

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES  
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS:           M. MICHEL GERMAIN, président  
  M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire  
  Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE  
SUR LE PROJET DE RECONSTRUCTION DU COMPLEXE TURCOT  
À MONTRÉAL, MONTRÉAL-UEST ET WESTMOUNT**

**PREMIÈRE PARTIE**

**VOLUME 2**

Séance tenue le 12 mai 2009, 13 h  
Centre récréatif, sportif et culturel de Saint-Zotique  
75, square Sir-Georges-Étienne-Cartier  
Montréal

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 12 MAI 2009 .....	1
MOT DU PRÉSIDENT .....	1
LE PRÉSIDENT:.....	1

DÉPÔT DE DOCUMENTS PAR LE PROMOTEUR.....	1
--	---

**PÉRIODE DE QUESTIONS:**

M. PIERRE GAUTHIER .....	4
M. DEREK ROBERTSON .....	11
Mme PATRICIA VIANNEY .....	18
Mme DIANE LEMON.....	29
M. ÉRIC CIMON .....	35
M. JEAN-CHRISTOPHE LESSARD .....	42
M. PIERRE BRISSET .....	48
M. JOHN BURCOMBE .....	56
M. PIERRE FRÉCHETTE .....	79

**AJOURNEMENT**

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT :

5 Mesdames et Messieurs, bonjour, et bienvenue à cette deuxième séance de l'audience publique portant sur le Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal Montréal-Ouest et à Westmount. Cet après-midi, nous allons poursuivre le questionnement sur le projet. À cet effet, il y a un registre qui est ouvert. Nous avons déjà des personnes inscrites au registre. Nous allons les appeler par ordre d'inscription. Celles qui sont absentes vont être appelées ce  
10 soir. Ça n'empêche pas les gens qui ne sont pas inscrits à ce moment-ci d'aller s'inscrire à l'arrière. Je rappelle également que la présente audience publique peut être suivie par l'entremise du web en mode audio.

15 Nous allons sans plus tarder procéder au questionnement, mais tout d'abord, nous allons procéder à l'annonce de dépôt de différents documents, tant de la part du promoteur que de certaines personnes-ressources. Donc, je vais débiter par le ministère des Transports, alors portez à l'attention de la commission et du public les documents que vous déposez, alors ces documents-là seront accessibles sur le web. Alors, je vous laisse la parole, Monsieur Dubé.

### M. ALAIN-MARC DUBÉ :

20 Monsieur le président, je vais laisser madame Anne Pelletier, directrice adjointe du Bureau de projet complexe Turcot vous présenter la liste des documents que nous aimerions déposer aujourd'hui suite aux discussions d'hier soir.

### Mme ANNE PELLETIER :

30 Monsieur le président, en fait, on va vous présenter cette liste-là dans un troisième temps. Tout d'abord, je vais rappeler la liste des documents qu'on vous a transmis jeudi dernier, que vous avez reçus à vos bureaux et, par la suite, les documents qu'on a déposés également hier soir, mais dont on n'a pas fait mention, et ceux qu'on dépose aujourd'hui.

35 Donc, pour ce qui a été transmis jeudi passé, il y a le Plan de géométrie du projet de reconstruction du complexe Turcot, le document PR3.5. Nous avons transmis une nouvelle version en format papier et en fichier électronique. Il s'agit de la même carte que la pièce PR3.5 que nous avons déjà transmise, mais seulement en version papier il y a quelque temps. Ce que nous avons fait, c'est que nous avons accentué les traits des infrastructures actuelles pour mieux faire ressortir le tracé actuel des autoroutes. C'est les documents qui ont été  
40 transmis la semaine passée.

Également, donc le document synthèse du résumé de l'étude d'impact, un document d'avril 2009 de huit pages, en versions anglaise et française. Il s'agit du document remis à la table d'accueil. Donc, on vous a transmis copie papier et fichier. Et, également, le plan qui est

45 remis à la table d'accueil, d'un côté, vous avez le réseau existant et, de l'autre, le projet. Nous  
avons transmis la version papier et fichier.

Pour ce qui est des documents suivants, en fait les documents de la série PR8.1, la  
documentation relative à l'évaluation environnementale du site, Phase 1, que nous avons  
50 déposée dans le cadre du projet; il y a trois documents : PR8.1.1, PR8.12 et PR8.13. Nous  
avons déjà transmis le fichier à la commission. Les copies papier ont été transmises au  
ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs seulement. Donc, c'est  
des documents très volumineux, plusieurs centaines de pages, beaucoup de cartes. Ce que  
nous vous proposons, c'était dans le but de minimiser la reproduction de ces documents-là, s'il  
55 y a besoin, on pourrait faire des copies.

Également, nous avons transmis le rapport final de la caractérisation complémentaire  
en date de novembre 2008. C'est le même cas. Donc, le fichier a été déjà transmis au BAPE et  
des copies papier ont été transmises au MDDEP et le rapport de caractérisation  
60 complémentaire des sols, dix pages et annexes, décembre 2008, également un fichier déjà  
transmis au BAPE et copie transmise au MDDEP.

Hier soir, nous avons remis à madame Gélinas les documents suivants. Tout d'abord,  
la présentation du projet qu'a faite hier soir monsieur Alain Dubé. Donc, les documents papier,  
65 je crois qu'on en a ajouté une autre aujourd'hui, à votre demande, donc une septième version  
papier et le fichier. Également, nous vous avons remis hier l'étude d'aménagement et  
d'intégration urbaine; le fichier seulement a été remis hier, les copies papier sont en production  
et seront remises ultérieurement.

70 Pour ce qui est de l'évaluation des effets cumulatifs liés à la présence des  
infrastructures ferroviaires et autoroutières sur le climat sonore et la qualité de l'air, le  
document PR8.7, il est à venir.

Pour ce qui est de la présentation des principales sous-phases du projet, ça avait été  
75 une question lors des soirées d'information, nous avons regroupé l'information sous deux  
présentations : une présentation qui s'intitule : Projet de reconstruction du complexe Turcot,  
maintien de la circulation; et une seconde qui s'intitule : Phasage des travaux. Nous avons  
remis hier copie papier et fichier électronique de ces deux documents. Également, hier, nous  
vous avons déposé l'ensemble des plans et figures qui sont affichés ici dans la salle  
80 d'audience, en versions électronique et papier.

Il y a eu d'autres demandes effectuées lors des soirées d'information des 20 et 21 avril  
dernier. Donc, je vais vous faire état tout d'abord d'un document que nous n'avons pas déposé,  
mais pour vous mentionner que nous sommes à faire la recherche, c'est le coût total des  
85 contrats originaux et la date de fin de paiement du complexe Turcot initial lorsqu'il a été  
construit à l'époque. Donc, l'information est à venir. Le plan précis du nombre et de la largeur  
des voies de l'autoroute 720 à la hauteur de la rue Cazalais. Nous vous avons remis hier six

copies papier et le fichier sur CD-ROM qui donnent cette information-là. Le tableau des largeurs de trottoir actuelle et future également remis hier, formats papier et électronique.

90

Et, ce matin, ou plutôt cet après-midi, suite à la soirée d'hier soir, nous déposons les documents suivants : Définition du transport collectif, extrait du Grand dictionnaire terminologique de l'Office de la langue française, en version papier et également le lien internet de l'Office de la langue française. Ensuite, deux documents qui ont été présentés hier à l'écran : tout d'abord, le Bilan régional des émissions, donc c'était une feuille qui a été présentée à la séance d'hier soir, donc la version électronique et la version papier; la présentation de monsieur Pierre Tremblay sur l'exercice de transfert modal potentiel, identification du bassin d'usagers, copies papier et électronique remises aujourd'hui. Et, pour terminer, suite à une question d'hier soir, nous déposons la note technique du consortium SNC-Lavalin CIMA+ concernant la proposition de monsieur Pierre Brisset pour l'enfouissement d'une partie du projet en tunnel. Donc, c'est un document qui est une note du consultant en date du 18 décembre 2007. Nous déposons des versions papier et le fichier.

95

100

**LE PRÉSIDENT :**

105

Très bien. Je vous remercie. Du côté des personnes-ressources, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs?

**Mme DANIELLE DALLAIRE :**

110

Nous n'avons pas de document à déposer, Monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT:**

115

Très bien. Monsieur King?

**M. NORMAN KING :**

Nous avons déposé hier soir notre rapport annuel intitulé : « Transport urbain et santé », parce qu'on se demandait, si jamais il y avait des questions sur la santé, ce rapport-là – c'est le rapport de l'année 2006, mais ça explique de façon vulgarisée les différents impacts santé reliés au transport. Donc, on a déposé six copies papier et on a fourni aussi le lien internet pour avoir accès au rapport sur notre site web.

120

**LE PRÉSIDENT :**

125

Très bien, je vous remercie. Du côté des autres personnes-ressources, y a-t-il des éléments d'information que vous voulez communiquer à la commission? À ce stade-ci, ça va? Je vous remercie. Il y a aussi, on m'a indiqué du côté du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, que le spécialiste de bruit va être ici aujourd'hui et être ici demain également, mais la nouveauté, c'est qu'il est ici aujourd'hui pour répondre à des

130

questions plus spécifiques sur le bruit. Alors, ce sont les points d'information que nous avons à communiquer aux participants, au public.

135           Maintenant, c'est-à-dire que nous allons faire le tour du registre pour voir qui est ici dans les gens qui se sont inscrits hier soir. Alors, je vais appeler les gens par ordre d'inscription. Tout d'abord, monsieur Derek Robertson est-il ici? Monsieur Pierre Gauthier? Vous pouvez vous avancer à la table. Bonjour, Monsieur.

140           **M. PIERRE GAUTHIER :**

145           Bonjour. Je suis professeur d'urbanisme à l'Université Concordia, je me spécialise dans l'étude de la forme urbaine. J'enseigne aussi des questions d'urbanisme physico-spatial et le design urbain. J'ai préparé deux questions, une première question relative à l'intégration urbaine des ouvrages et une seconde question relative au dépôt de documents techniques.

150           Alors, ma première question va comme suit : l'étude d'impacts environnementaux révèle la diversité et la complexité des environnements bâtis traversés par le projet. J'entendais hier monsieur Dubé utiliser le terme *mosaïque* pour décrire cette réalité complexe. Je soulignerai pour ma part que le caractère composite qui définit la forme urbaine dans les secteurs touchés est en partie imputable à l'introduction des axes autoroutiers dans les années 1960. Alors, ma question a trait à l'intégration urbaine des ouvrages.

155           Fort des enseignements qu'il y a eu à tirer, pour le MTQ, des débats souvent houleux qui ont systématiquement marqué la construction d'autoroutes en milieu densément peuplé au Québec depuis 50 ans, je pense ici notamment au débat entourant la construction et la démolition partielle récemment de l'autoroute Dufferin-Montmorency à Québec ou alors à Montréal au débat suscité par la construction de l'axe Décarie et par la construction de l'autoroute 720 elle-même dans les années 60 ou, plus récemment, au débat interminable sur l'opportunité de construire un boulevard urbain ou un axe autoroutier sur la rue Notre-Dame, alors ma question est la suivante : le MTQ nous a dit travailler sur son projet Turcot depuis 2001. Quelles analyses préalables ont été conduites sur la forme urbaine et le cadre bâti des secteurs affectés par les travaux? Le cas échéant, en quoi ces études ont-elles informé l'élaboration du projet et l'évaluation des différents scénarios? Et, finalement, en point complémentaire, le cas échéant, quelle fut la méthodologie employée, quelles aires d'étude et échelles d'analyse ont été retenues?

165           **LE PRÉSIDENT :**

170           Très bien. Monsieur Dubé? Alors, on peut y aller par volet. S'il y a besoin de précisions Monsieur Dubé, on peut redonner la parole à monsieur Gauthier.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

175 Effectivement, je n'ai pas tout noté. Au niveau des analyses préalables qui ont été  
faites essentiellement, il y a eu une étude de besoins faite au début du projet, qui avait un  
focus effectivement très, très routier, parce qu'à l'époque, le projet avait été initié avec une  
optique de réparer les structures existantes et suite au constat ou aux grands éléments notés à  
travers cette étude-là, on s'est vite rendu compte que la solution de réparation n'était pas  
180 viable à long terme.

Par la suite, les études ont poussé l'analyse de différents scénarios de reconstruction  
et il n'y avait pas, à ce moment-là, effectivement, d'étude faite spécifique sur la forme urbaine  
ou donc sur comment ce projet-là pourrait s'intégrer dans le milieu urbain.

185 Dans l'étude des besoins, on a cependant noté une certaine sensibilité au niveau de  
certains milieux et il fallait apporter des solutions à ces différentes problématiques-là ou ces  
différentes sensibilités-là qui étaient soumises.

190 Un peu plus tard, au niveau de l'étude d'impact sur le scénario de reconstruction qui a  
été retenu, il y a une analyse visuelle qui a été réalisée à l'intérieur du cadre de l'étude  
d'impact et à l'intérieur de cette analyse-là, on a proposé des mesures générales.

195 Encore un petit peu plus tard dans le processus, on a mandaté une firme en urbanisme  
pour nous proposer différentes mesures d'intégration urbaine du projet de reconstruction tel  
qu'il était défini, mesures qui devaient être spécifiques à chacun des secteurs traversés, donc  
un traitement particulier pour les secteurs résidentiels, un traitement particulier pour les  
secteurs plus industriels et ce qu'on vous dépose aujourd'hui essentiellement, c'est le fruit de  
cette étude – ce qu'on vous a déposé aujourd'hui, c'est le fruit de cette étude d'intégration  
200 urbaine qui fait une caractérisation des différents milieux et qui propose des mesures  
spécifiques, des concepts essentiellement pour chacun de ces secteurs-là.

205 Je pourrais inviter, pour aller plus dans le détail, monsieur Jacques Chénier, qui est  
urbaniste à la firme Daniel Arbour et associés qui était responsable, justement, de cette  
analyse-là, de cette étude d'intégration urbaine, si vous souhaitez avoir plus de détails sur le  
contenu de ce document-là.

**M. PIERRE GAUTHIER :**

210 En fait, je souhaitais avoir des détails sur les analyses préalables à la préparation du  
projet, de sorte que je pourrai prendre connaissance de l'étude qui a suivi la préparation du  
projet, mais je prends note que des études préalables sur la forme urbaine et l'intégration des  
ouvrages n'ont pas été conduites.

215 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que c'est ce que nous devons comprendre, Monsieur Dubé?

220 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

220

Écoutez, ça dépend où on se situe en termes de préalable. Le projet, pour nous, n'est pas encore terminé. Donc, on est encore dans le préalable. Je pense que l'objectif de la consultation, c'est justement d'aller chercher le pouls, en tout cas, c'est le mandat même de cette commission d'enquête. Donc il y a encore place à des changements au niveau du projet et ces changements-là, si au niveau de la forme urbaine du projet et ces choses-là viennent modifier le concept, on fera les ajustements requis.

225

**LE PRÉSIDENT :**

230

Alors, pour l'instant, vous pouvez nous déposer le document?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

235

Le document vous est déposé aujourd'hui, effectivement. C'est l'étude d'intégration urbaine qui est déposée. L'étude des besoins aussi peut être déposée ou les éléments que j'ai mentionnés, antérieurs, ceux qui tiennent compte du volet un peu plus urbanistique, on peut les déposer aussi ultérieurement.

**LE PRÉSIDENT :**

240

Très bien. Monsieur Gauthier?

**M. PIERRE GAUTHIER :**

245

Oui, je peux procéder avec ma deuxième question? Je vais prendre connaissance des documents, évidemment. Les délais sont courts, mais en fait, c'est ça, ce que je m'attendais à vous entendre nous dire, c'est que des études avaient été faites, qui ont informé le développement du projet ou éventuellement l'analyse des scénarios alternatifs et là, malheureusement, ces études-là n'existent pas. Alors il va falloir s'en passer, j'imagine.

250

Alors, ma deuxième question est relative au dépôt de documents techniques. Je me suis penché sur l'ensemble de la documentation fournie sur le site internet du BAPE pour tâcher d'y recueillir les documents cartographiques et iconographiques pertinents, qui me permettraient de bien me représenter le projet de reconstruction afin d'en évaluer les impacts en matière d'intégration urbaine à l'échelle fine des milieux de vie.

255

Or, malheureusement, force m'est de conclure qu'il est impossible de bien me représenter la géométrie des ouvrages projetés et leur insertion dans leur environnement



urbain immédiat et, a fortiori, de juger des impacts sur les vues, impacts sur le réseau de rues,  
260 et impacts sur le réseau piétonnier, bref les impacts matériels, visuels et spatiaux desdits  
ouvrages pour les usagers et pour les résidants des secteurs environnants.

Alors, ma question au promoteur du projet : compte tenu de la nature dudit projet, de la  
complexité de sa géométrie et de son intégration spatiale dans les secteurs des quartiers  
265 traversés, pourquoi une représentation tridimensionnelle de l'ensemble des ouvrages et des  
secteurs limitrophes affectés n'a-t-elle pas été mise à la disposition du public et des  
spécialistes? J'ajoute à l'intention du président que j'ai produit une carte détaillée, une carte qui  
détaille les 15 vues en coupe et 20 perspectives aériennes de l'ouvrage projeté et de son  
environnement immédiat qui, outre une maquette tridimensionnelle en format digital,  
270 m'apparaissent minimalement nécessaires à la bonne compréhension du projet.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Dubé?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

On est tout à fait d'accord essentiellement avec ce que monsieur Pierre Gauthier  
mentionne. La maquette version rigide ou carton essentiellement est en préparation. Ça prend  
280 un certain nombre de mois à préparer ce document-là essentiellement ou cet ouvrage-là parce  
que jusqu'à novembre dernier, il y avait des changements au concept et donc, après ça, on a  
donné le mandat et on pense avoir cette maquette-là 3 dimensions à une échelle raisonnable  
disponible vers la fin de juin.

Maintenant, entre-temps, on a fait faire une maquette 3D et je vais vous laisser  
madame Pelletier répondre sur quant à la disponibilité de ces documents-là et où vous pouvez  
285 consulter ce document-là.

**Mme ANNE PELLETIER :**

En fait, pour la maquette physique 3D, peut-être corriger une petite information qu'on  
vient de mentionner à l'instant. Donc, comme on l'a mentionné aux soirées d'information, elle  
va être disponible à l'été, mais pas à la fin juin. Donc, on a encore un petit délai, mais au  
courant de l'été. Il faut voir, c'est ça, c'est qu'il y a toute une question d'échelle dans ce projet-  
295 là et il y aura finalement deux maquettes : une maquette complète qui sera animée, qui  
permettra aux gens d'avoir des points de repère, qui sera une maquette en soi pour l'ensemble  
du projet; et, ensuite, des maquettes par section où les gens seront plus à même de se  
reconnaître dans l'échelle du projet, donc par secteur. Et ces quatre ou cinq maquettes-là vont  
s'imbriquer l'une dans l'autre et lorsqu'on aura un espace assez vaste comme ici, un gymnase,  
300 on pourra avoir une gigantesque maquette à une échelle quand même qui est raisonnable pour  
s'y reconnaître. Donc c'est en préparation.

305 Nous avons également la maquette virtuelle 3D qui, lors des soirées d'information, était  
montrée au public à l'arrière ici de la salle sur un ordinateur. Donc ici, dans les contraintes  
d'espace, on ne pouvait pas la remettre ici présentement mais, par contre, nous sommes à  
l'intégrer à notre site internet, des petites séquences vidéo. Également, pour toute personne  
intéressée, on pourrait faire une démonstration du produit en tant que tel sur demande. Mais  
c'est sûr que c'est un système qui prend un ordinateur assez puissant pour le faire tourner.  
Donc, sur le site internet, ça sera seulement des petits clips, des petites séquences.

310 **LE PRÉSIDENT :**

315 J'aimerais apporter une précision. Bon, la maquette, vous parlez d'une maquette qui  
serait disponible à l'été. Donc, ça veut dire que ça nous amène, à ce moment-là, après la  
partie publique du mandat de la commission. Alors, il faut bien comprendre, à ce moment-là,  
que ça voudrait dire que les mémoires auront été déposés, la commission aura entendu les  
personnes qui désirent faire part de leur position au point de vue remarques, et cetera, sur le  
projet. Donc, de quelle façon le Ministère entend-il s'y prendre, à ce moment-là? Parce qu'une  
maquette, c'est-à-dire qu'il y aura une forme de consultation en lien, il y aura des réactions sur  
320 la maquette. Donc, qu'est-ce que vous allez prévoir pour consulter les gens sur cette  
maquette-là?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

325 On peut rendre publique essentiellement la maquette électronique à nos bureaux de  
projet pour ceux qui sont intéressés à la consulter sur un ordinateur. Donc, c'est un outil où on  
peut se promener essentiellement sur l'immense territoire que représente le complexe Turcot,  
aller voir des éléments spécifiques.

330 Pour la maquette qui est physique, essentiellement ce qui est prévu dans le cadre de la  
mise en œuvre du projet, c'est de la mettre dans un bureau de projet qui serait situé à  
proximité du chantier – on n'a pas encore déterminé le site – pour que les gens puissent venir  
la consulter sur place et voir de quoi va avoir l'air le projet.

335 **LE PRÉSIDENT :**

Mais, à ce moment-là, il n'y aura pas de mécanisme de rétroaction ou de  
commentaires, si les gens veulent commenter des aspects en voyant la maquette? Ce serait  
simplement pour voir la maquette, là. C'est ce que vous nous dites.

340 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

345 Ça peut toujours se faire essentiellement parce qu'on pense qu'il y a peut-être aussi...  
ce qu'on a sur la table en ce moment, c'est au niveau de plusieurs éléments en termes de  
concept, c'est des préconcepts architecturaux. Donc ça aussi, on pense que ça devrait peut-  
être être débattu ou soumis à des discussions avec, disons, un milieu... ou des consultations

publiques sur ce qui est proposé en termes de préconcepts architecturaux dans une étape ultérieure.

350 **LE PRÉSIDENT :**

Pour la maquette électronique, il faut aller la consulter à vos bureaux, c'est ça?

355 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

La maquette électronique peut être consultée à nos bureaux immédiatement.

**LE PRÉSIDENT :**

360 Qui sont situés à quel endroit?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

On est au 500, boulevard René-Lévesque, 13<sup>e</sup> étage, bureau 1370.

365

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :**

Est-ce qu'il y a possibilité de mettre sur le site internet du MTQ des extraits de cette maquette?

370

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Oui. Oui, oui. C'est ce que madame Pelletier mentionnait. Effectivement, on peut mettre une série de petits clips, c'est-à-dire de déplacements visuels sur le site du – et c'est ce qui est proposé de faire.

375

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :**

Et ça peut être fait par section?

380

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Oui, effectivement.

385 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gauthier?

**M. PIERRE GAUTHIER :**

390

Oui. Écoutez, j'ai deux diplômes en architecture et un doctorat en urbanisme et les documents fournis ne me permettent pas de juger de la géométrie de l'ouvrage et de son insertion dans les milieux, information qui est essentielle, en tout cas qui m'apparaîtrait essentielle pour intégrer au mémoire que j'entends déposer. Alors, si un spécialiste comme moi ne peut pas se représenter l'ouvrage, ne peut pas éventuellement manipuler puis travailler avec la maquette pour se construire une représentation, comment le public en général peut-il comprendre la nature de l'intervention et juger des impacts sur les milieux? Je pense que vous parlez de clips? Moi, j'ai vu des perspectives magnifiques, des rendus d'artiste avec des piétons qui mesurent 12 pieds puis des arbres qui masquaient des murs de béton ou des choses semblables. Je pense que c'est important qu'on puisse avoir accès à toute l'information pour se faire notre propre opinion et non pas une série de perspectives choisies qui sont nécessairement incomplètes et, par leur nature, trompeuses. Les rendus d'artiste, on le sait, ce n'est pas de la mauvaise volonté nécessairement, mais c'est souvent trompeur. Pas assez précis et qui offrent un point de vue très, très, nécessairement très limité sur les ouvrages et pour comprendre leur géométrie et puis leur implantation dans le milieu. Alors, c'est mon commentaire.

395

400

405

Je vais prendre connaissance de la maquette électronique. Nous avons les équipements pour pouvoir consulter ce document-là de façon, disons, à l'aise et puis de prendre le temps qu'il faut pour bien se saisir des informations. Alors, j'aimerais beaucoup que cette maquette soit rendue publique pour que des spécialistes comme moi à tout le moins puissent étudier ce qui est proposé. Et disons que je réserve mon jugement à ce point-ci sur ma capacité à interpréter toutes les informations qui sont rendues publiques très, très tard dans le processus et pour que ces informations-là puissent informer mon mémoire.

410

415

**LE PRÉSIDENT :**

Mais à ce stade-ci, en tout cas, dépendamment le moment où la présentation des mémoires se fait à la mi-juin, alors dépendamment de l'information, vous êtes le bienvenu de nous faire des commentaires, à ce moment-là, sur la qualité de l'information et ce que vous aurez pu conclure et pas conclure à ce moment-là sur le projet.

420

**M. PIERRE GAUTHIER :**

425

Monsieur le président?

**LE PRÉSIDENT :**

Ça vous va?

430

**M. PIERRE GAUTHIER :**

Oui. J'avais un document en annexe à ma demande qui spécifie des perspectives aériennes qu'il serait nécessaire de produire et des coupes, des vues en coupe des ouvrages.  
435 Est-ce que vous désirez que je dépose ce document-là?

**LE PRÉSIDENT :**

Vous voulez le déposer? Très bien. Vous pouvez le déposer à l'arrière à l'attention de  
440 madame Gélinas. Je vous remercie.

**M. PIERRE GAUTHIER :**

Merci.  
445

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, Monsieur Dubé?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**  
450

Juste un point à ajouter pour le bénéfice de monsieur Gauthier. L'étude d'Arbour qui est déposée aujourd'hui donne beaucoup plus de détails que les simples extraits, croquis qu'on a présentés lors de la présentation. On a, par secteur, les aménagements proposés avec un  
455 détail au niveau de la géométrie physique, et cetera. Donc, monsieur Gauthier pourra prendre connaissance de ça et ça va pouvoir permettre de vraiment se dresser un portrait ou une image de ce qui est proposé.

Les simulations qui sont faites en 3D requièrent l'achat d'une licence parce que c'est  
460 un logiciel fait par une entreprise privée qui s'appelle ISS et c'est une licence assez dispendieuse. Donc, essentiellement, on peut fournir la maquette, mais pour la visualiser ou les informations numériques, mais pour la visualiser, ça prend la licence donc qui est assez coûteuse.

**LE PRÉSIDENT :**  
465

Très bien. Je vous remercie. Ça vous va? Je vais maintenant inviter monsieur Derek Robertson. Bonjour Monsieur!

**M. DEREK ROBERTSON :**  
470

Bonjour, Messieurs, Madame. Ce matin, j'ai passé un petit cinq minutes sur le poste de radio et je me pose une question en ce qui concerne l'intégrité et la *relevance* du BAPE aujourd'hui et j'ai répondu d'une manière très positive...

475 **LE PRÉSIDENT :**

Pouvez-vous parler un peu plus près du micro, j'ai de la misère à vous entendre.

480 **M. DEREK ROBERTSON :**

480

Ce matin, j'ai passé quelques minutes au poste de radio et l'annonceur me pose des questions en ce qui concerne la place, la *relevance* et l'intégrité du BAPE. J'ai répondu dans une manière très positive, dans un esprit d'ouverture qu'on va essayer d'avoir une bonne entente, un bon esprit, mais c'est difficile de continuer à répondre de cette manière quand vous, hier soir, tu dis : « On commence à 13 h », puis la madame en arrière, elle dit : 13 h 30, puis j'arrive ici quelques minutes avant, puis vous avez déjà commencé votre séance d'après-midi. C'est une question de communication, puis si c'est le début, c'est un mauvais début. Mais on va laisser ça pour le moment.

485

490

Ma question pour aujourd'hui – mon nom c'est Derek Robertson – je suis un résident du quartier Saint-Henri depuis 12 ans. Je suis cofondateur de jardins collectives dans l'allée des Tanneries et je suis membre du comité stratégique de mobilisation Turcot.

495

Ma question était en ce qui concerne la gouvernance, responsabilité, les mandats, c'est la suivante : who is responsible for the decontamination of the land within a reconstruction area? Who is responsible for the dismantling of the existing structures? Are the costs included in the 1.5 M\$ of the project? And what are the estimated costs of these two elements of the project?

500 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Dubé?

505 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Would you like an answer in English or in French?

**M. DEREK ROBERTSON :**

510

If you'd like to give it in English, that will be my pleasure. If you'd like to give it in French...

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

515

If I give it in English, I'll have to translate it to French. So, it's going to be a little longer.

**M. DEREK ROBERTSON :**

Okay, you can do it in French, Sir.

520

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

I know you understand French. Alors, je vais vous répondre en français. La décontamination des sols est réglementée essentiellement par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et à partir du moment où on achète un terrain, on l'achète en ayant un aperçu ou une bonne idée des contaminants qui y sont situés. La décontamination ou le niveau de décontamination qu'on doit faire est fonction de l'usage futur de ces terrains-là. Et donc, par exemple, si on doit utiliser un terrain pour faire une route, on n'a pas à le décontaminer au même niveau, au même degré que si on veut y faire, par exemple, un hôpital ou une école où il faut, à ce moment-là, que le terrain soit très, très, très propre.

525

530

Donc, le Ministère, dans son projet, prévoit effectivement la décontamination des terrains sur lesquels il connaît l'état. Par exemple, au niveau de la cour Turcot, on a une très bonne idée du degré de contamination et ce qui doit être fait pour atteindre les objectifs.

535

Ceci étant dit, il y a des terrains dont on ne connaît pas l'usage futur, comme les espaces libres dans la cour Turcot où à ce moment-là, il va falloir attendre de connaître l'usage futur pour déterminer le degré de décontamination qui doit y être fait.

540

Les coûts de décontamination sont prévus à l'intérieur de nos estimations avec une marge de manœuvre. Je ne sais pas si monsieur Robertson avait demandé les coûts de décontamination?

545

**M. DEREK ROBERTSON :**

Oui, c'est ça, le coût de la décontamination et le coût de démantèlement de la structure, après la section. The dismantling cost and the decontamination cost of the land that he will acquire and will be using.

550

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

J'ai l'information ici, je vais être bon pour la donner. Pour les coûts de décontamination prévus à l'intérieur du projet, ça se chiffre à 30 M\$. Et ce qu'il ne faut pas oublier non plus, c'est qu'au niveau du projet, on a ce qu'on appelle une réserve de projet, 60 M\$ pour tenir compte de l'inflation et 200 M\$ pour des imprévus. Donc, essentiellement, si ça dépassait 30 M\$, on irait prendre dans le 200 M\$ d'imprévus qu'on a pour des coûts additionnels de décontamination. Donc, l'entrepreneur va être tenu de décontaminer les terrains au niveau requis en fonction de l'usage prévu et à l'intérieur du projet, du budget de 1,5 G\$, on a 30 M\$

555

560 de prévus à cet item-là plus une marge de manœuvre en termes d'imprévus à l'intérieur de l'estimation.

**M. DEREK ROBERTSON :**

565 D'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

570 Monsieur Robertson, si vous permettez, j'aurais une sous-question. À l'intérieur de la question de monsieur Robertson, il y avait l'aspect responsabilité, qui est responsable entre autres. Ces terrains-là, par exemple la cour Turcot, ce sont des compagnies ferroviaires qui en étaient les propriétaires. Donc, l'acquisition par le ministère des Transports s'est faite de quelle façon? Le Ministère a-t-il vérifié avant de faire l'acquisition l'état de ces terrains-là?

575 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Oui, Monsieur le président. En 2003, j'étais personnellement responsable de ce dossier-là. Quand on a acheté la cour Turcot, dans le contrat d'achat, il y avait une période qu'on appelait – excusez l'anglicisme – de due diligence pendant laquelle on a réalisé – le chiffre exact, je ne me souviens plus – plus d'une centaine de sondages pour identifier justement les différentes problématiques de contamination qu'il y avait dans la cour Turcot. Ça a fait l'objet d'un rapport qui vous a été déposé, je crois, aujourd'hui ou hier?

585 **Mme ANNE PELLETIER :**

Qui est déjà déposé.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

590 Qui est déjà déposé.

**Mme ANNE PELLETIER :**

595 En fait, le rapport était déjà déposé, c'est la Phase 1. Aujourd'hui, ce qu'on vous informe, c'est que s'il y a des papiers supplémentaires de requis, ce serait sur demande.

**LE PRÉSIDENT :**

600 C'est ça. On a pu prendre connaissance de différents documents en version électronique, mais ma question était plus spécifiquement, à ce moment-là, est-ce que le Ministère, dans son offre d'achat aux compagnies ferroviaires, a tenu compte...



**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

605 Oui. Oui, essentiellement, quand on a fait l'offre d'achat, il y avait une clause de révision du prix de l'achat et, essentiellement, le prix a été révisé légèrement à la baisse pour tenir compte des problématiques de contamination qu'il y avait dans la cour Turcot.

**LE PRÉSIDENT :**

610 Dans les documents d'analyse qui provenaient du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, il y a certains spécialistes du Ministère qui estimaient qu'entre autres, même dans les caractérisations complémentaires, que le maillage, c'est-à-dire la densité des sondages était relativement faible pour pouvoir bien cerner la  
615 quantité de sols contaminés à gérer éventuellement. Comment vous réagissez à ce commentaire-là du MDDEP?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

620 Bien, essentiellement, on est en discussion continue avec justement le Service des sols contaminés du MDDEP pour raffiner ce niveau de connaissance-là. Jusqu'à maintenant, il y a un secteur sur lequel on a fait un maillage beaucoup plus serré, qui respecte essentiellement la grille 25 x 25 et à l'intérieur de ce maillage-là, on n'a pas détecté d'éléments  
625 additionnels qui permettraient de croire qu'on a pu rater quelque chose en termes de contaminants dans la cour Turcot. Maintenant, les discussions sont en cours justement sur le maillage qui est requis pour raffiner le modèle. Est-ce qu'on doit en faire d'autres ou pas? Ça sera au Service des sols contaminés à juger si les sondages qui sont faits à ce jour sont suffisants pour répondre à la réglementation en vigueur.

630 **M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :**

Est-ce que la porte est fermée avec le CN si jamais il y avait des travaux plus importants de décontamination qui devaient avoir lieu, suite à des études additionnelles? Est-ce que c'est fermé sur une révision du prix? Comme vous avez dit tantôt, il a été révisé à la  
635 baisse, est-ce que c'est étanche ou ça va être la responsabilité du MTQ en définitive de défrayer la décontamination?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

640 On a pleine propriété sur la cour Turcot. Donc, essentiellement, oui, la porte est fermée. On n'a pas de recours contre le CN. On a acheté en connaissance de cause. On a fait nos devoirs.

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :**

645

Donc, s'il y a une facture de décontamination additionnelle, c'est le MTQ qui va la supporter.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

650

Oui.

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :**

655

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

660

J'irais du côté du Ministère. Avez-vous des compléments, des commentaires, des compléments d'information à communiquer à la commission au sujet du dossier des sols contaminés de la cour Turcot notamment?

**Mme DANIELLE DALLAIRE :**

665

Bien, je vous dirais que ce que monsieur Dubé vient de dire est absolument exact. Ils sont en discussion régulière avec le Service des lieux contaminés pour déterminer un maillage qui serait adéquat. En ce qui concerne ces discussions-là, je pense que demain, nos spécialistes sur les sols contaminés vont être présents ici, donc ils pourraient apporter beaucoup plus de détails sur cet aspect du projet.

670

**LE PRÉSIDENT :**

Nous pourrions revenir demain avec le spécialiste pour poser des questions plus pointues. Oui, Monsieur Robertson?

675

**M. DEREK ROBERTSON :**

680

Tu m'as posé pas mal mon supplémentaire dans la manière d'ajustement du coût. Et si j'ai bien compris, Monsieur, le coût en ce moment, c'est 30 M\$ et c'est pas rendu jusqu'à 100 M\$, 150? Vous avez prévu 200 M\$? C'est ça que tu m'as dit? You have an opening of 200 M\$? Your estimate right now is 30 M\$ and that cost could escalate to an unknown amount. And this unknown amount must be paid for within the budget or is this going to be a supplemental? I mean, at what point in time... at what point does the cost come to a level where it has to be added as an additional cost? You say you're comfortable with a 30 M\$ as

685

decontamination. Is that for the full length of the site completely?

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dubé?

690

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Le 30 M\$ qui est prévu à l'intérieur du projet, Monsieur le président, est pour l'ensemble du projet, pas uniquement la cour Turcot. Il reste des terrains à acquérir, donc ces terrains-là, on n'a pas de connaissance de l'état du niveau de contamination. Encore une fois, quand on va acheter ces terrains-là, ça va faire partie des négociations avec les propriétaires, en termes de réduction de coûts et de réduction de la valeur de l'immeuble. Donc on va en tenir compte.

695

700

Donc, essentiellement, je pourrais vous afficher les coûts généraux du projet pour vous donner les précisions. On sait qu'il y a un fort potentiel de contamination dans le secteur et au niveau de l'analyse de risques qu'on a faite par rapport à ça, on s'est donné une marge de manœuvre du simple au double. Donc on a dit : « Ça peut être 30 M\$ comme ça peut être 60 M\$ ». Et ce 30 M\$ additionnel là fait partie du 200 M\$ d'imprévus qui est prévu à l'intérieur des estimations du projet.

705

**LE PRÉSIDENT :**

60 M\$, à ce moment-là, qui serait la marge d'incertitude, mais qui constituerait un plafond.

710

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Oui.

715

**LE PRÉSIDENT :**

Selon vos évaluations, ce serait peu probable, si j'ai compris de la façon que vous parlez, que ça dépasse 60 M\$.

720

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Effectivement. Il y a toujours une cote de probabilité associée à...

725

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :**

Et ça inclut, ça, l'incertitude au niveau des résidences – pas des résidences, mais des commerces peut-être à exproprier où il n'y a pas eu encore de caractérisation du sol.

730 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Effectivement.

735 **LE PRÉSIDENT :**

Ça vous va, Monsieur Robertson?

**M. DEREK ROBERTSON :**

740 Oui, merci beaucoup. Bon après-midi !

**LE PRÉSIDENT :**

745 Merci. Je vais maintenant appeler monsieur Éric Cimon. Madame Patricia Vianney.  
Bonjour, Madame.

**Mme PATRICIA VIANNEY :**

750 Bonjour. Donc, Patricia Vianney, je travaille au POPIR-Comité Logement. Peut-être en quelques mot pour situer notre organisme, on travaille donc avec les résidants du quartier qui sont membres de notre Comité logement à améliorer justement les conditions de logement des personnes, entre autres par l'accès au logement social qui a été mentionné hier, AccèsLogis et l'Office municipal.

755 Donc, c'est sûr que pour nos membres, c'est un enjeu très important. Les gens sont résidants du quartier, il y en a qui sont résidants des rues concernées par l'éventuelle expropriation. Ils sont très impliqués dans la vie communautaire aussi, c'est ce qui explique notre présence et notre implication avec Mobilisation Turcot.

760 Je vais être courte dans mon préambule et je ne suis pas là pour faire des commentaires. Je voulais juste, par rapport à la présentation d'hier, de ce que j'ai compris, c'est que dans le contexte des expropriations, on prévoit essentiellement des mesures pour le maintien du nombre de logements. Ça, c'est ce que j'ai bien vu dans la présentation. C'est sûr que nous, par rapport à notre expérience, maintenir un nombre de logements, ce n'est pas la même chose que l'offre actuelle de logements qui a des caractéristiques aussi bien  
765 d'abordabilité que physiques, qui sont uniques à ce coin-là. La taille des logements, le coût des logements, les résidants du 780 ont bien décrit hier comment ils s'étaient approprié leur immeuble.

770 Donc, maintenir une offre de logement avec que ce soit AccèsLogis ou le relogement en HLM ne pourra pas répondre aux besoins de toutes et tous les expropriés. Pire que ça. Ça se ferait éventuellement aux dépens de besoins impérieux qui existent déjà dans le quartier

775 puisqu'il y a énormément de projets qui visent à être développés pour répondre aux besoins des gens du quartier, qu'il y ait ou pas des expropriations dans le contexte de ce projet.

780 Ceci étant dit donc, par rapport aux expropriations, nous, on avait compris que depuis 1976, il n'y avait pas eu de démolition de logements pour la réalisation d'autoroutes urbaines. J'ai même lu qu'en 2001, le ministère des Transports, devant le BAPE dans le contexte de l'autoroute Ville-Marie dans l'est de Montréal disait qu'il ne pouvait pas faire de démolition pour des autoroutes urbaines.

785 Donc, ma question se concentre là-dessus finalement. Comment expliquer ce revirement en 2009 pour l'ouest de Montréal? Et surtout, est-ce qu'il y a eu des scénarios alternatifs d'étudiés par rapport à la réfection de l'autoroute 720 sans démolition? Parce que le seul que j'ai vu, c'est la 720 avec démolition.

**LE PRÉSIDENT :**

790 Très bien. Monsieur Dubé?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

795 Monsieur le président, en réponse à la question de madame Vianney, oui, le Ministère est très sensible à l'impact du projet au niveau des expropriations. Le secteur en question, le secteur Cazalais et le bâtiment du 780, St-Rémi où il y a la majorité des expropriations résidentielles, hormis pour une petite expropriation, un bâtiment sur la rue Selby dans Westmount, est un secteur très, très – on va vous mettre une image – très, très près de l'autoroute 720. Vous avez à l'écran ici le bâtiment du 780, St-Rémi où on a à peu près 98 logements et vous avez les bâtiments situés au nord de la rue Cazalais ici, tout à fait en 800 bas, encore une fois très, très près de la bretelle St-Jacques qui est le lien du boulevard St-Jacques vers la 720 ou l'autoroute Ville-Marie vers le centre-ville.

805 Dans ce secteur-là, vous avez aussi la falaise Saint-Jacques ici essentiellement et le futur site du Centre universitaire de santé McGill et tout ça converge dans un corridor assez étroit où vous avez le boulevard St-Jacques ici, l'autoroute dans les deux directions, la bretelle St-Jacques et donc, essentiellement, très, très peu d'espace pour reconstruire l'autoroute 720.

810 Donc, on a fait, dans le secteur, des efforts pour justement essayer de réduire l'empiétement dans les secteurs résidentiels et on continue d'en faire essentiellement parce que ce qu'on souhaiterait essentiellement c'est d'avoir un projet où il n'y a absolument aucune expropriation résidentielle, mais comme vous avez vu, compte tenu de l'exigüité du lieu, c'est très, très difficile de reconstruire tout ça sans déborder un petit peu sur le milieu bâti. Parce qu'essentiellement, ce qu'on vient faire, c'est qu'on va reconstruire une direction de l'autoroute à côté de l'existante, ici, toujours selon le principe où on doit maintenir la circulation sur les 815 infrastructures existantes pour éviter justement que tout ce beau monde-là se retrouve sur la rue St-Jacques ou sur des artères parallèles dans Saint-Henri.

820 Donc, essentiellement, on reconstruit l'autoroute ici, on le reconstruit par phase, c'est-à-dire que dans ce cas-ci, plutôt que de reconstruire complètement les deux directions, on va construire qu'une seule direction, on va transférer la circulation de cette direction-là sur les nouvelles infrastructures, démolir cette infrastructure-là pour se donner l'espace pour reconstruire l'autre direction. Je l'ai en phasage essentiellement visuel.

825 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, si je comprends, c'est que c'est surtout lié aux problèmes liés à la période de reconstruction?

830 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

835 Oui, effectivement. C'est difficile de faire autrement. Maintenant, ce qui est prévu dans le secteur au niveau des logements, au niveau des expropriations, ce qui est proposé essentiellement dans le projet, c'est d'exproprier l'ensemble du côté nord de la rue Cazalais et d'offrir et le bâtiment du 780, St-Rémi et d'offrir à ces gens-là une alternative plus loin de l'autoroute, ce qui va faire en sorte qu'ils vont être moins exposés autant aux polluants routiers et au niveau du bruit.

840 Il existe – on travaille sur une alternative en ce moment, puis c'est un *work in progress* qu'on discute avec nos experts, notamment au niveau du 780, St-Rémi, il y aurait peut-être la possibilité d'éviter de prendre l'ensemble du bâtiment, d'en prendre seulement une partie. C'est sûr que les gens qui habitent le bâtiment, qui vont rester sur place vont rester dans le milieu très, très près de l'autoroute et on convient que ce n'est peut-être pas nécessairement le meilleur milieu en termes de qualité de l'air et qu'il y aurait peut-être intérêt en fait à les déplacer.

845 Ce bâtiment-là qui est le 780, St-Rémi, on est conscient qu'il possède un historique particulier. C'est un vieux bâtiment de 1920. Il y a un monsieur, hier, qui nous a signifié son attachement par rapport à ce bâtiment-là. Il a vécu toujours là. Les gens ont fait des améliorations locatives. Même si les loyers sont bas, les gens ont investi dans ce bâtiment-là de leur propre gré et on en est conscient.

850 Ce qu'il faut savoir, c'est que si on commence à modifier ce bâtiment-là qui est un bâtiment qui n'est pas aux normes aujourd'hui, il y a des investissements importants qui vont être à faire dans ce bâtiment-là, de l'ordre de 4 à 5 M\$ pour le ramener aux normes au niveau protection incendie, au niveau de tout ce qui est requis dans un bâtiment avec autant de logements. Et donc ça, ça exclut aussi les pertes locatives. C'est un bâtiment dont le rôle d'évaluation est évalué à 2.5 M\$ et dans lequel il faudrait investir 4 à 5 M\$ pour le rendre conforme. 3 à 4 M\$, excusez-moi. Puis, en ordre, ce bâtiment-là ou conforme aux normes, il vaudrait ça à peu près 4 à 5 M\$.

865 Ce qu'il est important de savoir aussi à propos de ce bâtiment-là, le 780, St-Rémi, c'est  
que c'est un usage non conforme au zonage. Donc, ce bâtiment-là est dans un zonage  
industriel et on y fait un usage, je vous dirais, mixte entre du résidentiel et une occupation de  
travail et d'emploi. Il bénéficie actuellement d'une tolérance au niveau de l'arrondissement Sud-  
Ouest, compte tenu du contexte où, à Montréal, du logement abordable, il n'y en a pas  
beaucoup et ça serait, je pense, pas très, très approprié de fermer ce bâtiment-là. Ce n'est pas  
un bâtiment patrimonial, le bâtiment du 780, St-Rémi et dans quelques semaines – je ne sais  
pas où en est le rapport – on pourra vous déposer un petit rapport justement sur le potentiel de  
870 modifier ce bâtiment-là pour y conserver un maximum de logements et donc réduire au  
maximum l'impact des expropriations dans le cadre du projet.

875 Maintenant, il serait peut-être intéressant d'entendre les gens au niveau de la Santé  
publique ce qu'ils pensent de la pertinence de laisser des gens dans ce bâtiment-là à proximité  
de l'autoroute plutôt que de les déplacer plus loin de l'autoroute, tel qu'il est proposé à travers  
le programme d'AccèsLogis.

C'est la même chose au niveau de la rue Cazalais. Il y a – je ne sais pas si vous  
pouvez mettre la simulation?

880 **M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :**

Excusez-moi. Juste avant de passer à Cazalais, est-ce que la contrainte vient du fait  
de la réalisation des travaux ou s'il y a déjà une assise d'autoroute ou d'accès qui va passer à  
l'endroit où se trouve cet immeuble-là?

885 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

890 L'immeuble est situé à côté de la bretelle St-Jacques, donc effectivement il n'y a pas  
d'autoroute là. C'est vraiment la mise en œuvre des travaux qui nécessite un empiètement  
dans le bâtiment.

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :**

895 Et est-ce que toutes les avenues ont été envisagées pour voir s'il n'y a pas possibilité  
de réaliser autrement les travaux...

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Oui.

900 **M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :**

... et éviter d'avoir à déplacer cet immeuble-là?

905 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Oui, oui. Je vous dirais qu'on a travaillé à compresser au maximum le plus possible collé et en dessous des structures existantes pour créer une voie et maintenir un certain niveau de fluidité. Et je vous dirais que même dans ce cas-ci, c'est un des secteurs où pendant  
910 un certain nombre de mois, quatre à six mois, on va avoir que deux voies de disponibles en direction du centre-ville. Donc, on n'a pas reconstruit les trois voies existantes ou les quatre voies existantes, on a réduit ça au maximum pour prendre le moins d'espace, diminuer le tuyau au maximum pour éviter justement d'empiéter dans le secteur résidentiel.

915 **M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :**

O.K., et une fois réalisées, les trois voies qui vont être là, vont-elles être à la même distance de ce qu'on voit présentement?

920 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

On va se retrouver légèrement plus proche, mais à l'intérieur du projet, on a prévu, dans le secteur, un mur antibruit et qui va faire en sorte que pour le secteur, essentiellement, on a une amélioration de la qualité de l'environnement sonore et aussi, comme nos simulations  
925 le démontrent, ce n'est pas nécessairement associé au projet, mais une amélioration de la qualité de l'air par rapport à la situation actuelle.

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :**

930 Merci. On peut aller à Cazelais.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Maintenant, concernant le secteur Cazelais, ça, c'est ce qui est proposé actuellement.  
935 C'est-à-dire qu'on exproprie l'ensemble des bâtiments du côté nord de la rue Cazelais, on améliore un espace public, des talus aménagés en escalier pour des aménagements paysagers, un mur antibruit partiellement transparent. Donc l'objectif, c'est essentiellement de prendre les résidants qui habitent les logements ici, de les amener plus loin de l'autoroute et, à travers le programme AccèsLogis, recréer 166 logements essentiellement où les locataires  
940 expropriés auraient priorité. Donc ils peuvent aller là ou ils peuvent faire le choix de ne pas bénéficier de l'AccèsLogis. Et je laisserai ma collègue vous parler un petit peu plus en détail de ce qui est proposé en termes d'AccèsLogis.

Maintenant, une alternative à ça, plutôt que d'avoir un talus, essentiellement, comme  
945 vous avez vu, en pente, qui prend un peu plus d'espace, une alternative serait de construire un mur vertical, donc un mur vertical avec un mur antibruit complètement translucide au sommet pour éviter justement qu'on ait des pertes de visibilité ou l'impression d'être derrière un mur très, très haut, plantation de lierre, d'arbres, et cetera. Cette approche permettrait de



950 conserver, à partir du coin de la rue Desnoyers/Cazelais un certain nombre de bâtiments,  
essentiellement jusqu'à – pour ceux qui connaissent le secteur – jusqu'à l'allée des motards, je  
crois, qu'elle porte le nom. Donc, essentiellement, on parle d'à peu près neuf à dix bâtiments,  
neuf à dix propriétés, et donc essentiellement, on ne prendrait que les bâtiments situés plus à  
l'ouest de la rue Cazelais.

955 Donc essentiellement ici, cette alternative qui est un *work in progress*, une possibilité à  
l'intérieur du projet, ce n'était pas l'approche proposée au niveau de l'étude d'impact parce que  
comme on mettait en place une mesure d'atténuation qui était l'AccèsLogis et qu'on déplaçait  
les locataires et les résidants du secteur plus loin de l'autoroute, on considérait que c'était une  
960 approche ayant un potentiel plus intéressant que cette approche-là où on maintient quand  
même un mur assez haut dans l'arrière-cour des gens, avec disons les impacts que ça peut  
avoir au niveau de l'éclairage, et cetera, et aussi, le fait que les gens sont plus près de  
l'autoroute, en termes de qualité de l'air et de milieu de vie.

965 C'est sûr qu'ici par rapport à la situation actuelle, on a une amélioration ou disons c'est  
un statu quo – là, il faudrait que je vérifie au niveau du bruit. Ce n'est pas nécessairement, ça  
ne sera pas nécessairement très, très silencieux, je veux dire, mais il y a des propriétaires ici  
qui nous ont exprimé le souhait de rester – ce n'est pas des locataires, c'est des propriétaires,  
de conserver leur maison et de rester là malgré cet aménagement-là proposé.

970 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Vianney?

975 **Mme PATRICIA VIANNEY :**

On m'avait parlé de précisions sur AccèsLogis.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

980 Je vais demander à madame Pelletier de vous donner un peu plus de détails sur le  
programme AccèsLogis. Ce n'est pas quelque chose qu'on veut faire en vase clos, c'est  
quelque chose qu'on veut élaborer avec...

985 **Mme ANNE PELLETIER :**

Oui. Pour ce qui est du programme AccèsLogis qui permet de faire des projets  
AccèsLogis, une petite nuance : au niveau du programme AccèsLogis, tout d'abord, rappeler  
qu'a été annoncé cette année un nouveau parc de 3000 unités. C'est le ministère des Affaires  
municipales, des Régions – le titre exact du ministère, je m'excuse – et donc c'est la SHQ, la  
990 Société d'habitation du Québec qui reçoit ce budget-là et qui le gère. Nous avons fait une  
demande à la Société d'habitation du Québec que parmi les 3000 unités qui ont été  
annoncées, il y en ait de réservées pour le projet du complexe Turcot. Et donc, la Société

d'Habitation du Québec a reçu favorablement notre demande et donc, si on va de l'avant, on pourrait compenser effectivement la perte de logements par des logements de l'AccèsLogis.

995

Au niveau de l'AccèsLogis, ce qu'il faut savoir, c'est que c'est des projets de logement abordable et non de projets de logement social – une petite nuance. Lorsqu'on parle de logement social, on pense sensiblement souvent à ce qu'on appelle les habitations à loyer modique. Il n'y a plus, ce n'est pas de ce type-là dont on parle ici. On parle de logement abordable.

1000

Dans le logement abordable du programme AccèsLogis, ce que la SHQ fait, c'est qu'elle finance à 50 % le coût de construction de l'unité d'habitation; l'autre 50 % est réparti en deux volets. D'abord, un 15 % qui habituellement est financé par le milieu. Ça peut être, par exemple, la Ville qui finance ce montant-là. Ici, ce serait la Ville de Montréal, mais dans certaines régions, on peut voir des levées de fonds de caisses populaires ou quoi que ce soit, vraiment le milieu qui finance un 15 %. Le reste du coût de 35 % est réparti, est payé par les locataires via leur loyer. Donc, c'est comme ça que le projet est monté.

1005

1010

Pour ce qui est du loyer en tant que tel, ce qui est particulier, ce qui vient s'ajouter à cela, c'est le programme de subvention au loyer. Le programme de subvention au loyer, c'est une subvention qui est versée pour ceux dont le revenu est en dessous d'un seuil en fonction aussi du nombre de personnes dans la famille. Et donc, dans un projet AccèsLogis, de façon automatique, il y a un taux de 20 à 50 % des logements qui reçoivent automatiquement la subvention du programme de subvention au loyer. Donc, c'est un taux, c'est une plage de 20 à 50 %.

1015

Nous, ici, dans le projet, si on vient construire, par exemple, un projet AccèsLogis à 166 unités de logement, ça veut dire qu'il pourrait y avoir au minimum 20 % des gens et jusqu'à 50 % des gens qui pourraient recevoir la subvention au loyer.

1020

Pour ce qui est du projet en tant que tel, ce que nous avons fait depuis quelque temps, c'est d'identifier un site, mais on ne peut pas le mentionner pour l'instant parce que nous ne sommes pas propriétaires du terrain. Il y a des discussions avec la Ville de Montréal à ce sujet-là, mais notre idée, c'est de maintenir les gens le plus possible du lieu d'origine.

1025

Je tiens notamment à vous mentionner que les 3 et 4 mars derniers, nous avons rencontré, invité en fait l'ensemble des propriétaires, propriétaires occupants, propriétaires non occupants et locataires à nous rencontrer lors de soirées – en fait, c'était des journées d'information – et nous avons, lors de ces deux journées-là – bon, peut-être qu'on pourra y revenir tantôt ou un peu plus tard dans le détail, mais pour ce qui est de l'AccèsLogis, nous avons invité l'organisme Bâtir son quartier, qui est le groupe de ressources techniques ici dans le Sud-Ouest de Montréal, qui reçoit la subvention – pas la subvention, mais les unités de logement qui seraient à louer et qui est un groupe de ressources technique qui concrétisent, en fait, les projets.

1030

1035

1040 Donc notre intention, c'est de travailler avec Bâtir son quartier pour aller dans le secteur concerné, donc chez les gens qui seront impactés et faire le projet ensemble. Donc c'est vraiment un projet qui ne se fait pas en vase clos par le ministère des Transports, ne se fera pas en vase clos par Bâtir son quartier, mais on va travailler avec les gens pour définir le type d'habitation qu'on pourrait mettre en place.

1045 Mais c'est sûr qu'il y a des contraintes au niveau du programme AccèsLogis, par exemple, on ne peut pas recréer des lofts et c'est vraiment – les loyers qui sont là, c'est des loyers qui répondent à certains critères, notamment basés sur le nombre de personnes dans la famille. Donc, si une personne est seule, elle a un plus petit appartement. Donc, ça s'adapte à la famille.

1050 Pour ce qui est des lofts, je tiens ici à mentionner que Bâtir son quartier a récemment travaillé à monter un projet de lofts d'artistes dans le Sud-Ouest. Le titre exact, je pense, c'est Cité des arts... ou en tout cas, je m'en excuse, je pourrais le vérifier, et dans ce cas-là, pour pouvoir offrir des lofts, ils ont travaillé à aller chercher une subvention du ministère des Affaires culturelles, donc pour suppléer à la subvention qui vient de la Société d'Habitation du Québec.

1055 Alors, ici, je tiens à mentionner que lorsque nous avons fait les rencontres des 3 et 4 mars, le 4 mars, c'était spécifiquement pour les gens du 780, St-Rémi. Il y a 31 locataires qui sont venus nous rencontrer et de ce nombre, on a senti qu'effectivement, il y aurait peut-être une demande pour du loft, mais ça reste à voir, à travailler dans les prochaines semaines et mois.

1060 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Merci. Oui, Madame Vianney?

1065 **Mme PATRICIA VIANNEY :**

1070 Merci. C'est sûr qu'on aura l'occasion d'en reparler, notamment dans la deuxième partie des audiences puisque, pour nous, AccèsLogis, c'est vrai que les gens n'ont pas le choix d'aller dans un logement AccèsLogis. Il y a énormément de contraintes pour accéder à ces logements en termes de revenus et tout ça. Une deuxième question peut-être?

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, allez-y.

1075 **Mme PATRICIA VIANNEY :**

1080 C'est ça, toujours à propos évidemment des expropriations, on a demandé à plusieurs reprises, notamment lors de la séance d'information, la possibilité d'avoir les adresses. Je comprends que les scénarios évoluent, vous avez parlé d'un *work in progress*, mais en même

1085 temps, j'entends aussi aujourd'hui, par exemple, un immeuble sur la rue Selby. Il se trouve que nous, au POPIR-Comité Logement, on travaille avec un GRT pour, dans ce secteur-là, faire un programme AccèsLogis. Donc là, est-ce que ça va aller contre notre projet? Donc c'est très important, aussi bien pour les projets qui sont en cours que pour les locataires évidemment, les propriétaires qui sont touchés par ces expropriations de le savoir, d'avoir une liste d'adresses. Quand est-ce qu'on va pouvoir avoir accès à cette information-là?

**LE PRÉSIDENT :**

1090 Très bien. Monsieur Dubé?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1095 Monsieur le commissaire, en réponse à la question de madame Vianney, essentiellement, comme vous avez pu le constater, on est à explorer des alternatives où il y aurait – on diminuerait encore davantage les expropriations sur le milieu résidentiel. C'est le cas aussi du bâtiment sur la rue Selby. On est à explorer la possibilité – c'est un bâtiment qui fait face à la rue Selby – donc on est à explorer la possibilité de le tourner de 90° pour qu'il ait façade sur la rue Greene et pour essentiellement pouvoir le conserver en place.

1100 Donc, comme vous pouvez voir, c'est risqué de fournir une liste essentiellement de personnes qui sont ciblées par des expropriations alors que le projet est en évolution, en changement. Et essentiellement les gens initieraient ou pourraient prendre des décisions basées sur une expropriation potentielle alors qu'ils ne le seront peut-être même pas. Donc, il faut être prudent dans la diffusion de cette information-là.

1110 Et le 2 et 3 mars, quand on a rencontré les gens, on a dit : « Vous êtes susceptibles d'être expropriés. » On n'a pas dit : « Vous allez être expropriés. » Et les gens qui n'étaient pas du tout susceptibles d'être expropriés n'ont pas reçu d'invitation ou ont reçu une lettre disant qu'ils n'allaient pas être affectés par le projet.

**LE PRÉSIDENT :**

1115 Ça, c'est une sous-question que j'allais vous poser.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1120 Le bilan, d'ailleurs, de ces journées-là du 2 et 3, sera déposé au MDDEP à leur demande essentiellement parce qu'on a fait un bilan des gens rencontrés, comment les journées se sont produites, et cetera. Donc, essentiellement, ce qui est certain aujourd'hui, en date d'aujourd'hui, puis encore conditionnel à ce que le projet soit approuvé par le conseil des ministres suite aux recommandations de la ministre de l'Environnement qui va suivre les recommandations de votre commission, essentiellement, il y a des décrets d'expropriation à obtenir et c'est lorsqu'on va faire les demandes de ces décrets d'expropriation là et qu'ils vont

1125 être approuvés qu'on va pouvoir dire aux gens : « Voici, vous allez être expropriés ». On va pouvoir confirmer l'information à ce moment-là.

Entre-temps, il y a quand même beaucoup d'étapes à franchir et je pense que ça va aller essentiellement vers la fin de l'année 2009 avant qu'on puisse indiquer aux gens qui sont vraiment touchés par le projet ou qu'on va obtenir les autorisations au niveau des décrets d'expropriation parce qu'essentiellement, la ministre des Transports n'autorisera pas de décret d'expropriation tant et aussi longtemps que le projet ou les autorisations environnementales du projet ou le projet va avoir été accepté au niveau gouvernemental.

1135 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Madame Vianney, ça vous va?

**Mme PATRICIA VIANNEY :**

1140 Juste, peut-être ma question n'était pas assez précise. Moi, en fait, je voulais savoir, est-ce qu'on va avoir accès à – je comprends que là, c'est comme trop en travail, mais est-ce qu'on va avoir accès à ces informations avant que vous commenciez à discuter de gré à gré avec les personnes? Parce qu'on sait que c'est dans les plans d'y aller dans le gré à gré plutôt que par les expropriations, mais est-ce qu'on va le savoir avant ou vous allez d'abord aller dans le gré à gré puis après nous informer?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1150 Essentiellement, le Ministère cherche toujours à avoir des ententes de gré à gré, que ce soit avec les propriétaires ou avec les locataires. C'est l'objectif de base du Ministère d'éviter les expropriations, mais plutôt d'essayer de régler de gré à gré. En plus des mesures qu'on propose à travers l'AccèsLogis et ces choses-là, les locataires ont aussi droit à trois mois de loyer, des indemnités relatives aux améliorations locatives qu'ils auraient pu faire dans le logement, ces choses-là. Donc essentiellement il y a une réglementation pour exproprier un locataire ou ainsi de suite. Donc, ça va être du cas par cas. Chaque individu va être rencontré, chaque ménage va être rencontré pour essayer de s'entendre sur une approche de gré à gré. L'expropriation est une mesure de dernier recours et pour évidemment exproprier, on doit avoir les autorisations gouvernementales pour le faire.

1160 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, les gens seraient contactés avant tout pour un gré à gré?

1165 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Bien avant. Oui, essentiellement, ce qu'on veut faire, c'est dès que les réserves foncières vont être imposées sur les terrains qui sont ciblés pour l'AccèsLogis, on aimerait

1170 initier une démarche le plus tôt possible. Essentiellement, on est en discussion avec la Ville de  
Montréal pour l'imposition de ces réserves foncières là, parce que le Ministère ne peut pas  
1175 imposer de réserve foncière pour du logement. C'est une prérogative de la Ville de Montréal.  
Le ministère des Transports ne peut imposer des réserves foncières que pour des activités  
routières ou autoroutières. Et donc, dès que ces réserves-là vont être faites, on aimerait  
caractériser l'environnement, combien de gens là-dedans ont besoin, par exemple, de support  
1180 au loyer, de subvention au loyer, quel est le type ou la nature de l'AccèsLogis qu'on doit faire,  
le nombre d'unités à construire, et cetera. Et cette démarche-là, on veut la faire en  
collaboration avec le milieu et avec un GRT local que vous connaissez probablement très bien,  
Bâtir son quartier, qui serait un peu le porteur de ce concept-là avec le Ministère et la Ville de  
Montréal.

1180 **LE PRÉSIDENT :**

Par contre, de par l'expérience, Monsieur Dubé, entre, par exemple, la remise d'un  
rapport du BAPE et un décret gouvernemental... bon, pour toutes sortes de raisons, il peut  
1185 s'écouler des fois des délais assez longs et, également, l'expérience montre qu'il est arrivé à  
quelques reprises que ce qui était autorisé par décret était relativement différent, en tout cas  
en certains points, à ce qui avait été vu en audience publique. Alors, ce que je comprends de  
la procédure, c'est que les gens ne sauraient pas vraiment qu'est-ce qui leur arrive, tant qu'il  
n'y aurait pas eu le décret d'autorisation, le cas échéant, bien entendu, du gouvernement. Ce  
1190 n'est qu'après le décret que les gens seraient contactés. C'est ça que je dois comprendre?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

En effet. On ne veut pas créer d'inquiétude avant le temps. Je pense qu'il faut obtenir  
1195 toutes les autorisations requises, comme vous le mentionnez.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie. Merci, Madame.

1200

**Mme PATRICIA VIANNEY :**

Merci.

1205

**LE PRÉSIDENT :**

Je vais maintenant inviter monsieur Pierre Brisset. Madame Diane Lemon. Bonjour,  
Madame.

1210 **Mme DIANE LEMON :**

Bonjour. Premièrement, je vais situer mon organisme qui est Prévention Sud-Ouest, un organisme en prévention de la criminalité, qui travaille dans tout l'arrondissement Sud-Ouest et on travaille en prévention de la criminalité par l'implication des citoyens dans notre arrondissement. Et nous menons également plusieurs projets liés à la sécurité et au sentiment de sécurité des citoyens. Donc, vous comprendrez que mes questions vont porter là-dessus.

1220 Alors, hier, monsieur Dubé, lors de la présentation qu'il a faite, il nous a mentionné qu'il y aurait surveillance par caméra sur les structures en remblai. Il me semble qu'il existe actuellement des structures semblables et on peut présumer que des statistiques sont disponibles sur ces structures-là et sur la surveillance par caméra. Ma question : combien d'accidents ou d'incidents impliquant des piétons peut-on projeter sur les structures en remblai qui seront construites?

1225 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dubé.

1230 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Quand on mentionne effectivement sur les structures actuelles, il y a effectivement une surveillance par caméra à travers ce qu'on appelle nous autres notre Centre de gestion intégrée de la circulation à Montréal. Donc on a une surveillance 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, essentiellement toute l'année, de l'ensemble du réseau routier où on a des caméras qui couvrent essentiellement l'échangeur Turcot, la 720, la 15 et l'autoroute 20 vers l'est et plus encore.

1240 Donc, essentiellement, quand il se passe un incident sur le réseau autoroutier, sur le dessus, c'est détecté rapidement et on peut intervenir. Ou s'il y a un piéton qui s'aventure sur l'autoroute, on peut le détecter assez rapidement et intervenir pour prévenir des accidents.

1245 C'est sûr que nos caméras ne voient pas en dessous des structures, puisque l'objet de ces caméras-là, c'est de surveiller ce qui se passe sur le dessus des structures. Et donc, il y a une zone sous les structures qui peut poser une problématique en termes de sécurité ou même, par exemple, on a marché, lors d'une visite du site, le tunnel St-Rémi, où vous nous avez exprimé une certaine problématique, un certain malaise en termes de sécurité. Donc ces zones-là ne sont pas contrôlées effectivement par le ministère des Transports et c'est sûr qu'en abaissant l'autoroute au sol, ces zones-là, cet espace-là non occupé et peut-être sujet à de la criminalité va disparaître essentiellement parce que ça va être occupé par les remblais autoroutiers.

1250 Maintenant, les passages sous l'autoroute à différents endroits, ce qui est proposé, ce sont des mesures qui tiennent en compte cette problématique-là, donc des passages plus

1255 larges, plus étroits. Vous avez ici le tunnel piétonnier, je pense, au tunnel St-Rémi, avec le  
passage en dessous du viaduc Cabot. Et donc, essentiellement, ce qui est proposé, c'est des  
1260 passages où il y a une mixité des modes de transport : automobile, piéton, cycliste. Un  
éclairage ici, y compris de jour, pour être certain qu'il n'y a pas de zone sombre, et cetera. Et  
aussi, un dégagement entre les culées suffisamment large pour intégrer piétons, nouvelle voie  
routière et créer un dégagement en dessous de la structure qui ne donne pas un effet de  
confinement ou de tunnel pour justement améliorer la perception et la sécurité réelle.

Donc, à savoir quel est le nombre d'accidents qu'il y a avec les piétons ou les cyclistes  
qui circulent en dessous sur le réseau routier local, le ministère des Transports ne garde pas  
de statistiques à ce sujet-là. C'est plus du domaine de la Ville de Montréal de répondre à cette  
1265 question-là. Nous, on garde des statistiques sur le réseau supérieur, donc l'autoroute 15, et on  
sait, par exemple, dans la courbe qui mène de la 15 vers Atwater, où on a un site effectivement  
accidentogène dans ce secteur-là, mais ça n'a aucun rapport avec la question que vous me  
posiez piétons/cyclistes.

1270 **Mme DIANE LEMON :**

En fait, ma question, si je peux me permettre?

1275 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, allez-y.

**Mme DIANE LEMON :**

1280 C'était plutôt de dire que maintenant il y aurait des remblais, donc les remblais, c'est  
plus accessible d'une certaine façon pour des piétons. Et mon questionnement portait  
beaucoup plus là-dessus. Est-ce qu'il n'y a pas des statistiques qui pourraient nous projeter  
dans l'avenir en disant est-ce qu'il y a des piétons qui vont emprunter ces remblais-là, qui vont  
monter sur les talus?

1285

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Donc, Monsieur le président, en réponse à la question de madame Lemon, les  
autoroutes en milieu urbain sont toutes construites de façon similaire. Si vous prenez la 20, la  
1290 40 essentiellement, à partir des voies de service, à partir de plein d'endroits on peut accéder  
au réseau autoroutier. Généralement, ce qui protège l'autoroute d'une incursion de piétons ou  
de cyclistes sur l'autoroute essentiellement, c'est ce qu'on appelle des clôtures de non-accès,  
des clôtures Frost qui, effectivement, dans bien des cas sont souvent mal entretenues et  
doivent être réparées ou, et cetera.

1295

Donc, en plus des mesures de caméras qu'on a sur place, ce qui est proposé dans le  
projet du complexe Turcot, c'est qu'essentiellement les derniers étages du remblai, les derniers



1300 étages du talus seraient beaucoup plus hauts, donc pour empêcher justement de franchir. Mais aussi, à cet endroit-là, on a des murs coupe-son qui vont agir essentiellement aussi comme barrière physique à la place d'une clôture Frost, par exemple, et certains de ces murs-là font 3 à 5 mètres, donc 12 à 15 pieds de haut. Donc, c'est tout à fait infranchissable.

1305 Donc, comme je vous mentionnais tantôt, ce qui est proposé, c'est que les derniers étages ici soient plus hauts, essentiellement, donc pour rendre plus difficile l'accès à ces derniers étages du remblai et ce mur coupe-son ici, de l'autre côté c'est l'autoroute et ça ne serait pas franchissable parce qu'essentiellement, c'est beaucoup trop haut.

1310 Maintenant, on ne peut pas empêcher quiconque de vouloir accéder à une autoroute soit par une bretelle d'accès, n'importe où sur le réseau de l'île de Montréal, le réseau autoroutier, d'accéder à l'emprise. La problématique des « pouceux », la problématique de tout ça existe partout à travers la province, ce n'est pas juste à Montréal que c'est un problème. Mais dès que quelqu'un rentre sur le réseau autoroutier au niveau... il est détecté par une caméra et on peut intervenir rapidement pour empêcher des accidents ou une incursion dans le milieu autoroutier.

1315

**Mme DIANE LEMON :**

J'aurais une deuxième question.

1320

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Madame Pelletier aurait un petit complément d'information.

1325

**LE PRÉSIDENT :**

Allez-y.

1330

**Mme ANNE PELLETIER :**

Pour ce qui est, en fait, si vous êtes intéressés à savoir le nombre de piétons qui, par exemple, annuellement se retrouvent sur nos voies routières sous surveillance par caméra à Montréal, le Centre intégré de gestion de la circulation, tout ce qui apparaît comme incident sur le réseau – et ça, c'en est un – soyez bien assurés, on en prend note. Donc, on a des statistiques qu'on pourrait fournir sur le nombre de piétons qui accèdent à Montréal sur le réseau sous surveillance par caméra. On ne les a pas ici, mais on pourrait vous les fournir.

1335

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait.

1340

**Mme DIANE LEMON :**

Merci.

1345 **LE PRÉSIDENT :**

Aussitôt que vous les aurez, vous nous l'indiquerez. Oui, Madame Lemon?

**Mme DIANE LEMON :**

1350

La deuxième question. Selon ce que j'en comprends de ce projet, les voies de circulation locale seront affectées par la reconstruction ou la démolition à certains moments. Donc, il y aura sûrement une augmentation du nombre de véhicules sur les rues, sur les voies locales. À combien peut-on chiffrer le nombre, l'augmentation du nombre d'accidents sur nos

1355

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dubé?

1360

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

C'est une réponse très complexe à laquelle on peut essentiellement difficilement répondre. Essentiellement, parce que l'échangeur Turcot essentiellement et tout ce projet-là a un impact sur la circulation à la grandeur de l'île de Montréal. On a fait un certain nombre de simulations, par exemple, en fermant des mouvements dans l'échangeur Turcot. On a enlevé, par exemple, les bretelles, toutes les bretelles. On a gardé juste la direction nord-sud et on a rapidement constaté que ça avait des impacts sur la redistribution de la circulation à la grandeur de l'île et jusque sur la rue St-Denis, par exemple. Donc, il y a une augmentation de

1365

1370

la circulation sur St-Denis parce qu'essentiellement, certains mouvements ne se font plus au niveau de l'échangeur Turcot. Jusqu'à Pie-IX.

Donc, si on voulait faire une évaluation de la sécurité routière associée à la réalisation du projet, il faudrait qualifier chaque intersection, le nombre de piétons, le nombre de cyclistes qu'il y a à ces intersections-là, regarder l'écart en volume de circulation, puis après ça, essayer de quantifier, intersection par intersection à Montréal, l'impact que ça aurait. Donc, c'est un travail faramineux, qui est pratiquement... qui nécessiterait un investissement très, très important et qui aurait une certaine précision aussi qui est difficile à atteindre. Donc, essentiellement, c'est très difficile de quantifier l'impact sur la sécurité à la grandeur du réseau local d'un projet comme le projet de l'échangeur Turcot.

1375

1380

On a fait l'analyse essentiellement en termes de sécurité routière sur l'échangeur lui-même, les bretelles d'accès et de sortie. Mais ce qui est prévu aussi au niveau du réseau routier local, c'est d'intervenir, par exemple, de faire des fermetures sur le réseau routier local,

1385 les artères principales, uniquement de nuit lorsqu'il y a moins de circulation et de dévier la  
circulation sur des axes du réseau artériel principal et de s'assurer aussi que l'ensemble de  
ces travaux-là est coordonné avec tous les services d'urgence, les trajets d'autobus et la  
police, les pompiers, et cetera, pour s'assurer qu'ils connaissent nos fermetures. Et donc, il y a  
un travail de coordination important qui va être fait à l'intérieur de la mise en œuvre du projet  
1390 pour s'assurer que tous les intervenants sont au courant des fermetures, de quelle heure à  
quelle heure, et des voies de contournement alternatives.

**LE PRÉSIDENT :**

1395 Si j'avais bien compris certaines nuances de la question, en parlant de la circulation  
locale, donc autour, pendant la construction, est-ce qu'il y aurait une diminution de la capacité  
ou de la fluidité de la circulation dans certaines portions de l'échangeur Turcot pendant les  
travaux, qui pourrait entraîner, à ce moment-là, des gens à vouloir prendre des détours? Est-ce  
que vous anticipez une forte redistribution localement?

1400

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Pendant les travaux, il y a des phases très, très courtes où effectivement il pourrait y  
avoir une redistribution de la circulation dans le réseau local. On étudie en ce moment avec la  
1405 STM et l'AMT quelles sont les mesures à mettre en place pour essayer de pallier à ces – donc  
mesures de transport collectif qui pourraient être mises en place pour essayer de réduire au  
maximum ce transit-là par les quartiers résidentiels. Mais au net, le projet, une fois mis en  
œuvre, représente une diminution du transit et de la circulation dans les quartiers locaux. Je  
pense, hier, que monsieur Tremblay vous en a fait une courte démonstration, essentiellement  
1410 en améliorant la fluidité, la fiabilité de l'échangeur Turcot. Ça agit un peu comme un aspirateur  
et donc l'essentiel de la circulation est aspiré et diminue le transit dans les quartiers et donc les  
risques de conflit avec les piétons et les cyclistes.

Il y a plusieurs mesures spécifiques qui ont été prises à l'intérieur du projet aussi pour  
1415 réduire le transit de la circulation, le transit lourd notamment dans Côte-Saint-Paul. Les  
camions qui actuellement doivent passer par la rue de l'Église et Angers pour accéder au  
secteur Cabot, donc face à l'école Marie-de-l'Incarnation, à côté de l'école Marie-de-  
l'Incarnation, n'auront plus à faire ça, ils vont pouvoir accéder directement dans le secteur  
Cabot. Et la fermeture des rues Hadley et Eddy vise justement à éviter que lorsque la 15 est  
1420 congestionnée, que les voitures empruntent ces rues-là pour aller rejoindre la rue de l'Église, le  
boulevard St-Patrick et prendre le pont Monk pour se diriger vers l'ouest à travers l'entrée  
Notre-Dame. C'est sûr que je pourrais vous présenter ça sur une carte. mais...

Ces bretelles-là, par exemple, ici, sont inexistantes dans le secteur Cabot. Lorsque les  
1425 camions sortent – vous pouvez me montrer l'existant? – donc en ce moment, vous voyez, il n'y  
a pas de bretelle ici de sortie à l'autoroute et le boulevard De La Vérendrye n'est pas prolongé  
jusqu'à St-Patrick. Les camions qui sortent pour aller dans le secteur industriel Cabot, soit en  
provenance du sud, de la 15, ou en provenance du nord, doivent emprunter les sorties

1430 d'autoroute, venir ici à l'intersection de l'Église/De La Vérendrye, rentrer dans le quartier résidentiel, prendre Angers et rentrer dans le secteur industriel Cabot. La même chose en provenance du sud. Ils prennent la sortie qui passe ici, ils arrivent à l'intersection, prennent la rue de l'Église, transitent à travers le secteur résidentiel Côte-Saint-Paul avant de pouvoir accéder au secteur industriel.

1435           Lorsqu'il y a congestion sur l'autoroute 15, les véhicules lourds, plutôt que d'avoir accès directement à l'autoroute, ce qui est prévu dans le cadre du projet ici, certains camions vont venir à la rue Eddy, rentrer dans le secteur résidentiel, rejoindre l'avenue de l'Église, monter jusqu'à S-Patrick, prendre St-Patrick, prendre le pont Monk et accéder à l'autoroute en direction 20 Ouest à l'entrée Notre-Dame ici. Donc, essentiellement, l'élimination du lien Eddy  
1440 et Hadley fait en sorte que les véhicules vont se rendre sur St-Patrick et éviter le secteur résidentiel de Côte-Saint-Paul. Et l'ajout des bretelles ici d'entrée et de sortie va permettre d'éviter ce transit-là à travers le milieu résidentiel. Donc essentiellement, les véhicules vont pouvoir venir ici et accéder au secteur plus directement.

1445           Donc, c'est des mesures, ça, c'est le cas pour le secteur Côte-Saint-Paul. On a un équivalent aussi dans le secteur St-Jacques... dans le secteur Notre-Dame-de-Grâce au niveau du boulevard St-Jacques. Le boulevard Pullman joue ce rôle d'accommoder le transit de véhicules plutôt que de laisser ce trafic-là dans les secteurs résidentiels. Donc, au net, on anticipe une réduction du nombre d'accidents avec les piétons et cyclistes parce  
1450 qu'essentiellement, il y a un meilleur accès entre le réseau autoroutier et le réseau local.

**LE PRÉSIDENT :**

1455           Très bien, je vous remercie. Du côté de la Santé publique, est-ce que vous avez des renseignements, par exemple, concernant les accidents dans le secteur de l'échangeur Turcot, des données?

**M. NORMAN KING :**

1460           Oui. Nous avons un rapport qu'on a fait sur les statistiques sur les accidents, arrondissement par arrondissement. Pas évidemment pendant les travaux, mais de façon régulière sur la période de 1998 à 2003. Je l'ai avec moi ici. Donc, ces statistiques sont disponibles, si nécessaire. Puis il y a un principe de base aussi. La sécurité routière, ça fonctionne un peu comme un poison, c'est-à-dire si on augmente la dose, on augmente le  
1465 risque d'accidents. Donc le nombre d'accidents varie directement avec le nombre de véhicules par kilomètre parcouru. Donc, il est clair que – moi, j'ai lu l'étude d'impact. En passant, j'avais laissé mes documents sur la table hier soir, puis ils ne sont plus là. Si jamais quelqu'un a une réponse à cette question-là, ce serait apprécié là, l'étude d'impact, les annexes et tout ça, ils ont disparu. Alors, j'aime autant le dire tout haut, si jamais on sait où ils se trouvent en ce  
1470 moment, ça serait apprécié.

1475 Dans l'étude d'impact, on voit clairement que pendant les travaux, il y a beaucoup de  
mesures d'atténuation qui devront être prises justement pour éviter les conflits entre les  
camions, les piétons, les cyclistes, les autres automobiles et pour, comme monsieur Dubé a  
mentionné, offrir des alternatives aux gens qui se déplacent, des alternatives de transport en  
commun pour ne pas surcharger le réseau routier, autant sur les autoroutes que localement.  
Donc ça, c'est un autre aspect très important à considérer, les alternatives, dans le fond, non  
seulement pendant les travaux, mais en tout temps pour diminuer le nombre de véhicules/  
kilomètre parcouru.

1480 Je ne sais pas si les gens voudraient prendre une photocopie du ou des secteurs  
concernés par ces statistiques-là? Je m'arrangerai à la pause.

**LE PRÉSIDENT :**

1485 Je crois que c'est pertinent, oui. Vous pourrez remettre ça à madame Gélinas. Ça vous  
va?

**Mme DIANE LEMON :**

1490 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1495 Je vous remercie. Nous allons faire une petite pause de 15 minutes et nous allons  
reprendre à 14 h 45.

**PAUSE**

**LE PRÉSIDENT :**

1505 Alors, nous allons maintenant inviter monsieur Éric Cimon à s'avancer. Bonjour,  
Monsieur.

**M. ÉRIC CIMON :**

1510 Bonjour, Madame la commissaire, Messieurs les commissaires. L'implantation de  
l'échangeur Turcot fin des années 50, début des années 60, a créé une cicatrice dans le tissu  
social actuel et ma question va dans ce sens-là, à savoir si dans le projet et sa conception  
actuelle, le ministère des Transports et les intervenants ont regardé à voir s'il y avait eu des  
études sur les impacts de l'implantation et comment la mise en place du nouvel échangeur  
Turcot pouvait parer aux inconvénients causés à l'époque. Parce qu'à l'époque, il n'y avait pas

1515 de Bureau d'audiences publiques, pas de ministère de l'Environnement et certainement pas  
d'audience publique pour installer l'échangeur.

Présentement, on regarde beaucoup dans les documents ce qui se passerait avec le  
nouvel échangeur, mais ma question, c'est : est-ce qu'on a regardé sur comment parer les  
1520 problématiques qui ont été causées par l'implantation du premier échangeur maintenant qu'on  
est pour le reconstruire à neuf?

**LE PRÉSIDENT :**

1525 Principalement parce ça peut soulever plusieurs volets. Qu'est-ce que vous entendez  
plus spécifiquement comme problématiques?

**M. ÉRIC CIMON :**

1530 Problèmes de santé, problèmes sociaux sur les quartiers, la reconnexion des quartiers,  
problèmes environnementaux. Est-ce que l'emplacement est vraiment bien situé, les routes  
actuelles pour un échangeur, puisqu'il y en a déjà un? Est-ce qu'on est mieux de le déplacer?  
Les trajets anciens qui ont été choisis, déplacés, ça touche plusieurs volets, mais il y a  
plusieurs études et ma question, c'est : est-ce que ces études-là ou est-ce que ce volet-là a été  
1535 étudié pour l'implantation de l'échangeur actuel?

**LE PRÉSIDENT :**

1540 Pour l'instant, est-ce qu'on pourrait essayer de résumer ça en termes de qualité de vie  
pour les proches résidents? Ça serait ça?

**M. ÉRIC CIMON :**

1545 Oui, c'est assez large, oui, mais aussi technique. Parce que ma question c'est : est-ce  
que l'ancien échangeur Turcot, l'implantation a été analysée et on saura dans quel domaine, ils  
le savent s'ils l'ont fait, sinon est-ce que ce le sera ou est-ce que ça peut l'être?

**LE PRÉSIDENT :**

1550 Monsieur Dubé. Excusez-moi, juste en passant, lorsque vous montrez des figures, il y  
a beaucoup de figures dans l'étude d'impact, Monsieur Dubé, alors si c'est une nouvelle figure  
qui n'existe pas, si c'est une figure qui est dans l'étude d'impact, le spécifier; si c'est une  
nouvelle figure, le spécifier également pour qu'on puisse faire la distinction. Parce que si c'est  
dans l'étude d'impact, ça serait dans des documents cotés PR, selon notre nomenclature de  
1555 dépôt de documents; si c'est un nouveau document, il va être coté DA, c'est-à-dire la cote des  
documents déposés par le promoteur. Alors je vous laisse la parole, Monsieur Dubé.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1560 Nous n'avons pas étudié ou fait d'étude sur l'impact de l'implantation initiale du projet de construction de l'autoroute De La Vérendrye, l'échangeur Turcot ou même de l'autoroute 720 qui est venue plus tard. Par contre, ce qui est étudié, l'étude d'impact se concentre sur les impacts de la solution proposée sur le milieu. Donc, comme le mentionnait monsieur Cimon, on regarde plus ce qui s'en vient que, effectivement, ce qui a été fait dans le passé.

1565

Avec le projet, par contre, on tente d'améliorer un peu les problématiques qui ont été identifiées dans le secteur, notamment, par exemple, au niveau de la rue Roberval où quand l'autoroute a été construite – vous avez la situation actuelle – vous voyez, dans le secteur de la rue Roberval, Côte-Saint-Paul, ce document-là fait partie de la présentation PowerPoint qu'on a faite, donc il est déjà déposé, l'autoroute est en porte-à-faux au-dessus de la rue Roberval et essentiellement, dans le secteur, l'autoroute est presque – je pense que la plupart des gens ont leur chambre à coucher à l'étage, mais au niveau de la chambre à coucher des gens. Et donc, essentiellement, je suis à peu près convaincu qu'aujourd'hui, si on essayait de faire ça, on ne pourrait pas le refaire. Et donc, la solution proposée essentiellement dans le secteur, c'est de corriger cette façon de faire là des années 60, 70, déplacer l'autoroute le plus loin possible, la déplacer vers le secteur industriel qui est situé de l'autre côté de telle sorte qu'on corrige cette situation-là assez négative pour le secteur Côte-Saint-Paul.

1575

Maintenant, si on se ramène dans le passé, à l'époque quand l'échangeur Turcot et l'autoroute 20 et la 15 ont été construits essentiellement, le Ministère avait décidé de construire ces autoroutes-là, mais c'est la Ville de Montréal essentiellement qui a fait l'achat des terrains et l'alignement de ces éléments-là a fait l'objet d'entente entre le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal et c'est la Ville de Montréal qui a fait les expropriations et qui a fourni les terrains au Ministère – je pense que ça s'appelait le ministère de la Voirie à l'époque – pour réaliser la construction des travaux. Donc, essentiellement, la construction initiale, c'était d'un commun accord que l'alignement de l'autoroute devait passer là, entre la Ville et le gouvernement du Québec.

1585

**LE PRÉSIDENT :**

1590

En résumant, c'est ça, vous cherchez à faire des aménagements types, comme on a pu voir, c'est pour corriger certaines situations près des quartiers donc habités. Du côté de l'accessibilité entre le quartier, ça a été une problématique, une préoccupation qui a déjà été exprimée à quelques reprises, soit dans les lectures des requêtes hier. Est-ce que vous avez des mesures globalement qui amélioreraient la communication entre les différents secteurs résidentiels ou la situation serait... parce que beaucoup ont des appréhensions liées à la présence des talus.

1595

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1600

Essentiellement, oui. Chaque secteur par rapport au concept de 2007 a fait l'objet de discussions avec les gens de la Ville et les représentants des arrondissements pour s'assurer que ce qui était proposé ici au niveau du réseau routier local correspondait bien aux besoins et répondait bien aux problématiques de circulation qui étaient identifiées par les autorités locales, donc ceux qui vivent avec ce réseau-là au quotidien.

1605

En fait, à la fin de l'année 2007, quand on a présenté le concept très préliminaire aux autorités et jusqu'à la fin de 2008, ça a été l'objet de nos discussions principales avec la Ville et les arrondissements, de s'assurer que les différentes problématiques de circulation locale étaient bien adressées et que le projet, tel qu'il était proposé, ou la grille de rues au niveau local répondait bien aux besoins qui étaient exprimés. Et tantôt, je vous ai mentionné la fermeture d'un certain nombre de rues, la création de bretelles d'accès, le prolongement de certains boulevards artériels, comme le boulevard De La Vérendrye jusqu'à St-Patrick qui sont des liens qui manquaient dans le réseau de rues locales.

1610

1615

Donc, essentiellement, au net, il y a le même nombre de passages en travers de l'infrastructure, mais ces passages-là sont aussi plus fonctionnels, plus conviviaux et plus sécuritaires aussi.

1620

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie. Du côté de la Direction de la santé publique, donc les questions disons de qualité de vie, de manière générale ou spécifique en ce qui concerne la qualité de l'air, intéressent la Direction. Monsieur King, qu'est-ce que vous pouvez nous ajouter à ce niveau-là? Je crois que vous avez fait des travaux reliés à la qualité de vie?

1625

**M. NORMAN KING :**

En ce moment, dans notre correspondance avec le MDDEP suite à notre prise de conscience de l'étude d'impact, on avait soulevé une préoccupation concernant l'impact des structures autoroutières sur des quartiers, la notion d'enclavement. Au moment qu'on se parle, nous sommes en train – quand je dis « nous », je parle de mes collègues plus – nous sommes en train de regarder ces impacts-là et, évidemment, aussitôt que j'ai des informations supplémentaires, je vais les partager avec la commission. Ça, c'est pour la qualité de vie.

1630

1635

Je ne sais pas si vous vouliez aussi que j'aborde la question de la qualité de l'air?

**LE PRÉSIDENT :**

Pour la qualité de l'air, ça dépend. On pourra y revenir demain. Je crois qu'il y avait la possibilité d'aller de façon plus approfondie, qu'il y avait un expert demain du ministère des Transports sur la qualité de l'air. Ça, on pourra revenir plus spécifiquement demain sur la

1640



1645 qualité de l'air de façon pointue. Mais c'est pour ça, vu que le terme est plus général de qualité de vie, bon. Le document que vous nous mentionnez, qui est en élaboration, vous pensez serait disponible à quel moment?

**M. NORMAN KING :**

1650 C'est un peu difficile. On est vraiment en train de faire notre revue de littérature en ce moment. Je ne sais pas s'il va être disponible d'ici – je crois que les audiences continuent jusqu'à jeudi?

**LE PRÉSIDENT :**

1655 Normalement, oui.

**M. NORMAN KING :**

1660 Pardon?

**LE PRÉSIDENT :**

1665 Normalement, ça va dépendre des questions du public, bien entendu, mais il est fort possible que ça se prolonge jeudi.

**M. NORMAN KING :**

1670 Je vais être en mesure de vous donner une réponse plus définitive demain sur l'état des travaux à ce sujet-là.

**LE PRÉSIDENT :**

1675 Très bien, je vous remercie.

**M. ÉRIC CIMON :**

1680 On pense à une réponse avant le dépôt des mémoires, j'imagine? Parce que c'est comme primordial dans l'analyse du dossier?

**LE PRÉSIDENT :**

Avant la présentation des mémoires en juin?

**M. NORMAN KING :**

1685

Oui. Oui. Écoutez, c'est sûr que si on a quelque chose à produire, il faudrait que ce soit avant le dépôt des mémoires, effectivement.

**LE PRÉSIDENT :**

1690

Très bien.

**M. ÉRIC CIMON :**

1695

Oui, ma deuxième question. Hier, on a abordé la possibilité de pouvoir – et la question a été posée sur la possibilité de mettre la section De La Vérendrye en tranchée et on parlait des détails techniques d'égouts et de problématiques à cause de l'aqueduc situé à côté, et le ministère des Transports a expliqué aussi la partie sur les matières dangereuses, que c'est une problématique puisque les matières dangereuses devaient passer par cette partie-là.

1700

Ma question va sur les matières dangereuses, parce qu'il y a aussi le pont Mercier qui peut être une voie alternative pour les produits dangereux et ma question est de savoir : est-ce que c'est une façon envisagée pour les matières dangereuses pour rentrer à l'île de Montréal ou est-ce que c'est une solution qui est politiquement non viable pour le ministère des Transports?

1705

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dubé?

1710

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

En réponse à la question, les matières dangereuses peuvent circuler aussi par le pont Mercier. Donc, ce n'est pas une exclusion. Mais ce qu'il faut savoir aussi, c'est que l'arrondissement Sud-Ouest et les différentes industries du secteur sont aussi un point de destination essentiellement pour les matières dangereuses. Et donc pour certains véhicules qui transportent des matières dangereuses, le pont Mercier constitue un détour et ce n'est pas une alternative disons nécessairement la plus optimale en termes de transport des marchandises.

1715

Donc, essentiellement, et la fiabilité aussi du pont Mercier au niveau de l'industrie n'est pas aussi grande que celle du pont Champlain et donc pour eux, ça pourrait être, je présume, un élément problématique en termes de si on devait demain décider de fermer le pont Jacques-Cartier ou l'axe de l'autoroute 15 aux matières dangereuses. Je pense qu'il y aurait une opposition assez importante, mais je vais laisser les gens du camionnage s'exprimer là-dessus, je ne veux pas parler pour eux.

1720

1725

**M. ÉRIC CIMON :**

1730 C'est une problématique, mais c'est faisable de pouvoir prendre des routes alternatives pour faire rentrer des matières dangereuses à Montréal. C'est ça? Donc il y aurait possibilité de le faire en tranchée. Il y aurait d'autres alternatives.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1735 Comme je vous dis, les matières dangereuses peuvent circuler par un certain nombre de liens. Il n'y a pas que le pont Jacques-Cartier ou le pont Champlain, excusez-moi. Mais, maintenant, est-ce que c'est souhaitable? C'est une autre question.

**LE PRÉSIDENT :**

1740 Si je comprends bien, c'est seulement, par exemple, dans le tunnel Hippolyte-Lafontaine, on sait que c'est interdit, si je me souviens bien. Alors, ça serait seulement dans les tunnels où il y a une interdiction. Le réseau collecteur permet la circulation partout des matières dangereuses.

1745

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Il y a cinq tunnels essentiellement à Montréal.

1750 **LE PRÉSIDENT :**

C'est essentiellement les tunnels.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1755

C'est essentiellement les tunnels où c'est interdit.

**LE PRÉSIDENT :**

1760 Sauf les tunnels, donc les camions peuvent circuler virtuellement partout sur le réseau supérieur, si je comprends?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1765

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Cimon?

1770

**M. ÉRIC CIMON :**

Je vous remercie.

1775 **LE PRÉSIDENT :**

On vous remercie. J'invite maintenant monsieur Jean-Christophe Lessard.

**M. JEAN-CHRISTOPHE LESSARD :**

1780

Bonjour.

**LE PRÉSIDENT :**

1785

Bonjour, Monsieur.

**M. JEAN-CHRISTOPHE LESSARD :**

1790

Donc, un petit rappel. Je travaille pour l'organisme environnemental Pro-Vert Sud-Ouest. Donc ma première question qui va à monsieur Alain Dubé : est-ce que vous pouvez nous indiquer s'il existe d'autres exemples de villes où une autoroute aurait récemment été abaissée sur des remblais et ce, dans un milieu résidentiel? Et si oui, lesquelles?

**LE PRÉSIDENT :**

1795

Monsieur Dubé.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1800

Essentiellement, il y a un focus important ici qui est fait dans le cadre du projet Turcot sur la position des remblais. Ce n'est pas l'ensemble de l'échangeur Turcot qui va être sur des remblais, on a mentionné que c'était 48 %. Donc, il y a un pourcentage aussi qui est au sol, il y a un pourcentage qui est en remblai-déblai et l'ensemble de ces constructions-là essentiellement répond à des contraintes techniques des différents sites.

1805

1810

Je vais vous donner l'exemple de la 720 essentiellement qui est construite à même la falaise Saint-Jacques. Comme on est dans une pente, bien on doit couper à l'intérieur de la pente, faire un plateau et faire un remblai du côté amont. Donc, essentiellement, toutes les autoroutes de par le monde qui sont construites au sol – je ne parle pas d'autoroutes élevées ou d'autoroutes en tunnel – sont construites soit sur des remblais, soit au niveau du sol, soit en léger déblai, dépendamment du profil. On cherche à minimiser, généralement dans le cadre d'un projet autoroutier, ces déplacements de masse-là, de déblai à remblai, ainsi de suite, donc c'est l'objectif qui est recherché à travers ça d'essayer de minimiser.

1815 Dans le cas qui nous concerne, l'échangeur, par exemple la portion de l'autoroute 15  
dans la portion entre le canal Lachine et le canal de l'Aqueduc doit être en remblai  
essentiellement parce qu'on traverse une série de boulevards : le boulevard St-Patrick, on  
traverse le canal de Lachine, on traverse le boulevard St-Rémi/Laurendeau qui est un  
1820 boulevard artériel, ensuite Angers, ensuite la rue De La Vérendrye. Et ça ne serait pas réaliste  
de prendre cette autoroute-là et à chaque fois qu'on est entre deux boulevards, à tous les  
100 mètres, de descendre au sol, de remonter, descendre au sol, ça serait une espèce de  
montagne russe et ça poserait des problèmes en termes de sécurité. Parce qu'on doit passer  
au-dessus à une certaine hauteur de l'ensemble des boulevards, on a fait le choix d'avoir un  
profil rectiligne plutôt que d'avoir une série de courbes verticales.

1825

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dubé, néanmoins, le pourcentage en remblai semble un peu élevé, 48 %. Il  
n'y a pas possibilité à ce moment-là de faire une plus large part, par exemple, de l'autoroute au  
1830 niveau du sol?

1830

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Ce qui régit essentiellement, comme je vous le mentionne, les portions en remblai sont  
1835 principalement associées aux infrastructures urbaines qu'il y a en dessous. Donc, le nombre  
de boulevards qui passent en dessous. Et aussi, évidemment, dans le secteur de l'échangeur  
Turcot lui-même, c'est tous les mouvements accompagnés qui nécessitent une superposition  
des voies. Et la portion ouest vers Montréal-Ouest, elle, elle est principalement au sol ou  
même en déblai justement pour essayer d'éviter d'obstruer la vue sur la falaise Saint-Jacques.

1840

**LE PRÉSIDENT :**

Si je comprends bien, dans le secteur de la cour Turcot, par exemple, c'est plus au  
niveau du sol qu'en remblai.

1845

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Oui. Oui. Dès qu'on quitte l'échangeur Turcot, on essaie de se rabattre au niveau du  
sol. En s'approchant d'Angrignon, Montréal-Ouest, on est même en dépression. Et le Ministère  
1850 a fait aussi le choix de faire passer le boulevard Pullman en dépression justement en dessous  
de l'autoroute et des voies ferrées pour éviter justement de créer des obstacles visuels sur la  
falaise Saint-Jacques, qui sont un élément linéaire du paysage important.

1855

**Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :**

Une clarification. Dans votre présentation antérieure, vous aviez mentionné qu'il y avait  
33 % en remblai, puis dans votre présentation d'hier soir, on était rendu à 45 %. Est-ce que ce  
sont des modifications qui ont été faites?

1860 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Au départ, c'était une approximation. On avait divisé ça un tiers, un tiers, un tiers à peu près, mais on a mesuré plus précisément les longueurs de voies qui étaient en remblai versus les longueurs de voies en déblai, et cetera, et le chiffre exact, on pourra vous déposer, si vous voulez, les longueurs relatives à chacun de ces différents secteurs-là.

1865 **Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :**

C'est essentiellement du calcul, ce n'est pas un changement de design.

1870

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Non. C'est un calcul plus précis des différents éléments.

1875 **Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :**

Merci.

1880 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

On nous a posé la question à savoir s'il y avait des exemples similaires de par le monde. On a fait le tour effectivement d'une série de projets qui se sont réalisés de par le monde et, effectivement, la plupart du temps, quand on démolit une infrastructure élevée comme l'échangeur Turcot, soit que, par exemple, dans les centres-villes comme Boston, on les enfouit sous terre, l'équivalent de Ville-Marie, si vous voulez, à Montréal, donc une autoroute enfouie sous terre où on crée une grille de rues et de boulevards par-dessus. Il y a d'autres projets où essentiellement, comme par exemple Barcelone, l'espèce de *Ronda* qu'ils appellent, l'autoroute ou une espèce de périphérique qui a été créée en fait parce qu'il n'y en avait pas de périphérique autour de Barcelone, les profils varient. C'est enfoui dans des secteurs urbains, c'est à niveau dans d'autres secteurs, c'est recouvert de parcs dans certains secteurs où il y a un manque d'infrastructures sportives. Donc, essentiellement, le profil est basé sur l'utilisation qu'on veut faire dans chaque secteur des sols ou des terrains en surface.

1885 **M. JEAN-CHRISTOPHE LESSARD :**

1895

Juste pour compléter la question, est-ce que justement comme à Barcelone, j'ai peut-être mal compris, il y a des endroits où c'est carrément en remblai élevé? Parce que là, ce que vous semblez dire, c'est enfoui ou bien au niveau du sol. Mais est-ce que ça peut... est-ce qu'il y a des exemples où ça a été récemment mis sur des remblais élevés?

1900

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Nos remblais ne sont pas élevés.

1905 **M. JEAN-CHRISTOPHE LESSARD :**

Bien, je vois... pléonasme.

1910 **LE PRÉSIDENT :**

Nos remblais, ils sont essentiellement...

1915 **LE PRÉSIDENT :**

Évitez les échanges directs.

1920 **M. JEAN-CHRISTOPHE LESSARD :**

Excusez-moi.

1925 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Donc nos remblais ne sont pas élevés. Les remblais ont une hauteur qui permet de passer au-dessus des boulevards qu'il y a en dessous essentiellement. On ne les fera pas plus hauts que requis. Oui, essentiellement, si on prend la plupart de ces grands projets-là et qu'on regarde, par exemple, spécifiquement les échangeurs – parce qu'on parle d'échangeur ici, on ne parle pas d'autoroute linéaire, à part des petits bouts qui relient plusieurs échangeurs – oui, dans les échangeurs, il y a des sections qui sont en remblai. Il y a des superpositions de voies, des structures pour passer une voie par-dessus l'autre et, effectivement, il y a un peu de tout dans la plupart des projets routiers, qui va du déblai au remblai, au niveau du sol, en structure, essentiellement. Donc c'est un mélange de tout ça qui fait que le projet routier peut passer, peut traverser un milieu urbain.

1930 **M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :**

1935

Avez-vous une carte de tous les tracés avec les portions en remblai-déblai, en remblai qu'on pourrait voir? Je ne sais pas s'il y en a de préparée?

1940 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1945

Si on n'en a pas une, on peut certainement en déposer une. Je peux vérifier.

**LE PRÉSIDENT :**

Genre, par exemple, dans les portions peut-être plus près des...

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :**

Des zones urbaines.

1950

**LE PRÉSIDENT :**

... des zones habitées, est-ce qu'il y a des profils longitudinaux que vous avez faits, qui sont disponibles?

1955

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Oui, l'ensemble des profils longitudinaux sont disponibles et on a effectivement une carte de disponible qui montre les portions en remblai-déblai et la règle pour fixer si c'est un remblai-déblai, c'est plus d'un mètre, moins d'un mètre de remblai, moins d'un mètre de déblai. Parce qu'essentiellement, il faut définir aussi ce qui est remblai-déblai par rapport à un certain standard.

1960

**LE PRÉSIDENT :**

1965

Et, à ce moment-là, on pourrait avoir des vues assez explicites, notamment dans le secteur au sud-ouest, près de l'échangeur De La Vérendrye?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1970

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1975

Donc, à côté des résidences. Et il y aurait aussi dans le secteur de la rue Cazalais où es-ce qu'on a des habitations qui sont assez près. Ce serait possible d'avoir ça? Est-ce que ce sont des documents qui sont déjà déposés dans les PR ou ce serait de nouveaux documents?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1980

Je pense que vous allez avoir l'ensemble de l'information dans l'étude d'intégration urbaine qu'on a déposée aujourd'hui. On peut avoir aussi une carte plus thématique avec des codes de couleurs qui montrent ce qui est des remblais, ce qui est des déblais et ce qui est au niveau du sol ou en structure.

1985

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, Monsieur Lessard?



1990 **M. JEAN-CHRISTOPHE LESSARD :**

J'y vais avec la deuxième question qui va peut-être être plus facilement – qu'on pourrait répondre plus demain. En tout cas, je vais la poser quand même. Est-ce que c'est possible qu'on nous explique comment ont été mesurés les impacts prévus du projet sur la qualité de l'air? Et plus spécifiquement, quelles bornes de mesure ont été utilisées?

1995 **LE PRÉSIDENT :**

2000 Alors, nous pouvons débiter l'explication, demain on aura l'occasion d'y revenir. Alors, Monsieur Dubé?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

2005 L'étude sur la qualité de l'air et les différentes bornes qui ont été utilisées a été évidemment réalisée selon une méthode approuvée et reconnue. J'aimerais inviter pour répondre aux questions de façon très succincte, sans aller dans le détail parce que demain, on a une présentation thématique beaucoup plus étoffée, monsieur André Boilard qui est ingénieur spécialisé en modélisation de la dispersion atmosphérique. Il travaille au consortium Dessau-SM et il est responsable justement de la réalisation de l'étude sur la qualité de l'air.

2010 **LE PRÉSIDENT :**

Bonjour, Monsieur.

2015 **M. ANDRÉ BOILARD :**

Bonjour, Monsieur le président. Bonjour, Madame et Monsieur le commissaire. En fait, pour répondre à la question, la façon dont on a procédé, c'est qu'on a subdivisé l'ensemble des tronçons en plusieurs petites sections dans lesquelles on a déterminé le volume de circulation qui employait ces différents tronçons. On a ensuite calculé le taux d'émission des polluants pour chacun de ces tronçons-là en fonction du volume de circulation et puis, on a fait des calculs de modélisation basés sur la météorologie et le volume de circulation en question pour lequel on a fait des calculs de concentration dans l'air des polluants. Et ces calculs-là ont été comparés selon la situation actuelle, c'est-à-dire un scénario qui était basé en 2007 avec la situation qui pouvait être en vigueur lors de la mise en service du complexe en 2016.

2025 **LE PRÉSIDENT :**

Ça vous va?

2030

**M. ANDRÉ BOILARD :**

2035 Bon, effectivement, pour comparer la qualité de l'air actuelle, on a utilisé des mesures à des stations d'échantillonnage de la Ville de Montréal qui sont situées dans les abords du complexe. Il n'y en a pas directement dans la zone d'étude, mais il y a une station tout près qui est à Verdun. Il y a d'autres stations aussi qui sont situées près de l'échangeur Décarie, qui est dans un milieu où le volume de circulation est comparable à celui de Turcot.

**LE PRÉSIDENT :**

2040 Demain, on aura une présentation plus détaillée et on pourra aussi aller du côté de la Direction en santé publique sur les questions qualité de l'air et santé. C'est ce qu'on avait convenu en rencontre préparatoire. Est-ce que vous voulez avoir des compléments d'information à ce stade-ci?

**M. JEAN-CHRISTOPHE LESSARD :**

2045 Ça va pour l'instant, merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2050 Ça vous va? Très bien, je vous remercie. J'invite maintenant monsieur Pierre Brisset. Bonjour, Monsieur.

**M. PIERRE BRISSET :**

2055 Bonjour, Monsieur le président. D'abord, je vais m'excuser auprès de certains commissaires du petit coup de foudre que j'ai eu hier soir, ça arrive des fois, un peu frustré, puis vous allez comprendre pourquoi. Tout d'abord, il y a deux questions que je vais poser. 2060 Une, c'est la question des disponibilités de documents, puis la deuxième question, c'est relié à comment est-ce que je peux déposer des questions.

2065 Première question, je crois que ça a été déjà demandé par mon collègue, monsieur Pierre Gauthier, d'avoir des documents techniques pour nous aider à comprendre ce qui se passe. Je parle bien en plans à grande échelle, des plans soit version AUTOCAD, les plans qui indiquent le réseau existant, le réseau de la nouvelle infrastructure et la superposition des deux. Parce qu'il faut comprendre que les deux doivent être opérationnels en même temps, puis nous, on soupçonne qu'il y a beaucoup d'endroits où c'est très difficile à réaliser, à faire fonctionner les deux, mais on n'a pas les documents pour démontrer.

2070 J'ai ici un CD qui liste une série de questions que j'avais posées, que j'aimerais déposer et vous remettre après, mais en somme, ce que je vous dis, c'est que les documents qu'on demande, c'est les plans, comme j'ai dit, plan existant et le nouveau, ainsi que le plan indiquant les colonnes superposées sur le nouveau tracé.

2075

2080 J'ai vu un plan appelé PR5 dans la bibliothèque, PR5 je crois que c'était, puis on voyait bien que c'était un plan AUTOCAD où on voyait le fantôme des colonnes sur la nouvelle infrastructure, mais c'était très difficile à lire parce que je ne pouvais pas, n'ayant pas la version AUTOCAD, je n'étais pas capable d'accentuer ces éléments-là. Alors ça, c'est un élément que je demande : déposer des plans pour nous aider à comprendre le projet pour venir au questionnement que j'aurai après.

2085 Aussi, je demande le dépôt de tous les documents de présentation qui ont été faits tels que les documents PowerPoint qui ont été faits depuis novembre 2007. C'est disponible nulle part. Il y a un rapport de visite du complexe Turcot le 5 juin 2009 (sic) dont certaines personnes ont le privilège d'avoir; moi, j'en ai eu une copie piratée, mais j'aimerais que ce document-là soit déposé.

2090 Il y avait une histoire de 139 documents qui étaient disponibles pour les groupes professionnels qui ont soumissionné pour faire un suivi professionnel. Là-dedans, il y a beaucoup de documentation qui nous aiderait à comprendre le projet, s'ils ne sont pas capables de nous fournir les plans de l'existant. Je parle du réseau existant. Incluant les rapports justifiant le remplacement de l'autoroute Ville-Marie. Il y a à peu près 7 ou 10 documents où il y a des rapports d'expertise qui expliquent pourquoi Ville-Marie doit être remplacée. Je vais revenir sur cette question plus tard.

2100 Alors, en gros, je demande le dépôt de documents pour nous aider à comprendre. Parce que moi étant architecte, moi, je suis habitué à lire des plans, qu'il y a des plans, des coupes et profils. C'est-à-dire qu'on comprend les niveaux, on comprend les plans, puis on comprend ce qui arrive en coupe. Jusqu'à date, ce que vous allez voir dans le CD, c'est des documents que moi-même j'ai créés avec le peu d'information que j'avais pour comprendre ce que c'est. Par exemple, si je prends une coupe à travers la rue de Courcelles, c'est physiquement impossible. Mais, évidemment, je n'ai pas la donne des dieux et c'est pour ça en quelque part, est-ce que c'est visible de voir comment une coupe à travers la rue de Courcelles et la rue Greene où là vous pouvez voir vraiment la complexité de la réalisation de Ville-Marie?

2110 Alors, je demande à vous, Monsieur le président, que vous demandiez au Ministère de rendre certains... la plupart de ces documents disponibles, comme il a été demandé par mon collègue plus tôt en après-midi, pour nous aider à comprendre comment ce projet-là est amanché. Parce que nous, quand vous allez revoir le document que je vous ai remis, le questionnaire que je vous ai remis, vous allez voir qu'il y a beaucoup d'éléments questionnés.

2115 Les documents qui sont disponibles dans le document de l'étude d'impact, il y a beaucoup de pagination là-dedans qui sont juste des pages griffonnées comme au coin d'un petit torchon qu'on trouve dans les restaurants. Des plans de comptage, par exemple, qui sont unilingues avec des tout petits numéros sur une grosse page qui est complètement illisible, que ça prend beaucoup d'efforts à comprendre l'intention de ces documents-là. Alors, c'est pour ça que nous, ce qu'on voudrait avoir, c'est au moins – si ce n'est pas que des documents de comptage puisque maintenant on sait où c'est rendu – mais vraiment des documents

2120 physiques, de voir l'implantation et de l'existant, les plans de phasage, pour dire comment ça va être converti au nouveau et puis le plan du nouveau qui indique tous les encombrements de l'existant qui devront continuer à exister pendant la construction de l'infrastructure.

2125 Si je vous disais que dans l'échangeur Turcot, il y a au-delà de 200 colonnes dont 100 – ce que j'ai pu voir sur le peu de documents que j'ai pu récupérer – dont plus de 100 tombent dans les chaussées, dans les nouvelles chaussées. Alors, comment vous pouvez ouvrir des nouvelles chaussées en-dessous de l'existant, si vous êtes pris dans une forêt de colonnes? Alors, c'est pour ça qu'on aimerait comprendre à partir de documents techniques qui nous aideraient à mieux comprendre l'amplitude du projet. Alors, ça, c'est ma première question.

2130

**LE PRÉSIDENT :**

2135 Donc, nous allons la diriger à monsieur Dubé. Par contre, je veux être bien certain de comprendre la portée de la question. Si c'est pour susciter une avalanche de documents techniques, bien entendu, la commission veut être certaine de la pertinence de ces documents-là, c'est-à-dire que ces documents-là seront utilisés, parce que ça fait de la manipulation, une avalanche d'informations, et elle veut s'assurer qu'elle est pertinente à vos besoins. On se comprend bien? À ce stade-ci, vous avez énuméré un paquet de documents, on est au courant. La façon que je pourrais voir ça, parce que vous aviez fait des demandes, 2140 mais c'est ça, c'était avant que la commission soit active...

**M. PIERRE BRISSET :**

Oui.

2145

**LE PRÉSIDENT :**

... c'est ce qu'on a essayé de vous expliquer par courriel, nous ne commençons nos travaux que le 11 mai. Alors, c'est ça qu'il faut comprendre, on ne pouvait pas...

2150

**M. PIERRE BRISSET :**

O.K. D'accord, mais c'est tous ces documents-là...

2155

**LE PRÉSIDENT :**

2160 ... considérer vos demandes. Et étant donné également que nous procédons par audience publique, c'est-à-dire il faut que les gens viennent présenter leur demande devant la commission, écoutez, on va regarder ça. Il y a plusieurs documents d'information là-dedans, le tout étant, il faut que ça demeure d'un caractère faisable, raisonnable aussi dans l'existant.

**M. PIERRE BRISSET :**

Oui.

2165

**LE PRÉSIDENT :**

Je vais laisser aller monsieur Dubé et, après ça, on pourra revenir sur le sujet de la faisabilité. Monsieur Dubé.

2170

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Monsieur le président, monsieur Brisset demande une série de documents qui représentent effectivement un volume important de documents. Au cours des derniers mois, avant la commission du BAPE et essentiellement pendant la période d'information, on a donné accès à monsieur Brisset à l'ensemble des documents qui ne revêtaient pas un caractère confidentiel. Donc, il y a un certain nombre de ces documents-là dans lesquels il y a de l'information nominative. On avait enlevé un certain nombre de ces documents-là. Et il y a aussi, à travers les documents qui sont demandés, des documents qui font référence à des concepts antérieurs, qui n'ont pas été retenus et, essentiellement, donc qui sont plus ou moins pertinents par rapport au projet qui est devant vous aujourd'hui. Je fais référence aux 139 documents, une liste de documents qui constitue la bibliothèque du Bureau de projet complexe Turcot et dans laquelle on a épuré essentiellement, parce que les soumissionnaires qui étaient appelés à soumissionner sur certains travaux n'ont pas eu, non plus, accès à l'ensemble de ces documents-là, parce qu'on a émis un addenda pour retirer un certain nombre de documents qui étaient confidentiels de cette bibliothèque-là.

2175

2180

2185

C'est le cas, par exemple, du rapport de visite, le rapport de visite qui fait référence à une visite qui a eu lieu sur le chantier et qui fait référence à un concept antérieur à celui qui vous est déposé. Donc, on souhaitait éviter qu'essentiellement les gens deviennent confus dans la quantité d'informations de différents concepts qui ne sont pas celui qui est présenté sur la table et c'est pour cette raison-là qu'on n'a pas déposé une série de documents qui viendraient alourdir le processus, qui viendraient mélanger les gens sur le projet qu'on vous propose.

2190

2195

Essentiellement, il y a des documents qui ont été déposés aujourd'hui, le plan de phasage que monsieur Brisset souhaite avoir. Le plan de visite, d'après nous, ça mêlerait plus les gens parce qu'essentiellement, il fait référence à un autre concept.

2200

En ce qui concerne la disponibilité de documents en version CAD ou vectorielle, qui permettrait d'aller travailler à l'intérieur du fichier, c'est quelque chose qui peut être fait. Pour le moment, on a fourni des profils techniques en pdf, mais c'est des très, très, très gros fichiers qui ne sont pas faciles à gérer, parce que c'est un immense projet. Vous pouvez comprendre que c'est plusieurs, plusieurs dizaines, sinon centaines de megs et essentiellement même nous autres, on a de la difficulté à s'échanger ces fichiers-là. On doit faire des sites d'échange

2205

SharePoint ou pdf – pas pdf, ftp pour pouvoir se les échanger. Plus souvent qu'autrement, on se les envoie par CD. Donc on est prêt à fournir des documents.

**LE PRÉSIDENT :**

2210

Mais il faudrait que ce soit des documents qui sont pertinents au projet présenté.

**M. PIERRE BRISSET :**

2215

Oui, c'est ça. Et, effectivement, je ne demande pas d'impossibilité. Il faut comprendre, par exemple, le fameux plan PR5, il y a beaucoup d'informations là-dedans. C'est le document qui est déposé PR5. C'est un drap de lit d'à peu près 10 pieds de long par 4 pieds de large et là-dessus, j'ai vu par exemple que le projet inclut aussi la reconstitution Décarie au-delà de la rue Sherbrooke parce qu'on remplace un paquet de viaducs, chose que personne semble être au courant. Et puis c'est pour ça qu'il y a beaucoup d'informations qui semblent glisser entre des chaises.

2220

Mais si vous permettez, j'apprécie ce que vous pouvez faire. Je vais vous remettre, je dépose le CD ici, qui est un rappel de toutes les questions que vous avez déjà, au cas où ça a été égaré. J'inclus les questions avec des images pour que vous compreniez le sens de la question. Et puis là, ça peut être peut-être plus facile à vous ou au Ministère, de gérer la question pour dire : « Bien, pour répondre à ça, on peut se limiter à un ou deux documents. »

2225

**LE PRÉSIDENT :**

2230

On va prendre le CD. On examinera ça dans les prochains jours...

**M. PIERRE BRISSET :**

2235

Oui, c'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

2240

Étant donné que notre personnel est pris là, mais soyez assuré qu'on va regarder ça et on peut convenir qu'il faudrait absolument que ce soit des renseignements pertinents au projet et au concept actuel et on va voir toute cette question-là. On sait que, bon, il y a eu le plan de phasage, je ne l'ai pas encore vu, mais qui est déposé. Disons que ça peut répondre à certaines interrogations, puis on verra aussi sur certains fichiers pdf qu'est-ce qui peut se faire au niveau du détail CAD. Donc, on va l'examiner et nos analystes vont entrer en communication avec le ministère des Transports pour regarder ce qu'on peut faire.

2245

**M. PIERRE BRISSET :**

2250 C'est ça. C'est exactement ça que je voulais. Je ne voulais pas une réponse immédiate. Il faut comprendre que c'est des questions qui prennent du temps à réfléchir à répondre, mais j'aimerais qu'elles soient déposées, au moins que vous sachiez que la question est posée et puis que ce sera mis dans le dossier du projet.

2255 Il faut comprendre aussi que j'aurais d'autres questions semblables, mais je ne veux pas revenir à tous les jours poser des questions. Et s'il y a un mécanisme par lequel je peux vous envoyer des questions supplémentaires sans nécessairement passer et faire tout le monde attendre ici dans une salle quand c'est des questions pointues, techniques, qui pourraient vous être très facilement transmises et remises au Ministère, est-ce que c'est possible, ça?

2260

**LE PRÉSIDENT :**

2265 Oui. La commission accepte le dépôt de questions par écrit. Bien entendu, cette semaine, pour les jours actuels, on donne une priorité aux questions qui sont posées par l'assistance, mais vous pouvez nous déposer vos questions. En fonction de ce qu'on a discuté, il faudrait que ce soit vraiment sur le concept actuel.

**M. PIERRE BRISSET :**

2270 Oui, oui, oui, toujours, toujours.

**LE PRÉSIDENT :**

2275 La commission va regarder vos questions. La commission se réserve toujours le droit d'en refuser certaines, mais nous allons toutes les considérer, soyez assuré. On peut procéder comme ça. C'est fréquent que des commissions permettent le dépôt de questions par écrit. Bien entendu, c'est toujours la question de la raisonnable. Il faut que la commission comprenne l'objectif recherché quand on pose la question, bien entendu. Alors, quand c'est clair, il n'y a pas de problème, la commission achemine la question aux personnes à qui elles doivent être posées. Ça fait qu'on peut effectivement vous accommoder sur ce point-là.

2280

**M. PIERRE BRISSET :**

2285 Oui, c'est ça. C'est parce que disons qu'il y a, pour finir, clore sur la question des questions, c'est que j'ai vu très peu de coupes du projet, par exemple, des coupes stratégiques comme dans la rue de Courcelles où là, on parle d'un viaduc qui doit être aménagé en dessous des structures existantes et l'autre de la rue Greene. Je les ai vues sur un des PowerPoint. C'est pour ça que je demande que les PowerPoint soient déposés. Parce que je l'ai vu sur une présentation antérieure, mais je n'ai plus été capable de le retrouver.

2290

**LE PRÉSIDENT :**

2295 C'est ça. Mais on va s'assurer que ce sont des concepts encore à jour. On m'indique sur mon petit ordinateur ici qu'il y aurait aussi des documents intitulés DA5 et DA5.1 qui présentent les phases des coupes. Comme je vous l'ai dit, ces documents-là ont été déposés cette semaine, je ne les ai pas encore vus, mais ça aussi, ça pourrait répondre à certaines de vos interrogations. On a discuté tout à l'heure de coupe, de profil longitudinal surtout aux endroits où est-ce que l'autoroute serait en remblai, notamment, pour pouvoir avoir une bonne idée de ce que ça implique au niveau complexité et aménagement.

2300

**M. PIERRE BRISSET :**

2305 Alors, je vous remercie beaucoup. Parce que moi, c'était le processus, comment je peux poser les questions pour avoir une recevabilité, sans nécessairement venir en avant de tout le monde ici pour tenir la salle pendant des heures de temps.

2310 La deuxième question que j'avais, c'était un peu un résumé du questionnaire qui se trouve là-dedans ici. C'est un peu ce que j'ai posé au Ministère depuis plusieurs mois, la justification du remplacement de seulement la moitié de Ville-Marie entre St-Rémi jusqu'à la rue Guy, quand on considère que toute la structure a été construite en même temps en 70. En 70, les contrats ont été octroyés en 70, pour être ouverte en 72. La condition de la structure est pareille d'un bout à l'autre. Alors, comment ça se fait qu'on remplace seulement une moitié et on ne fait pas l'autre?

2315

2320 Et puis dans ce demi remplacé, on parle d'élargir chaque travée par direction de 17 à 21 mètres pour accommoder des voies plus larges et puis une voie, un accotement à gauche de l'autoroute, de 3 mètres. Il n'y a aucune autoroute que je connais à Montréal qui ont des accotements de 3 mètres à gauche. Je parle des autoroutes urbaines à 70 km/h. Alors pourquoi cette exigence de surlargeur de 17 à 21 mètres? Parce qu'il faut comprendre que 21 mètres équivaut à la largeur d'une travée d'autoroute en dessous du Palais des congrès qui a 5 voies de large. C'est 21 mètres, puis il y a 5 voies de large. Alors, je ne comprends pas pourquoi l'élargir de 17 à 21 mètres pour dire qu'il faut ajouter des accotements. Il y a déjà des accotements dans Ville-Marie.

2325

2330 Alors, il y avait d'autres questions que j'avais faites, mais que vous allez trouver là-dedans. C'est la question de la bretelle Décarie. On insiste que l'arrivée Décarie doit être à droite de Ville-Marie, puis j'ai eu des longs débats avec le Ministère avec ça. C'est que le lien Ville-Marie à Décarie, direction nord, se fait à gauche de Décarie. Pourquoi, dans le Village des Tanneries, il faut que ça soit à droite, donc balayer tout le quartier au complet, démolir le 780 et puis une bonne partie des Tanneries pour accommoder cette bretelle qu'on dit doit arriver à droite pour des questions de normes de sécurité? Quand on voit que dans le même échangeur, la bretelle qui vient de Ville-Marie vers Décarie Nord va être non seulement une voie, mais va être élargie à 3 voies qui arrivent à gauche de l'autoroute nationale 15. Alors j'ai un peu – excusez-moi – j'ai un peu de misère à comprendre la logique derrière. Pourquoi la



2335 convergence de Décarie doit absolument arriver à droite du début de l'autoroute Ville-Marie, parce qu'on parle d'un début d'autoroute, tandis que sur une autoroute nationale, il y a une grosse entrée à gauche, puis ça ne dérange personne.

2340 Alors, je vais me limiter à ça. Je vais vous laisser lire, parce que comme j'ai dit, il y a beaucoup de questions que j'ai, puis je ne veux pas tenir toute la salle ici pendant une longue période, mais j'apprécierais que vous preniez ça en considération. Donc, je vous remercie pour le temps que vous m'avez alloué.

**LE PRÉSIDENT :**

2345 Alors, nous allons examiner votre demande.

**M. PIERRE BRISSET :**

2350 Écoutez, je vais vous laisser regarder ça, puis juger de la pertinence. Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

2355 Nous allons regarder ça. Alors, je vous remercie. Vous pouvez la remettre à un des analystes ici. Alors, nous allons maintenant inviter monsieur Roger Quesnel. Monsieur Avrum Stern?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

2360 Monsieur le président?

**LE PRÉSIDENT :**

2365 Oui?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Est-ce que je dois comprendre qu'on va répondre par écrit à monsieur Brisset sur les questions qu'il vient de mentionner?

2370 **LE PRÉSIDENT :**

2375 J'ai compris qu'il nous avait donné des exemples de questions. La commission va examiner sa série de questions et, à ce moment-là, vous acheminera les questions qu'elle estime en pertinence, bien entendu.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Très bien. Merci.

2380

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Alors, monsieur Avrum Stern n'est pas ici. Je vais maintenant inviter monsieur John Burcombe. Bonjour, Monsieur Burcombe.

2385

**M. JOHN BURCOMBE :**

Bonjour, Monsieur le président. C'est que moi aussi je veux faire certaines clarifications sur les documents. D'abord, hier, on a déposé le bilan d'émissions régional, mais je me demande pour quelle région? C'est quoi la région couverte par ce tableau?

2390

**LE PRÉSIDENT :**

On pourrait revenir là-dessus. Monsieur Dubé, si j'avais compris dans l'explication, c'est surtout concentré dans l'ouest de l'île de Montréal? Je ne me souviens pas si ça couvrirait toute la région. Monsieur Dubé?

2395

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Vous faites référence à la présentation de monsieur Pierre Tremblay sur l'origine?

2400

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça, Monsieur Burcombe? Vous faites référence à la présentation de monsieur Tremblay sur la qualité de l'air?

2405

**M. JOHN BURCOMBE :**

Oui. C'était ça, avec le projet en 2016 en comparaison avec la situation actuelle et le projet en 2009.

2410

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. Il y avait un tableau qui avait été présenté hier par monsieur Tremblay.

2415

**M. JOHN BURCOMBE :**

C'est ça.

2420 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Le bilan des émissions de gaz à effet de serre pour l'ensemble du territoire?

2425 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. Les chiffres qui étaient montrés étaient liés à quelle envergure de projet, dans quelle région comme monsieur Burcombe a dit?

2430 **M. JOHN BURCOMBE :**

Le titre indique que c'est un bilan régional. Alors « régional », c'est quelle région?

2435 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Je vais demander à monsieur Pierre Tremblay de répondre à la question, s'il vous plaît.

2440 **M. PIERRE TREMBLAY :**

Oui. Ce n'est peut-être pas nécessaire de ramener la diapositive d'hier soir, le tableau. Quand on parle de bilan régional – oui, c'est celui-là dont on parlait effectivement – la région de Montréal dans ce cas-ci, c'est toujours celle qui est définie à travers notre principale source de données qui est l'enquête origine-destination de la région de Montréal. Alors, bon, le dessin, évidemment, ça illustre le territoire de l'enquête origine-destination 2003 qui est le plus large périmètre de tout ce qu'on voit là. On voit sur cette image-là les périmètres des enquêtes antérieures 87, 93, 98 et 2003. Donc, c'est tout ça, la région de Montréal. Au nord, on voit que ça va jusqu'à Saint-Jérôme, en fait au nord de Saint-Jérôme. À l'est, ça va jusqu'à Saint-Sulpice. Au sud, ça inclut Saint-Hilaire, le secteur de toute la Vallée du Richelieu jusque vers le sud en bas, Saint-Jean-sur-Richelieu, Saint-Jean-Iberville, et puis, à l'ouest, on va jusqu'à Rigaud, pratiquement jusqu'à la frontière ontarienne. En fait, ça inclut toute la région de Vaudreuil et au sud, on voit juste en dessous dans le coin inférieur gauche, la région de Valleyfield. Donc, ça fait tout partie du territoire métropolitain qui est couvert dans toutes nos études de transport pour la grande région de Montréal. C'est ça qu'on couvre.

2455 Donc, le bilan régional dont je vous parlais dans l'autre image dans le tableau d'hier soir, c'est tout ça. Vous voyez, à gauche, il y a une adresse : [www.cimtu.qc.ca](http://www.cimtu.qc.ca) – en passant, c'est là où on trouve l'information sur l'enquête origine-destination – et il y a là plusieurs cartes que vous pouvez extraire, qui montrent l'ensemble du territoire et comment il est découpé en secteurs aussi d'analyse et avec toute la liste des municipalités qui sont comprises et tout ça, avec tous les détails.

2460

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Burcombe?

2465 **M. JOHN BURCOMBE :**

D'accord. Alors, c'est sûr que le projet Turcot, c'est seulement une petite partie de toute cette région. Est-ce que ça explique pourquoi les différences prévues étaient très minimes? Est-ce qu'on peut revoir le transparent, le tableau?

2470

**M. PIERRE TREMBLAY :**

Oui. Vous avez tout à fait raison. Le territoire est immense. On parle donc de plus de 3,6 millions de population dans toute cette région et c'est pour ça que lorsqu'on présente ici le bilan... Alors, quand on montre ces chiffres-là, évidemment, c'est le bilan de toute la région dans chaque cas. Et la différence entre les deux – la simulation avec projet et la simulation référence – évidemment, le projet est une goutte d'eau dans toute la région. Et comme le projet Turcot n'entraîne pas d'ajout de capacité significatif dans le corridor, il amène une meilleure fiabilité du réseau avec les accotements plus larges et tout ça, bien en soi, ce n'est pas un ajout de capacité significatif. Donc, c'est pourquoi on voit des variations ici qui sont très, très marginales au total régional.

2475

2480

Ça met en perspective la contribution – les gens nous demandent souvent la contribution du projet au bilan régional. Alors, pour la région qu'on définit ici, évidemment la contribution du projet demeure quand même marginale.

2485

**M. JOHN BURCOMBE :**

D'accord. Alors, sur un autre point peut-être, concernant la présentation hier sur le transfert modal, il y avait une série de transparents et une explication. Mais est-ce qu'il y a un document plus complet sur cette analyse ou c'est seulement qu'il faut se fier sur la présentation qui a été faite hier soir?

2490

**LE PRÉSIDENT :**

2495

Monsieur Dubé?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Comme c'était un travail en cours, l'étude n'est pas nécessairement toute terminée. On pourrait vous produire une note technique sur le document sur comment ça a été élaboré, qui a participé à la réalisation de cette étude-là parce que c'est une étude conjointe ministère-AMT-STM et vous la déposer ultérieurement.

2500

2505 **LE PRÉSIDENT :**

Une étude en cours. Donc, vous allez nous faire une note technique. Est-ce que ça peut contenir aussi un résumé de la substance du document?

2510 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Oui, effectivement. C'est juste que je ne suis pas certain que l'ensemble de l'étude va être terminé avant la fin des audiences, mais on peut vous faire une note technique sur la situation actuelle de cette étude-là en cours.

2515

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Burcombe?

2520 **M. JOHN BURCOMBE :**

D'accord. Et pour le document sur l'évaluation des effets cumulatifs sur le climat sonore et la qualité de l'air, c'est un document, est-ce que c'est déposé maintenant? Je n'ai pas compris. C'est le 8.7?

2525

**LE PRÉSIDENT :**

Quel document, exactement?

2530 **M. JOHN BURCOMBE :**

C'est le document qui est promis depuis le 31 mars, L'Évaluation des effets cumulatifs liés à la présence des infrastructures ferroviaires et autoroutières, et cetera, sur la qualité de l'air.

2535

**LE PRÉSIDENT :**

Sur la qualité de l'air.

2540 **M. JOHN BURCOMBE :**

C'était mentionné dans les documents ce matin, mais je n'ai pas compris si c'était déposé.

2545 **LE PRÉSIDENT :**

La note que vous nous avez acheminée ce matin, qui faisait partie de votre requête d'audience.

**M. JOHN BURCOMBE :**

2550

Oui. C'était une de ma liste de lacunes.

**LE PRÉSIDENT :**

2555

Bon. Alors, revenons sur le document, donc, pour préciser pour le bénéfice de tout le monde, c'est quel document exactement, puis on pourra voir s'il existe ou s'il est disponible.

**M. JOHN BURCOMBE :**

2560

Ça a été mentionné ce matin.

**LE PRÉSIDENT :**

2565

Oui, je me souviens. J'ai vu la note rapidement passer, mais ce document-là, donnez donc le titre exact. Vous l'avez ici?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

2570

PR8.7.

**M. JOHN BURCOMBE :**

2575

Oui, je crois qu'il y a déjà une cote qui est fournie, c'est le PR8.7.

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Monsieur Dubé, pouvez-vous confirmer ça? Parce que je ne suis pas certain.

2580

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

2585

Il s'agit effectivement du document PR8.7 : « L'Évaluation des effets cumulatifs liés à la présence des infrastructures ferroviaires et autoroutières sur le climat sonore et la qualité de l'air ». On vous a mentionné ce matin que c'était un document à venir essentiellement parce qu'on a reçu du Canadien National, qui est responsable évidemment de la modélisation des impacts ferroviaires sur la qualité de l'air et sonore, on n'a reçu les résultats du CN que vendredi dernier et donc, essentiellement, on est à intégrer ces documents-là avec les impacts routiers, qualité de l'air et bruit, et on devrait être capable de déposer les résultats préliminaires cette semaine pour le bruit et la semaine prochaine pour ce qui est de la qualité de l'air.

2590

**M. JOHN BURCOMBE :**

Alors, ce ne sera pas disponible pour demain soir quand on discute de la qualité de l'air, c'est ça?

2595

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ce qu'on doit comprendre.

2600

**M. JOHN BURCOMBE :**

D'accord. Alors, j'aimerais revenir sur la liste des lacunes que j'ai présentées au ministère des Transports et au ministère du Développement durable, quoi, il y a un mois, pour laquelle je n'ai pas eu de réponse. Et j'aimerais connaître, est-ce qu'on aura possibilité de certains de ces documents? D'abord, il y avait les sciences (sic) détaillées, on a commencé à avoir un peu de phasage, peut-être, mais je ne sais pas si ça va couvrir tout sur la période. Il y a aussi la ventilation des coûts. On commence à nous donner certaines parties, mais il faut, pour moi, une ventilation assez détaillée de comment on va dépenser 1,5 G\$. Et concernant les émissions de gaz à effet de serre, tout ce qu'on a pour la région, à ma connaissance, c'est un inventaire qui a été fait par le ministère de l'Environnement pour la Ville de Montréal pour la période 2002-2003, publié en 2006, et je me demande s'il y a un document plus récent. Ça, c'est pour que ça couvre l'île de Montréal.

2605

2610

**LE PRÉSIDENT :**

On va procéder avec les trois points : si j'ai bien compris, le premier document, c'est le phasage des travaux? C'est ça que j'avais bien compris? C'est ça que vous avez dit?

2615

**M. JOHN BURCOMBE :**

Oui. Vous avez la liste, ma liste que j'ai déposée auprès des ministères et le Bureau d'audiences publiques.

2620

**LE PRÉSIDENT :**

Par courriel.

2625

**M. JOHN BURCOMBE :**

Et j'ai redéposé ça hier soir.

2630

**LE PRÉSIDENT :**

2635 Alors, c'est un courriel que vous aviez envoyé, c'est une copie d'un courriel que vous  
avez envoyé au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Donc,  
vous n'avez pas eu de suite à vos demandes. Je pourrais adresser la question à madame  
Dallaire tout d'abord. Est-ce que vous vous souvenez de cette note? Parce que là, j'en ai  
seulement eu une copie, je ne l'ai pas gardée parce qu'on est limité sur nos capacités de faire  
des photocopies, mais on a eu la fameuse lettre de monsieur Burcombe. Madame Dallaire.

2640

**Mme DANIELLE DALLAIRE :**

Oui, je me souviens très bien d'avoir reçu cet email de monsieur Burcombe qui  
mentionnait, à son avis, certaines lacunes que l'étude d'impact contenait.

2645

**LE PRÉSIDENT :**

Mais vous confirmez qu'il n'y a aucune suite qui a été donnée à la lettre de monsieur  
Burcombe ou au courriel?

2650

**Mme DANIELLE DALLAIRE :**

Non, on n'a pas répondu au courriel de monsieur Burcombe.

2655

**LE PRÉSIDENT :**

Pour ce qui est de l'inventaire, on peut peut-être creuser la question de l'inventaire des  
GES?

2660

**M. JOHN BURCOMBE :**

Oui.

2665

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, est-ce qu'il y a des inventaires récents qui ont été compilés pour la région de  
Montréal, Madame Dallaire?

2670

**Mme DANIELLE DALLAIRE :**

Je ne suis pas au courant de la date des derniers inventaires de GES. Par contre, je  
crois que la Ville de Montréal a fait son propre bilan des GES sur son territoire.



**LE PRÉSIDENT :**

2675

Oui?

**M. RICHARD NIORÉ :**

2680

Bien, c'est un document qui est disponible aussi sur le site internet du Ministère : « Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2006 et leur évolution depuis 1990 », mais je pense que ça ne fait pas un *breakdown* de chaque région.

**Mme DANIELLE DALLAIRE :**

2685

Mais c'est l'ensemble du Québec.

**LE PRÉSIDENT :**

2690

Est-ce qu'il y a quelque chose de plus récent que 2006? Est-ce qu'il y a une compilation plus récente que 2006? C'est ça qu'il ne semble pas y avoir.

**Mme DANIELLE DALLAIRE :**

2695

Non. C'est le dernier, ça.

**LE PRÉSIDENT :**

2700

Oui, Monsieur King?

**M. NORMAN KING :**

2705

Il y a un autre document très intéressant que j'ai trouvé sur le site web du ministère des Transports du Québec. Le seul problème, c'est que je ne sais pas si c'est la région de Montréal ou pour le Québec. C'est : « Modèle d'évaluation des émissions polluantes et des GES ». Et ce qui est fort intéressant dans ce document-là, c'est des projections de 96 à 2021. Et on voit très bien un superbe graphique qui démontre que les polluants diminuent à cause de la technologie des autos, mais les GES continuent d'augmenter. Donc, je pense que ce serait un document très intéressant pour la commission, surtout si on pouvait préciser s'il s'agit de la région de Montréal ou pour le Québec au complet.

2710

**LE PRÉSIDENT :**

2715

C'est un document fait par qui ça, déjà?

**M. NORMAN KING :**

Ça, c'est Transports Québec.

2720 **LE PRÉSIDENT :**

Par le MTQ.

**M. NORMAN KING :**

2725

Je pourrais le partager avec monsieur Tremblay par la suite pour qu'on soit sûrs qu'on parle de la même chose.

**LE PRÉSIDENT :**

2730

Monsieur Dubé?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

2735

Je vais laisser monsieur Tremblay répondre à la question, en fait, ou confirmer effectivement que le Ministère a produit ce document-là.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

2740

Oui. Je vais vérifier avec vous tantôt exactement la définition exacte de ce document-là, mais effectivement ça a été produit chez nous par mon groupe. Lorsqu'on parle de GES ici, on ne parle pas d'un bilan régional de toutes les sources. On parle uniquement des sources mobiles et donc des sources routières et c'est pour la région de Montréal forcément dans ce cas-ci, puisque nous on travaille toujours par région urbaine. Donc région de Montréal, région

2745

de Québec. C'est le genre de chose qu'on peut produire à l'aide de nos modèles de transport.

Et ce que vous avez là, c'est probablement un extrait de quelque chose qui est très résumé, soit les présentations générales de nos outils de modélisation ou encore un extrait d'une communication que j'aurais faite à l'AQTR il y a quelques années ou dans un autre congrès où on a parlé de ça. Mais ce sont des sources mobiles et c'est ce qui est dérivé effectivement de l'utilisation du logiciel Mobile 6.2C, donc le logiciel de l'EPA américaine et dans sa version *canadianisée* si on veut, et même dans notre cas, adapté au Québec, donc particulièrement avec les flottes québécoises et tout ça.

2750

2755

Donc, c'est notre outil de référence pour évaluer les impacts globaux de nos projets en comparaison en analyse avant-après. Et c'est spécifique à la région de Montréal dans ce cas-ci. Donc, je vérifierai avec vous et je m'assurerai que vous avez le lien et que ce sera redéposé encore, si vous voulez, à travers le dépôt de documents.

2760 **LE PRÉSIDENT :**

Vous allez nous revenir sur cette vérification. Du côté de la Ville de Montréal donc, est-ce que la Ville de Montréal peut nous communiquer des bilans récents à ce sujet-là?

2765 **M. RICHARD NIORÉ :**

Il va falloir que je fasse cette vérification auprès de nos spécialistes en la matière.

2770 **LE PRÉSIDENT :**

Vous allez vérifier s'il y a des données donc qui seraient plus récentes, des bilans plus récents que 2006 comme monsieur Burcombe a mentionnés spécifiquement. Alors, nous allons faire le suivi avec vous. Monsieur Burcombe?

2775 **M. JOHN BURCOMBE :**

Oui. Alors j'ai certains autres...

2780 **LE PRÉSIDENT :**

Il y avait la ventilation des coûts que vous avez mentionnée?

2785 **M. JOHN BURCOMBE :**

Oui.

2790 **LE PRÉSIDENT :**

Du côté du ministère des Transports, qu'est-ce que vous pouvez nous dire pour l'instant? Vous avez mentionné que vous aviez fait une certaine ventilation. Pouvez-vous nous en dire un peu plus?

2795 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Bien, Monsieur le président, effectivement, on a reçu en même temps que le MDDEP les demandes de monsieur Burcombe. On était à préparer une série de documents pour répondre à la majorité de ses questions et on est prêt aussi à les déposer à la commission.

2800 Concernant la ventilation des coûts, effectivement, on peut vous déposer en fin de journée en fait ou demain, une répartition budgétaire du 1.5 G\$ qui inclut par volet, travaux, acquisitions immobilières, décontamination, avec le plus de détail, comment le projet est estimé à cette étape-ci du projet. Donc, essentiellement, ce n'est pas un problème. Ça fait

partie de la liste des documents qu'on se proposait de déposer, suite à la demande de monsieur Burcombe.

2805

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Est-ce qu'il y avait d'autre chose, Monsieur Burcombe?

2810

**M. JOHN BURCOMBE :**

Concernant la mobilité lors des travaux, il y a certaines mesures d'atténuation mentionnées, la mesure d'atténuation 19, mais est-ce qu'on peut éventuellement nous fournir plus d'informations, des exemples concrets de services de rechange, services alternatifs qui seront fournis lors de la période de construction?

2815

**LE PRÉSIDENT :**

Vous avez fait référence à la mesure numéro 19, c'est ça?

2820

**M. JOHN BURCOMBE :**

C'est ça.

2825

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dubé, que comporte la mesure 19 tout d'abord?

2830

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Monsieur le président, il y a une étude en cours conjointement avec la STM pour évaluer ces mesures-là, effectivement, qui pourraient être mises en œuvre avant, pendant et qui pourraient même demeurer permanentes lors du projet. Sans vouloir présumer de l'ensemble des mesures que je n'ai pas en ce moment, il y a un certain nombre de mesures comme, par exemple, sur le boulevard Notre-Dame actuellement, il y a une zone de congestion importante à l'intersection du boulevard Angrignon. Et donc, on explore la possibilité, par exemple, d'éviter que le transport collectif ait à faire la file à l'intersection Angrignon/Notre-Dame lors des heures de pointe et donc puisse passer en dessous de l'échangeur par un chemin d'accès prioritaire.

2835

2840

Donc, c'est un exemple parmi une série de mesures qu'on propose de mettre en œuvre à l'intérieur et qui vont répondre aussi aux différentes phases de travaux. Écoutez, dès qu'on a une synthèse ou un premier jet de ce document-là – on souhaite l'avoir avant la fin des travaux de la commission – on vous le déposera.

2845

**LE PRÉSIDENT :**

Donc le détail de la mesure 19 est en cours d'élaboration.

2850 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2855

C'est ça que je dois comprendre.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

2860

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Burcombe?

2865

**M. JOHN BURCOMBE :**

2870

Alors, il y a comme une question globale qui touche le Québec au complet, effectivement. Maintenant, beaucoup de juridictions parlent des cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour l'année 2020. À ma connaissance, le Québec n'a pas encore indiqué c'est quoi sa cible pour cette année. Mais la Ville de Montréal a déjà indiqué en 2005 que sa cible pour 2020 était une réduction globale de 30 %. Et j'aimerais connaître, en effet, de tous les acteurs, c'est quoi la cible qui est prévue pour la réduction en 2020? Et comment va-t-on arriver particulièrement en ce qui concerne c'est quoi la contribution du secteur transport pour l'atteinte d'une telle cible?

2875

**LE PRÉSIDENT :**

2880

Nous allons commencer par la Ville de Montréal. Donc pour confirmer les chiffres et vérifier aussi à l'intérieur du 30 %, quelle serait la contribution, comme monsieur Burcombe l'a dit, du transport, secteur transport.

**M. RICHARD NIORÉ :**

2885

Je ne connais pas le chiffre par cœur. Je peux peut-être demander à David Therrien qui est un des responsables du transport à la Ville de Montréal...

**LE PRÉSIDENT :**

2890           Très bien.

**M. RICHARD NIORÉ :**

2895           ... de répondre en partie à cette question.

**M. DAVID THERRIEN :**

2900           Bonjour. David Therrien de la Ville de Montréal, Division du développement des transports. La question est deux choses : le 30 % d'objectif visé en 2020 vient de la rencontre des maires des grandes villes où la Ville s'est engagée à atteindre cet objectif-là. C'est tous secteurs confondus.

2905           Maintenant, le bilan des émissions de gaz à effet de serre produit par la Ville, le document que monsieur Nioré devrait rapporter à la commission, fait état grosso modo que 50 % des émissions de gaz à effet de serre sur l'île de Montréal proviennent du domaine des transports. Donc, il n'y a pas de cible précise pour chacun des domaines. Dans tous les domaines, on doit faire des efforts. Donc, si on a un effort de 30 % à faire et que présentement il y a 50 % des émissions qui sont dans le domaine du transport, on pourrait s'attendre à ce que le transport joue proportionnellement sa partie de diminution des gaz à effet de serre.

2910

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. C'est clair, je vous remercie. Oui, Monsieur King?

2915           **M. NORMAN KING :**

Excusez-moi, juste une petite précision. Quand on dit réduire de 30 %, c'est par rapport à quelle année comme base de référence?

2920           **M. DAVID THERRIEN :**

2925           Si vous me permettez de fouiller dans le document pour voir comment c'est écrit? C'était la déclaration des maires, des dirigeants municipaux sur les changements climatiques. Attendez... 30 % tous domaines confondus pour la collectivité d'ici 2020. Le document que j'ai en ma possession ne mentionne pas l'année de référence, mais c'était dans un document qui fait référence au protocole de Kyoto et, normalement, l'année de référence c'est 1990.

**LE PRÉSIDENT :**

2930           Ça va, Monsieur King? Du côté du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, est-ce que vous pouvez nous dire les cibles pour l'année 2020?

**M. HERVÉ CHATAGNIER :**

2935 On peut vérifier. À ma connaissance, je ne suis pas au courant s'il y en a, mais on a le Plan d'action 2006-2012 où là il y a des cibles par secteur d'activité qui sont indiquées.

**LE PRÉSIDENT :**

2940 Donc ce sont les cibles à court terme pour l'instant. Ce qu'on doit comprendre, c'est que le gouvernement du Québec n'aurait pas affiché de cible pour le Québec pour 2020. Est-ce qu'il y en a ou il n'y en a pas?

**M. HERVÉ CHATAGNIER :**

2945 Bien, le document qu'on a entre les mains – on peut vérifier – mais le document qu'on a entre les mains donne des cibles pour 2012 par rapport au protocole de Kyoto de 1990 et prévoit une réduction de 6 % des gaz à effet de serre et à l'intérieur de chacune des actions dans le document sur les changements climatiques, il y a un potentiel de gain identifié.

2950

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Oui, Madame Dallaire?

2955 **Mme DANIELLE DALLAIRE :**

Oui. J'ai l'information ici justement dans le Plan d'action. En fait, ça dit qu'on voudrait stabiliser les émissions régionales de GES au niveau de 1990 d'ici 2010 et les réduire de 10 % sous le niveau de 90 d'ici 2020.

2960

**LE PRÉSIDENT :**

Ça répondrait à la question de monsieur Burcombe. Ça vous va, Monsieur Burcombe?

2965 **M. JOHN BURCOMBE :**

Quel pourcentage? Excusez, je n'ai pas...

**M. HERVÉ CHATAGNIER :**

2970

10 %.

**M. JOHN BURCOMBE :**

2975

Pour 2020?

**Mme DANIELLE DALLAIRE :**

10 % sous les niveaux de 1990.

2980

**LE PRÉSIDENT :**

C'est 10 ou 12 %?

2985

**Mme DANIELLE DALLAIRE :**

10.

**LE PRÉSIDENT :**

2990

10 % sous les niveaux de 90 en 2020.

**Mme DANIELLE DALLAIRE :**

2995

En 2020.

**M. JOHN BURCOMBE :**

3000

D'accord. Mais, Monsieur le président, la Ville de Montréal, c'est bien beau d'avoir une cible, mais comment vise-t-on y arriver avec le secteur transport? Disons que c'est 50 % des gaz à effet de serre, alors comment on va réduire ces gaz à effet de serre de 30 % d'ici 2020?

**LE PRÉSIDENT :**

3005

Très bien.

**M. JOHN BURCOMBE :**

3010

Dans le secteur de transport.

**LE PRÉSIDENT :**

3015

La question du côté de la Ville de Montréal. Donc, quel est le plan d'action pour atteindre la cible?

**M. JOHN BURCOMBE :**

C'est ça.



3020 **M. DAVID THERRIEN :**

J'aimerais déposer à la commission une copie du Plan de transport de la Ville de Montréal. Je pense qu'on n'a pas eu l'occasion de le faire encore. Donc, je vais déposer copie papier et informatique du document. La Ville a adopté en juin l'année passée son Plan de transport. Les gaz à effet de serre sont traités dans ce document-là. Les cibles ne sont pas précisées, pas pour chacun des domaines comme précisément pour les gaz à effet de serre, mais le Plan mentionne l'ensemble des interventions que la Ville s'apprête à faire et a commencé à mettre en œuvre pour améliorer les conditions de transport, entre autres aussi les impacts sur l'émission des gaz à effet de serre. Donc il y a une section qui traite des gaz à effet de serre et qui dit que la Ville est prête à faire son effort là-dedans, dans les domaines où elle peut agir. Il y a certainement beaucoup de projets ou de secteurs qui ne relèvent pas des compétences de la Ville, qui relèvent des gouvernements fédéral ou provincial.

3035 Alors, dans ce Plan de transport, c'est l'ensemble des interventions qui devrait nous permettre d'atteindre les cibles annoncées par nos dirigeants. Donc c'est vraiment, on a 21 chantiers qui traitent précisément de ce qu'on va faire dans les dix prochaines années et le plan a un horizon le plus long qui doit dépasser 2020.

3040 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, ce qu'on comprend, c'est que le 30 % porte sur ce que la Ville peut contrôler ou peut avoir un pouvoir décisionnel, on pourrait dire, dessus.

3045 **M. DAVID THERRIEN :**

Le 30 % étant de tous domaines confondus et une partie de ce 30 % devrait provenir du transport et de cette partie transport là. C'est la partie où la Ville peut intervenir.

3050 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien, petite nuance. Je vous remercie. Oui, Monsieur Burcombe?

3055 **M. JOHN BURCOMBE :**

Alors, pour ce qui est du ministère des Transports, c'est quoi sa position sur comment on va réduire les gaz à effet de serre dans le secteur transport? Est-ce que le ministère des Transports a une cible pour 2020?

3060 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, tout à l'heure, on a entendu madame Dallaire nous parler de 10 % de réduction pour 2020. Plus spécifiquement donc, comme monsieur Burcombe l'a mentionné, sur le transport, est-ce que le Ministère peut nous en dire plus?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

3065

Monsieur le président, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs est responsable du Plan d'action sur les changements climatiques. Le ministère des Transports, lui, agit à travers le volet transport à la mise en œuvre de son Plan d'action. Ça se traduit par diverses mesures dont une Politique sur le transport collectif et des programmes d'aide. On a six – à travers cette politique-là et ces programmes d'aide – on subventionne, à travers six véhicules, différentes mesures pour le transport collectif, l'intermodalité, donc il y a une série de mesures qui sont prises. Donc ce plan-là d'actions précises ou potentielles d'évitement des gaz à effet de serre devrait être atteint avec la mise en place de ces mesures-là en transport. Donc, c'est à travers tout le financement finalement d'infrastructures de transport collectif qu'on vise à atteindre ou à obtenir une réduction des émissions de gaz à effet de serre.

3070

3075

3080

J'aurais madame Geneviève Côté qui pourrait essentiellement vous donner un peu d'information sur où on en est actuellement en termes d'atteinte d'objectifs de réduction de gaz à effet de serre ou, à tout le moins, d'efficacité des mesures au niveau du transport collectif qui ont été mises de l'avant depuis le début. Et je pense qu'essentiellement, on a atteint, comme madame Côté pourra vous le confirmer, les objectifs qu'on s'était donnés et même on les surpasse actuellement à travers nos investissements, à travers les gens responsables du transport collectif et les investissements qu'on subventionne. Madame Côté est économiste et chef du Service de la planification et des stratégies d'intervention au ministère des Transports.

3085

**Mme GENEVIÈVE CÔTÉ :**

3090

Bonjour, Monsieur le président, Madame et Monsieur les commissaires. Effectivement, le ministère des Transports, le gouvernement du Québec, en juin 2006, donc dans la foulée, suite à l'adoption de la *Loi sur le développement durable*, dans la foulée de l'adoption du Plan d'action sur les changements climatiques 2006-2012 et puis de la Stratégie énergétique du Québec, a adopté la Politique québécoise sur le transport collectif. L'objectif, c'est dans le transport en commun – parce que là, je ne reviendrai pas sur la définition de transport collectif – mais dans le transport en commun spécifiquement, c'est d'augmenter l'offre, de soutenir nos organismes responsables du transport en commun, d'augmenter l'offre de services dans le transport en commun de 16 % en faisant le pari qu'en améliorant l'offre auprès de la clientèle et en développant les services de transport en commun, on réussirait à augmenter le taux d'utilisation du transport en commun et à augmenter l'achalandage de 8 %.

3095

3100

3105

Le gouvernement a fait ce pari-là. Pour faire ça, il a fait plusieurs choses. La première chose, il a créé la redevance sur les hydrocarbures, donc ce qu'on appelle le Fonds vert. Il alloue le 130 M\$ des 200 M\$ annuellement que procure cette redevance-là, il le dédie au transport collectif. Il a créé cinq nouveaux programmes d'aide qui sont un peu tous azimuts parce que la politique couvre l'ensemble du territoire québécois, cinq nouveaux programmes d'aide dont Programme à l'amélioration et à l'efficacité énergétique. Le programme, dans la région de Montréal, le plus important, c'est celui à l'amélioration des services de transport en

3110 commun. Il y a une enveloppe de près de 98 M\$ allouée spécifiquement à ce programme  
d'aide là, qui a permis aux organismes de transport en commun de se voir financer – puis  
c'était une nouveauté – 50 % des coûts d'amélioration de l'offre de services. Donc, on n'est  
plus dans les immobilisations, on est carrément dans les opérations et on finance l'exploitation  
à raison de 50 % pour les coûts additionnels à l'offre de services générés pour ces sociétés-là  
et ces organismes-là. Dans la région de Montréal, c'est les CIT, c'est les sociétés de transport,  
celle de Montréal, sur l'île de Montréal, évidemment, et également l'Agence métropolitaine de  
3115 transport.

Il y a eu également une bonification – puis on va enchaîner après, je vais vous l'illustrer  
un peu plus ce qui s'est passé dans la région de Montréal – mais il y a eu une bonification du  
programme d'aide, ce qu'on appelle le programme d'aide régulier, donc le Programme d'aide  
3120 au transport collectif. Ça, c'est le financement de nos immobilisations. On finance maintenant  
des choses qui ne l'étaient pas avant, puis effectivement, on injecte plus d'argent dans ce  
programme-là. Il y a eu la SOFIL, ce qu'on appelle la Société de financement des  
infrastructures locales avec les investissements du gouvernement fédéral via la taxe d'accise  
sur l'essence fédérale. Ce qui fait que globalement, à travers sa Politique de transport collectif,  
3125 le gouvernement compte injecter 5 G\$ dans le transport collectif entre 2007-2011 dont 1.1 G\$  
strictement pour l'année 2009-2010.

Dans la région de Montréal, sur les 130 M\$ du Fonds vert alloués, dédiés au transport  
collectif, il y en a 95 M\$ qui se retrouvent dans la région de Montréal. Les premiers effets se  
3130 font sentir présentement. Donc, c'est encore un peu tôt. La politique, c'est en juin. On met en  
place les premiers programmes d'aide en 2007. 2008, on est sur notre erre d'aller. Donc les  
résultats, c'est comme à venir. Mais déjà 2003-2008, juste la contribution directe avec le  
financement des services de dettes – je ne parle pas de projet d'investissement, mais vraiment  
la contribution directe du ministère des Transports – a augmenté de 53 % dans le transport en  
3135 commun. Et on visait une augmentation de l'offre de services de 16 % - c'est ça la cible – et on  
est rendu aujourd'hui pas loin de ce 16 % là. Ce qui nous permet de dire aujourd'hui qu'on  
devrait être à 20 % en 2012.

Et c'est la raison pour laquelle la ministre des Transports a annoncé qu'elle avait donné  
3140 le mandat à ses équipes de mettre en place déjà, maintenant, de préparer une nouvelle  
politique possiblement pour la mettre en vigueur avant, ne pas attendre janvier 2012 parce que  
les objectifs seraient atteints avant.

On voit ici – c'est un petit graphique qui vous montre ce qui est important : c'est 2001-  
3145 2007, on voit la tendance globale des investissements. Ici, on parle d'investissement pour la  
grande région de Montréal. C'était 2.3 G\$. Donc ça, ce n'est pas le service de la dette, c'est la  
valeur des investissements. Et on voit 2008-2009-2010, ce sont les investissements qui sont  
actuellement approuvés. Donc, on discute de beaucoup d'autres projets pour la grande région  
de Montréal qui ne sont pas approuvés. Ça, c'est strictement ce qui est approuvé. Et on voit  
3150 que juste pour les 2008-2009-2010, on n'est pas loin du 3 G\$.

Ici, on voit qu'à partir de 2005, donc dès 2005, on a renversé la tendance dans la région – ça, c'est sur l'île de Montréal, par contre – sur l'île de Montréal, on injecte plus d'argent au ministère des Transports dans le transport en commun. Donc les grands bâtonnets, ce sont les investissements dans le transport en commun; et la ligne, ce sont les investissements routiers. Donc, on a renversé une tendance. Donc, oui, c'est une priorité dans la foulée du Plan d'action sur les changements climatiques, Kyoto, il y a eu quand même une nouvelle tendance au ministère des Transports. La priorité numéro 1, outre le maintien des actifs, mais le maintien des actifs, c'est vrai dans le transport collectif, mais c'est aussi vrai dans le transport routier. Mais maintenant, l'amélioration et le développement, c'est principalement le transport en commun.

**LE PRÉSIDENT :**

Et ça se traduit – parce que la question de monsieur Burcombe était aussi axée sur les cibles. Quelles sont les cibles de réduction de GES du ministère des Transports pour le transport? Est-ce que vous avez des cibles?

**Mme GENEVIÈVE CÔTÉ :**

Non, on n'a pas de cible comme telle en termes d'effectifs. Il y a dans le Plan d'action sur les changements climatiques, je n'ai pas une cible globale pour Montréal, par exemple. Mais dans le Plan d'action sur les changements climatiques, il y a une série d'actions, notamment en transport, qui regroupent certains de ces programmes-là où il y a des cibles, mais c'est pour 2012, ce qu'on a dans le Plan d'action sur les changements climatiques. Il y a des cibles exigées au niveau des transports pour chacun de ces programmes-là. On est en train de mettre en place les indicateurs. On travaille avec le ministère du Développement durable et nos autres partenaires pour évaluer ça, ces indicateurs-là, parce qu'effectivement, on a une reddition de compte à faire sur le Fonds vert et sur l'atteinte des objectifs du Plan d'action sur les changements climatiques. Mais ils ne sont pas isolés, Montréal, puis ça va être des bilans totaux pour l'ensemble du Québec. Puis je vous dirais qu'on est plutôt dans les phases de développement pour rendre des comptes à ce niveau-là.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie. Monsieur Burcombe?

**M. JOHN BURCOMBE :**

Alors, si je comprends bien, on n'a pas vraiment analysé ce sera quoi l'effet de tous ces investissements sur l'évolution des émissions de gaz à effet de serre. Est-ce que c'est le cas?

**LE PRÉSIDENT :**

3195

Est-ce que c'est le cas? Est-ce que vous pouvez chiffrer en quoi ça se matérialiserait en baisse ou en évitement d'émissions de GES, ces investissements-là?

**M. JOHN BURCOMBE :**

3200

On n'a pas un tableau semblable avec les émissions de gaz à effet de serre.

**Mme GENEVIÈVE CÔTÉ :**

3205

Le potentiel d'évitement, il faudrait que je revienne avec le Plan d'action sur les changements climatiques ou chacune des mesures.

**LE PRÉSIDENT :**

3210

Mais, concrètement. C'est parce qu'il y a le plan qui est annoncé. Maintenant, l'investissement, disons, 2009, bon qui est plusieurs centaines de millions, est-ce que ça se traduit par une certaine quantité d'évitement de GES, ces investissements-là?

**Mme GENEVIÈVE CÔTÉ :**

3215

Ça se traduit, comme je disais, mais de façon globale. Il y a dans le Plan d'action sur les changements climatiques, puis selon les actions visées qui recoupent différents programmes, il y en a comme trois programmes, trois actions qui englobent principalement nos différents programmes dans le transport marchandises et transport des personnes. C'est des cibles. Mais ça, spécifiquement, le transport collectif, on en est juste aux premiers résultats. Comme là, dans la région de Montréal, pour 2008, les sociétés de transport puis l'Agence métropolitaine, d'après les chiffres fournis, on pense qu'on aurait un gain de 4.1 % d'utilisation du transport en commun, une augmentation de l'utilisation du transport en commun, du nombre d'usagers, de 4.1 %. Alors, on avait une cible de 8. Juste pour une année 2008 au niveau des trois principales sociétés de transport puis de l'Agence métropolitaine, on parle de 4,1. Donc ça, c'est au-delà de nos espérances.

3225

Là, donc, on va devoir confirmer ça. L'enquête origine-destination au sein de la grande région de Montréal va pouvoir nous permettre – puis les résultats pour l'enquête réalisée en 2009 ne sont pas encore disponibles, on les attend, en tout cas si on est chanceux, cet été sinon au début de l'automne – vont nous permettre de mesurer les progrès réalisés 2003-2008. Et là, on va pouvoir traduire ça en termes d'émissions évitées. Mais, présentement, de façon pointue comme ça, on n'est pas...

3230

**LE PRÉSIDENT :**

3235

C'est à venir, O.K. Monsieur Burcombe?

**M. JOHN BURCOMBE :**

3240

Alors, je trouve que c'est assez flou à ce point-ci. Est-ce qu'il sera possible de nous fournir quelque chose de concret comme cibles et étapes pour arriver à ces cibles jusqu'à 2020? Et on aura besoin, je crois, de quelque chose plus précis que ce qui est présenté.

3245 **LE PRÉSIDENT :**

Ce que j'ai compris comme explication, il n'y a pas de cible 2020 pour l'instant. Il y a une cible 2012. Le couplage investissement-réduction n'est pas encore calculé, c'est ce qu'on doit comprendre de l'état de la situation.

3250

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Monsieur le président?

3255 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, Monsieur Dubé?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

3260

Le Plan d'action sur les changements climatiques qui est sous la responsabilité du MDDEP identifie à l'annexe – je n'ai pas le document – mais essentiellement les points 6 et 7 au niveau de favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif et des personnes et aussi favoriser le développement et l'utilisation des modes de transport alternatif : pour 130 kilos/tonne essentiellement de potentiel estimé de réduction d'émissions de gaz à effet de serre. Donc, c'est un document officiel, ça, qui est disponible sur le site du MDDEP. Donc, essentiellement, les différentes mesures qu'on discute aujourd'hui au niveau du transport collectif et des différents efforts faits pour favoriser le transport collectif et les transports alternatifs, essentiellement, c'est l'objectif à atteindre en 2012. Et comme le disait madame Côté, il faut établir la méthodologie et la façon de mesurer tout ça.

3265

3270 **LE PRÉSIDENT :**

Et ça serait la cible à 6, c'est 130 000 tonnes par année...

3275

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

130 kilos/tonne, oui, effectivement, 130 000 tonnes.

3280 **LE PRÉSIDENT :**

De réduction, 2012. Avec les projets, comme on dit, en cours annoncés.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

3285 En fait, c'est 130 millions de tonnes parce que c'est 130 000 kilos/tonne.

**LE PRÉSIDENT :**

3290 130 000 tonnes pour les projets annoncés. Alors, Monsieur Burcombe, c'est ce qu'on aurait pour l'instant comme information.

**M. JOHN BURCOMBE :**

3295 D'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

3300 Je vous ai laissé poser plusieurs questions, Monsieur Burcombe. J'aimerais passer un autre participant avant la fin de l'après-midi.

**M. JOHN BURCOMBE :**

3305 Oui. Juste, il y a un document que j'aimerais demander le dépôt. Ça s'appelle : « Déplacements des personnes dans la grande région de Montréal, Scénario prévisionnel 2026 tendanciel ». Et ça a été produit en juillet 2007. Et je présume que c'est le plus récent. Je ne sais pas s'il y a quelque chose plus récent que ça.

**LE PRÉSIDENT :**

3310 Qui a fait ce document?

**M. JOHN BURCOMBE :**

3315 Le Service de la modélisation des systèmes de transport du ministère des Transports du Québec.

**LE PRÉSIDENT :**

3320 Très bien. Monsieur Dubé?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

3325 Ça tombe bien. On a monsieur Pierre Tremblay qui est chef de ce service-là. Alors, il devrait être en mesure de répondre à votre question.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

Je suis désolé de vous demander si on peut me répéter le début de la question?

3330 **LE PRÉSIDENT :**

Le fameux document, Monsieur Burcombe?

3335 **M. PIERRE TREMBLAY :**

Oui, le document auquel vous réferez.

**M. JOHN BURCOMBE :**

3340 Le titre du document, c'est : « Déplacements des personnes dans la grande région de Montréal, Scénario prévisionnel 2026 tendanciel ».

**M. PIERRE TREMBLAY :**

3345 Parfait. Oui, effectivement, c'est un document qui émane de chez nous, effectivement, et qui est sur le site web. La question que vous posez c'est à savoir si c'était le plus récent, la prévision 2026, effectivement, est notre plus récente. Oui. On a une présentation ici, mais je pense qu'on n'a pas nécessairement besoin de s'en servir pour répondre à la question. Ce document-là est toujours d'actualité. C'est celui qui est utilisé non seulement chez nous, mais  
3350 chez tous nos partenaires. En fait, c'est la série d'hypothèses sur la demande prévisionnelle dans la région de Montréal qui est utilisée par tout le monde actuellement.

Un scénario tendanciel, c'est bien important de dire que ça reflète la poursuite des comportements observés au niveau des transports sur la base de ce qu'on a observé dans  
3355 la dernière enquête origine-destination. Or, ce document-là dont vous parlez est fondé d'abord sur une prévision démographique qui est basée sur le recensement de 2001, donc qui est déjà très vieille, et c'est basé sur les comportements de mobilité observés dans l'enquête origine-destination 2003 de la grande région de Montréal.

3360 Alors, madame Côté l'a mentionné tantôt, depuis lors, on a une nouvelle enquête qui a été faite en 2008 dont les résultats seront disponibles plus tard cette année, probablement à l'automne. On a aussi depuis lors un nouveau recensement qui a eu lieu en 2006 et dont les données sont devenues disponibles vers la fin – l'automne 2008 pour l'ensemble des données détaillées. Alors nous, on a commencé à travailler sur une nouvelle génération de la prévision  
3365 tendancielle qui va être basée donc sur des nouvelles projections démographiques, basées elles-mêmes sur le recensement 2006. Donc, c'est toute une construction, si on veut.

L'Institut de la statistique du Québec travaille actuellement à faire des nouvelles prévisions démographiques pour le Québec et prévoit les distribuer à partir de – ils parlaient du



3370 mois d'avril, mais ils n'ont pas sorti encore les résultats – mais plus tard, cette année, on nous  
dit qu'à l'automne, on devrait avoir des prévisions démographiques de l'ISQ détaillées par  
secteur ou région municipale. Alors ça, c'est attendu. Ça va être un input pour notre prochain  
exercice. Et comme je vous disais, la nouvelle enquête origine-destination 2008 va nous être  
3375 disponible à l'automne et on va faire un nouveau cycle donc d'évaluation de projection  
tendancielle des demandes.

Je vous disais aussi donc une projection tendancielle, ce n'est pas une cible. Une  
projection tendancielle, c'est le scénario de la poursuite des comportements tels qu'on les  
connaît. Déjà, en 2008, avec l'enquête origine-destination, on sait que par rapport à 2003, on  
3380 l'a vu tantôt, on va avoir connu des changements importants et on va les internaliser, si on  
veut, dans nos prochaines prévisions.

**LE PRÉSIDENT :**

3385 Très bien, Monsieur Tremblay, je vous remercie. Ça vous va, Monsieur Burcombe?

**M. JOHN BURCOMBE :**

3390 D'accord. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

3395 Alors, ce document est déjà disponible sur le site internet du Ministère, c'est ce qu'on  
comprend.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

3400 On pourrait vous donner l'adresse exacte, si vous voulez?

**LE PRÉSIDENT :**

3405 On pourra la communiquer ultérieurement. Je vais maintenant inviter monsieur Pierre  
Fréchette. Bonjour, Monsieur.

**M. PIERRE FRÉCHETTE :**

3410 Bonjour, Monsieur le président. Madame, Monsieur les commissaires, bonjour. Je vais  
être assez court pour donner la chance à plus de monde de pouvoir venir poser leurs questions  
plus précises. J'aimerais attirer l'attention des commissaires, comment peut-on accepter la  
construction d'un échangeur à moins de quatre mètres d'un centre de loisirs? J'aimerais  
beaucoup que le Ministère montre les perspectives que j'ai reçues la semaine passée ou la  
semaine d'avant, montrant les coupes à Gadbois. Parce qu'on a passé hier, puis vous avez fait  
la présentation, mais je pense qu'on a passé très, très rapidement Gadbois. Alors, j'aimerais

3415 beaucoup si le Ministère pouvait montrer les coupes que nous avons reçues. Je suis Pierre Fréchette, je suis conseiller municipal à la Ville de Montréal pour le district Saint-Henri, Pointe-Saint-Charles et Petite-Bourgogne. Alors, je pose ces questions-là, mais j'ai d'autres questions que j'ai la chance de poser directement, mais j'ai les coupes puis j'aimerais que les commissaires, Monsieur le président, que vous voyiez les perspectives.

3420 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Dubé?

3425 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Ça ne sera pas très long, on va vous mettre ça à l'écran. Effectivement, il y a trois problématiques importantes au niveau du Centre Gadbois qu'on essaie de résoudre en collaboration avec l'Arrondissement. La question effectivement de la position de l'autoroute qui doit être reconstruite au sol à côté de l'échangeur actuel et aussi la question du stationnement temporaire et permanent et aussi la question de la qualité de l'air.

3430 **M. PIERRE FRÉCHETTE :**

Le coin nord-ouest.

3435

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Les coins nord-est?

3440 **M. PIERRE FRÉCHETTE :**

Nord-ouest.

3445 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Nord-ouest.

**M. PIERRE FRÉCHETTE :**

3450 Nord-est, il n'y a pas d'autoroute.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

En jaune, vous avez la future autoroute.

3455

**M. PIERRE FRÉCHETTE :**

Je m'excuse, Monsieur le président, ce n'est pas les perspectives que j'ai reçues. Je voudrais avoir les perspectives avec les coupes réelles.

3460

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Le préconcept architectural?

3465

**M. PIERRE FRÉCHETTE :**

Effectivement.

3470

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Ah, les coupes, les sections en travers.

**LE PRÉSIDENT :**

3475

La simulation.

**M. PIERRE FRÉCHETTE :**

Parce que ça ne dit pas rien ça, là.

3480

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

On m'informe qu'on n'a pas ces sections en travers là. On pourrait les obtenir demain.

3485

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, on pourra y revenir. Si vous mettez la main dessus, on pourra les passer.

**M. PIERRE FRÉCHETTE :**

3490

Je pense que je pourrai vous les fournir. Je les ai, moi, à mon bureau, mais je demanderais que ce soit déposé aux commissaires, parce que c'est une perspective qui est quand même – quand vous parlez d'un centre qui a 500 000 entrées/année, le deuxième plus grand centre à Montréal, alors – non, c'est pas ceux-là non plus que je veux avoir – je vais m'assurer que....

3495

**LE PRÉSIDENT :**

Ce serait une simulation, si je comprends bien?

3500

**M. PIERRE FRÉCHETTE :**

3505 On voit les coupes exactes, où va être en porte-à-faux et puis le mur et puis tout ça. Je pense que monsieur Dubé sait exactement de quoi je parle parce que c'est lui qui me l'a fait parvenir.

**LE PRÉSIDENT :**

3510 Alors, si vous mettez la main sur ces documents-là, vous pourrez les déposer à la commission, nous allons en prendre connaissance.

**M. PIERRE FRÉCHETTE :**

3515 Monsieur le président, j'aimerais – c'est surtout que monsieur le président et les commissaires soient au fait que le Centre Gadbois, qui est le deuxième plus grand centre à Montréal, 500 000 entrées, je me répète, je le dis, et on exproprie des maisons à 50, 60, 100 mètres d'une autoroute et on garde un centre de loisirs à 3.5 mètres d'une autoroute où il va passer 286 000 véhicules/annuel à la même hauteur que du Centre Gadbois. Et là, c'est des jeunes qui vont s'entraîner, qu'il y a du judo, des piscines, deux arénas, pas de stationnement depuis un an. Alors, je me dis, il y a peut-être manière de trouver autre chose. Je ne sais pas c'est quoi.

3520 Vous savez, on ne parle plus de béton. Je pense qu'on parle de personnes. Puis il y a beaucoup de gens ici dans notre...

3525

**LE PRÉSIDENT :**

3530 Vous êtes le bienvenu pour venir en parler de façon plus exhaustive en deuxième partie d'audience.

3535

**M. PIERRE FRÉCHETTE :**

Effectivement.

3535 **LE PRÉSIDENT :**

Entre-temps, on essaiera de mettre la main et regarder les figures.

**M. PIERRE FRÉCHETTE :**

3540

D'accord. Mais l'Arrondissement va déposer un mémoire, mais c'était juste pour attirer votre attention sur cette chose-là. Et j'aimerais beaucoup que la DSP se positionne sur le Centre Gadbois, la proximité du Centre Gadbois.

3545 **LE PRÉSIDENT :**

On va poser la question à monsieur King.

3550 **M. PIERRE FRÉCHETTE :**

Voilà, oui. Peut-être que ça, on ne peut pas y répondre présentement. Ma deuxième...

**LE PRÉSIDENT :**

3555 Il semble chercher la figure, c'est ça, mais on peut demander l'opinion de monsieur King immédiatement, si vous voulez. On peut demander à monsieur King son avis sur la question.

**M. NORMAN KING :**

3560

C'est clair que nous avons l'intention de produire un mémoire pour le mois de juin. Donc, notre position définitive n'est pas arrêtée, mais monsieur Fréchette soulève une question bien importante, c'est-à-dire la proximité de structures de résidences près d'une structure autoroutière. Ce qu'il faut comprendre, c'est qu'actuellement, le Centre Gadbois est très près de l'autoroute de l'échangeur Turcot et on parle d'un abaissement. Donc, les prises d'air vont être plus près.

3565

Le ministère des Transports du Québec a fourni une évaluation, une projection de la qualité de l'air au Centre Gadbois en 2016, sans projet, avec le projet. Je réfléchis, j'essaie de ramasser l'idée parce que c'est comme un peu complexe, d'accord? Quand on compare seulement sans projet, c'est-à-dire le statu quo 2016 avec le projet 2016 et quand on parle de la question de la qualité de l'air, ça devient un peu compliqué parce que c'est l'amélioration technologique du parc automobile qui vient changer les choses, O.K.? Donc, quand on compare les données, les modèles, puis je ne sais pas si en même temps ça serait mieux que les gens qui ont fait l'étude présentent ces données-là, puis après ça, je pourrai les commenter. Je pense que je me sentirais plus à l'aise que les données soient d'abord présentées et, par la suite, je peux donner mes commentaires, plutôt que moi, présenter les résultats d'une étude que je n'ai pas faite, O.K.?

3570

3575

3580

Donc, c'est vraiment tous ces facteurs qu'il faut regarder, sans projet, avec projet, amélioration du parc automobile, la situation actuelle qui est préoccupante. Et c'est vraiment ça, notre analyse de base. Ce n'est pas que le rabaissement va changer drastiquement une situation qui est bonne, une situation qui est mauvaise. Nous avons une situation préoccupante actuellement au niveau des impacts, de la pollution de l'air et du transport à Montréal sur la santé publique et nous allons avoir une situation en 2016 qui demeure préoccupante. Mais les niveaux en 2016, selon ma compréhension, mais comme je dis, j'aimerais mieux que les gens présentent l'étude et je commenterai après. La combinaison de l'amélioration du parc automobile va faire en sorte que ça ne changera pas beaucoup par rapport au statu quo, à la

3585

3590 situation actuelle. Mais si on avait un autre type de projet, on pourrait améliorer la situation plutôt que d'avoir le statu quo. Je ne sais pas si je me fais comprendre?

**M. PIERRE FRÉCHETTE :**

J'entends bien.

3595

**M. NORMAN KING :**

Oui?

3600

**M. PIERRE FRÉCHETTE :**

Oui, merci.

3605

**M. NORMAN KING :**

Mais comme je dis, ça serait peut-être préférable que quelqu'un qui a fait l'étude présente les données, puis après, on pourrait les commenter plus en détail. Est-ce que ça convient?

3610

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, ça nous va. Oui, Monsieur Fréchette?

3615

**M. PIERRE FRÉCHETTE :**

J'ai peut-être des doutes – pas des doutes – je m'interroge sur le statu quo. Le statu quo étant plus élevé, les vents dominants éloignent un peu plus rapidement les pollutions, d'après moi. C'est toujours d'après moi, je ne suis pas un spécialiste. Je pense que nous, on n'en a pas beaucoup de spécialistes, mais je me dis, il faut absolument se pencher sur un centre de loisirs. C'est mon questionnement, Monsieur le commissaire.

3620

3625

Ma deuxième question – je ne sais pas si monsieur Dubé a des... on n'a pas retrouvé le document? Non? O.K. Ma deuxième question, c'est les expropriations sur la rue Cazalais. Il y a des gens qui vont être expropriés. Là, on ne parle toujours pas d'un échangeur, mais on parle de gens et puis j'ai appris dernièrement qu'il y a des gens qui ont fait la demande de vouloir garder des maisons sur la rue Cazalais, sur le nord, nord-est de la rue Cazalais. J'ai de sérieuses réserves sur cette initiative-là qui pourrait être prise. C'est quasiment impensable de garder ce petit coin de rue là qui va être à moins de 50, 60 mètres – à moins que je me trompe – peut-être même pas, peut-être 100 mètres mais j'ai des doutes. Pour la qualité de vie de ces gens-là, on ne doit surtout pas autoriser la non-démolition du côté nord de Cazalais et de la rue Desnoyers Nord. Desnoyers Ouest, excusez-moi.

3630

Et puis mon autre questionnement dans le même – ça va être quoi, ça va être l'enfer pour ces gens-là de la rue Cazelais.

3635

**LE PRÉSIDENT :**

Vous pourrez nous en parler dans un mémoire?

3640

**M. PIERRE FRÉCHETTE :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

3645

À moins que vous ayez une question spécifique à ce moment-ci.

**M. PIERRE FRÉCHETTE :**

3650

C'est quoi la perspective de démolition sur la rue Cazelais qui est retenue à ce moment-ci?

**LE PRÉSIDENT :**

3655

Très bien.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

3660

Monsieur le président, pourriez-vous me répéter la question, j'étais – excusez-moi – distrait.

**LE PRÉSIDENT :**

3665

La perspective actuelle de démolition...

**M. PIERRE FRÉCHETTE :**

Sur Cazelais.

3670

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

3675

Ce qui est proposé dans l'étude d'impact dans l'optique où on pourrait relocaliser ces gens-là plus loin de l'autoroute, c'est essentiellement de démolir le bâtiment du 780, St-Rémi ici. Vous avez les futures voies qui passent dans le bâtiment ici. Et aussi l'ensemble des bâtiments ici le long de la rue Cazelais, incluant les bâtiments situés à l'est de l'allée des

Tanneries qui est le vide ici que vous avez, un bâtiment qui a brûlé il y a quelques années. Non, l'allée des Motards, excusez-moi.

**M. PIERRE FRÉCHETTE :**

3680

Le Jardin des motards.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

3685

Le Jardin des motards. Donc, l'alternative était de n'exproprier que ces bâtiments-là ici et de conserver l'ensemble des bâtiments ici, à l'exception du dernier ici qui vient en conflit avec les travaux encore une fois. Donc ça, ça serait un plan, une alternative ou une variante au projet sur lequel, justement, nos discussions avec les différents partenaires, que ce soit la ville-centre, les gens de l'urbanisme, les gens du milieu, les expropriés ou les personnes potentiellement expropriées, le Ministère a reçu des positions très, très divergentes. Certaines personnes veulent rester là; certaines personnes, par exemple au niveau de l'urbanisme de la Ville, nous disent : « Au niveau du tissu urbain, ça ne serait pas pertinent de garder juste un petit îlot, ici sur le coin, de bâtiments résidentiels. »

3690

3695

Je pense que monsieur Fréchette abonde dans le même sens, c'est ce qu'il vous dit ici, il pense qu'on ferait mieux de profiter de l'occasion pour transformer tout ce secteur-là ici en place publique et de relocaliser les gens à travers le programme d'AccèsLogis, si j'ai bien compris.

3700

**M. PIERRE FRÉCHETTE :**

Si jamais c'est retenu de garder les bâtiments à l'est du Jardin des motards, j'aimerais beaucoup avoir la perspective de combien – la distance qu'il va y avoir. Parce que si le coin de Desnoyers est en conflit avec le passage, j'espère que...

3705

**LE PRÉSIDENT :**

Tout à l'heure, nous avons eu une figure.

3710

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

On va la remettre à l'écran.

**LE PRÉSIDENT :**

3715

Une figure qui va être déposée. On avait vraiment une vue en perspective.



**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

3720           Entre-temps, Monsieur le commissaire, si vous me permettez, concernant le Centre  
Gadbois et la qualité de l'air, je pourrais juste dresser un petit topo, parce qu'on a fait plusieurs  
études essentiellement relatives à ça. Il y a les études au niveau des émissions de pollution  
relatives au rapprochement de l'autoroute, mais il y a aussi une étude qui a été faite au niveau  
3725 la situation actuelle et s'assurer aussi que dans le temps, on fait un suivi et qu'on n'empire pas  
la situation.

              Nos modèles – et les documents sont déposés à travers l'addenda 2 qui est déposé –  
indiquent qu'au niveau des prises d'air, il n'y aura pas de changement significatif par rapport à  
3730 la situation actuelle. Donc, on n'anticipe, comme la qualité de l'air à l'intérieur du centre est  
acceptable, on n'anticipe pas de détérioration de cette qualité de l'air à l'intérieur du bâtiment.

**LE PRÉSIDENT :**

3735           C'est un document déposé.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

              Vous avez le concept qu'on vous a présenté tantôt essentiellement avec les différents  
3740 bâtiments et ce qui est proposé, c'est d'avoir un chemin d'accès pour la cour arrière des gens  
ici. Ce bâtiment-là ici, malheureusement, il est indiqué en jaune, mais il devrait plutôt être pâli  
comme ceux-là, parce qu'essentiellement, au niveau des marges de recul pour la machinerie,  
la construction pour réaliser les travaux, on aurait besoin de l'exproprier parce qu'on a besoin  
d'une bande de cinq mètres de servitude de construction tout le long ici.

3745           Et donc, au final, il resterait un certain nombre de bâtiments qui, pendant la période de  
construction, pourraient contribuer aussi à diminuer l'intensité sonore pour les bâtiments qui  
habitent en face, donc réduire les impacts. Vous avez ici la servitude de construction qui est  
requis. Évidemment, on vient chercher le coin du bâtiment ici. Donc, je pense que c'est un  
3750 bâtiment qui est dans un état d'abandon assez important.

              Et ça, c'est l'aspect visuel du secteur avec le chemin qui arriverait par l'arrière ici. Le  
mur vertical avec, comme je disais, avec des lierres, des arbres et un mur antibruit le plus  
transparent possible pour éviter l'effet de muraille ou d'un mur trop prononcé. Donc, on a une  
3755 variante essentiellement au concept d'expropriation complet qui est proposé et je pense que  
c'est quelque chose sur lequel je pense il faut laisser les gens s'exprimer, à notre avis.

**LE PRÉSIDENT :**

3760           Très bien. Monsieur Fréchette, ça vous va?

**M. PIERRE FRÉCHETTE :**

Merci beaucoup.

3765

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie. Nous allons maintenant faire une pause pour le souper. Nous allons reprendre à 19 h les travaux. Alors je vous invite à venir assister aux travaux de la commission ce soir. Bon dîner.

3770

**AJOURNEMENT**

\* \* \* \* \*

3775

Je, soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

3780

ET J'AI SIGNÉ :

3785

---

YOLANDE TEASDALE, s.o.

3790