

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

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

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

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 3

Séance tenue le 12 mai 2009 à 19 h
Centre récréatif, sportif et culturel de Saint-Zotique
75, Georges-Étienne Cartier
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 12 MAI 2009

MOT DU PRÉSIDENT 1
LE PRÉSIDENT: 1

PÉRIODE DE QUESTIONS :

M. ROGER QUESNEL 2
M. PHILIPPE CÔTÉ 9
Mme JUDY NEGLEY 22
Mme CAROLE THÉRIAULT 45
M. FRÉDÉRIC JOHN..... 57
M. ALEXANDRE CARRUTHERS 72
M. FRANCIS MÉLANÇON..... 83
Mme AMÉLIE TROTTIER-PICARD 89

AJOURNEMENT

L'AUDIENCE EST CONTINUÉE AU 13 MAI 2009 À 13 H 30

* * * * *

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Bonsoir et bienvenue à cette troisième séance de l'audience publique portant sur le Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount.

10 Alors, ce soir nous allons poursuivre les séances de questions, que ce soit du public ou de la commission. J'indique également que nos travaux peuvent être suivis sur Internet en mode audio et je souhaite la bienvenue à tous les gens qui nous écoutent par ce médium.

15 Avant d'appeler les personnes qui sont inscrites au registre, je vais faire le suivi des documents qui sont déposés ce soir. Donc, lesquels documents qui ont été discutés soit hier soir ou cet après-midi, qui sont maintenant disponible. Donc, je vais aller immédiatement du côté du promoteur pour vérifier s'il y a des dépôts de document.

Bonsoir.

Mme ANNE PELLETIER :

20 Bonsoir. Oui, Monsieur le président, on fait ce soir le dépôt de la version papier en six copies de l'étude d'aménagement et d'intégration urbaine PR3.4 qu'on avait déposée en version électronique hier soir. Donc, les documents papiers vous ont été remis.

25 Et, également, on voudrait apporter une précision. La commission, vous avez reçu par télécopieur un document intitulé « Tableau 6.1, Synthèse des résultats de l'évaluation de sécurité routière du concept révision 1.1, Projet de reconstruction du complexe Turcot. »

30 Il s'agit d'une version révisée du tableau de l'étude disponible sur le site du BAPE, soit le document PR8.5. Nous avons transmis cette révision-là du tableau le 8 mai dernier au MDDEP. Donc, avant le début du mandat de la commission. C'est la raison pour laquelle le MDDEP vous a transmis le document par télécopieur.

LE PRÉSIDENT :

35 Très bien. Je vous remercie. C'était tout? Très bien, merci. Du côté des personnes ressources, est-ce que de nouvelles informations? Madame Dallaire.

Mme DANIELLE DALLAIRE :

40 Non, Monsieur le président.

45 **LE PRÉSIDENT :**

C'est beau. Oui, Monsieur King.

50 **M. NORMAN KING :**

J'ai, suite à la question sur les bilans routiers dans le secteur, j'ai déposé cet après-midi une copie de notre document là-dessus.

55 **LE PRÉSIDENT :**

Excusez-moi, j'ai mal compris.

60 **M. NORMAN KING :**

Oui. On parlait du bilan routier dans l'arrondissement.

65 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

65

M. NORMAN KING :

Donc, j'ai fait photocopier quelques extraits de notre document là-dessus.

70 **LE PRÉSIDENT :**

Que vous nous déposez?

75 **M. NORMAN KING :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

80

Très bien. Je vous remercie. Alors, maintenant je vais aller au registre des personnes inscrites. Alors, comme j'avais indiqué, les personnes que j'ai appelées cet après-midi et qui n'étaient pas là, je vais les rappeler dès maintenant. Alors, j'ai monsieur Roger Quesnel. Alors, Monsieur Quesnel, si vous voulez vous avancer à la table. Bonsoir, Monsieur.

85

M. ROGER QUESNEL :

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

90 Vous pouvez poser vos questions.

M. ROGER QUESNEL :

95 Oui. J'aurais juste une petite question. J'ai participé, il y avait eu des séances d'audience puis, en tout cas, différentes séances d'information dans le passé. Je me demande, puis j'en arrive pas tellement... moi, je ne trouve pas que c'est une reconstruction, vous êtes en train de nous vendre une construction. Alors, sur quoi pouvez-vous vous baser pour nous dire que vous êtes en train de faire une reconstruction alors que vous n'aurez pas démolir et que vous allez construire avant?

100

LE PRÉSIDENT :

Donc, vous voulez la réaction...

105

M. ROGER QUESNEL :

Ma question : comment peut-on considérer une reconstruction alors qu'on n'a pas démolir? On est en construction. Donc, si vous voulez faire, le BAPE, au niveau d'une audience, donc on devrait le faire au niveau d'une construction qui nécessite d'avoir une analyse d'impact beaucoup plus exhaustive que le simple fait de refaire une construction vu que ça va être... en tout cas, les routes vont être déviées, le trajet est dévié, il y a des ajouts qui vont se faire.

110

LE PRÉSIDENT :

115 Bien, en fait, là, ce qu'on fait c'est c'est il y a eu une étude d'impact et maintenant on complète l'information sur tous les aspects possibles et imaginables du projet. On peut toujours diriger votre question auprès de monsieur Dubé pour voir son point de vue du côté, est-ce une construction ou une reconstruction et qu'est-ce que ça implique comme différence?

115

120

M. ROGER QUESNEL :

Moi, dans le fond, honnêtement, ce qu'on m'a dit c'est que si on faisait une construction, il y aurait une étude d'impact beaucoup plus exhaustive au niveau de la pollution, des impacts environnementaux, au niveau du trafic dans le quartier et tout le kit. Le fait qu'on mette ça sur le fait que ça soit une reconstruction, c'est bâclé bien plus vite puis c'est beaucoup moins exhaustif; on se contente d'y aller à l'essentiel.

125

LE PRÉSIDENT :

130 Oui. Je conviens avec vous qu'il y a des nuances à faire, parce que si ça avait été une reconstruction pure et simple dans la même emprise, ça aurait été différent; étant donné qu'il y a

130

de la construction de voies dans une autre emprise et des déplacements d'emprise, ça entraîne une étude d'impact.

135 **M. ROGER QUESNEL :**

Moi, j'ai regardé le Petit Robert, j'ai regardé les dictionnaires d'usage, mais j'en arrivais pas à la même conclusion que vous en arrivez ici.

140 **LE PRÉSIDENT :**

Mais disons que le promoteur avait le loisir de choisir son titre de projet à cette époque-là, parce qu'il faut bien comprendre, 1), le Bureau d'audiences publiques n'est pas le gestionnaire, on pourrait dire, de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, c'est-à-dire que le BAPE intervient dans la procédure une fois qu'une étude d'impact a été faite.

145 Donc, ce qui a mené à la confection d'une étude d'impact, le BAPE n'est pas intervenu, c'était le ministère du Développement durable. Madame Dallaire pourrait ajouter quelque chose à ce sujet.

150 **Mme DANIELLE DALLAIRE :**

Oui. En fait, ce que j'aimerais répondre c'est que le projet a été soumis à la procédure, que ce soit une construction, une reconstruction ou l'élargissement, c'est l'article E du règlement qui s'applique et à ce moment-là, c'est la même directive que le MTQ reçoit. Donc, l'étude d'impact n'est pas plus ou moins exhaustive s'il s'agit d'une construction ou d'une reconstruction. Normalement, il reçoit la même directive.

155 **M. ROGER QUESNEL :**

160 Une deuxième question.

LE PRÉSIDENT :

165 Oui?

M. ROGER QUESNEL :

170 C'est que le trafic dans NDG, il aurait été dévié pour s'en aller plus au sud vers – je n'ai pas le projet, là, c'est ce qu'on m'a dit. J'ai regardé rapidement, mais je n'ai pas vu clairement. Le trafic de NDG, il aurait été dirigé vers le sud, entre autres vers Saint-Henri. Est-ce que c'est vraiment ce qui s'est produit? C'est sûr qu'on veut favoriser la fluidité dans NDG, mais on l'a déplacé dans Saint-Henri.

175 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, votre point de vue c'est qu'il y aurait un déplacement de trafic, on peut le vérifier.

M. ROGER QUESNEL :

180

Mais il y a une bretelle qui a été faite dans NDG, là, qui fait qu'ils n'auront plus à prendre, dans le coin de Girouard, ils n'auront plus à embarquer par là, mais c'était des...

LE PRÉSIDENT :

185

Peut-être, l'idéal, si on pouvait avoir une carte à l'écran pour voir de quel secteur on parle.

M. ROGER QUESNEL :

190

Là, en ce moment, il y a une bretelle sur Girouard qui ne devrait plus exister puis qui devrait faire traverser le trafic par Saint-Henri. Quel était le fondement, la nécessité de ce branchement-là?

LE PRÉSIDENT :

195

De cet aspect précis. Avec une carte, on va pouvoir voir de quel endroit il s'agit.

M. ROGER QUESNEL :

200

Parce qu'ils continuaient direct, ils n'avaient pas de problème eux autres, ils s'en allaient sur la 15 direct.

LE PRÉSIDENT :

205

Donc, c'est en provenance du quartier Notre-Dame-de-Grâce vous parlez?

M. ROGER QUESNEL :

210

Oui, en descendant Girouard.

LE PRÉSIDENT :

Et en descendant. Est-ce qu'il y a moyen de retracer la rue Girouard?

215 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

L'entrée Girouard est ici. Elle permet à partir de la rue Girouard d'accéder à l'autoroute 15 en direction sud. Et pour certains mouvements aussi, de venir emprunter la bretelle pour aller prendre la 20 en direction ouest.

220

M. ROGER QUESNEL :

O.K. Ça ne passera pas en direction est, ça va... Le trafic n'ira plus, il ne prendra plus l'entrée Girouard. Il ne s'en va pas à Saint-Henri, il s'en va...

225

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Ça, c'est la situation actuelle. Donc, la situation projetée, effectivement, on ferme l'entrée Girouard qui est ici.

230

M. ROGER QUESNEL :

Mais la situation actuelle, ils peuvent aller soit au sud ou soit aller à l'ouest.

235

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Ou vers l'ouest. Ils ne peuvent pas aller vers l'est.

240

M. ROGER QUESNEL :

Là, dorénavant, ils vont passer puis ils vont aller vers l'est, c'est-tu ça?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

245

Donc, dorénavant, effectivement, l'entrée est fermée. Vous avez la situation, la nouvelle situation. Le trafic va descendre la rue Girouard, prendre le boulevard St-Jacques, descendre ici dans ce petit S. Et à partir de là, il peut se diriger vers l'ouest en venant ici, prendre l'autoroute là.

M. ROGER QUESNEL :

250

Ça fait que là, vous l'avez dévié à Saint-Henri. C'est ça que vous êtes en train de me montrer.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

255

Bien, en fait, on est dans un secteur inhabité. On est dans cour Turcot, là. Donc, ce n'est pas une zone habitée ici.

M. ROGER QUESNEL :

260 Ah oui. Vous allez descendre St-Jacques, vous allez prendre St-Rémi puis vous allez tourner à Pullman, ce qui est Saint-Henri.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

265 Non, non. On ne prend pas St-Rémi, là. En descendant la Côte St-Jacques où il y a l'actuelle bretelle en direction de l'est, vers Ville-Marie.

M. ROGER QUESNEL :

270 Oui, oui.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

275 Donc, immédiatement dans la côte en descendant, avant d'arriver dans Saint-Henri, ils vont prendre ce petit S-là, descendre en bas ici, rejoindre le boulevard Pullman sans aller dans le secteur de Saint-Henri.

M. ROGER QUESNEL :

280 Ils vont passer sur St-Rémi. Ils ne passent pas sur St-Rémi.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

285 Non, pas sur St-Rémi. C'est un nouveau lien.

M. ROGER QUESNEL :

290 Donc, la bretelle qui est déjà existante va faire un S puis elle va s'en retourner vers l'ouest, ça va faire ça.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

295 Exactement. Essentiellement, elle descend en bas de la pente, au pied de la pente ici, sur la rue Pullman.

M. ROGER QUESNEL :

300 O.K. Donc, ils ne prennent pas St-Jacques. Ils vont descendre par la bretelle qui est déjà existante, qui va être modifiée.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Exactement, ils ne vont pas dans Saint-Henri.

305 **M. ROGER QUESNEL :**

Donc, cette bretelle-là n'embarquera plus sur la rue, n'embarquera plus sur l'autoroute qui va descendre ici.

310 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Bien, à partir d'ici, ils ont le choix. Ils peuvent prendre cette entrée-là pour aller prendre la 720 Est.

315 **M. ROGER QUESNEL :**

Ah, oui, oui, O.K.

320 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Suivre le futur boulevard Pullman pour aller la prendre la 20 en direction ouest, ou encore venir prendre ici une bretelle qui va permettre d'aller prendre la 15 en direction sud. Donc, les trois mouvements sont faisables maintenant, ce qui n'était pas le cas avant.

325 **M. ROGER QUESNEL :**

Ah, O.K. Il va y avoir trois embranchements au lieu de juste une possibilité?

330 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

C'est ça.

335 **M. ROGER QUESNEL :**

O.K., merci. Ça répond.

LE PRÉSIDENT :

Donc, il n'y aurait pas de confluence de trafic vers Saint-Henri.

340

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Pas du tout.

345 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça qu'on comprend, O.K. Pas directement, en tout cas.

M. ROGER QUESNEL :

350 Bien, disons que c'est bien. Au lieu de l'envoyer sur St-Jacques, bien, il va passer directement puis il va y avoir un choix d'embranchement qui est tout à fait naturel.

LE PRÉSIDENT :

355 Les gens vont avoir au moins trois choix.

M. ROGER QUESNEL :

Merci.

360

LE PRÉSIDENT :

365 Très bien. Je vais maintenant inviter monsieur Avrom Stern? Monsieur Frédéric John? Madame Judy Negley? Monsieur Jean E. Fortier? Monsieur Francis Lapierre? Monsieur Philippe Côté?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

370 Bonsoir, Mesdames, Messieurs. Philippe Côté, je suis représentant de la population de l'île de Montréal ou CA du CHUM et mes questions concernent justement, je peux dire, l'harmonisation entre le projet de MUHC et l'échangeur Turcot, de deux ordres, dans la logique de promotion de santé.

375 J'aimerais savoir en quoi le CUSM a promu la santé dans l'arrimage, parce que dans le sens où les hôpitaux universitaires au Québec ont la mission de promotion de la santé. Donc, j'aimerais savoir en quoi le MUHC a fait des requêtes en faveur de la promotion de la santé dans le projet Turcot.

LE PRÉSIDENT :

380

Quel organisme qui a fait la promotion?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

385 L'Hôpital universitaire de McGill.

LE PRÉSIDENT :

390 L'hôpital universitaire de McGill. C'est certain qu'on n'a pas de représentant de l'hôpital, mais pour m'aider à comprendre c'est quel type de promotion ils ont fait, vous me dites?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

395 Bien, c'est la mission des hôpitaux universitaires du Québec, où l'ensemble des hôpitaux
sont maintenant membres de l'Organisation mondiale de la santé, qui ont inscrit un cinquième
objectif à leur mission. Les missions, évidemment, sont de soigner, enseigner, rechercher et faire
des tests, et en même temps, au cours des dernières années, s'est inscrit un cinquième objectif à
la mission qui est celui de la promotion de la santé, donc la prévention.

400 Si je prends par exemple l'Hôpital McGill, le Campus de la Montagne pour son urgence
doit traiter les traumatismes et 50% des traumatismes traités à l'urgence du Campus de la Montagne c'est
des accidents de la circulation.

LE PRÉSIDENT :

405 O.K.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

410 Donc, je voudrais savoir, hormis des enjeux d'intégration autoroutière, en quoi...

LE PRÉSIDENT :

415 Le projet?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

420 ... le projet, par exemple réduction du bruit, parce que, enfin, j'avance peut-être, mais
comme par exemple, la tranchée Décarie ne va pas respecter les normes de bruit de
l'Organisation mondiale de la santé, ni actuellement ni après le projet.

425 Est-ce que le MUHC a un programme, si je peux dire, de transport actif pour son
personnel? Parce que beaucoup du développement autoroutier est basé sur le fait qu'un
équipement de type universitaire et hospitalier s'établit à la cour Glen.

LE PRÉSIDENT :

O.K.

430 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Donc, je voulais savoir à ce moment-là comment cette grande institution qui semble gouverner une partie du projet, par exemple l'élargissement d'une nouvelle bretelle dans Décarie, Décarie est prévue d'être – l'autoroute Décarie – d'être élargie, donc l'ensemble des viaducs entre
435 la falaise Saint-Jacques et Sherbrooke, d'après le projet à la carte 3.5, vont être démolis.

Donc, je peux bien comprendre qu'en termes autoroutiers il y a des grands travaux majeurs, comme par exemple la reconfiguration entier des viaducs de l'autoroute Décarie, mais je voulais savoir si le Centre hospitalier universitaire de McGill avait aussi d'autres requêtes de
440 déposées dans le cadre de ce projet ici.

LE PRÉSIDENT :

Alors, nous allons nous adresser au ministère des Transports. Avez-vous des contacts
445 avec le Centre hospitalier?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Comme je l'ai déjà mentionné, on a des réunions fréquentes avec le Centre universitaire
450 de santé McGill ou le MUHC, qui est l'anglicisme McGill University Hospital Center, je pense, ou quelque chose du genre. Donc, l'abréviation qu'on utilise, nous, c'est le CUSM ou Centre universitaire de santé McGill.

Donc, on a des réunions régulières au niveau de la coordination de nos deux chantiers,
455 mais les discussions autour du dossier du CUSM par rapport au Ministère tournent surtout au niveau de la fluidité des accès au Centre hospitalier, que ce soit pour les employés ou même les ambulances, essentiellement. Donc, ils souhaitent une certaine fluidité aux périmètres du site pour faire en sorte que les ambulances puissent accéder rapidement à leur site. Et le concept qu'on vous présente aujourd'hui, Monsieur le président, a été convenu, répond aux besoins que le
460 CUSM a exprimés dans le dossier, dans ce secteur-là.

On n'a pas de demande particulière au niveau de la santé, du bruit ou de la qualité de l'air dans le secteur, de leur part.

465 **LE PRÉSIDENT :**

On peut aller du côté de Santé publique. Monsieur King, pouvez-vous ajouter quelque chose à ce sujet?

470 **M. NORMAN KING :**

Non. On n'a pas eu de discussions avec le CUSM non plus à ce sujet-là.

LE PRÉSIDENT :

475 Très bien. Monsieur Côté, c'est l'information qu'on peut avoir à ce stade-ci des discussions
entre le ministère des Transports et le Centre hospitalier pour le projet.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

480 Donc, il y a pas de programme Allégo ou autre... enfin, bref.

LE PRÉSIDENT :

485 Écoutez, c'est difficile pour nous de répondre à la question étant donné que les
représentants du Centre hospitalier ne sont pas ici, là.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

490 O.K. Dans des enjeux aussi de...

M. NORMAN KING :

495 Excusez! Par rapport à l'Allégo, j'aurais peut-être une remarque à faire. Effectivement, le
programme Allégo, c'est un programme qui est fortement encouragé par la Direction de santé
publique et l'Agence de la santé et des services sociaux dans tous les établissements du réseau.

500 L'établissement n'étant pas encore en opération, c'est peut-être un peu tôt, mais c'est clair
qu'on encourage fortement l'adhésion à ce genre de programme, surtout pour un employeur qui
aura autant d'employés.

LE PRÉSIDENT :

505 Très bien. Oui, Monsieur Côté?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

510 Oui. Si regarde, enfin, ma deuxième question c'est de reprendre la question 34 de
l'addenda 1 où il est spécifié qu'aucune évaluation de l'impact du projet sur la sécurité routière au
niveau du réseau local n'a été effectuée.

515 Sachant que le Ministère a déposé des études de sécurité autoroutière, mais n'a pas,
justement, fait aucune évaluation de l'impact au niveau du réseau local, on sait qu'en termes de
Direction de santé publique dans le cas du pont de la 25, l'ADSP de Laval avait jugé qu'un projet
autoroutier était sécuritaire en soi, mais qu'au niveau de la Direction de la santé publique de
Montréal, elle avait estimé qu'un projet de type autoroutier avait des impacts sur les quartiers
visés, enfin les quartiers montréalais, enfin, bref, la Santé publique pouvait s'entendre sur ce qu'un
réseau autoroutier, normalement, il est sécuritaire en soi. Je me demandais comment se fait-il qu'il

520 n'y a actuellement aucune évaluation d'impact sur le réseau local, quand, dans le cas du prolongement de l'autoroute Ville-Marie dans l'est de Montréal, le décret de 2002 demande des mesures d'atténuation locale du trafic.

J'aimerais comprendre comment ça se fait que dans ce projet-ci on n'a pas la même qualité, si je peux dire, d'encadrement que nous avons pour Montréal?

525 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Ministère des Transports.

530 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

535 Monsieur le président, essentiellement, comme j'ai mentionné un petit peu plus tôt dans la journée, réaliser une étude au niveau de la sécurité routière sur l'ensemble du réseau routier adjacent à l'échangeur Turcot, en fait l'échangeur Turcot a des impacts sur l'ensemble du réseau routier de la région de Montréal, et ça représenterait un travail pratiquement infaisable de quantifier l'impact sur le réseau routier local du transfert ou des changements en termes d'allocation, de réallocation de la circulation.

540 Essentiellement, l'autoroute va agir, dans le cadre du projet, comme une espèce d'aspirateur de la circulation et devrait réduire la circulation dans les quartiers locaux et on peut anticiper une amélioration de la sécurité routière, mais qui est difficile à quantifier.

545 Pour répondre plus en détail, j'aimerais inviter monsieur Dansereau, qui est géographe spécialiste en sécurité routière depuis 15 ans au ministère des Transports. Monsieur Dansereau a supervisé l'étude sur l'évaluation de la sécurité routière.

550 J'aimerais aussi souligner que la sécurité routière c'est une priorité essentiellement pour le ministère des Transports, que ce soit sur notre réseau ou le réseau local et qu'essentiellement, à chaque étape du projet, le projet fait l'objet d'audit de sécurité et c'est un processus itératif, où à chaque fois qu'on identifie une problématique de sécurité, on essaie d'apporter une solution et d'améliorer la situation.

555 Maintenant, pour vous donner un peu plus de détail sur la problématique que ça implique essentiellement et les motifs pour lesquels on n'a pas pu donner suite à la demande, au niveau de la question 34, je vais céder la parole à monsieur Dansereau.

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

560 **M. PASCAL DANSEREAU :**

Oui. Bonsoir, Monsieur le président. Alors, dans le cadre de l'étude de sécurité routière pour le projet Turcot, il a été décidé dès le départ, de par le modèle mathématique qu'on a développé pour évaluer d'une façon quantitative le degré de sécurité du complexe, on a été obligé
565 un peu de se limiter qu'au niveau du système autoroutier, étant donné que dans la littérature – et en même temps, je vous dirais qu'au niveau de la trame de rues locales, c'était très différent de l'actuel par rapport au futur.

À ce moment-là, quand on veut comparer des éléments comparables, ça devient très
570 difficile de comparer quand les deux systèmes de trames de rues sont totalement différents; ça devient très complexe à comparer.

Tandis que quand on regardait le niveau autoroutier, si on prend dans le cas de l'échangeur Turcot, on avait les mêmes 12 mouvements, pratiquement, donc c'était plus facile de
575 faire la comparaison entre les deux. C'est d'où la raison pourquoi on n'a pas fait l'évaluation sur le réseau local.

LE PRÉSIDENT :

580 O.K. Monsieur Côté?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Oui. Bien, c'est ça, c'était de rappeler que le décret de 2002 sur la modernisation de la rue
585 Notre-Dame implique des conditions de réalisation portant sur les mesures d'apaisement de la circulation.

LE PRÉSIDENT :

590 Très bien, c'est noté.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Et qu'ici, on n'est pas capable d'avoir ce niveau de planification.
595

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :

Juste une question. Est-ce que la Ville de Montréal a des données là-dessus, sur l'impact
600 au niveau du réseau local?

M. ALAIN TRUDEAU :

605 Bonsoir. La Ville de Montréal n'a pas d'études ou de documents qui viendraient identifier l'impact du projet, du réaménagement ou de la reconstruction du complexe Turcot sur son réseau local.

LE PRÉSIDENT :

610 Non. Il ne semble pas y avoir de données, qu'on peut comprendre. Oui, Monsieur Côté?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

615 Oui. Bien, ce serait, bien peut-être moins dans cet ordre-là de la santé qu'un rappel de ma question du 20 avril dernier à monsieur Dubé. J'avais demandé l'enjeu de la superficie occupée par l'échangeur pour bien comprendre l'ampleur de son empreinte urbaine et j'aimerais faire confirmer les propos qui avaient été prononcés en public.

LE PRÉSIDENT :

620 Monsieur Dubé?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

625 Donc, ce qu'il nous avait affirmé c'est que l'échangeur Turcot actuellement occupe 45 hectares de superficie. Il y a pour 15 hectares d'expropriation, ce qui équivaut à peu près au tiers du territoire actuel, et s'ajoute une superficie de 100 hectares qui est l'enjeu, qui est la cour Turcot, pour un total de 160 hectares qui sera propriété du ministère des Transports et que, par conséquent, à la fin de l'opération, 60 hectares seront remis à X, à un promoteur ou à la Ville de Montréal pour du redéveloppement urbain.

630 Donc, en conclusion, le Ministère restera donc avec 100 hectares pour la réalisation du nouveau complexe Turcot. Donc, ce qui veut dire une augmentation de 125% de l'empreinte au sol, de l'opération.

LE PRÉSIDENT :

635 Très bien. Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

640 C'est assez complexe. Il y a des terrains qu'on possède déjà. L'empreinte au sol de l'échangeur Turcot actuel appartient au Ministère, essentiellement. Donc, il y a des terrains qu'on abandonne, il y a des terrains qu'on gagne, il y a des terrains qui vont être développables.

645 Essentiellement, là, si je vous donne les chiffres que j'ai, essentiellement au niveau des superficies totales par rapport à l'emprise globale du projet. La superficie qui appartient déjà au Ministère c'est 142 hectares. Donc, la projection au sol des structures, la cour Turcot est incluse là-dedans, donc l'ensemble, là, ça fait 142 hectares; un hectare étant 10 000 mètres carrés.

650 La superficie qu'on doit acquérir, il y a 14 hectares de terrain à acquérir. Ça ne veut pas dire que ces terrains-là vont tous servir à l'intérieur du complexe Turcot. Il y a des portions de ces terrains-là qui vont être résiduelles, donc qui vont pouvoir être, peut-être, remises en vente, dépendamment du potentiel de développement de chacun de ces terrains-là.

655 La superficie développable dans la cour Turcot et dans les autres terrains adjacents, on parle d'à peu près 40 hectares. Donc, essentiellement, au net, on a 40 hectares qui vont être rendus développable, moins 14 hectares qui doivent être acquis, donc il reste essentiellement 26 hectares; le bilan net de l'opération, c'est un bilan positif de 26 hectares. Donc, 260 000 mètres carrés qui vont être développables, additionnels par rapport à la situation actuelle. Et la superficie de la nouvelle emprise va être de 116 hectares.

660 Je ne sais pas si ça répond à votre question? C'est beaucoup de chiffres et...

M. PHILIPPE CÔTÉ :

665 Oui. Dans le sens où il y a une précision. Donc, le potentiel urbain de redéveloppement n'est pas de 60 hectares, mais de simplement 40 hectares, c'est ça?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

670 Oui. Effectivement. Il faudrait rajouter là-dessus que nos récentes discussions avec les arrondissements et la Ville concernant, par exemple, la largeur de l'écoterritoire, de la bande verte au pied de la falaise Saint-Jacques, on a eu des représentations à l'effet qu'on voudrait élargir cet espace-là et évidemment plus on élargit la bande du côté nord de l'autoroute et des voies ferrées, plus on empiète dans la cour Turcot et plus on diminue les espaces développables en termes de terrain.

675 Donc, ça pourrait même, dépendamment des décisions qui sont prises au niveau municipal, parce qu'essentiellement le Ministère ne décidera pas de ce qui est accordé à l'écoterritoire versus ce qui reste développable dans la cour Turcot, ça va faire l'objet de décision entre les élus municipaux et donc, essentiellement, ça pourrait être appelé à diminuer aussi, dépendamment des décisions qui sont prises par rapport à l'espace à accorder à l'écoterritoire.

LE PRÉSIDENT :

685 Et ce qu'on doit comprendre, fondamentalement, c'est que l'échangeur prendrait, le nouvel échangeur prendrait plus de superficie que l'ancien, si l'ancien prenait quelque chose comme 45 hectares. C'est ça qu'on doit comprendre?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

690

L'ancien échangeur, les structures existantes de l'ancien échangeur occupaient essentiellement 28.3 hectares. Il faudrait que je vérifie les chiffres, là. Ça, c'est juste la portion structure, mais nos terrains sont beaucoup plus grands que ça, parce qu'à ça il faut ajouter essentiellement l'ensemble de la cour Turcot qui n'est pas nécessairement l'échangeur, mais qui est notre propriété.

695

Donc, au total, on avait 142 hectares de terrain et au final, la nouvelle emprise de l'échangeur va être de 116. Donc, on a une réduction à peu près de 30 hectares en termes de superficie du Ministère, 142 moins 116, une différence d'à peu près une trentaine d'hectares positifs en termes de réduction.

700

LE PRÉSIDENT :

Et dans le total de l'échangeur, ça comprend les voies ferrées relocalisées dans cette superficie-là?

705

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Non. Je pense qu'essentiellement, on se concentre essentiellement ici sur les superficies...

710

LE PRÉSIDENT :

Routières. L'emprise routière.

715

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

... routières, autoroutières, bretelles. Donc le ferroviaire, lui, essentiellement, occupe à peu près un corridor identique, là, avant et après. C'est juste que le corridor est déplacé vers le nord.

720

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Je vous remercie. Ça vous va, Monsieur Côté?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

725

Oui. Bien, c'est peut-être de relever que les cours Turcot ont 100 hectares et c'est une acquisition récente du ministère des Transports. Donc, quand on annonce 128 hectares, bien, il faut peut-être dire qu'il y a un 100 hectares qui est les cours Turcot.

730 Et concernant le fait que les voies ferroviaires du CN ne sont pas retenues dans la
superficie, j'aimerais comprendre parce que le projet est actuellement de doubler le nombre... le
corridor ferroviaire du CN dans la cour Turcot pour permettre le potentiel, peut-être, de la navette
Dorval - centre-ville, mais aussi aller vers, je dirais, une tendance de fond, vers le transport sur rail
des personnes, à long terme.

735 Donc, le corridor ferroviaire du Grand Trunk est doublé. Donc, ce n'est pas le statu quo,
mais à ma compréhension de la carte 3.5, le corridor ferroviaire est doublé dans la cour Turcot. Et
à ce moment-là, j'amènerais ma question, vu que le corridor du Grand Trunk dans Saint-Henri ne
fait l'objet d'aucune spécification dans le projet, qu'est-ce qu'on peut espérer à ce moment-là du
740 corridor ferroviaire du Grand Trunk dans Saint-Henri et Pointe-Saint-Charles s'il est prévu de
doubler pour le transport sur rail des personnes, l'espace dans la cour Turcot?

LE PRÉSIDENT :

745 Très bien. Le ministère des Transports, donc au-delà de l'échangeur, qu'arrive-t-il du côté
est?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

750 Ce qui arrive du côté de l'est, essentiellement, c'est ce que vous voyez sur les plans.
Essentiellement, les voies se fusionnent et ça passe un peu plus à l'ouest au dessus du canal de
Lachine tel quel. Donc, selon les deux voies que vous avez sur le plan ici... Donc, dans un premier
temps, je pense que c'est important de mentionner que le corridor n'est pas doublé. Ce qui est
prévu à l'intérieur du projet c'est les mêmes quatre voies ferroviaires que vous avez. Donc, dans le
755 corridor précédent, ici, entre l'autoroute – si on montre le précédent. Donc, les mêmes quatre voies
ferroviaires qui arrivent ici et qui s'en viennent ici, c'est ce qui est prévu actuellement à l'intérieur du
projet.

760 Le projet protège par contre – si on revient à la situation future – deux voies au nord, deux
voies au sud pour la navette ferroviaire qui est prévue, qui est dans le corridor. Si jamais la navette
ferroviaire ne venait pas sur le tracé du CN et qu'on pourrait obtenir par exemple le tracé du CP
plus haut, essentiellement, ces voies-là, ici, additionnelles, seraient au bénéfice de l'écoterritoire,
du côté nord. Donc, ça serait de l'espace vert additionnel. Et du côté sud, ça serait pour le
redéveloppement de la cour Turcot.

765 Maintenant, à l'est les voies fusionnent en un corridor unique qui est identique à celui
existant. Donc, essentiellement, il y a aucun changement par rapport à la situation actuelle. C'est la
même chose plus à l'ouest, au niveau du passage ou de la transition vers en dessous du
boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue, on revient exactement sur l'existant ici.

770

LE PRÉSIDENT :

Donc, pourquoi un doublement de voies à cet endroit précis là? Il doit y avoir un motif?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

775

Les besoins identifiés pour la navette ferroviaire, c'est essentiellement que les deux voies d'emmagasinement du côté sud sont des voies de stockage que le CN dispose plus à l'ouest et donc, essentiellement, cette perte d'espace là, il fallait la recréer ici du côté sud, et les deux voies du nord sont dédiées spécifiquement à la navette ferroviaire pour laisser passer, par exemple, les

780 trains de marchandise et les trains de Via qui circulent dans le secteur. Donc, essentiellement, c'est des voies d'évitement pour permettre l'alternance des différents trains de chaque côté.

LE PRÉSIDENT :

785

Très bien. Alors, ça vous va comme réponse?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

790

Je voudrais savoir, à ce moment-là, est-ce que ce travail de déplacement du Grand Trunk va être fait en mode public ou en PPP? Autrement dit, le projet de Turcot est annoncé en PPP.

LE PRÉSIDENT :

795

Oui.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

800

Et à ce moment-là, j'aimerais savoir si le déplacement ferroviaire du Grand Trunk est fait en préparation du chantier qui sera ultérieurement en PPP?

LE PRÉSIDENT :

805

Très bien. Alors, Monsieur Dubé?

Mme ANNE PELLETIER :

810

Oui. Tous les déplacements des voies ferrées seront effectués, Monsieur le président, par le CN qui reste maître d'œuvre de ses propres travaux. Ils sont payés par le ministère des Transports, parce que c'est consécutif au projet de reconstruction du complexe Turcot, mais c'est une réalisation, une conception selon les normes du CN, faite par le CN et réalisée par eux.

Donc, ça ne sera pas inclus au PPP, au contrat de partenariat public-privé.

LE PRÉSIDENT :

815

Très bien, merci. Ça vous va?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

820

Oui. Et c'est pour savoir à ce moment-là, vu que le Grand Trunk a été déplacé entre les années 60, parce que le Grand Trunk était en plein centre des cours Turcot, donc les fondations d'un corridor ferroviaire transcontinental sont déjà en place, le fait de déplacer au nord dans le milieu marécageux de l'ancien lac aux Loutres... autrement dit, le choix d'un nouvel axe plutôt que de reprendre celui des années 60 où les fondations sont déjà là, est-ce que ça a des coûts très importants, des différences de coûts?

825

LE PRÉSIDENT :

830

Donc, à l'intérieur du projet, dans la ventilation, ça représente combien ce déplacement de voies ferrées là?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

835

Un instant. Le déplacement des voies ferroviaires fait partie de l'ensemble des déplacements de service public, mais était estimé à 40 millions, et les derniers chiffres sont un petit peu plus élevés, effectivement, et évidemment la différence entre le 40 millions de l'estimation initiale et les coûts actuels qui sont peut-être plus de l'ordre de 60, 70 millions sont pris à même la réserve de projet.

840

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Monsieur Côté, ça vous va?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

845

Oui. Ça va, puis je m'essaierais peut-être sur une dernière question? Enfin, j'en ai peut-être posé plus que deux.

LE PRÉSIDENT :

850

Oui. Une dernière question.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

855

Donc, l'enjeu de l'écoterritoire, donc la falaise Saint-Jacques dont a cru comprendre que son piémont sera encore en discussion entre les élus, je voudrais savoir si l'enjeu de la falaise Saint-Jacques, qui est un écoterritoire de la Ville de Montréal, qui est en développement, implique

860 aussi une réflexion sur la partie entre l'échangeur Turco et le centre-ville, parce que la falaise Saint-Jacques, évidemment, naturellement, se poursuit entre Westmount et Saint-Henri, et parce qu'entre autres l'arrondissement Ville-Marie développe un programme particulier d'urbanisme pour l'ouest du centre-ville, qui s'appelle Le Programme particulier, justement, du quartier des Grands-Jardins, et le haut de la falaise Saint-Jacques est reconnu comme un des espaces verts à développer et à introduire dans la trame urbaine.

865 Donc, j'aimerais savoir si le concept, peut-être c'est à la Ville de Montréal à le demander, si une réflexion sur la falaise Saint-Jacques, comme continuité verte entre la partie ouest et la partie centre-ville, pour bien s'arrimer à la planification de l'arrondissement Ville-Marie, est en cours de réflexion ou à quelle étape que c'est?

870 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Alors, du côté de la Ville de Montréal?

875 **M. ALAIN TRUDEAU :**

Bonsoir. Je vais répondre pour le parti. La continuité de la falaise Saint-Jacques qui est à l'intérieur des limites de la Ville de Montréal, puis si vous le permettez je demanderais à madame, ma collègue, madame Joanne Poirier, qui est la représentante de Westmount, de compléter l'information.

880 Dans Montréal, la partie de la continuité de la falaise de, disons, du boulevard Décarie jusqu'aux limites de Montréal, qui est plus ou moins la rue Victoria – c'est ça? Clermont? Clermont. Présentement, il n'y a pas de projet de mise en valeur ou de prolongement de cette falaise ou de cet écoterritoire à l'intérieur des limites de la Ville de Montréal.

885 **LE PRÉSIDENT :**

Du côté de Westmount?

890 **Mme JOANNE POIRIER :**

Il n'y a pas non plus de réflexion du côté de Westmount.

895 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie. Alors, il n'y a pas de réflexion. Je vous remercie. Alors, on me dit que madame Judy Negley est maintenant arrivée. Je vais inviter madame à s'avancer à la table.

900 **Mme JUDY NEGLEY :**

Bonsoir.

905 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, Madame.

Mme JUDY NEGLEY :

910 Donc, j'aimerais commencer par vous demander publiquement si vous avez bien reçu la requête déposée hier et si les personnes décideurs au BAPE ont pu considérer la demande de reporter les audiences publiques à l'automne?

LE PRÉSIDENT :

915

Ce que je peux vous indiquer à ce stade-ci c'est que notre conseiller juridique a eu la requête entre les mains dans le courant de l'avant-midi ce matin, et j'attends des nouvelles de lui. Donc, tout à l'heure, j'ai essayé de le rejoindre, je n'ai pas pu, mais j'imagine que je devrais être capable de lui parler demain matin.

920

Mme JUDY NEGLEY :

Merci.

925 **LE PRÉSIDENT :**

Ça vous va?

Mme JUDY NEGLEY :

930

Oui. Malheureusement, j'ai oublié mes lunettes à la maison, mais je regardais cet après-midi l'étude d'impact et j'avais vu quand même plusieurs pages qui parlaient de la faune et des espèces fauniques sans statut, les herpétofaunes à statut particulier, comme quoi il y avait cinq espèces à statut particulier, et cetera. L'avifaune, il y avait deux espèces, les poissons cinq espèces et, curieusement, il n'y a pas grand espace pour les personnes qui vont être affectées par les expropriations et par le projet Turcot.

935

Alors, j'aurais une question, bien plusieurs questions, en tant que si le développeur peut nous décrire combien de personnes âgées, par exemple, seront affectées par les expropriations?

940

LE PRÉSIDENT :

Par les expropriations.

945 **Mme JUDY NEGLEY :**

Oui. Et par le projet en général.

LE PRÉSIDENT :

950

Par le projet en général.

Mme JUDY NEGLEY :

955

Parce que comme vous savez, à 200 mètres de toute grande rue achalandée, si on est une personne âgée, on est 55% plus apte à se retrouver à l'hôpital pour des raisons cardiorespiratoires.

LE PRÉSIDENT :

960

Très bien. Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

965

Monsieur le commissaire, on n'a pas effectivement d'inventaire ou de recensement des personnes âgées impliquées dans le projet, essentiellement parce qu'il n'est pas possible pour nous de connaître l'ensemble des locataires tant et aussi longtemps qu'on n'a pas signifié aux propriétaires des immeubles qu'ils sont visés par une expropriation.

970

Et comme je mentionnais plus tôt, aussi, c'est un peu tôt dans le projet pour commencer à signifier ces avis-là ou aller discuter avec les gens ou les informer qu'ils vont être expropriés puisqu'on est en élaboration du concept ou en fait en audience publique pour faire accepter le projet. Donc, on n'a pas cette information-là. Malgré tout, on a fait des rencontres au mois de mars, on a invité les gens à venir nous rencontrer, et tel qu'on l'a suggéré on peut vous déposer un état de situation ou un bilan de ces rencontres-là. C'est sûr qu'on n'a pas, je ne crois pas qu'on ait noté à l'intérieur ce bilan-là, l'âge ou l'information sur...

975

LE PRÉSIDENT :

980

Comment ça s'est produit? Vous avez lancé une invitation à toutes les personnes concernées, à tous les logements concernés? Comment vous avez procédé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

985 Je vais demander à madame Pelletier de vous expliquer un peu les détails autour de ça.
C'est madame Pelletier qui a organisé, qui a participé beaucoup plus que moi à l'organisation de
ces rencontres-là.

Mme ANNE PELLETIER :

990 Oui. Monsieur le président, pour les rencontres des 3 et 4 mars, comme on le mentionnait
tantôt, une invitation avait été envoyée par la poste aux propriétaires, donc tous les propriétaires,
donc ceux qui sont même non-occupants ont reçu l'invitation, et également nous avons mis une
invitation dans les boîtes à lettres de toutes les résidences concernées. Donc, le côté nord de la
995 rue Cazalais, le côté de la rue Desnoyers du côté ouest, le 780, St-Rémi et l'immeuble sur la rue
Selby à Westmount. Donc, c'était des invitations à l'occupant.

Donc, comme monsieur Dubé le mentionnait, pour nous, par exemple pour le 780, St-
Rémi, nous connaissons le propriétaire, mais il ne nous a pas donné de liste de ses locataires du
1000 tout, du tout. Donc, le seul moyen qu'on a eu dans ce cas-là, c'était de déposer dans les boîtes
postales à l'entrée, des lettres à l'occupant.

Donc, il y a grande majorité des locataires dans le projet, comme vous le savez, qui sont
dans cet immeuble-là. Nous, on a une information à l'effet qu'il y aurait une centaine de logements,
1005 mais c'est tout ce qu'on a comme information.

Lors des soirées des 3 et 4 mars, on a eu le premier soir – là, j'ai un petit blanc, je ne me
rappelle plus le nombre... une centaine de personnes qui sont venues nous voir le 3 mars. Il faut
comprendre que ce n'était pas seulement une personne seule, il y avait des gens qui les
1010 accompagnaient. Donc, c'était vraiment pas nécessairement... en tout cas, ce que je veux dire par
là, c'est que ce n'est pas nécessairement 100 logements en tant que tels, parce qu'il y en a
beaucoup moins que ça, mais ils sont venus par groupe. Et le lendemain soir, pour le 780, St-
Rémi, nous avons eu en tout et partout 31 personnes, incluant les groupes, là, des gens qui
viennent à deux.

1015 Ce qu'on a fait, c'est que nous avons la firme Convercité qui était avec nous, et à la sortie
des deux visites, des deux soirées, des gens étaient invités à remplir un petit questionnaire, s'ils le
voulaient, s'ils le désiraient, et nous avons recueilli des statistiques et ces statistiques-là sur les
personnes qui ont accepté de répondre aux questions de Convercité, à savoir par exemple si
1020 l'information qu'ils étaient venus chercher répondait à leurs questions. Donc, aussi, des statistiques
au niveau des personnes par tranche d'âge. Donc, ça, c'est disponible dans le rapport qu'on va
vous remettre, le petit bilan.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :

1025

Combien d'invitations au total vous avez distribuées aux propriétaires et aux occupants? Parce que je veux juste vérifier si votre échantillonnage est représentatif dans vos...

Mme ANNE PELLETIER :

1030

Oui, c'est ça. Bien, en fait, au 780, St-Rémi c'est 100 occupants plus le propriétaire. Donc, c'est les 166 logements du projet, là, on s'entend? C'est juste qu'il faut ajouter à ça les propriétaires non-occupants. Je ne me rappelle plus du nombre exact de propriétaires non-occupants sur la rue Cazalais. Donc, on peut dire au maximum peut-être 180 invitations qui ont été faites.

1035

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :

O.K. Merci.

1040

LE PRÉSIDENT :

Et sur l'autre volet de la question de madame Negley qui était la population environnante, vous vous êtes basés, ce que je me souviens dans l'étude d'impact, sur les portraits par quartier, portraits socioéconomiques par quartier et non par rue, si je me souviens bien, pour faire le portrait général des environs, au niveau de l'étude d'impact. Donc, il n'y a pas eu de recensement spécifique fait par vos consultants, par exemple, auprès de la population dans les rues qui sont autour?

1045

Mme ANNE PELLETIER :

En fait, on aurait, dans l'étude d'impact, les données par quartier, les données qui proviennent de Statistiques Canada. C'est ça.

1050

LE PRÉSIDENT :

C'est ça, sans revenir sur les statistiques, mais c'était sur le principe. Donc, à ce moment-là les données sont générales, à ce moment-là, à partir des données de recensement – j'imagine, le dernier recensement fédéral?

1055

Mme ANNE PELLETIER :

Les données qui nous proviennent de Statistiques Canada par quartier. Donc, ici, les quartiers – est-ce que c'était plutôt par arrondissement? Je crois que c'était par arrondissement, mais on pourrait vérifier puis préciser la section de l'étude d'impact, après la pause, par exemple.

1060

1065

LE PRÉSIDENT :

1070 Parce qu'il peut avoir, des données de recensement c'est par section de recensement.
Donc, s'il y a moyen de descendre un peu plus précis, mais ce que je me souviens c'est qu'il y a
quand même des réserves, compte tenu de la protection des renseignements personnels sur les
1075 profils des gens, pour ne pas que ça vienne trop direct, mais on peut descendre, de mémoire,
techniquement, à des niveaux de section de recensement qui font des pâtés de maisons, là. Mais
dans l'étude d'impact, ce que je me souviens, le portrait était agrégé par quartier, si je me souviens
bien.

Mme ANNE PELLETIER :

1080 Oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

Oui, Madame Negley?

1085 **Mme JUDY NEGLEY :**

Bon. C'est juste qu'on fait affaires avec une étude d'impact. Donc, moi, je vois qu'il y a eu
quand même une attention assez poussée pour connaître le type de poissons, le type d'oiseaux,
1090 mais on n'a pas d'information du tout sur le nombre d'enfants, les âges d'enfants, les âges des
personnes qui vont être non seulement expropriées, mais qui seront affectées durant la période de
construction. Et on sait, on a même dit aujourd'hui qu'on ne vise pas nécessairement une
amélioration, mais un statu quo sur la qualité d'air, par exemple, et on a bien appris que la qualité
d'air en ce moment est assez piteuse pour les gens qui sont avoisinants d'une route si
achalandée.

1095 Donc, je m'interroge si le développeur comprend, même avant la construction, quel est
l'impact sur la santé des personnes qui sont là présentement et qui sont ces personnes. C'est
difficile à comprendre comment on peut avoir une étude d'impact, sans inclure les personnes qui
sont là en ce moment.

1100

LE PRÉSIDENT :

Ça, c'est un exemple de commentaire qui se met très bien dans les mémoires, à savoir, à
ce moment-là, le niveau d'acquisition de connaissances à l'intérieur des études d'impact.

1105

Il faut comprendre que la commission se penche sur une série d'enjeux. Un peu comme
monsieur Dubé l'a mentionné, on n'est pas au stade final du projet. Il y a tout un processus
d'autorisation du projet et de potentiel de complément d'informations qui peuvent être requises du
promoteur par le ministère du Développement durable, par exemple.

1110

1115 Donc, si le dossier peut être considéré évolutif, c'est pour ça, un peu, qu'on divise actuellement la procédure du BAPE en deux parties : une partie pour aller chercher de l'information complémentaire, donc qu'est-ce qu'on peut aller chercher? Il peut y avoir des constats qu'il manque de l'information. Les gens, à ce moment-là, peuvent venir en faire part à la commission sur les mémoires, et la commission fait une analyse de tous ces points-là, entre autres.

Alors, je vous invite à poser une autre question.

1120 **Mme JUDY NEGLEY :**

1125 Je vois aussi que dans le paragraphe qui parle d'impacts psychosociaux, le MTQ parle d'avoir mis sur un pied un comité avec des intervenants du milieu concerné par de telles problématiques, afin de proposer des mesures acceptables. Alors, j'aimerais connaître plus sur ce comité qu'ils ont mis sur pied avec les intervenants du milieu?

LE PRÉSIDENT :

C'est à quel endroit, ça, la référence?

1130

Mme JUDY NEGLEY :

C'est page 45 de l'évaluation d'impact.

1135 **LE PRÉSIDENT :**

De l'étude d'impact principale.

1140 **Mme JUDY NEGLEY :**

Un résumé : impacts psychosociaux.

LE PRÉSIDENT :

1145 Ah, du résumé?

Mme JUDY NEGLEY :

Oui.

1150

LE PRÉSIDENT :

Page 45 du résumé. Oui, Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

1155

Si vous pouvez me donner quelques secondes que je prenne connaissance du paragraphe en question?

LE PRÉSIDENT :

1160

Bon. Dans la section qui serait : Les impacts psychosociaux.

Mme JUDY NEGLEY :

1165

On parle : « La législation reconnaît le droit d'un locataire à recevoir une indemnité selon les préjudices subis. De plus, le MTQ a mis sur un pied un comité avec les intervenants du milieu concerné par de telles problématiques afin de proposer des mesures acceptables pour toutes les parties. »

1170

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Donc, c'est dans le chapitre des mesures d'atténuation?

Mme JUDY NEGLEY :

1175

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1180

C'est dans le résumé, oui, c'est le chapitre 5. Donc, c'est ça : « De plus, le MTQ a mis sur pied un comité avec des intervenants du milieu [...] » Donc de quel comité, autrement dit, il s'agit et quels sont ces intervenants?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

1185

Je pense qu'essentiellement, il aurait fallu lire ce paragraphe-là au futur. C'est plutôt : « Le MTQ mettra sur pied un comité avec des intervenants milieu concerné par de telles problématiques afin de proposer des mesures acceptables pour toutes les parties. »

1190

LE PRÉSIDENT :

Il faut le mettre au futur.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

1195

C'est juste une coquille.

Mme JUDY NEGLEY :

Si j'ai bien compris, donc tout ce qui a trait...

1200

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Ce comité-là n'est pas formé.

1205

Mme JUDY NEGLEY :

O.K.

LE PRÉSIDENT :

1210

Oui. Une autre question?

Mme JUDY NEGLEY :

1215

C'est juste encore pour essayer de comprendre. Bon, il y aurait, en théorie, 200, 300, 400 personnes, c'est difficile à savoir combien de personnes vont perdre leur logement. Je sais qu'il y a aussi toutes les personnes avoisinantes qui sont de l'autre côté de la rue, qui vont être affectées, mais qui ne recevront pas de compensation pour la perte de leur logement, mais qui vont peut-être avoir de la difficulté à trouver des locataires, par exemple, ou qui ont des enfants avec de l'asthme et qui vont décider de falloir partir pour ne pas vivre dans un chantier.

1220

Alors, je me demande si le développeur a pris en ligne de compte tous ces scénarios-là en tant que les prévisions pour du logement de remplacement?

1225

LE PRÉSIDENT :

L'autre côté des rues où est-ce qu'il y a des expropriations?

Mme JUDY NEGLEY :

1230

Oui. Alors, il y a toutes les personnes qui vont peut-être avoir de la difficulté à vivre dans un chantier de cinq, six ans, à cause de la qualité de l'air, que ce soit des personnes âgées ou des enfants, et qui vont partir. Il y a effectivement des gens qui ont déjà résilié leur bail par peur de ne pas trouver de logement ailleurs avant la foule. Alors, ils partent.

1235

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dubé?

1240 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Écoutez, effectivement, il n'y a pas aucun dédommagement ou mesure de prévue pour les gens qui ne sont pas, disons, directement affectés par le projet au niveau immobilier. Donc, essentiellement, pour dédommager une personne qui est en dehors des limites d'expropriation ou affectée ou d'acquisition de terrains, il y a pas de mesures prévues pour ces personnes.

Ça ne veut pas dire, par exemple, que la situation va être telle que décrite par madame Negley. Il y a beaucoup de mesures qui sont prises à l'intérieur du chantier pour contrôler autant le bruit que la poussière lors des travaux. Et vous pouvez vous imaginer ici que comme on protège les gens qui sont directement sur le chantier avec des normes très, très strictes d'exposition à la poussière et à toutes les mesures, que ces normes-là s'appliquent aussi en dehors du périmètre du chantier. Donc, essentiellement, ce sont des mesures de contrôle et d'atténuation qui sont prises au niveau des opérations et des travaux.

On peut comprendre que c'est un chantier majeur, qu'il va y avoir quand même un certain nombre de désagrément, mais notre objectif c'est d'essayer de viser à ce que ces nuisances-là soient réduites au maximum à l'intérieur du projet.

1260 **LE PRÉSIDENT :**

Comme les travaux se feraient la nuit, il y aurait des travaux la nuit, à ce moment-là, il peut y avoir des inconvénients liés au bruit, notamment. De quelle façon vous allez gérer ça? Notamment, c'est peut-être un des principaux inconvénients du chantier qu'on peut voir, là, pour les gens, étant donné que c'est un chantier qui tournerait à l'année longue.

1265 C'est quoi les mesures pour s'assurer qu'il n'y aura pas de niveau de bruit inacceptable qui se produirait sur ces résidences-là?

1270 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Il existe une série de mesures. En fait, à Montréal, la plupart du temps sur notre réseau autoroutier, on fait des travaux de nuit. Donc, on a appris de nos expériences antérieures et de plusieurs nombres de chantiers.

1275 Pour vous parler de ce sujet, j'aimerais inviter madame Line Gamache. Madame Gamache est ingénieure spécialisée en acoustique au ministère des Transports. Elle a supervisé la réalisation d'études d'impact sonore et elle est aussi au fait de toutes les mesures qui sont prises à Montréal pour la réalisation de chantiers routiers, notamment les travaux de nuit.

1280 **LE PRÉSIDENT :**

Notamment en construction.

Mme LINE GAMACHE :

1285

Bonsoir. Depuis plusieurs années, le Ministère spécifie dans ses devis aux entrepreneurs des exigences concernant la gestion de bruit. En fait, il y a un devis spécial concernant la gestion du bruit, dans lequel on fixe des objectifs des niveaux sonores qu'on ne doit pas dépasser le jour, le soir et la nuit. Ces niveaux-là sont basés sur le bruit ambiant qui existe normalement, là, sans les travaux.

1290

Donc, on permet une certaine augmentation le soir et la nuit, en fait c'est 5 décibels par rapport au bruit ambiant, mais la nuit, lorsqu'on mesure, c'est pas une moyenne, mais c'est vraiment un bruit, le bruit de pointe qu'on mesure sur 30 minutes, qui ne doit pas dépasser donc le bruit ambiant plus 5 décibels. Donc, si normalement il y a 60 décibels la nuit, on va autoriser 65, mais pas comme bruit moyen sur 30 minutes, mais en bruit de pointe sur 30 minutes. Ce qui est plus restrictif, en fait.

1295

Donc, il y a ça. L'entrepreneur a donc l'exigence de ne pas dépasser ces niveaux-là, à 5 mètres des premières maisons qui sont tout près du chantier. Et souvent, on va lui fixer des mesures d'atténuation qu'il doit mettre en place. Ça peut être des écrans temporaires, des rideaux acoustiques, si on est en élévation, des silencieux sur des équipements, par exemple. Mais pour des chantiers d'envergure, il doit aussi nous produire un programme de gestion de bruit.

1300

Donc, c'est que puisqu'il connaît ses opérations, les travaux qu'il doit faire, à quel moment, il y a des moyens, maintenant, il y a des logiciels qui permettent d'estimer les niveaux sonores qui sont prévus avec ces travaux-là. Et s'il y a des dépassements prévus des niveaux autorisés, à ce moment-là il a l'obligation de mettre en place des mesures d'atténuation.

1305

Donc, en gros, c'est la façon dont on fonctionne actuellement.

1310

LE PRÉSIDENT :

À un endroit donné, là, notamment dans le secteur où est-ce qu'il y a des résidences, on sait que le chantier s'échelonne sur plusieurs années, mais aux endroits où les résidences sont situées, le chantier durerait combien de temps – démolition, construction – au total, sur combien de mois, au total?

1315

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Au niveau du phasage des travaux, là, par secteur, on peut penser à des travaux qui vont durer entre 12 et 24 mois par secteur, mais c'est pas nécessairement toujours continué à la même place. Donc, on peut venir faire des travaux pendant six mois pour faire une portion de la route, transférer la circulation, travailler ailleurs, revenir à cet endroit-là un peu plus tard.

1320

1325

Donc, le phasage fait en sorte qu'on n'est pas nécessairement toujours concentré à la même place dans la période de sept ans que va durer les travaux. Mais on peut anticiper de 12 à 24 mois par secteur, dépendamment de l'importance des travaux qu'il y a à faire dans ce secteur-là. C'est une estimation.

1330

LE PRÉSIDENT :

Très bien. On va aller du côté du ministère du Développement durable. Sur le bruit, le bruit de chantier, par exemple, il peut y avoir une différence par rapport à des bruits permanents ou des bruits de chantiers, mais encore une fois, aussi, il y a des définitions de qu'est-ce qu'un chantier ou une source temporaire de bruit, c'est combien de temps et quand ça dépasse tant de temps, est-ce que c'est considéré différemment?

1335

Qu'est-ce que vous pouvez nous dire sur ça, Madame Dallaire?

1340

Mme DANIELLE DALLAIRE :

Si vous le permettez, Monsieur le président, je demanderais à monsieur Jean-Pierre Lefebvre, qui est notre spécialiste au niveau du climat sonore, de vous répondre.

1345

M. JEAN-PIERRE LEFEBVRE :

Bonsoir. Effectivement, le Ministère à une politique face au bruit des chantiers, là, ça comprend évidemment les travaux routiers. Nous, on n'utilise pas le même indicateur. On essaie, le jour, de se fier à la période de 12 heures et la nuit on se réaligne plutôt sur des périodes d'une heure seulement au niveau des seuils de bruit.

1350

Nos seuils ne sont pas les pointes comme utilise le ministère des Transports, mais dans les faits, notre directive est à l'effet qu'on ne veut pas empêcher la réalisation de travaux. On dit : écoutez, là, si vous n'êtes pas capable d'atteindre nos objectifs, on vous fixe une série de critères – c'est d'ailleurs ce que madame Gamache vous a un peu révélé dans son devis spécial, là –, qui fait que l'entrepreneur a un suivi de son chantier, il a sur place des outils pour atténuer le bruit que fait ses équipements. Et c'est la même chose avec les horaires, souvent, où il peut se permettre de concentrer ce qui sera bruyant le jour et les activités moins bruyantes en d'autres heures.

1355

1360

Mais là, il faut comprendre que même si nos critères ne sont pas les mêmes, nous, on n'en a pas fait une norme, on en fait un objectif.

LE PRÉSIDENT :

1365

Donc, vous tentez à ce moment-là d'harmoniser de façon... il peut y avoir des petites différences encore qui subsistent, étant donné que ce n'est pas des normes réglementaires absolues, donc, à respecter.

M. JEAN-PIERRE LEFEBVRE :

1370

Évidemment, moi, je pourrais aussi vous rajouter le constat que j'ai fait. On m'a fourni des chiffres du ministère des Transports, des suivis de chantier où on constate qu'effectivement, même souvent leur critère peut avoir été dépassé, mais comme ce sont des travaux qui se sont faits sur le bord d'importants tronçons routiers, les gens ont des attentes de climat sonore pas tellement élevées.

1375

Donc, même dans ces contextes-là, souvent on constate qu'il n'y a même pas eu de plaintes auprès de l'entrepreneur pour lui dire : « Écoute, on te trouve bruyant. » Parce que, évidemment, il avait bien choisi ses heures de journée pour faire ses travaux bruyants. Donc, même s'il y a eu des épisodes où c'était particulièrement, probablement, désagréable, les gens ont trouvé que : « Écoutez, on a une bonne idée que c'est le genre d'intervention qui a une date de début puis il y a une date de fin. Donc, même si c'est désagréable, si vous ne m'empêchez pas de dormir la nuit, puis si je peux procéder au gros de mes activités, c'est sûr que je vais tolérer des moments moins agréables au niveau de la durée de l'intervention. »

1380

1385

LE PRÉSIDENT :

Très bien, je vous remercie. Du côté de la Ville de Montréal, comment vous prévoyez, dans le cas où le projet se réalise, là, comment vous prévoyez arrimer au niveau du bruit? Donc, c'est quoi vos règles à la Ville de Montréal en termes de bruit, de nuisance? Comment vous gérez ça, le bruit des chantiers à la Ville de Montréal?

1390

M. ALAIN TRUDEAU :

Je vais vous fournir une réponse partielle parce que de toute évidence, je ne suis pas le spécialiste en ce qui a trait à ces questions, mais pour de plus amples informations, si c'est nécessaire, on invitera les gens de la Direction de l'environnement à y répondre.

1395

Je pense que les gens de la Ville de Montréal, lorsqu'il y a des travaux, on émet un permis. Comme le ministère des Transports devient comme tout entrepreneur qui décide de faire des travaux de construction, de démolition, et à l'intérieur d'un document, la Ville de Montréal spécifie une série de choses.

1400

Je sais qu'il y a des renseignements en ce qui a trait à la qualité de l'air, par exemple, s'il y a des poussières, les gens doivent respecter un certain nombre – je ne sais pas quoi, là, de particules. Bon, et ils doivent aussi arroser le chantier, s'il y a des problèmes. S'il y a des camions qui circulent, ils doivent nettoyer les rues. J'imagine qu'il y a la même chose en ce qui a trait au bruit.

1405

C'est tout ce que je peux vous donner comme renseignement. Je réitère ce que je vous ai dit tantôt, moi, je ne suis pas un spécialiste en ce domaine, mais on va se renseigner puis on peut vous fournir une réponse demain.

1410

LE PRÉSIDENT :

1415 C'est ça, si vous pouvez faire une vérification. Bon, du côté de l'air, il y a règlement sur la qualité de l'air?

M. ALAIN TRUDEAU :

1420 Oui. C'est sûr.

LE PRÉSIDENT :

1425 Du côté du bruit, je ne me souviens pas, je crois qu'il n'y a pas de norme précise. Je ne le sais pas, vous pourrez vérifier et nous revenir avec ça, par exemple, demain?

M. ALAIN TRUDEAU :

1430 Sûrement.

LE PRÉSIDENT :

Pour des renseignements complémentaires.

1435 **M. ALAIN TRUDEAU :**

Sans problème.

LE PRÉSIDENT :

1440 Oui. Du côté du MDDEP?

M. HERVÉ CHATAGNIER :

1445 Oui. Je voudrais juste ajouter que lorsque le projet est autorisé, le promoteur doit faire une demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 chez nous, et là-dedans on demande au promoteur de... on exige que le promoteur obtienne un certificat de conformité par rapport à l'ensemble des normes municipales.

1450 **LE PRÉSIDENT :**

1455 Très bien, je vous remercie. Pour revenir aux nuisances, donc aux désagréments que les citoyens, les résidants pourraient subir, est-ce que le ministère des Transports prévoit des genres de lignes de plaintes, un canal de communication pour les gens?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Oui. Il est prévu à l'intérieur du projet de mettre en place, lors de la réalisation des travaux, une ligne permanente pour recevoir les plaintes et de les traiter effectivement avec diligence.

1460

J'aimerais apporter un élément d'information additionnel. C'est que dans le cadre de ce projet-là, comme ça va être un partenariat public, c'est le partenaire privé qui va devoir aller chercher les permis pour le respect de la qualité de l'air et la qualité de l'eau, en vertu de la réglementation en vigueur dans les municipalités. Mais au niveau du bruit, je ne crois pas que le Ministère soit, disons qu'il y ait une délégation à la Ville de Montréal au niveau des seuils à respecter au niveau du bruit. Il faudrait vérifier cette information-là. Je sais que pour la qualité de l'air et de l'eau c'est le cas, mais je ne crois pas au niveau du bruit.

1465

M. ALAIN TRUDEAU :

1470

Monsieur le président?

LE PRÉSIDENT :

1475

Oui, la Ville de Montréal?

M. ALAIN TRUDEAU :

1480

On m'informe qu'il y a des gens de la Ville de Montréal qui pourraient fournir un complément d'information puis ma collègue madame Poirier, de Westmount, aussi, pourrait fournir un complément d'information à ce sujet-là.

Donc, on peut inviter madame Poirier puis après ça, je demanderais à David Therrien de venir répondre pour la Ville de Montréal, s'il vous plaît.

1485

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Allons-y comme ça. Oui, Madame?

1490

Mme JOANNE POIRIER :

Oui. Bon, à Westmount, il y a des modalités de construction concernant les règles régissant les heures de travail. Il n'y a aucun travail de construction qui est autorisé du lundi au vendredi après 9 h le soir et jusqu'à 7 h le matin. Il y a aucun travaux le samedi entre le 8 h le soir et 8 h le matin et aucun travaux le dimanche.

1495

Les équipements de construction lourds, c'est encore plus sévère. C'est autorisé seulement du lundi au vendredi entre 7 h le matin et 6 h le soir; rien le samedi et le dimanche.

1500 Contrairement à ce que semblent indiquer mes confrères, c'est que pendant les derniers travaux de construction sur l'autoroute Ville-Marie, il y a eu des plaintes de la part des résidants de Westmount, qui ont trouvé que la proximité des travaux et le bruit généré par les travaux leur causaient des inconvénients. Et, évidemment, c'est une des préoccupations de notre conseil de ville, la façon dont le bruit va être contrôlé durant les sept ans où le chantier va durer.

1505 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

1510 **Mme JOANNE POIRIER :**

Je vais déposer les modalités à l'arrière.

LE PRÉSIDENT :

1515 Oui, s'il vous plaît. Alors, un complément du côté de la Ville de Montréal, si j'ai bien compris?

M. DAVID THERRIEN :

1520 David Therrien, Direction transport. Le problème de bruit relève d'un règlement sur les nuisances et ça relève des arrondissements ou des villes reconstituées sur le territoire. Donc, chaque arrondissement a son règlement et ce n'est pas un règlement qui est spécifique nécessairement aux travaux, c'est vraiment les problèmes de bruit, les mesures de bruit sur les terrains ou dans les résidences. Et dans le cadre de travaux, lorsqu'il y a des entrepreneurs qui demandent des permis, c'est l'arrondissement qui émet les permis et normalement font, lorsque
1525 c'est nécessaire, là, demandent les documents sur les impacts sonores et c'est au moment de l'émission du permis que l'entrepreneur est averti qu'il doit se conformer à la réglementation municipale.

1530 La plupart du temps dans la pratique, les entrepreneurs font leurs travaux et s'il n'y a pas de plainte, les travaux ont lieu. C'est lorsqu'il y a des plaintes de citoyens qu'il y a des contrôles qui sont faits pour mesurer et voir s'il y a pas des contrevenants au règlement de l'arrondissement.

1535 Donc, chaque arrondissement a son règlement municipal à appliquer. On pourrait vérifier s'il est le même d'un arrondissement à l'autre, là, parce que le projet touche à plusieurs arrondissements et villes reconstituées, et je ne sais pas s'il y a une uniformité dans...

LE PRÉSIDENT :

1540 Si j'ai compris, c'est un règlement général sur les nuisances?

M. DAVID THERRIEN :

C'est ça.

1545

LE PRÉSIDENT :

Ce n'est pas un règlement sur les décibels, par exemple, sur le bruit. Bien, en fait, sur des niveaux précis.

1550

M. DAVID THERRIEN :

Bien, dans le règlement sur les nuisances, il y a un niveau de décibel à atteindre.

1555

LE PRÉSIDENT :

Oui. Il y a des niveaux? La question que je me posais c'est s'il y avait des niveaux à atteindre jour et nuit?

1560

M. DAVID THERRIEN :

Oui. Si on envoie un inspecteur, il a des mesures à prendre et c'est ces mesures-là qui sont confrontées à la réglementation.

1565

LE PRÉSIDENT :

Très bien, O.K. Je vous remercie. Oui, Madame Negley?

Mme JUDY NEGLEY :

1570

Oui. Si je peux juste commenter? Les êtres humains sont quand même adaptatifs à toutes sortes de situations souvent intolérables. C'est une des raisons pourquoi notre planète est dans la situation critique qu'elle est, et curieusement ça se trouve à être les personnes plutôt désavantagées ou des populations vulnérables qui sont moins aptes à porter plainte. Alors, je ne pense pas que le nombre de plaintes à une ligne téléphonique devrait un indicateur de à quel point le bruit est inacceptable ou non.

1575

Aussi, nous avons des universités de Montréal, des classes en urbanisme qui ont passé l'année à étudier l'échangeur Turcot comme exemple type de quoi ne pas faire en urbanisme, et les étudiants – et ce serait peut-être à vérifier – ont pris des études sonores justement en pleine nuit dans la situation existante. On ne parle de construction de chantier, mais la situation à proximité des maisons existantes près de l'échangeur, et ça dépasse les normes, supposément.

1580

1585 Donc, ce serait intéressant de savoir si vous pourriez ou si le développeur pourrait
confirmer s'il y a une « baseline » de bruit en ce moment, parce que, bon, nous trouvons – j'ose
croire – que la population qui est là, est déjà, selon Statistiques Canada, déjà une des plus
démunies de Montréal et qui vit une situation actuelle déjà malsaine.

1590 Donc, est-ce qu'il y a moyen de faire une comparaison? Il me semble, n'importe quelle
étude scientifique a besoin d'un point de départ.

LE PRÉSIDENT :

1595 Bien, écoutez, nous avons les évaluations de niveau sonore faites par le promoteur pour
ses simulations. S'il y a des étudiants qui ont fait des simulations, ils sont les bienvenus s'ils
veulent venir les présenter en deuxième partie de l'audience publique. C'est à eux de décider s'ils
veulent venir présenter le résultat. Disons que c'est comme ça que ça va se passer, là, étant
donné que ce n'est pas des personnes ressources en tant que telles, mais s'ils veulent
communiquer de l'information, ils vont être les bienvenus. Comprenons-nous bien.

1600

Mme JUDY NEGLEY :

1605 O.K. Et on a fait référence à des plaintes, par exemple durant des travaux antérieurs. Si je
comprends bien, c'est allé jusqu'à porter des recours collectifs contre le MTQ. Est-ce qu'on peut
confirmer que c'est bien le cas, qu'il y a eu des plaintes à ce point-là?

LE PRÉSIDENT :

1610 Bon, vous parlez de recours collectif...

Mme JUDY NEGLEY :

1615 Est-ce que le développeur a reçu déjà des plaintes au point où il y a eu des actions
juridiques?

LE PRÉSIDENT :

1620 Actuellement? Est-ce que le Ministère a des plaintes au sujet du bruit autour de
l'échangeur Turcot?

Mme JUDY NEGLEY :

1625 Dans le passé, oui.

LE PRÉSIDENT :

On va lui poser la question. Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

1630 Oui. Je peux confirmer effectivement qu'il y a un recours collectif contre le ministère des Transports concernant le bruit dans le secteur de l'autoroute 720. Malheureusement, comme c'est une cause pendante, on n'est pas autorisé à en discuter.

LE PRÉSIDENT :

1635 Mais c'est une cause, c'est ça. Donc, vous confirmez que ce recours existe bien actuellement.

Mme LINE GAMACHE :

1640 J'aimerais juste ajouter une chose. Moi, ça fait presque 10 ans maintenant que je travaille sur la gestion de bruit de chantier, je vous dirais qu'il y a très, très peu de gens qui se plaignent des chantiers, pas parce qu'ils ne sont pas dérangés par le bruit, mais tout simplement parce que je pense que les gens croient que ça ne sert à rien de se plaindre.

1645 Et la gestion du bruit des chantiers que l'on fait, la surveillance que l'on fait auprès de l'entrepreneur, elle n'est pas basée sur le nombre de plaintes qu'on reçoit. En fait, il y a plein de chantiers où on ne reçoit aucune plainte, et il y a une surveillance qui est faite pratiquement en permanence, maintenant, à l'aide de stations automatisées qui enregistrent 24 heures sur 24, sept jours sur sept, les données à proximité du chantier, les données qu'on a en temps réel, donc qu'on peut accéder via un lien Internet. Donc, on peut toujours savoir ce qui se passe au chantier, on peut entendre ce qui se passe, et maintenant on a ajouté même une caméra pour voir quels types de travaux causent le problème.

1650
1655 Donc, on ne réagit pas aux plaintes, mais on gère vraiment le bruit et on s'assure que l'entrepreneur respecte ces seuils.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :

1660 À la Ville de Montréal, il devait y avoir une politique cadre, une politique d'atténuation du bruit en milieu urbain. Est-ce que ça a avancé, ce dossier-là?

M. ALAIN TRUDEAU :

1665 Encore une fois, je ne peux pas formuler de renseignement, mais on va essayer d'obtenir les renseignements demain puis vous les transmettre.

LE PRÉSIDENT :

1670 Oui, Madame Dallaire?

Mme DANIELLE DALLAIRE :

1675 Je voulais ajouter, c'est sûr que nous, à la Direction des évaluations environnementales, la
question concernant le bruit c'est une préoccupation qu'on a à peu près dans tous les projets, puis
nous avons posé plusieurs questions au ministère des Transports à ce propos-là. La série de
questions 2, entre autres, porte beaucoup sur les impacts psychosociaux et sociaux ainsi que les
1680 suivis que le ministère des Transports va apporter dans le cadre de ce type d'impact-là. Et il s'est
engagé, donc, à inclure à son suivi des climats sonores qui est déjà prévu, une démarche
d'enquête de perception auprès des résidents de la zone d'étude, afin de connaître les impacts qui
vont être ressentis par rapport au bruit émergeant du projet à l'étude.

1685 Donc, on croit que lorsque nous allons recevoir le résultat de cette enquête-là, ça nous
permettra de soit d'apporter des correctifs dans des projets futurs, peut-être que ça n'apportera
pas des correctifs pour le projet en question, mais c'est des préoccupations dont on tient de plus
en plus compte, actuellement, à la Direction des évaluations environnementales.

LE PRÉSIDENT :

1690 C'est attendu pour quand, ça?

Mme DANIELLE DALLAIRE :

1695 La démarche d'enquête?

LE PRÉSIDENT :

La démarche, oui.

1700 **Mme DANIELLE DALLAIRE :**

En fait, le MTQ s'est engagé à la faire, donc au moment de son programme de suivi sur le
climat sonore, en construction, pendant la période de construction.

1705 **LE PRÉSIDENT :**

Ce serait pendant la période de construction. Madame Negley, une dernière question?

Mme JUDY NEGLEY :

1710 Bon, j'en ai deux, mais juste... si j'ai manqué des bouts? Est-ce que le Département de
santé publique a des statistiques sur les niveaux courants, actuels au niveau de quelle est la
qualité d'air et les taux de bruit actuels dans le quartier qui va être touché? Est-ce qu'on a déjà des
informations ou des données qui décrivent quelle est la situation de qualité d'air dans ce quartier
1715 qui est déjà si proche de l'autoroute?

Parce qu'on ne peut pas imaginer que durant la construction, ça va s'améliorer, donc est-ce que la situation actuelle est acceptable, selon vous?

LE PRÉSIDENT :

1720

Monsieur King, la situation actuelle autour de l'échangeur Turcot au niveau de la qualité de l'air.

M. NORMAN KING :

1725

Bon. Au niveau des statistiques, il y a deux types de statistiques. Il y a des statistiques sur la qualité de l'air qui est mesurée actuellement par le réseau de surveillance de la qualité de l'air de la Ville de Montréal. Et le ministère des Transports du Québec a mentionné qu'il n'y a pas de poste d'échantillonnage dans la zone d'étude, mais il se réfère à des postes voisins, Verdun, Décarie et même de Maisonneuve, je crois. Donc, la Ville de Montréal pourrait peut-être donner... je peux donner quelques éléments de réponse, mais la Ville de Montréal pourrait compléter aussi, là.

1730

En ce qui concerne la question : est-ce que la situation est acceptable au moment où on se parle? Cette une question qui est très courte, qui est en apparence très simple, mais qui est très complexe. Si, dans le cadre justement de notre rapport annuel qu'on a déposé, on a mentionné certaines statistiques au niveau des impacts de la qualité de l'air sur la santé de la population. Entendons-nous, quand on parle des impacts de la qualité de l'air, on parle de problèmes reliés non seulement au secteur transport, on parle de... malgré que j'aie quelques chiffres que je pourrais vous donner, mais je vais commencer avec l'ensemble puis après ça je vais vous parler du secteur transport.

1735

1740

Les données qu'on a touchent l'ensemble de l'île de Montréal au niveau des impacts sur la santé. Donc, on évalue à près de 1 540 décès prématurés par année dus à la pollution atmosphérique à Montréal. Quand on parle de décès prématurés, on parle de décès chez des personnes âgées souffrant déjà de maladies chroniques.

1745

Si vous permettez je vais sortir quelques statistiques pour compléter. Donc, comme j'ai dit, au niveau de mortalité prématurée, c'est de 1 200 à 1 500 décès prématurés par année sur l'île de Montréal dus à la pollution atmosphérique généralisée. On parle de 6 000 cas de bronchites aiguës infantiles en lien avec les particules fines, sur l'île de Montréal toujours, toutes sources confondues, et on parle toujours de symptômes d'asthme, c'est-à-dire on prend le nombre de personnes qui souffrent de symptômes et le nombre de jours pour lesquels ces gens souffrent de symptômes et on a 114 000 personnes/journée de symptômes d'asthme en lien avec des problèmes de qualité de l'air.

1750

1755

Ces données-là nous viennent d'une étude de l'Institut national de santé publique du Québec par les auteurs Smargiassi et Bouchard, qui ont pris un outil qui s'appelle AQBAT, *Air Quality Benefits Assessment Tool*, je répète, *Air Quality Benefits Assessment Tool*. Donc, c'est un outil qui permet de quantifier, si on veut, les impacts de la pollution sur la santé.

1760

Ce qui est intéressant, c'est qu'il y a un groupe, MarBec, à la demande de Transport Canada – je crois que c'est Transport Canada, je vérifie... Oui. C'était un travail présenté à Transport Canada qui a évalué ces impacts-là reliés à la pollution provenant du secteur transport. Et nous avons regardé ces informations-là et nous avons fait l'extrapolation pour estimer – toujours

1765

pour l'Île de Montréal, d'accord? Parce qu'il y a une chose qui est importante à comprendre, c'est qu'il y a certains polluants qui se répartissent assez également à travers l'Île. Les particules fines, par exemple, et ils se distribuent à peu près également à travers de l'Île parce qu'ils voyagent assez bien.

1770

Alors, en regardant les données de l'Institut national de santé publique en lien avec le Groupe MarBec qui a produit une estimation des impacts dus à la pollution reliée au transport, on évalue qu'il y a à peu près 250 décès prématurés par année à Montréal, reliés à la pollution provenant du secteur transport, je répète, pour l'île de Montréal; à peu près 1 000 cas de bronchites aiguës infantiles et de 13 500 journées/personne des symptômes d'asthme.

1775

Donc, quand on voit ces chiffres-là, c'est pour ça que je disais plus tôt cet après-midi, que la situation actuelle est préoccupante du point de vue de la santé publique quand on voit le nombre de personnes qui sont touchées, si on veut, par la pollution de l'air, et c'est pour ça que de notre perspective, toute démarche visant à diminuer ces impacts est positive.

1780

Juste une autre information : madame Negley a fait référence à ça, c'est une autre étude de madame Smargiassi et collègues, qui a démontré que les personnes qui sont âgées de 60 ans et plus qui vivent le long des routes achalandées sont plus à risque d'hospitalisation pour les problèmes respiratoires.

1785

Donc, ce sont les données sanitaires que nous avons sur la situation actuelle à Montréal. Donc, en résumé, la qualité de l'air actuellement a des impacts sur la santé, même si les normes sont souvent respectées, parce qu'il n'y a pas de seuil d'exposition sans risque. On parle d'une courbe dose/réponse : plus que la dose est élevée, plus qu'il y a des gens qui sont affectés, mais il n'y a pas de seuil identifié, au moment où on se parle, en dessous duquel il n'y a pas d'impact. C'est pour ça qu'on voit de tels chiffres, même avec les niveaux de qualité de l'air actuels.

1790

Donc, ça, c'est la première conclusion que la situation actuelle a des impacts sur la santé et l'autre constat qu'on peut faire, c'est que c'est clair que les personnes qui vivent le long des routes achalandées sont plus à risque, surtout les personnes âgées et aussi les jeunes enfants.

1795

Il y avait une autre étude qui a démontré qu'il y a un risque plus élevé d'accouchement prématuré lorsqu'on vit à proximité des routes achalandées.

1800 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie.

1805 **Mme JUDY NEGLEY :**

Ça, c'est l'étude de Mélissa Généreux qui porte sur non seulement les impacts prématurés, mais à faible poids, je crois?

1810 **M. NORMAN KING :**

Pardon? Faible poids, oui, oui.

1815 **Mme JUDY NEGLEY :**

Les bébés sont aussi à faible poids?

1820 **M. NORMAN KING :**

Prématurés et faible poids.

1825 **Mme JUDY NEGLEY :**

Et est-ce que vous pouvez parler aussi de l'étude qui parle du IQ des enfants qui vont à l'école dans...

1830 **M. NORMAN KING :**

Le quotient intellectuel?

1835 **Mme JUDY NEGLEY :**

Oui.

1840 **M. NORMAN KING :**

En lien avec la qualité de l'air?

1845 **Mme JUDY NEGLEY :**

Qu'il y a des enfants qui assistent aux écoles à proximité des routes achalandées dont le développement cognitif est affecté. C'est aux États-unis, je crois, que cette étude a été faite.

1850 **M. NORMAN KING :**

1845 Au moment où on se parle, on est en train de regarder, dans un autre dossier
complètement, les impacts possibles du bruit sur la santé de la population et un des impacts que
nous analysons au moment où on se parle, c'est l'impact du bruit sur les problèmes
d'apprentissage. Au niveau de la qualité de l'air comme telle et des problèmes d'apprentissage, il
faudrait que je vérifie avec mes collègues, mais j'ai pas connaissance, au moment où on se parle,
1850 j'ai pas connaissance d'études, mais c'est quelque chose que je pourrais vérifier. Il s'agirait de voir
si c'est des problèmes à long terme en raison de l'exposition de la femme enceinte à la pollution ou
si c'est des impacts de la pollution sur les jeunes enfants, mais je n'ai pas d'étude devant moi au
moment où on se parle, mais c'est quelque chose que je peux vérifier.

1855 **LE PRÉSIDENT :**

Vous allez pouvoir nous revenir avec ça demain?

M. NORMAN KING :

1860 J'espère demain, oui.

LE PRÉSIDENT :

1865 O.K. À l'impossible nul n'est tenu. Mais si on peut avoir des renseignements spécifiques
sur la qualité de l'air sur les enfants, ce serait apprécié.

Alors, ça vous va, Madame Negley? Je vous ai laissé plusieurs questions, ça fait que je
vais, pour être équitable, je vais... vous pouvez vous réinscrire bien entendu.

1870 **Mme JUDY NEGLEY :**

Merci.

1875 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

1880 Monsieur le président?

LE PRÉSIDENT :

1885 Oui?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

1890 J'aimerais rajouter au niveau de la qualité de l'air et des études AQBAT, que le Ministère a réalisé et inclus dans son addenda numéro 2, le PR3.3.1, une étude AQBAT, justement, à la demande de la Direction de la santé publique pour évaluer l'impact de la qualité de l'air associé au projet dans le secteur et que demain, on aura le spécialiste qui pourra présenter ce dossier-là.

LE PRÉSIDENT :

1895 Je vous remercie. Je vais maintenant inviter madame Catherine Doucet? Madame Carole Thériault? Bonsoir, Madame.

Mme CAROLE THÉRIAULT :

1900 Ma question zéro : qu'est-ce qui arrive aux questions qu'on a soulevées dans nos requêtes d'hier? Est-ce qu'on va avoir des réponses là-dessus?

LE PRÉSIDENT :

1905 Non, parce qu'en réalité, techniquement, une requête c'est pour déclencher le processus d'audience publique. Donc, s'il y a des éléments qui sont à l'intérieur de la requête qui comportent des questions, soit que vous venez nous les poser ici même. Donc, il n'y a pas de suivi opérationnel qui est fait par le Bureau d'audiences sur le contenu des requêtes. Alors, il faut que vous veniez les poser.

1910

Mme CAROLE THÉRIAULT :

Même dans la deuxième partie non plus?

1915

LE PRÉSIDENT :

Dans la deuxième partie non plus. La façon que ça fonctionne, la deuxième partie, c'est que les gens qui le désirent viennent présenter leur position, ça peut être sur différents aspects très variés, mais sur le projet.

1920

Donc, encore une fois, à ce moment-là la commission reçoit les mémoires, en prend connaissance, parce qu'on les demande quelques jours avant, et là on peut échanger, la commission peut échanger avec les présentateurs des mémoires. C'est une option, mais ce qui est discuté à ce moment-là entre la commission et le présentateur c'est sur le contenu de son mémoire.

1925

Mme CAROLE THÉRIAULT :

Est-ce qu'on est limité à deux questions?

1930

LE PRÉSIDENT :

Ce que j'essaie de demander, on peut poser, des fois, des questions complémentaires pour bien comprendre, pour essayer de faire tourner le registre de façon équitable, on demande aux gens de poser deux questions, on peut accepter des sous-questions dans le même sujet, et les gens peuvent se réinscrire.

1935

Alors, allez-y pour vos questions.

1940

Mme CAROLE THÉRIAULT :

J'ai eu une mauvaise journée, là, je ne suis pas sûre que ça va bien sortir. Je vais peut-être me réinscrire, mais je me lance.

1945

LE PRÉSIDENT :

Allez-y.

1950

Mme CAROLE THÉRIAULT :

On finit par comprendre, là – j'ai mis beaucoup d'heures dans ce dossier-là – que l'axe nord-sud, c'est une autoroute qui est nationale, donc indispensable. Pourtant, monsieur Dubé nous a rassurés plusieurs fois qu'on n'augmente pas la capacité autoroutière sur cet axe nord-sud là, alors que j'ai l'impression qu'on nommait, tout aussi systématiquement, puis on ne le voit toujours pas non plus sur les cartes qu'on a reçues, soit à l'entrée ou qui sont présentées sur les grands tableaux, que les voies sont augmentées. Mais ça m'apparaît volontairement flou pour l'autoroute 720, l'axe est-ouest pendulaire.

1955

Est-ce que ça va vraiment être augmenté de deux voies, puis comment est-ce qu'on peut justifier la démolition du même quartier pour offrir plus de voies à des résidants qui empruntent cette autoroute-là deux fois par jour seulement, cinq jours/semaine? Puis c'est la deuxième fois que le quartier des tanneries est amputé de plusieurs centaines de logements.

1960

LE PRÉSIDENT :

Votre question porte sur : y a-t-il ou non augmentation de capacité par l'ajout de voies?

1965

Mme CAROLE THÉRIAULT :

Sur l'autoroute 720, oui.

1970

LE PRÉSIDENT :

Sur la 720. Monsieur Dubé?

1975

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

L'augmentation de capacité sur l'autoroute 720 est essentiellement marginale. Elle est plus associée à une amélioration de la sécurité et de la fluidité, principalement associée aux accotements, aux distances de convergence et d'insertion un peu plus longues entre les différents mouvements entrant et sortant de l'autoroute.

1980

Donc, le projet c'est la reconstruction de l'échangeur, du complexe Turcot avec le même nombre de voies actuel, sauf qu'essentiellement on ajoute des accotements un peu plus larges, pour des questions de sécurité, parce que les accotements contribuent de façon significative à l'amélioration de la sécurité et on améliore aussi les distances de convergence et de divergence.

1985

Il peut être perçu qu'on a ajouté des voies, parce qu'essentiellement si une voie de convergence et de divergence, donc une entrée et une sortie se terminaient pratiquement au même point, il arrive qu'essentiellement on la met continue, cette voie-là, plutôt que de complètement fermer et de rouvrir immédiatement. Donc, ça, ça peut donner l'impression qu'on a fait des ajouts de voies, mais ce n'est pas le cas. Essentiellement, c'est des bretelles d'entrée et de sortie.

1990

Et l'augmentation, elle est associée à la mise aux normes essentiellement, donc, des ouvrages, parce qu'essentiellement aujourd'hui ces ouvrages-là, bien, comme elles sont construites aujourd'hui, les normes ont changé, elles ont évolué, donc on ne les refait pas de la même façon et, aussi, au fait de la réallocation dans le secteur de la circulation. Vous savez que Bonaventure va être fermée, donc ça, ça va entraîner une réallocation de la circulation au niveau du réseau de l'Île et donc, il y a une partie de ces volumes-là qui vont se retrouver dans l'autoroute 15 et sur la 720, et aussi au déplacement que vont générer les différents pôles d'emplois dans le secteur, le CUSM, et les développements aussi du secteur qui vont générer plus de demandes en termes de déplacements.

1995

2000

Donc, au niveau des expropriations, en sous-question à la question de madame Thériault, essentiellement, effectivement, si on avait pu faire le projet comme on l'a déjà mentionné, sans faire d'expropriation, on l'aurait fait. Il y a des expropriations qui sont requises ou enfin des acquisitions d'immeubles, parce qu'essentiellement si on peut régler tout le monde de gré à gré, on va le faire sans expropriation, mais on cherche à mettre en place une série de mesures d'atténuation qu'on souhaite le plus constructif et le plus positif par rapport au milieu impacté, donc pour essayer de diminuer au maximum les impacts de ces acquisitions-là.

2005

2010

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Madame Parent?

2015 **Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :**

Relativement à la largeur des voies et l'accotement qui est rajouté, est-ce que les normes de design qui sont utilisées sont pour une même vitesse de roulement des véhicules que présentement?

2020

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Les normes qui sont appliquées essentiellement au niveau de la section en travers sont en fonction du nombre de voies et les vitesses affichées vont demeurer les mêmes que celles qu'il y a actuellement. Donc, si c'est affiché à 70, ça va rester 70. Il y a peut-être quelques mouvements où on va même, peut-être, diminuer un petit peu la vitesse affichée, mais c'est plus, d'après moi, sur le réseau local que sur le réseau autoroutier.

2025

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :

2030

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2035

Donc, ce qu'on doit retenir sur certains schémas c'est parce que les voies de convergence et de divergence seraient plus longues que celles actuelles, ce qui fait, par section, qu'on semble avoir plus de voies qu'actuellement. Mais lorsqu'on arrive dans les secteurs où il n'y a pas d'entrée, sortie, on retombe au même nombre de voies qu'actuellement. C'est ce qu'on doit comprendre comme explication?

2040

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Exactement.

2045

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Oui, Madame?

Mme ANNE PELLETIER :

2050

Monsieur le président, je voudrais rappeler que ce matin, en fait hier, mais on l'a mentionné cet après-midi, nous avons déposé la coupe à Cazalais, là, suite à une demande qui nous avait été formulée lors des soirées d'information. Donc, j'invite les gens à prendre connaissance du détail de ces documents qu'on a déposés.

2055

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Je vous remercie.

2060 **Mme ANNE PELLETIER :**

Le nombre de voies, la largeur, mais c'est vis-à-vis la section type à Cazalais, vis-à-vis la rue Cazalais.

2065 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Oui, Madame Thériault?

Mme CAROLE THÉRIAULT :

2070

O.K. Moi, je n'ai pas trop tout compris la réponse, là, la divergence, convergence.

LE PRÉSIDENT :

2075

C'est les voies d'entrée et sortie autrement dit. Actuellement, elles sont relativement courtes. Alors, ce que j'en comprends, c'est pour que le trafic s'insère plus en douceur pour éviter des risques d'accident. Disons qu'une voie qui avait 100 mètres, maintenant en aurait peut-être 150 mètres ou 200 mètres. C'est ce qu'on peut résumer de l'explication. C'est ce que je comprends.

2080

Mme CAROLE THÉRIAULT :

2085

Monsieur Dubé vient de parler de la fermeture de l'autoroute Bonaventure qui va amener plus de trafic sur la 720, mais on parle aussi de l'autoroute 30, qui à mon avis devrait réduire la circulation?

LE PRÉSIDENT :

2090

Alors, l'influence de ces projets-là sur l'échangeur Turcot, c'est ça?

Mme CAROLE THÉRIAULT :

Oui.

2095

LE PRÉSIDENT :

Oui. Monsieur Dubé, donc la réalisation de ces grands projets-là?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2100

Je mentionnais la fermeture de l'autoroute Bonaventure, mais c'est plutôt une transformation en boulevard urbain, là. Donc, je vais demander à monsieur Pierre Tremblay, de nous faire une courte explication des impacts de l'autoroute 30 par rapport au volume de circulation sur l'autoroute 15 et la 20, en fait, la circulation dans l'échangeur Turcot.

2105

M. PIERRE TREMBLAY :

Alors, je vais vous parler rapidement du cas Bonaventure.

2110

LE PRÉSIDENT :

Par exemple, à l'heure de pointe, la transformation de l'autoroute Bonaventure à l'heure de pointe, est-ce que la capacité serait diminuée, par exemple?

2115

M. PIERRE TREMBLAY :

O.K. En période de pointe du matin, bon, évidemment, le projet de transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, c'est un projet de la Ville de Montréal. Je pense qu'ils pourraient beaucoup mieux que nous, vous en donner les détails techniques. Nous autres, on a vérifié ici l'effet de ce projet-là de transformation de l'autoroute Bonaventure. Alors, on voit ici un dessin qui est assez typique. C'est un résultat de simulation où on voit des flots sur le réseau. On est en pointe du matin, à l'horizon... comment ça, 2026? Oui, ce serait 2016, en réalité, on s'excuse.

2120

2125

Alors, ici, l'autoroute Bonaventure – ça, c'est l'Île-des-Sœurs avec le pont Champlain qui est dans cet axe-là ici – bon, et ce qu'on voit en vert, ici, ce sont les diminutions de trafic sur Bonaventure dues à sa présence en boulevard. Donc, à peu près 3 200 en période de pointe du matin, période de pointe du matin c'est 6 h à 9 h. Donc, sur trois heures, environ 3 000 véhicules de moins, 1 000 à l'heure de moins qui arriveraient par là. Et avec un effet en rouge ici de translation du trafic, si on veut, de reporter le trafic, entre autres vers l'axe Atwater, ici. Ici aussi, il y aurait une divergence d'environ 400 à 400 quelque chose véhicules. Et puis dans l'échangeur Turcot lui-même, ici, par ce mouvement-là qui viendrait se rajouter à l'autoroute 20 et 720, on voit ici environ 400, 500 voitures de plus en période de pointe du matin.

2130

2135

Donc, ça, c'est l'effet de Bonaventure qui reporte un peu de trafic sur ces axes-là, sur le réseau alternatif et si on veut, on ne le voit pas, mais ailleurs aussi sur les ponts. Ici, sur St-Rémi, oui, effectivement, on a un report de trafic aussi dans le réseau local.

2140

En fait, le réseau artériel va devoir absorber ou va avoir un effet de report de trafic.

LE PRÉSIDENT :

La diminution de capacité de Bonaventure.

2145 **M. PIERRE TREMBLAY :**

2150 Dans le cas de l'autoroute 30... dans le cas de l'autoroute 30, le même genre d'exercice a été fait de simuler l'effet de avant/après l'autoroute 30. Donc, encore là, toujours en période de pointe du matin à l'horizon 2016, pour les trois heures de pointe. L'arrivée de l'autoroute 30 dans cette section-là, ici on est entre Châteauguay, si on veut et Valleyfield ici, et Dorion-Vaudreuil ici. On a un effet ici de report de trafic d'environ 3000 – c'est très difficile à lire même ici – c'est à peu près 3 800 véhicules de plus, donc qui étaient pas là avant parce que la 30 n'était pas là, donc qui seraient sur l'autoroute 30 en période de pointe du matin, et avec un effet surtout de diminution de trafic sur la route 132 derrière. Et l'effet qu'on a rendu dans l'échangeur Turcot, ici, est très faible.

2155 Donc, aux heures de pointe, aux périodes de pointe du matin, on ne s'attend pas que le projet de la 30 va venir avoir un effet significatif rendu aussi loin à l'intérieur de l'Île de Montréal. Il va y avoir des différences légères sur les deux ponts, des diminutions de trafic sur les deux ponts. Même, en fait, ici, ce n'est même pas des diminutions, c'est des variations positives sur les deux ponts de l'ouest de l'Île.

2160 Donc, il n'y a pas d'effet significatif de l'autoroute, de la présence de l'autoroute 30 sur la diminution du trafic au centre de l'agglomération. La raison c'est que, on pense beaucoup des fois que les camions vont faire le tour de Montréal et tout ça, mais les camions et la majorité des gens qui s'en viennent là ont affaire sur l'île de Montréal. En pointe du matin, les gens vont travailler. Ils vont travailler sur l'île de Montréal. C'est là que sont les emplois, dans le West Island et toute l'activité industrielle, l'activité commerciale est concentrée quand même beaucoup dans les grands parcs industriels de l'ouest, de Ville Saint-Laurent, Dorval, Pointe-Claire et aussi bien à Lachine, à Lasalle et tout ça. Donc, le contournement par l'autoroute 30 n'est pas une alternative pour ces gens-là, sinon il faudrait qu'ils reviennent de toute façon via le pont Mercier.

2175 Alors, c'est à peu près l'élément de réponse principal. Donc, l'autoroute 30 n'a pas comme tel un effet de report qui se répercute jusque dans l'échangeur Turcot aux heures de pointe. Ça peut être différent aux autres périodes de la journée, mais aux périodes de pointe, vu que ce sont surtout des mouvements de navetteurs et d'activités, encore là, industrielles et commerciales qui sont sur l'Île, qui demeurent sur l'Île, qui ne sont pas évacuées, il n'y a pas, donc, d'impact significatif.

LE PRÉSIDENT :

2180 Ça, ça veut dire, Monsieur Tremblay, que dans le cas de l'autoroute 30, que c'est du trafic pratiquement... l'essentiel du trafic le matin serait du trafic intra régional. C'est quoi, c'est Châteauguay, ça?

M. PIERRE TREMBLAY :

2185

Oui, oui. Bien, en fait...

LE PRÉSIDENT :

2190

C'est essentiellement des gens de Châteauguay?

M. PIERRE TREMBLAY :

2195

Vous lisez bien effectivement. C'est beaucoup des mouvements entre Châteauguay et cette région-là. On voit, c'est sûr qu'il va y avoir des diminutions aussi sur l'autoroute 20 parce qu'actuellement, peut-être que les gens faisaient le tour ici, par en arrière, parce qu'actuellement ce pont-là n'existe pas. Ça, c'est le prolongement de la 30 qui va aller se connecter dans l'axe de la 540, ça n'existait pas avant. Avant ça, les gens passaient par ici, par le pont Mgr. Langlois et puis ils faisaient le tour. Alors, évidemment, ça, ça va décharger ce segment-là. Mais effectivement, c'est beaucoup des mouvements entre cette sous-région de Valleyfield et Vaudreuil-Dorion qui font des échanges avec la région de Châteauguay, de la MRC Roussillon. Alors, la 30 va agir beaucoup pour ces gens-là.

2200

2205

C'est sûr qu'elle va capturer aussi des mouvements de grand transit, mais ce sont des quantités marginales de grand transit Ontario, États-unis. Par exemple, Ontario, Provinces atlantiques, aux heures de pointe, ce n'est pas des quantités significatives.

LE PRÉSIDENT :

2210

Très bien. Je vous remercie. Donc, ça répond à la question pour l'influence de ces deux projets sur le trafic sur l'échangeur Turcot.

Mme CAROLE THÉRIAULT :

2215

Bien, je suis un peu surprise parce que plus on en parle, plus je me rends compte que l'autoroute dite pendulaire devient, finalement, capte plus de trafic que l'autoroute nationale nord-sud. Est-ce que je me trompe dans ma compréhension du dossier?

LE PRÉSIDENT :

2220

À la compréhension. Oui, Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2225

Essentiellement, je pense que les données de circulation concernant les différents mouvements sur l'autoroute 20, 720 et sur la 15 nord-sud sont disponibles au niveau de l'étude d'impact, au niveau de la figure 24, essentiellement, dans l'étude d'impact. On y présente les débits moyens quotidiens prévu en 2016 au même endroit. Donc, la figure 2003 présente les

2230 débits 2016 anticipés sans le projet et la figure 24, les débits moyens anticipés pour 2016, mais avec le projet. Je pense qu'essentiellement l'ensemble de l'information est là.

2235 Je n'ai pas ces figures-là sous la main, essentiellement, mais je crois que monsieur Godard pourrait venir répondre à cette question avec plus de précision sur les débits dans l'axe est-ouest et dans l'axe nord-sud. Je n'ai pas eu l'occasion de présenter monsieur Godard, c'est sa première intervention. Monsieur Godard est ingénieur, associé et chargé de projet transport en circulation chez Cima Plus. Il est responsable du volet circulation dans le cadre du projet pour le consortium SNC-Cima qui réalise l'avant projet préliminaire.

2240 **M. FRANÇOIS GODARD :**

Bonjour, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

2245 Bonsoir.

M. FRANÇOIS GODARD :

2250 Bonsoir. Je vais vous présenter une figure qui illustre les débits journaliers moyens dans l'échangeur Turcot pour l'horizon 2016. Pour 2016, c'est 296 000 véhicules dans l'échangeur Turcot. En 2003, pour le même endroit, c'était 280 000 véhicules. Donc, en 2016 avec l'augmentation de la demande par les développements, ça va représenter 296 000 véhicules. Ce qu'il faut comprendre, pour 296 000 véhicules, c'est les 12 mouvements dans l'échangeur Turcot qui représentent, disons, un indicateur de l'achalandage.

2255 Ce qu'il faut observer pour la partie sud, on a 121 000 véhicules au sud de l'échangeur Turcot, 164 000 véhicules pour la partie Décarie et 153 000 pour la partie de l'autoroute 20. Ça c'est pour le statu quo, sans le projet. Ensuite, sur l'autoroute 720, c'est 187 000 véhicules.

2260 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Quand on parle de statu quo, ici, c'est essentiellement si en 2016 on ne faisait absolument rien, autre que de réparer les structures existantes puis maintenir le projet.

2265 **M. FRANÇOIS GODARD :**

2270 Ici, on a, avec le projet de l'échangeur Turcot réaménagé. On représente, sans le statu quo, c'est 196 000, on monte à 304 000 véhicules par jour. Ce qu'il faut comprendre, ici, ce n'est pas des nouveaux véhicules, des nouveaux déplacements qui sont créés dans la région de Montréal, c'est plutôt essentiellement des véhicules qui circulaient sur le réseau local et maintenant qui empruntent l'échangeur Turcot. Donc, ce n'est pas des nouveaux déplacements dans la région de Montréal.

2275 Et puis en termes de variation avec l'échangeur Turcot, on voit que c'est quand même
très, très minime comme augmentation avec le réaménagement, c'est moins de 3% d'écart. Les
plus grosses variations c'est sur l'autoroute 20 à l'ouest du complexe Turcot. Ici, pourquoi qu'on
observe comme une augmentation de 11 000 véhicules? C'est essentiellement c'est que
beaucoup de déplacements locaux qui empruntaient le réseau local, maintenant qui empruntent
2280 comme l'autoroute 15 et l'autoroute 20 ensuite. Donc, c'était des véhicules qui étaient sur le
réseau local qui empruntent les voies rapides, maintenant.

LE PRÉSIDENT :

2285 Ça, ce serait principalement entre autres causé par le réaménagement des principales
entrées et sorties de l'autoroute, de l'échangeur sur le réseau local qui serait plus accessible. C'est
ce qu'on doit comprendre?

M. FRANÇOIS GODARD :

2290 C'est qu'il est plus accessible, mais aussi ce qu'il est plus fonctionnel, l'échangeur, il
remplit mieux sa fonction. Entre autres, comme l'accessibilité dans le secteur De La Vérendrye, ce
qu'on a observé avec les simulations, c'est que les gens vont davantage utiliser les voies rapides
au lieu d'utiliser la rue de l'Église et la rue Monck. Un autre aspect, c'est la rue St-Jacques ici. La
manière que c'est fait, c'est qu'on donne moins d'attractivité pour le réseau local et les usagers
2295 empruntent davantage les voies rapides.

LE PRÉSIDENT :

2300 Oui, Monsieur King?

M. NORMAN KING :

2305 Excusez-moi, c'est parce que je ne vois pas les chiffres, pourriez-vous juste lire les chiffres
avec le projet dans les quatre directions s'il vous plaît?

M. FRANÇOIS GODARD :

2310 O.K. Pour la zone d'indicateur qui est l'échangeur Turcot, les 12 mouvements, on a
296 000 pour la situation statu quo et 304 000 véhicules pour la situation avec le projet. Pour la
partie de l'autoroute Décarie qui est au nord, on a 164 000 pour la situation du statu quo et
165 000 véhicules/jour avec le projet. Si on va dans la partie sud, pour la situation, le statu quo
c'est 121 000 et avec le projet, c'est 126 000 véhicules/jour.

2315 Pour la partie de l'autoroute 20, 153 000 véhicules/jour pour le statu quo et 164 000 véhicules/jour avec le projet. Pour le secteur de l'autoroute 720, c'est 187 000 véhicules/jour pour le statu quo et 190 000 véhicules/jour avec le projet.

Ces chiffres-là sont tout disponibles dans l'étude d'impact sur l'environnement.

2320 **Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :**

Est-ce que je dois comprendre qu'en ce moment 280 000 véhicules et avec le projet en 2016 ce serait 304 000, donc une augmentation d'à peu près 7% de circulation. Est-ce que c'est ça?

2325

M. FRANÇOIS GODARD :

280 000 véhicules/jour c'est en 2003, et le 296 000 indiqué sur le projet, qui est pour la même géométrie, mais en 2016, c'est 296 000. La différence provient, ça provient, comme l'augmentation de l'économie, de la démographie et c'est ce que monsieur Tremblay a présenté hier, un peu, au niveau des prévisions, les prévisions tendanciennes. Donc ça, ce n'est pas le projet, le 296 000, c'est par rapport à l'augmentation de la demande régionale du déplacement, mais due par l'augmentation de la démographie et du développement commercial.

2330

2335 **Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :**

Donc, ce n'est pas une augmentation à cause du projet, c'est tous les facteurs autour?

M. FRANÇOIS GODARD :

2340

Si on ne fait pas le projet, c'est 296 000 véhicules. Donc, la différence avec le projet, c'est qu'on observe plus de véhicules dans l'échangeur Turcot, il y a une différence de moins de 3%, mais c'est, en contre partie, c'est une diminution de circulation sur le réseau local et sur d'autres axes autour.

2345

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :

Merci.

2350 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2355

Actuellement, on est à peu près aux environs de 290 000 véhicules/jour. Donc, il y a eu une augmentation depuis 2003 de l'ordre de 10 000 véhicules dans l'échangeur.

LE PRÉSIDENT :

2360 Oui. Madame Thériault?

Mme CAROLE THÉRIAULT :

2365 Je vais me réinscrire parce que j'ai un paquet d'autres questions, là, comme est-ce qu'on est en train finalement de transformer... est-ce que c'est une deuxième Métropolitaine parce que l'autoroute qui fait la fonction est-ouest, qui traverse Montréal, c'est la Métropolitaine, est-ce que ça va faire une pression ensuite pour justifier le développement de la rue Notre-dame dans l'est pour avoir une deuxième Métropolitaine.

2370 Mais j'aimerais revenir à AccèsLogis comme la solution de relocalisation proposée par le MTQ puis la Ville, qui est une solution convenable que pour très peu d'expropriés puisque c'est assorti de conditions : la grandeur, ça ne tient pas compte des besoins, des particularités, ça ne tient pas compte d'équivalences actuelles qu'on a. C'est un moule dans lequel doivent se conformer des gens qui n'ont pas demandé d'être expropriés, puis tout ça. C'est pour imposer des nouvelles normes, changer une bretelle qui actuellement embranche de Décarie, du côté... on veut la déplacer de la gauche vers la droite, alors que telle qu'elle est maintenant, elle est protégée parce qu'il y a pas de trafic qui arrive par en arrière, de l'ouest, mais, bon. En tout cas, j'ai tellement de questions, je ne sais pas où arrêter.

2380 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, laquelle vous souhaitez poser?

Mme CAROLE THÉRIAULT :

2385 Bien, l'AccèsLogis, là.

LE PRÉSIDENT :

2390 Sur l'AccèsLogis?

Mme CAROLE THÉRIAULT :

2395 J'ai trouvé l'attitude de monsieur Fréchette de la Ville de Montréal assez paternaliste tantôt, là, parce qu'il faut rentrer dans un moule pour... je n'ai plus le choix de choisir la grandeur. Si je suis une personne, bien, je vais être logée, on va déterminer que j'ai besoin d'un trois et demi, je n'ai pas à choisir. Je ne pourrai pas amener mes chiens avec moi. Il faut que je vive d'une certaine manière puis tout ça, c'est bouleversé par du béton, de l'autoroute.

2400 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. C'est ce qu'on comprenait, qu'il y avait des critères d'attribution.

2405 **Mme CAROLE THÉRIAULT :**

Qui ne sont pas convenables.

LE PRÉSIDENT :

2410 C'est ça, mais plus spécifiquement avez-vous une question?

Mme CAROLE THÉRIAULT :

2415 Ah, bien, la question... Je ne sais pas, pourquoi est-ce qu'on s'acharne sur le Village des Tanneries, là, ça fait deux fois qu'on passe à la casserole en 40 ans.

LE PRÉSIDENT :

2420 Mais vous pourrez venir nous présenter un mémoire dans lequel vous pourrez traiter de ce qui vous tient à cœur en relation avec les impacts du projet. Vous êtes la bienvenue. Vous n'avez qu'à vous inscrire en arrière, vous pouvez dès maintenant signifier votre intention de mémoire.

Mme CAROLE THÉRIAULT :

2425 Merci.

LE PRÉSIDENT :

2430 Alors, c'est moi qui vous remercie. Alors, nous allons faire une petite pause de 15 minutes. Nous allons recommencer à 21h 15.

PAUSE

LE PRÉSIDENT :

2435 Nous allons maintenant inviter monsieur Frédéric John à s'avancer. Bonsoir, Monsieur.

M. FRÉDÉRIC JOHN :

2440 Bonsoir, Monsieur, Madame. J'ai plusieurs questions. D'abord, je veux savoir où il y a des stations d'échantillonnage de la qualité d'air qui ont été employées pour établir les prévisions des effets de poussière et d'émissions de voitures et des camions. Ça veut dire où étaient les stations d'échantillonnage?

2445 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Dubé?

2450 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Monsieur le président, je vais inviter monsieur Bruno Dupré... pardon, non. André Boilard. Monsieur Boilard est ingénieur spécialisé en modélisation de la dispersion atmosphérique, il travaille pour le consortium Dessau-SM et il est responsable de la réalisation de l'étude sur la qualité de l'air. Je crois aussi qu'on va pouvoir vous présenter un visuel sur la position des stations.

2455

M. ANDRÉ BOILARD :

Comme vous le voyez, Monsieur le président, Monsieur et Madame les commissaires, comme vous le voyez à l'écran, ce qu'on a utilisé comme stations d'échantillonnage de l'air ambiant, ce sont des stations qui sont dans l'environnement quand même assez proche du complexe Turcot.

2460

La station la plus rapprochée, c'est la station de Verdun où il y a des mesures des oxydes d'azote. Malheureusement, les autres contaminants ne sont pas mesurés à cette station-là sauf l'ozone, mais cette station-là est située, elle n'est pas exactement dans la zone d'étude, mais elle est tout à fait proche, elle est à peu près à un kilomètre de l'échangeur.

2465

Dans le cas des autres contaminants plus problématiques, on a choisi la station de l'échangeur Décarie, qui est la station numéro 28, qui se trouve dans un environnement où le débit de circulation est à peu près similaire à celui de l'échangeur Turcot.

2470

Pour ce qui est des mesures de composés organiques volatiles plus spécifiques, on a utilisé, dans le cas du benzène, la station Maisonneuve qui est plus près du centre-ville, et dans le cas du formaldéhyde, la station de l'aéroport de Montréal.

2475

M. FRÉDÉRIC JOHN :

Il me semble que si vous regardez où ont été établies les stations d'échantillonnage Maisonneuve et Décarie au coin de Mont-Royal, les deux sont en haut de la falaise, et qu'on voit la différence entre la falaise en haut, Westmount, et le centre-ville est plus au nord, et Saint-Henri où toute la poussière, toutes les émissions tombent des autoroutes en direction de la vallée à côté de la falaise.

2480

Je pose la question. On m'a dit que vous aviez établi des stations d'échantillonnage temporaires sur Notre-Dame Est, est-ce que vous avez prévu d'établir une station temporaire d'échantillonnage dans les environs de St-Jacques, St-Rémi, de Courcelles, en bas de la falaise?

2485

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2490 Oui. Il y a effectivement un suivi qui est prévu à l'intérieur du projet, qui va être mis en place pendant les travaux et durant les phases d'exploitation du projet.

2495 Quelle forme ces stations... est-ce que ça sera des stations permanentes, des stations temporaires? Ça reste à définir. Les stations permanentes sur le territoire de l'île de Montréal sont opérées par la Ville et sont la propriété de la Ville essentiellement. Donc, il faudra voir si la Ville a un intérêt à avoir une station permanente dans le secteur, mais essentiellement il va y avoir des mesures de la qualité de l'air autant lors de la période de construction que lors des différentes phases d'exploitation subséquentes.

2500 **M. FRÉDÉRIC JOHN :**

2505 Si je comprends bien, on est actuellement en train de décider s'il faudrait faire les travaux qui sont prévus et que vous allez attendre jusqu'à ce que la décision soit prise et vous êtes pleinement en train de faire les travaux pour avoir les informations sur les effets de la poussière et l'effet de la falaise sur la situation où des personnes qui restent dans le secteur résidentiel de Saint-Henri. Est-ce que c'est vrai?

LE PRÉSIDENT :

2510 Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2515 Mais essentiellement, écoutez, il y a une étude sur la qualité de l'air qui a été produite. Cette étude a été jugée recevable et donc représentative de la situation actuelle. Dans cette étude-là on présente la situation actuelle, la situation future sans le projet et la situation avec le projet. Cette étude-là a été jugée recevable par les experts en qualité de l'air du MDDEP. Donc, on peut prétendre qu'elle est faite selon les règles de normes et que les résultats reflètent la situation actuelle, indépendamment de la géométrie ou la de morphologie du terrain dans le secteur.

2520 Donc, les stations qui ont été utilisées ont été jugées suffisamment représentatives de la situation actuelle à l'intérieur du périmètre du projet, pour que les données puissent être utilisées avec un niveau de précision acceptable.

2525 **M. FRÉDÉRIC JOHN :**

Est-ce que ça veut dire que vous pensez que la morphologie et la géographie n'auraient aucun effet sur la poussière et la diffusion de l'émission des voitures?

2530 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Là-dessus, je vais laisser monsieur Boilard répondre, parce que je ne suis pas un spécialiste en qualité de l'air. Tout ce que je peux vous dire c'est que l'étude qui a été faite à été jugée donc recevable par les gens du MDDEP qui ont jeté un regard dessus, indépendant, et donc, je présume qu'ils ont tenu compte de cette information-là. Mais je vais laisser monsieur Boilard répondre sur la question de l'impact de la morphologie du terrain sur les résultats ou la représentativité des données qui ont été... les études qui ont été faites.

2540 **LE PRÉSIDENT :**

Comment l'interpolation ou l'extrapolation, ça dépend de quel point de vue on se base, a été faite pour arriver aux conclusions sur les données.

2545 **M. ANDRÉ BOILARD :**

Pour ce qui est des particules en suspension, comme monsieur King le mentionnait tout à l'heure, il y a quand même un niveau de fond qui est à peu près similaire dans toutes les stations de l'île de Montréal. Donc, il faut conclure que ces polluants-là sont transportés par les vents qui baignent la Ville de Montréal d'une manière assez uniforme.

2550 Pour ce qui est des autres contaminants, c'est au niveau du monoxyde de carbone et des oxydes d'azote, ce sont surtout des contaminants qui sont émis par le transport routier. Alors, le fait d'avoir des stations d'échantillonnage qui sont situées à proximité des axes routiers nous donnent une bonne représentativité de ce qu'on a comme concentrations dans le secteur.

2555 **M. FRÉDÉRIC JOHN :**

2560 Est-ce qu'on peut changer pour parler de celui de Verdun? C'est quoi la géographie autour de la station de l'échantillonnage de Verdun? Est-ce que c'est ouvert? Un terrain plutôt plat ou est-ce que c'est montagneux et avec des falaises comme ça existe ici? Je note que ce n'est pas loin de la rivière. Est-ce que le vent passe par cette station différemment qu'autour de l'échangeur Turcot?

2565 **M. ANDRÉ BOILARD :**

La station de Verdun se trouve à proximité du boulevard Atwater. Elle se trouve dans un milieu qui est quand même relativement plat, mais elle est dans des conditions qui sont à peu près semblables à celles de l'aéroport de Montréal.

2570 Donc, au niveau de la distance par rapport au fleuve, on est à peu près à la même distance que l'aéroport de Montréal, donc on peut présumer qu'elle est influencée par le même type de vent.

M. FRÉDÉRIC JOHN :

2575 Est-ce que c'est possible d'établir une station d'échantillonnage temporaire plus près que l'échangeur Turcot pour savoir exactement c'est quoi la situation autour de l'échangeur Turcot?

LE PRÉSIDENT :

2580 Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2585 Ça serait possible d'établir des stations n'importe où sur le territoire de l'île de Montréal, Monsieur le président. La problématique ne réside pas en une connaissance de la situation ponctuelle actuelle, c'est qu'il faut avoir un suivi sur plusieurs années pour faire un suivi de l'évolution des différentes concentrations dans le temps autour du périmètre de la station.

2590 Donc, essentiellement, avant d'avoir des données suffisamment étayées pour supporter l'étude, une étude d'impact, on aurait besoin d'un suivi sur une très longue période de cette station-là, pour pouvoir s'en servir pour faire essentiellement une étude ou appuyer les études en termes de qualité de l'air.

LE PRÉSIDENT :

2595 J'aurais une question au ministère du Développement durable. Donc, dans l'analyse de la qualité des données de la qualité de l'air, votre jugement professionnel à cet effet-là, est-ce que les données sont de bonne qualité par rapport à ce que vous voyez habituellement dans différents projets où il est question de la qualité de l'air?

2600

M. HERVÉ CHATAIGNIER :

2605 Comme l'a dit monsieur Dubé, l'étude est relativement classique. Elle a été soumise à nos experts. D'ailleurs, notre expert va être ici demain. Et puis le modèle a été jugé acceptable et la méthodologie a été jugée acceptable et c'est ce qu'on retrouve. Et quant au programme de suivi, on retrouve la même chose pour l'autoroute 25 où suite, avant l'exploitation du projet, on a demandé au promoteur d'installer six stations temporaires le long de l'autoroute 25, justement pour valider les impacts à court et à moyen terme du projet sur la qualité de l'air.

2610 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, on peut présumer que vous exigeriez des choses similaires pour le projet de l'échangeur Turcot?

2615 **M. HERVÉ CHATAIGNIER :**

2620 Bien, c'est difficile de présumer tout de suite, parce qu'il faut dire que dans le cadre de l'autoroute 25, c'est une des premières, on a exigé un suivi assez détaillé avec des stations d'échantillonnage temporaires qui appartiendront à la Ville et qui vont être gérées et payées et opérées par le MTQ, mais c'est une possibilité.

LE PRÉSIDENT :

2625 Très bien. Je vous remercie. Monsieur John?

M. FRÉDÉRIC JOHN :

2630 Est-ce que j'ai raison que vous avez établi une station temporaire d'échantillonnage sur Notre-Dame Est?

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dubé?

2635 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

C'est en dehors du périmètre du projet. Il faudrait que je vérifie puis que je vous revienne demain avec cette information-là.

2640 **LE PRÉSIDENT :**

Revenir plus tard? Très bien. Vous pourriez vérifier l'information demain matin?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2645 Monsieur le président, on me confirme qu'effectivement il y a eu une station d'implantée dans le cadre du projet Notre-Dame Est.

LE PRÉSIDENT :

2650 Très bien, je vous remercie. Monsieur John?

M. FRÉDÉRIC JOHN :

2655 Est-ce que vous avez fait des études ou regardé des études sur les effets des remblais,
des autoroutes établies sur des remblais, sur le changement d'air et sur les effets que la poussière
et les émissions des voitures et des camions qui tombent des autoroutes 720, 20 et 15 qui arrivent
à l'échangeur Turcot, est-ce que vous avez fait des études pour voir les effets sur l'échange de l'air
dans le quartier ouest de Saint-Henri ou, disons, dans des situations similaires? Est-ce que vous
2660 avez fait des études, regardé des études sur les effets des remblais sur l'échange de l'air?

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dubé?

2665

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Comme on a mentionné antérieurement, si on prend une variation de plus ou moins un
mètre, c'est 40% des voies qui sont sur des remblais. Si on prend une variation de plus ou moins
2670 deux mètres, on parle d'à peu près 20% des superficies qui sont sur des remblais.

Il n'y a pas eu d'études de faites pour modéliser l'écoulement de l'air dans le secteur en
termes de flot et de voir si ces remblais-là créaient une situation différente en termes de la
dispersion. Par contre, ce que je peux vous dire c'est qu'on a une étude en cours au niveau d'un
2675 bilan thermique associé, justement, à la démolition des massifs importants de béton dans le
secteur, et le remplacement de ces massifs-là par des zones plus végétalisées, pour voir
justement l'effet en termes de... cet effet-là de la future géométrie proposée au niveau des îlots de
chaleur en milieu urbain. Et dès que ce sera disponible, on pourra vous la donner.

2680 Essentiellement, j'aimerais aussi passer la parole à monsieur Boilard qui va vous parler
plus en détail des effets de la topographie, de la hauteur des chaussées et des vents sur la
dispersion dans les quartiers avoisinants.

M. ANDRÉ BOILARD :

2685

Dans les modèles qu'on utilise, on tient compte de la topographie et de la hauteur des
bretelles par rapport au sol et puis ce que je peux vous dire c'est que les remblais qui sont prévus
dans le cadre du projet n'ont pas une hauteur tellement élevée, on parle d'à peu près 8 mètres,
dans le cas maximum. Alors, les vents qui viennent affecter le secteur sont mélangés dans une
2690 couche qui peut atteindre jusqu'à un kilomètre de hauteur. Donc, 8 mètres par rapport à un
kilomètre, c'est vraiment très peu et ça n'a pas vraiment d'influence significative.

M. FRÉDÉRIC JOHN :

2695 Juste un commentaire. Je vois que vous avez regardé la topographie des remblais pour bien examiner les effets du vent, mais que vous n'avez pas tenu compte de ça dans les échantillonnages qui sont la base des données sur les effets d'émissions dans la région. C'est juste un commentaire.

2700 **LE PRÉSIDENT :**

Le promoteur pourrait commenter votre commentaire. Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2705 Bien, en fait, au niveau de la topographie, évidemment, on a tenu compte autant que possible de ce qu'on pouvait contrôler, c'est-à-dire les élévations des différents tronçons du complexe. En ce qui concerne la position des stations d'échantillonnage, ça a été décidé par la Ville de Montréal. Donc, on n'avait aucun contrôle là-dessus.

2710 **LE PRÉSIDENT :**

Les données viennent du réseau de la qualité de l'air.

2715 **M. FRÉDÉRIC JOHN :**

 Oui, mais est-ce que ça veut dire... si je comprends bien, c'est la Ville de Montréal qui a établi où sont les stations d'échantillonnage, et malgré que vous ayez prévu une étude de l'effet environnemental, vous n'avez pas pensé établir aucune station temporaire pour vérifier les effets de la topographie près de la falaise. Si je comprends bien, c'est ça?

2720 **LE PRÉSIDENT :**

 C'est ce qu'on doit comprendre. Il n'y a pas de station temporaire sous le site de l'échangeur Turcot actuellement.

M. ANDRÉ BOILARD :

2730 En fait, pour avoir des données représentatives, il faut que cette station-là soit implantée pour une période de temps très longue. On parle d'au moins une année dans le cadre du projet.

M. FRÉDÉRIC JOHN :

2735 On parle de combien...

M. ANDRÉ BOILARD :

Ça prend au moins un an de données pour avoir des données qui sont représentatives.

2740 **LE PRÉSIDENT :**

Vous comprenez, Monsieur John, c'est la réponse. Si vous êtes insatisfait, vous pouvez nous faire un mémoire pour donner votre point de vue sur les stations d'échantillonnage.

2745 **M. FRÉDÉRIC JOHN :**

Oui. J'ai d'autres questions, mais c'est dans une autre ligne, je ne sais pas si j'ai le droit de les poser ou non?

2750 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, je peux vous laisser poser une autre question, vu qu'essentiellement ça portait sur la qualité de l'air. On peut considérer vos questions sur la qualité de l'air comme une question. Je vais vous laisser poser une autre question.

2755

M. FRÉDÉRIC JOHN :

Mais ce n'est pas sur la qualité de l'air, c'est plutôt...

2760 **LE PRÉSIDENT :**

Allez-y. Je vous laisse une autre question.

M. FRÉDÉRIC JOHN :

2765

O.K. Je veux savoir si vous avez calculé, vous avez des études sur le nombre d'accidents à l'entrée de la 15, 20 et 720 actuellement? Si vous avez des études, vous avez consulté des études sur le nombre d'accidents par année sur la bretelle qui lie la 15 à la 20, 720?

2770 **LE PRÉSIDENT :**

Vers?

M. FRÉDÉRIC JOHN :

2775

Disons dans les deux directions, mais surtout dans la direction sud, ça veut dire de la 15 jusqu'au, soit en allant vers le pont Champlain ou vers le centre-ville. Il y a actuellement une connexion et c'est cette connexion qui est dans l'échangeur Turcot où la 15 continue pour se joindre à la 20 et la 720 pour aller soit vers le pont Champlain, soit vers le centre-ville.

2780

Et je pose la question si vous avez examiné ou fait des études sur... je suppose aussi que ça prend du temps, est-ce que vous avez consulté des études sur le nombre moyen d'accidents par année sur ces bretelles?

2785

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dubé?

2790

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Oui, Monsieur le président, on a effectivement un bilan du nombre d'accidents pour les années 96 à 2006. J'aimerais inviter monsieur Pascal Dansereau, qui est géographe spécialiste en sécurité routière depuis 15 ans au ministère des Transports, qui a, encore une fois, supervisé l'étude de l'évaluation de la sécurité routière pour les structures ou les ouvrages du complexe Turcot.

2795

M. PASCAL DANSEREAU :

Petite rectification à la période d'étude, c'est 94 à 99, qu'on a fait l'étude. L'étude avait été faite, a été terminée en 2004 et, oui, on a tout fait une couverture complète des accidents dans le secteur du complexe Turcot.

2800

2805

Dans le cas, si je comprends bien, c'est dans l'axe de la 15 Sud. Si on prend la 15 Sud dans la totalité, donc qui part à peu près de Sherbrooke jusqu'à peu près après l'entrée De La Vérendrye, si je prends mes statistiques, la 15 Sud c'est pour une période de six ans, bien, c'est 698 accidents qui se sont produits.

2810

Essentiellement dans ce secteur-là, les concentrations qu'on a plutôt observées, c'est sûr qu'il y avait au niveau de l'entrée Girouard, l'entrée Girouard qui est une zone de convergence qui était très courte, en fait.

M. FRÉDÉRIC JOHN :

2815

Mais si je comprends bien, les études ça va des accidents de Sherbrooke à De La Vérendrye, c'est ça?

M. PASCAL DANSEREAU :

2820

Oui, qui était comme la portion qui était incluse dans le complexe Turcot.

M. FRÉDÉRIC JOHN :

2825 Oui, mais il me semble que les changements qui auront lieu... Moi, je parle surtout parce que si je comprends bien ce qu'il va faire, il va changer pour la descente de la 15 jusqu'à la 20, 15 et continuation de 20, mais au Turcot, qu'il va changer le côté de l'entrée de la 15 au 720, et c'est pour ça qu'il va démolir les maisons, que ça va être un changement du côté des bretelles. Est-ce que c'est vrai?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2830 Juste pour corriger un point d'information ici, là, il semble y avoir une perception à l'effet que le fait de fusionner le mouvement 15 Sud, 720 Est par la gauche, qui est le cas actuellement, versus dans le concept qui est proposé de fusionner ce mouvement-là par la droite, ici, essentiellement, et essentiellement il y a un gain en termes de sécurité à faire ça, donc monsieur 2835 John souligne que ce changement-là est à l'origine des expropriations dans les rues, sur la rue Cazalais et St-Rémi, n'est pas un fait, ça prend le même espace pour les deux concepts.

2840 Donc, essentiellement, juste pour corriger cette perception-là, que ce mouvement-là de fusion de voies, qu'il se fasse par la gauche ou par la droite, requiert le même espace ou approximativement le même espace et ce n'est pas la raison pour laquelle il y a des expropriations dans le projet.

2845 Maintenant, je vais laisser monsieur Dansereau préciser quels sont les bénéfices de cette fusion-là par la droite plutôt que par la gauche dans ce secteur-là.

M. PASCAL DANSEREAU :

2850 Ce qu'on voit dans la littérature... mais pour mentionner que le modèle mathématique qui a été développé, on n'a pas tenu compte, en fait le modèle ne permettait pas encore de tenir compte, parce qu'il n'existait pas, au moment qu'on a fait le modèle mathématique, il n'existait pas de fonction de performance pour lorsqu'on élimine des entrées qui sont à gauche ou des sorties puis on les passe à droite.

2855 Cependant, il y a une nouvelle étude qui est sortie en 2009 qui mentionne comme quoi que le fait de passer... en fait, ce que dit l'étude, c'est que les entrées à gauche sont 3,8 fois plus dangereuses que les entrées à droite ou entrées tout confondu, et c'est le même ratio pour la question de la gravité des accidents.

2860 Donc, sans pouvoir le quantifier actuellement, le fait d'avoir passer maintenant l'entrée à droite, on peut s'attendre à voir nécessairement un gain de sécurité.

M. FRÉDÉRIC JOHN :

2865 Si je comprends bien, vous n'avez pas d'étude sur les accidents sur la bretelle qui entre à gauche sur la 720, de la 15, vous avez seulement la quantité des accidents de Sherbrooke jusqu'à De La Vérendrye?

M. PASCAL DANSEREAU :

2870 Non. On a une couverture complète de tous les accidents partout dans le complexe Turcot. Si vous voulez avoir exactement le nombre d'accidents qu'il y avait dans la bretelle 15 Sud, 720 Est, dans l'actuel, je peux vous le donner.

M. FRÉDÉRIC JOHN :

2875 J'aimerais bien l'avoir.

LE PRÉSIDENT :

2880 Les données de ce bilan sont-elles déjà déposées ou c'est de l'information nouvelle?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2885 Pendant que monsieur Dansereau chercher l'information, je voudrais vous présenter essentiellement les sites d'accidents répertoriés. Donc, vous avez en rouge les accidents qui se sont produits dans l'échangeur, aux abords de l'échangeur Turcot; chaque point rouge représente un incident depuis...

M. PASCAL DANSEREAU :

2890 En fait, l'inventaire qu'on a, nous, chez nous, c'est de 94, maintenant, jusqu'en 2007, mais au moment qu'on a fait l'étude de besoin qui était au début des années 2000, on avait donc pris au-delà de même ce qu'on fait au niveau des études, habituellement on prend des périodes de trois ans, là, pour avoir une étude encore plus étoffée, on a décidé de prendre deux blocs de trois ans, donc qui fait un total de six ans.

2895
2900 Donc, pour répondre à votre question, voulez savoir, dans la bretelle, le mouvement 15 Sud, 720 Est, alors pour la période 94-99, c'est 48 accidents qui ont été répertoriés à l'endroit de cette bretelle-là, pour une proportion par contre de corporel de 29%.

LE PRÉSIDENT :

2905 Et les données complètes du bilan, est-ce qu'elles ont été déposées ces données-là ou elles ne le sont pas?

M. PASCAL DANSEREAU :

2910 Bien, en fait, l'étude de besoin, oui, elle était disponible, je ne sais pas sur le... elle est sûrement disponible, mais je pense qu'elle était disponible dans les Centres de doc., parce que je sais que monsieur Brisset en avait pris connaissance de l'étude comme telle. De l'étude de besoin.

Mme ANNE PELLETIER :

L'étude des besoins, on va la rendre disponible demain, là.

2915 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Donc, on peut avoir pour d'autre, pour d'autres bretelles l'information va être disponible. Très bien. Ça vous va, Monsieur John?

2920 **M. FRÉDÉRIC JOHN :**

Oui. Je pense. Est-ce qu'il y a aussi des études qui ont été faites... Si je comprends bien, ce que vous allez faire, vous allez faire que les courbes soient moins raides et qui va avoir le résultat de pas seulement augmenter la vitesse, et c'est dans ce sens-là que vous allez augmenter la capacité de l'échangeur. Vous avez parlé dans la présentation tout à l'heure, pour le projet de 4 000 voitures par jour, est-ce que ça, c'est la capacité ou c'est le moyen que vous attendez?

2925

LE PRÉSIDENT :

2930 Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2935 Vous avez mentionné essentiellement qu'on adoucissait les courbes pour faire augmenter la vitesse, ce n'est pas le cas, la vitesse affichée demeure 70 kilomètres/heure. Donc, essentiellement, l'objectif de l'adoucissement des courbes, l'ajout d'accotements puis l'allongement des longueurs de convergence et de divergence c'est essentiellement d'améliorer la sécurité dans l'échangeur, les vitesses demeurent les mêmes.

2940 Je m'ai pas bien saisi la question?

LE PRÉSIDENT :

2945 La capacité, disons que la capacité théorique...

M. FRÉDÉRIC JOHN :

2950 Vous avez parlé de 304 000, vous avez eu une carte dans laquelle il y avait des chiffres et vous avez parlé, dans le projet, de 296 000 et avec le projeté... le statu quo 296 000 et avec le projet 304 000. La question que je pose, est-ce que ça, c'est la capacité ou est-ce que ça c'est le moyen que vous attendez?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2955 C'est les débits journaliers moyens anticipés. La capacité est différente parce qu'essentiellement, la capacité de l'échangeur, la pointe ne dure pas toute la journée, donc il pourrait passer beaucoup plus de véhicules dans l'échangeur Turcot.

M. FRÉDÉRIC JOHN :

2960 Mais est-ce que vous avez des chiffres sur la capacité prévue?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2965 Oui, effectivement. On a, je crois, on a une synthèse de la capacité ou des changements de la capacité dans l'étude d'impact.

M. FRÉDÉRIC JOHN :

2970 Et est-ce que je peux savoir quels sont les changements de la capacité?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2975 Je pense que je vais demander, plutôt que de m'aventurer sur un sujet que je ne maîtrise pas tout à fait, à monsieur François Godard de venir répondre à votre question au niveau des changements en termes de capacité dans l'échangeur Turcot.

LE PRÉSIDENT :

2980 Ce qui sera votre dernière question, Monsieur John.

M. FRÉDÉRIC JOHN :

2985 Merci bien, Monsieur.

M. FRANÇOIS GODARD :

2990 Bonsoir. En termes de capacité, c'est très difficile de dire la capacité d'un échangeur. Ce que j'ai présenté tantôt, qui était comme 296 000 véhicules par jour ou 304 000 véhicules moyens par jour, ça, c'était la demande anticipée dans l'échangeur Turcot. Ce qui contrôle la capacité ou l'alimentation de l'échangeur Turcot, ce n'est pas l'échangeur, la capacité même, mais les éléments qui sont en aval et en amont de l'échangeur.

2995 On sait qu'il y a des files d'attente qui sont observées dans l'échangeur Turcot, mais les files d'attente en direction sud sont causées par l'approche du pont Champlain, les files d'attente refoulent jusqu'à l'échangeur Turcot.

3000 La même chose qui est observée sur l'autoroute 20 ou la 720, c'est les éléments qui sont à l'extérieur de l'échangeur Turcot qui contrôlent la capacité ou l'alimentation de l'échangeur Turcot.

LE PRÉSIDENT :

3005 Donc, on ne peut pas établir de capacité nominale de l'équipement. C'est ce qu'on comprend.

M. FRÉDÉRIC JOHN :

Merci, Messieurs.

3010 **LE PRÉSIDENT :**

3015 Je vous remercie. Je vais maintenant inviter monsieur Jonathan Aspireault-Massé. Madame Raphaëlle Leclerc? Monsieur Pierre Lemieux? Monsieur Alexandre Carruthers? Bonsoir, Monsieur.

M. ALEXANDRE CARRUTHERS :

3020 Bonsoir. Bonsoir tout le monde, Messieurs, Dames. Je vais le faire en anglais si c'est O.K.? Okay, so I'm here as an independent urbanist and more important as a resident of St.Henri.

Traduction: Je suis ici en tant qu'urbaniste indépendant et surtout comme résidant de Saint-Henri.

Tout le monde est prêt avec leur écouteur?

3025 The St.Jacques and St.Antoine thoroughfares through St.Henri are already formidable channels of through traffic and present the neighbourhood with an important division and it's dangerous for the residents as it is now. This touches the redesign of Pullman and how traffic along the Notre-Dame access is rerouted to the St.Antoine and St-Jacques thoroughfares. The type of infrastructure that you're proposing with the Pullman redesign is of this curvilinear highway

3030 style that is meant to speed up and increase or accommodate flow. It will almost certainly have an effect on traffic along the St.Antoine and St.Jacques thoroughfares. And I came in just as you were saying that there are no studies done on local traffic which I would suggest ought to be changed before any decisions are made on this.

3035 Traduction: Les rues St-Jacques et St-Antoine à travers Saint-Henri amènent déjà une circulation considérable et divisent gravement et dangereusement le quartier pour les résidants. Ça touche le réaménagement de Pullman et la façon dont la circulation le long de Notre-Dame est déviée vers St-Antoine et St-Jacques. Le type d'infrastructure que vous proposez avec le réaménagement de Pullman avec une autoroute de deux styles curvilinéaires qui visent à
3040 accroître, à accommoder le volume de circulation, et cela aura très probablement un impact sur la circulation sur les artères St-Antoine et St-Jacques. Je suis arrivé lorsque vous disiez qu'il n'y avait pas d'étude sur la circulation locale, et je crois qu'il faut en tenir compte avant de prendre une décision.

3045 My question is, and I've two on this specific part of the infrastructure: what is your justification for that specific piece of rerouting? Why is it important to have traffic from the proposed development site to come up and down St.Antoine and St.Jacques?

3050 Traduction: Et en fait, j'ai deux questions sur cette section de l'infrastructure : comment justifiez-vous ces réaménagements de la circulation? Pourquoi est-il important que la circulation du site se fasse le long de St-Antoine et de St-Jacques?

LE PRÉSIDENT:

3055 Monsieur Dubé?

LE PRÉSIDENT :

3060 Monsieur Dubé.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

3065 Donc, si je comprends bien la question... je vais laisser madame Pelletier répondre à la question, elle semble avoir mieux compris la question que moi.

Mme ANNE PELLETIER :

Donc, on répond en français parce que l'auditoire est majoritairement en français.

3070 **M. ALEXANDRE CARRUTHERS :**

Oui, ça va. C'est beau.

3075 **Mme ANNE PELLETIER :**

Si vous voulez, je peux retraduire directement en anglais après, pour vous.

3080 **M. ALEXANDRE CARRUTHERS :**

That would be good.

Mme ANNE PELLETIER :

3085 O.K. Donc votre question, si je comprends bien, c'est pourquoi le choix dans le projet de construire le boulevard Pullman qui va finalement, selon vous, attirer de la circulation ou amener de la circulation sur les boulevards, les rues St-Jacques et St-Antoine?

M. ALEXANDRE CARRUTHERS :

3090 Oui. Surtout je veux une petite discussion sur ça, là.

Mme ANNE PELLETIER :

3095 O.K. En fait, il faut voir ici que le boulevard Pullman vient remplacer la fermeture du lien Carillon. On n'en a pas parlé encore depuis le début de l'audience. Donc, pour ceux qui sont familiers dans le secteur – on peut revenir à la carte de l'existant, s'il vous plaît. Donc, présentement, à l'intersection de Carillon et Pullman qui est ici, donc les gens qui circulent à partir de St-Rémi peuvent emprunter la rue Pullman et prendre le chemin Carillon vers le sud jusqu'à Notre-Dame pour traverser du côté ouest de l'échangeur Turcot. Donc, c'est un lien fonctionnel qui

3100 permet de passer de l'est à l'ouest, sous l'échangeur Turcot. C'est le seul lien dans ce secteur-là.

M. ALEXANDRE CARRUTHERS :

3105 Oui. Est-ce que je peux faire un petit commentaire? Là, c'est une route, donc dans l'aspect c'est-à-dire que c'est en carré. C'est pas curvilinear. It's not...

Mme ANNE PELLETIER :

3110 O.K. C'est pas sinueux, c'est ça vous voulez dire?

M. ALEXANDRE CARRUTHERS :

3115 C'est pas dans les cercles, comme les autres bretelles de l'échangeur. Bien, ce que je
veux dire est qu'une fois qu'on fait la route Notre-Dame, St-Antoine, St-Jacques dans cette forme-
là, we accommodate faster traffic at a greater volume. C'est-à-dire qu'on donne l'opportunité à les
voitures d'une plus grande vitesse et à un plus grand volume.

Mme ANNE PELLETIER :

3120 Un plus grand attrait?

M. ALEXANDRE CARRUTHERS :

3125 Oui.

Mme ANNE PELLETIER :

3130 Effectivement, vous avez bien noté, c'est justement une des raisons pour laquelle le
boulevard Pullman ici, qui va traverser du côté nord de l'échangeur entre... à partir de l'intersection
St-Rémi, St-Jacques. Donc, le boulevard Pullman va permettre de traverser de l'autre côté, en
dehors des secteurs résidentiels, pour aller rejoindre l'intersection avec la rue Notre-Dame.

M. ALEXANDRE CARRUTHERS :

3135 Oui.

Mme ANNE PELLETIER :

3140 Donc, ça, ça va canaliser la circulation en dehors de Saint-Henri, du trafic de camions, par
exemple, qui passe sur Carillon ou dans les autres rues de Saint-Henri qui vont jusqu'à la rue
Notre-Dame et, non, ils ne passeront plus par là. Ils vont passer du côté nord à l'extérieur du
secteur résidentiel.

3145 Donc, c'est un des buts visés, c'est une amélioration de sortir le camionnage.

M. ALEXANDRE CARRUTHERS :

Alors, les camions vont passer par où?

3150 **Mme ANNE PELLETIER :**

Pardon?

M. ALEXANDRE CARRUTHERS :

3155

Les camions vont passer par où?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

3160

Essentiellement, ce nouveau lien-là, Pullman, chaque secteur dans le projet a fait l'objet de discussions spécifiques et de modélisation avec les arrondissements concernés. Donc quand par exemple on a refait le secteur La Vérendrye, la grille de rues locales, et cetera, on s'est assis avec les gens en circulation des arrondissements. Ça a été le cas du secteur ici, où on a assis autour de la table les gens de Notre-Dame-de-Grâce, les gens de Saint-Henri, et on nous a demandé :
3165 est-ce qu'il y aurait possibilité, en refaisant, en limitant le lien Carillon à cause de problématiques physiques ici, c'est un lien à deux plus deux voies, de recréer ce deux plus deux voies là plus fonctionnel, vers St-Antoine, St-Jacques, pour essentiellement deux choses : la première chose, c'est d'éviter le transit de circulation dans le quartier résidentiel le long de la rue Notre-Dame, de un. Et l'autre objectif, et vous voyez aussi que l'intersection est faite dans ce sens-là, par rapport à
3170 la situation actuelle où vous avez un lien, St-Jacques, vers le haut de la falaise. Essentiellement, c'est de rendre moins attractif ce lien-là, ici, qui vient permettre essentiellement du transit lorsqu'il y a de la congestion sur l'autoroute 20, ici en amont, du transit sur le boulevard St-Jacques, dans les quartiers résidentiels ici de Notre-Dame-de-Grâce.

3175

Donc, l'objectif est de maintenir une capacité actuelle au niveau de la rue Carillon qui est transposée ici et de diminuer le transit routier, quand il y a congestion dans l'axe 20, 720, de ramener ce trafic-là sur le futur boulevard Pullman.

M. ALEXANDRE CARRUTHERS :

3180

O.K. Si j'ai bien compris, alors, c'est à réduire la circulation sur Notre-Dame, là au sud de Saint-Henri...

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

3185

Ici, dans Saint-Henri.

M. ALEXANDRE CARRUTHERS :

3190

Et c'est certain que c'est un problème – et réduire la circulation sur St-Raymond.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

3195

Exactement, Notre-Dame-de-Grâce.

M. ALEXANDRE CARRUTHERS :

3200 Mais les voies St-Antoine et St-Jacques, au nord de Saint-Henri, sont déjà très occupées par les voitures et les camions et là, si on fait un lien entre Notre-Dame et St-Jacques et St-Antoine, ça va certainement augmenter la circulation sur ces deux routes-là. Mais, par exemple, j'habite juste entre les deux routes et c'est dangereux. Et c'est pour ça que c'est peut-être important d'avoir une autre étude sur la circulation locale.

LE PRÉSIDENT :

3205 Donc, c'est ça. Est-ce que le trafic augmenterait sur St-Antoine et St-Jacques?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

3210 Essentiellement, comme on reconfigure l'échangeur Turcot, il y a une amélioration en termes de fluidité dans l'échangeur Turcot. Nos études indiquent qu'il n'y a pas de changement significatif sur les boulevards principaux.

3215 Par contre, ces simulations-là sont faites, pas par secteur et je pourrais inviter un spécialiste à venir vous indiquer exactement comment ça se traduit localement.

M. ALEXANDRE CARRUTHERS :

3220 Mais vous avez dit que vous n'avez pas d'études sur la circulation locale. Alors, comment est-ce qu'on peut dire...

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

3225 Non. On n'a pas d'étude sur l'impact sur la sécurité du transit local, mais les études de circulation locale sont faites pour chaque petit secteur, mais pas à la grandeur de l'île de Montréal. Donc, essentiellement, on a des études spécifiques faites pour chaque secteur en modélisation pour voir l'interface qu'il y a entre le réseau routier local et le réseau autoroutier.

M. ALEXANDRE CARRUTHERS :

3230 O.K.

LE PRÉSIDENT :

3235 Donc, ça existe?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

3240 Ça existe. Si vous voulez, je peux demander à un spécialiste de venir vous expliquer comment ça se traduit dans le secteur sur le réseau local.

M. ALEXANDRE CARRUTHERS :

3245 C'est peut-être pas si évident que ça, parce que les gens qui ont fait une revue de l'impact, the study, the Environmental Impact Study, ont dit que c'est difficile à retirer les détails de circulation locale.

Ça, c'est mon premier point ou question.

3250 **LE PRÉSIDENT :**

Veillez nous le communiquer dans un mémoire, votre point de vue.

M. ALEXANDRE CARRUTHERS :

3255 Oui. J'ai une autre question.

LE PRÉSIDENT :

Oui?

3260

M. ALEXANDRE CARRUTHERS :

3265 Quand on fait les mémoires, on a un mois. Ce n'est pas une période de temps énorme, et on a besoin un peu de matériau ou des ressources, et je veux demander si c'est possible d'avoir the CAD files de cette carte-là. Il y a les couches, layers. Layers, on peut regarder la superficie par exemple du nouveau projet et the highway existant et on peut les manipuler pour faire notre propre recommandation. Si c'est possible de les avoir, that would be useful. Est-ce que c'est possible?

LE PRÉSIDENT :

3270

Plus spécifiquement au niveau de quelle carte?

M. ALEXANDRE CARRUTHERS :

3275 Celui-là au mur. C'est une représentation papier des plans numériques, et si c'est possible de les laisser passer publiquement à les écoles, par exemple, où les urbanistes comme moi ou bien les autres professionnels, ça peut faciliter le processus de faire, de représenter les autres alternatives.

3280 **LE PRÉSIDENT :**

Parce que ces cartes-là sont déposées dans nos centres et je crois aussi sur Internet. Celle-là a été déposée sur Internet.

3285 **M. ALEXANDRE CARRUTHERS :**

Non, pas en CAD. Not in a CAD format.

3290 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça, c'est des CAD assez lourds. Même en PDF, ça serait encore trop lourd.

3295 **M. ALEXANDRE CARRUTHERS :**

PDF, oui. On a vu les PDF, mais pas si spécifiques que ça. Je peux faire ça en Illustrator, par exemple, mais on n'a pas les voies ou les épaisseurs des routes ou bien...

3300 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Les profils?

3305 **M. ALEXANDRE CARRUTHERS :**

Non pas les bretelles, les embankments..

3310 **LE PRÉSIDENT :**

O.K.

3315 **M. ALAIN MARC DUBÉ :**

Les rampes.

3320 **M. ALEXANDRE CARRUTHERS :**

Les rampes, O.K. Can we get those?

3325 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

C'est sûr que ces informations-là sont disponibles chez nos consultants puisqu'ils les ont dessinées et que c'est dessiné tout en CAD.

M. ALEXANDRE CARRUTHERS :

Mais c'est public.

3325

LE PRÉSIDENT :

Ça dépend de la lourdeur, c'est ça. Des fichiers CAD c'est une chose.

3330

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Mais c'est comme on a mentionné ce matin, c'est de l'information très, très volumineuse. Comme je vous ai mentionné, même entre nous c'est difficile de s'échanger ça autrement que par DVD ou par CD.

3335

LE PRÉSIDENT :

Et vous avez dit que vous avez déjà offert à des gens de venir consulter sur place certains documents.

3340

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Si la Commission le souhaite, on peut le rendre public mais ça ne sera pas sur votre site web que vous allez pouvoir...

3345

LE PRÉSIDENT :

C'est ça. C'est impensable, mais vous avez déjà été ouvert, si quelqu'un vous faisait la demande. C'est ce que j'avais compris cet après-midi.

3350

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

On a offert aux gens de venir consulter sur place, effectivement, des documents dans notre bibliothèque, des documents qui ne sont pas confidentiels, mais ces fichiers-là, on ne les jamais rendu publics parce qu'essentiellement c'est trop volumineux.

3355

LE PRÉSIDENT :

Des fichiers CAD, c'est certain, on comprend ça. Mais il peut avoir moyen d'aller consulter sur place au bureau du Ministère.

3360

M. ALEXANDRE CARRUTHERS :

3365 Mais on ne peut pas travailler avec, C'est-à-dire qu'on ne peut pas les changer, les manipuler pour...

LE PRÉSIDENT :

3370 Exactement, vous ne pouvez pas.

M. ALEXANDRE CARRUTHERS :

3375 O.K. Bien, c'est dommage. Je peux... it's related. I have one more related question. It's just the difference entre the area taken up by the existing infrastructure and what is proposed, yes, and the new one, what is the difference in area, full area, not just road bed, although that would be interesting. These are calculations that we could do with the CAD file.

3380 *Traduction: J'ai une autre question connexe : la différence entre l'emprise de l'infrastructure existante et ce qui est proposé, quelle est la différence de superficie pour la totalité du projet? Pas seulement les chaussées, même si ce serait intéressant, et ce sont des calculs que l'on peut faire avec le dossier CAD.*

3385 Je peux essayer en français. La différence entre la superficie – I think – et de ce que vous avez proposé et ce qui existe...

LE PRÉSIDENT :

3390 Tout à l'heure, il a été question des différences de superficie entre l'existant et le proposé.

M. ALEXANDRE CARRUTHERS :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

3395 On peut resynthétiser les chiffres qui avaient été communiqués tout à l'heure en hectares.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

3400 Oui, rapidement, Monsieur le président. Les superficies qui appartiennent déjà au Ministère, c'est 142 hectares, which is 10,000 meters, 10 000 mètres.

M. ALEXANDRE CARRUTHERS :

3405 10 hectares?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

3410 142 hectares.

M. ALEXANDRE CARRUTHERS :

142 hectares.

3415 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Et ça comprend, ça, la cour Turcot dans son ensemble.

M. ALEXANDRE CARRUTHERS :

3420 O.K. But it's not the actual infrastructure itself.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

3425 Non. Il y a environ une centaine d'hectares associés à la cour Turcot uniquement. Donc, la superficie totale actuelle, c'est de l'ordre de 42 hectares.

M. ALEXANDRE CARRUTHERS :

3430 42. And what the existing? The existing... 42 hectares.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Les superficies à acquérir pour pouvoir construire le projet, c'est 14 hectares.

3435 **M. ALEXANDRE CARRUTHERS :**

14, O.K. Cool. That's what I want to know.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

3440 Les superficies résiduelles après la construction du projet vont être de l'ordre de 40 hectares, plus ou moins un certain nombre d'hectares en fonction de négociations qui sont en cours au niveau de la Ville et des arrondissements par rapport à la position de l'autoroute 20 dans la cour Turcot.

3445

LE PRÉSIDENT :

40 hectares qui seraient redéveloppés?

3450 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Oui. Donc, principalement au sud de la cour Turcot, donc la portion en bleu ici. Donc, ce qui reste, ces différents terrains-là. Là, là et là et ici.

3455 **M. ALEXANDRE CARRUTHERS :**

Oui.

3460 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Et la superficie, l'emprise au sol finale va de l'autoroute, essentiellement, donc du futur échangeur, en incluant toutes les superficies intégrées à l'intérieur de l'échangeur Turcot, là, qu'on ne souhaite pas voir redévelopper. Essentiellement, c'est 116 hectares.

3465 **M. ALEXANDRE CARRUTHERS :**

O.K., 116.

3470 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Donc, au net, on a à peu près, par rapport à la situation actuelle qui implique que la cour Turcot n'est pas développée, à peu près 26 hectares positifs de nouveaux terrains à développer. Donc, on acquiert 14 hectares, mais on en libère 40. Donc, l'écart entre les deux est de 26 hectares développables.

3475

LE PRÉSIDENT :

Ça vous va?

3480 **M. ALEXANDRE CARRUTHERS :**

Oui, O.K.

3485 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, je vous remercie pour votre participation. J'invite maintenant monsieur Francis Melançon.

M. FRANCIS MELANÇON :

3490

Bonjour.

LE PRÉSIDENT :

3495

Bonsoir.

M. FRANCIS MELANÇON :

3500

Bonsoir. J'aimerais ça savoir, si mettons vous délogez 400 personnes, est-ce que cette adaptation, est-ce que ça risque de devenir une adaptation pour les autres projets à venir? Vu que j'habite pas loin d'une autoroute, est-ce que je suis présentement plus tard en danger?

LE PRÉSIDENT :

3505

Au niveau de la qualité de l'air? De la santé?

M. FRANCIS MELANÇON :

3510

Pas au niveau de la qualité de l'air, le fait que vous délogez du monde. J'habite pas loin d'une autoroute, est-ce que moi je pourrais être en danger plus tard? Est-ce que ça risque de devenir une adaptation?

LE PRÉSIDENT :

3515

Alors, sur votre santé?

M. FRANCIS MELANÇON :

Pas sur ma santé, Monsieur. Je parle, il y avait des logements avant.

3520

LE PRÉSIDENT :

O.K. En expropriation. C'est parce que vous avez exprimé le mot « danger ».

M. FRANCIS MELANÇON :

3525

Que vous délogez. Mais est-ce que vous allez prendre ça plus tard comme des solutions pour faire d'autres projets ou des affaires de même?

LE PRÉSIDENT :

3530

Votre crainte, c'est que plus tard qu'il y ait de nouvelles modifications, un nouveau projet ou de nouvelles reconstructions?

M. FRANCIS MELANÇON :

3535

Qu'il y ait encore du monde qui se font déloger, Monsieur.

LE PRÉSIDENT :

3540

Et qu'il y aurait d'autres projets. Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

3545

Monsieur le président, en réponse à la question de monsieur Melançon, le Ministère n'a pas d'autres projets dans le secteur qui impliquent ou qui pourraient exiger la relocalisation des acquisitions d'emprise additionnelle. Donc, essentiellement lorsqu'il y a des acquisitions dans le cadre d'un projet, c'est point par point, on doit obtenir les autorisations pour le faire, mais dans le secteur on n'a pas d'autres projets qui impliquent des acquisitions d'immeubles ou des expropriations.

3550

LE PRÉSIDENT :

3555

Donc, il n'y a pas d'autres projets prévisibles dans le secteur de l'échangeur Turcot par le ministère des Transports. Donc, on utilise le mot « prévisible ».

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Prévisible, effectivement.

3560

M. FRANCIS MELANÇON :

Je pourrais avoir la valeur monétaire des coûts sur la démolition des logements?

LE PRÉSIDENT :

3565

Sur les logements, oui.

M. FRANCIS MELANÇON :

3570

La valeur monétaire pour démolir les logements?

LE PRÉSIDENT :

Pour obtenir de nouveaux logements.

3575

M. FRANCIS MELANÇON :

Parce que quand on construit un logement, mettons que je pette une vitre, ça vaut 100 \$, tous les 26 que vous avez acquis, que vous allez devoir démolir, je voudrais savoir la totale des pertes, des valeurs. L'argent qu'on faisait avec ça puis l'argent que ça a coûté pour tout racheter ça puis démolir.

3580

LE PRÉSIDENT :

Ça, c'est lorsqu'on est exproprié. Monsieur Dubé?

3585

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Est-ce qu'on parle ici de pertes foncières ou de valeur des immeubles à acquérir?

3590

LE PRÉSIDENT :

Ce que je comprends, ce serait la perte de l'investissement ou la valeur des maisons prêtes à exproprier, bien entendu.

3595

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Le budget prévu à l'intérieur du projet au niveau des activités immobilières, donc essentiellement pour l'acquisition de bâtiments, de propriétés, mais aussi d'industries dans le secteur, on avait mentionné, là, je n'ai pas le détail de quelle façon ça se découpe, mais essentiellement on a prévu à l'intérieur du projet de 1,5 milliard, 110 millions pour les activités ou les acquisitions immobilières. Dans ce 110 millions-là, il y a une partie aussi qui sert à la décontamination de certains terrains qui vont être acquis, qui ne sont pas propriété du Ministère en ce moment.

3600

3605

LE PRÉSIDENT :

Plus spécifiquement, votre préoccupation, c'est est-ce que la compensation est juste, le montant obtenu?

3610

M. FRANCIS MELANÇON :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

3615

C'est ça l'idée qui est derrière votre question?

M. FRANCIS MELANÇON :

3620

Les murs que vous allez construire, vous n'avez pas peur que ça fasse séparer, genre, les quartiers? Parce qu'il y a beaucoup de monde dans ma famille qui pensent que le fait que vous allez mettre les autoroutes, tout ça, ça va comme séparer les quartiers puis qu'ils pourront plus vraiment comme passer ou voir les quartiers comme avant.

3625

LE PRÉSIDENT :

Donc, le fait de construire l'autoroute en remblai empêcherait les gens de passer et circuler entre les quartiers, c'est ça votre question?

M. FRANCIS MELANÇON :

3630

Oui.

LE PRÉSIDENT :

3635

Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

3640

Essentiellement, non. On ne pense pas que ça va créer un effet d'enclavement dans les quartiers. Ce qu'il faut savoir essentiellement c'est que les espaces actuellement sous les structures, dans plusieurs secteurs sont non franchissables. Je pourrais vous présenter une série de photos qui montrent essentiellement, justement, ces différents secteurs-là où on voit que ce n'est pas franchissable. Donc, essentiellement, ce n'est pas une situation de perméabilité en termes fonctionnels sur l'ensemble de l'échangeur Turcot ou de l'échangeur La Vérendrye.

3645

Voyez par exemple ici, je crois qu'on est à la rue Hadley, essentiellement. Donc, vous voyez l'autoroute 15 qui est surélevée et essentiellement la rue Hadley est déjà condamnée.

3650

La photo suivante s'il vous plaît? Ici, on est tout près essentiellement de l'Écocentre et du clos de voirie Eddy. Donc, essentiellement, ces bâtiments-là agissent comme des barrières physiques qui empêchent de circuler à travers de l'échangeur. Donc, ces bâtiments-là, essentiellement, dans le futur vont être remplacés par nos remblais, les remblais en question.

3655

Si on va plus vers le sud, on n'a peut-être pas de photos, mais essentiellement c'est les photos qu'on vous a déjà montrées où on voit le bâtiment jaune le long de la rue Roberval qui est le clos de voirie du ministère des Transports dans le secteur. Et donc, là non plus ce n'est pas franchissable.

3660 Il y a beaucoup de secteurs où essentiellement c'est inaccessible en dessous des structures, c'est clôturé pour des questions de sécurité, pour éviter que des morceaux de béton tombent sur les gens qui pourraient y circuler. C'est la même chose au niveau du stationnement du centre Gadbois qui a été fermé en septembre l'année passée, c'est interdit de circuler, ça a été clôturé.

3665 Donc, essentiellement, ce qui reste en termes de lien fonctionnel dans le secteur, ce sont des passages comme ça, la piste cyclable, des passages au niveau des rues, du réseau routier, artériel, et ces passages-là, comme on a maintenus en nombre vont être maintenus en nombre et ils vont être améliorés en termes de fonctionnalité et de sécurité.

LE PRÉSIDENT :

3670 Ça vous va, Monsieur Melançon?

M. FRANCIS MELANÇON :

3675 Est-ce qu'il va y avoir à un moment donné une audience pour tout qu'est-ce qui est adolescent, enfance? Parce qu'on parle d'un projet qui va avoir un impact de plus de 50 ans et ce qui va vraiment toucher, c'est ma génération. Dans 50 ans, je vais avoir 67 ans, puis je suis comme le seul jeune dans la salle. Je ne comprends pas.

3680 **LE PRÉSIDENT :**

3685 Que vous soyez le seul jeune dans la salle, effectivement, disons que les audiences publiques, on l'a constaté quand même par des enquêtes puis on a vérifié... des enquêtes internes qu'on avait faites, on avait fait faire aussi des enquêtes, des sondages externes où on avait confié un mandat à Léger Léger qui avait recherché dans nos banques de données différentes personnes et, effectivement, on s'est rendu compte que l'âge moyen ou que le participant moyen était, je n'ai plus les chiffres exacts, mais était genre un homme adulte dans la cinquantaine et qu'on avait très peu de jeunes qui viennent participer aux travaux du BAPE.

3690 Et à cet effet-là, on s'est posé des questions à savoir comment, quel moyen on pourrait éventuellement faire pour attirer un peu plus de jeunes, effectivement, dans nos travaux. Parce qu'effectivement, les règles de procédure ou les salles font souvent ça. Bon, les jeunes sont moins intéressés. On en a quelques jeunes qui viennent, mais effectivement nous en avons trop peu qui viennent.

3695 Ça, c'est un constat qu'on a déjà dressé il y a deux ans de ça environ. Alors, c'est pour ça que de notre côté, on est toujours bien content de voir des jeunes qui viennent poser des questions ou qui viennent présenter des mémoires devant nous. Mais effectivement, vous soulignez un point très important.

3700

M. FRANCIS MELANÇON :

3705 Mais pourquoi ne pas simplement aller dans les écoles comme Saint-Henri, Victor-Rousselot, avoisinantes, ils ont des salles d'audiences. Les jeunes, je pense, qu'ils sont gênés. Ça prendrait, comment dire, comme un coup pour qu'après ça, ils se dégênent.

LE PRÉSIDENT :

3710 Éventuellement, faire un genre de projet où on irait, nous, comme commission siéger près de jeunes, là. Effectivement, ça peut être une idée intéressante à considérer, si on veut essayer d'inciter les jeunes à participer plus aux travaux du BAPE.

Alors, c'est une suggestion que je vais retenir.

3715 **M. FRANCIS MELANÇON :**

O.K. Merci.

LE PRÉSIDENT :

3720 Je vous remercie. Je vais maintenant inviter madame Amélie Trottier-Picard. Bonsoir, Madame.

Mme AMÉLIE TROTTIER-PICARD :

3725 Bonsoir. Je représente Environnement jeunesse. Donc, je suis contente de voir que notre projet de BAPE pour la jeunesse pourrait encore susciter de l'intérêt.

3730 Donc, ma première question porte sur l'enfouissement de l'échangeur. On a abordé le sujet hier comme quoi ce n'était pas un scénario qui était envisageable pour cause de dénivelé et à cause du système d'aqueduc. Ce que je me demandais c'est est-ce que ça serait possible, certaines sections qui sont au niveau du sol, de les recouvrir pour éventuellement en faire des passages piétons ou, bon, améliorer le réseau cyclable ou en faire des parcs, un petit peu comme ce qui se fait dans certains parcs dans l'Ouest?

3735

LE PRÉSIDENT :

3740 Très bien. Alors, deux volets. Peut-on recouvrir certaines sections et, bien entendu, la question de parcs. Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

3745 Je pense qu'essentiellement en réponse à madame Picard, tout est possible. On peut recouvrir une autoroute avec différents moyens. Ce n'est pas une solution qui est privilégiée ou qui est proposée à l'intérieur du projet. Ce n'est pas une mesure qui a été retenue.

3750 Donc, essentiellement, oui c'est faisable de recouvrir pas une structure. On pense, on peut penser par exemple au tunnel ferroviaire qui est un tunnel sous lequel on a une couverture. C'est sûr que dans le secteur de l'autoroute 15, il y a certains secteurs où ça serait peut-être plus propice que dans le secteur de l'autoroute 15, parce qu'essentiellement, là, ce qu'on parle, c'est de recouvrir une chaussée qui est déjà élevée. Donc, l'espace ou l'accès à cet espace-là se retrouverait relativement haut. Donc, essentiellement, il faudrait peut-être essayer d'identifier les secteurs qui seraient pertinents pour ça.

3755 Généralement, on essaie de recouvrir aussi des secteurs qui sont adjacents à des milieux résidentiels ou pas trop loin des milieux résidentiels pour qu'essentiellement ces espaces-là aient une vocation qui soit accessible relativement facilement. Et on n'a pas identifié, dans le cadre du projet, de secteurs qui se prêteraient bien à ce genre d'intervention là.

3760 **Mme AMÉLIE TROTTIER-PICARD :**

Est-ce que je comprends que ça a été envisagé, mais qu'il y a aucun secteur qui était comme vraiment propice? Est-ce que c'est ça?

3765 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Je pense qu'à l'inverse, si on avait identifié un secteur propice, on l'aurait peut-être étudié plus davantage, c'est juste que ça n'a pas ressorti comme un besoin ou un élément déterminant dans le projet qui est proposé.

3770

Mme AMÉLIE TROTTIER-PICARD :

D'accord.

3775 **LE PRÉSIDENT :**

3780 Pour l'aspect, tout à l'heure vous avez fait référence à des aménagements de piste cyclable dans des espaces verts autour de l'échangeur. Qu'est-ce que vous proposez dans le projet, Monsieur Dubé, au sujet des pistes cyclables? Si j'ai compris, par exemple vous projetez de reboiser, de faire du boisement dans des secteurs, mais ce sont, ce que j'ai compris, des secteurs enclavés, donc qui ne seraient pas accessibles du tout par le public. Mais outre cela, est-ce qu'il y a des secteurs... par exemple, on sait qu'il y a une piste cyclable qui est réaménagée au pied de la falaise, qui serait réaménagée là, au pied de la falaise Saint-Jacques?

3785 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Au pied de la falaise, ce qui nous est demandé essentiellement par les gens de l'écoterritoire de la Ville de Montréal, c'est d'aménager ce qu'ils appellent, eux, un sentier multifonctions. Ce n'est pas nécessairement une piste cyclable et c'est pour ça que c'est identifié sur le plan un peu comme piétons, cyclistes, et cetera. Ce qui est visé essentiellement, les activités visées par ce lien-là c'est essentiellement de la randonnée, mais aussi de l'observation de la faune et de la flore qui se situent dans la falaise.

3795 La falaise n'est pas identifiée comme un milieu où on va y pratiquer des activités récréotouristiques, de la marche, et cetera, parce qu'essentiellement c'est en fait un site où, je dirais, il y a eu beaucoup de déchets de vidés dans la falaise et donc, ça pourrait être risqué, là, de se blesser dans cet escarpement-là.

3800 Donc, essentiellement les pistes... donc, ce sentier multifonctions là, ici, et les différents liens avec les pistes existantes du Canal-de-Lachine – en vert c'est la piste du Canal-de-Lachine, ici et là, et il y a une autre piste aussi sur le boulevard Maisonneuve, ici, en haut. Et le lien en G, ici, la piste cyclable qui passe actuellement sous les structures, dans une zone plutôt douteuse, serait localisée le long d'une rue et le long du boulevard Angers, ici.

3805 Donc, toutes ces mesures-là, essentiellement, on fait l'objet de discussion avec la Ville de Montréal. Il y a un service responsable de ces aménagements-là, les aménagements, pistes, sentiers et pistes multifonctionnelles, essentiellement pistes cyclables, et c'est les demandes qui nous ont été formulées et qu'on a intégrées dans le projet, donc à la demande de la Ville de Montréal.

3810 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie. Madame Trottier-Picard?

3815 **Mme AMÉLIE TROTTIER-PICARD :**

Oui. Je peux aborder une deuxième question. En fait, ce n'est pas une question précise. J'aimerais juste avoir des précisions sur la voie réservée au transport collectif.

3820 J'ai essayé de venir le plus possible aux séances d'information et aux séances de questions et ce que j'avais cru comprendre c'est que ça n'avait pas été envisagé de prendre une voie existante pour la transformer au transport collectif, parce qu'il y avait seulement deux voies puis qu'on ne voulait pas en recouper.

3825 Là, je regarde sur les plans en arrière de moi, sur la 20, ce qui est prévu, si je ne me trompe pas, c'est de mettre une quatrième voie au centre qui serait réservée pour les transports collectifs. Est-ce que c'est ça ou si on en ajoute une ou... ? Je suis un petit mélangee.

LE PRÉSIDENT :

3830 Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

3835 Madame Picard a raison, elle a bien lu les plans effectivement. La voie réservée ou la voie à occupation multiple qui est prévue ici, au centre de l'autoroute 20 et dans les deux directions, se fait en gain de voie. Essentiellement, on ne retranche pas une voie, ni dans la direction est ni dans la direction ouest de l'autoroute 20. Essentiellement parce que comme on l'a démontré et analysé antérieurement, malgré toutes les mesures transport collectif qui pourraient être mises dans le corridor, que ce soit la desserte ferroviaire, cette mesure-là, les mesures préférentielles sur Notre-Dame et d'autres mesures qui sont inscrites à l'intérieur des plans de transport et... donc, le
3840 scénario, ce qu'on a présenté comme étant un scénario optimiste de transfert modal, on n'arrive pas à réduire les volumes de circulation sur l'autoroute 20. Donc, de façon significative pour pouvoir retrancher des voies. Donc, dans l'échangeur Turcot.

3845 La raison pour laquelle cette voie-là se termine au boulevard Pullman, c'est essentiellement parce qu'à partir d'ici, il y a perte de voie pour les différents mouvements, donc les différentes directions et on se retrouve essentiellement dans l'échangeur Turcot avec uniquement deux voies.

3850 Donc, essentiellement, ça serait difficile de maintenir cette voie-là au centre jusqu'ici sans élargir encore davantage et créer des expropriations additionnelles dans le secteur Saint-Henri, essentiellement, et on empiéterait encore davantage vers le sud ici, et sur la rue Cazalais. Et ce qu'on veut essayer d'éviter, comme on a mentionné, on essaie de réduire au maximum les expropriations.

3855 Autre intérêt : essentiellement, lorsque les autobus ou les véhicules – ce n'est pas encore établi exactement ce qu'il y aura dans cette voie-là, c'est à l'étude –, mais essentiellement, s'ils sortent ici, prennent une voie réservée en rive sur le boulevard Pullman, ils peuvent ensuite reprendre, donc, ça, c'est fluide, ils peuvent reprendre l'accès à la 720 Est et se retrouver ici en
3860 rive sur la 720 en direction du centre-ville, sans avoir à couper, s'ils étaient au centre, les différentes voies pour pouvoir aller sortir ou emprunter une sortie que ce soit la sortie Rose-de-Lima ou la sortie Guy ou... qui sont à droite.

3865 Donc, essentiellement, ils n'ont pas à couper un paquet de voies pour revenir, ils vont se réinsérer dans la 720 déjà du côté droit, en prévision d'une sortie ultérieure vers le centre-ville.

LE PRÉSIDENT :

3870 Mais à ce moment-là, il n'y aurait pas de voie en propre vers le centre-ville?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

3875 Essentiellement, la portion 720 ici est relativement en débit relativement fluide, jusqu'aux sorties, essentiellement. La congestion plus à l'est se produit généralement en amont des différentes sorties et c'est là que peut-être il y aura, par exemple, si on veut une sortie à Rose-de-Lima pour aller à un métro local, peut-être prévoir une sortie pour les véhicules d'autobus dans ces bretelles de sorties là. C'est encore des éléments qui sont à l'étude en fonction de ce qui va être permis au niveau de cette voie réservée là au centre de l'autoroute 20.

3880 **LE PRÉSIDENT :**

 Donc, pour l'instant, cette voie n'apparaît pas à l'intérieur des différents schémas que vous nous avez fournis, c'est ça qu'on comprend?

3885 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

 Non, effectivement. On pourra... Non, on a fourni un plan effectivement qui montre, je crois que c'est le document... le document complémentaire. Donc, dans le PR8.6 vous avez effectivement ces différentes voies là, les mesures essentiellement de transport collectif intégré ou protégé dans le projet. Donc, la navette ferroviaire, la voie réservée au centre sur l'autoroute 20 avec le lien Pullman, et les mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame.

3890

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :

3895 Quand vous dites que la voie réservée est au centre de la 20 et elle se termine au boulevard Pullman, de mémoire, le boulevard Pullman passe en dessous de la 20. Comment s'effectuerait la sortie à partir de ça?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

3900

 C'est une sortie similaire à ce que vous avez – je pense que le meilleur comparable ça serait l'autoroute 10 dans le secteur Taschereau. Je ne sais pas si vous êtes familier avec... Essentiellement, il y a une structure. On descend ici. Il y a des murs de chaque côté et donc on descend en bas...

3905

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :

 Ah, il y aurait un abaissement de cette voie-là pour rejoindre...

3910 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

 Cette voie-là s'abaisse pour venir à la hauteur du boulevard Pullman et de là, il y a une intersection qui permet d'accéder en direction du centre-ville, direction est.

3915 **M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :**

O.K.

3920 **Mme ANNE PELLETIER :**

Monsieur le président, donc le plan avec le volet TC, il est effectivement dans le document PR8.6, mais également dans le plan qu'on a remis ici à la table à l'arrière, à toutes les personnes qui se présentent.

3925 **LE PRÉSIDENT :**

On peut la distinguer la voie assez bien. Oui, Madame Trottier-Picard?

3930 **Mme AMÉLIE TROTTIER-PICARD :**

Donc, je vais revenir sur la 20. Il y a quatre voies dans chaque direction puis il y a une voie qui va être rajoutée pour le transport collectif. Est-ce que c'est ça?

3935 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

3940 Dans le secteur de la 20 en direction de l'échangeur, il y a trois voies continues, tel qu'actuellement. Il y a une des voies qui correspond à l'entrée, comme je mentionnais tantôt, l'entrée qui provient du secteur de l'entrée Angrignon et qui est continue parce qu'essentiellement il y a une voie qui quitte, il y a deux voies essentiellement qui quittent aussi dans le secteur ici. Il n'y a que deux voies continues vers le centre-ville et c'est le fait que cette bretelle d'entrée et la
3945 bretelle de sortie double vers les deux mouvements 15 Sud, 15 Nord, un peu plus loin ici... je ne sais pas si on peut zoomer sur le nombre de voies, le nombre de voies projetées.

3950 Donc, vous voyez ici que ça se sépare. Les quatre voies essentiellement se séparent en deux, plus deux, mais si on va plus à l'ouest, c'est parce qu'il y a une voie qui rentre. Donc, essentiellement, en termes de continuité de voie, on parle de trois voies dans le secteur, une voie de convergence, une voie de divergence et la quatrième voie qui se trouve être la voie réservée ajoutée au centre.

Mme AMÉLIE TROTTIER-PICARD :

3955

D'accord. Merci. Puis le dernier point que je veux aborder, c'est simplement le fait que je ne vois pas la Société de transport de Montréal à l'avant, la STM. Je me demandais, est-ce qu'ils ont été consultés, est-ce que ce projet de voie réservée là se fait en collaboration avec la STM?

3960

LE PRÉSIDENT :

Hier, on avait quelqu'un de la Société de transport, mais du côté de la Ville de Montréal, qu'est-ce que vous pouvez nous dire sur le niveau de consultation que vous avez eu avec le ministère des Transports jusqu'à maintenant?

3965

M. ALAIN TRUDEAU :

Je veux attirer votre attention, il y a un représentant de la STM qui est dans la salle. Si vous voulez avoir, on pourrait l'inviter.

3970

LE PRÉSIDENT :

Il est encore là?

3975

M. ALAIN TRUDEAU :

Oui. Il est toujours là.

3980

LE PRÉSIDENT :

C'est monsieur Benoît Tessier. Monsieur Tessier, si vous voulez vous avancer. Alors, qu'est-ce que vous pouvez nous dire sur l'état des discussions que vous avez avec le ministère des Transports ou l'Agence métropolitaine de transport?

3985

M. FRANÇOIS ARSENAULT :

Je veux juste faire un rectificatif, je suis François Arsenault.

3990

LE PRÉSIDENT :

O.K. C'est pour ça. J'avais la carte de Benoît Tessier, mais je le reconnaissais pas, c'est pour ça.

3995

M. FRANÇOIS ARSENAULT :

Ce soir, c'est moi qui est là. En fait, c'est quoi la question précise?

LE PRÉSIDENT :

4000 Alors, Madame Trottier-Picard, si vous voulez répéter votre question.

Mme AMÉLIE TROTTIER-PICARD :

4005 Est-ce que vous avez été consulté pour le projet de voie réservée sur la 20 et sur le futur boulevard Pullman?

M. FRANÇOIS ARSENAULT :

4010 Personnellement, non.

LE PRÉSIDENT :

4015 À votre connaissance, jusqu'à maintenant, il y a pas eu de consultation. C'est ce qu'on nous répond.

M. FRANÇOIS ARSENAULT :

4020 Du moins, personnellement, non. Peut-être que d'autres personnes à la STM ont été consultées, mais moi, non.

LE PRÉSIDENT :

4025 Est-ce que vous pourriez vérifier s'il y a eu des discussions, Monsieur? À votre connaissance, Monsieur Dubé, est-ce qu'il y en a eu des discussions jusqu'à maintenant en lien avec ce projet de voie réservée?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

4030 Les discussions se sont situées davantage au niveau des autorités de la Ville de Montréal, ce sont des demandes de monsieur Lavallée à répétition dans le dossier, d'avoir des voies réservées pour des véhicules à occupation, des voies à occupation multiple, des VOM. Donc, c'est un peu en réponse aux demandes de la Ville que le Ministère a pris la décision d'intégrer cet élément-là dans le projet.

4035 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, c'est plus au niveau de la Ville de Montréal. Alors, la Ville de Montréal, pouvez-vous nous confirmer ceci?

4040 **M. ALAIN TRUDEAU :**

Oui. C'est une demande qui est inscrite au Plan de transport. Je pense qu'il a été déposé cet après-midi comme document, qui a été remis à la commission.

4045 Dans son Plan de transport, la Ville de Montréal indique qu'il serait bienvenu d'avoir des mesures qui favorisent le transport collectif dans le corridor de l'autoroute 20. Il faut aussi préciser que la Ville de Montréal demande des mesures préférentielles au transport collectif, disons, de Dorval jusqu'au moins l'arrivée au centre-ville.

4050 Dans le projet, on nous propose des mesures au transport collectif, covoiturage de taxi, uniquement à l'intérieur du projet. Je pense que le vœux ou le souhait de la Ville de Montréal, ça serait d'étendre ces mesures-là au moins jusqu'à Dorval.

4055 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, Monsieur Dubé, si on va vers l'ouest, cette voie réservée commence où? Si elle n'est pas très, très longue, ça veut dire son intérêt peut être mitigé.

4060 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Cette voie réservée là commence effectivement à l'extrémité ouest du projet. Donc, à la limite, à l'extrémité est de l'échangeur St-Pierre. C'est l'amorce d'une voie réservée qui, un jour, sera probablement plus longue, essentiellement parce qu'il y a dans nos cartons, selon un autre échéancier, un autre projet qui est l'échangeur St-Pierre. Et au niveau de l'échangeur St-Pierre on a une problématique similaire, c'est-à-dire qu'on a deux voies par direction, un petit peu la même chose que dans l'échangeur Turcot. Et ce projet-là suit son propre échéancier et va devoir, une fois planifié et organisé, prévoir à l'intérieur de son périmètre, ses propres mesures de transport collectif aussi.

4070 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Donc, c'est un projet par étape. O.K. Ce qu'on doit comprendre donc, vous allez poursuivre les discussions avec la Ville de Montréal pour prolonger cette voie réservée, c'est ce qu'on doit comprendre?

4075

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Oui.

4080 **LE PRÉSIDENT :**

Ça vous va?

Mme AMÉLIE TROTTIER-PICARD :

4085

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

4090

C'est moi qui vous remercie. Alors, nous allons maintenant terminer la soirée. Il est 22 h 35, nous allons recommencer demain à 13 h 30, donc non à 13 h, mais 13 h 30.

Oui. Vous voulez apporter une précision?

4095

Mme ANNE PELLETIER :

Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

4100

S'il vous plaît, je n'ai pas clos la soirée encore. Oui, allez-y.

Mme ANNE PELLETIER :

4105

En fait, c'est pour porter à votre attention que nous avons remarqué dans la traduction simultanée qu'il y a une traduction qui pourrait prêter à confusion et on voudrait que la terminologie employée soit corrigée. C'est pour ce qui est de la traduction de la Direction de la santé publique. La traduction simultanée mentionne The Ministry of Health. Alors il y a confusion entre le Ministère et la Direction de la santé publique.

4110

LE PRÉSIDENT :

O.K. Alors, Monsieur King?

4115

M. NORMAN KING :

Mais c'est ça, moi, je suis de la Direction de santé publique de Montréal, à la demande du Ministère de la Santé et des services sociaux.

4120

LE PRÉSIDENT :

Ça, c'est la nuance.

Mme ANNE PELLETIER :

4125

Mais je comprends très bien que vous êtes ici à leur demande, mais lorsqu'ils font la traduction de la Direction de la santé publique, ils devraient traduire par Public Health Board pas Public Health Ministry.

4130

M. NORMAN KING :

D'accord.

LE PRÉSIDENT :

4135

Alors, c'est noté. Je vous remercie. Alors, nous allons mettre fin maintenant à la soirée. Je vous invite à venir assister aux travaux de la commission demain à 13 h 30. Alors, bonne fin de soirée.

4140

AJOURNEMENT

* * * *

4145

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.

ET J'AI SIGNÉ :

4150

YOLANDE TEASDALE, s.o.