la 132 et Brébeuf?

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

3015

Monsieur Lanteigne.

**M. GILDARD LANTEIGNE :**

3020

Oui, effectivement, dans le concept préconisé, certaines intersections seraient éliminées par des étagements pour diminuer le nombre d'intersections avec feux de circulation et, de cette façon-là, augmenter la capacité du lien. Donc, les endroits où ce serait possible d'étager sont les endroits où l'emprise est plus large. Il y a trois endroits sur le tracé, comme vous l'avez vu, et ça permettrait d'éliminer trois feux de circulation.

3025

Donc, pour répondre à votre question, oui.

**M. YVES FALLU :**

3030 Ma dernière question. Dans un esprit de sécurité, c'est juste pour nous guider, dans un concept d'autoroute, est-ce que le ministère des Transports normalement prévoit pour une autoroute, à une intersection soit d'un viaduc ou soit d'un échangeur, de faire sortir les véhicules de l'autoroute en premier, c'est-à-dire en aval ou en premier, et de faire entrer les véhicules en second, dans un concept normal de sécurité en priorité.

3035 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous comprenez bien la question?

3040 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Est-ce que vous pourriez peut-être la reprendre et la préciser?

**M. YVES FALLU :**

3045 On s'entend bien, c'est strictement point de vue sécurité, ma question. Lorsqu'on a une autoroute, on arrive devant un viaduc simplement, est-ce que la priorité d'une conception est la suivante: on fait sortir les gens de l'autoroute en premier vers cet échangeur-là et après, dans le sens de la circulation, on les fait entrer par la suite. Autrement dit, on sort de l'autoroute et on rentre sur l'autoroute au même échangeur par la suite.

3050 **LA PRÉSIDENTE :**

Moi, je ne comprends pas.

3055 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Monsieur Lanteigne va répondre à la question.

3060 **LA PRÉSIDENTE :**

Excusez-moi, je n'ai pas compris.

**M. YVES FALLU :**

3065 Excusez, madame la présidente, je vais prendre ça aussi simple. Vous vous promenez sur une autoroute. Je ne sais pas, vous restez à Québec peut-être? Alors, vous vous promenez sur une autoroute. Lorsque vous voulez sortir pour aller chercher un beigne chez Tim Hortons, mettons, alors vous sortez de l'autoroute pour aller chez Tim Hortons, en premier. Lorsque vous quittez le Tim Hortons en question, vous rentrez sur l'autoroute, mais beaucoup plus loin de où vous êtes sorti. Vous comprenez ce que je veux dire? Est-ce qu'on se suit?

3070

**LA PRÉSIDENTE :**

3075                   En tout cas. Je suis peut-être fatiguée! Je ne mange pas de beignes.

**M. YVES FALLU :**

Je ne suis pas bon! Je suis désolé.

3080                   **M. GILDARD LANTEIGNE :**

Madame la présidente, je pense avoir localisé le Tim Hortons.

3085                   **M. YVES FALLU :**

Non, non, c'est un exemple.

**M. GILDARD LANTEIGNE :**

3090                   Donc, effectivement, les véhicules qui s'en viennent sur l'autoroute peuvent sortir de l'autoroute, accéder à la voie de service et...

**M. YVES FALLU :**

3095                   L'exemple au-dessus est très clair, l'autre côté de l'autoroute. Les gens qui s'en vont vers le pont Honoré-Mercier, qui sont sur l'autoroute, ils sortent à la rue Léo. Voyez-vous, en orange, ils sortent à la rue Léo. On va dire que le Tim Hortons est en haut. Ils sortent à l'autoroute. Et après, lorsqu'ils quittent le Tim Hortons, ils rentrent à l'autoroute après. Est-ce que cette conception-là, au point de vue sécurité seulement, est une conception normale qu'on  
3100 recherche chez le ministère des Transports.

**M. GILDARD LANTEIGNE :**

3105                   Votre question est un peu ambiguë. Point de vue sécurité, c'est qu'on cherche à respecter les distances d'entrecroisement et les longueurs nécessaires aux bretelles et d'autres conditions aux abords des intersections. La séquence, c'est selon le besoin.

**M. YVES FALLU :**

3110

Est-ce que cette réponse-là est aussi claire?

**LA PRÉSIDENTE :**

3115

Je ne peux pas vous aider, en tout cas.

**M. YVES FALLU :**

3120

Je vais faire une complémentaire. En tout cas, je vais essayer.

3125

Autrement dit, c'est parce qu'on essaie en principe, en général, sur une autoroute de dégager. Donc, on fait sortir les gens avant une intersection et on les fait rentrer après, plutôt que l'inverse. Comprenez-vous? L'inverse, c'est-à-dire, on ne fait pas rentrer les gens en premier et les faire sortir par la suite, parce qu'on vient congestionner un segment d'autoroute. C'est ça.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

3130

Je pense que la question de monsieur fait allusion aux différents types d'échangeurs qui peuvent exister sur une route.

3135

Si on prend l'exemple, mettons, du croisement de l'autoroute 30 et de l'autoroute 10 à Brossard, si je ne me trompe pas, il y a une partie des sorties qui forme ce qu'on appelle des trèfles à quatre feuilles. À ce moment-là, il y a des croisements de circulation des gens qui rentrent sur l'autoroute et des gens qui en sortent.

3140

Dans d'autres types de croisement, si je ne m'abuse, on essaie d'éviter ça en faisant sortir la plus grande partie du trafic, sinon la totalité, avant que les gens venant de l'autre voie pénètrent.

Est-ce que ça ajoute à la précision de la question, ça?

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

3145

Ce que j'ai compris de la question de monsieur, c'est qu'il parle de rentrer et de sortir sur une autoroute qui est en ligne droite et non pas quand il y a une intersection d'une autoroute par rapport à une autre autoroute. Et la question de monsieur suggère que les conflits et les manoeuvres, quand on les fait sortir de l'autoroute avant de les faire rentrer, les conflits et les manoeuvres se font plus en haut, c'est-à-dire ils se feraient en haut, dans ce cas-ci, sur les

3150

voies de service plutôt que de se faire en bas.

3155

Maintenant, les conflits et les manoeuvres sont plus sécuritaires lorsqu'elles se font sur l'autoroute parce qu'il y a déjà deux voies. La bretelle d'accès d'entrée ou de sortie devient l'équivalent d'une troisième voie. Et les distances permettent de faire ces transactions-là, c'est-à-dire de passer de la voie où on descend vers une voie de circulation, la première ou la deuxième, plus facilement, à condition que les normes de distance soient respectées. C'est ce que monsieur Lanteigne disait tantôt.

3160

Alors, on choisit une façon ou une autre, selon les besoins, c'est-à-dire soit de faire sortir les gens avant de les faire rentrer ou, inversement, les faire rentrer avant de les faire sortir compte tenu des besoins. Mais tant et aussi longtemps qu'on respecte les normes de distance entre l'entrée et la sortie ou entre la sortie et l'entrée, on ne crée pas de difficulté, on ne crée pas de danger. Est-ce que c'est clair?

3165

**M. YVES FALLU :**

C'est très clair pour moi.

3170

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Oui. Ça va pour vous?

**M. YVES FALLU :**

3175

Oui, merci. Maintenant, j'ai demandé un document, vous allez me revenir plus tard?

**LA PRÉSIDENTE :**

3180

Il est déposé.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Je vais vous revenir avant la fin de la soirée pour le document.

3185

**M. YVES FALLU :**

Il est déposé?

3190

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

3195                    On vérifie et on va vous revenir, madame la présidente.

**M. YVES FALLU :**

3200                    Merci, madame. Merci, monsieur.

**LA PRÉSIDENTE :**

3205                    Merci.  
                        Monsieur Réal McNeil.

**M. RÉAL McNEIL :**

                        Bonjour, madame. Bonjour, monsieur.

3210                    **LA PRÉSIDENTE :**

                        Bonsoir!

3215                    **M. RÉAL McNEIL :**

                        On a reçu pas mal de nouvelles, mais je vais en parler un petit peu, pas gros, peut-être si j'ai la chance, parce que ça fait quatre jours que je viens en ligne. Peut-être que je vais en poser trois questions.

3220                    **LA PRÉSIDENTE :**

                        Dites-le pas toujours!

3225                    **M. RÉAL McNEIL :**

                        Non, non, elles vont être courtes, bien courtes. La première, ça va être advenant que le gouvernement décide de s'en aller à la 32 là-bas, qu'arrivera-t-il avec la 132 ici, pour tous les dessins qu'ils ont faits?

3230                    **LA PRÉSIDENTE :**

                        Si la 30 était construite au sud, vous voulez dire?

3235 **M. RÉAL McNEIL :**

Ils peuvent en prendre une part qui va passer une trentaine de mille machines, quelque chose de même. Et puis qu'est-ce qui va arriver avec la 132, ici? Est-ce qu'elle va rester dans la même position, avec son affaire en descendant?

3240 **LA PRÉSIDENTE :**

Quels sont les aménagements finalement qui pourraient être envisagés sur la 132?

3245 **M. RÉAL McNEIL :**

Oui.

3250 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Dans l'hypothèse où l'autoroute 30 serait localisée au sud, il est question de configurer la route 132 en type boulevard urbain, rien de plus. C'est-à-dire qu'on ne va pas changer le profil de la 132, sauf dans la partie est où il y a le lien entre l'autoroute 15 jusqu'à peu près à la hauteur de Principale.

3255 **M. RÉAL McNEIL :**

D'accord. Ma deuxième question. Vous avez parlé des puits. Mais moi, je suis situé près de la rue Centrale et Monchamp.

3260 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. On va mettre la carte, s'il vous plaît. Pour les puits artésiens?

3265 **M. RÉAL McNEIL :**

Oui. Je suis sur la rue Union, la rue à côté. Je suis à peu près à 191 pieds du boulevard d'aujourd'hui, de là. Moi, mon puits, je m'en sers très bien pour arroser et puis je ne voudrais pas le perdre en advenant que le conseil de par ses taxes remonte ça, le coût de l'eau, à des 300, 400 ou 500. On le sait pas dans l'avenir. Moi, j'ai 79 ans quasiment, je ne serai pas là. C'est pour mes petits-enfants. Qu'est-ce qui arriverait avec mon puits? Est-ce que je vais perdre de l'eau?

3270 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, est-ce qu'on pourrait avoir la carte pour présenter la localisation?

**M. RÉAL McNEIL :**

3280 C'est la deuxième maison.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

3285 Est-ce qu'on a la carte de la localisation des puits de Sainte-Catherine? Saint-Constant, oui. Mais Sainte-Catherine, je ne sais pas.

**LA PRÉSIDENTE :**

3290 Est-ce que vous avez une carte générale, une carte où est situé monsieur? Peut-être l'acétate.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

3295 L'acétate, oui. Alors, monsieur Lanteigne va répondre à votre question.

**M. RÉAL McNEIL :**

3300 C'est la deuxième maison de par la 132.

**M. GILDARD LANTEIGNE :**

Donc, si je comprends bien, vous êtes le long de Centrale, la deuxième maison?

**M. RÉAL McNEIL :**

3305 Mais plus particulièrement sur la rue Union, à côté de Centrale.

**M. GILDARD LANTEIGNE :**

3310 La rue Union, qui est celle-ci.

**M. RÉAL McNEIL :**

3315 Oui.

**M. GILDARD LANTEIGNE :**

Donc, vous êtes la deuxième maison.

3320 **M. RÉAL McNEIL :**

Deuxième maison à gauche, en allant vers le bord de la rue.

**M. GILDARD LANTEIGNE :**

Les gens d'hydrogéologie étaient ici hier et ils indiquaient que le rabattement de la nappe phréatique se limiterait à l'emprise et qu'il y aurait très peu de rabattement de nappe phréatique à l'extérieur de l'emprise. Étant donné que votre puits est beaucoup plus profond que ça, ça n'aura aucune influence sur votre apport d'eau.

**LA PRÉSIDENTE :**

À quelle profondeur est votre puits?

**M. RÉAL McNEIL :**

Mon puits est à 82 pieds et l'eau, si on regarde égal à la terre, est à peu près à 9 pieds.

**M. GILDARD LANTEIGNE :**

Le ministère, si durant les travaux ou immédiatement après a une plainte de monsieur à l'effet qu'il y a un problème, on pourra toujours aller vérifier la situation.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord, pour le rabattement. Mais vous prévoyez qu'il n'y aurait pas d'influence aucune au niveau de la charge, la recharge de ce puits-là?

**M. GILDARD LANTEIGNE :**

C'est ce qu'on a compris hier, avec les explications des experts.

**LA PRÉSIDENTE :**

En ce qui concerne la pollution de ce puits-là, qu'est-ce qui pourrait arriver?

**M. GILDARD LANTEIGNE :**

Nous, on entend contrôler les puits qui servent de source d'eau potable.

**M. RÉAL McNEIL :**

Le mien?

3365

**M. GILDARD LANTEIGNE :**

Est-ce que ça sert d'eau potable?

3370

**M. RÉAL McNEIL :**

On est arrivé en 55 et la municipalité a sorti le système d'aqueduc et d'égout en 62 ou 63. On a vécu avec cette eau-là. On faisait tout avec ça.

3375

**LA PRÉSIDENTE :**

Et vous, est-ce que vous buvez...

3380

**M. RÉAL McNEIL :**

Ça faisait de la bonne soupe aux pois, madame.

3385

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur, est-ce que vous utilisez encore cette eau-là?

3390

**M. RÉAL McNEIL :**

Certainement.

3395

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous la buvez encore? Vous l'utilisez?

**M. RÉAL McNEIL :**

On ne la boit pas, mais je pourrais la boire. On l'a bue pendant dix ans. Puis je m'en sers à tous les jours.

3400

**LA PRÉSIDENTE :**

Pour arroser?

3405

**M. RÉAL McNEIL :**

Je peux laver mon auto. C'est le puits. J'ai une pompe très forte. C'est parce que...

**LA PRÉSIDENTE :**

3410 Est-ce que vous pourriez ajouter ce point-là dans le suivi environnemental, par exemple, la vérification?

**M. GILDARD LANTEIGNE :**

3415 Monsieur est raccordé à l'aqueduc. Donc, il a le choix des sources. Normalement, le ministère va suivre un puits lorsque la maison est alimentée par ce puits-là en eau potable. S'il a l'aqueduc, il a le choix.

**M. RÉAL McNEIL :**

3420 Mais il faut toujours penser d'avance. Si la Municipalité sort les *meters* dans les maisons, ça va aller au gallon. Moi, dans ce temps-là, je prends mon puits et j'arrose tout l'été. Il n'y a personne qui peut m'en empêcher. J'ai un beau jardin que j'arrose à tous les jours avec et le gazon.

3425 **LA PRÉSIDENTE :**

Il n'y en a pas beaucoup de puits autour de toute de façon qui pourraient servir...

**M. RÉAL McNEIL :**

3430 Non.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

3435 On peut envisager d'ajouter ce puits-là à nos études et à nos surveillances de comportement du puits.

**LA PRÉSIDENTE :**

3440 D'accord.

Alors, vous avez votre réponse.

3445 **M. RÉAL McNEIL :**

Ça, c'est correct. Bon, juste la dernière là. Elle va être facile. Sur les accotements, il va y avoir du va-et-vient sur un côté ou bien si ça va être à sens direct jusqu'en haut, et puis de l'autre côté, ça redescend sur l'autre bord, les deux chaque bord?

3450 **LA PRÉSIDENTE :**

Dans le coin...

3455 **M. RÉAL McNEIL :**

Oui.

3460 **LA PRÉSIDENTE :**

Avez-vous étudié ça?

**M. GILDARD LANTEIGNE :**

3465 Donc, du côté nord de l'autoroute, qui est votre côté, ce serait deux voies sens unique en direction ouest. Et du côté sud de l'autoroute, ce serait deux voies sens unique en direction est.

3470 **M. RÉAL McNEIL :**

Ça veut dire qu'advenant qu'il y aurait un accident, les pompiers, quand ils vont sortir, ou la police, il va falloir qu'ils prennent toujours le même bord?

3475 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

Je pense que premièrement, les véhicules d'urgence pour des situations peuvent circuler...

3480 **M. RÉAL McNEIL :**

Parce qu'il y a loin, il y a long.

**M. GILDARD LANTEIGNE :**

3485

... de façon non conventionnelle. Mais normalement, la circulation qui aurait à aller à la rue Union, en provenance de l'ouest, dépasserait l'axe Monchamp/Centrale, irait jusqu'à Brébeuf et reviendrait sur la voie de service nord.

**LA PRÉSIDENTE :**

3490

D'accord. Ça va?

**M. RÉAL McNEIL :**

3495

Ça va prendre un petit peu plus de temps.

**LA PRÉSIDENTE :**

3500

On va vous attendre en deuxième partie? Vous allez venir nous parler de...

**M. RÉAL McNEIL :**

3505

Non, c'est correct, j'ai fini.

**LA PRÉSIDENTE :**

En deuxième partie d'audience, ça va se dérouler le 25 mars.

**M. RÉAL McNEIL :**

3510

Oui. Ici?

**LA PRÉSIDENTE :**

3515

Pas ici, la salle réception Les Écluses. Et pour participer, il faut appeler au Bureau. Allez chercher le numéro derrière la salle, ils vont vous le donner.

**M. RÉAL McNEIL :**

3520

J'en ai eu un pamphlet de Québec.

**LA PRÉSIDENTE :**

3525

D'accord. Alors, vous viendrez dire votre opinion en deuxième partie.

**M. RÉAL McNEIL :**

Oui, on va avoir le droit.

**LA PRÉSIDENTE :**

On va vous attendre.

**M. RÉAL McNEIL :**

On va savoir la place où est-ce qu'elle est.

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

**M. RÉAL McNEIL :**

C'est bien ça, madame.

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est aux Écluses, la salle Les Écluses.

Madame Eva Johnson, s'il vous plaît.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Pour la question de monsieur Fallu qui demandait des données sur la circulation, je vais demander à monsieur Séguin de répondre et de déposer.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

**M. MICHEL SÉGUIN :**

Dans le cadre de l'étude d'impact sur le bruit sonore qui a été déposée, au chapitre de la circulation, je crois qu'on retrouve déjà toutes ces données-là, de même que la carte. Monsieur Fallu pourrait toujours la consulter, on a un exemplaire ici, pour voir si c'est satisfaisant.

**LA PRÉSIDENTE :**

3570            Vous pouvez la montrer, la donner. Et peut-être que cette carte-là, si elle n'a pas été déposée à part, si c'est une information qui est très utile, vous pourriez peut-être la déposer comme document à part, facile à photocopier.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

3575            Oui, on pourrait déposer de façon séparée, d'accord.

**LA PRÉSIDENTE :**

3580            D'accord.

**Mme EVA JOHNSON :**

3585            Bonjour!

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour!

3590            **Mme EVA JOHNSON :**

                 Mon nom, c'est Eva Johnson. Je suis la coordonnatrice du Bureau d'environnement à Kahnawake. Je vais commencer en français, mais mon français, c'est limité. Est-ce que je peux parler en anglais pour faire transmettre mes idées?

3595            **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

3600            **Mme EVA JOHNSON :**

                 Ma première question demande: qui a décidé, qui a fait la décision du projet qui est ici? Parce que nous autres, on reste à Kahnawake et tout ce qui arrive dans ce bout, ça touche nous autres. Et puis on n'a pas de renseignements partout sur le projet jusqu'à cette semaine. Quelqu'un a donné un pamphlet de ça, mon ami, monsieur Salconi de LaSalle, Québec.

3605            Nous autres, on a beaucoup de problèmes avec ça, parce que les gens ne veulent pas. Tous les gens ici ne veulent pas ce projet-là.

3610 I have to ask this one in English. Was there a needs assessment by the people, did the  
people decide that they wanted this project? Because everybody I speak to, they don't want this  
project, either the one on the south or the north, so I'm very curious to see -- you know, when  
were they ever planning on telling the people of Kahnawake about this project, because  
everybody seems to be just finding out at the last minute.

3615

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Beaulieu.

3620

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

3625

J'ai compris la question de madame. Il y a une raison pour laquelle -- le ministère des  
Transports concentre ses efforts à consulter les municipalités qui sont concernées par le projet  
et, bon, évalue les impacts et etc., etc., etc. Maintenant, c'est dans notre façon de faire et on  
sait que le projet a été largement diffusé par le biais des journaux, même par le biais des médias  
électroniques. Jusqu'à un certain point, c'est largement connu. Ce qui fait qu'on n'a pas  
d'objection à répondre aux questions des gens de l'extérieur de la zone directement concernée,  
loin de là, mais on n'a pas fait de démarches spécifiques pour informer les gens à l'extérieur de  
la zone directement concernée.

3630

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

3635

Est-ce qu'à votre connaissance, monsieur Beaulieu, soit le cadre d'orientation de la  
région de Montréal, soit le schéma de la MRC X et, dans le fond, je m'adresse à vous, mais  
peut-être qu'il y aura d'autres répondants X ont fait l'objet de communication, d'information à la  
communauté de Kahnawake? Peut-être à l'échelle du ministère des Transports d'abord et,  
ensuite, à l'échelle des autres intervenants qui sont en périphérie de Kahnawake.

3640

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

3645

Personnellement, je n'ai pas eu connaissance, mais ça ne veut pas dire qu'il n'y en a  
pas eu. Vous comprenez ma réponse? Moi, je n'ai pas eu connaissance qu'il y a eu des  
activités spécifiques pour informer la communauté de Kahnawake. Mais toutefois, ça ne veut  
pas dire qu'il n'y en aurait pas eu.

3650

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Est-ce que ce serait possible de vérifier auprès du ministère s'il y a eu dans les mois  
précédents, au moment où le projet était en voie d'élaboration, s'il y a eu des communications?

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

3655 Nous allons faire des vérifications, parce que nous avons des contacts assez fréquents et réguliers avec le Conseil de bande de Kahnawake concernant, entre autres, les travaux qu'on effectue sur la route 138 et chose du genre. Alors, peut-être qu'au cours de ces rencontres-là, il en aurait été question. Alors, je vais vérifier les comptes rendus pour qu'on puisse vous informer.

3660 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

3665 D'accord. Là, je me tourne maintenant vers la MRC et le ministère des Affaires municipales. Comme il y a des infrastructures qui contournent la réserve de Kahnawake ou encore qui la traversent dans le cas de certaines des routes nationales, comme il y a également des services à caractère socio-économiques qui desservent au moins en partie la communauté de Kahnawake, est-ce qu'il y a eu des échanges pendant les travaux soit de conception du cadre de la région de Montréal, soit dans la confection du schéma de la MRC? Monsieur Charrier.

3670 **M. RAYNALD CHARRIER :**

Il faudrait que je m'informe de ça. Je n'en ai pas la moindre idée. Il faudrait que je communique avec les gens de la métropole si effectivement il y a eu cet...

3675 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Ce serait peut-être bon de vérifier avec le secrétariat de la métropole là-dessus.

3680 **M. RAYNALD CHARRIER :**

Oui.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

3685 Monsieur Largy.

**M. PIERRE LARGY :**

3690 Au niveau de notre planification régionale, nous avons des échanges informels avec les représentants officiels de Kahnawake pour leur laisser savoir qu'est-ce qu'on fait. Nous avons aussi fait parvenir une copie, à titre d'information, aux gens de Kahnawake pour qu'ils aient une copie de nos documents de planification. Nos démarches de planification, incluant les procédures d'adoption du premier et du schéma révisé, ont été publiées dans les journaux locaux de la région. Et dans ce sens-là, je soupçonne qu'une partie de la population qui aurait

3695 pu être intéressée à Kahnawake, aurait pu être au courant au moins de nos démarches de planification.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

3700 Madame Johnson.

**Mme EVA JOHNSON :**

3705 For about a year I've been in very close contact with the Ministry of Transport from the environment office with regard to the widening of the highway 138, and I've seen gentlemen here today that were in those meetings and never once was this project mentioned to us in all our cooperation with the Ministry of Transport of Quebec. So I don't know where the information is going because none of the information was brought to the table for us.

3710 **M. LOUIS SALCONI :**

3715 Ça fait au-delà d'un an que madame Johnson traite avec le ministère des Transports sur certains dossiers, puis à aucun instant il n'a été question de ce projet-là, puis elle n'a aucune idée où vous auriez déposé les documents que vous mentionnez avoir déposés. Elle est peut-être trop polie pour dire que ce n'est pas la vérité que vous venez de dire.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

3720 Bon, ça, ce n'est pas nécessaire de faire ce commentaire-là, monsieur.

3725 On a adressé des demandes d'information au ministère des Transports, au ministère des Affaires municipales et à la MRC. Dans le cas du ministère des Transports, il y a des vérifications à faire. Peut-être qu'il y aura lieu de voir si, effectivement, s'il y a des documents qui ont été envoyés, ils l'ont été aux instances qui ont pu les communiquer aux autres intéressés.

**LA PRÉSIDENTE :**

3730 Alors, il y a des vérifications qui vont être faites et ce sera communiqué via nos centres de consultation et sur le site Internet.

**Mme EVA JOHNSON :**

3735 Parce que je suis en réunion à ville de Sainte-Catherine avec les gens qui restent sur la rue Gagné sur le sujet de la pollution dans ce côté-là et un gens qui est là a dit: \*C'est nécessaire de parler avec les gens de Kahnawake pour un tunnel qui va en dessous le chemin de fer qui est juste sur le côté.+ So, le projet, quand est-ce qu'ils vont en parler? Quand c'est

fini à 95 %? J'ai beaucoup de trouble avec ça, parce que tout le bruit, la pollution qui vient le même sujet les problèmes que les gens...

3740

... they have over here, we have the same problems with the pollution, the noise, all the trucks, and we were wondering why a Tim Hortons was interested in Kahnawake as well. So maybe there's X and it's not a joke, because the gentleman before me mentioned Tim Hortons X and we were wondering why somebody was interested in putting a Tim Hortons at the bottom of the Mercier bridge. So we're getting these clues but nobody was saying anything to us.

3745

And I would like to reserve to put in a paper. I have to, I guess... because we have nothing on this project besides what I gathered here tonight and one piece of paper that was given to me on the project. I'd like to reserve the right to put in a brief from the Environment office and from the Community of Kahnawake, because we're very concerned with the amount of money besides everything else. I have to ask, these are the same people... le même gouvernement pour la santé. The people have to wait sometimes a year to get an operation in Quebec.

3750

3755

**LA PRÉSIDENTE :**

Je vous demanderais, s'il vous plaît, que vous résumiez et puis demander à madame de poser une question.

3760

**Mme EVA JOHNSON :**

My question is...

3765

**LA PRÉSIDENTE :**

Avant, le résumé.

**M. LOUIS SALCONI :**

3770

Madame Johnson disait tantôt qu'à Kahnawake, on vit les mêmes conditions que vous vivez à côte Sainte-Catherine. Ils sont affectés autant par le bruit et par la pollution que tout le monde, puis qu'ils sont déçus qu'ils n'ont pas eu l'information qui pourrait être pertinente. Ils n'en ont pas eu vent de l'information. Puis c'est ça. Puis qu'elle va déposer un mémoire. Elle a signifié son intention de déposer un mémoire.

3775

Puis tantôt, elle ne l'a pas dit maintenant, mais tantôt elle parlait la possibilité d'avoir la documentation disponible à Kahnawake dans un lieu de consultation. Par exemple, soit à son bureau, parce qu'ils n'ont pas un centre de consultation comme tel. What center?

3780

**Mme EVA JOHNSON :**

On a un Chevaliers de Colomb aussi.

**LA PRÉSIDENTE :**

3785

Mais l'information est disponible sur le site Internet. Maintenant, on peut transmettre une étude d'impact et le résumé.

**M. LOUIS SALCONI :**

3790

Est-ce que l'information serait en anglais sur le site Internet?

**LA PRÉSIDENTE :**

3795

Non. On ne traduit pas les documents qu'on reçoit.

**M. LOUIS SALCONI :**

3800

Ça fait que c'est pour ça que ce serait utile pour madame Johnson d'avoir les copies papier pour qu'elle puisse avoir le temps de réflexion. C'est un peu qu'est-ce qu'on a discuté tantôt, nous, à l'arrière.

**LA PRÉSIDENTE :**

3805

C'est ça, on peut s'arranger pour que vous ayez une étude d'impact avec son résumé version papier.

**Mme EVA JOHNSON :**

3810

I think the first question that I had asked was X I don't know how to say it in French X but a needs assessment where all the people... like usually there's a referendum on the question about do the people in the communities really want this. Because when you do an environmental impact assessment they have to look at the social... the lives of the people and how the lives of the people are affected. And who decided, you know, if they did a needs assessment how did the decision come to put these highways where nobody wants them. And that's my second question and that's all I have to say. I'd like to get an answer on that.

3815

**M. LOUIS SALCONI :**

3820

Si j'ai bien compris, madame Johnson voudrait savoir si vous avez fait des sondages auprès de la population qui nécessiteraient la création de ce projet-là ou si vous avez simplement décidé ça en caucus à quelque part. Puis le besoin de la population d'avoir ça, ce projet-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

3825

Le ministère des Transports.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

3830

Pourriez-vous me repréciser la question?

**LA PRÉSIDENTE :**

3835

Le besoin du projet, la justification du projet, est-ce que ça a été une décision spontanée ou bien si c'est dû à des études qui ont démontré la nécessité qu'il y ait un projet.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

3840

Merci. Madame, je vais demander à monsieur Séguin de répondre à la question.

**M. MICHEL SÉGUIN :**

3845

Madame la présidente, comme je le soulignais le premier soir, le parachèvement de l'autoroute 30, c'est une priorité pour tous les agents économiques de la Montérégie. On le retrouve au niveau du Plan de gestion des déplacements de Montréal, au niveau du diagnostic du Plan de transport de la Montérégie. C'est également un projet qui a été maintes fois évoqué dans le cadre de la Commission Nicolet. C'est aussi un projet prioritaire dans le cadre du Plan stratégique de développement du Conseil régional de développement de la Montérégie. C'est donc un projet qui est connu et ça témoigne d'un besoin maintes fois évoqué au fil des dernières années, sinon des dernières décennies.

3850

**LA PRÉSIDENTE :**

3855

Maintenant, nous sommes... je vous demanderais d'écouter, s'il vous plaît, puisque je donne une partie de la réponse.

3860

Alors, le Bureau d'audiences publiques, justement le processus de consultation mis en place pour tout le Québec, c'est ouvert à tous, comme vous le savez, et nous émettons des avis dans les médias pour annoncer la tenue d'audiences publiques. Et, justement, le processus d'audiences publiques est là pour s'informer.

3865

Et comme vous nous avez dit au tout début de cette première partie d'audience publique, vous êtes en contact, je pense, avec la communauté. Alors, c'est ouvert à tous. Tout le monde était bienvenu. On a émis des avis publics, des communiqués de presse et on a invité toute la population à venir. Qu'ils soient de n'importe où au Québec, ils pouvaient venir à l'audience publique.

Alors, ils sont bienvenus pour la première partie et bienvenus pour la deuxième partie d'audience publique.

3870

**Mme EVA JOHNSON :**

So just for a point of clarification, this milieu, that's part of an environmental impact assessment? Is that what this is all about, to determine the impacts on the people and the environment and the health of the people? Because the study shows that even low levels of noise, continuous low levels of noise have a negative impact on the people, and specially the young people, the children. So, I hope that's looked into, the health and the well-being of all the people that will be impacted by this project.

3875

3880

**LA PRÉSIDENTE :**

Pouvez-vous traduire?

3885

**M. LOUIS SALCONI :**

Madame Johnson demandait si ces études-là avaient été faites pour le bien-être de la population, pour leur santé, etc., puis si ça fait partie des études d'impact sur la qualité de vie, de bien-être.

3890

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Alors, comme on a pu constater au cours des séances, l'ensemble des composantes environnementales est couvert par les études d'impact et aussi, lorsqu'on reçoit des commentaires et lorsqu'on questionne les experts, les personnes-ressources, toutes les composantes de l'environnement sont couvertes, tant biophysique que sociale, que santé, que culturelle. Alors, c'est couvert et c'est fait pour optimiser les projets.

3895

**Mme EVA JOHNSON :**

3900

C'est tout, merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

3905

Merci. On va vous attendre en deuxième partie.

Nous invitons maintenant monsieur Denis Tougas, s'il vous plaît.

**M. DENIS TOUGAS :**

3910

Bonsoir, madame la présidente, monsieur le commissaire.

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir.

**M. DENIS TOUGAS :**

Moi, ça a rapport avec le viaduc sur Saint-Régis Nord. Je pense qu'il y a une acétate.

**M. GILDARD LANTEIGNE :**

Donc, on parle du viaduc dans l'axe de Saint-Régis Nord, à l'extrémité...

**M. DENIS TOUGAS :**

Oui, ce viaduc-là, il se trouverait à passer par-dessus la 30.

**M. GILDARD LANTEIGNE :**

Oui, donc, à l'extrémité ouest du tracé sud. Je vais produire une autre acétate qui est plus détaillée, qui pourrait peut-être nous aider.

Donc, le rang Saint-Régis Nord est ici. Si j'ai bien compris, votre maison est celle qui serait tout près de l'emprise.

**M. DENIS TOUGAS :**

Oui, mais de la manière qu'on la voit, je pense qu'elle est en... elle n'est pas sur le bon sens. Non, c'est correct, Saint-Régis Nord est face à... il est là, là. C'est correct. Là, le viaduc serait fait sur Saint-Régis Nord?

**M. GILDARD LANTEIGNE :**

3945           Oui.

**M. DENIS TOUGAS :**

3950           Pourquoi qu'il n'est pas fait sur l'autre sens?

**M. GILDARD LANTEIGNE :**

3955           Je pense que la question, c'est pourquoi est-ce que l'autoroute ne passe pas au-dessus du Saint-Régis Nord...

**M. DENIS TOUGAS :**

3960           C'est ça.

**M. GILDARD LANTEIGNE :**

... plutôt que le Saint-Régis Nord au-dessus de l'autoroute?

**LA PRÉSIDENTE :**

3965           Oui. C'est ça?

**M. DENIS TOUGAS :**

3970           Oui.

**M. GILDARD LANTEIGNE :**

3975           Donc, l'autoroute, au sud, l'autoroute, c'est le lien principal. C'est l'équipement national, etc. Donc, on l'aménage le plus possible à niveau et sans contrainte de circulation lorsque c'est possible. Alors, le lien secondaire, qui est le lien Saint-Régis Nord, à ce moment-là passe au-dessus.

**M. DENIS TOUGAS :**

3980           Parce qu'en passant au-dessus, là, je me trouve à être... je suis complètement sur le coin, puis là, je me ramasse avec un mur. Là, je viens de perdre la visibilité. Quelle hauteur que peut avoir le mur en face de ma maison?

3985           **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'il y aurait un mur?

**M. GILDARD LANTEIGNE :**

3990

Le viaduc a une hauteur d'environ... il y a un dégagement libre de 5 mètres, plus l'épaisseur du viaduc. Donc, on parle de 7 mètres au-dessus de l'autoroute, l'autoroute étant peut-être 1 mètre au-dessus du terrain naturel. Donc, obligatoirement, en face, il y aurait un talus, un remblai sur une certaine longueur pour revenir au niveau actuel du rang Saint-Régis Nord; et la même chose de l'autre côté. Donc, effectivement, monsieur aurait un talus assez élevé de l'ordre de 7 à 8 mètres devant sa maison.

3995

**LA PRÉSIDENTE :**

4000

En termes d'impact sonore, ça aurait l'air de quoi?

**M. DENIS TOUGAS :**

4005

Je me trouve à être à combien de pieds de la route, de la 30?

**M. GILDARD LANTEIGNE :**

Vous êtes immédiatement à côté.

4010

**M. DENIS TOUGAS :**

Bon, bien, ça veut dire que là, je...

**LA PRÉSIDENTE :**

4015

Un instant. Est-ce que l'évaluation sonore a été faite dans cette section-là pour l'impact sonore?

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

4020

Je vais demander à madame Gamache, mais je pense que non.

**LA PRÉSIDENTE :**

4025

Mais est-ce qu'on peut faire une extrapolation ou un avis professionnel, dire à peu près quoi ça donnerait comme...

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

4030

Un estimé sommaire, oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

4035

Un estimé sommaire. Une maison collée comme ça sur une autoroute, ça a l'air de quoi?

**Mme LINE GAMACHE :**

4040

Avec un débit d'environ 34 000 véhicules, une maison si près de l'autoroute, on peut facilement penser que les niveaux sonores vont être près de 65 décibels ou même un peu plus élevés. Mais je n'ai pas fait d'évaluation précise. En fait, l'évaluation a été faite pour le secteur résidentiel plus important.

**LA PRÉSIDENTE :**

4045

Alors, ce sera un impact fort ou très fort. Je ne sais pas, là, ça arrête où l'impact? On dit fort à ce moment-là?

**Mme LINE GAMACHE :**

4050

Oui, ce serait un impact fort.

**LA PRÉSIDENTE :**

4055

Et, à ce moment-là, votre politique vous demande d'intervenir pour réduire l'impact?

**Mme LINE GAMACHE :**

4060

C'est-à-dire que pour des maisons isolées, normalement on n'intervient pas parce qu'au point de vue coût, le coût devient beaucoup trop important pour une ou deux résidences.

**LA PRÉSIDENTE :**

4065

À ce moment-là, est-ce que vous faites une offre d'achat?

**Mme LINE GAMACHE :**

Non. L'expropriation ne fait pas partie des mesures d'atténuation sonore.

4070

**LA PRÉSIDENTE :**

Donc, vous n'atténuez pas un impact pour une résidence mais seulement s'il y a un regroupement?

4075 **Mme LINE GAMACHE :**

Oui, effectivement. Sauf que dans ce cas-ci, on peut voir, il y a quand même un certain effet d'écran dû au talus qui serait devant la résidence. Et ça aussi, il faut l'envisager.

4080 **M. DENIS TOUGAS :**

Devant une façade, on n'installe pas un talus de 20 pieds de haut. Je n'ai plus de visibilité là. Tu sais, j'ai un mur là.

4085 **LA PRÉSIDENTE :**

4090 Mais pourquoi le ministère ne corrige pas la situation, l'impact qu'il crée pour une ou deux résidences? Vous reconnaissez que c'est un impact fort et vous ne faites pas d'intervention? Est-ce qu'il y a place à négociation? Est-ce qu'il y a place à amélioration? Est-ce que vous pouvez y penser?

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

4095 Oui, il y a toujours place à négociation, madame.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, vous allez nous revenir là-dessus par écrit peut-être?

4100 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Oui. On pourrait émettre par écrit des hypothèses qu'on pourrait envisager.

4105 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

**M. DENIS TOUGAS :**

4110 Ça touche à quatre résidences.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

4115

Ce qui serait peut-être utile, c'est de voir, quand vous avez fait face à des situations similaires, qu'est-ce qui a pu être fait pour atténuer, compenser ou autrement corriger la situation.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

4120

Oui. Si ma mémoire est fidèle, on a peut-être déjà envisagé de déménager la maison quand c'est possible, quand c'est pensable de le faire.

**LA PRÉSIDENTE :**

4125

Alors, on va attendre la réponse du ministère des Transports, les options qui pourraient être envisagées.

**M. DENIS TOUGAS :**

4130

Oui. Parce qu'avec un scénario comme ça, je ne pense pas qu'il y en ait au nord, qu'il y ait... je pense que j'ai le pire scénario qu'on ne peut pas avoir. J'ai un mur de 20 pieds dans ma façade. Si c'était de côté encore, c'est passable. La qualité sonore, très fort, parce que là, il n'y a rien, c'est un champ. Puis en plus, pour être capable de sortir de chez nous, je fais comment avec ce mur-là en avant? Je passe où?

4135

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, on comprend très bien votre préoccupation.

4140

**M. DENIS TOUGAS :**

Parce que là, supposément qu'il est supposé d'avoir peut-être un petit chemin de déviation, mais je me ramasse dans un cul-de-sac. Là, je suis comme dans une enclave là. J'ai une place pour passer, puis pour remonter sur le viaduc pour passer par-dessus la 30.

4145

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

4150

Ce dont monsieur parle, c'est un chemin d'accès d'environ 200 mètres ou quelque chose du genre vers le sud, en direction sud, pour ensuite accéder au rang Saint-Régis, pour après ça traverser le viaduc et aller de l'autre côté. C'est ce que vous avez mentionné, je pense.

**M. DENIS TOUGAS :**

4155 C'est ça. Parce que là, comme je suis là, là, je suis à 60 pieds du chemin. Un coup que le viaduc va être fait, là, il n'y en aura plus de chemin, là. Ça va être une butte.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

4160 Alors, on va soumettre les hypothèses de travail là-dessus.

**LA PRÉSIDENTE :**

4165 Très bien. Maintenant, ces hypothèses-là, monsieur, c'est important que vous les ayez rapidement aussi et que vous sachiez quand est-ce qu'elles vont être déposées. Alors, je demanderais aux analystes de prendre en note le numéro de téléphone.

4170 Et lorsque vous allez déposer, le ministère des Transports, ce document-là, nous, on va vous informer que l'information, on l'a entre les mains, et on va vous l'envoyer chez vous.

**M. DENIS TOUGAS :**

D'accord.

4175 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, vous allez nous donner votre adresse, votre numéro de téléphone et on va faire ce qu'il faut pour que vous ayez l'information spécifiquement sur ce point-là à votre résidence.

4180 **M. DENIS TOUGAS :**

Parce que si ça reste comme ça, là, c'est peut-être quatre ou cinq qui sont touchés directement. Ça fait qu'il faudrait que les autres aussi soient avertis parce que...

4185 **LA PRÉSIDENTE :**

Bien, là, on va vous la donner à vous et vous vous chargerez, je pense, d'informer les résidents.

4190 **M. DENIS TOUGAS :**

Parce que si jamais ça passe au sud... moi, c'est sûr que j'aimerais mieux que ça passe au nord. Je ne suis pas pour le sud du tout, tu sais.

4195 **LA PRÉSIDENTE :**

4200

C'est ça. Alors, nous, on donne la chance à l'information, tant l'option nord que l'option sud, pour que les choses soient très claires, honnêtes, dites correctement à tout le monde. Alors, c'est pour ça qu'on demande au ministère des Transports. Ils ont accepté d'évaluer des options d'optimisation ou de réduction de l'impact en ce qui vous concerne et vos voisins. Alors, on va faire en sorte que vous ayez cette information-là et je vous invite à venir dire votre opinion, tenant compte de ces informations-là, en deuxième partie.

4205

**M. DENIS TOUGAS :**

D'accord. C'est ça, à comparer avec ceux qui sont au nord, bien, sur la 132, il y a 90 %, c'est des commerces. Bien, là, je me ramasse avec un bruit, une qualité sonore très forte. Moi, le soir, là, je ne pars pas de chez nous, je couche là. Les commerces, ils mettent la clé dans la porte, eux autres, puis ils s'en vont dans leur maison, c'est tranquille.

4210

**LA PRÉSIDENTE :**

Je vous invite à venir nous dire ça en deuxième partie, mais tenant compte de l'information que vous aurez aussi.

4215

**M. DENIS TOUGAS :**

O.K.

4220

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord?

4225

**M. DENIS TOUGAS :**

Parfait.

**LA PRÉSIDENTE :**

4230

C'est important que tout le monde puisse dire comment ils voient les choses.

**M. DENIS TOUGAS :**

4235

Puis la deuxième question, c'est encore sur le tracé sud. C'est l'élévation qui passe au-dessus de la voie ferrée puis au-dessus de la rivière. Je pense qu'il y a une acétate. On peut peut-être voir où est-ce que ça part l'élévation. C'est pratiquement vis-à-vis les maisons, c'est sur un kilomètre. Je pense que ça englobe peut-être tout ce secteur-là.

4240

Cette élévation-là, c'est pour être capable de passer par-dessus la voie ferrée et la rivière. Et elle a une hauteur d'environ 30, 32 pieds. Puis tantôt, on parlait de rajouter un petit mur pour couper le son. Mais à 32 pieds dans les airs, là, je pense que le son, lui, il va passer par-dessus le mur. Quand même qu'il y aurait un mur là, de terre ou quoi que ce soit, je ne pense pas qu'à la hauteur que les *trucks* vont passer, qu'à 32 pieds dans les airs, il n'y a pas grand-chose qui va arrêter ça.

4245

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Je vais demander à madame Gamache de répondre à la question.

4250

**Mme LINE GAMACHE :**

Comme je vous l'ai mentionné précédemment, c'est sûr que l'écran qui serait en bordure de l'autoroute serait moins efficace que celui qui est près des maisons. Parce que c'est vrai qu'il y a une partie du bruit quand même qui passe par-dessus l'écran. C'est normal.

4255

Enfin, pour le cas des résidences à Saint-Constant, effectivement, ce serait préférable de mettre l'écran plus près des maisons, ce serait plus efficace.

4260

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien.

**M. DENIS TOUGAS :**

4265

Mais si l'écran est près des maisons, on se trouve à être en zonage agricole. Quelle largeur que ça peut avoir cet écran-là et quelle hauteur? Et combien d'arpents que ça peut prendre?

4270

**LA PRÉSIDENTE :**

Cette réponse-là a déjà été donnée, mais on va aller la chercher rapidement.

**M. DENIS TOUGAS :**

4275

En zone agricole, ils peuvent faire des écrans et prendre du terrain pour faire ça?

**LA PRÉSIDENTE :**

4280                   Ça prendrait une dérogation, oui.

**Mme LINE GAMACHE :**

4285                   C'est sûr que si on fait un écran près des résidences, on n'est plus dans notre emprise. Si on envisage de faire une butte, je disais que ça prendrait entre 55 et 60 pieds pour faire une butte de 3 à 4 mètres. Sinon, on peut toujours envisager de faire un mur, qui prend beaucoup moins d'espace, on peut envisager peut-être quelques mètres à ce moment-là.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

4290                   Pour la partie CPTAQ, je vais demander à monsieur Séguin.

**M. MICHEL SÉGUIN :**

4295                   Évidemment, on a vu la portion du mur mais il faut voir un autre élément. C'est qu'en localisant le mur au sud du quartier résidentiel, on se trouve à réduire encore plus l'espace qu'il reste entre ce mur-là et l'autoroute. Ça fait que peut-être qu'en pratique, il faudrait exproprier l'ensemble de tout ce secteur-là, c'est-à-dire entre le quartier résidentiel et l'autoroute.

4300                   C'est évident que, tant pour l'emprise que pour les aménagements connexes comme celui-là, ça prend l'autorisation de la Commission de protection du territoire agricole.

**M. DENIS TOUGAS :**

4305                   C'est ça, il faudrait exproprier, mais c'est une terre agricole.

**LA PRÉSIDENTE :**

4310                   C'est ça. Lorsqu'il y a des talus qui sont mis comme ça dans des zones agricoles, ça arrive, on en a vu dans d'autres dossiers, mais c'était nécessaire pour que les gens puissent continuer à avoir une bonne qualité de vie. Ça faisait partie du projet.

**M. DENIS TOUGAS :**

4315                   D'accord. Puis j'aurais une petite remarque à passer. Il y en a qui ne sont pas fiers des élus. Les élus ont été là...

**LA PRÉSIDENTE :**

4320

Je vous demanderais, les remarques, de les passer en deuxième partie mais dans le respect de tout le monde.

**M. DENIS TOUGAS :**

4325

Non, ça ne sera pas long. Moi, je veux dire qu'eux autres sont là, ils ont été mis là par la majorité, puis je respecte leur décision. Je suis sur leur bord. C'est tout.

**LA PRÉSIDENTE :**

4330

D'accord. Alors, je vous invite à poursuivre de travailler avec nous, puis on va faire le nécessaire pour que vous ayez l'information. Et on vous demande de venir donner votre opinion en deuxième partie.

**M. DENIS TOUGAS :**

4335

Pour donner mon nom et mon numéro, à qui je m'adresse?

**LA PRÉSIDENTE :**

4340

Il y a quelqu'un qui est prêt à recevoir ça.

**M. DENIS TOUGAS :**

4345

D'accord, merci. C'est tout.

**LA PRÉSIDENTE :**

4350

Je demanderais aux gens de ne pas applaudir ou de faire en sorte que les gens se sentent mal à l'aise les uns envers les autres, s'il vous plaît.

Madame Kougemitros, s'il vous plaît.

**Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

4355

Donc, chaque oiseau a son douleur, le monsieur avec le puits, le monsieur avec sa maison et moi, avec mes bâtisses sur la 132. La plupart des gens ici, ce soir, sont du monde qui travaillent pour le gouvernement, puis ils ont leur salaire garanti, ils ont leur retraite garantie. Moi, mes bâtisses, c'est mon gagne-pain et ma retraite.

4360

4365

Avec toutes les informations que j'ai apprises dans les deux jours que je suis ici, je suis au courant que les bâtisses sont dans une région qu'il y a beaucoup de bruit, que l'acceptable c'est 55 décibels et on est déjà rendu avec la 132 à 71. Avec la construction que ça va faire, il va être beaucoup plus haut et il n'y aura pas de qualité de vie pour le monde qui habiterait chez nous.

4370

Avec les choix que le monde ils ont pour aller ailleurs, pourquoi ils resteraient chez nous? Donc, s'ils ne restent pas chez nous, je vais avoir une bâtisse vide, avec des hypothèques à payer, des taxes à payer. Je me demande c'est qui qui va payer pour ça? Le ministère, ils sont prêts...

**LA PRÉSIDENTE :**

4375

Cette question-là a déjà été discutée à plusieurs reprises.

**Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

Mais ils n'ont pas répondu.

4380

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est-à-dire qu'on a déjà demandé au ministère quel est le niveau de bruit, le niveau sonore que vous avez présentement.

4385

**Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

Oui, 71.

4390

**LA PRÉSIDENTE :**

71. Nous avons demandé aussi quel serait le niveau de bruit après le projet.

**Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

4395

Oui. Et c'est quoi?

**LA PRÉSIDENTE :**

4400

On va retourner sur cette question-là. Est-ce que c'est beaucoup supérieur ou...

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Je vais demander à madame Gamache de répondre à la question.

**LA PRÉSIDENTE :**

Parce que l'impact est regardé par rapport à la situation présente. Alors, rapidement parce qu'on a déjà traité de cette question-là deux fois.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

D'accord, madame la présidente, oui.

**Mme LINE GAMACHE :**

Dans le cas des édifices à logements, ce qu'on a dit cet après-midi, c'est qu'effectivement, actuellement, on trouve au premier étage un niveau sonore d'environ 71, ce qui est élevé. Avec le projet, il y a une légère diminution de 1 à 2 décibels dû à l'encaissement des voies, donc à l'encaissement d'une grande partie des débits de véhicules. Ça résume pas mal.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Donc, à peu près la situation observée actuellement ou un peu diminuée.

**Mme LINE GAMACHE :**

Il y a une légère amélioration.

**LA PRÉSIDENTE :**

Une légère amélioration.

**Mme LINE GAMACHE :**

Oui. Par contre, il faut dire que si on ne fait rien ou même si on fait le tracé sud, il va rester quand même beaucoup de circulation sur la 132, la circulation qui va rester au même niveau que les édifices à logements et la situation ne s'améliorera pas non plus.

**M. MICHEL MAILHOT :**

4445 Madame la présidente, peut-être qu'on pourrait faire une précision. C'est que comme le ministère des Transports l'a mentionné, ils ont une politique concernant le bruit. J'aimerais mentionner que c'est une politique qui est du ministère des Transports et non pas du ministère de l'Environnement. On a un peu de réserve concernant la façon de procéder.

4450 Notamment, comme madame vient de le mentionner, le fait qu'il y ait une petite diminution ou une petite augmentation, cette grille-là qui apparaît dans la politique, on a des réserves quant à ça parce que, effectivement, le niveau qui est dit acceptable et qui est reconnu par le ministère des Transports comme acceptable, c'est 55 décibels. 70 décibels, c'est beaucoup, beaucoup plus fort. C'est 30 fois plus fort.

4455 Parce que, comme ça n'a peut-être pas tellement été expliqué, c'est logarithmique. Donc, lorsque vous doublez, 3 décibels, c'est deux fois plus d'énergie; 10 décibels, c'est 10 fois plus. Quand vous êtes rendu à 15 décibels, c'est 30 fois plus. Donc, ça, c'est peut-être à comprendre. Et effectivement, comme même le MSSS ou plutôt la Régie régionale l'a mentionné, eux aussi constatent que, comme nous, c'est un climat qui est problématique à  
4460 plusieurs endroits, pour ne pas dire effectivement inacceptable.

Et même, l'Organisation mondiale de la santé est encore plus sévère par rapport à ça. Il existe d'autres critères qui sont utilisés. Comme, par exemple, la Société centrale d'hypothèques et de logement utilise aussi le critère de 55 décibels. Mais lorsque c'est au-  
4465 dessus de 55 décibels, ils jugent ça inacceptable, à moins qu'il y ait isolation additionnelle des maisons.

Parce qu'évidemment, si on vise 55 décibels à l'extérieur pour que les gens puissent s'adonner librement à des loisirs -- évidemment et aussi à l'intérieur. Si on ne peut pas  
4470 diminuer, disons, l'extérieur, on peut essayer de diminuer au moins à l'intérieur. Parce qu'à l'intérieur, comme madame Gamache le mentionnait, habituellement, on baisse de 20 décibels avec une construction normale au Québec. Mais si on fait des triples vitres, etc., et d'autres isolations, on peut baisser beaucoup plus.

4475 Donc, c'est dans ce sens-là qu'il faudrait peut-être envisager d'autres solutions que simplement des talus. On pourrait penser à d'autres solutions pour minimiser les impacts sur les citoyens.

**LA PRÉSIDENTE :**

4480 Ça avait l'air de quoi?

**M. MICHEL MAILHOT :**

Comme isolation effectivement des maisons, la toiture dans certains cas, parce que ça peut même être par la toiture. C'est des techniques qui sont connues et qui sont même reconnues par le ministère des Transports, parce qu'il y a eu déjà des études faites pour le ministère des Transports par des universités qui faisaient état des différents moyens.

Évidemment, le moyen d'isoler la maison, elle a l'avantage que ça reste sur la maison. Donc, si on peut dire, ça donne une plus value à la maison, malgré tout. Donc, ça compense un peu le désagrément qu'on pourrait dire d'avoir un climat sonore bruyant à l'extérieur.

**LA PRÉSIDENTE :**

Et ça réussit à réduire de combien généralement, une méthode comme ça, le bruit intérieur?

**M. MICHEL MAILHOT :**

Je n'ai pas les chiffres avec moi exactement, mais si 20 décibels c'est normal, j'ai l'impression qu'on pourrait baisser à 30 décibels. À moins que madame Gamache ait des chiffres qui pourraient correspondre ou préciser qu'est-ce qu'il en est par rapport à l'isolation.

**Mme LINE GAMACHE :**

Oui, monsieur Mailhot fait référence à un projet de la rue Notre-Dame où on avait considéré l'isolation des résidences et le projet a permis d'établir un coût par logement. Essentiellement, c'était changer la fenestration, parfois changer les portes, améliorer la ventilation. On pouvait aller chercher près de 10 décibels supplémentaires de réduction sonore à l'intérieur des logements, ce qui va chercher à peu près 30 décibels, effectivement.

**LA PRÉSIDENTE :**

Votre question?

**Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

Ma question, c'est que première chose, quand il y a un événement comme ça que ça va produire, qu'ils vont faire les excavations, le bruit, ils m'ont déjà annoncé, les locataires, qu'il y a plusieurs qui vont partir. Ça va être comme une panique. C'est qui qui va absorber les coûts de faire des réparations comme vous parlez, quand tu es tout là seulement capable d'absorber les coûts *normals* à du monde qui partent, t'es obligée de supporter une hypothèque et etc.? C'est qui qui va payer pour toutes les *honorations* supposément que vous avez?

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Je vais demander à monsieur Séguin de commencer à répondre.

4530

**M. MICHEL SÉGUIN :**

En matière de bruit de source mobile, ce n'est pas une situation qui est facile. La politique du ministère des Transports au Québec, elle est en place depuis un certain nombre d'années. C'est quand même un instrument qui permet d'encadrer différents types de pratique, qui responsabilise le ministère à certains égards, qui responsabilise également les MRC dans le cadre des schémas d'aménagement. C'est certain que comme toute politique, c'est un produit qui est perfectible. Maintenant, le ministère ne va pas au-delà de sa politique sur le bruit routier et ne compense pas au-delà de ce qui est prévu dans la politique.

4535

4540

**LA PRÉSIDENTE :**

Les blocs que vous possédez, ils ont été construits en quelle année?

4545

**Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

87. Ils sont bien isolés et bien insonorisés, madame.

**LA PRÉSIDENTE :**

4550

En 87. Alors, à une époque...

**Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

4555

86, excuse.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, c'était au moment où déjà c'était prévu qu'il puisse y avoir une voie rapide.

4560

**Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

Madame, c'était construit. Ce n'est pas moi qui les ai construits. Je l'ai trouvé construit déjà.

4565

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, je comprends, mais...

**Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

S'il y avait un problème, moi, je trouve que je ne voudrais pas le ministère et la Ville de Candiac vont jouer au ping-pong, qu'ils vont passer la balle. S'il y avait un problème et c'était sérieux que c'était supposé être construit, qu'ils ne donnaient pas la permission que ce soit construit. Ils sont maintenant là, il faut *dealer* avec le problème qui est là. La réponse encore, je ne l'ai pas eue là. Il a dit...

**LA PRÉSIDENTE :**

On pourrait demander à la Ville de Candiac pourquoi il y a eu une autorisation de construire des blocs appartements à côté d'une zone où on projetait de construire une autoroute?

**UN INTERVENANT :**

Il n'y a pas personne de Candiac.

**LA PRÉSIDENTE :**

Il n'y a personne. En tout cas, vous pouvez le demander à votre municipalité et...

**Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

Mais moi, madame, je ne veux pas que le problème tombe sur moi, that't it, chacun se lave les mains, salut, là!

**LA PRÉSIDENTE :**

Mais ce qu'on nous dit, ce qu'on reçoit comme information, c'est que la situation déjà que vous vivez présentement est déjà problématique. Et advenant la réalisation du projet dans le tronçon nord, ce serait un petit peu inférieur à ce que vous vivez présentement ou à peu près équivalent, mais ce ne serait pas une augmentation du bruit. Est-ce que j'ai bien compris?

**M. MICHEL SÉGUIN :**

Oui, madame.

**Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

4610

Est-ce que le ministère peut me le garantir sur papier qu'il va être comme ça?

**LA PRÉSIDENTE :**

4615

Ministère des Transports.

**Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

4620

Est-ce qu'il peut me garantir aussi que tout le monde ne part à la seconde qu'ils vont commencer?

**LA PRÉSIDENTE :**

4625

D'accord. Je traduis votre question parce qu'il y en a d'autres aussi. Advenant qu'il y ait une augmentation de bruit significative, vous avez prévu une légère diminution, mais advenant qu'il y ait une augmentation de bruit qui ferait en sorte que ce soit un impact significatif, est-ce que vous interviendriez et est-ce que vous allez mettre une station? Est-ce que vous allez vérifier ça au niveau du suivi de façon à pouvoir corriger?

4630

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Monsieur Séguin.

**M. MICHEL SÉGUIN :**

4635

Effectivement, dans le cadre du suivi, on fait ce genre d'exercice-là. Et si nos prévisions s'avèrent erronées, on met en place des mesures additionnelles, évidemment dans la mesure du possible.

4640

Maintenant, il faut aussi souligner qu'au-delà X ça, c'est quelque chose qu'on retrouve également dans la politique sur le bruit X maintenant, au-delà de la politique sur le bruit, on est disposé à former un comité, un comité qui serait formé à partir d'élus municipaux ou de représentants des élus municipaux, de manière à s'assurer un suivi des différentes composantes de mise en place du projet, y compris le volet routier.

4645

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

4650

**Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

Je n'ai pas bien compris, excuse-moi.

4655 **LA PRÉSIDENTE :**

4660 D'accord. Là, actuellement, le ministère reconnaît que vous avez un problème particulier au niveau du bruit. Ce qu'ils estiment dans leur étude d'impact, compte tenu que le projet qu'ils proposent serait en dépression, ferait en sorte que le niveau sonore observé au niveau de vos immeubles serait à peu près le même que qu'est-ce qu'il y a actuellement ou même inférieur. Il n'y aurait pas d'augmentation de bruit.

4665 Cependant, ils se sont engagés à avoir un suivi environnemental et à vérifier si effectivement, dans les faits, les mesures ou ce qui serait observé après la réalisation du projet serait conforme à leurs prévisions. Advenant le cas où il y a une augmentation, où c'est plus important que qu'est-ce qu'ils avaient prévu, ils sont ouverts à mettre en place d'autres mesures, des mesures additionnelles pour corriger la situation.

4670 **Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

Comme quoi?

**LA PRÉSIDENTE :**

4675 Ils viennent de nous dire aussi qu'ils sont ouverts à avoir un suivi environnemental avec la participation de représentants municipaux pour s'assurer que les attentes ou les préoccupations des gens soient bien intégrées dans le suivi.

4680 Alors, est-ce qu'on peut comprendre qu'il y aurait une station d'échantillonnage, d'observation du bruit à ce niveau-là, étant donné que c'est un point vraiment stratégique?

**M. MICHEL SÉGUIN :**

Oui.

4685 **LA PRÉSIDENTE :**

Comment madame aurait cette information, les résultats des mesures prises?

4690 **M. MICHEL SÉGUIN :**

Ça pourrait sans doute se faire par le comité de suivi.

**LA PRÉSIDENTE :**

4695

Via le comité de suivi, elle aurait les renseignements?

**M. MICHEL SÉGUIN :**

4700

Effectivement.

**LA PRÉSIDENTE :**

4705

Est-ce que ce serait rapide l'information ou bien si vous attendriez un an pour faire le rapport annuel?

**M. MICHEL SÉGUIN :**

4710

Non, ce serait beaucoup plus rapidement que ça, parce que déjà dans la politique, il y a un certain encadrement au niveau du suivi. Comme je vous l'expliquais tantôt, on pourrait aller au-delà de ces pratiques ou de cet encadrement-là au niveau de la mise en place d'un comité.

**LA PRÉSIDENTE :**

4715

Alors, je vous inviterais à traiter de cet aspect-là dans votre rapport.

**Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

4720

Madame, tout ça, c'est bien beau, mais quand ça vient dans les finances, là... parce qu'une bâtisse ne peut pas exister sans avoir de revenus. Moi, c'est ma grande préoccupation. J'ai quinze ans que je travaille très fort pour arriver où je suis aujourd'hui et je ne voudrais pas qu'un coup de vent vient pour me mettre à terre tout qu'est-ce que, moi, j'ai fait. Ça prend pas long, madame, de perdre le contrôle sur une bâtisse, s'il y a comme une vague de monde qui partent. Les dépenses sont fixes.

4725

Moi, je suis préoccupée à savoir si dans les vents que le bruit est tellement énorme et que le monde partent, qui va aider pour supporter cette bâtisse? Je ne veux pas que ce soit un éléphant blanc sur mon dos à moi.

4730

**LA PRÉSIDENTE :**

Je ne peux pas aller plus loin pour chercher une réponse.

4735 **Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

Moi, je demande à monsieur Beaulieu. C'est lui en charge du groupe.

4740 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Je pense, madame la présidente, qu'on a dit à peu près tout ce qu'on avait à dire là-dessus. On a dit que nos modèles nous disaient qu'il y avait une légère diminution. On a dit qu'on ferait des vérifications lors des travaux et après les travaux. On a dit qu'on mettrait sur pied un comité avec des élus municipaux, des représentants et le ministère des Transports, pour  
4745 s'assurer que tous les commentaires, les interventions soit canalisées à une seule et même place. Je pense que pour le moment, on ne peut pas dire plus ça.

On peut faire deux hypothèses. On peut faire l'hypothèse où la légère diminution se produirait tel que prévu et ce serait une amélioration pour la situation. Et on peut faire l'autre  
4750 hypothèse, celle où il y a une augmentation du bruit, et là, on a dit tantôt qu'on verrait à mettre des mesures adéquates, dans la mesure du possible, pour corriger la situation.

Alors, au-delà de ça, je ne peux pas prendre d'engagement.

4755 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous inviterais à donner votre opinion en deuxième partie.

4760 **Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

Madame, je n'entends pas la réponse que j'aimerais savoir. Il ne s'implique pas financièrement. Il s'implique avec des études, des ci et des ça. Mais l'impact là-dedans, c'est d'être capable de supporter une bâtisse. Et moi, si j'ai dix, quinze qui partent, là, salut les  
4765 amis, j'ai travaillé pour rien toute la vie.

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous aurez des recours juridiques à ce moment-là. Si les résultats ne sont pas conformes aux prédictions, que le suivi démontre qu'il y a une augmentation du bruit, et que  
4770 c'est significatif et que les mesures ne sont pas intégrées, vous aurez toujours ces recours-là possibles.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

4775 Nous donnerons accès à madame à toutes nos données là-dessus. On va être absolument transparents pour qu'elle sache bien les augmentations, les réductions prévues ou réelles, de telle sorte que madame pourrait toujours avoir connaissance de ça pour avoir un argument pour expliquer à ses locataires que ce n'est peut-être pas une augmentation réelle de

4780

bruit qui est pressentie. Les données chiffrées, on va les fournir, elles vont être validées et on va les rendre les plus transparentes possible ces données-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

4785

Est-ce que ça vous aiderait pour vos locataires si c'était synthétisé la question du bruit et ce qui est prévu comme impact? Toute l'information qui vous a été donnée ce soir, si c'était présenté dans un document synthèse, est-ce que ça vous aiderait à répondre aux questions de vos locataires?

4790

**Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

Pourquoi pas!

**LA PRÉSIDENTE :**

4795

Alors, peut-être que ce serait utile.

**Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

4800

Moi, j'ai de la misère à croire, madame, que plus de trafic va donner moins de bruit. Ça, j'ai de la misère avec ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

4805

Est-ce que vous pouvez synthétiser l'information que vous avez livrée tout au cours par rapport à ce point-là? Ça aiderait madame.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

4810

D'accord, madame, nous allons faire la synthèse et nous allons vous la transmettre.

**LA PRÉSIDENTE :**

4815

Très bien.

Alors, vous allez avoir accès à ce document-là. Vous allez pouvoir vous en servir.

**Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

D'accord.

4820

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

Monsieur Mario Arsenault, s'il vous plaît, ou sa porte-parole.

4825 **Mme GINETTE RACINE :**

Bonsoir!

4830 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir.

**Mme GINETTE RACINE :**

4835 Bonsoir, madame; bonsoir monsieur. En premier lieu, j'aimerais remercier le Bureau parce que vous nous permettez d'obtenir l'information que nous n'avons jamais eue à venir jusqu'à maintenant.

4840 En deuxième lieu, j'aimerais aussi vous dire qu'à Sainte-Catherine notamment, nous avons déjà connu l'instauration d'un équipement majeur, qui a eu des effets assez forts sur notre environnement, et je parle de la voie maritime. Par conséquent, nous sommes très sensibilisés à la venue d'un autre équipement structurant à répercussion majeure sur notre environnement.

4845 Et ma question va aller dans ce sens-ci. Compte tenu du fait que l'autoroute Décarie, l'autoroute Métropolitaine et l'autoroute Ville-Marie sont des plaies vivantes dans les villes qu'elles traversent, compte tenu également du fait que la tendance américaine dans l'aménagement du territoire veut de plus en plus humaniser sa trame urbaine, et donc se départir des autoroutes, j'aimerais avoir pourquoi le promoteur a choisi ce concept, c'est-à-dire nous fournir une autre autoroute Décarie.

4850 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Je vais demander à monsieur Séguin de répondre.

4855 **M. MICHEL SÉGUIN :**

4860 Madame la présidente, dans un premier temps, je ne pense pas qu'on puisse importer des solutions tout faites, qui existent ailleurs pour régler des problèmes spécifiques, en l'occurrence les problématiques -- bien, là, je ne veux pas revenir encore une fois, on les a évoquées à maintes reprises.

Mais ce qu'il faut voir, c'est que le concept retenu a été retenu conjointement et en accord avec les élus municipaux regroupés au sein d'un conseil intermunicipal. Dans ce sens-là, ça semblait être le concept qui fasse une certaine, je ne dirai pas unanimité, ce serait exagéré,

4865        mais c'est un concept qui a été retenu par les élus. C'est le concept qu'on a développé et qui nous semblait régler les différentes problématiques au niveau local, régional et national.

**Mme GINETTE RACINE :**

4870                Ça ne répond pas vraiment à ma question. Je vous demande pourquoi Décarie?

**M. MICHEL SÉGUIN :**

4875                En ce qui concerne Décarie, ce n'est absolument pas le boulevard Décarie. L'emprise au niveau du boulevard Décarie, c'est quelque chose comme 50 mètres, on se retrouve avec des parois abruptes, c'est vraiment une autoroute encaissée.

4880                L'autoroute 30 dont on parle, ça n'a rien à voir avec Décarie, on a pu le constater sur certaines coupes. On a une centaine de mètres d'emprise. On a pu le constater également sur un vidéo. Il y a des talus de pente normale. Ce n'est pas du tout du type Décarie, comme on a pu le constater.

**Mme GINETTE RACINE :**

4885                Alors, au niveau de la qualité de vie, quelle sera la différence pour les gens qui ont à faire la traverse du sud au nord, du nord au sud, étant donné que même Décarie a plus de traverses à offrir aux résidents de Montréal que les 6 traverses que vous nous fournissez?

**LA PRÉSIDENTE :**

4890                Alors, ça va être votre dernière question?

**Mme GINETTE RACINE :**

4895                Oui.

**M. MICHEL SÉGUIN :**

4900                Les voies dédiées qu'on va mettre en place vont permettre d'améliorer de manière importante la sécurité routière. On l'a vu, le projet permettra de réduire d'environ 40 % les accidents qui se produiraient. Je pense qu'à ce niveau-là, il s'agit de bénéfices collectifs, de bénéfices, une élimination de certains coûts sociaux reliés à la dangerosité de la route. Et dans ce sens-là, je pense que tous et toutes en bénéficient.

4905                **LA PRÉSIDENTE :**

Maintenant, c'est une question aussi personnelle, la perception des gens, comment ils voient l'amélioration. Certains seront pour ou contre, mais je vous invite à y réfléchir justement et à venir nous livrer en deuxième partie votre opinion sur la question.

4910

**Mme GINETTE RACINE :**

Merci beaucoup.

4915

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

Nous invitons monsieur Pierre Arcouette. Il n'est pas là.

Monsieur Yvon Ratté.

4920

**M. YVON RATTÉ :**

Bonsoir!

4925

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir!

**M. YVON RATTÉ :**

4930

Question plus terre à terre, précise. Pour faire suite à une intervention d'un citoyen, je trouve que c'est très important, c'est quand même les voies de contournement lors du... on a eu une présentation sur les voies de contournement tout à l'heure, mais le débat portait, c'est quand on ferme la 132, quelle voie de contournement on va prendre, et on prendrait peut-être Marie-Victorin et peut-être une voie dans le sud.

4935

Mais la question, ce n'est pas quand on ferme la 132, c'est lorsqu'on va construire l'autoroute 30 à la 132, on va fermer un pourcentage, quelques voies de la 132 pour construire la 30. Ça représente peut-être une perte de capacité de la circulation de X je ne sais pas, je vous le demande X 30 %, 40 %, on ferme des voies et on laisse 3 voies. Donc, 3 voies sur... présentement, il y a, je pense, 4 voies, si on prend la voie d'accotement d'un bord, 4 de l'autre. On a plus peut-être que 50 % de perte.

4940

Donc, connaissant déjà la situation, on va simplement faire une histoire simple, quelqu'un part de Montréal à 5 h, il rentre à Ville Sainte-Catherine chez lui, déjà c'est encombré, ils prennent par Marie-Victorin au lieu de prendre la 132 parce qu'on sauve même quelques kilomètres en prenant Marie-Victorin. Quels sont vos estimés du pourcentage de gens qui, sachant qu'il y a une autoroute et qu'il y a 3 voies en construction, donc il reste seulement 3

4945

4950

voies, ils vont décider de... ils ne prendront pas de chance, ils vont aller prendre malgré tout la voie de contournement.

4955

Concrètement, ça veut dire combien, un citoyen moyen, qui s'en va travailler au centre-ville tous les jours, peut s'attendre à une perte de temps de combien de temps supplémentaire durant la construction, pour avoir une idée réelle des impacts que ça cause à un citoyen pendant ces années-là.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

4960

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

**M. MICHEL SÉGUIN :**

4965

Plusieurs éléments, madame la présidente. Dans un premier temps, il faut bien comprendre qu'on ne passe pas de 4 à 3 voies. Pendant le chantier, on passe de 4 à 6 voies, parce qu'il y aura 3 voies unidirectionnelles de chaque côté pendant le chantier. On récupère une partie de l'accotement de manière à mettre une troisième voie de circulation. Il y aura donc 3 voies par direction, contrairement aux 4 que l'on a présentement sur la route 132.

4970

Il va sûrement y avoir aussi un certain rééquilibrage des trafics. Les gens connaissant les chantiers -- en tout cas, c'est mon cas, j'essaie de les éviter. Ça, on ne peut pas prévoir dans quelle mesure les gens éviteront ce chantier-là en choisissant un autre pont ou une alternative. Il y a aussi, en termes de mesures d'atténuation, on l'a évoqué précédemment, la question de favoriser ou de faciliter le recours au transport collectif.

4975

**M. YVON RATTÉ :**

Mais la question est plus directe. C'est quel est l'impact moyen, en termes de minutes, que ça va prendre aux citoyens pour aller, revenir de Montréal?

4980

La plupart des gens de Sainte-Catherine ou de la région travaillent à Montréal et tous les jours, ils font ça en auto. Sachant que le train et tout ça, ça ne sera pas nécessairement pris, c'est quoi l'augmentation de minutes moyenne par jour qu'on perd?

4985

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

4990

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Monsieur Séguin, s'il vous plaît.

**M. MICHEL SÉGUIN :**

4995

Je ne pourrais pas vous dire dans une direction ou l'autre mais, dans le pire des cas, ça peut être quelque chose comme 9 minutes. On prévoit que ça peut varier entre 4 et 9 minutes.

**M. YVON RATTÉ :**

5000

Je vais prendre ces chiffres-là. Je vais y penser. Ça me surprend et je vais peut-être dire que ça va peut-être prendre plus, on verra.

5005

Deuxième question, une autre question terre à terre qui est encore suite à l'intervention d'un citoyen, ici. On a parlé tout à l'heure des niveaux de pollution atmosphérique qui ont été déclarés peut-être négligeables. C'est peut-être surprenant X enfin, je ne veux pas dire d'opinion là X parce qu'on a dit: \*Ah! ce n'est pas beaucoup le nombre de polluants, comparé au nombre moyen.+ Mais j'aurais aimé qu'au lieu de parler de partie par million qui nous importe peu, j'aimerais savoir, le trafic de la 30 prévu, ça représente combien de tonnes de polluants par année? Il y a combien de tonnes par année qui sont déversées dans l'atmosphère et dispersées assez près, par année? Et de quoi on parle qui est dispersé?

5010

Et peut-être une question bien simple. Si on revient à l'essentiel, une maison moyenne à Ville Sainte-Catherine, par exemple, elle peut s'attendre à recevoir combien de grammes de polluants par année, en moyenne?

5015

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que c'est possible d'avoir cette information-là?

5020

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Je pense que monsieur Comtois a la réponse, quitte à faire quelques extrapolations peut-être.

5025

**M. YVES COMTOIS :**

J'étais plus optimiste à la première partie de votre question parce que, évidemment, je ne peux pas traduire ça par maison, mais j'ai ici l'information concernant, comme on voit ici:  
\*Estimation des émissions atmosphériques annuelles de la 132 en 2000 et des trois options, en 2016, en tonnes par année.+

**M. YVON RATTÉ :**

Et les significations?

**M. YVES COMTOIS :**

CO, c'est le monoxyde de carbone. NO<sub>x</sub>, c'est les oxydes d'azote et HC, c'est les hydrocarbures.

**M. YVON RATTÉ :**

Pouvez-vous nous dire c'est quoi ces substances-là? Qu'est-ce que c'est? Pourquoi elles sont polluantes?

**M. YVES COMTOIS :**

Pardon?

**M. YVON RATTÉ :**

Avant, pour qu'on comprenne, pourquoi c'est polluant ces substances-là?

**M. YVES COMTOIS :**

Le monoxyde de carbone, c'est un gaz qui est toxique. Les NO<sub>x</sub>, ils interviennent à deux niveaux. Il y a le NO<sub>2</sub> qui est normé au Québec parce qu'également toxique, et aussi, il intervient parce qu'il réagit avec les COV pour former de l'ozone. Et donc, il y a une interaction entre les deux et c'est une réaction qui est bidirectionnelle. C'est-à-dire que les NO se combinent à l'oxygène pour former du NO<sub>2</sub> et, inversement, le NO<sub>2</sub>, sous l'effet des COV et sous l'effet du rayonnement solaire, se décompose en NO et oxygène pour former de l'O<sub>3</sub>, donc de l'ozone. Et donc, c'est pour ça qu'il est normé d'ailleurs, le NO<sub>2</sub>.

**M. YVON RATTÉ :**

HC?

**M. YVES COMTOIS :**

5070

Si je reprends mes chiffres, au niveau du...

**M. YVON RATTÉ :**

5075

Je n'ai pas compris le HC, monsieur. Vous étiez rendu au HC.

**M. YVES COMTOIS :**

5080

Le HC, c'est les hydrocarbures. Alors, là-dedans, il y a plein de... il y a du benzène, il y a toutes sortes de choses. Mais les hydrocarbures comme tels ne sont pas normés actuellement.

**M. YVON RATTÉ :**

5085

Mais ils sont dommageables pour la santé humaine?

**M. YVES COMTOIS :**

5090

Bien évidemment.

**M. YVON RATTÉ :**

5095

Évidemment, O.K.

**M. YVES COMTOIS :**

5100

Donc, ici, si on regarde les résultats, au niveau du statu quo, la route 132, en 2016, on aurait 2 340 tonnes de CO de produit, 290 tonnes de NO<sub>x</sub> et 250 tonnes d'hydrocarbures.

Dans l'autoroute 30, option nord, en 2016, dans les voies rapides et les voies de service, on aurait 2 010 tonnes, 400 tonnes de NO<sub>x</sub> et 220 tonnes d'hydrocarbures. Donc, par rapport au statu quo, le CO serait un peu moindre et les NO<sub>x</sub> seraient un peu plus élevés que dans l'option statu quo. Pour ce qui est des hydrocarbures, ce serait à peu près l'équivalent.

5105

Au niveau de l'autoroute 30, option sud...

**LA PRÉSIDENTE :**

5110

Oui?

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Je vais le laisser terminer, mais avant qu'il ait complètement terminé, j'aimerais le consulter pour être sûr qu'on complète la réponse de façon totale.

5115

**M. YVES COMTOIS :**

Je vais juste terminer, ici, le tableau. Au niveau de l'autoroute 30, en option sud, la route 132 produirait 1 650 tonnes de CO et l'autoroute 30, option sud, 1 020 tonnes, pour un total de 2 670 tonnes. Pour les NO<sub>x</sub> et les hydrocarbures, c'est le même calcul.

5120

**M. YVON RATTÉ :**

Puis on disperse ça, après ça, par vau<sup>x</sup> vent dans l'environnement sur les maisons?

5125

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

5130

**M. YVON RATTÉ :**

Ça fait une moyenne.

**M. YVES COMTOIS :**

5135

Je m'excuse, il y a une erreur sur l'acétate. 200 plus 240, ça ne fait pas 390, mais 440.

**M. YVON RATTÉ :**

5140

Ce n'est pas grave, on est habitué. Continuez.

**M. YVES COMTOIS :**

En fait, c'est ce que j'avais à dire, c'est-à-dire que ça, c'est la contribution totale par année. Maintenant, de rapporter ça à maison par maison, qu'est-ce qui retombe...

5145

**LA PRÉSIDENTE :**

Mais est-ce que vous pouvez nous dire dans quel territoire, sur quel espace ce serait distribué? Est-ce qu'il y a des contaminants qui se dispersent plus que d'autres ou s'ils ont le même comportement?

5150

**M. YVES COMTOIS :**

5155           Le contaminant qui est le plus bizarre, si je peux m'exprimer ainsi, c'est les NO<sub>x</sub>. Parce que ce qui est produit par les véhicules, c'est en très très grande partie du monoxyde d'azote et ce monoxyde d'azote là comme tel X il n'est pas normé, lui, il n'y a pas trop de problème X et il va se combiner avec l'ozone qui est là, pour former du NO<sub>2</sub>.

5160           Ce faisant donc, à proximité immédiate de l'autoroute, pour ce qui est de l'ozone qui est un autre contaminant, il y a un effet de pluie. C'est-à-dire que sur le bord de l'autoroute, on a moins d'ozone qu'on en avait avant, donc une amélioration. Mais un petit peu plus loin, dépendant des conditions climatiques, etc., notre NO<sub>2</sub> va se désassocier et produire de l'ozone.

5165           C'est pour ça que les problématiques d'ozone sont toujours des problématiques régionales à grande distance. C'est-à-dire qu'ici, quand on a des épisodes d'ozone importants à Montréal, dans la région montréalaise, et c'est vrai pour tout le couloir Windsor-Québec, souvent ça provient de la pollution qui est produite aux États-Unis et que, rendue chez nous, ça devient de l'ozone, alors que c'est parti en monoxyde d'azote au départ.

5170           **M. YVON RATTÉ :**

              Là, la province de Québec, mais je veux dire, moi, sur ma maison, en grammes, c'est quoi là? Ce qui n'est pas pollué ailleurs que... avec le coefficient de dispersion, c'est facile, 5175           vous multipliez ça, le coefficient de dispersion, vous avez dit, par le montant de tonnes par jour que vous avez. C'est une équation mathématique.

**LA PRÉSIDENTE :**

5180           Est-ce que ça se dépose, d'abord?

**M. YVES COMTOIS :**

              Bon, premièrement, ici, c'est ça, si on parlait de poussière et tout ça, ça se déposerait. 5185           Le CO comme tel, c'est un gaz. Mais la problématique exprimée comme ça, je ne peux pas le faire parce que, comme je vous ai expliqué, nos résultats sont dans un pire cas, qui est des inversions thermiques qui arrivent à une très très faible portion de l'année.

**LA PRÉSIDENTE :**

5190           C'est combien d'heures par année, ça?

**M. YVES COMTOIS :**

5195

Ah! mon Dieu, dans le scénario qu'on utilise là, c'est possiblement des résultats qui n'arriveraient pas même tous les ans, c'est-à-dire qu'on associe des conditions climatiques très rares. Et vous vous rappelez qu'on additionnait aussi les teneurs de contaminants au milieu ambiant et on prenait le maximum enregistré à la station de référence. Donc, on combinait deux événements très rares pour donner un pire cas.

5200

**M. YVON RATTÉ :**

Je ne comprends pas cette réponse-là, madame. Parce qu'on ne parle pas d'un phénomène de rareté, on parle de tonnes par année, moyenne.

5205

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord, c'est ça. C'est que là, il y a deux concepts différents. Il y a le concept de ce qui est émis dans l'atmosphère est diffusé ou non diffusé, dépendant des conditions atmosphériques, puis un concept des retombées atmosphériques qui sont sous forme de particules. Ça, ça peut être comptabilisé en termes de masse par superficie, alors que des gaz qui sont émis et dispersés, en tout cas, je ne pense pas que ça puisse être...

5210

On va aller voir du côté du ministère de l'Environnement.

5215

**M. YVES COMTOIS :**

Je peux peut-être faire un petit complément?

5220

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, allez-y.

5225

**M. YVES COMTOIS :**

Si on faisait une analogie avec une cheminée, ça, c'est ce qui sort de la cheminée. Maintenant, à une maison donnée, dépendant de sa localisation par rapport à la cheminée, il va y avoir des retombées X; l'autre maison, ça va être Y. Dépendant des vents dominants. Est-ce qu'on est en amont, en aval? Est-ce qu'on est à gauche, à droite?

5230

On fait ce genre de dispersion lorsque justement dans les cas de dispersion de cheminée où la source est fixe, on peut simuler sur deux, trois, quatre ans, cinq ans avec les conditions climatiques réelles pendant une période de cinq ans et on obtient à ce moment-là une image globale sur cinq ans, on dit: \*Si notre usine avait existé pendant ces cinq années-là, voici ce que je retrouverais à chacun des points de ma grille d'analyse.+

5235

5240

Dans le cadre ici, c'est un peu différent parce que ce sont des sources mobiles, mais on l'a fait pour un cas déterminé qui était le pire cas. On n'a pas fait une simulation sur des années typiques, un an, deux ans, trois ans.

**LA PRÉSIDENTE :**

5245

Mais ce qui est important de dire X puis là, je veux qu'on vérifie du côté du ministère de l'Environnement et Santé aussi X par rapport aux émissions atmosphériques produites par les automobiles, qu'est-ce qu'il est important à considérer, oui, en termes d'environnement, il faut considérer la charge totale, c'est vrai. Mais pour la santé, on l'a la charge totale là, mais pour le citoyen qui le reçoit, est-ce que c'est en termes de concentration ou de charge annuelle?

5250

Je vais aller du côté de Santé.

**M. CLAUDE PRÉVOST :**

5255

Toutes les études qui sont faites pour évaluer les effets sur la santé des polluants atmosphériques sont faites en fonction des mesures de concentration dans l'atmosphère.

**LA PRÉSIDENTE :**

5260

De concentration dans l'air. Alors, l'approche utilisée, je ne parlerai pas du modèle, mais l'approche utilisée en simulant une situation extrême, c'est comme ça que les experts en santé publique travaillent pour évaluer justement, des cas de sources diffuses, l'impact sur la santé?

**M. CLAUDE PRÉVOST :**

5265

Effectivement, sans voir l'impact sur la santé d'un projet ou d'une industrie ou d'une source d'émission quelconque, ce qui nous intéresse, c'est ce que les gens vont respirer en fonction du temps. Et ce qu'on voit dans les études, c'est que quand les concentrations augmentent, évidemment on voit plus habituellement d'effets.

5270

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

5275

On voit parfois ou on entend parler d'avertissement aux personnes asthmatiques ou autres. Ça arrive dans quelles circonstances? Et quel est soit la mesure ou l'événement ou le signal qui vous amène à émettre un tel avertissement?

**M. CLAUDE PRÉVOST :**

5280

Les avertissements sont émis en collaboration avec Environnement Canada, et je pense que le ministère de l'Environnement participe à ça aussi. C'est en fonction des mesures effectuées dans l'atmosphère, les stations de mesure qui sont à Montréal ou en périphérie.

5285

Il y a des seuils qui ont été identifiés. Quand les seuils sont dépassés pour certains polluants, il y a des avertissements qui sont émis, qui visent surtout les gens sensibles évidemment. C'est-à-dire que les mesures habituellement visent à ce que les gens limitent l'utilisation de l'automobile, par exemple, et visent aussi à ce que les gens sensibles limitent leurs activités extérieures durant ces périodes-là.

5290

**LA PRÉSIDENTE :**

Donc, c'est en termes de concentration.

5295

**M. CLAUDE PRÉVOST :**

Oui, toujours.

5300

**M. YVON RATTÉ :**

C'est l'air. Donc, il n'y a pas de produits chimiques qui pourraient tomber carrément de l'air, qui seraient précipités ou être un peu plus lourds que l'air à un moment donné? Comme le HC, je ne sais pas, le HC, est-ce que...

5305

**M. YVES COMTOIS :**

À ce sujet-là, ce qui serait le plus problématique probablement, ce serait les particules, la poussière...

5310

**M. YVON RATTÉ :**

Bien sûr, la poussière.

5315

**M. YVES COMTOIS :**

... oui, qui serait soulevée. Non, mais c'est quand même une problématique, c'est la poussière qui serait soulevée par la route, par le roulement des automobiles, qui retomberait, elle, plus à proximité de l'emprise.

**M. YVON RATTÉ :**

Et les bébés là-dedans, les enfants, est-ce qu'il y a une sensibilité particulière pour les enfants, en termes environnemental, dans les problématiques de ces choses-là? Est-ce que les taux sont plus bas pour les enfants, les bébés? Parce que c'est un endroit très bébé à Sainte-Catherine.

**M. CLAUDE PRÉVOST :**

Les critères qui sont proposés par des organismes comme l'OMS ou par d'autres visent habituellement à prévenir les effets effectivement chez les gens sensibles. Ça peut être des asthmatiques; ça peut être des gens qui ont des problèmes cardiaques, par exemple. Mais il n'y a aucune norme, à ma connaissance, qui prévient 100 % des effets, 100 % du temps.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord?

**M. YVON RATTÉ :**

Bien, je vous remercie de vos éclaircissements de débat.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord, merci.  
Monsieur Laforce, s'il vous plaît.

**M. NORMAND LAFORCE :**

Est-ce qu'on peut repasser l'acétate qui vient d'être présentée?

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est toujours possible.

**M. NORMAND LAFORCE :**

Oui, celui de monsieur, les émissions, oui.

Moi, ça m'a frappé comme une masse dans le front: \*Situation actuelle 2000, DJMA, 45 000 véhicules+. Si on va en bas: \*Autoroute 30, option sud, DJMA, route 132, en 2016, 50 000 véhicules+, augmentation de 5 000 véhicules en 16 ans. 300 par année? Il y a quelque chose qui... on bien non, c'est parfait de même puis on fait la 30 au sud.

**M. YVES COMTOIS :**

5365 C'est 84 000 au total, sauf qu'il y en a 34 000 qui s'en vont sur l'autoroute au sud.

**M. NORMAND LAFORCE :**

5370 Oui, mais sur la 132, il va passer pratiquement autant de véhicules qu'il en passe au moment où on se parle là.

**M. YVES COMTOIS :**

5375 Oui, c'est...

**M. NORMAND LAFORCE :**

5380 10 % sur 16 ans, si on fait un boulevard urbain bien aménagé, à 6 voies, ça va bien circuler. Vous ne trouvez pas?

**LA PRÉSIDENTE :**

5385 Précisez-nous votre question.

**M. NORMAND LAFORCE :**

5390 Actuellement, il passe 45 000 véhicules par jour sur la 132. Là, on va dans la dernière option, en bas: \*Autoroute 30, option sud, route 132+ en 2016, le nombre de véhicules par jour qui va passer est de 50 000. Aujourd'hui, on est à 45 000. Dans 15 ans, il va y en avoir 50 000 au lieu de 45.

**LA PRÉSIDENTE :**

5395 C'est parce qu'il y a une partie qui serait, ce que je comprends, c'est qu'il y a une partie qui serait déviée.

**M. NORMAND LAFORCE :**

5400 Oui, c'est parfait. Vous ne trouvez pas que c'est une belle solution, ça?

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Je vais demander à monsieur Séguin...

5405

**M. NORMAND LAFORCE :**

Le problème qu'on veut éviter, c'est qu'il y ait trop de trafic sur la 132. Ce qu'on recommande, c'est de l'élargir.

5410

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. C'est uniquement un constat que vous faites là?

5415

**M. NORMAND LAFORCE :**

Bien, c'est un constat qui est assez effarant, là. On pourrait avoir un beau boulevard urbain bien aménagé, à 6 voies, avec une voie centrale bien fermée, style Brossard, puis on aurait à peu près le même nombre de véhicules qu'aujourd'hui qui circuleraient là-dessus.

5420

**LA PRÉSIDENTE :**

Plus 5 000.

5425

**M. NORMAND LAFORCE :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

5430

C'est ça que je comprends.

**M. NORMAND LAFORCE :**

5435

Ça irait bien.

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça que vous voulez confirmer?

5440

**M. NORMAND LAFORCE :**

Il me semble que ce serait fluide et sécuritaire.

5445

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça que vous voulez faire confirmer?

5450

**M. NORMAND LAFORCE :**

Bien, c'est ça que les chiffres disent.

5455

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que c'est ça que les chiffres disent?

5460

**M. MICHEL SÉGUIN :**

Les chiffres sont exacts, sauf que comme on l'a vu, il y a différentes dimensions environnementales à considérer, qui font en sorte qu'à notre point de vue, ce n'est pas la solution idéale.

5465

**LA PRÉSIDENTE :**

Non, mais le premier volet, ce serait 5 000?

5470

**M. MICHEL SÉGUIN :**

Les chiffres sont exacts.

5475

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord, c'est ça que ça dit.

5480

**M. NORMAND LAFORCE :**

D'accord, ma question originelle, c'est: est-ce qu'il va y avoir des capteurs ou des *sensors* d'installés le long de la ou les futures autoroutes?

**LA PRÉSIDENTE :**

Pour vérifier l'air, la qualité de l'air?

5485 **M. NORMAND LAFORCE :**

Oui, comme ça se fait sur le territoire de la Communauté urbaine.

5490 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord, pour le suivi.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**  
5495

Monsieur Comtois, s'il vous plaît.

**M. YVES COMTOIS :**  
5500

Compte tenu des résultats qu'on obtient avec les simulations, je ne crois vraiment pas que ce soit absolument nécessaire. Maintenant, on pourra toujours en discuter avec le ministère de l'Environnement lorsqu'on finalisera le programme de suivi environnemental. Mais comme on est déjà très en deçà des normes...

5505

Écoutez, il y a des stations de ce type-là qui sont installées au coin de Décarie et Métropolitain, et ils respectent les normes, la très très grande portion du temps.

**LA PRÉSIDENTE :**

5510

D'accord. Mais ça coûte combien mettre une station?

**M. YVES COMTOIS :**

Je ne peux pas vous répondre là-dessus, madame. Je n'ai pas les chiffres.

5515 **LA PRÉSIDENTE :**

Le ministère de l'Environnement?

**M. JACQUES ALAIN :**  
5520

Je peux m'informer, mais je ne sais pas combien ça peut coûter.

**LA PRÉSIDENTE :**  
5525

D'accord. Alors, ce serait utile de savoir qu'est-ce que ça coûte un suivi.

**M. JACQUES ALAIN :**

Oui.

5530

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça pourrait peut-être aider, en tout cas, dans la connaissance générale aussi. On reviendra, on va déposer ça. Ça va?

5535

**M. NORMAND LAFORCE :**

Merci.

5540

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

Monsieur Yves Fallu, s'il vous plaît. Non, il n'y a pas de questions?

5545

**M. YVES FALLU :**

On a répondu tantôt à mes questions.

**LA PRÉSIDENTE :**

5550

D'accord, alors merci.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

5555

Madame la présidente, par rapport à monsieur Fallu, on lui a montré les documents. On a d'autres documents qui répondraient mieux à sa question. Je vais demander à monsieur Séguin de les identifier pour qu'on puisse les déposer maintenant.

**LA PRÉSIDENTE :**

5560

C'est bien.

**M. MICHEL SÉGUIN :**

5565

Je vais les identifier. Il n'y a pas de numéro mais je vais les identifier clairement. Il s'agit, pour l'option sud, d'une carte intitulée *Débit 3 heures de pointe matin, 2016*. En fait, les deux cartes précisent le débit au niveau des deux échangeurs aux deux extrémités de l'autoroute sud.

**LA PRÉSIDENTE :**

5570

C'est bien.

5575           Maintenant, nous, on en a une question. Pour ce qui concerne la faune, on aimerait demander à la Société faune et parcs de nous dire quels sont les enjeux finalement, au niveau de la faune, à la fois pour le tracé sud et le tracé nord.

**M. GÉRARD MASSÉ :**

5580           Madame la présidente, je pense qu'on comprend bien que dans les deux tracés, ce sont des tracés qui sont passablement perturbés si on pense au niveau de la faune. On ne s'attend pas à trouver dans ces deux corridors une faune abondante et des plus diversifiée, sauf qu'elle est quand même présente et il faut quand même en faire mention.

5585           Je vais vous parler du corridor nord pour commencer. Dans le corridor nord, bon, ce qu'il faut mentionner, c'est que tout le monde sait qu'il y a trois rivières à traverser, la rivière à la Tortue étant la plus importante et la plus riche au niveau de la faune. On y retrouve une vingtaine espèces de poisson; alors que dans les autres, ça dépasse à peine cinq ou six espèces de poisson.

5590           Ce qu'il faut dire pour ces cours d'eau là, au niveau des impacts de la route, il y a deux choses à considérer. L'impact au niveau de la construction, ces impacts peuvent être amoindris en fonction des méthodes de travail, comme le ministère ou autres organismes font lorsqu'ils font des traverses de cours d'eau, il s'agit de ponts surélevés par rapport à des ponceaux. Les ponts surélevés causent vraiment moins de problèmes qu'un ponceau. Par exemple, un ponceau ne serait pas acceptable pour les longueurs de traversée comme on voit là; mais avec un pont, c'est acceptable.

5600           Et pour les impacts qu'il pourrait y avoir par la suite, il y a toujours, par exemple, la détérioration des rives ou bien non les aménagements qu'il pourrait y avoir, il y a des moyens de compenser et de réduire des impacts, qui sont bien connus et mis en opération lorsqu'il y a des interventions de ce genre.

5605           À part des trois cours d'eau sur le tracé nord, il faut mentionner aussi le marais qu'il y a à proximité de la réserve, au niveau de la voie ferrée et de la 30. Ce marais qui existe, qui se mêle avec une forêt marécageuse en voie de périssement, les arbres sont à peu près tous morts sur une bonne partie du secteur, les gens se demandent si c'est un marais naturel ou pas naturel. Ça a peu d'importance, selon notre réglementation, qu'il soit naturel ou non. Du fait qu'il existe, il supporte une faune et puis on le considère comme étant un marais. Et lorsqu'on intervient dans ce secteur, il y a des précautions à prendre de façon particulière, par exemple, parce qu'on y retrouve passablement d'espèces de faune.

5610           Au niveau des amphibiens, il y en a peut-être une dizaine d'espèces qui s'y trouvent. Il y a beaucoup d'oiseaux aussi qui sont associés à ce milieu qui est diversifié, parce que nous avons une interface entre l'eau et puis le milieu terrestre.

5615

Il y a des moyens de limiter les impacts lors de la construction. Il y a aussi des moyens de les limiter, à long terme. S'il y a des parties qui ont été détériorées, il existe des méthodes que l'on peut utiliser pour compenser pour les secteurs qui ont été détériorés ou détruits.

5620

À part ça, sur le secteur nord, il y a peu de chose à dire. Je pourrais répondre à des questions.

**LA PRÉSIDENTE :**

5625

Généralement, justement les méthodes qui sont connues, est-ce qu'elles sont aussi appliquées et vous intervenez pour les définir, en collaboration?

**M. GÉRARD MASSÉ :**

5630

Oui, on peut agir comme conseil. Il existe aussi beaucoup de guides dont le ministère des Transports possède, le ministère de l'Environnement possède, et nous aussi. On utilise à peu près toujours les mêmes guides. On part avec les mêmes bases de référence généralement, et ce sont des méthodes connues et reconnues.

5635

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, on va vous entendre maintenant sur l'option sud.

**M. GÉRARD MASSÉ :**

5640

Concernant l'option sud, on traverse les mêmes rivières, alors les mêmes commentaires s'appliquent. Sauf que sur ce tronçon, il n'y a pas de marais comme il y en a sur l'autre tronçon. Pour le reste, c'est à peu près l'équivalent.

5645

Il y a un boisé que l'on rencontre dans ce secteur près de la rivière à la Tortue. C'est peut-être un boisé qu'il faudrait peut-être, si jamais l'option était retenue, compenser par des aménagements ou des plantations si on veut garder les mêmes superficies. C'est un boisé qu'on considère intéressant à mettre en valeur dans le futur à des fins récréatives parce qu'il se situe à proximité de la rivière à la Tortue. Et puis dans le secteur de Saint-Constant et Sainte-Catherine, il y a très peu de boisé. Alors, ce serait peut-être un boisé à récupérer à des fins de loisir. Et lorsqu'on récupère à des fins de loisir, bien, ça donne quand même des habitats pour la faune qui s'y trouve.

5650

Si vous avez des questions, je suis prêt à répondre.

5655

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

5660

Est-ce qu'il y a d'autres commentaires ou informations que les organismes et ministères aimeraient souligner ce soir? Ça va?

D'autres commentaires ou informations à souligner du côté du ministère des Transports?

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

5665

Non, madame.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, merci.

5670

Oui? Allez-y.

**M. GILLES PÉPIN :**

5675

J'avais demandé des informations, mardi soir, au ministère des Transports concernant justement s'il avait fait des analyses au niveau des coûts des superficies expropriées, des résidus, des parties résiduelles qu'il pourrait revendre, à quel taux, et s'il avait fait des études d'impact aussi au niveau des pertes économiques au niveau des résidences multifamiliales et commerces, résidentiel unifamilial.

5680

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Nous allons vérifier. Je pense que nous les avons déposés. Nous allons vérifier et sinon, on va les fournir, on va les déposer parce qu'on a l'information.

5685

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, ça va être fait.

**M. GILLES PÉPIN :**

5690

C'est beau. Et peut-être aussi une suggestion au ministère des Transports, pour aider monsieur Tougas tantôt qui demandait qu'est-ce qui se passerait s'il était exproprié, s'ils faisaient le viaduc sur le tracé sud.

5695

Je leur recommanderais d'aller regarder ce qu'ils ont fait dans le dossier de monsieur Boursier à Mercier sur le viaduc qui longe le chemin Sainte-Marguerite. Il était exactement dans la même situation. C'est moi qui le représentais et ils ont acheté au complet la propriété.

**LA PRÉSIDENTE :**

5700

Très bien.

**M. GILLES PÉPIN :**

5705               Merci, madame.

**LA PRÉSIDENTE :**

5710               Merci.  
                  Allez-y!

**M. RÉAL McNEIL :**

5715               J'avais posé trois questions. Là, j'en ai une à poser.

**LA PRÉSIDENTE :**

5720               Allez-y.

**M. RÉAL McNEIL :**

5725               Je n'ai pas parlé du son ou des murets qu'ils vont poser si advenant... parce que moi, sur la rue Union, deuxième maison, si vous posez, je le sais pas la longueur du muret, à partir de Union/Centrale, il va aller où, jusqu'où? Est-ce qu'il va aller jusqu'à Brébeuf? Pour le son, vous dites que vous allez poser des murets pour pas que...

**LA PRÉSIDENTE :**

5730               Pouvez-vous sortir l'acétate?

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

5735               Oui, madame la présidente, on va sortir l'acétate de la section.

**M. RÉAL McNEIL :**

Parce qu'il y a à peu près 100 quelque...

5740 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, il n'y a plus d'inscription, c'est la dernière question qu'on reçoit.

5745 **M. RÉAL McNEIL :**

C'est la dernière, certain. Parce que la femme, elle m'a dit que je n'aurais pas la chance là-bas de la poser.

5750 **LA PRÉSIDENTE :**

Allez-y.

5755 **M. RÉAL McNEIL :**

C'est pour savoir, c'est ça, les murets, ils vont être d'une hauteur combien vis-à-vis de la rue Union près de Centrale? Parce que Centrale, vous avez un viaduc qui va passer aussi.

5760 **Mme LINE GAMACHE :**

On peut voir sur la carte ici la rue Union, elle est là. L'autoroute 30 est ici, la rue Union est là, la rue Centrale est ici. Pour ce secteur-là, ce qui est prévu comme impact, c'est une diminution des niveaux sonores, une diminution de plusieurs décibels avec l'autoroute 30, ce qui fait qu'il n'était pas nécessaire de venir implanter un écran ici en bordure. Donc, il n'y en a pas.

5765 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça va?

5770 **M. RÉAL McNEIL :**

O.K. Comme ça, il n'y aura pas rien qui va nuire là. On va pouvoir voir la ville de Saint-Constant de par Sainte-Catherine.

5775 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça?

**Mme LINE GAMACHE :**

5780

Oui. Il n'y a pas de mur qui va venir bloquer la vue.

**M. RÉAL McNEIL :**

5785

T'enlèves toute la beauté, ça nous donne une dépréciation de nos maisons.

**LA PRÉSIDENTE :**

5790

Il y a un tableau ici. Pouvez-vous l'apporter, s'il vous plaît? Ça va?

**M. RÉAL McNEIL :**

5795

Il n'y aura pas de muret, c'est bien, ça. Parce qu'autrement, on ne verra rien. J'ai passé ma vie là, moi. Je veux encore voir.

**LA PRÉSIDENTE :**

5800

Très bien, c'est beau. Alors, merci beaucoup.

**M. RÉAL McNEIL :**

Merci beaucoup à tout vous autres, un grand travail que vous avez fait.

**LA PRÉSIDENTE :**

5805

Très bien. On est content que vous soyez heureux.

Il reste un intervenant. J'avais dit que c'était terminé, mais pourquoi pas! Allez-y.

5810

**M. MARIO ARSENAULT :**

5815

Merci, madame. Mario Arsenault de Saint-Constant, résidant. Je voudrais savoir si le ministère des Transports a tenu compte, avec les villes, de l'accumulation du taux de circulation qu'il va y avoir sur toutes les traverses quand l'autoroute va être construite, si jamais elle est construite.

5820

Lorsque les véhicules vont sortir de l'autoroute, ils vont arriver à toutes les intersections. La plupart des intersections, c'est à une voie chaque côté. L'accumulation de véhicules qu'il va y avoir là pour tourner puis retourner dans les milieux résidentiels, les gens qui vivent alentour de ces rues-là, comme on va dire Monchamp, Brébeuf, tout ça, toutes ces rues-là, c'est résidentiel beaucoup là, il va avoir une accumulation de véhicules qui va être là, la sécurité des

gens, le bruit, tout ce que ça va apporter, est-ce qu'on a tenu compte de ça, autant les villes que le ministère?

5825 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Je vais demander à monsieur Lanteigne de répondre.

5830 **M. GILDARD LANTEIGNE :**

Donc, actuellement, il y a des feux de circulation qui correspondent à peu près aux mêmes endroits que les traverses étagées projetées. Donc, le phénomène dont parle monsieur Arsenault est commencé un peu, dans ce sens que beaucoup de gens convergent vers les traverses où il y a des feux de circulation pour des questions de sécurité évidentes. Donc, ce phénomène-là va être accentué naturellement avec l'aménagement de l'autoroute parce qu'il n'y aura pas d'autre choix, à ce moment-là, que de traverser au viaduc.

5835 **M. MARIO ARSENAULT :**

5840 C'est ça que je me disais. Ça fait qu'il va y avoir une accumulation de circulation là. Mais la sécurité, vu que c'est toutes des rues à seulement qu'une voie, là, le flot de véhicules qui va arriver, il va être plus important. Ça fait que c'est là que ça va faire un... ça va être plus dangereux.

5845 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que c'est exact? Est-ce que ça peut causer des problèmes de sécurité ou réduire le niveau de sécurité? Est-ce qu'on a une réponse?

5850 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Pour la réponse sur les feux, on cherche, on croit avoir des données spécifiques pour ça, mais je pense qu'on va rester avec la réponse de monsieur Lanteigne.

5855 **LA PRÉSIDENTE :**

Peut-être que vous pourriez compléter par écrit pour cette question-là?

5860 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

D'accord, madame, on va compléter par écrit la question et on va déposer la réponse.

**LA PRÉSIDENTE :**

5865

C'est bien.

**M. MARIO ARSENAULT :**

5870

Merci, madame Journault, merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

5875

Alors, ceci termine la première partie de l'audience publique. Au nom de la commission et de l'équipe de la commission, nous voulons remercier très sincèrement tous ceux et celles qui ont participé aux travaux: le promoteur et son équipe, pour avoir répondu aux questions du public avec rapidité et courtoisie; les personnes-ressources qui ont été présentes et ont été très attentives aux questions du public et ont fait des travaux rapidement pour répondre aussi aux questions. Et aussi, nous remercions les citoyens et citoyennes qui ont démontré beaucoup de respect mutuel, d'écoute. Et je suis convaincue qu'on va continuer à travailler ensemble pour le meilleur.

5880

5885

Alors, on vous attend en deuxième partie et on vous demande de ne pas hésiter à participer. C'est facile de participer. Ce qui compte, c'est de vous exprimer librement. Et si vous avez des problèmes ou des questions à cet effet-là, je vous inviterais à bien vouloir appeler au secrétariat de la commission, on va vous aider pour que vous vous sentiez bien accompagné dans votre démarche. Merci beaucoup.

5890

\*\*\*\*\*

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

5895

ET, J'AI SIGNÉ:

\_\_\_\_\_  
**LISE MAISONNEUVE, s.o.**

5900