

Séance de l'après-midi du 13 mai 2009

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

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

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

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 4

Séance tenue le 13 mai 2009, 14 h  
Gymnase du Centre récréatif, culturel et sportif Saint-Zotique  
75, square Sir-Georges-Étienne-Cartier  
Montréal

## TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 13 MAI 2009 .....	1
MOT DU PRÉSIDENT .....	1
MINISTÈRE DU TRANSPORT .....	8
MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS.....	3
MIINISTÈRE DE LA SANTÉ PUBLIQUE .....	3
<u>GESTION DES SOLS CONTAMINÉS</u>	
MINISTÈRE DES TRANSPORTS .....	8
MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS.....	18
VILLE DE MONTRÉAL.....	20
QUESTIONS DE LA COMMISSION.....	21
<u>PÉRIODE DE QUESTIONS</u>	
MARC TREMBLAY .....	27
DANIEL BOUCHARD .....	37
JOHN BURCOMBE .....	47

## MOT DU PRÉSIDENT

### M. MICHEL GERMAIN, président :

5 Mesdames et Messieurs, bonjour. Bienvenue à cette quatrième séance de l'audience publique portant sur le projet de reconstruction du Complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount.

10 Cet après-midi, nous allons poursuivre la période de questions. Sans que ce soit nécessairement une séance thématique, la Commission va débiter un questionnaire sur la gestion des sols contaminés qui sont notamment présents dans la cour Turcot et après la discussion, la Commission va recourir au registre et appeler les personnes qui sont inscrites.

15 Je rappelle que la présente audience peut être suivie sur internet en mode audio.

Maintenant, avant d'appeler par exemple le suivi des documents, je rappelle que le 11 mai dernier lors du début de ces travaux, un groupe de citoyens présentait à la Commission d'enquête une lettre à l'effet de demander à la Commission la remise sine die de l'audience publique. Au soutien de la demande, le procureur qui représente ces citoyens a fait valoir que la documentation sur le projet leur apparaissait incomplète et il demandait dans les lettres que les citoyens qu'il représentait soient assistés d'un avocat et par des experts pour faire connaître leur position sur le projet. Bien entendu, dans la lettre, on demandait que cela se fasse aux frais du promoteur.

25 En tout premier lieu, je dois préciser que la Loi sur la qualité de l'environnement et les règles de procédures relatives au déroulement de l'audience publique ne prévoient pas la possibilité de remettre sine die un mandat d'audience publique. Donc, c'est très important de mentionner ce point-là. Également, il est important de mentionner que le BAPE n'est pas un organisme décisionnel. Les conclusions tirées par les commissaires sont tout simplement des conclusions de faits et des opinions que le commissaire ou les commissaires adoptent à la fin de leur enquête. Elles n'ont donc aucun lien avec des critères judiciaires normaux.

30 Il est important de mentionner toutefois que les participants peuvent s'attendre à ce que les commissaires soient impartiaux et indépendants, mais rien n'oblige un participant à être assisté par un avocat ou par un expert pour poser des questions ou pour présenter son opinion devant la Commission d'enquête du BAPE. Il est important aussi de mentionner que l'audience publique ne vise pas à établir une responsabilité civile quelconque, ni encore moins une culpabilité pénale même si on utilise le mot « enquête ».

40 Ceci signifie que les citoyens peuvent, bien entendu, se faire représenter par un avocat ou par un expert, ici, devant la Commission soit pour poser des questions, soit pour présenter un mémoire, mais cela est à leurs frais. Donc, il n'existe du côté du BAPE aucun mécanisme d'aide financière à l'attention des participants à l'audience publique.

45            Au sujet du caractère incomplet qui est allégué dans la lettre, incomplet du dossier, et de  
l'étude d'impact et le besoin d'expertise, il est important de mentionner que le BAPE n'est pas un  
organisme de contre-expertise. L'intervention du BAPE vise principalement à ajouter un  
éclairage social et une approche globale en regard du projet. La qualité technique des dossiers  
50 qui sont soumis à l'examen public est bien entendu étroitement liée aux indications de la  
directive et à l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact que fait la ministre du Développement  
durable, de l'Environnement et des Parcs. Par contre, il ne revient pas aux commissaires du  
BAPE de procéder à une analyse de conformité d'une étude d'impact. Ceci est également très  
important à mentionner.

55            D'ailleurs, la Loi n'oblige pas la ministre à se déclarer satisfaite de l'étude d'impact au  
moment de confier un mandat d'audience au BAPE, ni au moment de la publication du rapport  
du BAPE. De plus, il est important de mentionner que le BAPE n'a pas à se substituer au  
promoteur ou au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs dans  
l'exécution des études techniques qui pourraient être jugées nécessaires à une meilleure ou une  
60 bonne compréhension et à une évaluation complète d'un projet.

              Le ministère, il est important de le mentionner, peut effectuer des expertises  
complémentaires à celles fournies par le promoteur bien entendu et la ministre a le pouvoir  
d'exiger du promoteur des études complémentaires après le mandat du BAPE, notamment si  
65 dans un rapport du BAPE des lacunes étaient identifiées, la ministre peut à ce moment-là se  
baser sur le rapport du BAPE. Mais encore là, la ministre n'est pas tenue de se conformer à un  
rapport du BAPE.

70            Donc, en conséquence, la Commission n'ajournera pas ses travaux et poursuit son  
mandat d'enquête tel que prévu et annoncé par communiqué et autres sur nos calendriers de  
travail. Alors, nous allons, bien entendu, donc, poursuivre nos travaux cet après-midi.

75            Alors, à cet effet, nous allons débiter par le suivi des informations et des documents qui  
sont en attente. Alors, je vais demander au ministère des Transports quels documents ils  
peuvent nous déposer en début de séance.

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

80            Monsieur le Président.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Bonjour.

85            **M. ALAIN MARC DUBÉ :**

              Le promoteur, le ministère des Transports, souhaite déposer une série de documents  
dont madame Pelletier va vous faire la lecture.

**MME ANNE PELLETIER :**

90

Monsieur le Président, ce midi, nous déposons le projet de reconstruction du complexe Turcot au niveau des plans des hauteurs de chaussée par secteur, donc, des copies papier et fichiers électroniques. Également, nous déposons une version révisée du plan du réseau existant au recto et du projet retenu au verso. Ce plan-là, c'est le plan qui est à l'arrière de la

95

salle. Il y avait une omission sur le plan qui avait été remis à l'arrière de la salle. Donc, on a apporté une correction et c'est déposé ici aujourd'hui.

Par ailleurs, il y a une précision concernant le Comité de suivi psychosocial dont on a parlé hier suite à une question qui a été posée. Il faut savoir qu'il y a un groupe de travail qui a été mis sur pied concernant l'élaboration des mesures compensatoires pour les personnes qui pourraient devoir être relocalisées dans le cadre du projet. Alors, ce groupe de travail compte des représentants du ministère des Transports, de l'Office municipal d'Habitation de Montréal et de l'organisme Bâtir son Quartier.

100

Mais par ailleurs, le ministère des Transports mettra en place un programme de suivi psychosocial comme on s'est engagé à le faire. Ce programme qui comprendra notamment des bilans un an et cinq ans après la mise en service du nouveau complexe suscitera certainement la création d'un comité. Donc, c'est ce comité qui est à créer, qui n'est pas encore créé. Et enfin, suite aux discussions d'hier, nous avons installé à l'arrière l'outil de simulation virtuel du projet qui avait été présenté lors des soirées d'information. On l'a installé ici à l'arrière. Donc, les gens pourront à la pause en prendre connaissance, la maquette virtuelle. C'est tout.

105

110

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

C'est tout ? Je vous remercie. Du côté des personnes ressources, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

115

**MME DANIELLE DALLAIRE :**

Nous n'avons pas de document à déposer aujourd'hui, Monsieur le Président. Par contre, j'aimerais mentionner la présence à mes côtés de monsieur Yves Valiquette de la Direction régionale qui est prêt à répondre à des questions concernant les lieux contaminés ainsi que deux personnes dans la salle du Service des lieux contaminés du ministère.

120

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Très bien, je vous remercie. Monsieur King ?

125

**M. NORMAND KING :**

Oui. Alors, je voudrais souligner la perspicacité de madame Negley qui était au courant d'une étude, parce qu'il n'y a pas beaucoup d'études sur le sujet qu'elle a mentionné, sur les

130

impacts de la pollution de l'air, les impacts potentiels de la pollution de l'air sur le fonctionnement intellectuel des enfants. Alors, j'ai deux études à déposer.

135

Si vous voulez, je pourrais expliquer brièvement de quoi il s'agit. Oui ? Alors, finalement, la grande majorité des études sur les impacts de la pollution touchent les manifestations cardiovasculaires et respiratoires et il commence à y avoir des études sur l'impact sur le système nerveux central, le fonctionnement neurocognitif.

140

C'est important de préciser que lorsqu'une étude est publiée, ça ne veut pas dire qu'on a prouvé la relation causale ; c'est simplement une indication, une suggestion de la possibilité d'une existence d'une relation causale entre une exposition quelconque et un résultat quelconque.

145

Alors, il y a eu une étude publiée chez les adultes qui suggèrent que les adultes plus exposés à certains marqueurs de la pollution reliée au transport peuvent avoir des baisses au niveau de certains examens neuropsychologiques et suite à cette étude, on a fait aussi une étude chez les enfants, une étude de coop et selon les auteurs, c'est à peu près la seule étude qui regarde cette question-là.

150

Autrement dit, on est dans nos balbutiements au niveau scientifique sur la question de l'impact potentiel de la pollution atmosphérique et en utilisant des marqueurs reliés au transport et des possibles impacts sur le fonctionnement cognitif. C'est pas du tout une relation causale prouvée, c'est simplement une association dans un premier temps, et comme tout bon scientifique, les auteurs concluent que d'autres études sont nécessaires.

155

Donc, on est au tout début, mais madame avait parfaitement raison de souligner l'existence de cette étude.

160

Alors, j'ai amené six copies de chaque étude, une sur les adultes et l'autre sur les enfants.

Et concernant la deuxième question qu'on nous a posée au sujet de notre recherche qu'on effectue en ce moment sur les impacts de la construction autoroutière sur la trame urbaine et les conséquences éventuelles sur la santé, nous regardons cette question et on devrait être en mesure de déposer un document sur le site du BAPE dans la première semaine de juin, c'est-à-dire avant le début de la présentation des mémoires.

165

170 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Très bien, je vous remercie. Du côté des autres personnes ressources, est-ce que... oui, la Ville de Montréal.

**M. ALAIN TRUDEAU :**

175

Bonjour. Vous nous avez demandé plusieurs documents, donc, on va les déposer et en plus, on a d'autres documents à vous soumettre, entre autres le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal à l'intérieur duquel vous allez pouvoir constater que la Ville de Montréal souscrit au développement durable et au Protocole de Kyoto. On indique aussi que Montréal veut être une

180

ville en santé.

J'attire aussi votre attention, il y a eu beaucoup de questions hier sur la qualité des milieux de vie. À la page 13 de son Plan d'urbanisme, la Ville de Montréal présente une charte des milieux de vie. On y donne une liste de critères. Il y a 10 critères, je n'en ferai pas ici la

185

lecture, mais je porte ça à votre attention en ce qui a trait à différents indicateurs de qualité de vie.

Dans une autre section du Plan d'urbanisme où on traite du paysage urbain, il y a un objectif très spécifique en ce qui a trait à assurer une contribution positive des grandes infrastructures de transport à l'amélioration des paysages urbains. Vous allez voir, il y a une action qui vient s'ajouter à cet objectif. Donc, on va déposer ce plan-là.

190

On va aussi vous déposer, tel que vous avez demandé un règlement, il y en a d'autres qui vont suivre, mais vous nous avez posé hier la question : est-ce qu'il y a des règlements sur le bruit à la Ville de Montréal ? Ce qu'on comprend, c'est que dans l'ancienne ville de Montréal, il y avait un règlement global pour l'ensemble de la ville et l'information que j'ai obtenue ce matin, c'est que maintenant, le règlement, c'est un règlement d'arrondissement. Il y a certains arrondissements qui ont pris l'ancien règlement de la Ville de Montréal, qui l'ont pris et ils en ont fait le leur. Je vais vous en déposer un, c'est celui du sud-ouest. On est en train de faire des démarches pour avoir les règlements concernant le bruit des arrondissements directement concernés par le projet. On pense ici à Notre-Dame-de-Grâces, Côte-des-Neiges, à Lachine, Lasalle, Verdun, puis le Sud-Ouest. Hier, madame Poirier vous a déposé celui de Westmount. Donc, je vais vous déposer ce document.

195

200

205

Vous nous avez aussi demandé des renseignements en ce qui a trait, un bilan de la gestion des gaz à effets de serre. Ça, c'est hier après-midi que cette demande a été faite. Donc, on vous dépose ce document. En plus, on s'est dit dans le même contexte, un peu pour faire le lien entre le Plan de transport, le Plan d'urbaniste, on vous dépose aussi le Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise et une série de documents qui y sont annexés.

210

Aussitôt qu'on a les autres règlements sur le bruit provenant des arrondissements, on va vous les déposer, soit ce soir ou demain, et s'il y a d'autres... si ça prend un peu plus de temps, on les déposera directement sur le site. Ça va ? Merci.

215 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Je vous remercie. Alors, ça va pour les autres organismes ?

220 **M. ALAIN TRUDEAU :**

Ah...

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

225 Oui, allez-y.

**M. ALAIN TRUDEAU :**

230 J'aimerais ça aussi... lors d'une question qui a été présentée par le conseiller municipal, monsieur Fréchette, monsieur Fréchette a demandé au ministère des Transports de montrer un plan qui indiquait la distance entre une des bretelles, ou en tout cas l'infrastructure autoroutière et le Centre Gadbois. Semble-t-il que le ministère ne pouvait pas produire ce document. J'inviterais Alain Dubuc à venir présenter ou déposer ce document parce que finalement, on l'a obtenu et on aimerait vous le déposer.

235

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Très bien. Alors, Monsieur Dubuc, vous pouvez venir à la table des intervenants.

240 **M. ALAIN DUBUC :**

Écoutez, je suis attaché à la Direction de l'arrondissement Sud-Ouest pour m'occuper spécifiquement du projet Turcot et des activités de l'arrondissement à cet égard-là. De crainte que vous ne soyez pas informés ou que vous ne puissiez pas prendre connaissance de plans qu'on a reçus par ailleurs de toute façon du ministère, on voulait vous les déposer directement juste pour s'assurer que vous ayez ces informations-là.

245

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

250 Il est fort possible qu'on l'ait, ça fait qu'on va faire la vérification. Très bien, je vous remercie. Il faut le remettre à l'analyste. Oui, Monsieur Dubé ?

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

255 Monsieur le Président, c'est un document qu'on allait déposer ce soir.



**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Parfait. On va faire une double vérification.

260           Maintenant, comme je l'ai mentionné il y a quelques minutes, nous allons ouvrir la  
séance en traitant des sols contaminés qui sont notamment dans le secteur de l'échangeur  
Turcot et potentiellement sur certaines autres propriétés. Donc, la Commission voudrait essayer  
d'avoir le portrait le plus clair possible sur l'état du dossier au moment où on se parle et est-ce  
265           qu'il subsiste potentiellement ou peut-être ou sûrement des zones grises à l'intérieur des  
intentions du promoteur, savoir comment tous ces sols-là vont être gérés, c'est-à-dire est-ce que  
des sols vont être excavés, est-ce que des sols contaminés vont demeurer sur place, est-ce que  
des analyses de risques vont appuyer toute la gestion des sols contaminés.

270           Alors, ce que la Commission avait pensé faire, c'était de demander au ministère des  
Transports d'exposer succinctement, ç'a déjà été abordé un peu, mis d'exposer succinctement  
son plan de gestion des sols contaminés et nous ferions réagir par après le ministère du  
Développement durable et potentiellement aussi le Ville de Montréal pour voir s'il y a  
convergence ou il peut y avoir des points d'ombre encore qui subsistent.

275           Alors, Monsieur Dubé, je vais vous demander si vous pouvez nous exposer l'état de la  
situation en ce qui vous concerne sur les sols contaminés.

\*\*\*\*\*

280 **M. ALAIN MARC DUBÉ :**

Merci, Monsieur le Président. Je vais céder la parole dans quelques minutes à monsieur Claude Marcotte qui est géologue spécialisé en caractérisation de sols pour le consortium Dessau-SM. Il est responsable du volet, donc, sols contaminés au niveau de l'étude d'impact.

285

D'entrée de jeu, pendant que monsieur Marcotte s'installe, le ministère a procédé en 2003 à l'acquisition de la cour Turcot comme on l'a mentionné antérieurement. Avant de procéder à l'achat ou de conclure l'achat, on a fait faire une caractérisation sommaire du site pour savoir évidemment dans quoi on s'embarquait en termes de transaction immobilière.

290

Donc, essentiellement, c'est probablement le plus grand terrain acquis dans le cadre du projet Turcot. Il y en a eu par la suite d'autres, d'autres acquisitions. Il y en a qui sont en train de se faire en ce moment essentiellement surtout au niveau industriel avec des entreprises qui essentiellement dont venues nous rencontrer, souhaitent vendre parce qu'elles voulaient déménager.

295

Et essentiellement dans le cadre du projet, on a aussi fait ce qu'on appelle une caractérisation des terrains phase 1 essentiellement dans le but d'établir le potentiel ou les risques de contamination de ces terrains-là et le travail au niveau de la caractérisation des terrains se poursuit.

300

Alors, je vais céder la parole à monsieur Marcotte pour une présentation un peu plus, disons, thématique sur le sujet et on répondra à vos questions par la suite.

305 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Bonjour, Monsieur Marcotte.

310 **M. CLAUDE MARCOTTE :**

Bonjour, Monsieur le Président. Bonjour, Madame et Monsieur les commissaires. Bonjour tout le monde. Donc, la présentation va porter sur quatre points. On va commencer par présenter un bref historique des terrains, donc, ce que monsieur Dubé mentionnait, une étude d'évaluation environnementale de site, phase 1, sur l'ensemble du corridor. On va présenter les données disponibles pour les terrains qui ont été caractérisés jusqu'à maintenant en terminant avec la cour Turcot qui est le terrain le plus important en termes de superficie. Et on va conclure aussi avec l'approche de gestion des terrains des sols contaminés préconisée par le ministère dans le cadre du projet de réfection du complexe Turcot.

315

320

Donc, au niveau de l'historique, essentiellement la phase 1 qui a été réalisée, il faut comprendre qu'elle couvrait au moins une bonne dizaine de kilomètres de corridors routiers sans avoir accès direct aux propriétés puisque le ministère ne possédait pas encore ces propriétés.

Donc, l'historique a été réalisé, ou l'analyse de l'historique a été réalisée à l'aide de photos aériennes, de plans d'assurance incendie et de visites qui ont complété sur le site l'analyse afin de comparer les données actuelles à celles du passé.

Ce qu'on se rend compte, c'est qu'évidemment le secteur du complexe Turcot dans Saint-Henri proche du canal Lachine a hérité d'un lourd passé industriel où les activités ferroviaires ont dominé, particulièrement la cour Turcot. Mais il y a aussi des corridors ferroviaires lorsqu'on verra la carte plus tard, ainsi que diverses activités industrielles, notamment de l'usinage, du stockage de produits pétroliers, autant des dépôts pétroliers que des stations-services, de l'entretien de véhicules lourds, des garages de la STM notamment, des tanneries. Donc, on connaît le secteur du Village des Tanneries. Donc, tout ça fait que finalement, le potentiel de contamination des terrains de l'ensemble du corridor du complexe Turcot est assez lourd.

Cette contamination-là affecte principalement les remblais. On va y retrouver principalement des résidus de combustion de charbon hérités évidemment des modes de chauffage passé. On va y retrouver des débris de démolition ainsi que des produits pétroliers associés aux équipements qui auraient pu être en utilisation sur diverses propriétés. Je mentionnais tantôt les corridors ferroviaires, la cour Turcot et antenne Côte-St-Paul où les remblais particulièrement, historiquement, et même à la grandeur de l'Île de Montréal, présentent un patron de contamination relativement bien connu et ça ne déroge pas de cet état de fait pour ces deux corridors ferroviaires.

Donc, si on regarde la carte de potentiel de contamination qui a été dressée suite à une première étude en 2004 et une mise à jour lors de l'étude d'impact. Donc, on commence par la cour Turcot à l'ouest. Le code de couleurs indique en brun les secteurs reconnus contaminés ou dont le potentiel de contamination est significatif. En jaune, c'est susceptible d'être contaminé et en vert, le potentiel de contamination ne s'est pas avéré.

Donc, on voit que la cour Turcot évidemment, par la connaissance qu'on a des sols caractérisés est contaminée. On voit ici le canal Lachine avec les activités industrielles en périphérie compris entre l'autoroute et le canal. Donc, tous ces secteurs-là sont reconnus contaminés ou avec un fort potentiel de contamination.

Si on se déplace vers l'est, à l'extrémité est de la cour Turcot dans le cœur des échangeurs, on le verra plus en détail tantôt lorsqu'on se concentrera sur la cour Turcot, il y avait l'ancienne rotonde qui était le bâtiment d'entretien des locomotives qui était à l'intersection des rues Pullman et Carillon et on verra plus tard l'état de la contamination dans ce secteur-là.

Évidemment ici, la carte montre la cour Glenn avec un fort potentiel de contamination. On sait maintenant qu'elle a été décontaminée pour l'implantation du CUSM. Donc, le terrain a été décontaminé.

370 Le long de l'autoroute 720, il y a eu diverses activités industrielles. Mentionnons notamment dans le coin de la rue Lenoir qui est le Home Dépôt, ici, il y a une contamination qui est connue, qui semble en produits pétroliers. Il y a du traitement, de la récupération de produits pétroliers en phase libre ; il y a une source de contamination qui proviendrait au nord de la 720 et qui migre en bas de talus. Sinon, il y a des activités industrielles, de l'usinage de produits métalliques qui a été documenté dans la frange, dans les îlots qui bordent au sud de la 720.

375 Donc, si on se déplace maintenant dans la bretelle de La Vérendrye, tout le secteur ici est compris entre Saint-Patrick et l'autoroute 15, il y avait de multiples activités reliées notamment au stockage de produits pétroliers. On avait l'antenne Côte-St-Paul qui longeait l'autoroute 15 et qui allait jusqu'à la rue Saint-Patrick qui desservait les industries. Notamment, il y avait de la récupération de métaux. Il y avait aussi encore des dépôts pétroliers dans le secteur de la rue Angers. Si je me souviens bien, c'est à peu près dans ce coin-là. Donc, il y avait des caractérisations préliminaires faites dans les années 90 qui démontraient la présence de  
380 contaminants dans le secteur qui longe l'autoroute 15 du côté nord, du côté industriel entre les rues Cabot et l'autoroute 15.

385 Et ce qui transcende les activités industrielles et qui imprime un petit peu un caractère avec un fort potentiel de contamination, c'est la présence de l'ancien Lac-à-la-Loutre qui a été remblayé et qui occupait... ben, évidemment si on revient peut-être à la première, la cour Turcot, qui occupait le pied de la falaise et qui arrivait un peu au sud du canal Lachine et lorsqu'on revient vers l'est, qui longe la bordure sud et on revient vers La Vérendrye et qui longeait ici comme ça.

390 Et la rivière Saint-Pierre, si je ne m'abuse, est canalisée dans l'axe un peu de la rue Saint-Ambroise pour aller vers le Vieux-Port de Montréal. Donc, tous ces secteurs ont été remblayés et on verra plus tard plus en détail la nature des remblais qui ont été mis en place et on y retrouve, notamment lorsque je mentionnais tantôt les résidus de combustion de charbon, des débris de démolition.

395 Donc ça, ça dresse le portrait historique du secteur du Complexe Turcot. Ce qu'il faut savoir, c'est que le ministère ne possède pas plusieurs terrains et n'a pas pu les caractériser encore. Par contre, ces programmes de caractérisation ont été amorcés récemment et ils vont se dérouler en fonction de l'échéancier des acquisitions qui seront faites par le ministère.  
400 Néanmoins, on peut parler de trois terrains qui ont été caractérisés jusqu'à maintenant et dont on va présenter les grandes lignes des résultats de la caractérisation.

405 Évidemment le programme de caractérisation pour ces terrains-là va respecter les exigences du ministère de l'Environnement en termes de grille ou du respect des exigences du Guide de caractérisation des terrains. Donc, les trois terrains dont on parle aujourd'hui, on parle du terrain du 5441, Notre-Dame qui est un peu au nord du Centre Gadbois et l'antenne Côte-Saint-Paul, et évidemment la cour Turcot qui est le plus vaste terrain à l'intérieur du complexe.

410 Alors, si on y va dans l'ordre, on va parler du 5441, Notre-Dame en premier. On parle encore une fois de remblais contaminés. C'est une contamination mixte en partie. Donc, on va trouver des remblais contaminés en métaux, en HAP et en produits pétroliers ainsi qu'une certaine partie de remblais contaminés uniquement en métaux et en HAP. Au total, on retrouve environ 16000 mètres cubes de sol dont le niveau de contamination est supérieur au niveau C des critères de la politique, donc, pour un usage commercial et industriel.

415 Au niveau de l'eau souterraine. L'eau souterraine respecte les critères de contamination de l'eau souterraine de la politique et il n'y a pas de biogaz qui ont été mesurés dans les puits installés sur le site.

420 Au niveau de l'antenne ferroviaire Côte-Saint-Paul, encore une fois, ce sont des remblais ; pas de contamination en produits pétroliers, donc, on retrouve des HAP et des métaux. Les métaux qu'on retrouve principalement sont le cuivre, le plomb et le zinc et accessoirement un peu d'arsenic. Donc, c'est des métaux qu'on retrouve typiquement associés aux résidus de combustion de charbon dans la grande région de Montréal  
425 notamment.

Donc, au niveau du volume de sol contaminé, on retrouve 6700 mètres cubes de sol contaminé au-delà du niveau C, donc, usage industriel commercial et ici, il a été distingué un volume d'environ 14400 mètres cubes de résidus de combustion en couches distinctes qui  
430 sont reconnues parmi les couches de remblai. L'eau souterraine est peu affectée. On a des concentrations qui localement dans un pied ou deux dépassent très légèrement les critères de la politique et encore une fois, il n'y a pas de biogaz. Donc ça, ça concerne les deux terrains, disons, plus petits.

435 Lorsqu'on va rentrer dans la cour Turcot, on rentre dans une autre dimension. Je vais faire un bref historique de la cour Turcot pour peut-être le bénéfice de ceux qui ne connaîtraient pas. Donc, évidemment, on a la Côte-Saint-Pierre avec la falaise et la rivière Saint-Pierre et le canal de Lachine. Donc ça, c'est vraiment même avant l'implantation du chemin de fer du Grand Tronc qui va venir passer à travers la Rivière Saint-Pierre. Donc, on  
440 est en 1830.

Ici, on est en 1865. Donc, on est dans le secteur de la rue Carillon et c'est à peu près les limites actuelles de la cour Turcot et on voit le corridor du Grand Tronc ici qui passe au travers du terrain et on voit la Rivière Saint-Pierre ici et donc, qui a été remblayée dans cette  
445 partie-là.

On fait un saut encore en avant, on se retrouve au début du 20<sup>e</sup> siècle et on voit la cour Turcot apparaître dans son état, pas actuel, mais dans l'état où finalement les activités ferroviaires étaient prépondérantes.

450 On voit encore la Rivière Saint-Pierre qui est présentée de façon canalisée, schématisée ici, et on voit la rotonde qui est le bâtiment d'entretien des locomotives ici à

l'extrémité est de la cour. Et le corridor du Grand Tronc ici qui est toujours présent dans le centre de la cour.

455

On avance encore un petit peu plus. Maintenant, on a des photos aériennes, 1950. Malheureusement la qualité de la photo n'est peut-être pas parfaite. On a le canal Lachine, la rue Notre-Dame, on a les voies ferrées, le faisceau de voies ferrées de la cour. Donc, on voit que la vocation de la cour est uniquement ferroviaire à l'époque.

460

On continue. Les années 60, c'est les années de grands changements dans la cour Turcot. Donc, ce qu'on retrouve comme élément constant, c'est le corridor ferroviaire du Grand Tronc ici avec le faisceau de voies ferrées ici, qui est toujours là. Par contre, évidemment, on a l'échangeur Turcot qui est en construction et on voit aussi des bâtiments qui sont apparus ici, ici. Ici, c'est le tunnel pour la voie ferrée qui passe le long de la 20, et un autre bâtiment ici.

465

Ce qu'il faut comprendre, c'est que dans les années 60, la vocation de la cour s'est transformée pour accueillir le transport intermodal, donc, le déchargement des marchandises, les wagons, et leur transfert vers des camions. Donc, les bâtiments entrepôts ont été construits à l'époque pour pouvoir justement accueillir les camions. Et il y a eu aussi de l'entreposage de conteneurs.

470

Et à l'époque, ici, la partie nord-ouest de la cour n'était pas encore aménagée. Cet aménagement vient plus tard dans les années 70-80 et ça correspond à un secteur qui a été remblayé beaucoup plus tardivement que les autres. Ici, on parle des voies ferrées, notamment dans l'axe du Grand Tronc depuis le milieu du 19<sup>e</sup> siècle ; le reste des remblais ici, fort probablement dans la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle alors que cette partie-là a été vraiment remblayée de façon beaucoup plus récente que les autres.

480

On continue. Et on retrouve la cour Turcot en 2006 avec une vaste zone pavée dans la partie centrale de la cour qui accueillait les conteneurs avec des bâtiments qui sont maintenant démolis. Mais il y en avait ici, il y en avait ici et on retrouve encore la trace de certains qui avaient déjà peut-être été démolis à l'époque, mais tous ces bâtiments sont désormais démolis.

485

Donc, ça dresse un petit peu un bilan de l'historique de la cour Turcot.

Ce qu'il faut dire, c'est que finalement, les informations nous ont permis vraiment d'avoir une bonne idée premièrement de quelles étaient les activités à risque sur le site de la cour Turcot, notamment au niveau de la manipulation de produits pétroliers et les secteurs que vous voyez numérotés ici de 1 à 7, donc, de l'est vers l'ouest, correspondent à des enclaves de sols contaminés en hydrocarbures qui ont fait l'objet de travaux de caractérisation beaucoup plus ciblés et serrés et finalement, qui ont été bien cernés. Donc, je pense qu'on va en parler plus tard, les informations de ce côté-là nous apparaissent relativement

495

complètent et bien documentées pour avoir une bonne idée de ce qu'il faut faire comme interventions dans ces secteurs-là plus précisément.

500           Donc, si on continue, quelques statistiques. Pour Turcot, environ 1 000 000 de mètres carrés incluant la partie à l'ouest d'Angrignon. On parle d'un volume d'environ 3 000 000 de mètres cubes de remblai dont environ 575 000 mètres cubes de résidus de combustion de charbon. Alors, tous ces remblais-là, on parle de scories de bouilloire, de cendres, de granulométries diverses, mais principalement fines, de la taille des sables.

505           Les remblais reposent sur de la tourbe, donc, l'ancien Lac-à-la-Loutre et lorsqu'on établit les proportions de sols contaminés selon les différentes plages de contamination, on établit à environ 5%, donc, un volume d'environ 190 000 mètres cubes de sol qui sont contaminés au-delà du niveau C au niveau des remblais, donc, en métaux et en HAP.

510           Lorsque je mentionnais les 7 enclaves de sols contaminés en produits pétroliers, on a un volume total de 40 000 mètres cubes qui s'additionnent aux 190 000 mètres cubes de contamination en métaux et HAP. De ce 40 000 mètres cubes, il y a une enclave qui fait environ 35 000 mètres cubes qui est située à l'extrémité est de la cour Turcot proche de la rue Carillon au sud de l'ancienne rotonde qui correspond au secteur numéro 2 qu'on a vu tantôt.

515           Si on continue, donc, on va regarder une figure de localisation des forages et puis l'observation qui a pu être effectuée par différents consultants au cours des dix (10) dernières années sur le site de la cour Turcot. Moi, je le vois. - Il va falloir évidemment zoomer un peu. Donc, c'est ça. Ça donne une idée de la couverture.

520           Je mentionne très rapidement, il y a eu des coupes stratigraphiques qui ont été établies à travers la cour, donc, trois coupes est-ouest et quatre coupes nord-sud. On va en voir tantôt une qui est la coupe ici qui va passer au travers le centre de la cour Turcot.

525           Donc, on voit qu'il y a une couverture qui est relativement espacée. Par contre, on voit qu'il y a des endroits qui sont beaucoup plus travaillés de façon plus ciblée et qui correspondent justement aux enclaves de sols contaminés en hydrocarbures. Il y en a ici et il y en a deux ici et on continue vers les échangeurs, il y en a une ici et on va retrouver les deux enclaves, 1 et 2, et la 2 ici qui est la principale qui est vraiment criblée de sondages.

530           Il y a deux exceptions aussi qui concernent des scories de bouilloire qui avaient été caractérisées à l'aide de lixiviats et qui avaient montré des concentrations en plomb qui dépassaient les normes du Règlement sur les matières dangereuses. Donc, on est retourné caractériser autour de ces deux sondages-là. Il y en a un qui, je crois, qui est ici et il y en a un autre qui est dans la partie ouest de la cour. On voit mieux peut-être ici.

535           Donc, ce qui est arrivé, c'est qu'évidemment avec la densité de sondages qui avaient été faits en 2003 ou... la deuxième avait été découverte en 2008, on ne pouvait pas établir un volume précis. Donc, on est revenu caractériser autour avec des sondages à 5 mètres et

540 aucun des échantillons analysés de scories de bouilloire dans les sondages périphériques n'a  
montré de concentration en plomb qui excédait le Règlement sur les matières dangereuses.  
Donc, on a pu établir à environ 130 mètres cubes le volume de matières dangereuses, lixiviats  
en plomb dans ces deux petites enclaves.

545 Donc, on va continuer. Je crois qu'on va aller vers la coupe stratigraphique pour  
montrer un peu le degré d'organisation des remblais dans la cour Turcot. Je pense avec  
l'information qu'on a, on a une bonne compréhension et, encore une fois, on va zoomer...  
Donc, brièvement, du haut vers le bas, on a une couche de pierre concassée qui est  
pratiquement continue. Lorsqu'on n'a pas de surface pavée, asphaltée, comme on le voyait  
550 sur la photo de 2006, on a une couche de pierre concassée qui va faire à peu près un mètre  
en moyenne d'épaisseur sur l'ensemble du site.

Ce qu'on va retrouver au niveau des remblais, on va retrouver trois types principaux de  
remblai. Ce qu'on voit ici en bleu non hachuré, c'est un remblai de sol qui ne contient aucun  
555 débris, aucun résidu de combustion. Ce qu'on voit ici en bleu hachuré, ça va être un remblai  
de sol auquel vont être mêlés des matériaux secs, bois, béton, mais pas de résidus de  
combustion. En hachuré rouge et bleu, là on va avoir un remblai de sol, mais qui va contenir  
des résidus de combustion, parfois les deux aussi, matériaux secs et résidus de combustion,  
et en rouge, on a les couches de scories de bouilloire, de matières résiduelles.

560 Le tout repose sur une couche de tourbe qui est continue sur l'ensemble de la cour  
sous laquelle on va retrouver une marne. C'est un dépôt de coquillages qui sont associés à  
l'ancien Lac-à-la-Loutre. Et à certains endroits, une couche d'argile avant de tomber dans un  
till, un dépôt granulaire très grossier, et avant d'arriver au roc.

565 Donc, si on se déplace de l'ouest vers l'est, ce qu'on va voir comme tendance  
essentiellement, c'est la substitution graduelle des remblais qui contiennent des matériaux  
secs par les remblais qui contiennent des résidus de combustion avec des couches de résidus  
de combustion de plus en plus continues à mesure qu'on s'en va vers l'est.

570 Donc essentiellement, ce patron-là, on le reconnaît dans les différentes coupes, on le  
reconnaît aussi en direction nord-sud et finalement, on est capable de rattacher un peu  
l'histoire, l'évolution de la cour avec la géologie.

575 Donc, on a une relativement bonne compréhension des phénomènes qui se passent et  
ça nous permet évidemment de prédire dans l'avenir lorsqu'on aura à gérer les sols, donc,  
quels genres de matériaux on aura à manipuler et les probabilités de retrouver de la  
contamination dans les unités parce qu'il y a un contrôle stratigraphique sur la contamination.

580 Je crois que c'est tout. Ah, il y a peut-être le polygone, c'est vrai. Afin d'illustrer en  
plan l'état de la contamination, on a fait la méthode usuelle des polygones. Donc, chaque  
point de sondage définit un polygone dont les limites correspondent à la mi-distance avec le  
sondage adjacent. Lorsque je mentionnais tantôt qu'il y avait environ 5% des remblais qui



585 étaient contaminés au-delà du critère C, bien, spatialement, ça vous donne une idée quand même de leur position.

590 Évidemment ici la contamination reliée aux hydrocarbures et celle reliée aux remblais en métaux et en HAP sont toutes les deux présentées. Donc, on parle du 190 000 mètres cubes plus le 40 000 mètres cubes. Donc, ça vous donne quand même une idée de la répartition de la contamination dans la cour et je tiens juste encore une fois à mentionner que les enclaves contaminées en hydrocarbures, on va voir que la mosaïque est beaucoup plus serrée qui est tributaire du maillage adopté pour délimiter ces enclaves de sol contaminé en hydrocarbures par opposition au maillage un peu plus large pour le reste de la cour.

595 Alors, les couleurs évidemment, oui, c'est vrai. Donc, c'est peut-être important de le mentionner. En rouge, c'est contaminé plus grand que C ; en bleu, on parle de contaminé entre le niveau B et le niveau C. Donc, le niveau B, je le rappelle, c'est pour un usage résidentiel ; le niveau C, c'est pour un usage commercial et industriel. En jaune, on est sous le critère B ; et en vert, on est sous le critère A, donc, on aurait caractérisé des sols propres à ces  
600 endroits-là.

605 Dernière remarque par rapport à cette carte. C'est une illustration, mais qui n'est pas nécessairement fidèle au volume que j'ai mentionné de 190 000 mètres cubes, qui a procédé par une autre méthode d'évaluation pour le volume. Par contre, ça reste vrai qu'aux endroits où on du rouge, on retrouve des sols contaminés plus grands que C. il y a juste que la méthode de calcul représente des polygones finis. Ça ne veut pas dire que dans la même unité stratigraphique, on n'aurait pas analysé un échantillon à côté. Donc, il y a peut-être une sous-représentation, mais quand même, lorsqu'on compare avec le 190 000 mètres cubes, on reste quand même à 5% du volume de remblais contaminés dans le sol.

610 On va parler de l'approche de gestion. Alors, le Complexe Turcot, on a trois situations dans lesquelles on va se retrouver.

615 On va retrouver le secteur d'activité de soutien au chantier qui essentiellement est une portion de la cour Turcot qui ne sera pas occupée par les futures autoroutes, les remblais et dans laquelle la manipulation des matériaux va s'effectuer tout au long du chantier. On a les secteurs d'excavation. Donc, la rue Pullman qui passe sur l'autoroute, les bassins de rétention, les viaducs ainsi que les secteurs récepteurs de remblais pour les voies ferrées ou les autoroutes. Donc, on va distinguer l'approche pour chacune de ces situations-là.

620 Au niveau des activités de soutien du chantier, on ne reviendra pas à la carte, mais rappelez-vous que la cour Turcot a été caractérisée, donc, on va se baser sur les données disponibles. Et essentiellement... on va régler rapidement ce qui est ici à la droite parce que c'est ce qui va revenir de toute façon de façon systématique. Tous les sols contaminés en  
625 hydrocarbures pétroliers au-delà du critère C vont être excavés. Le traitement sur le site ou hors site est encore à l'étude selon la disponibilité de superficie sur le site de la cour Turcot, mais il reste que c'est clair que ces sols-là ne restent pas en place. La même chose pour les

matières résiduelles dangereuses. Donc, leur excavation complète et leur élimination dans un lieu autorisé.

630

Si on revient maintenant ici à gauche, les sols qui sont contaminés uniquement en métaux ou en HAP ainsi que les matières résiduelles non dangereuses, on parle des scories de bouilloire qui sont caractérisées comme matières solides, vont être laissées en place si on n'a pas à leur toucher pour, et on va le voir tantôt dans les zones de déblai, et la gestion va se faire par analyse du risque.

635

Dans la zone de chantier, on parle d'un chantier qui va rester pendant 10 ans, donc, essentiellement, on va s'assurer que la présence de sols contaminés au-delà des niveaux C ne cause pas de risque à la santé aux travailleurs qui auront à circuler sur le chantier. Il y aura éventuellement des mesures de gestion du risque qui vont être mises en place justement pour assurer la sécurité et la santé des travailleurs et des résidents riverains, notamment le contrôle des poussières. Donc ça, ça concerne la zone de chantier.

640

Maintenant, les secteurs d'excavation. Il y aura une caractérisation exhaustive qui va être faite de ces secteurs-là puisque ces sols-là vont être manipulés. Donc, encore une fois, et lorsqu'on parle de maillage ou de caractérisation exhaustive, on peut penser à un maillage de 25 mètres par 25 mètres tel que prescrit dans les guides de caractérisation du ministère. Donc, on peut être assuré que cette caractérisation va être faite puisqu'on veut s'assurer de bien connaître le niveau de contamination des matériaux qu'on va manipuler.

645

650

Encore une fois, les sols qui sont contaminés en hydrocarbures plus grands que C ainsi que les matières résiduelles dangereuses vont être enlevés même si elles sont situées sous les niveaux d'excavation prévus pour les besoins d'aménagement.

655

On revient encore ici à gauche. Les sols qui sont plus petits que le niveau C, ainsi que les matières résiduelles, vont pouvoir être utilisés dans les remblais. Les sols contaminés plus grands que C en métaux et en HAP, on va étudier la possibilité de les traiter sur les sites ou les éliminer hors site puisqu'on va les manipuler. Mais il n'est pas dans l'intention du ministère de réutiliser des sols plus grands que C dans les remblais et faire des cellules de confinement de sols plus grands que C.

660

Et on passe au troisième acétate. Dans le secteur de remblais, que ce soit pour l'autoroute ou les voies ferrées, on va procéder à une caractérisation détaillée et, encore une fois, si on découvre qu'il y a des sols contaminés en hydrocarbures plus grands que C et des matières dangereuses, on va les éliminer. Ce qui, et là, si sous les remblais à mettre en place, on va découvrir des sols plus grands que C en métaux ou en HAP, on va les gérer par analyses de risques et les mesures de gestion du risque vont être mises en place pour assurer la sécurité des travailleurs et des utilisateurs.

665

670           Donc, essentiellement, ça présente l'approche de gestion des terrains contaminés  
selon les différentes situations qui peuvent se présenter dans le cadre du chantier du  
complexe Turcot.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

675           Très bien, je vous remercie. Avant d'aller du côté du ministère, je veux juste éclaircir.  
On parle d'importer des matériaux de déblai d'autres sites. Est-ce qu'il y a un contrôle de qualité  
et à partir du contrôle de qualité, qu'est-ce que le ministère entend accepter comme matériaux de  
remblai s'il y a des traces de contamination dans ces déblais-là ?

680

**M. CLAUDE MARCOTTE :**

          Oui. Évidemment, actuellement la réglementation ne permet pas d'importer des sols  
contaminés au-delà du niveau B de contamination provenant de l'extérieur du site du complexe  
685   Turcot. Donc, je crois que le ministère prend acte de cette contrainte. Par contre, je crois qu'il y a  
des discussions avec le ministère de l'Environnement pour voir en fonction des besoins s'il y a  
une possibilité peut-être d'en importer et de peut-être les traiter sur place pour pouvoir les réutiliser.  
Mais je ne peux pas présumer de l'issue des discussions à ce sujet-là.

690           C'est certain que les autres chantiers majeurs sur l'Île de Montréal ou dans la région vont  
être sollicités pour pouvoir évidemment apporter des remblais sur le site de la cour Turcot  
puisque les besoins se chiffrent de l'ordre d'un million de mètres cubes. Pour l'instant, le  
ministère est à étudier les possibilités avec les volumes qui seraient disponibles et les calculs  
sont en cours.

695

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

          Juste une petite correction sur les volumes. On parle plus de deux millions de mètres  
cubes que d'un million. Et il y en a une partie qui est récupérée de la démolition des structures  
700   existantes. Donc, essentiellement...

**M. CLAUDE MARCOTTE :**

Oui.

705

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

Ça, c'est le besoin net.

710           **M. MICHEL GERMAIN, président :**

          La réutilisation. Très bien, je vous remercie. Du côté du ministère, on voyait dans les  
documents, *Commentaires et questions du ministère sur l'étude d'impact*. Il y avait différentes

715 préoccupations ou commentaires, positions qui étaient soulevés. Au moment maintenant où on se parle, comment le ministère évalue-t-il le plan de gestion proposé par le ministère des Transports ?

**M. HERVÉ CHATAIGNER :**

720 Bonjour, Monsieur le Président, Madame, Monsieur les commissaires.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

725 Bonjour, Monsieur.

**M. HERVÉ CHATAIGNER :**

730 Alors, en ce moment, on est encore en discussion avec le ministère des Transports. Il faut comprendre que les caractérisations, comme disait monsieur Marcotte, il y a eu des caractérisations préliminaires, il y a des caractérisations complémentaires qui sont en cours. La position du ministère de l'Environnement, du Développement durable et des Parcs, c'est que dès qu'il y a un projet de réutilisation sur un terrain, comme par exemple une ancienne cour de triage qui est une activité visée par la Loi sur la qualité de l'environnement, il y a une obligation de présenter au ministère pour approbation un plan de réhabilitation du terrain et qui implique au

735 départ des études de caractérisation qui devront être attestées par des experts accrédités par le ministère.

740 Ces études-là, si elles démontrent... et on s'y attend qu'elles vont démontrer que les terrains sont contaminés, il devra y avoir un avis de contamination d'enregistré au Bureau de publicité des droits et à partir de ce moment-là, il n'y a pas de projet de construction qui peut se faire tant et aussi longtemps... et il n'y a pas de projet de décontamination qui peut se faire tant que le ministère de l'Environnement n'a pas approuvé le projet. Alors, à ce moment-là, le ministère des Transports doit déposer un plan de réhabilitation qui peut se faire sous différentes possibilités. Comme mentionnait monsieur Marcotte, les sols peuvent être excavés, éliminés, les

745 sols peuvent être traités.

750 On peut aussi laisser en place des sols contaminés en utilisant la procédure d'analyse de risque qui est une procédure très spécifique qui a été mise au point avec le ministère de l'Environnement et le ministère de la Santé publique, et à partir de ce moment-là, ce que nous, on connaît habituellement des cours de triage, on n'est pas tellement surpris du type de contaminants qu'on rencontre en ce moment, et les discussions sont en cours pour nous présenter un plan de réhabilitation en bonne et due forme qui devra faire l'objet d'une approbation du ministère.

755 Et dans les cas où on déciderait de laisser en place des sols contaminés au-delà des critères suite à une analyse de risque, l'approche du ministère de l'Environnement est de ne pas

laisser en place des sols contaminés en haut du critère C en hydrocarbures et de toute façon, le MTQ en tient compte et a déjà prévu d'excaver ces sols-là comme tel.

760            Au niveau de l'eau souterraine, les études doivent démontrer aussi que laisser en place  
les sols contaminés n'aura pas d'impact au niveau de l'eau souterraine quoique les études  
actuelles semblent démontrer que l'eau souterraine n'est pas impactée par les présences des  
765            sols et c'est un peu ce qu'on a rencontré dans d'autres dossiers de cours de triage. Je pense à  
des dossiers dans la région de Montréal comme la cour Glenn qui n'est pas tellement loin ou  
encore la cour de triage Angus qui a aussi fait l'objet à l'époque d'analyses de risques comme  
telles. Donc, on est un petit peu habitué de voir ces types de contaminants-là rencontrés dans  
des terrains semblables.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

770            Très bien, je vous remercie. Pour une précision. En ce qui a trait aux terrains  
excédentaires que le ministère des Transports proposerait de redévelopper en, si je me souviens  
bien, en commercial avec la Ville de Montréal, donc, le plan qui nous a été expliqué ne comprend  
pas une éventuelle décontamination des terrains excédentaires si j'ai bien compris ? Est-ce que  
775            ça les inclut ou pas ? Oui, Monsieur Dubé.

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

780            Essentiellement, la plupart des îlots d'hydrocarbures, on a l'intention de les éliminer  
d'entrée de jeu. On avait d'ailleurs choisi il y a quelque... enfin, un an et demi, d'essayer de faire  
une décontamination *in situ* comme on avait beaucoup de temps, mais la stratigraphie qu'on  
vous a présentée posait des problèmes en termes de fiabilité de la méthodologie. Donc, on va  
revenir à une approche beaucoup plus par excavation.

785            Pour les autres contaminants, comme on ne connaît pas l'usage définitif des terrains, il  
est difficile de déposer un plan de réhabilitation. Donc, essentiellement ce qu'on a déposé au  
ministère de l'Environnement, c'est une approche qui identifie l'usage du terrain comment étant  
un chantier pendant une période de temps établie à environ 10 ans et c'est sur cette base que  
les plans de réhabilitation vont être faits.

790            Par la suite, il y aura à celui qui achètera le terrain ou qui voudra en faire un autre usage  
qu'un usage de chantier, à refaire un plan de réhabilitation et à faire approuver par le MDDEP en  
fonction de l'usage qu'il veut faire du terrain sur ce plan ou ces plans.

795            **M. MICHEL GERMAIN, président :**

800            C'est-à-dire, par exemple, dans les terrains qui seraient éventuellement redéveloppables,  
ce qui est par exemple contaminé par les hydrocarbures au-delà du critère C serait excavé sur  
tout le terrain ?

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

D'entrée de jeu, oui.

805 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Mais ce serait au niveau industriel, on pourrait dire, chantier industriel ? Vous ne décontamineriez pas en prévision d'usage résidentiel pour l'instant ; c'est ça ?

810 **M. ALAIN MARC DUBÉ :**

Ce n'est pas ce qui est prévu pour le moment.

815 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Très bien, je vous remercie. Du côté de la Ville de Montréal, juste repréciser notamment la question des terrains qui seraient excédentaires qui seraient redéveloppables. Les objectifs de développement de la Ville de Montréal consistent en quoi ? Est-ce que c'est bien des terrains de type commercial ? Qu'est-ce que la Ville souhaite éventuellement faire, parfaire sur ce terrain-là ?

820

**M. ALAIN TRUDEAU :**

On parle bien ici de la cour Turcot ?

825

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Oui, de la cour Turcot, la portion au sud de l'autoroute projetée qui serait rétrocédable pour...

830

**M. ALAIN TRUDEAU :**

Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal identifie le secteur de la cour Turcot comme un... ce que nous, on appelle, un secteur de planification détaillée, c'est-à-dire un secteur qui à l'intérieur du Plan d'urbanisme n'a pas été défini de façon précise compte tenu de la complexité qui entoure l'utilisation du site.

835

Lorsque le Plan d'urbanisme a été fait en 2004, la cour avait encore des usages semi-ferroviaires, le ministère des Transports l'a achetée. Donc, à l'époque, on ne savait pas trop qu'est-ce qui était pour être l'avenir de ce secteur. Donc, c'est pour ça qu'on l'a identifié comme un secteur de planification détaillée.

840

Il y a tout de même une réflexion qui a été entreprise à la Ville de Montréal. Le secteur est identifié actuellement comme un secteur d'emploi. À l'intérieur du Plan d'urbanisme, on a

845 plusieurs objectifs et actions qui entourent la transformation d'anciens sites contaminés en toutes  
sortes d'usages et on identifie le secteur Turcot comme un secteur d'emploi. On se dit que c'est  
un secteur, étant donné qu'il est contaminé, donc, la Ville de Montréal veut le plus possible  
réutiliser ces terrains à d'autres fins. Donc, si l'occasion se présente évidemment, ça intéresse la  
Ville de Montréal. Pour le moment, on n'a pas un plan très détaillé.

850 Il faut comprendre que la cour Turcot serait remise sur le marché vers 2016, 2017.  
Actuellement, on prévoit, je me répète, une activité secteur d'emploi. Il est possible que la Plan  
d'urbanisme change cette orientation-là parce que le Plan d'urbanisme, la Loi de l'aménagement  
et de l'urbanisme nous oblige à le réviser. S'il y a une révision qui est faite, il est possible qu'on  
855 réviser l'utilisation de ce secteur, mais actuellement, c'est un secteur d'emploi.

Et il y a aussi une autre partie du Plan d'urbanisme qui parle de l'environnement sain et  
dans cette partie du plan, on a toute une série d'objectifs et d'actions qui visent aussi l'élimination  
et le traitement de ces sites contaminés de façon à recréer sur Montréal des milieux où la qualité  
860 de vie s'améliore. Voilà.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Très bien, je vous remercie.

865

**M. ALAIN TRUDEAU :**

Il n'y a pas de quoi.

870 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Une autre question. J'imagine, on n'a pas discuté jusqu'à maintenant un chantier  
comme... une reconstruction de l'échangeur Turcot va nécessiter, nécessiterait beaucoup de  
camionnage. Ça inclut à ce moment-là le camionnage de sols contaminés. Principalement,  
875 essentiellement, vous devez avoir déjà préparé un plan de camionnage pour éviter que des  
milliers de camions circulent dans les rues résidentielles. Ce serait quoi les axes de circulation  
des camions, autant pour les sols contaminés que pour les matériaux de construction ?  
Monsieur Dubé.

880 **M. ALAIN MARC DUBÉ :**

Je vais demander qu'on mette la carte thématique à l'écran. Monsieur le Président, il n'y  
a pas pour le moment de plan détaillé au niveau du transport du camionnage, mais on a quand  
même réfléchi un peu à la question. Essentiellement, la cour Turcot pendant la période du  
885 chantier va servir à accueillir l'ensemble des matériaux de démolition du chantier, les structures,  
le béton.

Ce qui est proposé essentiellement, c'est de faire des sites de concassage et de tamisage et de récupération pour pouvoir réutiliser ces matériaux dans les futures infrastructures.

890

Maintenant, donc, essentiellement, et au départ en fait, le lien Pullman ici était davantage un lien pour la construction ou la machinerie essentiellement pour pouvoir passer en dessous de l'autoroute et des chemins ferroviaires une fois que ces services-là sont déplacés et pouvoir accéder à la cour sans avoir à utiliser le réseau routier local.

895

On remarquera aussi que toute la portion au sud de l'échangeur, au sud de la rue Notre-Dame est facilement accessible aussi simplement en traversant de la cour Turcot directement jusqu'à toute la portion du stationnement du Centre Gadbois. Donc, le stationnement a été fermé et va être une zone de chantier essentiellement au niveau du Centre Gadbois pour toute la période des travaux avec simplement un simple passage ici à la rue Notre-Dame qui permet d'accéder à cette zone-ci et un autre passage ici qui permet d'accéder à toute la portion plus à l'est du chantier.

900

Maintenant, il y a une réflexion à faire au niveau du passage entre la cour Turcot, la portion du chantier qui est située juste adjacente au Centre Gadbois et l'accès à toute la zone dans le secteur La Vérendrye. Toute cette zone de chantier-là essentiellement, il est possible de circuler ici en dessous des structures et il y a une réflexion qui reste à faire sur la pertinence de faire une structure temporaire au-dessus du canal justement pour éviter que tous les matériaux de démolition de la cour ou du secteur La Vérendrye ait à emprunter le boulevard Saint-Patrick et le Pont Monk ici pour atteindre la rue Notre-Dame et accéder à la cour Turcot pour être, donc, traité. Donc, cet élément-là ici reste à évaluer.

905

910

Mais essentiellement ce qu'on cherche à faire à travers tout ça, c'est justement d'éviter le camionnage sur le réseau routier. On a eu des rencontres aussi avec le CN pour voir, pour explorer la possibilité d'accueillir dans la cour Turcot des matériaux d'autres chantiers qui viendraient justement par les voies ferroviaires et un train de marchandise est peut-être une antenne temporaire pour livrer les matériaux qui proviennent d'autres chantiers, et tout ça dans l'optique de réduire justement le camionnage sur le réseau routier à Montréal.

915

On sait par exemple que le projet Notre-Dame longe les voies ferrées du CN plus à l'est et qu'il y a aussi là-bas la cour de triage Longue-Pointe.

920

Donc, essentiellement, il y a des possibilités afin de réduire le camionnage dans le cadre du projet d'utiliser les infrastructures ferroviaires justement pour diminuer le camionnage dans le réseau routier montréalais.

925

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

Qu'advient-il des autres secteurs qui n'ont pas encore été caractérisés ? Là, je vois que la caractérisation qui a eu lieu, c'est uniquement la cour Turcot ou, en tout cas, dans l'ensemble, c'est ça, mais dans la carte qu'on voyait au tout début, il y avait une foule d'autres secteurs dont

930



entre autres près du canal Lachine et près du canal de l'aqueduc. Est-ce que vous allez les traiter à la pièce ? À chaque fois qu'il y a des travaux, vous allez faire vos études de caractérisation du sol pour voir quelle mesure prendre sur ces terrains-là ?

935

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

Monsieur le commissaire, dans les terrains, il y a des terrains industriels à acquérir, il y a le clos de voirie Eadie, l'Écocentre, il y a un certain nombre de propriétés industrielles ici et l'antenne Côte-Saint-Paul qui a été caractérisée ici déjà, on vous a présenté les résultats tantôt. Comme le ministère n'a pas en main les décrets d'expropriation, il ne peut que régler de gré à gré les acquisitions avec les propriétaires qui souhaitent vendre.

940

Dès que le ministère a fait une offre d'achat sur un terrain et que celle-ci est acceptée, généralement dans les offres d'achat, on inclut une clause de *due diligence* ou de... et durant cette période-là, on va faire la caractérisation des terrains pour établir le prix. Donc, il y a une clause d'ajustement du prix en fonction de la contamination. Donc, on sait qu'est-ce qu'on achète essentiellement avant de finaliser la transaction.

945

Une fois que la transaction est terminée effectivement, les terrains vont être caractérisés avec plus de détails pour permettre justement d'établir, de un, de faire l'avis de contamination comme le mentionnait le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et aussi pour préparer un plan de réhabilitation en fonction de l'usage qui va être fait du terrain tel qu'il a été mentionné. Ça peut être un usage routier ou un usage de chantier pendant la période des travaux.

950

955

Et donc, tout ça suit pour chaque lot, chaque terrain acquis a son propre cheminement individuel. Évidemment, on ne peut pas, comme on n'a pas le droit d'accéder aux terrains sur les propriétés où le propriétaire n'est pas vendeur ou ne veut pas nous vendre ou ne veut pas négocier ou ne veut pas signer une entente de gré à gré ; à ce moment-là, on doit attendre d'obtenir les décrets d'expropriation pour initier la démarche d'expropriation, faire les caractérisations des terrains et après ça, établir ou s'entendre sur un prix avec le...

960

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

Est-ce que c'est le même raisonnement pour les résidences qui vont être acquises par le ministère des Transports ? Vous parlez de fixer un prix qui va tenir compte de la décontamination à faire ; est-ce que vous fixez le prix également des maisons qui vont être expropriées tenant compte... je prends par exemple le secteur des tanneries où probablement il y a de la contamination dans le sol, on le voyait sur les cartes, est-ce que vous en tenez compte dans la fixation des valeurs au niveau des expropriations ?

965

970

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

975 Au niveau du résidentiel, je pourrais inviter monsieur Gilles Milot chez nous qui est évaluateur agréé qui pourrait vous donner les détails dans les procédures. Essentiellement la valeur d'un terrain - il va venir - n'est pas fixée uniquement par la valeur immobilière moins le passif environnemental, mais il y a aussi d'autres considérations.

980 C'est-à-dire, on regarde le potentiel qu'a ce terrain-là en termes de développement. Donc, ce n'est pas juste une question de valeur de l'immeuble moins le passif environnemental. C'est plutôt basé en fonction de qu'est-ce qu'on pourrait faire avec ce terrain-là dans l'état où il est. Mais monsieur Milot peut vous donner plus de détails.

**M. GILLES MILOT :**

985 Oui, Monsieur le Président. Monsieur, Madame, les commissaires. Dans l'établissement de la valeur des propriétés à des fins résidentielles entre autres, d'entrée de jeu, le taux de contamination des terrains n'est pas considéré. Ce qu'on recherche, entre autres, c'est comment une telle propriété sur le marché peut se transiger.

990 Donc, c'est la valeur de base pour fin de négociation. On compare sur le marché tel type de bâtiment, tel type de terrain et c'est à partir de ces données-là qu'on entreprend les négociations avec les propriétaires. On acquiert les terrains et c'est par la suite que les démolitions interviennent, puis que les caractérisations des terrains se font.

995 Peut-être rajouté à titre d'information, c'est que, exemple, dans le secteur La Vérendrye, on tente d'obtenir des permissions des propriétaires actuels, même si on n'a pas d'entente ou de négociations avancées, des permissions pour obtenir l'autorisation d'aller faire des sondages de caractérisation. Entre autres, on en a obtenu un certain nombre et puis peut-être pour rajouter à  
1000 ce que monsieur Dubé disait, c'est que quand on a ces autorisations-là, on peut passer à l'étape de la caractérisation.

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

1005 Mais est-ce qu'il est tenu compte des frais de décontamination dans la fixation de l'indemnité ?

**M. GILLES MILOT :**

1010 Non.

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

Non, pas du tout ?

1015 **M. GILLES MILOT :**

Pas du tout. Un terrain vacant seulement. Les terrains bâtis en principe sont en usage acquis, donc, on n'a pas, entre guillemets, à pénaliser le propriétaire du fait que son usage est autorisé. Donc, on doit lui retrouver entre autres... lui permettre de retrouver l'équivalent en l'indemnisant de façon...

1020 **M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

O.K.

1025

**M. GILLES MILOT :**

Par contre, un terrain vacant, c'est bien évident, l'usage est fonction de l'état du sol. Donc, le niveau de contamination peut avoir une influence sur l'indemnité à être versée.

1030

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

O.K. Maintenant, les terrains contaminés en bordure du canal Lachine et du canal de l'aqueduc, quelles sont les mesures qui vont être prises pour décontaminer ces terrains-là avec le minimum de risque de ne pas contaminer les eaux des deux canaux ?

1035

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

Je vais demander à monsieur Claude Marcotte de répondre à votre question. Mais essentiellement, c'est des discussions qu'on a avec... au niveau du canal de l'aqueduc par exemple, avec les gens du Service des eaux. Il y a une série de mesures qui restent à définir, mais je pense que monsieur Marcotte peut vous parler un peu plus des méthodes assez génériques autour de ce genre de chantier-là.

1040

1045 **M. CLAUDE MARCOTTE :**

Essentiellement, il faut dire au début, puis je pense que monsieur Valiquette l'a reconnu, que le type de contaminants qu'on retrouve principalement dans la cour Turcot ou sur les propriétés affectent peu la qualité de l'eau souterraine.

1050

Ce n'est pas le cas pour les hydrocarbures par contre et comme on va intervenir dans les zones où il y a de la contamination en hydrocarbures, s'il y a effectivement un risque de migration de la contamination vers les voies telles le canal Lachine ou les récepteurs, normalement l'intervention va faire en sorte qu'on va traiter l'eau.

1055

Donc, de ce côté-là, ce sera prévu. Mais en ce qui concerne la contamination en métaux ou en HAP, ce n'est pas des contaminants qui se solubilisent et affectent l'eau souterraine de

façon vraiment significative. Donc, à ce moment-là, on n'a pas de mesures à prendre sur l'eau souterraine comme telle même si le patron d'écoulement montre qu'elle s'écoule vers le canal.

1060

Donc, c'est ça. On module l'intervention en fonction du risque que représente le contaminant et comme c'est un petit peu le reflet de l'intervention sur les sols, s'il y a un risque d'impact des eaux souterraines pour les contaminants pour les produits pétroliers, il y aura intervention.

1065

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

Juste une dernière question. Pour le MDDEP, est-ce que vous avez en place un programme de suivi de tout ce qui va être fait comme excavation ? Allez-vous suivre les travaux pour voir si les procédures d'identification de caractérisation des sols, autres que ceux de Turcot qu'on a déjà, est-ce qu'il y a un suivi qui est prévu là-dessus ?

1070

**M. HERVÉ CHATAIGNER :**

Lors que des travaux majeurs de réhabilitation comme ceux-là qui font l'objet d'un plan de réhabilitation approuvé par le ministère, il y a une obligation au départ du promoteur d'engager des consultants qui font un suivi, qui sont des gens accrédités par le ministère de l'Environnement, qui vont produire un rapport qui démontre la gestion des sols, l'endroit où les sols ont été éliminés, les mesures qui ont été prises pour ne pas contaminer l'environnement pendant les travaux.

1075

1080

Et, outre ça, il y a toujours des visites de terrain qui sont faites par le ministère aussi dans les projets majeurs comme ceux-là. Sans vous dire le rythme qui va avoir lieu, ça dépend de l'ampleur des travaux, les périodes où il y a des travaux plus importants, il peut y avoir plus de visites, mais il y a absolument du contrôle fait par le service du contrôle qu'on appelle le Centre de contrôle environnemental du Québec qui est le groupe d'inspection.

1085

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

Merci.

1090

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Alors, je pense que ça va pour les sols contaminés. Alors, je vous remercie pour les réponses. Nous allons faire une pause de 15 minutes et nous allons reprendre à 15 heures et en appelant le registre.

1095

PAUSE... REPRISE

1100

\*\*\*\*\*

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1105 Alors, si vous voulez prendre place, nous allons recommencer dans 30 secondes. Alors, avant d'appeler les personnes inscrites au registre, je rappelle qu'en début de séance, la Commission a informé le public qu'à la suite d'une demande de report sine die des travaux de la Commission, la Commission avait décidé de ne pas acquiescer à cette demande et de poursuivre ses travaux tels que prévus au calendrier annoncé soit par communiqué de presse, soit sur le site internet de la Commission.

1110 Maintenant, je vais appeler les gens selon leur ordre d'inscription. Comme je l'ai mentionné, les gens qui ne sont pas présents vont garder leur priorité d'inscription pour ce soir.

1115 Alors, la première personne qui est encore inscrite. Monsieur Avrom Stern est-il dans la salle ? Monsieur Jean E. Fortier ? Monsieur Francis Lapierre ? Madame Catherine Doucet ? Monsieur Jonathan Aspireault-Massé ? Madame Raphaëlle Leclerc ? Monsieur Pierre Lemieux ? Monsieur Cyrille Pernod ? Monsieur Marc Tremblay. Bonjour, Monsieur.

**M. MARC TREMBLAY :**

1120 Bonjour. Marc Tremblay, organisateur communautaire au CSSS Sud-Ouest-Verdun. Une question d'éclaircissement pour commencer. Il a été mentionné par le ministère des Transports à deux reprises que l'ouvrage concerné, c'est-à-dire l'échangeur Turcot, tout le complexe, était un ouvrage minimal.

1125 Alors, moi j'aimerais savoir qu'est-ce que veut dire le terme « minimal » quand on considère que c'est le plus gros échangeur routier de la province. Ceci aussi dans l'optique où on nous dit que c'est probablement parce que c'est un ouvrage minimal qu'on ne peut pas en diminuer le flux. On parle même de l'augmenter un tout petit peu.

1130 Et j'aimerais aussi savoir la proportion d'utilisateurs ou d'utilisatrices, ou en tout cas de véhicules qui vont passer pour un transport, c'est-à-dire traverser Montréal d'un bout à l'autre pour aller à d'autres destinations, cette proportion-là versus la proportion de gens qui l'utilisent pour aller au travail, c'est-à-dire à l'intérieur de la région montréalaise. Évidemment, c'est pour voir s'il s'agit vraiment de quelque chose de minimal ou pas. Enfin bref, j'aimerais avoir des éclaircissements sur ces questions. Merci.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1140 Très bien. Alors, pour le premier volet, la question de l'expression « ouvrage minimal », Monsieur Dubé ?

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

1145 Oui. Essentiellement ce qui a été mentionné, c'est qu'on reconstruisait l'échangeur Turcot avec le même nombre de voies minimales, donc, essentiellement quand on parle de voies minimales, c'est essentiellement au niveau du nombre de voies. On le reconstruit tel quel et ce nombre de voies tel quel représente la quantité minimale de voies qui est requise pour que l'échangeur joue son rôle fonctionnel et économique. C'est un élément majeur dans le réseau national du Québec tel qu'il a déjà été mentionné.

1150 Maintenant, au niveau des différentes parts de volume de circulation...

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1155 Excusez-moi, Monsieur Dubé, j'aimerais avoir comme précision concernant cette part-là, donc, étant donné qu'on parle de trafic interrégional, de transit, mais aussi quelle est la proportion sur le travail, bien entendu, ce serait les données totales de trafic, c'est-à-dire pas seulement l'heure de pointe parce qu'il peut y avoir des gens, par exemple, qui travaillent en soirée, il peut y avoir aussi des gens qui circulent les fins de semaine dessus. Alors, ce serait aussi quelles sont les proportions totales.

1160

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

1165 Monsieur Tremblay n'est pas ici cet après-midi, il va être là essentiellement dans une dizaine de minutes, mais en remplacement de monsieur Tremblay, je vais demander à monsieur François Godard, qui est ingénieur associé et chargé de projet, transport et circulation chez Cima+. Monsieur Godard est responsable du volet circulation dans le cadre du projet pour le consortium SNC-Cima, et possiblement si monsieur Tremblay arrive, il pourra peut-être apporter des éléments de précisions à ces questions sur les volumes de transit, c'est-à-dire ce qui circule dans l'échangeur routier qui ne fait que passer ou encore le volume de véhicules qui effectuent un mouvement aller-retour pour le travail dans la journée.

1170

**M. FRANÇOIS GODARD :**

1175 Monsieur le Président. Je vous présente ici une figure sur l'utilisation de l'échangeur Turcot pour la période de pointe du matin qui est de 6 heures à 9 heures. C'est basé sur des simulations. Les usagers, ça représente les origines des véhicules qui se destinent ou qui empruntent l'échangeur Turcot.

1180 Donc, on voit les proportions. Les plus grosses proportions, on voit l'ouest de l'Île de Montréal, 13% ; ensuite, la partie Rive-Sud, Longueuil, 12% des usagers ; l'est de Montréal, 12% ; la couronne nord, Laval, 11% et ainsi de suite, c'est des proportions moins importantes. Ça, c'est l'origine des usagers qui empruntent l'échangeur Turcot pour la période de pointe du matin.

1185 Sur cette figure, on voit la destination des usagers qui ont emprunté l'échangeur Turcot,  
toujours pour la période de pointe du matin. Donc, on voit clairement la principale destination qui  
est l'arrondissement Ville-Marie, c'est 30%. Mais on voit aussi d'autres destinations comme le  
secteur Saint-Laurent/Mont-Royal, 11%, l'ouest de l'Île de Montréal, 7%, Longueuil, 6%, la Rive-  
1190 Nord, 5%, l'est de Montréal, 9%. Donc, on voit que c'est un échangeur qui est à caractère quand  
même régional.

En termes de... je ne connais pas toutes les données, c'est monsieur Tremblay qui  
possède d'autres informations, donc, peut-être qu'il pourrait compléter la réponse à son arrivée.

1195 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Tout à l'heure. Alors, Monsieur Tremblay, allez-y avec votre question et tout à l'heure dès  
que nous verrons monsieur Tremblay du ministère des Transports, on lui posera la question  
complémentaire.

1200

**M. MARC TREMBLAY :**

Je pense sincèrement, c'est pas la réponse à ma question.

1205 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Pardon ?

**M. MARC TREMBLAY :**

1210

Il doit y avoir une donnée qui nous dit d'une façon générale, je ne sais pas, moi, 40% des  
usagers de cette route s'en servent au niveau local...

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1215

C'est ça que j'ai demandé.

**M. MARC TREMBLAY :**

1220

...et 60% ne font que traverser Montréal.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

C'est pour ça, outre l'heure de pointe...

1225 **M. MARC TREMBLAY :**

Ce n'est pas anecdotique parce que peut-être qu'il y a d'autres moyens de régler les problèmes si on les identifie comme il faut plutôt que de refaire exactement...

1230 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Oui, mais nous allons attendre monsieur Tremblay du ministère des Transports qui va pouvoir nous donner des informations plus détaillées sur le trafic.

1235 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Donc, on n'a pas la réponse à ma question tout de suite.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1240

Dans quelques minutes.

**M. MARC TREMBLAY :**

1245

Merci.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

On a dit que monsieur Tremblay était attendu incessamment.

1250

**M. MARC TREMBLAY :**

Ça m'amène à une deuxième question.

1255 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

C'est ça.

**M. MARC TREMBLAY :**

1260

C'est une question hypothétique, mais je vais la poser quand même dans le sens... si une forte proportion des gens n'utilisent cette autoroute que pour aller travailler, est-ce que le ministère des Transports n'aurait pas à ce moment-là en 2009 le devoir de proposer d'autres solutions que la voiture individuelle ? Ce serait ma question. Juste entendre un écho sur cette question.

1265



**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Monsieur Dubé.

1270 **M. ALAIN MARC DUBÉ :**

1275 Monsieur le Président, en réponse à la question de monsieur, essentiellement je crois qu'on a déjà démontré que même dans un scénario optimiste de mise en place d'une série de mesures de transport collectif, l'impact sur l'achalandage de l'échangeur Turcot n'est pas suffisant pour y diminuer le nombre de voies ou la capacité de l'échangeur telle qu'elle est actuellement et c'est pour ça qu'on propose de le reconstruire tel quel.

1280 Maintenant, le ministère finance déjà, et est essentiellement le plus grand bailleur de fonds en termes d'infrastructure de transport collectif et ça fait partie de notre mandat et on va continuer à le faire, de financer des modes de transport alternatif à l'automobile, mais on doit aussi dans le cadre d'un projet comme ça s'assurer que le transport des marchandises et les autres modes de transport ou les autres véhicules qui ont besoin... assurer la mobilité essentiellement de l'ensemble des gens qui ont besoin de mobilité sur notre territoire

1285 Et c'est pour cette raison que l'échangeur, on propose qu'il soit reconstruit tel quel et essentiellement que l'offre de transport collectif continue d'être améliorée, mais à travers le financement des organismes qui sont supportés par le ministère dans l'élaboration des stratégies d'implantation de mesures en faveur du transport collectif.

1290 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Très bien. Monsieur Tremblay ?

1295 **M. MARC TREMBLAY :**

Je vous remercie, puis j'attends la réponse précise à ma question.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1300 Vous pouvez rester assis quelques minutes parce que ça tombe bien, la personne qui était inscrite après vous nous a contactés hier, elle devait quitter pour l'extérieur et elle nous avait remis un petit document et à partir de cela, nous avons... on lui avait dit que nous poserions sa question. Donc, vous pouvez rester assis là et je vais poser une question.

1305 C'était monsieur Paul Bourque qui s'était inscrit. Monsieur Paul Bourque s'intéressait notamment à la question du transport en commun. Il réagissait suite à différentes annonces qu'il y avait eu récemment concernant des tramways, lui utilisait le terme tram-train ou un genre de tramway spécial.

1310 Nous avons entre-temps vérifié si dans le plan de la ville il y avait un projet de tramway vers l'ouest de l'île. Il semble que non. Mais du côté de ces projets de tramways, j'aimerais entendre la Ville de Montréal. En ce moment, quels sont les projets, plus précisément, la Ville de Montréal, de façon succincte, on s'entend bien, et est-ce que ce type de projets s'étendrait éventuellement dans l'ouest de la Ville de Montréal ?

1315 Alors, j'aimerais entendre la Ville à ce sujet.

**M. ALAIN TRUDEAU :**

1320 La Ville va se faire un plaisir d'y répondre, puis à cet égard, je demanderais à David Therrien du groupe responsable des projets de transport collectif à la Ville de Montréal de venir répondre.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1325 Très bien.

**M. DAVID THERRIEN :**

1330 Dans le plan de transport qu'on a déposé hier à la Commission, les projets du tramway y sont abordés. La Ville a, depuis l'été passé, amorcé des projets de tramway dans le centre de l'île. On parle du réseau initial. Donc, il y a un groupe de travail qui travaille sur ce projet-là. Les lignes de tramway qui sont étudiées sont une ligne le long de l'avenue du Parc, une sur Côte-des-Neiges et une boucle dans le centre-ville, Vieux-Montréal. Ce sont les projets qui sont sur la table présentement et ce serait les lignes qui composeraient le réseau initial de la ville.

1335  
1340 Oui, il est mentionné dans le plan de transport que suite à la mise en place de ce réseau initial, il pourrait y avoir des prolongements de tramway vers l'est, vers le nord et vers l'ouest de la ville, de la ville effectivement, et ces projets-là seront à déterminer. Ils ne sont pas dans le même horizon que le réseau initial de tramway qui lui est prévu... fait partie des 21 chantiers, donc, sur un horizon de 0 à 10 ans. Des prolongements pourraient être analysés par la suite après la mise en place de ce réseau initial.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1345 Si on comprend, ce serait à ce moment-là... les projets d'ajout seraient dans un horizon à peu près envisageable dans quel horizon ? Une dizaine d'années ?

**M. DAVID THERRIEN :**

1350 L'ajout de projets... Le réseau initial, lui, on se donne 10 ans pour le mettre en place. Donc, les autres projets seraient plus que 10 ans. Mais s'ils sont mentionnés dans le plan, le plan, on se donne un horizon de 15 à 20 ans.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1355

Donc, la question des tramways est un projet de longue haleine ; c'est ce qu'on doit comprendre ?

**M. DAVID THERRIEN :**

1360

Oui.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1365

Alors, ça répond, je crois, à la question de monsieur Bourque. Il aurait peut-être posé des sous-questions, mais malheureusement, il n'est pas là. Alors, je vous remercie pour la réponse. Est-ce que monsieur Tremblay est arrivé ? Pas encore ?

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

1370

Non, Monsieur le Président, monsieur Tremblay n'est pas encore arrivé.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1375

Ce qu'on va faire, Monsieur Tremblay...

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

1380

J'aurais un autre spécialiste qui pourrait répondre à sa place.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1385

Qui peut répondre ? Donc, ce qu'on veut comprendre, c'est l'ensemble du trafic qui transite, origine-destination, pas seulement aux heures de pointe, mais également... donc, globalement, quelles sont les proportions d'usagers qui viennent de l'extérieur, qui font de l'interrégional, aussi que de l'intra régional et est-ce qu'on est capable de voir dans les enquêtes quelle est la proportion de personnes qui transitent dans l'échangeur pour des fins autres que le travail ? Ça peut être pour des fins de courses ou de loisirs. Ce serait ça les chiffres qu'on chercherait à avoir.

1390

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

1395

On va essayer de répondre à la question, Monsieur le Président. Si on n'a pas l'information, c'est certain qu'on peut, disons, la trouver dans les prochains jours. J'aimerais inviter monsieur Alain Lefrançois qui est urbaniste, je crois, au ministère des Transports et qui a participé à la réalisation des études sur la circulation dans le cadre du projet complexe Turcot.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Très bien.

1400

**M. ALAIN LEFRANÇOIS :**

Oui, bonjour, Monsieur le Président. En réponse à la question, c'est une réponse bien incomplète, on en est désolé. On va faire les recherches pour compléter.

1405

Mais quand même cette information-là, on l'a extraite pour ce qui est du camionnage. Puis on peut vous dire que sur une période de 24 heures, il y a plus de 55% du volume de camionnage qui transite dans Turcot, soit qu'il provienne de l'extérieur de l'Île de Montréal ou qui se destine à l'extérieur de Montréal ou à la fois les deux, o.k., donc, qui origine et se destine à la Ville de Montréal et qui le font sur une période de 24 heures. Donc, c'est plus de 55% et près de 60% qui est un trafic de camionnage de transit pour une période de 24 heures et ça totalise un volume de camionnage d'environ 35 000 camions.

1410

Maintenant, cette information-là pour décortiquer au niveau des motifs de déplacement et puis au niveau des origines et destinations de la façon aussi précise que l'a demandé monsieur, on ne l'a pas à l'heure actuelle, mais c'est des extractions qu'on peut faire de l'enquête origine-destination.

1415

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Donc, l'information n'est pas disponible sous la main actuellement. Très bien. Et ça, allez-vous essayer quand même de bâtir des tableaux synthèses qui résumeraient le trafic sur 24 heures ?

1420

**M. ALAIN LEFRANÇOIS :**

Pour le camionnage, on a l'information et on peut vous la transmettre.

1425

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Nous la transmettre. Pour les automobiles ?

1430

**M. ALAIN LEFRANÇOIS :**

Pour le reste, on va faire une demande auprès de monsieur Tremblay pour voir dans quelle mesure on peut avoir le détail qui a été demandé, mais ça devrait être possible.

1435

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Alors, on pourra revenir si monsieur Tremblay arrive.

1440

**M. ALAIN LEFRANÇOIS :**

Non, non, on attendra de faire l'extraction avant parce que l'information n'est pas disponible à l'heure actuelle.

1445

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Quand est-ce que vous pensez pouvoir nous revenir pour nous confirmer ?

1450

**M. ALAIN LEFRANÇOIS :**

Là, je ne voudrais pas m'avancer par exemple parce que notre spécialiste, on ne travaille pas dans le même service. Il y a quand même un certain travail de manipulation de la banque d'enquête O-D et des simulations aussi à la fois parce qu'on procède à l'analyse de l'enquête O-D et après ça, on doit rouler notre modèle de simulation routière pour aller extraire les véhicules qui passent dans l'échangeur Turcot. Donc, ça nécessite quand même un certain temps.

1455

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Alors, on aura besoin de deux choses. Aussitôt que vous pouvez déterminer si c'est faisable, ce serait de nous l'indiquer et après, nous indiquer dans quel délai l'information pourrait être obtenue, bien entendu en fonction de : est-ce qu'on peut l'avoir le plus tôt possible ?

1460

**M. ALAIN LEFRANÇOIS :**

Oui, c'est très bien.

1465

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Je vous remercie. Alors, Monsieur Tremblay, c'est-à-dire qu'on ne pourra pas avoir votre réponse immédiatement. Oui, vous voulez avoir une précision ?

1470

**M. MARC TREMBLAY :**

Oui, vous me permettez une question de précision, s'il vous plaît ?

1475

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Oui, allez-y.

1480

**M. MARC TREMBLAY :**

1485 Monsieur Dubé m'a dit ou a dit, en tout cas, tout à l'heure que l'offre de transport en commun ne pouvait pas avoir pour réaction de diminuer le volume de trafic sur un échangeur. Pouvez-vous développer un peu là-dessus ? C'est-à-dire que s'il y avait un train rapide qui partait de l'ouest de Montréal pour aller au centre-ville avec un départ aux 5 minutes, ça n'aurait aucune influence sur le trafic sur une autoroute ? Donc, le transport en commun n'est pas une alternative à la voiture ? Ça n'a pas de rapport. Moi, c'est ce que je comprends.

1490

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1495 Allez-y, Monsieur Dubé. On a expliqué un peu hier, c'était à partir de simulations faites par monsieur Tremblay en fonction des projets en cours de réalisation ou plus qu'envisagés, mais prévus, et monsieur Tremblay a fait des simulations. Alors, Monsieur Dubé.

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

1500 Oui, effectivement. Tel que mentionné hier par monsieur Tremblay, on a fait des simulations qui indiquent une amélioration de l'offre de transport collectif, donc, un scénario optimiste, et à partir des transferts modaux associés à cette offre additionnelle, on arrive à alléger certains mouvements dans l'échangeur de l'ordre de 600 à 800 véhicules dépendant d'où on est dans le Complexe Turcot, c'est assez grand, sur une période de trois heures en pointe du matin.

1505 Il y a beaucoup de véhicules essentiellement qui vont être qui... en transfert modal, excusez-moi, plus de véhicules que ça. On parle plus de 5 000 véhicules, mais c'est 5 000 véhicules répartis dans l'ensemble du corridor, donc, qui se destinent vers le centre-ville par exemple.

1510 Et après avoir créé ce vide sur l'autoroute essentiellement associé à ce transfert modal, il y a une réallocation de la circulation ; il a des véhicules qui sont sur le réseau local artériel qui maintenant que l'autoroute est plus intéressante vont migrer du réseau local vers l'autoroute et combler essentiellement le vide qui a été créé par ce transfert modal.

1515 Et donc, au net dans l'échangeur, on parle dans les mouvements les plus importants où il y a un transfert modal d'une diminution de l'ordre de 200 véhicules, de moins de 200, 250 véhicules/heure par mouvement dans l'échangeur et cette diminution n'est pas suffisante pour retrancher des voies parce qu'essentiellement, on sait qu'une voie est capable d'accueillir jusqu'à 2 000 véhicules par heure et donc, c'est ce qui explique le fait que l'échangeur est considéré à sa capacité minimale.

1520

1525 En fait, l'ensemble est considéré comme à sa capacité minimale parce que même si on y mettait toutes les mesures en faveur du transport collectif intéressantes, on ne réduirait pas de façon significative le volume de circulation et on se retrouverait essentiellement à le reconstruire tel quel.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Alors, il y a un document qui a été déposé qui fournit des chiffres, des estimés du ministère.

1530

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

Madame Pelletier aimerait compléter un élément d'information additionnelle.

1535

**MME ANNE PELLETIER :**

Ce soir à 19 heures, nous allons déposer des copies de la présentation qu'a faite monsieur Tremblay hier. Également monsieur Tremblay a convenu de préparer une note technique pour expliquer la méthodologie employée, les résultats d'exercice de transfert modal pour expliciter en fait la présentation PowerPoint qui est assez succincte pour la compréhension et cette note technique sera déposée dans les prochains jours.

1540

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Très bien, je vous remercie. Alors, c'est ce qui explique. Bien entendu, vous êtes le bienvenu pour nous faire des commentaires sur votre réaction bien entendu, mais en deuxième partie de l'audience.

1545

**M. MARC TREMBLAY :**

Je vous remercie beaucoup.

1550

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

C'est moi qui vous remercie. Je vais maintenant inviter monsieur Daniel Bouchard. Bonjour, Monsieur.

1555

**M. DANIEL BOUCHARD :**

Bonjour. Ma première question, c'est une question plus de forme. C'est qu'on a déposé une requête au début avec 50 groupes pour savoir si c'était possible d'élargir un peu le mandat du BAPE actuel. En fait, pour faire l'historique, c'est qu'on a réalisé depuis le début avec la Loi sur la qualité de l'environnement qu'on devait analyser normalement des scénarios alternatifs qui incluaient une réduction de la pollution, une réduction des impacts environnementaux. On a vu aussi la directive du MDDEP qui demandait d'analyser des scénarios de transport collectif, entre autres prolongement du métro, des tramways tram-train.

1560

1565

On a vérifié dans l'étude d'opportunités si le ministère des Transports du Québec avait analysé des scénarios qui réduisaient d'une façon substantielle les impacts environnementaux et

1570 malheureusement, ils n'en ont jamais fait. Puis on a vu que le vérificateur général du Québec  
revenait à la charge en disant qu'en fait, ils semblent manquer de vision, ils n'intègrent pas les  
aspects environnementaux et de santé, puis en plus, ils ne concertent les acteurs qui font des  
projets souvent dans les mêmes axes qu'eux.

1575 Ça fait que ma question, c'est à savoir : Est-ce que la Commission serait prête à  
entendre ou à faire des présentations sur les projets de transport collectif qui sont dans le même  
axe que Turcot, par exemple la navette ferroviaire, le tram-train Lachine, je sais que ce n'est pas  
la Ville de Montréal, mais c'est l'arrondissement Lachine qui le chapeaute, et peut-être même  
avoir une information sur le réseau de tramway ?

1580

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Alors, tout à l'heure, nous avons posé des questions sur les projets de tramway de la  
Ville de Montréal. Il a été déjà question de certains projets dans le même secteur que Turcot.  
1585 Les questions sont très recevables à ce niveau-là. Alors, tout ce qui peut nous permettre de  
mieux comprendre la dynamique liée au projet, il n'y a aucun problème pour ça, on se comprend  
bien.

Bien entendu, au-delà de l'information que le ministère peut nous indiquer, comme j'ai  
1590 mentionné tout à l'heure, il peut y avoir des projets qui sont, disons, à l'état encore non final ou  
les études ne sont pas disponibles, donc, on peut essayer d'avoir l'information disponible, mais  
bien entendu si l'information n'est pas disponible à ce moment-ci, ça veut dire qu'on peut en  
parler, mais de façon incomplète.

1595 Alors, vos questions, il n'y a aucun problème si vous voulez adresser des questions pour  
en savoir plus long sur les projets qui sont dans l'axe, il n'y a aucun problème.

**M. DANIEL BOUCHARD :**

1600 Mais est-ce que la Commission peut demander qu'il y ait des auditions pour ces projets  
pendant la commission ? Est-ce que vous pouvez demander, parce qu'en fait, si vous  
demandez à la Ville ou aux autres acteurs, l'AMT, peut-être qu'ils seraient intéressés à faire  
une présentation de leurs projets.

1605 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

On peut demander à la Ville... il faut bien comprendre que le mandat de la Commission  
porte sur les impacts de l'échangeur Turcot. On peut demander des compléments d'informations  
liées à des projets concomitants, il n'y a aucun problème, c'est très possible, sauf que là, les  
1610 travaux de la commission vont vite cette semaine. On va voir ce qu'on peut faire. Posez vos  
questions et on va voir ce que les personnes ressources peuvent nous fournir comme  
informations à ce moment-ci.



**M. DANIEL BOUCHARD :**

1615

Merci pour la première question. Parce que on entend aussi que les autres projets sont sur un échéancier relativement long, mais présentement, on parle d'échéancier de 10 ou 20 ans pour le réseau de tramway et si l'échangeur Turcot est réalisé dans les 15 prochaines années, on est dans le même *ball game*.

1620

Ça fait que ce qu'on nous dit présentement, c'est que la vision du ministère des Transports du Québec pour les 50, voir 100 prochaines années dans ce coin-là, c'est de refaire la même chose à l'identique. Ça va à l'encontre d'à peu près tout ce qui a été déposé jusqu'à maintenant incluant le Plan de transport, Plan d'urbanisme de Montréal, schéma d'aménagement du ministère des Affaires municipales ; ça va à l'encontre même du propre Plan de développement durable du ministère des Transports du Québec. En tout cas...

1625

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1630

Je vais néanmoins vous demander de poser vos questions.

**M. DANIEL BOUCHARD :**

1635

Oui. Première question. On parle depuis le début qu'il n'y a pas d'augmentation de capacité, puis je ne sais pas si c'est moi qui ai une mauvaise compréhension, mais lorsqu'on a parlé qu'on allait intégrer le transport collectif, on parlait d'ajouter une voie supplémentaire pour le transport collectif, le covoiturage et les taxis, ce qui devrait augmenter d'une façon très substantielle le nombre de véhicules qui pourraient passer sur cette voie-là.

1640

On n'a jamais mentionné aussi dans l'étude d'impact par rapport au débit de circulation tout l'impact du boulevard Pullman, puis encore d'autres aspects avec une bretelle qui est entre la Ville-Marie et la 25 où on élargit aussi d'une voie.

1645

Ça fait que moi je vois à peu près partout, même sur Ville-Marie où il y a encore un élargissement de voie, il semble y avoir... même si on dit toujours l'inverse, il semble y avoir une augmentation de capacité assez substantielle et j'aimerais savoir si on va avoir accès aux données de circulations avec le nouveau projet projeté qui inclut la voie supplémentaire sur l'autoroute 20, le boulevard Pullman ?

1650

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Très bien. Monsieur Dubé ?

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

1655

Monsieur le Président, en réponse aux questions de monsieur Bouchard, le projet tel qu'il est proposé représente comme je l'ai déjà mentionné une capacité minimale pour répondre à la

1660 vocation stratégique de l'échangeur Turcot. La décision qui a été prise d'ajouter une voie à occupation multiple, et je rappelle que c'est toujours à l'étude qu'est-ce qu'il y aura dans cette voie-là, est-ce que c'est bus, bus-taxis, bus avec véhicules à occupation multiple, 3 personnes ou 2 personnes, ce n'est pas encore établi. Ça, c'est à l'étude avec nos partenaires.

1665 Donc, essentiellement, il était difficile d'introduire cet élément-là dans la conception de l'échangeur Turcot en volant une voie pour les éléments qu'on a déjà expliqués précédemment. Donc, ça se fait en gain de voie au centre, donc, une voie dans chaque direction additionnelle pour cette mesure-là.

1670 Ça répond aussi à des demandes de nos partenaires en transport en commun et au niveau de la Ville et ça répond aussi au Plan de transport de la Ville de Montréal qui souhaite voir apparaître sur le réseau autoroutier davantage de voie à occupation multiple pour ce genre de déplacement.

1675 Maintenant, monsieur Bouchard fait référence à l'ajout du boulevard Pullman comme l'ajout de capacité additionnelle dans le corridor essentiellement et j'aimerais... Le boulevard Pullman qui initialement était... Donc, ce boulevard-là ici, ce lien entre Saint-Jacques, Saint-Antoine et la rue Notre-Dame était au départ quand on a réfléchi le projet simplement un lien de chantier entre les deux zones de chantier comme je vous ai mentionné tantôt.

1680 Maintenant, on a une contrainte de réalisation du projet ici à la hauteur de la rue Carillon, le boulevard Carillon en fait qui relie la rue Notre-Dame justement à Pullman et ensuite à Saint-Rémi, St-Jacques. Essentiellement, ce lien-là va être enlevé dans cet axe-là et c'est un lien à 4 voies, donc, 2+2 qui se termine sur la rue Pullman actuelle. Ce n'est pas un boulevard Pullman. On peut montrer peut-être le précédent... Donc, c'est ce lien ici et essentiellement, on reconduit à partir de la rue Notre-Dame, parce qu'on doit éliminer ce lien-là, un boulevard à deux voies à partir de la rue Notre-Dame, ici, donc, jusqu'à la rue Saint-Jacques, Saint-Antoine.

1690 Donc, essentiellement, la capacité qui était ici dans l'axe de la rue Carillon qui va être fermée dorénavant, va être reconduite ici parce qu'il y a quand même déjà des véhicules qui empruntent ce lien-là, Carignan. On rajoute une troisième voie sur le boulevard Pullman, mais pour le transport collectif. Donc, c'est une voie réservée pour le transport collectif pour que les véhicules, autobus et selon ce qui sera décidé, puissent accéder relativement facilement si vous voulez soit à la bretelle d'accès ici pour aller reprendre la 720.

1695 Parce que tel qu'on l'a mentionné, on ne voulait pas faire un gain de voie dans l'échangeur Turcot, qui aurait mené à des expropriations additionnelles dans Cazalais, et... donc, c'est ça essentiellement et les autobus à ce moment-là vont pouvoir circuler sur cette voie réservée pour accéder aux deux stations de métro Saint-Henri ou Lionel-Groulx un petit peu plus loin ou encore se réinsérer dans le trafic de la 720, être du côté droit pour aller prendre des sorties subséquentes sur la 720 et se retrouver déjà à droite plutôt que se retrouver au centre ici  
1700 et d'avoir à croiser un nombre important de voies pour pouvoir aller emprunter une sortie.

1705 Donc, c'est une question aussi de sécurité pour ce mouvement-là. Donc, essentiellement dans le corridor, on maintient le nombre de voies autoroutières, on gagne un lien transport collectif pour lequel il reste à définir quels sont les véhicules qui vont être dedans et on maintient aussi en termes de nombre de voies sur le réseau artériel le même nombre de voies malgré l'ajout du boulevard Pullman parce qu'essentiellement, c'est le remplacement de la rue Carillon qui est transférée, le trafic de la rue Carillon qui va être transféré dans ce secteur-là.

1710 Le boulevard Pullman joue aussi un rôle au niveau du transit dans les quartiers résidentiels de Notre-Dame et de Saint-Jacques. Donc, on veut qu'il soit suffisamment attractif pour essayer de diminuer le transit de circulation dans ces deux quartiers résidentiels. Donc, c'est l'objectif essentiellement autour du nouveau boulevard Pullman.

1715 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Il avait été aussi mentionné, bon, ça dépend de quel point de vue on se place, mais disons sur la A720, est-ce que le ministère, l'ajout de voies réservées, est-ce que ça aurait comme conséquence d'augmenter la capacité routière ? Si j'ai bien compris, entre autres, un des volets de la question de monsieur Bouchard.

1720 **M. ALAIN MARC DUBÉ :**

1725 Il n'est pas prévu dans l'axe de la 720 d'ajouter une voie. Essentiellement les autobus vont rouler sur la voie de droite existante et la raison principale est qu'essentiellement toute cette zone-là est très très fluide. Les seuls points de congestion sont essentiellement en amont des sorties et possiblement si une sortie en fonction de la destination souhaitée et du type de véhicules qu'il y aura dans la voie réservée, certaines de ces sorties-là pourraient avoir un intérêt ou un gain de temps à mettre en parallèle une sortie. Ça pourrait être considéré.

1730 Mais il faut d'abord établir quels sont les véhicules qu'il va y avoir dedans, quelle est leur destination et à ce moment-là au niveau de la destination, si c'est une station de métro dans le coin ou le centre-ville, il y aura à ce moment-là peut-être d'autres mesures à prendre pour permettre, faciliter ces mouvements-là.

1735 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Très bien. Oui, Monsieur Bouchard ?

1740 **M. DANIEL BOUCHARD :**

1745 Deuxième question. On a fait venir des experts américains qui sont des consultants pour les différents états ou les différents ministères des Transports des états américains, puis on leur a présenté le projet, puis leur première réaction, ç'a été de dire : Oh... En fait, ma question, c'est de dire : Ça ne semble pas être la pratique qui se fait un peu partout de refaire des échangeurs avec la même capacité au niveau du sol et j'aimerais savoir s'il existe un seul exemple en 2009

où on prend un échangeur en structure qu'on ramène au niveau du sol en gardant la même capacité ?

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1750

Monsieur Dubé.

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

1755

Monsieur le Président, on est très très familier avec la majorité des projets qui se font ailleurs au ministère des Transports, même nos firmes d'urbanisme sont familiers avec ces projets-là. Le ministère considère que les comparaisons par rapport aux différents projets qui ont été mentionnés, que ce soit Milwaukee, Seattle, même Barcelone essentiellement, les comparaisons sont plutôt douteuses et plus ou moins pertinentes par rapport aux projets qu'on fait ici.

1760

J'aimerais inviter monsieur Jacques Chénier qui est urbaniste associé et vice-président chez Daniel Arbour et associés. Il est responsable au niveau de l'étude d'intégration urbaine dans le cadre de l'avant-projet, mais monsieur Chénier pourrait vous faire un rapide topo de ces différents projets d'autoroute ou de démolition d'autoroute en milieu urbain et établir essentiellement les bases de comparaison par rapport à notre projet.

1765

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1770

Très bien.

**M. JACQUES CHÉNIER :**

1775

Monsieur le Président, Madame, Monsieur, les commissaires, bonjour. Effectivement, nous avons regardé certains des projets réalisés à l'international aux États-Unis, en Europe, notamment le projet Les Rondas, Barcelone en Espagne. Fréquemment Barcelone est citée comme un peu un modèle, c'est une référence actuellement en urbanisme au monde. On est allé voir qu'est-ce qu'il y avait sur ce parcours.

1780

Alaskan Way à Seattle qui a été cité, Gardner à Toronto, à Milwaukee, je pense que le maire de Milwaukee était venu nous présenter un peu le projet. On a regardé le Big Dig à Boston et d'autres projets à Buffalo ou ailleurs, pour s'apercevoir que la majorité de ces projets-là référaient à des sections d'autoroutes.

1785

On réfère beaucoup à de la transformation d'autoroutes en boulevards urbains et dans la majorité des cas, ce sont des parcours autoroutiers, je dirais un peu comme on fait avec l'autoroute Bonaventure à Montréal, le projet de transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain. Plus souvent qu'autrement dans des secteurs soit centraux, de centre-ville ou dans certains cas, on a refait un enfouissement comme on a fait ici pour l'autoroute Ville-Marie

1790 ou parce qu'on est en face d'un front de mer et puis il y a un intérêt de mise en valeur du territoire central.

1795 Je n'ai malheureusement pas avec une diapositive ou... on a un petit croquis, peut-être qu'on pourra le déposer, qui montre comme comparaison différents parcours autoroutiers dans ceux que j'ai donnés et il n'y a pas de cas, à l'exception de Gardner, parce que Gardner à Toronto, il y a effectivement un échangeur qui est concerné où il y a des projets, parce que c'est encore en projet à Toronto, on débat encore à savoir qu'est-ce qu'on fera, si on le mettra enfoui en tunnel ou si on le mettra au niveau du sol et la problématique pour Gardner, c'est effectivement avec le nombre de voies qui seraient concernées, la barrière serait énorme, 1800 notamment pour le front de mer sur le lac.

1805 On s'aperçoit qu'à Montréal le projet d'échangeur est un petit peu unique parce que j'ai un échangeur de plusieurs sections autoroutières, un échangeur avec les obligations que ça comporte de faire arriver les profils et etc. C'est un peu unique compte tenu de la longueur que j'ai. On a 10 kilomètres au total de parcours dans le cas de l'échangeur Turcot ou du complexe Turcot alors que dans les sections les plus longues que nous avons regardées, on est à 8 1810 kilomètres. Si je le mettais, je vous dirais, je suis obligé de le montrer comme ça, mais cette section qui fait 8 kilomètres, si je mettais Turcot, ça viendrait dépasser cette longueur des plus longs parcours comparables et j'aurais quatre échangeurs là-dedans, l'échangeur Montréal-Ouest, Angrignon, Turcot et La Vérendrye.

1815 Donc, on est effectivement dans un projet qui est un peu différent des comparables. Souvent on parle des Rondas à Barcelone. Les Rondas à Barcelone, c'est un parcours périphérique qui fait 35 kilomètres et qui traverse divers milieux, des milieux industriels, le centre-ville, des secteurs résidentiels et quand on regarde les Rondas, la succession, on a des images qui peuvent apparaître, on voit des échangeurs par exemple où il y a effectivement des 1820 échangeurs à les Rondas, j'ai un parcours autoroutier de 35 kilomètres que souvent je compare à ce que nous avons ici si je regardais à partir de l'échangeur Turcot, l'autoroute Ville-Marie, son prolongement éventuel qui prendra une forme qui est à déterminer encore, je pense, sur Notre-Dame pour aller rejoindre l'autoroute 20 à la sortie du tunnel Hippolyte-Lafontaine.

1825 On peut peut-être juste... non, ou on peut passer les images en rafale, c'est pour montrer en fait que les Rondas, il y a une diversité de milieux à traverser et il y a une diversité de solutions qui ont été trouvées ou qui ont été prises. La section centre-ville a été enfouie en tunnel comme on a ici à l'autoroute Ville-Marie et il y a des sections qui sont au niveau du sol comme on aurait sur Notre-Dame, il y a des sections qui sont dans une portion légèrement en dépression avec un léger déblai comme on a à la sortie du tunnel Hippolyte-Lafontaine vers l'échangeur Anjou. Il y a des sections au sol comme on a à St-Léonard, des sections en structure comme on a vis-à-vis Villaray et il y a des sections en tranchée carrément comme on a 1830 à l'autoroute Décarie.

On s'aperçoit qu'y compris pour le projet de Barcelone, il y a eu une diversité de solutions qui ont été prises pour une diversité de besoins, en fonction des besoins dans les secteurs

1835 industriels, résidentiels à la différence dans certaines portions qui ont été mises en tranchée dans le secteur résidentiel où on a récupéré le dessus pour faire des aménagements de plateaux sportifs ou des choses comme ça.

1840 Mais l'exemple, donc, des Rondas, ç'a été un périphérique qui a été mis en place pour sortir la circulation du réseau local, ce qu'on vise à faire entre autres avec le réaménagement de Turcot aussi. Monsieur Dubé parlait tantôt de l'aménagement de la rue Pullman qui libère de la circulation des artères Saint-Jacques, Saint-Antoine et Notre-Dame.

1845 Donc, il y a... et là, dans le cas des quelques images, on voit, il y a des portions qui sont en remblai. C'est l'exemple des Rondas... Je m'excuse, il y a quelque chose que j'ai oublié de dire. Effectivement, les Rondas, c'est un projet qui est relativement récent, on parle d'un projet qui s'est fait fin des années 80, début 90, entre autres dans le cadre des gros efforts de réaménagement de la ville pour les Jeux olympiques de Barcelone.

1850 Et là, on référerait tantôt aux Américains qui sont venus tantôt nous visiter. On a un petit peu de misère à accepter la comparaison avec les projets qui nous ont été faits. Si on les comparaît avec le projet Bonaventure, de l'autoroute Bonaventure, je pense qu'ils seraient très comparables.

1855 Dans le cas de l'échangeur Turcot, puisqu'on est dans un secteur qui n'est pas au centre-ville, qui est un complexe de quatre échangeurs autoroutiers, la problématique est différente et les solutions, ça ne fait pas appel aux mêmes solutions que celles qui ont été prises ailleurs où on avait des sections autoroutières de 1, 1.5, 2 kilomètres avec des fronts de mer ou en centre-ville et qui faisaient appel à... c'est-à-dire qu'on a fait appel à d'autres solutions pour répondre à ces problèmes-là.

1860 Alors, voilà.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1865 Très bien. Monsieur Bouchard ?

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

1870 En complément, Monsieur le Président...

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Oui.

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

1875

...essentiellement ce qu'on essaie de présenter ici, c'est que Montréal est déjà rendue plus loin que la plupart de ces villes-là dans ses réflexions au niveau du réseau autoroutier. Oui, il s'est construit dans des villes récentes, et c'est des projets modèles, des autoroutes en milieu urbain, le périphérique de Barcelone en est un.

1880

Ce qu'on peut mentionner aussi par exemple sur l'exemple qui a été cité de Milwaukee, l'élimination d'une autoroute en milieu urbain, essentiellement c'est un lien qui n'était pas complété et ce qui a été oublié d'être mentionné justement dans ces journées-là, c'est qu'en 2008 par exemple, on a refait l'échangeur Marquette juste au sud de ce lien autoroutier qui a été éliminé et on en a augmenté la capacité justement pour accommoder le flot de circulation qui était dévié par rapport à l'autoroute qui a été éliminée.

1885

Donc, essentiellement, on croit que ces choix ou ces éléments qui ont été pris ou ces considérations qui ont été prises dans d'autres villes, on les considère ici aussi et essentiellement le projet qu'on vous propose prend en compte ces grands projets qui se font ailleurs.

1890

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1895

Très bien, je vous remercie. Monsieur Bouchard, avez-vous d'autres questions ?

**M. DANIEL BOUCHARD :**

1900

Oui, une dernière. C'était pour juste les gaz à effet de serre. En lisant l'étude d'impact environnemental si ma mémoire est bonne, je n'avais pas les gaz à effet de serre actuels. On avait les prévisions pour 2016 tendanciels et scénarios retenus, mais on n'avait pas ceux actuels, ça fait que ça ne nous permet pas de faire une comparaison qui soit adéquate. Ça fait que je ne sais pas si c'est possible de déposer le bilan des GES actuels ou plus récents ?

1905

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Monsieur Dubé.

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

1910

Oui, je pense qu'on peut obtenir l'information au niveau de l'Île de Montréal par rapport à la situation actuelle et 2016. Je crois qu'on peut déposer cette information-là. C'est essentiellement monsieur Tremblay, qui vient d'arriver d'ailleurs, qui peut fournir cette information-là.

1915 **M. DANIEL BOUCHARD :**

Merci.

1920 **M. ALAIN MARC DUBÉ :**

Alors, j'inviterais monsieur Tremblay à...

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1925 Monsieur Bouchard, vous vouliez ajouter quelque chose ?

**M. DANIEL BOUCHARD :**

Non, je voulais juste dire merci.

1930

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Ça va. On va écouter monsieur Tremblay.

1935 **M. ALAIN MARC DUBÉ :**

J'inviterais monsieur Pierre Tremblay à présenter les résultats au niveau des gaz à effet de serre et on discutera avec lui, peut-être à la pause, à la fin de l'après-midi, pour l'autre question qui était sur les volumes de circulation.

1940

**M. PIERRE TREMBLAY :**

En fait, je n'ai pas... on pourrait ramener effectivement la diapositive qui est là qui est celle qui avait été discutée, je crois que c'est avant-hier. Hier, ou je ne sais plus. Oui, c'est vrai, elle a été ramenée hier après-midi, c'est vrai. Donc, c'est celle-là qu'on a déposé, donc, c'est peut-être à celle-là que vous réferez ?

1945

**M. DANIEL BOUCHARD :**

1950 Oui, mais c'est qu'on a juste 2016, référence-projet. Moi, je veux 2009.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

Je vais vous donner... le chiffre qu'il y aurait si on voulait avoir la situation 2006 de référence, c'est-à-dire l'espèce de code-base sur lequel on se situe. Alors, toujours pour le même territoire qui est la grande région de Montréal, j'ai signalé l'autre fois que c'était le territoire de l'enquête Origine-Destination. On parle de 5857 kilotonnes. Donc, de 2006 à 2016, il y a

1955



1960

selon la projection tendancielle de demande au niveau de toute la région de Montréal, il y aurait... de 5857 à 6286, donc, une progression de l'ordre de 7% des émissions des gaz à effet de serre de sources mobiles.

1965

Ceci dit, ce n'est pas inéluctable, c'est la projection tendancielle, il faut voir qu'est-ce qu'on aura comme technologie de motorisation, de composition du parc automobile lorsqu'on sera à l'horizon 2016. Alors, je vous indique donc que c'est une projection tendancielle basée sur les connaissances actuelles par rapport au parc et sur les normes actuelles qui s'appliquent au parc automobile sans faire d'hypothèse sur la pénétration de nouveaux véhicules ni faire d'hypothèse sur le transfert modal qu'il pourrait y avoir d'ici là suite à tous les investissements qu'on fait dans le transport en commun.

1970

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Ça doit. Je vous remercie. Je vais maintenant inviter madame Geneviève Locas. Monsieur Derek Robertson ? Monsieur John Burcombe ? Bonjour, Monsieur Burcombe.

1975

**M. JOHN BURCOMBE :**

J'aimerais qu'on laisse ce *transparent*, s'il vous plaît. Bonjour, Monsieur le Président. Je veux enchaîner avec la demande de monsieur Bouchard parce que... est-ce qu'on peut avoir ce même bilan pour 24 heures ? Parce que ça, c'est seulement pour la pointe du matin, je crois ; c'est ça ?

1980

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Très bien. Monsieur Dubé ? Monsieur Tremblay ?

1985

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

Je vais demander à monsieur Tremblay de répondre à la question, Monsieur le Président.

1990

**M. PIERRE TREMBLAY :**

Oui, comme vous dites bien, c'est pour la période de pointe du matin, de 6 heures du matin à neuf heures pour une journée typique, un jour ouvrable d'automne. Le bilan 24 heures, on n'est pas en mesure de le faire pour chacun des scénarios. J'ai le bilan 24 heures pour la situation avec projet, mais je ne suis pas en mesure de le faire pour le 2016... en tout cas, je ne suis pas en mesure aujourd'hui de vous le donner, c'est des choses qu'on pourrait faire des traitements. Ça prendrait plusieurs jours, mais j'ai le 2016 Projet.

1995

**M. JOHN BURCOMBE :**

2000

Oui. Si possible, c'est d'avoir le même format pour 24 heures en 2016 et pour l'actuel, le 2006 référence, est-ce qu'on peut avoir la même information dans le même format ?

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

2005

Oui, c'est possible effectivement pour vous permettre de comparer, de relativiser.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

2010

Comme il n'y a pas beaucoup de différences entre la situation *2016 ref. et projet*, vous voyez, les variations sont très minces, je présume que pour le total 24 heures, c'est à peu près la même chose, alors, à ce moment-là ce qui peut vous intéresser, c'est d'avoir le 2006 actuel, autrement dit de référence et le 2016 projet. À ce moment-là, je pourrais faire une extraction.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

2015

Ça pourrait être intéressant si c'est possible. Là, nous avons la période de pointe du matin et la période de pointe du soir. Est-ce que ce serait possible de distinguer quelles sont les émissions, donc, liées à la période de pointe, matin et soir par rapport à 24 heures pour voir quelle est la part relative de la pointe ?

2020

**M. PIERRE TREMBLAY :**

Oui, c'est possible.

2025

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

C'est possible ?

**M. PIERRE TREMBLAY :**

2030

Évidemment, ça multiplie le nombre le nombre de compilations, de tableaux, mais on a les données de base, oui.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

2035

Si vous êtes capable. Ce serait intéressant, je crois.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

2040           Donc, on pourrait s'organiser pour vous faire une note technique avec ces informations qu'on déposera.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

2045           Ça permet un peu dans la foulée d'autres questions qui ont précédé qui étaient : Quelle est l'importance relative du trafic hors pointe ? On va vous *briefer*, monsieur Dubé va vous en reparler parce que vous étiez absent en début d'après-midi, mais il y avait des questions à savoir quelle était la proportion de trafic hors pointe dans l'échangeur. Donc, ça peut être possiblement mis en lien avec les GES. Très bien. Monsieur Burcombe ?

2050

**M. JOHN BURCOMBE :**

2055           Oui. Alors, pour un autre sujet. C'est que plusieurs villes maintenant, dont la plus... je ne sais pas si ç'a été la première, mais notamment la Ville de Londres a imposé ce qu'on appelle des frais de congestion ou des frais d'entrée au centre-ville. Est-ce que c'est quelque chose qui a été examinée, soit par la Ville de Montréal, soit par le ministère des Transports ou même le Développement durable pour contrôler ou réduire le nombre d'automobiles qui viennent au centre-ville ?

2060           **M. MICHEL GERMAIN, président :**

              Très bien. On pourra adresser la question d'abord à la Ville de Montréal et on pourra aller dans les ministères après. Alors, du côté de la Ville de Montréal ?

2065           **M. ALAIN TRUDEAU :**

2070           Oui, ça va nous faire encore une fois plaisir de répondre à votre question. Je préciserais qu'il y avait avant des péages autoroutiers et le ministère des Transports, ben, pas le ministère des Transports, mais je dirais le gouvernement du Québec les a abolis voilà plusieurs années. Maintenant, je demanderais à David Therrien de fournir l'information en ce qui a trait à la question posée par monsieur Burcombe.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

2075           Très bien.

**M. DAVID THERRIEN :**

2080           Si je comprends bien la question, vous faisiez référence à quelque chose comme le *congestion charging* qu'on peut voir dans certaines autres villes autour des centres-villes. Le 21<sup>e</sup> chantier du plan de transport parle de... le titre, c'est *Se donner les moyens de nos ambitions*.

2085 Ça traite du financement des projets que Montréal veut mettre de l'avant. Il a été annoncé publiquement l'année passée, le débat a été lancé à savoir le retour des péages dans la région de Montréal pour financer des projets de transport en commun. Le péage qui est proposé et qui est discuté dans la région n'est pas un *congestion charge*, ce n'est pas un péage pour réduire la congestion à l'entrée d'un centre-ville, c'est vraiment un péage qui doit être placé de façon stratégique sur le réseau pour des soucis, entre autres, d'équité et de rentabilité dans le but de financer des projets de transport en commun.

2090 Donc, ce n'est pas tout à fait la même philosophie que, disons, les projets qui sont cités des fois en référence comme Londres où il y a un périmètre très précis qui est défini et le tarif est imposé jusqu'à temps que des objectifs de diminution d'achalandage soient atteints. Ce n'est pas ce qui est discuté présentement dans la région.

2095 Nous ce qu'on regarde, c'est une façon de financer les projets, les grands projets en transport collectif dans la région à l'aide... et mettre à contribution les usagers des réseaux routiers dans la région. Donc, ce n'est pas un *congestion charging*, mais oui, on discute de péage au niveau, je dirais, du territoire en général de la CMM, disons.

2100 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Très bien, je vous remercie. Du côté du ministère des Transports, est-ce qu'il y a une politique éventuelle de péage qui pourrait être implantée sur l'ensemble de votre réseau routier supérieur ?

2105 **M. ALAIN MARC DUBÉ :**

2110 Je peux vous répondre dans le cadre du projet. Ça n'a pas été examiné dans le cadre du projet puisque ça déborde largement du projet Complexe Turcot. Je pourrais vérifier par contre auprès des personnes responsables qui ne sont pas ici dans la salle quel est l'état des discussions à ce niveau-là avec nos partenaires.

2115 Ce que je peux vous indiquer par contre, c'est qu'à travers les différents programmes d'aide, support au transport collectif, on a fait plutôt le choix d'augmenter l'offre transport collectif plutôt que de penser à du péage.

Dans le cadre du projet Turcot au niveau du PPP, il n'est pas question qu'il y ait de péage ou de stations de péage à l'intérieur du périmètre du projet.

2120 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Si vous pouvez faire une vérification à savoir : Est-ce qu'il y a déjà eu une réflexion récente du ministère des Transports concernant des stratégies de péage ?

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

2125

Je présume qu'il y en a une, mais l'état des discussions...

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

2130

... autres que liées à des projets comme de PPP spécifiques...

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

2135

...je ne peux pas vous en parler.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

2140

...mais des projets plus généraux de péage. S'il y a un document, vous pourrez nous indiquer son existence.

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

Très bien.

2145

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Très bien. Oui, Monsieur Burcombe ?

**M. JOHN BURCOMBE :**

2150

Alors, je me demande pourquoi on n'a pas fait cet exercice de regarder la possibilité d'un frais de congestion parce que la Ville veut, selon elle, réduire le nombre d'automobiles qui entrent dans le centre-ville.

2155

Il y avait aussi à un certain moment, on parle d'une taxe sur le stationnement. Est-ce qu'on a regardé ça de plus près ? Est-ce qu'on n'a jamais fait une analyse quelconque pour voir comme une relation entre le montant qu'on chargerait avec l'effet sur le nombre de véhicules ? Pour moi, c'est assez évident qu'on peut, qu'on devrait faire cet exercice-là.

2160

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

2165

On peut demander ça à la Ville de Montréal. Par exemple, si on se concentre principalement sur le centre-ville, est-ce que la Ville, ça fait partie de projets, est-ce que c'est envisagé de faire des taxes spéciales sur le stationnement dans le centre-ville pour diminuer le nombre de voitures dans le centre-ville ?

2170 Ça me permet aussi d'ouvrir une parenthèse. En 2005 dans le cadre de l'autoroute 25, une question similaire était parvenue effectivement aussi par monsieur Burcombe à savoir entre autres combien il y avait de stationnements dans le centre-ville de Montréal. Alors, ç'avait déjà été une question qui avait été abordée, on n'avait pas eu de réponse à l'époque à savoir combien y avait-il exactement de stationnement.

2175 Et il y avait aussi une question que j'avais posée, c'était : Lorsqu'un nouvel édifice à bureaux se construit dans le centre-ville de Montréal, est-ce qu'il est obligatoire ou s'il est défendu de construire des stationnements souterrains sous ce nouvel édifice ?

2180 Encore une fois, la réponse semblait être à l'effet qu'il était obligatoire de construire des stationnements. De là à nous permettre de conclure que s'il y a plus de stationnements disponibles dans le centre-ville de Montréal, ça voudrait dire qu'il pourrait y avoir plus de voitures.

Alors, est-ce que la Ville de Montréal a une politique éventuelle concernant notamment la limitation des stationnements dans le centre-ville et/ou une politique éventuelle de taxation sur les stationnements ?

2185 **M. ALAIN TRUDEAU :**

2190 Je vais d'abord répondre à une première partie de votre question et ensuite, je vais demander à David Therrien de compléter. Le Plan d'urbanisme prévoit une réduction du nombre de cases de stationnement pour des édifices non résidentiels qui sont à, je crois, c'est soit 250 mètres ou 500 mètres d'une station de métro de façon à être en lien avec une orientation du Plan d'urbanisme qui veut soutenir une densité et une intensification des activités autour des stations de métro.

2195 Donc, si on annonçait dans le Plan d'urbanisme qu'on veut densifier autour des stations de métro et on veut intensifier les activités et en même temps, on permettait un nombre équivalent de cases de stationnement, on serait un peu en contradiction avec notre objectif. Donc, il y a une mesure dans le Plan d'urbanisme qui vise de façon précise à réduire le nombre de cases de stationnement, j'ai bien dit pour les usages autres que résidentiels.

2200 Donc, il y a déjà une volonté dans ce sens-là et c'est inscrit dans le Plan d'urbanisme. En ce qui a trait à des taxes sur le stationnement, ou autres politiques, je demanderais à David Therrien de compléter l'information.

2205 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Très bien, merci.

**M. DAVID THERRIEN :**

2210 La partie trois du plan de transport traite dans une section du stationnement comme étant  
un outil pour réduire la dépendance à l'automobile. Précisément sur la question qui date  
maintenant des audiences de la 25 sur le nombre de cases de stationnement au centre-ville, la  
donnée n'est toujours pas plus disponible sur le nombre de cases disponibles au centre-ville. Le  
plan de transport de cible pas uniquement le centre-ville, il y a un projet de faire une politique sur  
le stationnement, le stationnement étant un outil très efficace pour essayer de pouvoir contrôler la  
2215 demande en gérant l'offre de stationnement.

La politique est à être écrite et à être mise en place à la Ville pour l'ensemble de son  
territoire, c'est-à-dire que les besoins en stationnement varient et on *focusse* beaucoup sur le  
centre-ville, mais on a déjà quand même des parts modales d'au-dessus de 60% pour le  
2220 transport en commun.

On peut agir encore sur le stationnement au centre-ville, mais il y a aussi à la grandeur  
de l'île qu'on doit travailler sur le stationnement, c'est-à-dire que si on veut que les gens puissent  
prendre le transport collectif, il faut qu'ils puissent laisser leur auto à quelque part aussi. On veut  
2225 aussi gérer les stationnements, stationnements incitatifs, stationnements pour le covoiturage,  
stationnements pour l'auto-partage.

Donc, tout ce volet stationnement est traité dans le Plan de transport, mais la politique  
n'est pas encore élaborée et à l'intérieur de cette politique, on devra nécessairement avoir plus  
2230 d'informations sur l'utilisation qu'on fait présentement des stationnements.

Par contre, de façon indirecte, on sait très bien qu'il y a environ 160 000 véhicules par  
jour qui stationnent au centre-ville, mais il y a une rotation dans les places de stationnement, ce  
qui ne donne pas nécessairement le nombre de cases de stationnement utilisées.  
2235

Et aussi, il y a la complexité de la gestion des stationnements. Quelqu'un qui exploite un  
stationnement, ils réussissent à rentrer énormément de voitures. Tu laisses les clés et ils  
déplacent les voitures dans la journée. Donc, le nombre de cases réelles qu'un stationnement  
peut offrir, c'est déjà complexe à obtenir.  
2240

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Très bien, je vous remercie. Monsieur Burcombe ?

2245 **M. ALAIN MARC DUBÉ :**

Monsieur le Président, j'aurais peut-être...

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

2250 Un instant, Monsieur Burcombe. Oui, Monsieur Dubé ?

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

2255 ...un petit élément d'information additionnelle. Une des conséquences indirectes de remettre l'échangeur Turcot ou la plupart des structures au sol, de les reconstruire au sol, va entraîner essentiellement l'élimination de beaucoup d'espaces de stationnement. Parce qu'essentiellement l'espace sous nos structures est principalement utilisé dans bien des secteurs pour du stationnement local au niveau des entreprises ou de certaines institutions qu'il y a dans le périmètre.

2260

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Monsieur Burcombe ?

2265

**M. JOHN BURCOMBE :**

2270 Alors, je crois que ça a l'air que la Ville n'est pas très en avance depuis des années sur cet aspect de contrôle de l'automobile. Alors, je vais retourner à une question que j'ai mentionnée hier, mais ce n'était pas répondu. Je crois que c'était la question de fournir des exemples concrets de services de rechange qui seront fournis au-delà de la promotion concrète, physique par la mesure d'atténuation 19 pour assurer que la mobilité des gens pendant les travaux.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

2275

Monsieur Dubé ? Je ne suis pas certain d'avoir bien compris la question, Monsieur Burcombe ? Oui, allez-y.

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

2280

Je vais demander à madame Pelletier de répondre.

**MME ANNE PELLETIER :**

2285

Monsieur Burcombe fait référence à la mesure 19 concernant les mesures à mettre en place au niveau du transport en commun pendant le chantier et qui pourraient être maintenues après. Nous, comme on le mentionnait, il y a un travail qui se fait présentement avec nos partenaires, l'AMT et la STM. Nous allons déposer rapidement une note technique résumant les travaux qui ont été entrepris. Vous comprendrez que le travail n'est pas complété, mais d'ici 2290 quelques jours on va déposer cette note technique avec les différentes mesures qui ont été



prises en considération, mais peut-être pas ces mesures qui seront nécessairement retenues, parce que cette analyse se poursuit jusqu'à la fin mai.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

2295           Très bien. Monsieur Burcombe ?

**M. JOHN BURCOMBE :**

2300           D'accord. Il y avait un autre point sur les gaz à effet de serre. C'est sûr que tous ces travaux de démolition et de reconstruction vont utiliser beaucoup d'énergie, d'énergie fossile, et je crois que le promoteur devrait nous fournir une estimation de ce que ça représente en termes de gaz à effet de serre parce qu'il y a aussi de l'énergie dans le béton, et l'acier en particulier qui sera utilisé dans la construction.

2305           Alors, j'espère que le promoteur peut nous fournir de l'information sur l'effet de la construction, démolition et construction du projet sur les gaz à effet de serre.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

2310           Très bien. Alors, ce qui est important de bien comprendre, c'est-à-dire qu'au début, vos calculs d'émission, parce que vous avez parlé d'un projet potentiellement carboneutre comme on dit, on sait par exemple que le béton, la fabrication du béton en soi émet beaucoup de gaz à effet de serre, ne serait-ce que par la chauffe, mais aussi dans la transformation chimique du calcaire.

2315           Donc, on sait que ça émet des gaz à effet de serre. Donc, est-ce que le ministère quand il calcule des émissions de gaz à effet de serre, est-ce que ça comprend les émissions émises par la fabrication des matériaux ? Est-ce que ça comprend bien entendu l'émission des véhicules automobiles et des camions utilisés pour le chantier ? Alors, pour bien pouvoir  
2320           comprendre qu'est-ce que ça inclut votre estimé d'émissions.

              Ensuite de ça, vous aviez parlé que vous referiez entre autres du boisement dans les sections notamment enclavées autour des bretelles, mais vous aviez dit que ça ne compenserait pas entièrement et que vous aviez prévu ou vous étiez à envisager des compléments de  
2325           mesures. Bien entendu à l'époque où vous aviez dit ça, c'était lors de la présentation. On en est resté là, mais il faudrait aussi nous expliquer les fameuses mesures complémentaires, en quoi elles consistent.

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

2330           Monsieur le Président, en réponse à la question de monsieur Burcombe, le projet, on souhaite qu'il soit effectivement carboneutre et en fait, on s'engage à le rendre carboneutre. C'est sûr qu'il faut définir effectivement le contexte de la neutralité carbone, donc, essentiellement quelles sont les émissions versus... pour établir ce qui va devoir être compensé.

2335

Nos estimations préliminaires, parce que c'est un travail en cours, l'étude est en cours, concernent les émissions relatives à la machinerie comme vous avez mentionné, la mise en œuvre des travaux, et on a fait le choix essentiellement de ne pas considérer la fabrication des matériaux, mais de considérer les matériaux, donc, le transport des matériaux de la source jusqu'au chantier, tout ça dans l'hypothèse que si les matériaux n'étaient pas utilisés pour l'échangeur Turcot, ils seraient probablement fabriqués pour d'autres usages.

2340

2345

Donc, essentiellement, ça n'inclut pas la fabrication des matériaux parce que dans certains cas, ça peut être assez difficile de retracer si on va jusqu'au minerai, d'où il est parti pour faire l'acier qui a été transformé et qui finit dans le produit. Donc, il y a une question de difficulté d'atteindre, d'obtenir l'information sur les origines et la transformation des matériaux.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

2350

Dans le cas de certains matériaux, il y a des facteurs d'émission-type qui sont publiés soit sur les sites de l'EPA, des choses comme ça, comme pour le béton. Ça peut être des informations assez faciles à calculer, en tout cas au moins à approximer si on connaît la quantité approximative de béton. Si on dit, une tonne de béton émet, je ne sais pas, 2 tonnes de gaz à effet de serre à fabriquer, on peut faire des approximations aussi. En tout cas, regardez, présentez-nous vos bases de calcul, la Commission pourra regarder ça.

2355

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

2360

La base de calcul étant à la source le transport, donc, le transport est inclus de la source jusqu'au chantier et sa mise en œuvre. Donc, c'est les éléments qui rentrent dans le calcul. Essentiellement, je n'ai pas le chiffre ou le document sous la main, mais on parle d'environ 10 000 tonnes de carbone, une estimation très très préliminaire de l'ordre de 10 000 tonnes de carbone dont 30% pourrait être séquestré sur le site à travers... de l'ordre de 30% pourrait être séquestré sur le site et la différence séquestrée dans le corridor de l'autoroute 20 vers Dorval et ce qui n'arrive pas à être compensé de cette façon-là serait compensé d'une autre façon, notamment une possibilité, c'est sur les marchés carbone dont on a entendu parler aujourd'hui.

2365

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

2370

Ce serait des permis d'émission, genre. Vous avez bien dit carbone et non CO<sub>2</sub> ? Parce qu'il y a une différence de poids atomique, le poids moléculaire. Donc, c'est vraiment du carbone, 10 000 tonnes carbone ?

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

2375

Il faudrait que je vérifie exactement.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

2380 Je n'ai plus en mémoire le poids de l'oxygène, mais à ce moment-là si c'est CO<sub>2</sub>, ça fait un poids beaucoup plus grand que 10 000 tonnes carbone.

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

2385 L'idée ici, c'est que le partenaire privé qui va faire les travaux va devoir quantifier ses émissions et les compenser. Donc, il y aura un intérêt, étant donné qu'il doit déboursier pour compenser ses émissions à optimiser ses opérations pour qu'elles soient le moins polluantes possible et en bout de ligne, puisqu'il va devoir les compenser.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

2390 Vous allez demander à l'entrepreneur de préparer un plan de minimisation de ses émissions... donc, d'optimisation de ses travaux et de minimisation des émissions ?

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

2395 Effectivement. Essentiellement, il va le faire de façon naturelle parce qu'étant donné que c'est lui qui a à déboursier pour compenser toutes ses émissions.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

2400 On peut en convenir. Mais vous allez demander à ce moment-là à partir de son optimisation de travaux qu'est-ce que ça résulterait en termes d'émissions ?

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

2405 Effectivement. Il va y avoir un suivi du temps de machinerie, des matériaux qui rentrent dans la construction de l'ouvrage et essentiellement un bilan déposé sur ces éléments-là pour établir ses émissions annuelles et les compenser.

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

2410 Le 30% de CO qui va être capté ou séquestré sur le site, comment vous avez établi ça ? C'est avec les aménagements paysagers que vous avez calculé ? Il y a des modélisations ?

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

2415 Oui. Monsieur le Commissaire, la séquestration sur le site se fait principalement à travers une séquestration dans la végétation qui va être implantée dans ces secteurs-là. En ce moment essentiellement, c'est l'écart entre la masse végétale et la future masse qui va

2420 témoigner du nombre de tonnes de carbone séquestrées, essentiellement une armature versus un terrain où il n'y a rien.

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

2425 O.K. Et la masse végétale qui est prévue, est-ce que c'est maximal ou si c'est... si on rajoute d'autres arbres, si on rajoute d'autres plantations, ça peut changer les données ? Je veux dire, est-ce qu'il y a une quantité de verdure qui...

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

2430 Votre plan de boisement...

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

2435 Votre plan de boisement au complet...

**MME ANNE PELLETIER :**

2440 Je pourrais peut-être juste rappeler qu'au niveau du projet, on a 30 hectares d'espaces verts, mais ce ne sera pas complètement des arbres sur les 30 hectares. Principalement, c'est dans les espaces... ici, l'image, on peut voir à l'écran, donc, beaucoup de plantation soit dans les espaces entre les bretelles par exemple de l'échangeur. C'est sûr qu'en bordure de la rue Roberval par exemple, comme on a montré d'autres images, on veut quand même laisser un espace accessible à la population au pied du talus. Donc, ce ne sera pas une forêt, on s'entend,

2445 on est en ville.

Alors, donc, il y a des contraintes comme ça dans le projet où on ne va pas nécessairement planter des arbres sur tous les espaces verts. Donc, il y a des considérations d'intégration urbaine qui prévaut aussi. Mais le compte de 30%, c'est vraiment des estimations préliminaires sur le nombre d'arbres qu'on pourrait planter dans ces zones-là et leur potentiel de

2450 captation.

Mais on le mentionne ici, nous sommes à compléter notre étude qu'on pourrait déposer, je pense, la semaine prochaine... en tout cas, ou au moins une version préliminaire.

2455 **M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

Et avoir le détail. Par exemple sur le site ici, on voit le long de Notre-Dame si je ne me trompe pas, on a deux bretelles qui divergent. On voit qu'il n'y aurait pas d'arbres. Est-ce que

2460 c'est simplement pour l'instant que le concept n'est pas terminé, mais il peut avoir quand même des sections intéressantes encore une fois ou il pourrait y avoir un boisement supplémentaire, si je comprends bien ?

**MME ANNE PELLETIER :**

2465 Ce que vous voyez ici, c'est une simulation, ce n'est pas nécessairement ce qu'on va implanter dans le final. Par contre, il y a des considérations aussi qu'il faut tenir compte par rapport à la visibilité pour les usagers de la route par exemple dans les bretelles d'avoir leur champ de vision qui ne soit pas obstrué. Il y a beaucoup de considérations comme ça dont il faut tenir compte aussi.

2470

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

Donc, vous allez nous déposer un petit plan de boisement dans les prochains jours.

2475

**MME ANNE-MARIE PARENT :**

Dans les 30 hectares que vous mentionnez, est-ce qu'il y a un pourcentage qui est déjà en surface douce ou en végétation ou est-ce que c'est déjà toutes des surfaces dures ?

2480

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

Il y a une proportion que c'est essentiellement les futurs talus qu'on va créer, aménager, donc, entre l'autoroute plus élevée et le milieu. Il y a beaucoup de ces superficies qui sont inclus, comme vous avez vu, dans la précédente image dans des terrains qui sont enclavés essentiellement, donc, qui ne seront pas développables ou accessibles parce que ça va être entre des bretelles d'autoroute ou des éléments de l'autoroute.

2485

**MME ANNE PELLETIER :**

2490

Mais pour répondre directement à votre question, c'est des gains d'espaces verts de 30 hectares.

**MME ANNE-MARIE PARENT :**

2495

Ce sont des gains, c'est ça, de 30 hectares. D'accord. Et au niveau de l'estimation totale du projet, quel pourcentage va vers la végétalisation ?

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

2500

Du total ?

**MME ANNE-MARIE PARENT :**

Oui.

2505

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

On avait mentionné... ça correspond à 30 hectares à peu près sur l'ensemble du projet qui fait 116 hectares.

2510

**MME ANNE-MARIE PARENT :**

En termes de coût ?

2515

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

Ah, en termes de coût ?

2520

**MME ANNE-MARIE PARENT :**

Le budget pour la végétalisation.

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

2525

Je n'ai pas ce détail-là. Je n'ai pas de détail-là, il faudrait que je vérifie et que je vous revienne avec ça.

**MME ANNE-MARIE PARENT :**

2530

D'accord. Alors, vous allez nous fournir cette information-là ?

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

Oui.

2535

**MME ANNE-MARIE PARENT :**

Merci.

2540

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Monsieur Burcombe ?

**M. JOHN BURCOMBE :**

2545

Alors, c'est un document qu'on aura peut-être prochainement ; c'est ça ?

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

2550 Nous allons faire le suivi. Bien entendu, c'est toujours le plus vite possible pour avoir l'information. C'est important, la Commission insiste beaucoup là-dessus pour permettre aux gens qui vont présenter des mémoires à la Commission de pouvoir avoir accès à cette information avant bien entendu de devoir déposer le mémoire à la commission. On demande toujours aux personnes ressources de faire diligence pour cette raison.

2555 Oui, Monsieur Burcombe ?

**M. JOHN BURCOMBE :**

2560 Alors, si le ministère ne prend pas en compte l'énergie dans les matériaux, est-ce qu'il peut au moins nous fournir des estimations de volume, volume de béton, tonnes d'acier, tonnes de béton...

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

2565 Les grandes composantes.

**M. JOHN BURCOMBE :**

2570 ...bitumineux et tout ?

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

2575 On pourrait s'entendre pour les principales composantes qui seraient... Est-ce que vous avez des quantités pour l'acier, le béton et ce qu'on appelle communément l'asphalte ? Est-ce qu'il serait possible d'avoir une idée des quantités qui sont prévues être commandées dans le cadre du projet ? On n'ira pas dans toutes les composantes détaillées, mais à l'œil, ça paraîtrait les trois principaux blocs qui seraient requis pour la construction en termes de fabrication de matériaux.

2580 **M. ALAIN MARC DUBÉ :**

Je vais vérifier. Je présume qu'on peut effectivement extraire ces quantités-là et vous les fournir assez rapidement.

2585 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Si vous êtes capable.

**M. ALAIN MARC DUBÉ :**

2590 Béton de ciment, béton bitumineux et acier, les principales composantes.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

2595 Les trois principales composantes. On aurait un bon portrait, je crois. Alors, ça vous va, Monsieur Burcombe ?

**M. JOHN BURCOMBE :**

2600 D'accord. Ça va pour le moment. Merci.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

2605 Alors, je n'appellerai pas un autre participant étant donné qu'il est déjà 4 heures et 20. Alors, je vous rappelle que la Commission poursuit ses travaux à 19 heures ce soir. Alors, je vais vous laisser quelques temps pour vous rafraîchir et pour pouvoir dîner. Alors, nous nous retrouvons ce soir à 19 heures.

\*\*\*\*\*



2610

Je, soussignée, **LOUISE PHILIBERT**, sténographe judiciaire, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises par moi au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

2615

ET J'AI SIGNÉ:

---

**LOUISE PHILIBERT, s.o.**