

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

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

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE RECONSTRUCTION
DU COMPLEXE TURCOT****PREMIÈRE PARTIE****VOLUME 6**

Séance tenue le 14 mai 2009 à 13 h
Centre récréatif, sportif et culturel de Saint-Zotique
75, Georges-Étienne Cartier
Montréal Qc

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 14 MAI 2009

MOT DU PRÉSIDENT 1

LE PRÉSIDENT: 1

PRÉSENTATION DE L'AMT 3

PÉRIODE DE QUESTIONS

Mme CATHERINE DOUCET 12

Mme GENEVIÈVE LOCAS 15

M. DANIEL GUILBERT 19

M. PIERRE BRISSET 30

Mme CAROLE THÉRIAULT 54

AJOURNEMENT

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Mesdames et Messieurs, bienvenue et bonjour. Donc, nous allons aujourd'hui poursuivre le questionnement sur le Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et à Westmount.

10 Un petit peu plus tard, bien entendu, nous allons appeler les personnes qui ont des questions, mais avant cela, il va y avoir deux choses : il y aura une présentation sur le projet de service ferroviaire entre le centre-ville de Montréal et l'aéroport Montréal-Trudeau et l'ouest de l'île de Montréal, mais avant d'inviter des gens à présenter le dossier, nous allons faire une revue de l'information qui nous a été communiquée.

15 Alors, je vais m'adresser au ministère des Transports pour qu'il nous informe des dépôts de documents et de complément d'information.

Monsieur Dubé, bonjour.

20 M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Bonjour, Monsieur le président. Ce midi, le Ministère ne fera pas de dépôt de documents. Essentiellement, la plupart des documents vont être regroupés ce soir pour le bénéfice de la commission.

25 Par contre, j'aimerais vous proposer le dépôt des documents suivants en référence aux discussions qui entouraient les échanges et la participation de la Ville-centre et de ses arrondissements dans la planification du projet et de certains éléments stratégiques, comme par exemple le Centre Gadbois.

30 Le premier document est une synthèse des groupes et comités qui ont été formés dans le cadre du projet complexe Turcot et le nombre de rencontres qui ont eu lieu. Le deuxième document est un échange de correspondance et des copies des permissions du MTQ en faveur de la Ville de Montréal ou de l'Arrondissement, pour l'usage des espaces sous l'échangeur Turcot à des fins de stationnement. Le troisième document est une série de photographies aériennes historiques qui remontent aux années 60, donc avant la construction de l'autoroute 15 et du complexe Turcot, jusqu'à aujourd'hui, dans le secteur du Centre Gadbois; et le quatrième document essentiellement est un rapport d'analyse des différentes alternatives pour un stationnement permanent pour le Centre Gadbois.

40 Donc, et à titre d'information, on devrait être en mesure de vous fournir d'ici deux semaines, donc soit trois semaines avant le dépôt des mémoires ou la deuxième partie des audiences, les informations demandées concernant le volume de circulation en transit et les déplacements locaux. Comme il a été mentionné, ça nécessite des calculs informatiques assez

45 longs et essentiellement nos équipes vont pouvoir travailler sur ces calculs-là dans la prochaine
semaine et finaliser leur rapport la semaine suivante.

Le second rapport qui pourrait aussi vous être remis dans deux semaines concerne les
valeurs anormalement élevées dont il a été fait mention hier concernant les dioxydes d'azote. On
50 doit faire un certain nombre de vérifications auprès de la Ville de Montréal qui est responsable de
ces stations-là, et aussi auprès du MDDEP à savoir s'ils acceptent qu'on prenne une autre valeur
que celle qui est prescrite par la méthodologie, qui exige qu'on prenne la valeur la plus élevée
observée à ces stations-là. Et évidemment il faut reproduire un nouveau calcul, un nouveau
tableau et ces deux documents-là prendraient environ deux semaines, donc seraient déposés à la
55 commission, donc dans deux semaines à compter de demain.

Alors, je laisse à votre réflexion et à votre décision le choix ou la pertinence de déposer les
quatre premiers documents dont je vous ai fait mention, si vous souhaitez les recevoir, on serait
prêt à les déposer.

60

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Je vous remercie. Du côté des personnes-ressources, y a-t-il de nouvelles
informations à déposer? Non, ça va? Oui, Ville de Montréal?

65

M. ALAIN TRUDEAU :

Bonjour. La Ville de Montréal va déposer trois règlements ici et les ordonnances qui
accompagnent ces règlements, de trois arrondissements : l'arrondissement du Sud-Ouest – quand
70 je dis un règlement, le règlement sur le bruit – l'arrondissement du Sud-Ouest, l'arrondissement de
Côte-des-Neiges Notre-Dame-de-Grace et l'arrondissement de Verdun.

On est toujours en attente des autres règlements qui pourraient provenir de
l'arrondissement de Lasalle et Lachine. Vous avez déjà eu celui de Westmount. Donc, on dépose
75 ces documents-là.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Je vous remercie. Alors, c'était tout pour les documents.

80

Alors, nous allons maintenant pouvoir aller à la présentation du projet de service ferroviaire
entre le centre-ville de Montréal et l'aéroport Montréal-Trudeau et l'ouest de l'Île de Montréal.

Alors, Messieurs, bienvenue et je vous donne la parole.

85

M. MICHEL VEILLEUX :

Alors, merci. Mon nom est Michel Veilleux, je suis vice-président planification et innovation à l'Agence métropolitaine de transport. Je suis accompagné de monsieur Carl Boily, qui est directeur de projet, responsable du projet dont on va vous faire une présentation, chez Aéroport de Montréal.

Alors, ça nous fait plaisir d'être ici, venir vous présenter un projet qui est déterminant pour la région métropolitaine de Montréal. On s'est séparé la présentation pour la dynamiser un peu, là. On vient ici pour vous donner de l'information sur l'état de nos travaux pour le développement de ce projet-là. Évidemment, c'est en évolution. On est à terminer une phase importante des études et il nous fera plaisir de revenir vous voir lorsqu'on aura des données finales à vous présenter, mais on va vous présenter les choses telles qu'on les connaît à l'heure actuelle.

Alors, Monsieur Boily.

M. CARL BOILY :

Merci, Michel. Alors, bonjour. Avant de commencer j'aimerais vous mentionner qu'étant donné l'importance du projet de service ferroviaire passager pour l'aéroport, le président d'ADM aurait souhaité être parmi vous pour faire la présentation. Malheureusement, étant donné qu'on a été avisés seulement hier qu'on devait faire une présentation pour le projet – ce qui nous fait énormément plaisir –, mais l'agenda de James Cherry ne le permettait malheureusement pas aujourd'hui, mais s'il y a des futurs besoins, ça lui fera toujours un plaisir de venir discuter du projet.

LE PRÉSIDENT :

Mais c'est apprécié que vous ayez pu, dans un si court délai, pouvoir monter et venir présenter le projet.

M. CARL BOILY :

Alors, pour débiter la présenter. Alors, le projet de service ferroviaire passager est un projet qui réunit tous les principaux partenaires autour de la même table. C'est un projet qui a été étudié et discuté de nombreuses fois au cours de plusieurs années, mais par contre c'est la première fois que tous les principaux organismes touchés de près ou de loin par ce projet-là sont réunis pour arriver à une solution.

Donc, le but du projet – il y a deux buts essentiellement : c'est d'améliorer l'accès en transport collectif pour l'aéroport, donc pour Montréal-Trudeau, et de rehausser le niveau de service de la ligne Dorion-Rigaud qui dessert l'ouest de l'île. Donc, tout le volet transport collectif. Alors, ce sont les deux objectifs principaux du projet.

130 Alors, je parlais que ce projet-là réunissait les principaux intervenants autour de la même table. Alors, c'est six organismes. Alors, Aéroport de Montréal et l'Agence métropolitaine de transport coprésident le comité directeur du projet, et les autres membres de ce comité directeur sont : la Communauté métropolitaine de Montréal, le ministère des Transports du Québec, Transport Canada et la Ville de Montréal. Donc, ces six organismes-là travaillent ensemble depuis décembre 2006 pour arriver à faire le meilleur projet pour la société montréalaise.

135 Alors, le mandat du comité directeur est essentiellement de définir les lignes directrices du projet. Bon, le comité directeur approuve les diverses étapes et s'assure que la solution va répondre aux objectifs du projet et aussi aux attentes du milieu, parce qu'on n'est pas sans savoir qu'un tel projet va soulever les passions. Donc, on essaie de prévoir et de s'assurer qu'on adresse les attentes du milieu dans l'élaboration de la solution.

M. MICHEL VEILLEUX :

145 Alors, nous nous sommes donné une structure, un organigramme pour répondre à cette tâche, à ce mandat. On a un comité directeur qui est coprésidé, comme le disait monsieur Boily, par l'Agence métropolitaine de transport et Aéroport de Montréal, pour lequel il y a un comité aviseur qui est composé de 13 organismes à vocation économique du secteur qui est concerné, CLD, collèges, tourisme....

150 On a notre directeur de projet qui oriente les travaux de différents comités : le comité de communication, le comité technique et ainsi que des mandataires à qui on a fait appel.

M. CARL BOILY :

155 Avant de tomber dans la stratégie de développement de projet, je pense que c'est important que vous compreniez les besoins. Alors, pourquoi ce projet-là est essentiel pour la région métropolitaine.

160 Donc, du côté aéroportuaire, quelques données qui vont certainement vous aider à comprendre le besoin de ce projet-là. Bon, je ne vous apprendrai rien en vous disant que Montréal-Trudeau est une infrastructure essentielle pour les affaires, le tourisme et le développement économique de la région métropolitaine.

165 Montréal-Trudeau c'est 12.8 millions de passagers en 2008. On prévoit une croissance annuelle moyenne de 3 %. De nombreuses entreprises sont représentées, sont présentes sur le site. On peut parler de Bombardier, Exeltech, Air Canada, Air Transat, CAE pour ne nommer que ceux-là.

170 Ces entreprises-là, avec l'aéroport, incluent environ 25 000 emplois sur le site, donc beaucoup de déplacements vers l'aéroport et en direction du centre-ville, et ADM a investi depuis 2000, je pense que vous pouvez le constater quand vous allez à l'aéroport, plus 1.5 G\$ pour améliorer ses infrastructures.

175 Donc, ceci met la table en fin de compte pour... Oui, ADM a investi 1.5 milliard dans ses infrastructures pour améliorer le traitement passager et toute l'opération aéroportuaire. Par contre, un des aspects qui demeure problématique pour ADM, c'est l'accessibilité.

180 Alors, comme vous le savez certainement, un aéroport est un nœud intermodal entre deux types de transport, l'aérien et le terrestre. Donc, c'est bien de pouvoir décoller de l'aéroport et atterrir à l'aéroport, mais il faut s'y rendre à l'aérogare ou le quitter pour arriver à sa destination finale. Donc, les accès sont très importants.

185 Le temps d'accès est un facteur très important pour la compétitivité, surtout qu'on subit beaucoup de pression de certains aéroports localisés aux États-Unis, mais très près de Montréal qui grugent malheureusement une partie de notre marché pour les vols transfrontaliers. Donc, c'est important que les passagers qui veulent prendre leur vol à Montréal-Trudeau puissent s'y rendre d'une manière efficiente.

190 Donc, aujourd'hui, malheureusement les accès à Montréal-Trudeau sont souvent congestionnés et on sait qu'actuellement le seul moyen pour se rendre à l'aéroport c'est par voie routier. Donc, ADM souhaite fortement qu'à l'instar de d'autres aéroports dans le monde, qu'on puisse avoir une liaison ferroviaire qui puisse nous assurer une fiabilité et un temps d'accès fixe entre le centre-ville de Montréal et l'aéroport Montréal-Trudeau.

195 On sait que Vancouver va avoir sa liaison ferroviaire juste avant les Jeux olympiques de 2010. Donc, ça devrait ouvrir à l'automne 2009. Donc, on est convaincu que pour Montréal c'est le temps d'avoir le même service pour assurer la compétitivité de Montréal-Trudeau.

M. MICHEL VEILLEUX :

200 Parlons maintenant du transport collectif dans l'ouest de l'Île. Je ne veux pas faire de sémantique sur le mot « collectif », on aurait pu lire transport en commun ici, aussi.

205 Les infrastructures existantes permettent difficilement de répondre à la demande grandissante de transport collectif dans l'ouest de la région métropolitaine. Le corridor CN-CP entre Sainte-Anne-de-Bellevue et le centre-ville est un des plus achalandés, et les trains de marchandises ont la priorité. Alors, contrairement à plusieurs villes européennes, ici, en Amérique du Nord, ici à Montréal, le freight a souvent priorité et il est difficile d'assurer le développement du service de transport des passagers sur les axes ferroviaires. Ce qui fait en sorte que le service passager est limité aux périodes de pointe. On a une demande grandissante dans le sens vers le centre-ville, une demande grandissante – je vais vous en parler –, mais aussi une demande de plus en plus importante à contre-charge pour aller rejoindre les pôles d'emplois et les pôles scolaires et d'études qui se situent dans l'ouest de l'île.

215 La ligne de Dorion-Rigaud c'est un service qui est saturé. On a 27 départs quotidiens. L'achalandage journalier est de 15 200 passagers, une croissance de 12% sur les 10 dernières années. On a encore une croissance régulière annuelle, d'année en année pour la clientèle. Malgré le fait qu'il y ait près de 1 500 clients dans le train, dans le plus achalandé, dont 26 % sont

220 debout. Alors, malgré le fait que la ligne est très achalandée, que la clientèle est en partie debout, on a quand même encore des croissances d'achalandage qui témoignent d'une demande très importante dans l'ouest de l'Île.

225 En moyenne, on a 18 % des passagers qui sont debout à la pointe du matin. Ça vous donne une idée de l'intérêt du service. On a 3 500 places de stationnement dont la majorité sont à pleine capacité.

230 Ce n'est pas supposé se terminer, pas dans notre lecture des choses. D'ici 2026, on s'attend à une croissance d'environ 17 % de la population dans l'ouest de l'Île et de la couronne ouest. Pour les 10 dernières années, la couronne ouest a connu une croissance, de 96 à 2006, de l'ordre de 20 % de population. On prévoit, basée sur le scénario tendanciel du ministère des Transports du Québec, une croissance encore de l'ordre de 20 % jusqu'à 2026.

235 Pour l'ouest de l'Île, on a connu une croissance de 8 % pour les 10 dernières années et on prévoit encore une croissance de 17 % pour les 10 prochaines années. C'est des secteurs en plein développement, plus particulièrement la couronne ouest qui concentre une grande partie des développements urbains en couronne de la région métropolitaine de Montréal.

240 Les déplacements motif travail dans le bassin de la ligne Montréal-Dorion-Rigaud connaissent eux aussi une importante croissance. Ils étaient de 114 000 déplacements en 1993. On a eu une croissance de près de 10 % à 125 000 déplacements en 2003, pour s'élever à... les prévisions nous indiquent qu'il y aurait une croissance encore d'au moins 15 % d'ici 2026, toute chose étant égale.

245 Alors, la combinaison d'éléments, l'actuel besoin des trains de marchandises actuels – on sait qu'il y a plusieurs projets de croissance des entreprises ferroviaires qui sont dans l'axe et qui, lorsqu'elles se combinent au train de banlieue actuel de l'Agence métropolitaine de transport, à ça lorsqu'on ajoute les besoins de Via Rail pour le transport interrégional et la possibilité d'accroître le service pour les nouveaux trains de banlieue de l'Agence métropolitaine combinés à ceux de la nouvelle navette ferroviaire d'Aéroport de Montréal, il y a un besoin clair de nouvelles infrastructures pour les services passagers, et c'est de là l'intérêt du projet pour lequel... le projet

250 qu'on vient vous présenter.

M. CARL BOILY :

255 Alors, maintenant qu'on vous a expliqué le besoin de ce projet-là, on tombe maintenant dans la partie un petit peu... comment on espère faire de ce projet-là une réalité.

260 Donc, essentiellement on s'est doté d'un énoncé de projet qui est en trois étapes. La première étape dans laquelle on travaille fort et on espère avoir des résultats sous peu, c'est essentiellement d'identifier le tracé ferroviaire optimal et ses caractéristiques d'exploitation préliminaire – je vais y revenir un petit peu plus tard sur qu'est-ce que ça comprend.

L'étape 2, c'est une fois qu'on aura identifié le tracé ferroviaire optimal, c'est d'élaborer la solution définitive, procéder à l'évaluation environnementale et la mise en place de la structure de

financement qui permettra de financer ces infrastructures-là et de défrayer les coûts d'exploitation. Et l'étape 3, finalement, est la mise en place du projet.

265

Donc, si on revient un petit peu plus en détail à l'étape 1. L'étape 1 qui consiste à identifier le tracé ferroviaire optimal; pour y arriver, on a identifié quatre études qu'il fallait octroyer en plus d'une étude interne qu'il fallait réaliser.

270

Donc, les quatre études qui ont été confiées à l'externe sont essentiellement – je vous ai dit tout à l'heure que ce projet-là a fait l'objet de plusieurs études dans les dernières années. Donc, on ne voulait pas réinventer la roue, c'était important pour nous de s'assurer que les informations qui étaient toujours pertinentes, qu'on puisse s'en servir, et ceux qu'on devait réactualiser ou faire, bon, de le savoir. Donc, on a confié à Tecslut le mandat de réaliser un bilan critique des études antérieures. Cette étude-là est terminée depuis un certain temps maintenant.

275

Deuxième volet de cette étape-là. Bon, on vous a dit tout à l'heure que le comité directeur était soucieux de répondre aux attentes de la communauté, d'où l'octroi d'un mandat à Convercité de réaliser une étude de perception en deux volets. Premièrement, c'est de bien comprendre les besoins de la communauté. Donc, on a fait une étude de perception des besoins en janvier 2008, où plusieurs organismes ont été invités à venir exprimer leurs souhaits ou leurs besoins en liaison avec ce projet-là. Donc, ce volet-là a été réalisé en janvier 2008.

280

Et le deuxième volet de cette étude-là aura lieu bientôt. C'est une fois qu'on aura un inventaire de tracé finaliste, on va s'assurer de retourner consulter les gens qui se sont déplacés en janvier 2008 pour exprimer leurs besoins, et s'assurer que les solutions finalistes répondent à la plupart de ces besoins-là, même si on est conscient qu'on ne pourra certainement pas plaire, malheureusement à tout le monde. Donc, on aura un volet de perception, une étude de perception des solutions lorsqu'on aura identifié les tracés finalistes.

285

290

Troisième volet et non le moindre. C'est de réaliser une étude de préfaisabilité sur les tracés qui pouvaient répondre aux besoins du projet. Donc, le consortium Dessau, Groupe SM et Hatch, Mott, MacDonald ont été sélectionnés pour réaliser cette étude-là. Le mandat a débuté en février 2008 et il se poursuit toujours à ce jour. Je vais y revenir un petit peu en détail un petit peu plus loin sur le contenu de ce mandat-là.

295

Finalement, on a aussi embauché PricewaterhouseCoopers comme conseiller stratégique et financier. Donc, essentiellement, PricewaterhouseCoopers nous appuie dans la stratégie de développement de projet et nous appuie également dans la réalisation des analyses financières et analyses économiques ou avantages-coûts. Parce que la décision du tracé ferroviaire optimal sera prise en considérant, en fin de compte, les résultantes de ces analyses-là, analyse financière et analyse avantages-coûts pour s'assurer que le tracé est celui qui est le plus économiquement viable et financièrement aussi.

300

305

Pour revenir un petit peu plus... Excusez-moi, le cinquième volet qui est un mandat interne. Donc, quand on dit « interne » c'est réalisé par des ressources, soit de l'AMT ou d'ADM. C'est, bien sûr, pour alimenter les analyses financières et avantages-coûts, on doit connaître

l'achalandage des différents tracés. Donc, les spécialistes du MTQ, de l'AMT et d'ADM se sont réunis autour de la même table pour évaluer l'achalandage des différents tracés.

310

Parlant des différents tracés, le premier livrable de l'étude de pré faisabilité était de faire l'inventaire de tous les tracés qui pouvaient répondre aux besoins du projet. Neuf tracés ont été identifiés. Alors, c'était certain qu'à partir de ce moment-là on ne pouvait pas réaliser une analyse financière et avantages-coûts en détail pour chacun de ces tracés-là.

315

Donc, le comité directeur a décidé qu'on allait discriminer entre ces neuf tracés-là, selon quatre critères; donc, une analyse vraiment multicritères basée sur le coût de construction des infrastructures, le temps de parcours pour la clientèle métropolitaine et la clientèle aéroportuaire, bien sûr, la faisabilité technique de ces tracés-là et aussi l'exploitation ou la sécurité aéroportuaire.

320

Ce critère-là est peut-être un petit peu plus vague pour les gens. Donc, essentiellement qu'est-ce que ça veut dire, c'est qu'on ne pouvait pas se permettre d'implanter une solution qui aurait nécessité une fermeture temporaire du côté air de l'aéroport. Donc, on ne voulait pas pénaliser les opérations de l'aéroport Montréal-Trudeau. Donc, toute solution qui aurait été constituée à aller sur le côté air était exclue des tracés potentiels.

325

Donc, suite à cette analyse des quatre critères là, sur les neuf tracés, la conclusion est qu'on retenait, pour étude en pré faisabilité, deux tracés, qui ont été essentiellement les tracés qui ont été étudiés davantage dans le passé. Donc, CN sud qui est lié à la gare centrale au centre-ville, et le tracé CP sud qui est lié à la gare Lucien-L'Allier au centre-ville.

330

À partir de ces deux tracés-là, on étudie quatre variantes, c'est-à-dire, bon, CN sud, CP sud. Le tracé CP comporte une variante à deux ou trois voies, là, c'est un petit peu plus technique. Et le quatrième scénario en fin de compte, est de combiner les deux tracés pour desservir toujours les deux clientèles.

335

Alors, ça, on est vraiment dans cette phase-là, à l'heure où on se parle. Les résultats devraient être connus incessamment et on n'a pas de... Je ne peux pas malheureusement vous confirmer une date aujourd'hui.

340

Essentiellement, bon, ici vous avez les deux tracés, quatre scénarios qui sont à l'étude. Donc, la ligne jaune représente le tracé CP et la ligne rouge représente le tracé CN. Bon, c'est ça. Donc, les deux autres scénarios c'est la combinaison des deux et la ligne jaune qui peut accommoder deux ou trois voies pour desservir les différents besoins.

345

Alors, pour conclure sur l'identification du tracé optimal, donc la fin de l'étape 1, le tracé optimal va être identifié à partir des analyses sommaires qui ont été faites, donc l'analyse multicritères, également de complément d'étude. Parce que pour passer de 9 tracés à 2 tracés, on a dû aussi s'assurer de réaliser certains compléments d'étude liés principalement à la capacité de la Gare Centrale à l'accès sud et aussi à la capacité du tunnel sous le mont Royal. Parce que certains des tracés passaient par le nord, donc sous le tunnel, dans le tunnel sous le mont Royal. Donc, il fallait faire ces compléments d'étude là, avant de voir si ces solutions-là étaient possibles.

350

355 Et la décision finale sera prise, bien sûr, par rapport aux résultantes des analyses
avantages-coûts et financières et des consultations sur les solutions qui seront faites
incessamment.

360 Avant de passer à l'étape 2, le tracé optimal qui aurait été privilégié par le comité directeur
sera comparé avec d'autres modes de transport qui pourraient répondre aux objectifs du projet.
Essentiellement qu'est-ce que ça veut dire, c'est qu'avant de s'embarquer ou de confirmer qu'il y
aura réalisation d'un projet ferroviaire, on va comparer ce tracé-là avec une solution routière. Donc,
qui, on est en train de réaliser aussi cette étude-là avec le consortium CIMA-TECSULT qui
regarde, en fin de compte, si une solution routière pouvait répondre aux objectifs du projet. On va
essayer d'avoir les conclusions en même temps que le ferroviaire et pouvoir... c'est ça, pour
365 pouvoir prendre la décision finale une fois que toutes ces études-là seront terminées.

Et donc, suite à ça, le comité directeur annoncera le tracé ferroviaire optimal ou le projet, la
date est toujours à confirmer.

370 **M. MICHEL VEILLEUX :**

Alors, à partir de ce moment-là, bien, c'est la suite des événements, c'est-à-dire la mise en
place d'un bureau de projet, la réalisation des analyses avantages-coûts et financières finales, qui
vont permettre de préciser, entre autres, les paramètres opérationnels, les données techniques et
375 les prévisions d'achalandage ainsi que les impacts environnementaux pour nous amener à
l'évaluation environnementale. Pour la mise en place de la solution ferroviaire finale, c'est-à-dire la
finalisation du dossier d'affaires, le montage financier, ententes avec les partenaires sur
l'engagement financier, la construction des infrastructures que l'on évalue de trois à cinq ans, de
même que la mise en service.

380

M. CARL BOILY :

385 Bon. À l'étape 3, lorsqu'on parle de financement en fin de compte du projet, c'est peut-être
moins d'intérêt ici, mais, bon, on peut penser que le projet de, bon, l'aéroport et de l'amélioration
de transport collectif pourrait être financé selon des paramètres semblables à celui de Vancouver
qui est une réalité, où les différents paliers gouvernementaux ont tous contribué au financement du
coût d'infrastructure.

390 Alors, pour conclure, les six organismes qui travaillent à l'élaboration de la solution, en fin de compte du tracé ferroviaire optimal, sont convaincus que ce projet-là permettra d'assurer une meilleure accessibilité à l'aéroport et ce en toute saison et à toute heure.

395 Également, il ne faut pas oublier qu'un projet d'une telle envergure va certainement être un atout pour attirer des congrès internationaux ou n'importe quel événement. Donc, ça va améliorer l'attrait de Montréal au niveau international pour attirer des événements qui vont contribuer à son développement économique.

M. MICHEL VEILLEUX :

400 Puis comme on l'a souligné tout à l'heure, c'est la combinaison des besoins qui fait l'intérêt de cet axe-là. Ce projet-là va permettre également d'améliorer l'offre de transport collectif vers l'ouest de l'Île et de l'ouest de l'Île, donc dans les deux directions. On note que l'achalandage de transport collectif qui se fait surtout en période de pointe les jours de semaine est très compatible avec celui de l'aéroport qui se fait à des périodes différentes et sur des... On note qu'il y a une
405 certaine compatibilité des achalandages.

On souhaite que ça nous permette d'avoir une sécurité accrue grâce au volet dédié au train passager, aux voies dédiées au train passager, qu'on va être en mesure d'améliorer la fluidité également des trains de marchandises dans le corridor CN-CP et de même que pour Via Rail. Et
410 enfin, qu'on va être en mesure de contribuer à la réduction des gaz à effet de serre de différentes façons, mais principalement en attirant beaucoup d'automobilistes vers ces nouveaux services.

On envisage différents services, différents nouveaux types de services qui pourraient se faire dans cet axe-là et assurer minimalement une diminution des temps de parcours autos, et
415 idéalement un transfert modal complet de plusieurs automobilistes.

Alors, voilà.

LE PRÉSIDENT :

420 Je vous remercie. Tout à l'heure vous avez mentionné que vous étudiez une hypothèse comparative qui s'appelait « La solution routière ». Ça serait quoi, ça, des autobus, une navette d'autobus?

425 **M. CARL BOILY :**

Ça serait essentiellement une voie réservée, oui, qui serait accessible au transport collectif.

430 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie. Donc, j'imagine que vous allez être disponibles si nous avons des participants qui ont des questions cet après-midi?

435 **M. CARL BOILY :**

Avec plaisir.

440 **LE PRÉSIDENT :**

440

Vous allez être disponibles, très bien. Je dirigerais une question du côté du ministère des Transports pour faire une validation. Lorsque nous avons vu hier les présentations, notamment de monsieur Tremblay, sur les scénarios tendanciels, notamment 2016, ces scénarios-là d'achalandage sur l'échangeur Turcot, prennent-ils en compte ce service ferroviaire? Monsieur Dubé.

445

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

450 Monsieur le président, je vais demander à monsieur Pierre Tremblay, qui est chef du Service de la modélisation au ministère des Transports de répondre à votre question.

M. PIERRE TREMBLAY :

455 L'exercice de transfert modal qu'on a présenté, je crois que c'était la première session de lundi, lundi soir. On a expliqué que l'exercice de transfert modal qui a été fait avec nos partenaires l'AMT et la STM, prenait en compte l'amélioration des niveaux de service du transport en commun dans l'ouest, dans le corridor Turcot et dans l'ouest de l'Île.

460 Donc, oui, pour répondre à votre question. L'existence d'un service amélioré de train de banlieue, que ce soit le train du Lakeshore lui-même et éventuellement la navette aéroportuaire font partie de l'esprit de l'analyse qu'on avait. Même si à ce moment-ci on n'a pas encore de détail opérationnel exact de qu'est-ce que sera ce service-là, on est en mesure d'anticiper quand même au niveau du train, entre autres, une amélioration des fréquences et des vitesses du train. Et la même chose aussi pour toute la desserte qui va être améliorée au niveau même des autobus dans
465 l'ouest de l'Île, avec l'augmentation de l'offre de transport qui est prévue au programme d'aide du Ministère, au subventionnement.

LE PRÉSIDENT :

470 Votre hypothèse, disons qu'on convient que les données ne sont pas encore finalisées, sont encore sous études, votre hypothèse d'achalandage additionnel pour le train de banlieue à ce moment-là pour 2016, ça serait quoi à peu près?

M. PIERRE TREMBLAY :

475

Oui. Je ne peux pas vous donner un chiffre pour le train de banlieue lui-même parce qu'il y a trop de choses qui sont encore floues. On a regardé, comme j'expliquais par rapport à l'exercice de transfert modal, il y avait un potentiel de retirer environ, en période de pointe du matin, donc toujours de 6 h à 9 h, on pensait qu'il y avait un potentiel de retirer du réseau routier environ 5 800

480

véhicules en pointe du matin, sur trois heures, pour tout le bassin qui est l'ouest de l'Île vers le centre-ville et le centre de l'Île en général. Alors, c'est entre autres dans l'axe de la 20, mais aussi dans l'axe de la 40, la Métropolitaine. C'est un tout pour nous autres.

Alors, je ne peux pas vous dire physiquement, là, exactement sur le train ou sur telle ligne d'autobus ou telle autre. C'est plus une évaluation empirique qui est faite à partir d'une approche Delphi où on s'entend sur les ordres de grandeur de transfert modal ou de part modale qu'on peut avoir comme vision ou comme cible dans le corridor.

485

LE PRÉSIDENT :

490

Très bien. Je vous remercie. Alors, Messieurs, je vous remercie pour votre présentation.

Étant donné que nous avons plusieurs personnes inscrites au registre, je vais commencer à appeler. Comme je l'ai mentionné tout à l'heure nous avons... les gens qui se sont inscrits gardent leur priorité d'inscription. Donc, c'est possible que des gens aient été appelés plusieurs fois, mais je ne biffe pas leur nom.

495

Alors, je vais appeler monsieur Avrum Stern. Monsieur Jean E. Fortier. Madame Catherine Doucet. Monsieur Jonathan Aspireault-Massé. Monsieur Pierre Lemieux. Madame Doucet est là? Alors, si vous voulez vous avancer, Madame.

500

Bonjour, Madame. Alors, vous vous êtes inscrite au registre, donc si vous voulez poser des questions à la Commission?

505

Mme CATHERINE DOUCET :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

510

Alors, bienvenue, Madame.

Mme CATHERINE DOUCET :

515

C'est une question pas des choses aujourd'hui, mais c'est une question à cause des sols. Puis je pense qu'hier, il y a des experts ici, mais je ne peux pas être ici, mais les questions à cause les sols contaminés.

LE PRÉSIDENT :

520 Des sols contaminés.

Mme CATHERINE DOUCET :

525 Est-ce ce que c'est correct de poser cette question maintenant?

LE PRÉSIDENT :

530 Oui. Vous pouvez poser des questions. On ne reprendra pas les présentations détaillées qu'il y a eues hier sur les modalités, mais s'il y a un endroit en particulier, par exemple, n'hésitez pas à nous poser la question.

Mme CATHERINE DOUCET :

535 O.K. Question c'est juste à cause de... quel niveau des sols qui va être *remediated*.

LE PRÉSIDENT :

540 Décontaminé?

Mme CATHERINE DOUCET :

545 Et c'est où ce sol était placé, est-ce que ça reste là avec la «*remédiation* » ou est-ce que c'est «*emplacé* » à l'autre place ou quel niveau de vocation avec ce site? Parce qu'il y a un changement avec la cause des Turcot yards, et ça c'est la question. Je pense que c'est le mot vocation de sol qui change?

LE PRÉSIDENT :

550 La vocation, oui.

Mme CATHERINE DOUCET :

555 Et à cause de ça, quelle est la possibilité de contamination dans le canal Lachine? Et c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Monsieur Dubé, si on peut résumer la question des sols contaminés?

560 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Oui, Monsieur le président, en réponse à la question de madame Doucet. On a fait un après-midi hier, spécifiquement un après-midi sur les sols contaminés. La gestion des sols il y a plusieurs approches de proposées, essentiellement, tous conformes à la réglementation en vigueur au ministère du Développement durable d'Environnement et des Parcs.

565
Essentiellement, le chantier va se diviser en plusieurs secteurs d'activités. Il y aura des secteurs d'activités et de soutien au chantier, roulottes de chantier, espaces d'entreposage de matériaux de construction, donc où il y a des travailleurs. Des secteurs d'excavation, des secteurs
570 de travaux, des viaducs, des excavations, des bassins, et aussi des secteurs où il y a pas d'excavation, mais où on aura plutôt, on va mettre en place des remblais soit pour l'autoroute ou les voies du CN ou ces choses-là.

575
Donc, pour chacun de ces secteurs-là, essentiellement, deux approches proposées. Donc, lorsqu'on a des hydrocarbures avec une contamination plus haute que le niveau de C, hydrocarbure pétrolier ou encore des matières résiduelles, donc une quantité plus grande que 50 %, c'est une excavation complète et un traitement et une élimination. Donc, dans ce cas-là on décontamine ce secteur-là.

580
Pour les autres matériaux qui peuvent être laissés en place selon la réglementation en vigueur, ce qui est fait c'est essentiellement une approche par gestion du risque.

585
Maintenant, il y a certains secteurs, comme on a mentionné, qu'on ne connaît pas la vocation finale et les grands espaces dans la cour Turcot dont on ne connaît pas la vocation future, pour ces secteurs-là essentiellement, on va les identifier comme étant des secteurs d'activités de chantier pour la durée du projet, qui est quand même assez longue, là, on parle d'une période de sept ans. Et, essentiellement, il n'y aura pas de décontamination de ces secteurs-là, à moins qu'il y ait des matériaux identifiés qui doivent, qui requièrent cette procédure-là. Et ce qu'on va faire, c'est essentiellement adopter une approche de gestion du risque, soumettre au MDDEP une approche
590 pour son approbation d'utilisation des terrains selon une approche de gestion du risque.

595
Concernant les craintes que vous exprimez par rapport à la possibilité de contamination de l'eau dans le canal de Lachine ou même plus au sud, le canal de l'Aqueduc, essentiellement les différents contaminants, les différentes problématiques au niveau des contaminants dans le secteur ont indiqué qu'il n'y a pas beaucoup de lixiviation ou d'entraînement des contaminants à travers les nappes phréatiques et on n'anticipe pas vraiment de problème à ce niveau-là.

600
Toutefois, on a des discussions, on a rencontré à quelques reprises, par exemple, les gens de la Ville concernant la prise d'eau du canal de l'Aqueduc et des mesures à mettre en place dans ce secteur-là. Il y aura des mesures de protection spécifiques mises en place pour être certain qu'il n'y a pas aucun détritrus ou quoi que ce soit qui tombe dans le canal de l'Aqueduc et qui pourrait nuire, si vous voulez, à la qualité de l'eau dans le canal de l'Aqueduc.

LE PRÉSIDENT :

605 Oui, Madame Doucet?

Mme CATHERINE DOUCET :

610 Oui. Ça va.

LE PRÉSIDENT :

Ça vous va?

615 **Mme CATHERINE DOUCET :**

Oui. Merci.

LE PRÉSIDENT :

620

Très bien. Je vous remercie. Je vais maintenant inviter... Madame Doucet, hier il y a eu une présentation complète. Cette présentation va être déposée sur le site Internet de la commission. Ça fait que si vous voulez avoir plus de détails, vous allez pouvoir consulter cette présentation qui était, qui durait environ près d'une trentaine de minutes. Alors, vous allez avoir plus d'information.

625

Je vais maintenant inviter monsieur Pierre Lemieux. Madame Geneviève Locas? Bonjour, Madame.

630 **Mme GENEVIÈVE LOCAS :**

Bonjour. Alors, dans votre présentation du projet, vous parlez beaucoup de l'intégration du projet de l'autoroute à son milieu urbain. J'aimerais que vous nous expliquiez de quelle manière la Ville de Montréal a participé à l'élaboration du projet, plus particulièrement quel a été le processus. Est-ce que c'était un processus de consultation? Est-ce que la Ville de Montréal a participé à un comité de travail? Et depuis quand la Ville de Montréal a été impliquée? Environ combien de rencontres ont été faites avec la Ville avant la présentation du projet en 2008? Et, si possible, quels types de personnes ont participé à ces rencontres? Était-ce le service d'urbanisme ou les élus?

635

640 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, nous allons d'abord aller du côté de la Ville de Montréal.

M. ALAIN TRUDEAU :

645

Bonjour. Il y a plusieurs volets à la question de madame. Je vais essayer d'y répondre de mémoire, puis je vous en prie, si vous voyez que j'oublie certains aspects de votre question, vous avez rien qu'à me rappeler à l'ordre, ça va me faire plaisir d'y répondre.

650

Premièrement, vous avez demandé, si j'ai bien compris, si on avait participé à la planification de ce scénario. La réponse c'est non. Le ministère des Transports a élaboré quatre scénarios, des scénarios de reconstruction. Le ministère des Transports a fait une analyse pour finalement retenir un scénario. Lequel il nous a présenté.

655

Donc, à votre question : est-ce qu'on a participé à la conception, à l'élaboration du scénario, la réponse c'est non. Une fois que le scénario a été retenu par le ministère des Transports, là il y a plusieurs rencontres qui ont eu lieu, à partir de 2006, entre la Ville de Montréal, ses arrondissements, certaines villes liées et le ministère des Transports.

660

Vous avez demandé combien de rencontres ont eu lieu. Je vous dirais facilement une cinquantaine, mais à ce sujet je pense que le ministère des Transports a une comptabilité plus précise que ma mémoire, mais je vous dirais au moins une cinquantaine de rencontres.

665

Il y a plusieurs comités qui ont été créés. Un comité qui a été responsable de l'aspect, disons, géométrie et circulation, un comité responsable de l'aménagement et un comité responsable des infrastructures. À partir de ces grands comités, il y a eu comme des sous-comités qui ont été créés et dans la dernière partie des travaux qui ont eu lieu entre les services municipaux et le ministère des Transports, il y a un comité aussi d'intégration architecturale qui a été créé.

670

Est-ce que les élus ont participé à ces travaux? Je vous dirais que dans l'ensemble, les élus n'ont pas participé à ces travaux. Il y a tout de même eu des présentations qui ont été faites par le ministère des Transports à certains élus. Il y a eu quelques présentations qui ont été faites aux élus du Sud-Ouest; quand je dis Sud-Ouest, l'arrondissement du Sud-Ouest. Il y a eu une présentation du projet qui a été faite à un groupe d'élus qui s'appelle Le Comité Montréal 2025, et il y a aussi une présentation qui a été faite à des élus. C'est un comité de concertation qui réunit l'ensemble des maires des arrondissements et des villes liés concernés par le projet.

675

Là, j'essaie de voir, est-ce que je réponds aux volets et sous-volets de votre question?

680

Mme GENEVIÈVE LOCAS :

Donc, juste pour une précision, juste pour vérifier. La Ville a été impliquée donc, dès que le scénario a été choisi en fait?

685

M. ALAIN TRUDEAU :

Une fois qu'il a été choisi, je dis bien une fois qu'il a été choisi, dès 2006, il y a eu une série de rencontres qui ont été organisées entre le ministère des Transports et la Ville de Montréal.

690

Mme GENEVIÈVE LOCAS :

Merci.

695

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Avez-vous d'autres questions?

Mme GENEVIÈVE LOCAS :

700

J'aurais une deuxième question. Lors de la sélection des scénarios, j'imagine que vous avez évalué les coûts sociaux et environnementaux des scénarios qui ont été retenus. J'aimerais savoir si vous pourriez nous indiquer les coûts sociaux et environnementaux pour ce projet, les coûts que vous avez estimés.

705

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dubé?

710

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Comme le mentionnait monsieur Trudeau, Monsieur le président, il y a une série de scénarios qui ont été effectivement analysés au départ. Donc, on était parti de la reconstruction, ensuite on s'est penché davantage sur des scénarios de... la réparation plutôt, puis on s'est penché ensuite vers des scénarios de reconstruction.

715

Au niveau des scénarios de reconstruction, tel qu'il est indiqué dans l'étude d'impact, il y a eu trois, quatre scénarios et on a réalisé une analyse essentiellement multicritères. Et je vais vous présenter essentiellement le résultat de cette analyse multicritères.

720

Il n'y a pas eu de quantification à ma connaissance de coûts sociaux ou de coûts environnementaux, parce qu'essentiellement ça aurait été très difficile à chiffrer pour plusieurs scénarios. Mais essentiellement, l'analyse multicritères a, sur un certain nombre de critères... on cherche le tableau. Je l'ai en main et je pourrai vous le déposer. Et essentiellement donc, sur la base d'une analyse multicritères dans laquelle il y avait des paramètres au niveau de la faisabilité technique et des différentes approches de réalisation, donc le maintien de circulation, l'approche du cadrage urbain, le potentiel de développement, l'environnement, la qualité de vie, l'interface avec le Centre universitaire de santé McGill qui s'en venait. Donc, tous les différents éléments qui pouvaient appuyer la décision au niveau d'un scénario le plus intéressant en termes bénéfices-

725

730 coûts ont été intégrés et c'est le scénario 4 qui est essentiellement le projet qui a été présenté en
2007, qui a été retenu comme ayant le score le plus élevé.

Je vais vous montrer ce tableau à l'écran. On pourra vous le déposer aussi. Et ça répond
aussi à une des questions de madame Sophie Thiebaut, d'hier, qui souhaitait obtenir ce tableau-là
735 essentiellement où on a différents scénarios. Donc, vous avez le scénario de référence ici,
l'approche au niveau de la faisabilité technique en termes de sécurité routière, de géométrie,
d'entretien, et cetera, et tout le volet ferroviaire aussi. Le cadrage urbain, le maintien de la
circulation durant les travaux, qui était une contrainte très, très importante, potentiel de
développement, l'environnement, qualité de vie et, évidemment, comme je mentionnais tantôt, le
740 Centre universitaire.

Le scénario 4 est essentiellement ce qui était sur la table en 2007 lorsqu'on a fait notre
première rencontre avec les citoyens et c'est le pointage le plus élevé avec un score de 71.

745 On voit aussi, et madame Thiebaut probablement que sa question était concernant
l'environnement. Là, elle n'est pas ici. On voit que le scénario 4 avait le score le plus faible, dont un
score de 3, par rapport aux autres scénarios, et la raison de score-là plus faible, c'est
essentiellement associé au fait que dans ce scénario-là il y avait des expropriations qu'il n'y avait
pas dans les autres scénarios, comme par exemple si on avait réparé, au niveau du scénario de
750 référence, on n'aurait pas eu à réaliser aucune expropriation.

Mais il n'en demeure pas moins que le scénario 4, en termes globaux, en termes de score
total au niveau de l'analyse multicritères était le meilleur score qu'on pouvait avoir à l'époque, selon
le projet tel qu'il était défini en 2007, à la fin de l'année de 2007.

755

Mme GENEVIÈVE LOCAS :

Donc, si je comprends bien votre tableau, vous avez des priorités, donc une valeur que
vous donnez aux critères, et je vois que la qualité de vie est une valeur de 3 versus 1 pour la
760 sécurité et l'infrastructure. Est-ce que je comprends bien le tableau?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Bien, vous avez effectivement les cotes de priorité ici. La note maximale qui peut être
765 accordée et le total. Donc, je pense que le tableau parle de lui-même. La qualité de vie étant
quand même très importante, mais c'est la pondération que le comité avait sélectionnée à
l'époque.

Mme GENEVIÈVE LOCAS :

770

J'aimerais savoir s'il serait possible de déposer ultérieurement un rapport de monsieur
Marc Gaudry de l'Université de Montréal qui propose une manière d'estimer les coûts des projets
d'infrastructures urbaines. Pour sa part, lui essaie d'estimer les coûts, il propose que les coûts sont

775 d'environ un tiers pour les infrastructures, pour la construction, un tiers pour les coûts sociaux et un tiers pour les coûts environnementaux.

LE PRÉSIDENT :

780 C'est possible qu'on se renseigne. Si c'était possible de donner les coordonnées exactes de ce rapport et de son auteur pour qu'on puisse le rejoindre et voir qu'est-ce qu'on peut faire pour obtenir son rapport.

785 Alors, vous pouvez donner ça à l'arrière à madame Gélinas et la commission prendra contact avec l'auteur.

Mme GENEVIÈVE LOCAS :

Je vous remercie.

790 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie. Je vais maintenant inviter monsieur Daniel Guilbert. Bonjour, Monsieur.

M. DANIEL GUILBERT :

795 Bonjour. Moi, mes questions c'est par rapport à l'autoroute Ville-Marie puis par rapport aux bâtiments au sud. Donc, premièrement, j'aimerais savoir, est-ce que c'est vrai que suite à des pressions de Home Dépôt qu'on a changé la courbe de la future autoroute pour empêcher qu'il y ait une partie qui soit démolie du Home Dépôt?

800 **LE PRÉSIDENT :**

805 Très bien. Monsieur Dubé? Si on peut avoir en même temps une figure pour situer Home Dépôt?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Je n'ai pas très bien compris la question, Monsieur le président.

810 **M. DANIEL GUILBERT :**

815 Bien, je demande si c'est vrai que... tu sais, on a entendu que Home Dépôt... je veux dire, le projet original, là, c'est qu'il y avait une expropriation sur une partie du bâtiment de Home Dépôt, et après ça j'ai entendu dire que suite à des pressions qu'ils ont faites tout dernièrement, qu'ils ont réussi à faire bouger l'autoroute, le projet pour qu'il n'y ait plus d'expropriation sur leur propriété. Donc, je veux savoir premièrement si c'est vrai.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

820 Monsieur le président, non. Il y a toujours des expropriations d'anticipées au niveau du
bâtiment Home Dépôt dans la solution finale, notamment au niveau du stationnement. Et
effectivement on s'approche très, très près du bâtiment ici. Donc, ce qu'on a fait essentiellement
dans le secteur, c'est qu'on a essayé d'optimiser au maximum pour essayer de ne pas y toucher
825 au bâtiment, mais il y aura toujours un impact sur l'immeuble et il va falloir rencontrer le propriétaire
pour en discuter avec lui.

LE PRÉSIDENT :

Mais vous n'avez pas fait de changement, vous n'avez pas déplacé l'emprise prévue?

830

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Bien, comme dans le secteur du Centre Gadbois, on a fait de l'optimisation. On a essayé
d'ajuster au niveau géométrique au maximum, pour prendre le moins d'espace. La même chose
835 au niveau du 780, St-Rémi, la même chose au niveau de la rue Cazalais. Partout dans le secteur
notre objectif, comme l'expropriation ou les acquisitions d'immeubles sont un impact négatif d'un
projet, on cherche à minimiser.

840 Donc, autant dans le phasage de travaux que dans l'optimisation au niveau des normes,
on a fait le maximum pour essayer de réduire nos besoins d'espace à l'extérieur des emprises
actuelles.

LE PRÉSIDENT :

845 Très bien. Monsieur Guilbert?

M. DANIEL GUILBERT :

850 O.K., merci. Bien, O.K. Ça fait que là, j'aimerais savoir pourquoi... là, j'ai regardé le livret
qu'il y a en arrière sur l'étude d'intégration et j'aimerais savoir si oui ou non... bien, ça a l'air que ça
va être démolit. Pourquoi qu'on va démolir les deux anciennes usines? Une, c'est la Multibond, là,
CCFS puis l'autre, l'ancienne usine de la Westeel le long de Richelieu, surtout que ça a l'air que
sur la Westeel, le gros bâtiment rectangulaire, l'autoroute n'y toucherait pas. Ça fait que je me
demandais pourquoi qu'on va démolir celle-là, bien les deux?

855

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dubé.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

860

Monsieur le président, les expropriations dans le secteur sont principalement associées au terrain requis pour construire la sortie Atwater, donc à Rose-de-Lima et vous voyez qu'on est très, très près. Donc, dans nos besoins identifiés essentiellement on doit acquérir effectivement ce bâtiment-là et je crois, je peux vérifier celui-là aussi.

865

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Voulez-vous avoir une précision, Monsieur Guilbert?

870

M. DANIEL GUILBERT :

Bien, la raison pourquoi je demande, c'est que je regardais l'étude, l'étude d'intégration et d'aménagement. On cite plusieurs... on a fait l'analyse de l'ensemble du quartier et on cite plusieurs lieux d'intérêt patrimonial. C'est sûr que Saint-Henri, le patrimoine de Saint-Henri, ce sont des industries.

875

Là, mes questions ce sont qui est-ce qui décide, qui est-ce qui détermine cette valeur-là? Et pourquoi celle-là? Comme la Westeel, ça, anciennement c'était la Babcock and Wilcox. Au début, c'était plus petit, mais ça date de 1911. Donc, je veux dire, d'autres qu'on a cités comme avoir une valeur patrimoniale intéressante comme la Canada Molding a été construite en 1906, la Turcot, la cour Turcot, l'ancienne Canadian Car Foundry, 1905. Celle-là, 1911. Ça fait que c'est pas des grosses différences. Je voudrais savoir pourquoi que c'est pas, ça n'a pas été...

880

LE PRÉSIDENT :

885

Préservé?

M. DANIEL GUILBERT :

C'est ça, reconnu. Et la CF... Bien, là, je ne sais pas comment est-ce que vous l'appellez, mais je pense que ça appartient à Multibond, aujourd'hui, là, c'est une usine active, en fait. J'ai déjà connu du monde qui travaillait là, il y a pas tellement longtemps. Celle-là, elle est moins vieille, elle date d'environ 1930, c'était Canadian Foundry and Service puis celle-là, elle a une particularité, c'est une des seules usines du quartier qui a eu un... qui a gardé son utilité constante pendant...

895

LE PRÉSIDENT :

Originale.

900

M. DANIEL GUILBERT :

Originale, oui, même si la compagnie a changé de nom, c'est la même. Les autres, il y a Johnson, sur la rue Dagenais. Il y a Standard Chemicals aussi qui a changé de nom, puis il y avait l'Imperial Tobacco que, elle, elle n'a plus son usine, mais elle est un petit peu moins vieille, mais donc... c'est ça. Ça a rapport au patrimoine. Bien, c'est ça, répondre c'est qui, qui détermine ça?

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dubé.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Monsieur le président, vous avez à l'écran une photo des bâtiments notamment qui sont mentionnés pour expropriation. Donc, il y a ce bâtiment-là qui est situé tout près de l'autoroute 720 actuelle.

Bien qu'on comprenne que ces bâtiments puissent avoir un intérêt soit au niveau historique ou architectural et tel que mentionné dans l'étude d'impact, il n'y a pas aucun bâtiment à l'intérieur du projet d'intérêt patrimonial qui sont touchés par les acquisitions immobilières pour le projet.

Le seul bâtiment identifié, je crois, qui a un intérêt essentiellement et c'est plus par sa situation géographique, là, situé tout près du Canal, c'est le bâtiment de Constant America qui est situé du côté sud du canal de Lachine dans le secteur. On a rencontré les propriétaires de cet immeuble-là. C'est sûr qu'en faisant l'acquisition du terrain de l'immeuble on essaie de refaire leur situation le plus possible. Donc, on est en discussion avec ces propriétaires-là essentiellement. Mais pour le moment, ce sont, comme vous pouvez voir, des bâtiments qui sont abandonnés et qui étaient certainement voués à une reconstruction ou à une démolition.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Guilbert, si vous avez des commentaires à faire seulement sur ces bâtiments, vous pouvez venir nous présenter vos préoccupations dans un mémoire et nous dire ce que vous en pensez.

M. DANIEL GUILBERT :

Oui, mais ça ne répond pas pourquoi qu'il dit qu'il n'y en a pas un qui va être touché, mais pourquoi qu'il y en a qui ont été reconnus et d'autres... qui est-ce qui décide quel bâtiment qui est reconnu?

LE PRÉSIDENT :

945 On pourrait adresser la question à la Ville de Montréal, au sujet de comment déclare-t-on les bâtiments à intérêt patrimonial sur le territoire de la Ville de Montréal?

M. ALAIN TRUDEAU :

950 La Ville de Montréal a un inventaire, ça s'appelle « Le Répertoire de l'architecture traditionnelle » qui a été fait par l'ancienne Communauté urbaine de Montréal. Là-dedans, il n'y a pas de bâtiments reconnus. C'est l'ensemble du patrimoine bâti de Montréal qui a été identifié.

955 Comment les bâtiments sont reconnus? Il y a une demande qui est faite, il y a un service à la Ville qui s'occupe du patrimoine bâti et lorsqu'il y a une analyse qui est faite à partir de critères architecturaux et autres, il y a une demande qui est faite au gouvernement du Québec parce que c'est le gouvernement du Québec, c'est le Ministère, je crois, c'est de la Culture et des Communications qui reconnaît les bâtiments.

960 Récemment, par exemple, la Ville de Montréal avait demandé à ce que le bâtiment d'Habitat 67 qui a été fait par Moshe Safdie soit reconnu et il y a eu une annonce qui a été faite dans ce sens, on avait même invité l'architecte qui avait fait le projet à l'époque.

965 Donc, c'est un peu dans ce sens-là qu'on fait. La Ville de Montréal peut faire une recherche, monter un dossier, mais à la toute fin, la reconnaissance d'un document qui a un statut patrimonial appartient au gouvernement du Québec.

LE PRÉSIDENT :

970 Très bien. Je vous remercie. Monsieur Guilbert.

M. DANIEL GUILBERT :

975 O.K. Bien là, il a dit que le bâtiment, l'ancienne Westeel, celui qu'on voyait était sûrement voué à la démolition, puis c'est vrai qu'il est abandonné, mais moi je connaissais quelqu'un qui travaillait là, puis c'est monsieur Dubé lui-même qui m'a dit qu'ils ont arrêté, il était en train de se faire rénover pour faire des logements puis qu'ils ont approché le propriétaire puis ils lui ont dit d'arrêter les travaux parce que ça serait exproprié.

980 Mais c'est parce que là, premièrement, c'est parce que l'autoroute elle ne touche même pas ce bâtiment-là. Donc, d'une part on a une volonté dans le quartier de remettre en valeur le patrimoine historique du quartier qui est des industries, le Canal, tout ça, allez pas le long du Canal, mais c'est que d'une part il y a ça. Ça fait que c'est un peu contradictoire à ça, puis d'autre part, aussi, il y a une volonté de repopuler le quartier, construire des condos.

985

Donc, là, en démolissant celui-là, c'est une sorte de perte invisible de logements et surtout que dans la mesure que le 780 serait démoli, ce serait une solution, là, de le préserver pour reloger les gens qui viennent d'un autre loft, qu'il y aurait une sorte de loft similaire, qui recherchent cette sorte d'habitation-là. Pourquoi est-ce que ce n'est pas...

990

LE PRÉSIDENT :

Vous pourrez nous en faire part dans un mémoire. La commission pourra se pencher sur ça. Le Ministère a répondu qu'il avait besoin du terrain pour sa nouvelle emprise. Donc, on pourra regarder...

995

M. DANIEL GUILBERT :

Bien, en fait, je ne comprends pas pourquoi qu'il a besoin du terrain.

1000

LE PRÉSIDENT :

C'est ça. Vous pouvez, entre autres ça peut être l'objet de votre mémoire.

1005

M. DANIEL GUILBERT :

Non, mais c'est une question.

1010

LE PRÉSIDENT :

Votre incompréhension. Mais là, on a une réponse du Ministère. Maintenant, il faut l'accepter comme elle est, même si elle ne fait pas notre affaire.

1015

M. DANIEL GUILBERT :

Non. Bien, c'est pas qu'elle fait pas mon affaire, mais c'est parce qu'il a dit... bien, je ne comprends pas pourquoi qu'ils veulent le démolir si l'autoroute la touchera pas.

1020

LE PRÉSIDENT :

On va poser la question à monsieur Dubé. Pourquoi devez-vous démolir le fameux bâtiment?

1025

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Monsieur le président, le Ministère ne souhaite pas démolir aucun bâtiment. On a besoin du terrain pour réaliser le projet. Si on pouvait le maintenir en place, on le garderait.

1030 Essentiellement, oui, on a des discussions avec le propriétaire, mais malheureusement ce propriétaire-là nous a demandé de ne pas parler de son dossier spécifique en public, parce que c'est un promoteur.

LE PRÉSIDENT :

1035 Mais néanmoins, sans parler spécifiquement de l'état des négociations que vous pouvez avoir avec lui, il reste néanmoins, bon, que le bâtiment peut avoir un intérêt pour des personnes.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

1040 Le promoteur nous a souligné son intérêt de garder le terrain résiduel pour y développer du logement.

LE PRÉSIDENT :

1045 Donc, conserver une partie du terrain.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Oui.

1050

LE PRÉSIDENT :

1055 Très bien. Je vous remercie. Voyez-vous, Monsieur Guilbert, il y a certaines coupes de terrain qui sont disponibles pour voir, bon, quelle est la physionomie de l'autoroute, mais ça ne vous empêche pas, malgré ça, de venir nous présenter un mémoire et de manifester votre position.

M. DANIEL GUILBERT :

1060 O.K. Bien, j'ai une autre question. C'est un peu plus superficiel, mais, là, actuellement, on parle, c'est parce que dans les documents, dans les présentations on parle de la valeur de mettre en place des pistes cyclables et de multiusages le long du canal Lachine, mais ça, c'est tout des utilités de l'été. Mais l'hiver, le long du canal Lachine c'est une piste de ski de fond quand même utilisée puis utilisée de plus en plus, et actuellement, à cause de la hauteur, il neige en dessous, tu
1065 sais, on peut faire du ski en dessous de l'échangeur Turcot ainsi que le pont Angrignon.

 Là, est-ce qu'on va pouvoir, est-ce qu'on va prendre des démarches pour voir que cette utilité ne sera pas brimée avec la future construction?

1070 **LE PRÉSIDENT :**

Notamment pendant la construction?

1075 **M. DANIEL GUILBERT :**

Pardon.

LE PRÉSIDENT :

1080 Notamment pendant la période de construction?

M. DANIEL GUILBERT :

1085 Mais pendant, je peux comprendre qu'il y ait des interruptions, mais surtout après, là, à long terme.

LE PRÉSIDENT :

1090 Alors, Monsieur Dubé, concernant les activités de loisir via les pistes cyclables. Donc, il y a la période de construction, parce qu'elle dure plusieurs années, mais aussi par après. Donc, est-ce que la viabilité, la convivialité de ces équipements-là va être maintenue, notamment le long du canal Lachine?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

1095 Nos discussions avec les gens du parc du Canal-de-Lachine, essentiellement donc avec Parcs Canada sont à l'effet qu'on ne doit pas en aucun cas nuire autant aux activités nautiques dans le Canal qu'au niveau de la piste, des pistes cyclables ou en fait les pistes de chaque côté du Canal pour toute la durée du projet, y compris durant la construction.

1100 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Parent?

1105 **Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :**

Une sous-question à la question de monsieur Guilbert. Est-ce que les pistes que vous proposez vont être accessibles l'hiver?

1110 **M. DANIEL GUILBERT :**

C'est ça, oui.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

1115 Les pistes?

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :

1120 Comme au pied de la falaise, entre autres.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

1125 Je pense qu'il faudrait rediriger la question à la Ville de Montréal qui est responsable de l'entretien et de la gestion des pistes cyclables sur son territoire, des pistes et des sentiers sur son territoire.

M. ALAIN TRUDEAU :

1130 Il faut savoir que le sentier multifonctionnel va être mis en œuvre peut-être en 2016, 2017 et si vous me demandez maintenant est-ce que la piste, le sentier multifonctionnel va être entretenu l'hiver, je ne pourrai malheureusement pas vous donner une réponse précise aujourd'hui. Je ne le sais pas. Est-ce que la Ville va décider en 2017 d'entretenir l'hiver ce sentier multifonctionnel, je ne pourrais pas vous dire.

1135 **Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :**

Mais ce sentier-là va faire partie de l'écoterritoire?

M. ALAIN TRUDEAU :

1140 C'est au pied, oui, de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques. Il y a une proposition à l'effet de créer au pied de la falaise un sentier, une bande verte, là, comme les gens du Ministère l'appellent. Ça pourrait être une bande verte accompagnée d'un sentier multifonctionnel. Ça pourrait être réservé pour la marche, peut-être pour le cyclisme. En tout cas, tout ça est à concevoir. On est plutôt, actuellement, au stade du concept.

1145 **Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :**

Merci.

1150

M. DANIEL GUILBERT :

Bien, en fait, je me suis peut-être mal exprimé, mais je parlais spécifiquement d'en dessous. C'est parce que là, comme c'est là, les structures...

1155

LE PRÉSIDENT :

Oui. Au canal Lachine.

1160 **M. DANIEL GUILBERT :**

... sont assez hautes. Oui, là, comme c'est là, on peut faire du ski de fond parce que la neige tombe naturellement en dessous des ponts de l'échangeur et même le pont Angrignon. Si on fait des tunnels, si on baisse ça puis on fait des tunnels, ça va faire une grande section où est-ce que... c'est bien beau d'avoir la piste cyclable, mais il n'y aura plus de piste de ski de fond l'hiver. C'est à ça que je veux en venir.

1165

LE PRÉSIDENT :

1170 C'est une piste informelle, autrement dit, que vous utilisez?

M. DANIEL GUILBERT :

C'est une piste informelle, mais il y a eu une course. Il y a des courses. C'est aménagé. Il y a eu, l'hiver passé, il y a eu une course une fin de semaine de temps. Ils ont fait une piste. La piste a déjà été aménagée par Parcs Canada. Là, souvent, c'est informel, mais je veux dire, il y a des activités, il y a beaucoup de monde...

1175

LE PRÉSIDENT :

1180 Donc, il y a une partie de la piste qui est sur les terrains de Parcs Canada?

M. DANIEL GUILBERT :

1185 Oui. C'est sur Parcs Canada, oui, oui. La piste de ski de fond longue... les gens font les pistes le long du Canal.

LE PRÉSIDENT :

1190 Bon, on peut aller spécifiquement sur cet aspect-là.

M. DANIEL GUILBERT :

1195 C'est parce que de quelle façon qu'on va s'assurer qu'il va toujours pouvoir avoir une piste de ski de fond, même après, même si on baisse l'autoroute.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dubé.

1200

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Ce qui est prévu dans le secteur essentiellement, c'est, comme on a mentionné, là, une structure mâât hauban assez large, une très longue portée pour créer un dégagement. Et ce qui est aussi prévu, c'est que les structures soient séparées physiquement d'un certain espace dans le milieu pour que, justement, ça ne crée pas un effet de tunnel.

1205

Donc, vous voyez essentiellement les différentes directions. On a prévu un espace ici entre les deux. Bon, à savoir si l'élévation par rapport au sol, les conditions de vent vont permettre de la poudrière dans le secteur ou si ça c'est suffisant pour qu'il y ait de la neige en continue le long du corridor ici, je ne peux pas vous répondre. On n'a ni modélisé ça, ni expérimenté ça.

1210

Je présume qu'il sera toujours possible d'aménager, de prendre de la neige à l'extérieur du sentier ici puis de la déplacer le long de la piste, en dessous des structures pour assurer une continuité à la piste, au sentier de ski de fond si le besoin est là. Je pense que ça demeure faisable. On ne parle pas de kilomètres, ici, on parle de peut-être, je n'ai pas les distances exactes, mais chaque voie mesure 3.7, donc, 3.7, 3.7, donc 20, 30 mètres.

1215

LE PRÉSIDENT :

On parlait d'une piste informelle, est-ce que Parcs Canada fait un entretien de la piste?

1220

M. DANIEL GUILBERT :

Ça dépend. Ils l'ont déjà fait. Comme l'hiver passé, il y a eu une course, donc, ils ont fait un chemin. Je ne sais pas qui l'a fait, mais ils ont tapé les... mais la beauté du ski de fond, c'est qu'on n'a pas besoin, les gens font leur propre piste, mais il faut qu'il y ait de la neige.

1225

LE PRÉSIDENT :

Bien, c'est parce que s'il se trouve que personne ne l'entretient et il n'y a pas de neige, ça fait que là, les gens vont avoir une coupure.

1230

M. DANIEL GUILBERT :

Oui, c'est ça. Bien, est-ce qu'ils s'engagent, si la neige se rend pas naturellement, est-ce qu'ils s'engageraient à fournir... bien, c'est bien beau de parler de bulldozer, mais il faut que quelqu'un le fasse.

1235

LE PRÉSIDENT :

1240

C'est un point à éclaircir. Définitivement un point à éclaircir. Ça vous va?

M. DANIEL GUILBERT :

1245

O.K. Merci.

LE PRÉSIDENT :

1250

Je vous remercie. Nous allons faire une pause de 15 minutes, nous allons reprendre à 15 h.

PAUSE

1255

LE PRÉSIDENT :

1260

Nous allons reprendre les questions du public, si vous voulez reprendre place s'il vous plaît. Je vais maintenant inviter monsieur – j'espère que je prononce correctement – monsieur Tauhid Rahman à s'avancer. Je vais inviter monsieur Philippe Côté. Monsieur Pierre Brisset. Bonjour, Monsieur.

M. PIERRE BRISSET :

1265

1270

Monsieur le président, bonjour. Je vais prendre un peu la relève de monsieur Philippe Côté qui parlait d'un dépôt de document qui s'intitule « Le Rapport de la Commission d'audiences publiques populaires sur l'autoroute est-ouest à Montréal ». C'était un document qui était déjà déposé aux audiences de la modernisation de la rue Notre-Dame; il y a une identification numéro 162DA50, qui était déjà un document déposé et la pertinence dans ce projet ici, c'est que ça parle effectivement de la partie ouest de l'autoroute est-ouest, c'est-à-dire de Turcot, qui inclut, en gros, ce qui a été fait en 72 pour le projet dont on parle aujourd'hui, et je crois que c'est un document de rappel très important pour comprendre les enjeux de l'ensemble du projet auquel on fait face aujourd'hui.

1275

1280

Malheureusement, on fait référence à des annexes que je ne sais pas s'ils sont disponibles, je doute, mais je ne sais pas si le Ministère en a copie. Je peux essayer de faire la recherche auprès de mon ancien collègue, monsieur Joseph Baker, qui était un des principaux auteurs de ce document-là, si lui, dans son sous-sol ou dans son grenier, il a gardé dans une boîte les annexes en question, mais je crois que le document lui-même est assez explicatif pour donner les grandes lignes et ça aiderait un peu à expliquer, disons, l'historique et puis toutes les critiques qu'il y avait à l'époque dont on retrouve beaucoup aujourd'hui.

Il y a beaucoup d'éléments qui se répètent et je crois que c'est un document qui est très valable et qui a été déjà déposé dans le contexte du projet de la rue Notre-Dame. Nous

1285 comprenons que c'est à l'autre bout de l'Île, mais ça parle vraiment du secteur Turcot, Ville-Marie, la partie ouest jusqu'au tunnel de la rue Guy. C'était vraiment ça de quoi on parle, l'objet de ce document-là.

Alors, je demande à la commission si on pourrait déposer ce document-là.

1290

LE PRÉSIDENT :

Oui. Pour le document, on va faire une chercher. Donc, vous me dites qu'il a été déposé dans le cadre de l'audience publique du projet Notre-Dame?

1295

M. PIERRE BRISSET :

Oui. C'est ça.

1300

LE PRÉSIDENT :

Alors, on va essayer de mettre la main sur le document du projet Notre-Dame. Ça fait que ça, on pourra sans doute, sans problème, le déposer. Normalement, étant donné que là, on le prend, ce sera probablement sur une cote différente. C'est-à-dire qu'à date, le promoteur c'est du DA, les personnes ressources c'est DB. Alors, la commission, ce sera un DD, mais il n'y aura pas beaucoup de DD, il est facile à repérer.

1305

On me l'a montré le document. Ce que je comprenais, quand vous parlez des annexes, ça semblait, à moins que j'aie mal vu, c'était essentiellement des lettres d'invitation?

1310

M. PIERRE BRISSET :

C'est ça. Les annexes, je dois dire que je n'ai pas accès à ça, mais le document lui-même, je pense qu'il est assez explicatif sans les annexes. Les annexes c'est vraiment si on veut pousser un élément plus loin, mais on parle d'il y a 35 ans puis je ne pense pas...

1315

LE PRÉSIDENT :

Les règles d'archivage. Parce que si on se fie à nos propres règles d'archivage, le Bureau d'audiences publiques aussi c'est ça 35 ans , ce serait... bien, là, on a 30 ans.

1320

M. PIERRE BRISSET :

C'est ça. Alors c'est pour ça que je suis ici.

1325

LE PRÉSIDENT :

Mais effectivement, normalement on a des règles d'archivage, après tant d'années... Le rapport de la commission, bien entendu, est conservé pour toujours, on pourrait dire, mais...

1330

M. PIERRE BRISSET :

Ça, je comprends très bien.

1335

LE PRÉSIDENT :

Mais les documents sous-tendant sont progressivement épurés. Après tant d'années, nous, on envoie le dossier dans un entrepôt, mais il est encore retraçable. Mais après tant d'années, autrement dit, il y a des règles de destruction effectivement. Surtout au début, je me posais la question parce que c'était essentiellement des lettres d'invitation. Donc, je m'étais dit : Bien, peut-être que les lettres sont... Il y a peut-être deux modèles ou trois modèles.

1340

Alors, tant mieux si vous êtes capable de mettre la main sur... mais j'ai l'impression que si on met la main sur une lettre d'invitation, ça va valoir pour l'ensemble des lettres, étant donné que dans le document on sait qui avait reçu les lettres d'invitation.

1345

M. PIERRE BRISSET :

Oui, c'est ça.

1350

LE PRÉSIDENT :

Mais il n'y a pas de problème, la commission va procéder au dépôt de ce document.

1355

M. PIERRE BRISSET :

O.K. Merci. Alors, pour poser mes questions, je vais essayer d'être bref. C'est un peu suite au CD que je vous ai remis l'autre jour, mais j'ai réalisé que j'aurais pu prendre l'opportunité la dernière fois d'élaborer un peu plus, je pensais qu'on était comprimé en temps, c'est pour ça que j'ai essayé de tout faire en 10 minutes.

1360

Mais, ce que j'aimerais avoir, c'est des images. Bon, je parle de Ville-Marie dans le premier volet. Donc, les deux images qu'on avait montrées tout à l'heure seraient efficaces, mais surtout, j'ai vu une coupe, dans une présentation faite à la Ville de Westmount, qui est très parlante et va m'aider beaucoup à poser ma question.

1365

Alors, est-ce que ce serait possible d'afficher l'image de la coupe à la rue Greene qui a été présentée lors de la présentation à la Ville de Westmount il y a deux mois?

1370 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dubé.

1375 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Monsieur le président, on va vérifier si on peut trouver cette information-là. Le temps qu'on fait cette recherche, si monsieur Brisset veut poser une autre question.

1380 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Alors, aussitôt qu'on aura la figure, faites-moi signe. Vous pouvez y aller avec une autre question, Monsieur Brisset?

1385 **M. PIERRE BRISSET :**

O.K. C'est parce que la raison pour laquelle je voulais illustrer la coupe rue Greene, c'est parce que je vous ai envoyé des croquis de coupe équivalents que j'avais recomposés à partir de cette image, mais j'y allais de mémoire et ce que je dis, c'est effectivement, quand on prend une coupe au niveau de la rue Greene – peut-être on peut afficher le...

1390

LE PRÉSIDENT :

La rue Greene.

1395 **M. PIERRE BRISSET :**

Le plan que vous avez, le nouveau plan : « Agrandir le secteur autour de la rue Greene ». C'est que malheureusement, puis ça, je l'ai demandé souvent qu'on ait des plans superposés, l'existant au nouveau, parce qu'on n'a pas la relation sur ce diagramme-là. Oui, l'existant par rapport au nouveau, quand on regarde une image.

1400

Alors, si ce serait possible de superposer les deux, tu sais, c'est toujours la question... c'est très difficile à voir. Est-ce qu'on peut superposer l'existant sur le nouveau? Ça, c'est le nouveau. Si on pouvait superposer l'existant là-dessus, ce serait utile. Il est en dessous, mais je veux dire superposer par-dessus pour qu'on puisse voir les dépassements du nouveau par rapport à l'existant.

1405

LE PRÉSIDENT :

1410 Tantôt, on a vu quelques instants le plan...

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

1415 Monsieur le président, ce qui est en gris c'est l'existant et ce qui est en orange c'est le futur. Donc, essentiellement à la hauteur de la rue Greene, on est exactement...

LE PRÉSIDENT :

1420 Dans la même emprise.

M. PIERRE BRISSET :

1425 O.K. Alors, bon, la raison pour laquelle je voulais superposer les deux ou voir la coupe, c'est qu'on peut voir la relation entre l'existant ou le nouveau, où le nouveau on voit l'emprise beaucoup plus large que l'existant sur les voies de roulement.

1430 C'est-à-dire que dans la nouvelle mouture, on élargit l'autoroute, chaque travée de l'autoroute Ville-Marie de 17 mètres à 21 mètres. On élargit de façon pour permettre des voies plus larges et des accotements des deux côtés de l'autoroute.

1435 Alors, il faut comprendre qu'à l'emplacement du viaduc de la rue Greene on doit construire le viaduc, mais quand on regarde en coupe on voit que le niveau du roulement est au même niveau que l'autoroute existante ou à peu près, là, quelques centimètres de différence et pour construire un viaduc au niveau de la rue Greene – je parle de direction est –, ça va requérir la fermeture de l'autoroute existante, travée direction est.

1440 Et donc, ça mène à ma question et c'est pour ça que je demande des coupes, pour mieux visualiser, parce qu'on se pose la question : est-ce que c'est réalisable ce projet-là? Parce que quand on parle d'une structure au même niveau ou à la même empreinte de la structure existante, où est-ce que vous allez passer le trafic pendant que vous reconstruisez le viaduc?

1445 Permettez-moi de préciser que pour réparer un joint de dilatation, il faut fermer l'autoroute pendant trois mois. Là, on parle de remplacer des grosses structures, deux viaducs et puis sur beaucoup de la longueur, mais c'est difficile à décrire parce que j'ai pas les coupes, mais beaucoup de la longueur, la nouvelle chaussée est collée en dessous de la chaussée existante ou dans la structure existante où se trouve la nouvelle chaussée.

1450 Alors, c'est que où va passer tout le trafic pendant qu'il faut ouvrir de longs segments de l'autoroute pour pouvoir construire la nouvelle mouture à cet endroit-là? Et c'est là où ça mène ma question : la seule façon que je peux voir, d'en sortir de ça, c'est de transférer toute la circulation sur une travée, la travée direction ouest, de mettre cinq voies avec un marquage de chaussée puis une barrière amovible, pour permettre de transférer toute la circulation sur une travée pendant qu'on fait les travaux dans l'autre travée.

1455 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, on peut diriger la question à monsieur Dubé.

1460 **M. PIERRE BRISSET :**

Oui, c'est ça. Alors, et c'est pour ça qu'on demande, que mon collègue monsieur Gauthier puis moi de même, on demande d'avoir plus de précision au niveau des coupes et des plans pour pouvoir comprendre un peu, parce que nous on croit... en tout cas, c'est des impressions, mais je ne peux pas le valider parce que je n'ai pas les documents pour le faire.

1465

Et ça ramène à l'autre question que j'avais toujours posée. Pourquoi remplacer seulement la moitié de la structure Ville-Marie entre la rue St-Rémi jusqu'à la rue Guy? On se comprend bien qu'à l'est de la rue St-Rémi, tout le complexe Turcot doit être reconstruit, je ne questionne pas ça, je comprends très bien que les structures incluant l'élargissement des voies et des routes qui traversent, c'est nécessaire pour permettre des accotements.

1470

Mais l'autoroute Ville-Marie, à partir de la rue St-Rémi jusqu'à la rue Guy, c'est conforme à toutes les autres autoroutes qu'on trouve à l'intérieur de la grande région de Montréal, qui sont des autoroutes urbaines à 70 kilomètres/heure, soit avoir un accotement entre 2,4 à 3 mètres à droite et un espace de dégagement de ,6 à 1 mètre à gauche.

1475

Alors, la mouture de l'autoroute Ville-Marie actuelle est conforme à ces normes-là. Pourquoi changer les normes à faire encore plus large, d'augmenter la largeur de 17 mètres qui adéquat pour quatre voies, à monter à 21 mètres, qui nécessite vraiment... c'est un des éléments qui nécessitent la démolition des Tanneries. Un autre élément que je vais revenir plus tard, c'est l'histoire des bretelles.

1480

LE PRÉSIDENT :

1485

On va essayer d'y aller par étape, parce que ça fait déjà trois questions.

M. PIERRE BRISSET :

O.K., O.K. Alors, j'arrête là.

1490

LE PRÉSIDENT :

Donc, la première, pourquoi élargir de 17 à 21 mètres?

1495

M. PIERRE BRISSET :

C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

1500

On va commencer par celle-là. Monsieur Dubé.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

1505

Monsieur le président, en réponse à la question de monsieur Brisset, les sections en travers qui font qu'on passe de 17 à 21 mètres sont conformes aux normes actuelles du Ministère. Donc, je pourrais vous déposer la norme sur les sections en travers, profilées en travers pour les autoroutes en milieu urbain, normes qui de façon... vous pourrez constater que cette norme-là par rapport à une autoroute en milieu rural prend moins d'espace que si on était, par exemple, sur l'autoroute 20 entre Québec et Montréal, parce qu'essentiellement il n'y a pas de terre-plein central avec un petit fossé au milieu, c'est des new-jersey principalement au centre.

1510

LE PRÉSIDENT :

1515

Très bien. Le second volet?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

1520

Les accotements, et je pourrai faire venir le spécialiste en sécurité routière, sont un des éléments majeurs au niveau des bénéfices en termes de sécurité routière et c'est aussi, ce qui est proposé à l'intérieur de ce projet-là, c'est une amélioration significative de la sécurité et c'est un objectif du projet. Le Ministère ne fait aucun compromis lorsqu'il est question de sécurité routière.

1525

Donc, c'est la raison pour laquelle on passe de 17 à 21 mètres. L'échangeur et les voies vont être reconstruits selon les nouvelles normes pour obtenir les bénéfices en sécurité routière qui sont escomptés.

1530

Concernant la décision de reconstruire l'autoroute Ville-Marie entre l'échangeur Turcot et le tunnel, comme je l'ai mentionné antérieurement, l'ensemble de ces structures-là sont en fin de vie utile, selon des inspections qui sont conduites de façon courante et récurrente sur ces éléments-là.

1535

Donc, nos experts nous disent, tout comme les structures de l'échangeur Turcot, qu'elles doivent être reconstruites. Ce n'est pas le cas des structures entre Greene et le tunnel, tout simplement parce que le Ministère a fait des activités de réparation par le passé, beaucoup plus importantes pour cette section-là, et donc elles pourront être reconstruites ou réparées ultérieurement.

1540

Et c'est pour ça que le projet s'arrête là, aussi, pour des questions de profil et d'état des structures.

Maintenant, concernant le troisième point, concernant la possibilité de reconstruire sans transférer la circulation, j'inviterais monsieur Jacques Dumas, qui est ingénieur associé et directeur du Service du génie routier chez Cima depuis plus de 10 ans, il est responsable du volet géométrie

1545 routière et chaussée, signalisation, drainage. Donc, essentiellement au niveau de l'avant-projet, dans le cadre du projet, et monsieur Dumas va pouvoir vous expliquer le phasage des travaux dans le secteur, qui va permettre essentiellement de reconstruire cet ouvrage-là, tout en y maintenant la circulation routière.

M. JACQUES DUMAS :

1550 Alors, Monsieur le président, Madame, Monsieur les commissaires, bonjour. Monsieur Brisset, effectivement, vous aviez une bonne question. Heureusement, on se l'est posé. Alors pour répondre un peu à votre question, on vous présente ici un peu une coupe type qui explique un peu le phasage dans le secteur de la 720.

1555 Avec cette coupe type là, par la suite, je vous expliquerai de quelle façon on fait les travaux à Greene, parce qu'effectivement il y a une particularité dans le secteur.

1560 Donc, le principe des travaux, puis ce qu'on peut remarquer, on a les structures existantes qui sont la 720 Est, direction centre-ville, et la 720 Ouest, direction ouest. Notre principe des travaux, nous, comme on le remarque, on décale environ de 2 mètres plus ou moins 7 mètres vers le sud. Le but de ça, dans une première phase, c'est qu'on vient construire les remblais; il y a des endroits où on a des murs de soutènement et le but premier c'est d'être capable de transférer la circulation au centre-ville sur les nouvelles voies. Le but étant, par la suite, de démolir la structure existante pour être capable de compléter les travaux de ce secteur-là.

1565 Donc, essentiellement, et ce qu'on voit ici en phase 2, on transfère le trafic sur le remblai construit, on vient démolir cette structure-là pour éventuellement être capable de compléter le mur qui va séparer la voie ouest de la voie est. Donc, comme on peut le voir, il y a un dénivelé. On parle d'un nivelé de 6 à 8 mètres.

1570 Si on regarde la prochaine phase, en phase 3, une fois que la structure est démolie. En phase 3, à ce moment-là, là, on vient transférer le trafic de la circulation ouest sur la direction est de façon à avoir cinq voies. Donc, trois voies à l'heure de pointe, dans une direction, deux voies hors pointe, pour être capable de venir démolir la structure ouest pour finalement compléter notre projet. Alors, ça, c'est le principe de réalisation qui est adopté tout le long de la 720 et qui vaut également dans l'échangeur Turcot, pour ce qui est de la 20.

1580 À partir de là, si on revient au plan, la vue en plan, là, où on voyait la rue Greene. Alors, il est bien évident que le principe qu'on voyait au niveau des coupes types, à un moment donné il faut raccorder dans l'existant. Et ce point de raccord-là se fait du côté est de la rue Greene.

1585 Bon, ici on remarque, si on regarde du côté ouest de Greene, on peut voir que notre projet, donc les lignes rouges sont décalées d'environ 7 mètres par rapport à l'existant. Donc, l'existant, ce sont des lignes grises qu'on voit ici. Donc, nous, effectivement, à partir de Greene en allant vers l'ouest, on est décalé de plus ou moins 7 mètres. Le but étant d'être capable, dans la première phase, de mettre notre trafic sur l'existant pour être capable de démolir la direction est.

1590 Notre problématique qu'on a à Greene effectivement, comme on peut le remarquer, la structure future de Greene déborde légèrement de l'existant. L'existant était ce trait gris. Donc, ici, on a environ 4 à 5 mètres plus au sud.

1595 Alors, l'idée, on remarquera qu'à la rue Greene on a une bretelle de sortie qui est la sortie de la rue Guy. Alors, cette bretelle-là, dans le phasage, sera fermée de façon à ce qu'on puisse démolir une partie de la structure existante tout en conservant le trafic sur l'existant, pour nous permettre de construire, en première phase, la structure de Greene qui permettra éventuellement de transférer la circulation sur l'existant, sur la nouvelle partie, pour éventuellement être capable d'aller raccorder sur l'existant.

1600 Une fois ça fait, à ce moment-là on vient démolir la structure Greene vis-à-vis l'existant, direction est. Une fois que c'est fini, on suit le même phasage qu'on avait vu sur les sections, de sorte qu'en deuxième phase, on vient compléter cette structure-là au complet, jusqu'au centre. Une fois que c'est fini, à ce moment-là tout le trafic est-ouest est transféré sur cette chaussée-là, pour démolir la structure ouest ici, pour éventuellement compléter le projet.

1605 Alors, on comprendra que lorsqu'on a le trafic qui est transféré sur la direction est, nos deux voies sont au même niveau, direction ouest et est, et c'est à ce moment-là que le nouvel échangeur devient en service, c'est-à-dire en phase 3A. Alors, tout ça s'intègre dans le phasage de l'échangeur Turcot de Montréal-Ouest et De La Vérendrye.

1610 Est-ce que ça répond à votre question?

M. PIERRE BRISSET :

1615 Si je comprends bien votre présentation, ça veut dire que la direction est va être à deux voies pendant une très longue période de temps.

M. JACQUES DUMAS :

1620 Non. Dans la planification, avant de transférer à la fin de la phase 1 la direction est, les travaux de structure sont faits à la fin de la phase, de façon à ce qu'une fois que la structure est complétée et qu'on transfère le trafic à deux voies, le temps où le trafic va demeurer à deux voies, c'est le temps de démolir la direction est. Et là, on parle à peine d'un mois. La démolition étant assez rapide.

1625 **M. PIERRE BRISSET :**

C'est pour ça que je demande d'autres coupes, parce que ce qu'il vient d'expliquer, ça marche très bien dans une coupe théorique pris dans l'espace on ne sait pas trop où, mais je vous dis que si vous faisiez les coupes à chaque point d'encombrement, vous verriez... en tout cas,

1630 c'est difficile à dire parce que je n'ai pas les documents. Et c'est pour ça que j'avais demandé d'avoir une copie Autocad de ce plan-là, pour mieux comprendre un peu comment ça se passe.

Parce que moi, ce que je viens d'entendre, l'explication avec la coupe typique, c'est qu'il est seulement disponible – peut-être vous avez vu différemment, je ne le sais pas –, mais dans la première coupe qui a été montrée, on parlait, disponible, de deux voies de circulation sur la Ville-Marie direction est.

En tout cas, je ne veux pas allonger le début là-dessus, mais...

1640 **LE PRÉSIDENT :**

Là, on a une réponse, mais s'il y a certaines coupes qu'on est capable de vous procurer, on peut regarder ça, vous comprenez, mais il reste qu'on n'est pas ici non plus pour faire un débat direct, parce que c'est d'expert et que ça peut tourner en rond pendant des heures.

1645

M. PIERRE BRISSET :

Non, non. Ça, je suis très conscient, mais la chose, c'est que je veux souligner qu'il y a une problématique de logistique de réalisation et de mieux comprendre, il faut plus de documents que juste une coupe typique dans une courbe en quelque part où ça paraît très beau. Parce qu'au niveau de la rue de Courcelle, vous avez le même problème et puis je vous ai émis, dans le document que je vous ai remis, des coupes typiques générées, puis là, peut-être en regardant ça, vous pouvez voir un peu la complexité de la chose.

1650

1655 Mais arrêtons à ce sujet-là. Je vais sauter à un deuxième élément que je voulais parler, c'est – encore une fois, vous avez pas mal d'élaboration de mon questionnement dans le CD que j'ai déposé.

Deuxième élément, c'est dans la cour Turcot. Hier, vous avez beaucoup parlé des sols contaminés. J'ai apprécié ça, c'était vraiment informatif, mais est-ce qu'on pourrait voir l'image de la cour Turcot, vue aérienne, à partir au-dessus du viaduc Angrignon? L'existant ou le nouveau? L'existant, disons.

1660

LE PRÉSIDENT :

Au niveau de l'existant. Monsieur Dubé, la vue oblique, là.

M. PIERRE BRISSET :

1670 Oui. C'est ça, la vue oblique qu'on voit.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

1675 Pendant qu'on recherche les images, Monsieur le président, il existe un plan de phasage pour la réalisation des travaux qui représente à peu près 300 feuillets de plans, essentiellement étape par étape, pour montrer chacune des étapes.

1680 Je vous parle de ça essentiellement parce que, juste pour vous démontrer le sérieux qu'on a mis dans l'élaboration de la mise en place ou du transfert de tous ces éléments-là. C'est un document qui peut être déposé, mais c'est très, très lourd et essentiellement, donc ça pourrait permettre la compréhension.

LE PRÉSIDENT :

1685 Oui, mais avant de déposer un tel document, je préfère voir si on peut cibler particulièrement certains secteurs comme ça, puis accommoder ainsi monsieur Brisset, avant de déposer un très gros document.

M. PIERRE BRISSET :

1690 Oui. C'est ça. Parce que je ne veux pas avoir chaque détail de chaque colonne, mais les principes de base que je vous ai remis, par exemple, puisqu'on parle de phasage – avant la deuxième question – par exemple, on illustre beaucoup le nouveau viaduc haubané au dessus du canal Lachine. O.K.? Mais on ne nous montre jamais l'image de ce viaduc-là avec les colonnes existantes... O.K. C'est cette image-là.

1700 Ce qu'on voit là, c'est que les dalles qui se trouvent à gauche de l'image, c'est assis sur l'ancien lit de la rivière St-Pierre où il n'y a pas de capacité portante du sol. Tout ce qui est la partie grise et puis entre le canal Lachine, la ligne droite, vers le canal Lachine, la limite à gauche c'est l'emplacement de l'ancien Grand Trunk – je peux me tromper de quelques mètres, mais c'est juste pour vous donner les lignes de principe – dont toute la structure existante est assise sur des fondations créées par le CN il y a 150 ans et qui a la capacité portante.

1705 À droite, ce que vous voyez, toute l'affaire blanche, ça a été construit... ils ont essayé de mettre une cour de triage de transfert modal, mais le problème avec ça, c'est qu'ils ont eu tellement de problèmes de sols, que quand les locomotives venaient, elles calaient d'un mètre puis la plateforme remontait d'un mètre à côté. Et puis il y a même une rumeur qui courre qu'il y a une locomotive ou plusieurs locomotives qui ont été ensevelies là-dedans.

1710 C'est pour démontrer que le sol où la future autoroute et le chemin de fer vont être mis, ils vont être mis sur un sol très instable au niveau de capacité portante. Maintenant, avant de demander une réponse, je dois préciser que techniquement on peut tout faire moyennant l'argent. Comme on peut envoyer un homme à la lune si on a les fonds pour le faire.

1715 Mais est-ce qu'on peut savoir combien ça va coûter, qui fait la demande de dégager l'autoroute vers le nord et puis ça va coûter combien? C'est un projet majeur et combien ça va coûter pour tasser toute l'infrastructure qui est maintenant sur une fondation solide, de grande capacité portante, sur une fondation qui est très, très...

1720 **LE PRÉSIDENT :**

Qui peut être instable. On a vu qu'il y avait de la tourbe, entre autres, dans une coupe scintigraphique. Bon, Monsieur Dubé, est-ce qu'à date il y a eu des études géotechniques préliminaires qui ont été faites sur la capacité portante, notamment dans l'endroit où l'autoroute serait déplacée, dans la cour Turcot.

1725 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Oui, Monsieur le président. Effectivement, il y a plusieurs études, en fait des études géotechniques qui sont en cours spécifiquement, justement, sur les problématiques associées au tassement au niveau de la tourbe. On a un très bon géotechnicien qui se penche sur la question et qui explore différentes techniques qui sont possibles pour construire des routes sur ce type de matériau-là.

1730 Je pourrais vous parler plus en détail, essentiellement, on a... nos spécialistes ne sont malheureusement pas ici pour répondre à des questions très, très pointues, mais on peut faire du compactage dynamique, de la consolidation, des piles... Donc, il existe une série de mesures, ça ne sera pas la première route construite sur une tourbière au Québec. Il y en a un peu partout dans le Québec, des tourbières.

1735 **LE PRÉSIDENT :**

La 40 autour du Lac St-Pierre, effectivement, il y a des pieux un peu partout.

1740 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Et donc, c'est une problématique avec laquelle le Ministère ou pour laquelle le Ministère est très au courant. On continue nos investigations au niveau de ces sols-là et il y aura une solution de proposée et les coûts associés à ça sont prévus à l'intérieur du budget du projet.

1745 **LE PRÉSIDENT :**

Mais déjà vous avez anticipé dans vos coûts la nécessité de faire de la consolidation de sol soit par des pieux, soit par de l'injection?

1750 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Oui, effectivement. Quand on a acheté la cour, on était au courant de cette contrainte-là, de cette dynamique-là. Le CN nous avait informés déjà des problématiques de tassement quand ils ont fait l'exploitation et ils nous ont jamais confirmé qu'il y avait une locomotive d'enfouie, mais si on la trouve on va en faire... ça fera la manchette.

1755

1760

M. PIERRE BRISSET :

1765 Bon. Parce que là, c'est toujours relié au coût. C'est que comme je vous dis, techniquement, ça peut se faire. Il faut comprendre que techniquement ça peut se faire, tout peut se faire, mais c'est quoi les coûts bénéfiques de le faire? Parce que dans des mes questionnements, j'ai dit peut-être cet espace-là... bien, on parle beaucoup de parc régional, par exemple, ce serait plus adépte à faire un parc régional là, parce que Montréal est en manque
1770 d'espace vert, et cetera, et de voir l'aménagement d'un parc en exhumant la rivière St-Pierre...

LE PRÉSIDENT :

1775 Mais ça, ça peut être un sujet de mémoire.

M. PIERRE BRISSET :

1780 En tout cas, ça, c'est un autre sujet. Est-ce que je peux déposer trois mémoires? Est-ce que je peux présenter trois mémoires, en passant?

LE PRÉSIDENT :

1785 Par équité, non. Vous pouvez déposer un très gros mémoire. On va vous demander de le synthétiser. La commission va lire les mémoires, si vous êtes capable de nous l'envoyer quelques jours avant, et même si vous n'êtes pas capable, à ce moment-là on va quand même le lire au complet. Alors, vous pouvez nous le synthétiser, il peut être très gros, mais je ne peux pas vous donner plus de temps, par exemple, qu'aux autres, ce serait inéquitable. Mais vous pouvez le faire de la grosseur que vous voulez.

1790 **M. PIERRE BRISSET :**

Mais je suis plus gros que les autres, je suis tombé dans la marmite quand j'étais jeune. Écoutez, le troisième élément, j'aimerais voir l'image du pont haubané à côté du Centre Gadbois.

1795 **LE PRÉSIDENT :**

Le pont haubané?

M. PIERRE BRISSET :

1800

Oui. L'image, la photo aérienne, là, qu'on voyait en plan. La raison pour laquelle je demande cette photo, c'est qu'on voit très bien les structures, mais sans la structure existante, puis il faut comprendre qu'il faut construire la nouvelle structure avec...

1805

LE PRÉSIDENT :

Le phasage?

M. PIERRE BRISSET :

1810

Non. Même avant le phasage, parce qu'il faut que la structure soit construite avant qu'ils commencent à démolir par-dessus. Et la chose, c'est que si on superpose toute la forêt de colonnes là-dedans, c'est qu'on fait une dalle de grande portée en forme de gruyère avec bien des trous dedans pour accommoder des colonnes, parce qu'il faut laisser des ouvertures où sont les colonnes existantes.

1815

Alors, c'est un peu dans ce sens-là et c'est pour ça que je demande d'avoir les copies, les copies des plans où on peut superposer les éléments, parce que toutes les présentations qui sont faites à date, c'est toujours avant, après, mais il faut comprendre que pendant sept ans, ça va être un pendant où vous aurez deux structures en même temps.

1820

LE PRÉSIDENT :

On comprend ça.

1825

M. PIERRE BRISSET :

Et puis si je prends l'exemple du viaduc au-dessus du canal Lachine, si on peut voir l'image, là, parce que discuter sans image, c'est bien difficile.

1830

LE PRÉSIDENT :

C'est pour ça qu'on verra l'image.

1835

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Ça ne sera pas tellement long. On est à la recherche de l'image en question.

LE PRÉSIDENT :

1840

Mais l'essentiel de vos besoins, si je comprends bien, vous nous les avez transmis dans le CD?

M. PIERRE BRISSET :

1845

Oui, c'est ça. Bon, si vous ne le trouvez pas... bien, si vous le trouvez, on reviendra à ce point-là.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

1850

On a trouvé le plan.

M. PIERRE BRISSET :

1855

O.K.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

1860

C'est un très gros plan à charger.

M. PIERRE BRISSET :

1865

Je ne demande pas l'impossible, j'espère. Alors, pour continuer en attendant le plan, la question d'enfouissement de la Côte Saint-Paul revient souvent, O.K.? Puis on nous dit toujours : « C'est très difficile, impossible. »

1870

Il faut comprendre que quand j'ai présenté la proposition d'enfourir en novembre 2007, j'avais fourni un plan en détail, des coupes et des profils pour s'assurer que le tracé que je choisis sera conforme aux normes, c'est-à-dire que les pentes maximales c'est 4 %, la déclivité – c'est un nouveau mot pour moi –, la déclivité c'est le taux de changement de pente est de minimum 50 mètres, c'est-à-dire ça change un pour cent à tous les 50 mètres. En tout cas, j'ai vraiment suivi les normes et j'ai fourni des coupes et des profils pour montrer que c'était faisable en niveau géométrique.

1875

Maintenant, j'ai eu un petit problème avec des égouts, je me suis enfargé dans des égouts, des gros égouts d'ailleurs. Alors, puisque c'est un document évolutif, j'ai toujours tenu le Ministère au courant, avec les découvertes – oui, y a des égouts, on ne peut pas couper les égouts qui desservent tout le Sud-Ouest, les égouts Saint-Paul et tout le kit. Alors, j'ai dit : « Écoutez, j'ai modifié le profil de façon qu'une partie, en suivant le profil de l'autoroute existante, une partie pourrait être passée en dessous, entre les rues Eadie jusqu'à la rue Angers pour pouvoir remonter et éventuellement clarifier toute la batterie d'égouts qui est en dessous de La Vérendrye. Encore une fois, tout ça, vous avez sur le CD.

1880

1885 C'est que l'idée de pouvoir enfouir l'autoroute permettrait une meilleure intégration urbaine. Je comprends aussi toute la question du transport de la matière dangereuse, je concède que c'est un élément très important. Alors, je dis que le recouvrement peut se faire en segment ou en partie, comme on retrouve sur l'autoroute Décarie, 240 mètres et puis on n'excède pas les longueurs des sections en tunnel plus longues que 240 mètres. Et je demanderais à la commission de réévaluer cette option-là par rapport au document que j'ai déposé.

1890 **LE PRÉSIDENT :**

1895 C'est ça, mais la procédure... la procédure on soumet ça dans un mémoire. La commission après analyse les propositions, voit s'il peut y avoir un potentiel de faisabilité et la commission peut trancher, essayer de dire : bon, O.K. Est-ce que ça nous apparaît faisable ou infaisable, bien entendu, et on fait des avis, nous. On n'est pas décisionnel, vous comprenez?

M. PIERRE BRISSET :

1900 Non, non. Ça je comprends.

LE PRÉSIDENT :

1905 On peut poser des avis de toutes formes, là, tout ce qu'on peut imaginer en tant qu'avis, là, mais ce sont des examens, parce que pour l'instant, là, c'est une question d'information additionnelle sur le projet tel que proposé. Ensuite de ça, ça sera les positions ou les demandes ou les opinions, ça peut être les demandes de modification de la part des participants. La commission regarde ça et soumet ça humblement, comme on dit, à la Ministre à ce moment-là qui, elle, a la responsabilité de faire les recommandations.

1910 Comme on l'a spécifié au début, le Conseil des ministres peut autoriser un projet tel quel, il peut l'autoriser avec modifications. Donc, modifications étant tout ce qu'on peut imaginer. Bien entendu, après ça, le Conseil des ministres peut le refuser, ce qui peut impliquer un retour à la case départ pour... les possibilités sont là.

1915 Donc, le projet peut quand même être autorisé avec modifications, éventuellement, si le Conseil des ministres le juge à propos, c'est sa discrétion, mais des modifications peuvent être substantielles, entendons-nous bien. Mais encore une fois, la commission n'a qu'un pouvoir aviseur auprès de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

1920 Maintenant, je vais laisser la parole à monsieur... Alors, si vous pouvez répondre à ce moment-là sur la question.

M. PIERRE BRISSET :

1925 O.K. Là, on voit la position maintenant des colonnes qui font un peu gryère dans la structure, du moins la travée direction sud.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

1930 Monsieur le président, à la question de monsieur Brisset concernant la possibilité de mettre le secteur de l'autoroute 15 entre le canal Lachine et le canal de l'Aqueduc en dépression et de le recouvrir. Essentiellement, on vous a déjà fourni une note technique sur les enjeux relatifs à cette mise en tunnel et, essentiellement, pour le Ministère ce n'est pas une avenue qui a été explorée davantage parce qu'elle ne démontrait pas un potentiel intéressant, ou il y avait tellement de contraintes techniques et opérationnelles que c'était pas un scénario viable, retenu et exploré.

1935 On a fourni aussi à la commission, hier, les profils du projet pour toute leur longueur, donc en format papier et électronique... en format pdf, excusez-moi. Donc, ça pourrait peut-être répondre à un certain nombre de questionnements qui ont été exprimés par monsieur Brisset cet après-midi.

1940 On a maintenant à l'écran le document que monsieur Brisset souhaitait avoir au niveau de la position des piles au passage du canal de Lachine. Donc, vous avez en orange, les piles existantes essentiellement avec les chevêtres. Donc, de chaque côté du canal de Lachine qui est ici, et, au-dessus, la portion planifiée de chaussée et la portion structure est hachurée.

1945 Donc, si monsieur Brisset a des questions concernant ce document-là, ça nous fera plaisir d'y répondre.

LE PRÉSIDENT :

1950 Alors, Monsieur Brisset?

M. PIERRE BRISSET :

1955 Alors, c'est ça. Est-ce que ce document-là peut être déposé pour que je puisse l'analyser, là?

LE PRÉSIDENT :

1960 Oui.

M. PIERRE BRISSET :

1965 C'est un peu de voir... parce que c'est toujours une question qu'il y a beaucoup d'éléments que je n'étais pas capable de voir. J'ai essayé de créer des images avec ce que j'avais, comme l'histoire des superpositions dont je vous ai remis copie, mais c'est des sketches, c'est à partir d'éléments assez imprécis.

1970

Alors, un autre élément que je vais couvrir, c'est hier, on a parlé beaucoup de la capacité de l'échangeur Turcot maintenue à peu près à 300 000, là, on s'entend entre 280 et 300 000. Mais je veux préciser certains éléments que j'ai remarqués sur le plan qui est affiché au mur en arrière, au plan là-bas, là.

1975

C'est que la bretelle menant de Ville-Marie à Décarie, qui est maintenant une voie avec une réserve d'une deuxième voie qui est maintenant hachurée – est hachurée – pour contraindre le volume à une voie, va dorénavant être élargie à deux voies. Donc, ça augmente la capacité d'une bretelle, là, on parle d'une bretelle.

1980

Alors, moi, j'aurais plus vu que les bretelles de raccordement entre les deux autoroutes soient uniformisées à une voie chacune, c'est-à-dire qu'au lieu d'élargir une paire de bretelles d'une à deux voies, qu'on réduise l'autre bretelle à une voie pour faire uniforme. Parce qu'il faut comprendre qu'on parle d'un raccordement de deux autoroutes. Ce n'est pas la continuité nord-sud qui faut qui soit maintenue à deux voies par direction, ça, je concède. La continuité est-ouest qui continue à deux voies, je le concède, mais les raccordements dont un est à une voie puis l'autre à deux voies, je me dis : en quelque part, si on a une vision de vouloir commencer à penser au concept de diminution de la dépendance de l'auto solo par rapport au transfert modal et tout le kit, il ne faut pas commencer à élargir des bretelles ou des raccordements.

1985

LE PRÉSIDENT :

1990

On va adresser la question à monsieur Dubé à ce sujet. Quelle bretelle déjà c'était?

M. PIERRE BRISSET :

1995

C'est la bretelle C. La bretelle C qui va de Ville-Marie à Décarie. Aujourd'hui, elle est hachurée en dessous du viaduc St-Jacques pour converger à une voie en dessous de la rue Sherbrooke. Pendant qu'il cherche le document, est-ce que... en tout cas, je vais l'attendre.

LE PRÉSIDENT :

2000

Alors, en passant les profils longitudinaux qui ont été mentionnés sont à la cote DA-23, déposée par la commission.

M. PIERRE BRISSET :

2005

DA-23. Est-ce à dire que ça va être disponible la semaine prochaine, si je comprends?

LE PRÉSIDENT :

2010

C'est ça.

M. PIERRE BRISSET :

2015 L'autre élément, le volume de trafic que je remarque sur le diagramme à côté, ici, c'est que la bretelle Girouard va être fermée. Alors, les 10 000 véhicules qui utilisent présentement la bretelle Girouard de N.D.G. pour se rendre au pont Champlain ou l'autoroute 20 direction ouest, va être dorénavant fermée et donc, tout le monde doit passer par le réseau local pour traverser l'échangeur et rejoindre l'échangeur de l'autre côté, qui explique en grande partie pourquoi le gros plat de spaghetti autour de l'intersection boulevard Pullman et St-Jacques.

2020 Et donc, si on coupe une bretelle d'accès juste avant l'échangeur, évidemment, ça va baisser l'achalandage dans l'échangeur, mais le monde va utiliser le réseau local pour traverser l'espace pour aller de l'autre côté.

2025 **LE PRÉSIDENT :**

On va y aller sur la bretelle A-720 Décarie. Monsieur Dubé, avez-vous trouvé la figure? Bien, en fait, on la voit, mais on peut avoir votre commentaire. On peut la voir de façon générale.

2030 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

2035 Donc, la bretelle à laquelle fait référence monsieur Brisset, Monsieur le président, est essentiellement la bretelle de la 720, ici, ouest, et qui se dirige vers la 15 nord, donc ici, et qui rentre à deux voies sur l'autoroute Décarie en direction nord. Cette bretelle-là actuellement, elle est à deux voies, sauf qu'à l'approche, tout près du viaduc Décarie, essentiellement, il y a un hachurage du côté droit qui fait en sorte que la deuxième voie fusionne à une seule voie et finalement on s'insère sur Décarie nord à une seule voie.

2040 Donc, effectivement, il y a une légère augmentation de capacité ici, dans le secteur. Donc, monsieur Brisset a raison, effectivement, dans le secteur on va avoir une légère augmentation de capacité. On pourra vous la calculer si vous voulez, et l'impact que ça peut avoir sur l'ensemble du projet en termes d'augmentation de débit spécifique à ça.

2045 **LE PRÉSIDENT :**

Vous calculez que c'est négligeable?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2050 C'est que c'est un mouvement parmi 12 mouvements, là, qui est légèrement changé. Concernant l'entrée Girouard qui est située ici, donc il y a une entrée actuellement ici qui permet d'accéder à la 15 Sud et une fois inséré, on peut prendre soit deux directions : soit aller prendre l'autoroute 20 en direction de l'ouest ou continuer sur l'autoroute 15 en direction sud.

2055 Ce mouvement-là ne permet pas aux véhicules d'aller prendre l'autoroute 720 par la bretelle, la grande bretelle à deux voies qui longe ici.

2060 Cette bretelle-là génère de la circulation dans les quartiers essentiellement parce que les gens du quartier empruntent cette bretelle-là pour venir prendre l'autoroute et notamment sur Upper Lachine ou même plus haut encore, là. Et il y a une situation de congestion, ici, assez récurrente au nord de ce secteur-là, en raison des différents mouvements dans le secteur.

2065 Et le Centre universitaire de santé McGill avec qui on a discuté un peu du dossier, essentiellement, ou discuter du dossier nous soulignait qu'ils anticipaient des achalandages dans le secteur, additionnels, associés aux emplois et aux déplacements associés au Centre universitaire de santé McGill.

2070 Donc, ce mouvement-là, ici, allait être sollicité davantage et créer de la congestion aussi plus au nord du secteur St-Raymond de Notre-Dame-de-Grâce.

2075 Une autre problématique associée à cette bretelle-là, ici, c'est qu'il y a des gens qui arrivent assez rapidement du nord, de l'autoroute 15, et qui veulent aller prendre le mouvement de la bretelle ici, à droite, pour aller prendre la 20 Ouest et la zone de convergence, divergence, ici, donc pour les gens qui veulent s'insérer et aller prendre la 15 Sud versus les gens qui arrivent de la 15 Nord et qui veulent s'en aller vers la 20 Ouest, crée une problématique de sécurité ici. C'est trop court. Il y a beaucoup de conflits dans le secteur.

2080 Et donc, au niveau d'un audit sécurité, on a nous a suggéré d'essayer d'augmenter cette distance-là, si possible, et comme c'était difficilement faisable techniquement, la solution qui a été retenue en tenant compte de toutes les problématiques de circulation dans le secteur, la solution qui a été retenue, c'était de fermer cette bretelle-là, fermer cette bretelle-là et essentiellement... donc, les gens qui arrivent sur Girouard et qui prenaient l'entrée ici vont continuer tout droit, emprunter le boulevard St-Jacques ici, et selon la destination qu'ils veulent aller, donc venir emprunter ce petit S ici, descendre et à partir d'ici, soit pouvoir prendre la 720 Est, qui est un mouvement qui n'était pas permis, soit tourner à droite et aller prendre l'autoroute 20 par là-bas, par la bretelle d'accès qui est ici, ou encore aller prendre la 15 Sud ici, vers le pont Champlain.

2090 La raison essentiellement de ce colimaçon-là, de ce S là, ici, essentiellement, c'est d'alléger cette intersection-là, ici, parce que si tous ces mouvements-là sont amenés à cette intersection-là, on a une problématique de circulation importante.

2095 Donc, essentiellement, ça, c'est simplement pour éviter que le trafic additionnel qui emprunte le boulevard St-Jacques, qui est un élément du réseau artériel principal, donc un boulevard majeur qui doit jouer ce rôle-là, essentiellement est amélioré.

Cette géométrie-là a fait l'objet de discussions avec les gens du Centre universitaire de santé McGill et aussi avec les gens de l'arrondissement Notre-dame-de-Grâce et de la Ville de Montréal. Je pense qu'essentiellement – je ne me prononcerai pas pour la Ville, elle pourra se prononcer sur ce dossier-là –, mais essentiellement on a un scénario ici, fonctionnel, qui permet de

2100 réduire un élément, un irritant au niveau de la sécurité, donc au niveau des audits sécurités
antérieurs dans le projet, qui est fonctionnel et qui répond aussi en termes de fluidité dans le
secteur, aux besoins du Centre universitaire, qui est un investissement majeur dans le secteur, et
on ne voudrait pas se retrouver avec un *gridlock* ou une situation de congestion, de refoulement
d'une intersection dans l'autre et à terme lorsque ces éléments-là vont tous être construits.

2105

LE PRÉSIDENT :

Alors, ça vous va, Monsieur Brisset? Donc, comme je vous l'ai mentionné, vous pourrez
nous faire part de vos commentaires dans un mémoire.

2110

M. PIERRE BRISSET :

Oui. Non, je n'ai pas de commentaire.

2115

LE PRÉSIDENT :

Je ne voudrais pas que vous réagissiez aux réponses.

M. PIERRE BRISSET :

2120

Est-ce que la Ville, est-ce que la Ville a des commentaires à faire là-dessus?

LE PRÉSIDENT :

2125

Bon, la Ville de Montréal? Mais on va arrêter, je voudrais passer quelqu'un d'autre après.

M. PIERRE BRISSET :

O.K., O.K. Juste un dernier élément.

2130

LE PRÉSIDENT :

Mais on peut demander à la Ville de Montréal. Est-ce que c'est le territoire de la Ville de
Montréal?

2135

M. PIERRE BRISSET :

C'est l'Arrondissement, c'est le territoire de la Ville de Montréal.

2140 **M. ALAIN TRUDEAU :**

On parle bien de la fermeture proposée par le ministère des Transports, de la bretelle d'accès à Girouard.

2145 Tantôt, quand je disais qu'on avait travaillé avec le MTQ à différents comités, c'est vrai. Il faut comprendre, ce n'est pas parce qu'on travaille avec le MTQ sur des comités qu'il y a consensus sur les solutions. En ce qui a trait à cette solution, c'est une solution qui a été discutée avec la Ville, avec l'arrondissement de Côte-des-Neiges, Notre-Dame-de-Grâce, avec le Sud-Ouest et avec le CUSM.

2150 Présentement, cette solution-là ne fait pas consensus au sein des partenaires. Le Ministère le propose. Nous, on demande au Ministère de revoir une autre solution ou de travailler une autre solution qui ferait consensus auprès de tous les partenaires.

2155 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, la réponse est claire, Monsieur Brisset. Donc, vous aurez l'occasion d'en traiter dans un mémoire.

2160 **M. PIERRE BRISSET :**

Oui, O.K. Dernier élément que je voulais préciser, parce que je n'aurai plus le temps de me réinscrire.

2165 **LE PRÉSIDENT :**

En autant que vous ne commentiez pas.

2170 **M. PIERRE BRISSET :**

C'est ça. Il n'y a pas de commentaire, là, j'ai fini pour ça. C'est pour revenir à la discussion ou la demande de mon collègue monsieur Pierre Gauthier, au sujet de la précision des documents. J'aimerais voir l'image du viaduc St-Rémi.

2175 **LE PRÉSIDENT :**

Le viaduc St-Rémi.

2180 **M. PIERRE BRISSET :**

Oui. Le viaduc St-Rémi en dessous de l'autoroute Ville-Marie.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2185 Monsieur le président, est-ce que vous souhaitez voir la...

M. PIERRE BRISSET :

2190 La perspective qu'on voit en arrière de la salle.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

D'accord. St-Rémi sous l'autoroute 720 ou St-Rémi sous l'autoroute 15?

2195 **M. PIERRE BRISSET :**

Oui, c'est ça. Sous l'autoroute 720, là, l'autre image qui va avec ça.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2200 Donc, vous avez la situation actuelle à l'écran et future.

M. PIERRE BRISSET :

2205 O.K. Bon, sur cette image-là il y a des éléments qui manquent. Il y a les bretelles D et N qui sont en avant du viaduc principal qui ne sont pas indiquées et puis la fente blanche qu'on voit, la large fente en arrière, qui sépare le viaduc principal aux bretelles O et M, est beaucoup plus étroite. Alors, si on mettait ces composantes correctement sur l'image, on verrait plus l'image d'effet tunnel. Alors, c'est une image, contrairement à ce qui a été dit hier, qui n'est pas une image
2210 précise de la situation proposée.

Une autre image que je voudrais...

LE PRÉSIDENT :

2215 Écoutez, c'est parce que je ne veux pas non plus commencer des débats...

M. PIERRE BRISSET :

2220 Non, non, non. Je ne veux pas commencer des débats, mais je veux juste illustrer un peu pourquoi monsieur...

LE PRÉSIDENT :

2225 Parce que j'imagine que monsieur Dubé va dire le contraire. On est un peu dans la question des perceptions. Si vous avez des préoccupations, vous pouvez nous les communiquer dans un mémoire puis nous, si on pense qu'elles sont fondées, on va les appuyer.

M. PIERRE BRISSET :

2230

O.K. Je vais les communiquer sur un mémoire, mais c'est pour renforcer la position de monsieur Gauthier, quand il demande de l'information technique, c'est qu'on ne peut pas lire ces images-là pour comprendre l'intégration urbaine de la structure.

2235

Et puis une autre image, bon, je ne vais pas vous demander de l'afficher, mais le viaduc de la rue St-Jacques en dessous de la même autoroute, un peu plus loin vers l'est, montre une série de colonnes dans la bande médiane qui sont des cure-dents, pour donner l'effet qu'il y a beaucoup d'espace et puis les petites colonnes dans le milieu vont tout supporter. C'est une image qui est fautive, parce qu'effectivement, les colonnes intermédiaires sont beaucoup plus massives que ce qui est illustré sur l'image en question.

2240

C'est pour vous dire que les images qui sont projetées ici, ne reflètent pas – comment on peut dire – la réalité de la chose contrairement à ce qui a été dit hier.

2245

LE PRÉSIDENT :

Mais comme je vous dis, vous pourrez nous faire part de vos préoccupations parce que l'idée, maintenant, c'est la première partie, on va chercher des renseignements additionnels. La deuxième sert à faire part des préoccupations.

2250

M. PIERRE BRISSET :

Non, mais les préoccupations, puisqu'il y avait une demande spécifique à mon collègue d'avoir de l'information un peu plus précise que ces images-là.

2255

LE PRÉSIDENT :

C'est parce que là, c'est difficile à gérer. C'est parce que des fois on met en doute... Bon, on va essayer de vous accommoder à partir du CD pour les informations, voir qu'est-ce qu'on peut obtenir de plus pour vous permettre à ce moment-là de pouvoir réagir dessus en deuxième partie de l'audience.

2260

M. PIERRE BRISSET :

2265

C'est un peu – comment vous appelez...

LE PRÉSIDENT :

On va essayer de vous accommoder.

2270

M. PIERRE BRISSET :

Oui. C'est parce que je travaille beaucoup monsieur Gauthier, n'étant pas présent ici, je prends sa place pour un peu... une rectification à ce qui a été déclaré hier. C'est tout.

2275

LE PRÉSIDENT :

Mais déjà, vos préoccupations commencent à être prises en note par la commission.

2280

M. PIERRE BRISSET :

Bien, je sais, mes préoccupations, mais là, malheureusement on fait des déclarations et puis personne pour se reprendre pour demander des rectifications. Alors, c'était une demande de rectification. Merci. Alors, je vous remercie de m'avoir alloué le temps et puis je vous souhaite bonne chance.

2285

LE PRÉSIDENT :

C'est moi qui vous remercie. Je vais maintenant inviter monsieur Louis Bourque. Madame Judy Negley? Madame Carole Thériault.

2290

Mme CAROLE THÉRIAULT :

Rebonjour.

2295

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, Madame.

2300

Mme CAROLE THÉRIAULT :

Bon. Je suis toujours à la recherche de la raison des expropriations. Là, j'ai un paquet de raisons. On me dit que c'est pas les changements de bretelles qui nous exproprient, c'est pas l'augmentation des voies. Est-ce que c'est les nouvelles normes de chaque travée qui sont plus larges? Est-ce que c'est le passage des camions qui ont besoin du terrain pour le chantier, pour construire ou c'est l'étape des phasages?

2305

LE PRÉSIDENT :

2310 Donc, l'expropriation dans les secteurs résidentiels. Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2315 Monsieur le président, tel que mentionné antérieurement, ce sont les espaces requis pour reconstruire les voies routières à côté de celles-ci en prenant le moins d'espace possible et les besoins aussi en termes de servitude de construction pour la circulation de la machinerie aux périmètres du chantier, et selon le phasage qui est prévu, selon les nombreuses étapes de phasage anticipées qui mènent au besoin d'exproprier. Et la largeur des chaussées essentiellement est déterminée par les normes actuelles en vigueur, donc en vigueur au ministère des Transports en 2009.

2320 Je pourrais vous présenter une coupe en travers présentant le phasage des travaux dans le secteur de la rue Cazalais, si vous le voulez. Monsieur Jacques Dumas pourrait venir vous présenter essentiellement l'ensemble des efforts qui ont été faits dans le secteur, justement, pour éviter de prendre trop de terrain.

2330 Et je voudrais aussi vous rappeler ce qui a déjà été mentionné antérieurement, c'est que le Ministère explore une alternative où on laisserait un certain nombre de bâtiments, donc une variante du projet où on laisserait un certain nombre de bâtiments sur la portion, donc, est de la rue Cazalais et un certain nombre de bâtiments aussi sur le côté ouest, nord-ouest de la rue Desnoyers.

2335 Alors, je vais céder la parole à monsieur Jacques Dumas, que j'ai présenté nombre de fois. Alors, je ne le représenterai pas.

M. JACQUES DUMAS :

2340 Rebonjour. Comme Alain l'a précisé, effectivement le phasage c'est un des éléments, ce n'est pas le seul, mais c'est un des éléments qui fait en sorte qu'on est obligé de décaler vers le sud. Donc, cette coupe-là démontre un peu, là, vis-à-vis la rue Cazalais, donc on retrouve ici une partie du remblai vis-à-vis les maisons existantes et qui permet, comme je l'avais dit tantôt à la fin de la phase de 2 ou à la phase 3A de permettre la circulation est et ouest lors de la démolition des structures sur ce nouveau remblai-là. Donc, ça c'est une partie des raisons pour laquelle on doit décaler vers le sud.

2345 Une autre raison qui est non négligeable, il faut comprendre que de réaliser le projet au travers les nombreuses colonnes nous a demandé une gymnastique non négligeable. Donc, la géométrie de l'ensemble du complexe a été élaborée pour effectivement être capable de réaliser le projet entre les colonnes. Il faut dire qu'il y a certaines colonnes qu'on intercepte, puis ces colonnes-là on les coupe et on les supporte, mais il y a un élément important au niveau du dossier. C'est que pour réaliser le projet, il faut déplacer des voies ferrées et il y a une distance qui est

critique, à savoir la distance entre la 15, ici, et les voies ferrées qui permet à la 20 de passer sous la 15 et au-dessus des voies ferrées. Donc on ne peut, cette tangente, cet axe-là, le décaler vers le nord, sinon, ici, là, on ne peut plus respecter les pentes. Ça, c'est un autre élément.

2355

Et, naturellement, lorsqu'on voit le concept également au nord ici, on comprendra qu'on peut difficilement décaler les voies de la 20 et 720 vers le nord. Alors, c'est la combinaison de ces raisons-là qui fait en sorte qu'on n'a pas vraiment le choix d'exproprier certaines maisons.

2360

Mme CAROLE THÉRIAULT :

Ce qu'on voit en blanc, la rue – j'ai oublié le nom.

2365

M. JACQUES DUMAS :

Pullman, ici.

2370

Mme CAROLE THÉRIAULT :

Pullman, qui n'existe pas actuellement, à cet emplacement-là.

2375

M. JACQUES DUMAS :

Elle est environ dans cet axe-là. La rue existe, mais elle est droite.

2380

Mme CAROLE THÉRIAULT :

Elle est plus étroite?

2385

M. JACQUES DUMAS :

Oui.

Mme CAROLE THÉRIAULT :

O.K. Si l'échangeur était déplacé vers le nord où serait actuellement la nouvelle rue Pullman, on éviterait les expropriations?

2390

M. JACQUES DUMAS :

Bien, c'est comme je l'ai expliqué, c'est que les voies ferrées, on a une relocalisation des voies ferrées un peu plus vers le nord.

2395 On doit, malheureusement pour nous, dans l'échangeur, traverser les voies ferrées avec
les voies de la 20. Alors, cet élément-là peut difficilement se reporter vers le nord, étant donné
qu'on devra passer au-dessus des voies ferrées avant, puis là, à ce moment-là, on a une
problématique de raccordement de bretelles. Parce qu'il faut comprendre que l'échangeur, on doit
permettre tous les mouvements; on parle de 12 mouvements entre la 720, la 20 et la 15. Donc, on
doit respecter des éléments géométriques, respecter les vitesses de conception, également en
2400 profil, lorsqu'on regarde le tout, et tout ça doit être réalisé sous l'existant.

Alors, si j'ai un concept qui fait en sorte que je relève mon échangeur, bien là, à ce
moment-là, j'ai des conflits avec l'existant. Je ne peux pas réaliser les nouvelles voies, parce que
je rentre en conflit avec les bretelles existantes. Comme le principe c'est de construire l'ensemble
2405 de l'échangeur sous l'existant, et de démolir par la suite, une fois que les gens utilisent le nouvel
échangeur, bien on a beaucoup de contraintes en plan et en profil pour la réalisation.

Donc, il serait impossible de déplacer la 20 plus au nord.

2410 **Mme CAROLE THÉRIAULT :**

Quand vous avez montré à monsieur Brisset en coupe, là, l'image en coupe du phasage,
quand je me promène à l'extérieur de Montréal puis qu'il y a des routes qui sont reconstruites, on
détourne le trafic sur, comme la voie opposée, puis les gens comprennent que quand il y a un
2415 chantier de construction, bien, oui, il y a des inconvénients. Pourquoi à ce moment-ci on ne peut
pas – est-ce qu'on peut revoir le...

M. JACQUES DUMAS :

2420 Oui.

Mme CAROLE THÉRIAULT :

2425 Non. Ce n'était pas celle-là. La première que vous avez montrée.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Comme élément de réponse partielle, effectivement, il y a possibilité, vous avez
probablement vu dans d'autres chantiers des fermetures ou des déviations de la circulation, et
2430 cetera. C'est un des objectifs du projet d'éviter de créer des restrictions importantes sur le réseau
autoroutier parce qu'ici on parle de volume très, très important, et ce volume-là se retrouverait
dans les quartiers en bas.

2435 Donc, ce qu'on souhaite c'est essayer d'éviter, justement, de créer cette nuisance-là ou de
créer de la congestion dans toutes les artères parallèles en dessous.

Mme CAROLE THÉRIAULT :

2440 Mais vous savez que le maintien des locataires dans leurs lieux c'est aussi une priorité, ça fait partie d'une des lois les plus importantes. Moi, je comprends que si vous déviez le trafic – ce n'était pas celle-là non plus, la phase 1. Bon, O.K. Si on déviait le trafic de la bretelle qui est la plus à droite...

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2445 Est-ce que c'est l'image que vous voulez voir?

Mme CAROLE THÉRIAULT :

2450 Non. Vous l'avez enlevée tout de suite, oui.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2455 Parce qu'ici vous avez la rue Cazalais, là. Dans le secteur, c'est sûr que la déviation est difficile parce qu'on n'est pas au même niveau dans les deux directions, là, il y a une différence importante. Madame Thériault, je peux vous assurer qu'effectivement on accorde une importance très, très grande à éviter des expropriations et c'est pour ça aussi qu'on essaie...

Mme CAROLE THÉRIAULT :

2460 Moi, bien, je suis un petit sceptique parce que c'est la deuxième fois qu'on vient dans notre quartier, là. Ce n'était pas celle-là, c'était juste l'autre avant.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2465 Phase 2? Voilà.

Mme CAROLE THÉRIAULT :

2470 Si le trafic qui s'en va en direction centre-ville était détourné sur la 720 en direction ouest.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2475 Ici?

Mme CAROLE THÉRIAULT :

Oui. En phase 1. À ce moment-là, vous pourriez construire sans empiéter sur notre terrain, ramener ça...

2480 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Brisset, allez donc faire l'explication.

M. PIERRE BRISSET :

2485

Alors, ce que madame Thériault dit, c'est de dire que – et puis ça, vous avez toutes ces images-là dans les CD que je vous ai présentés, c'est que la largeur de la chaussée que vous voyez en haut, direction ouest, a 17 mètres de large et peut accommoder cinq voies, avec une barrière amovible. Cinq voies de 3,3 mètres avec une barrière amovible d'à peu près un demi-

2490

mètre, comme ça a été fait sur l'autoroute 40 dans l'ouest de l'île de Montréal qui avait aussi 17 mètres puis accommodait cinq mètres dans la largeur de 17 mètres. Et là, la gestion de circulation se faisait sur un des deux viaducs, et c'est un principe.

2495

C'est évident que c'est difficile à expliquer sur une image, mais c'est un concept qui doit être continu d'une extrémité à l'autre de la structure, c'est-à-dire de partir de quasiment la sortie du tunnel Ville-Marie jusqu'au renvoi au sol dans Turcot ou vers Décarie.

2500

Encore une fois, je ne veux pas élaborer sur tout derrière ça, mais le principe de base c'est qu'on parle de deux structures dont une peut accommoder cinq voies de circulation et pourrait prendre, en principe, la circulation pendant que l'autre à côté est reconstruit.

2505

Et c'est ça que madame demande, si vous pouvez regarder cette possibilité-là pour éviter des démolitions. Et aussi, pour préciser que l'image à droite, direction ouest, il y a un accotement de 2,4 mètres à droite qui est suffisant pour une autoroute en milieu urbain, même si ce n'est pas conforme aux nouvelles normes de 2009, mais ici on parle d'une route en ville, comme toutes les autres routes en ville, puis c'est difficile à imposer des normes...

LE PRÉSIDENT :

2510

Monsieur Brisset, on va faire réagir monsieur Dubé.

M. PIERRE BRISSET :

2515

Voilà. O.K., bien c'est ça.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2520

Merci, Monsieur le président. On comprend très bien les éclaircissements fournis par monsieur Brisset. La section en travers ici de l'autoroute 720, cette section type là s'arrête, de toute évidence, à l'échangeur Turcot puisque rendu à l'échangeur Turcot les mouvements se séparent pour accommoder, donc en direction ouest les trois mouvements, 15 sud, 15 nord et 20 en direction ouest.

2525 Une fois qu'on a quitté ces différents mouvements-là, si on veut maintenir la fonctionnalité de l'échangeur, c'est-à-dire que les gens qui sont en direction est, ici, pourraient se retrouver effectivement là en direction est, mais ils ne peuvent pas traverser l'échangeur Turcot, parce qu'essentiellement, au niveau de l'échangeur lui-même, on n'a que deux voies. On l'a mentionné à répétition. Dans les mouvements principaux, l'échangeur Turcot ce n'est que deux voies.

2530 Donc, on ne peut pas transférer quatre voies de circulation dans, essentiellement, un deux plus deux ou ces circulations-là sur une seule voie au niveau de l'échangeur Turcot. Donc, il y a une contrainte au niveau de l'échangeur Turcot et ce scénario-là qui serait fonctionnel pour la 720, probablement, ne l'est pas au-delà des limites des bretelles de l'échangeur Turcot. Donc, je pense qu'essentiellement c'est la réponse qu'on doit faire.

2535 Ce mouvement-là, ici, permet de partir de la 20 en provenance de l'ouest, de traverser l'échangeur Turcot, permet d'avoir toutes les directions, les trois mouvements offerts et de continuer sur la 720, ce qui ne serait pas le cas dans le scénario que suggérait madame Thériault et que nous a expliqué monsieur Brisset.

2540

LE PRÉSIDENT :

2545 Alors, je ne voudrais pas que vous réagissiez, mais c'est la réponse. Donc, vous avez la position. Vous pouvez revenir à la charge, bien entendu, dans un mémoire, on se comprend? C'est le but de l'exercice d'ailleurs.

Mme CAROLE THÉRIAULT :

2550 Est-ce que je pourrais voir la diapo qui montrait l'alternative où on conservait quelques logements sur la rue Desnoyers et Cazalais.

M. PIERRE BRISSET :

2555 Juste une précision. Je ne veux pas entrer dans le débat, mais vous avez toute cette information de comment dévier la circulation à travers Tucot, dans le CD que je vous ai déposé.

LE PRÉSIDENT :

2560 Monsieur Dubé.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2565 Donc, pour le bénéfice de madame Thériault. Vous avez la situation actuelle avec l'autoroute et le terrain du Ministère, essentiellement en arrière qui est ici. Donc, ça, c'est un terrain qui est déjà propriété du Ministère; la petite ruelle et les différents bâtiments qui est l'arrière cour, si vous voulez, de la rue Cazalais.

2570 Donc, dans ce scénario-là, essentiellement, le Ministère ne prendrait que ces six maisons, dans la partie ouest de la rue Cazalais, et laisserait à partir du Jardin des motards et jusque... sauf la dernière maison sur Desnoyers, ici, et on aménagerait, plutôt que d'aménager la simulation visuelle que vous avez, qui malgré tout ce qui a été dit tantôt est à l'échelle, on aménagerait un mur vertical, ce qui permet de sauver l'ensemble du pâté de maison ici.

Mme CAROLE THÉRIAULT :

2575 Ce qui n'est pas rien quand même.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2580 Donc, essentiellement, comme je mentionnais à monsieur le président, il y a des positions très, très divergentes, différentes dans le milieu au niveau des autorités municipales, au niveau des résidants, au niveau, même à l'interne au Ministère on a eu beaucoup de discussions à ce sujet-là, sur qu'est-ce qui devrait être privilégié dans l'optique où ce qu'on propose pour ces gens-là, essentiellement, c'est une relocalisation à travers un AccèsLogis plus loin de l'autoroute.

2585 Donc, préoccupation au niveau de la qualité de l'air, de la santé, et cetera. Et donc, essentiellement, parce qu'on avait une alternative, une mesure d'atténuation qui était ce programme d'AccèsLogis là, on recréait le même nombre de logements. On proposait pour les deux bâtiments une acquisition complète avec un aménagement et une place publique ici. Donc, un talus aménagé avec un paysagement plutôt qu'un mur, mais on est ouvert à explorer les deux scénarios. On n'a pas de partie pris pour un ou pour l'autre.

LE PRÉSIDENT :

2595 Madame Thériault.

Mme CAROLE THÉRIAULT :

2600 Je ne sais pas combien de logements avaient été expropriés sur la rue St-Jacques tout le long, quand ils ont construit cette autoroute-là, il y avait, sur la rue St-Jacques, il y avait autant d'immeubles sinon plus que sur la rue Cazalais, sur la rue St-Rémi en dessous de l'autoroute aussi, qui ont été expropriés dans les années 60.

2605 Le nouveau projet vient empiéter davantage puis le quartier, au lieu de devenir moribond, a quand même pris à cœur de reverdir justement le Jardin des motards qui était un bâtiment qui a brûlé. Plus au sud, il y a l'allée des Tanneries avec des jardins collectifs. C'est un quartier qui est très agréable à habiter malgré l'autoroute.

2610 Est-ce que le ministère du Transport serait ouvert à l'idée, puisqu'on parle d'une expropriation potentielle pas avant deux ans, si j'ai bien compris... Est-ce que je peux voir le mur?

LE PRÉSIDENT :

La figure au niveau du sol?

Mme CAROLE THÉRIAULT :

2615

Oui. Celle-là. En attendant que ça, ça soit, peu importe le scénario qui va être retenu, à ce niveau-là, est-ce que le gouvernement, le ministère du Transport serait ouvert à construire une double haie de saule, un mur antibruit comme à Boisbriand. À ce moment-là, au lieu d'avoir ça dans leur cour arrière, c'est assez épeurant, j'avoue, en hauteur puis tout ça, on pourrait voir au fur et à mesure la double haie de saule en mur antibruit. Ça ne coûte pas une fortune puis les gens seraient à même, à ce moment-là, de décider s'ils veulent continuer d'habiter ou s'ils pensent que vivre à côté d'une route c'est absolument infernal, mais au moins on leur laisse le choix plutôt que de prendre une attitude paternaliste qui dit : « Ça n'a pas d'allure laisser le monde là. On est aussi bien des les raser, mais on leur demande pas leur avis. »

2620

2625

Est-ce que le gouvernement pourrait nous aider, les citoyens, on serait même prêts à donner un coup de main, on n'a juste pas l'expertise mais un mur antibruit conforme, là, comme à Boisbriand pourrait dès maintenant être installé puis ça donnerait une idée de ce que ça pourrait avoir l'air possiblement. En tout cas, ça pourrait être une mesure de peu d'impact, alternative, temporaire.

2630

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Monsieur le président, ce qu'il faut noter ici essentiellement, c'est que la portion mur antibruit c'est cette portion-là ici. Construire un mur végétalisé, antibruit, nécessite la construction d'un...

2635

Mme CAROLE THÉRIAULT :

D'une structure en bois.

2640

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

D'une structure en bois, de remblai de terre, et cetera, dont la durabilité, dans ces conditions-là, n'est pas optimale. Pour vous en parler, essentiellement, parce qu'on suit des projets de ce type-là, de murs végétalisés...

2645

Mme CAROLE THÉRIAULT :

Très efficace.

2650

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Pardon?

2655

Mme CAROLE THÉRIAULT :

C'est des murs très efficaces puis en plus, le mur que vous proposez génère des gaz à effet de serre pour sa construction. Celui que je propose, végétalisé, n'en génère pas et en plus en absorbe, puis c'est plus agréable à regarder et ça décontamine le terrain. Il n'y a que des avantages.

2660

LE PRÉSIDENT :

Très bien. On va laisser monsieur Dubé répondre.

2665

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Monsieur le président, en réponse à la question, le Ministère suit différentes expériences en termes de murs végétalisés et murs de saule, et pour parler justement de l'efficacité et de la durabilité de ces murs-là, j'aimerais inviter madame Line Gamache.

2670

Madame Gamache est ingénieure spécialisée en acoustique. Elle travaille depuis 20 ans au ministère des Transports et elle a supervisé la réalisation de l'étude d'impact sonore, et elle fait un suivi, une veille technologique, essentiellement, sur tous les types de murs disponibles, y compris les murs végétalisés. Et madame Gamache peut vous faire une courte présentation, essentiellement, on a du visuel sur ces expériences-là qui ont été réalisées dans la région et je pense que l'expérience se poursuit, mais essentiellement on a commencé à avoir des résultats intéressants par rapport à ce que ça peut donner comme bénéfice.

2675

2680

LE PRÉSIDENT :

Madame Gamache.

2685

Mme LINE GAMACHE :

Oui. Bonjour. J'aimerais souligner que ce qu'on voyait tout à l'heure, la simulation à Cazalais, le mur inférieur, c'est un mur de soutènement. Donc, on ne peut pas penser faire un mur de saule sur toute la hauteur. Le mur antibruit était juste en haut dans la partie supérieure.

2690

C'est sûr que si on pouvait implanter le mur à partir du sol, ça ne serait pas tout à fait la même chose. Les murs de saule, vous en avez un exemple ici, c'est un mur...

Mme CAROLE THÉRIAULT :

2695

Ça, c'est pas ce à quoi je faisais référence.

Mme LINE GAMACHE :

2700

Bien, ça, c'est avant que les feuilles commencent à sortir, mais ce à quoi ça ressemble lorsqu'on le construit. C'est celui de l'autoroute 19 à Laval, pas l'autoroute 19, excusez, Pie-IX, dans le prolongement de Pie-IX lorsqu'on arrive à Laval.

Mme CAROLE THÉRIAULT :

2705

Moi, je parle de celui de Boisbriand.

Mme LINE GAMACHE :

2710

Oui, bien c'est la même chose, c'est juste que vous, vous l'avez vu feuillu. Moi, je voulais montrer ici la structure. En fait, c'est la même chose.

2715

Il y a un bac. Bon, ici, à l'arrière vous avez le bac de terre. Il y a un géotextile, c'est une toile. Le cadre finalement, la boîte est faite avec, ici, là, les montants en bois, et on vient mettre de la terre dans cette boîte-là. Cette terre-là, elle est tassée un petit peu, mais pas vraiment très compactée. Et de part et d'autre du mur, on vient mettre des tiges de saule.

2720

Pourquoi le saule? C'est parce que ça pousse très rapidement, ça couvre bien la boîte. Ça, c'est l'aspect que peut avoir le mur à l'automne, à l'hiver, pendant l'hiver.

Mme CAROLE THÉRIAULT :

En haut, ça ressemble plus.

2725

Mme LINE GAMACHE :

2730

Là, vous l'avez lorsque ça commence, justement, à verdir. Et ça, c'est vraiment la première année. On en a implanté un autre à Saint-Bruno, en bordure de la 116, mais il est plus petit. Il a à peu près 50 mètres. Ça, c'est le premier qu'on avait implanté. Surtout pour voir comment les saules allaient survivre. C'est quand même un environnement qui est difficile, il y a des embruns de salin... Ce n'est pas évident.

2735

Et après, je pense que maintenant ça fait cinq ans qu'il est là, on se rend compte qu'une grande partie du saule meurt et il n'a pas beaucoup retigé. Donc là, on est en train de faire des évaluations pour voir : est-ce que c'est un parasite, qu'est-ce qui se passe exactement?

2740 Pour nous, ça reste quand même un mur expérimental. Puis l'autre problème c'est que comme la terre elle n'est pas... l'écran au bruit est fait par le bac, et comme la terre elle n'est pas très, très tassée, bien avec le temps elle finit par descendre un petit peu. Donc, si le mur, si la hauteur diminue, c'est sûr que l'efficacité va diminuer aussi.

2745 Mais dans le cas présent, c'est un mur qui est autoportant, c'est-à-dire qu'il n'a pas de fondation, il n'a pas de pieux. Ceux qu'on a construits, il y en a un en bordure de l'autoroute de la 15, des Laurentides, lorsqu'on va à Laval, il y a celui-là, la 19, il y a les autres sur la Rive-Nord que je connais moins, mais ils sont faits par les municipalités, normalement, par Boisbriand, entre autres.

2750 Ils sont placés soit directement au sol ou au sommet d'une petite butte. Mais au-dessus d'un mur de soutènement, ça ne serait pas évident à installer, je vous dirais, et je ne crois pas que ce serait faisable, en fait. Et de toute façon, vous auriez le mur de béton, le mur de soutènement qui lui doit être là, et mettre ce mur-là de saule en haut, comme je vous dis, ça ne serait pas évident à construire.

2755 De toute façon, pour l'instant, c'est toujours pour nous un mur expérimental, parce qu'on ne sait pas si la végétation dans cinq ans, dans 10 ans, va tout mourir. S'il faut la remplacer...

Mme CAROLE THÉRIAULT :

2760 Excusez-moi de vous interrompre. Celui de Boisbriand, il est là depuis combien de temps? Parce qu'il me semble très bien aller, là.

Mme LINE GAMACHE :

2765 Il faudrait que je vérifie. Malheureusement, je n'ai pas cette donnée-là.

Mme CAROLE THÉRIAULT :

2770 Puis ma question c'était : est-ce qu'on peut l'installer comme dès maintenant, quitte à ce que si je me trompe, si ce n'est pas efficace, si la végétation ne survit pas effectivement, les humains, ils sont mieux d'être tassés de là. Mais est-ce que le MTQ serait intéressé avec la collaboration des résidants, de faire la tentative pour les deux prochaines années à venir, au moins? Je ne pense pas que ce serait de l'argent, je ne pense pas que c'est beaucoup d'argent, là.

Mme LINE GAMACHE :

2775 Je vous dirais, c'est que l'installer actuellement au niveau du sol pourrait peut-être réduire le bruit qui provient de la rue St-Jacques, mais l'autoroute elle est en haut. Alors, c'est sûr que ça ne donnerait pas une efficacité pour l'autoroute.

2780 **Mme CAROLE THÉRIAULT :**

Non, mais l'autoroute va être abaissée, de toute façon.

2785 **Mme LINE GAMACHE :**

Ah, vous voulez dire comme devant, puis ensuite le mur de soutènement.

Mme CAROLE THÉRIAULT :

2790 Le faire maintenant pour voir ce que ça donne puis, bon, en tout cas, au moins on aurait quelque chose qui serait positif dans le dossier puis quitte à... même si c'est temporaire.

LE PRÉSIDENT :

2795 Par contre, il faudrait installer les saules au niveau du sol.

Mme CAROLE THÉRIAULT :

Oui.

2800

LE PRÉSIDENT :

Ce serait ça la contrainte.

2805 **Mme CAROLE THÉRIAULT :**

En fin de compte, moi, j'ai mesuré à partir de l'allée des motards en suivant le long des... comment est-ce qu'on appelle ça, les murets, là, en ciment, puis c'est 216 pieds, ce n'est pas énorme, là.

2810

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2815 Monsieur le président, en réponse à la question de madame Thériault, essentiellement, le Ministère n'est pas autorisé à faire aucune dépense à l'intérieur du projet autre que des études. Essentiellement, on n'est pas autorisé à faire aucun travaux tant qu'on n'a pas le décret d'autorisation de réalisation du projet qui est conditionnel à l'obtention de...

LE PRÉSIDENT :

2820 Oui. À ce stade-ci, au moment où on se parle, mais on sait qu'il y aura un décalage de quoi – on a vu, hier, environ deux ans, là, à peu près, entre le décret et la construction dans le secteur, si vous décidez de, par exemple, de conserver certaines résidences. Donc, ça peut être des solutions qui peuvent être envisageables au début, au niveau du sol.

2825 **Mme CAROLE THÉRIAULT :**

On serait prêt à trouver des subventions, même peut-être.

2830 **LE PRÉSIDENT :**

Mais on comprend que ça serait une installation au niveau du sol et non sur le parapet en haut de l'autoroute ou au mur antibruit proprement dit. Ce serait à partir du sol. C'est ce que je comprends.

2835 Alors, vous pourrez nous en faire part dans un mémoire.

Mme CAROLE THÉRIAULT :

Si on trouve des experts, est-ce que vous allez nous empêcher de le faire?

2840

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dubé.

2845 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Je pense qu'essentiellement, dans le secteur, comme vous avez pu voir le futur mur, ou la position du mur futur, essentiellement, je ne pense pas qu'on s'opposerait à la construction d'un mur antibruit végétalisé, expérimental dans le secteur, là, mais il faudrait que ce mur-là soit situé à une certaine distance des infrastructures à construire pour qu'on ne soit pas obligé, lorsqu'on va faire les travaux, de venir démolir l'expérience en cours, là.

2850

Mme CAROLE THÉRIAULT :

Bon, vous allez nous démolir en même temps. Ce n'est pas un problème.

2855

LE PRÉSIDENT :

Ça répond à votre question?

2860

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2865 Il ne faudrait pas que ça se réalise à l'intérieur du projet Turcot. Il faudrait que ça soit un autre projet. Comme je vous ai mentionné, on ne peut pas faire aucune dépense en termes de travaux dans ce projet-là tant qu'on n'a pas les autorisations du gouvernement du Québec.

Mme CAROLE THÉRIAULT :

2870 On souhaite énormément que vous puissiez sauver les logements, parce que c'est la deuxième fois que le quartier y passe. C'est ma conclusion. Merci.

LE PRÉSIDENT :

2875 Alors, c'est noté. Je vous remercie pour votre présence.

Maintenant, il est 16 h 25, donc nous allons mettre fin aux travaux pour cet après-midi. Nous allons recommencer à 19 h. Alors, je vous souhaite un bon souper et au plaisir de vous voir.

AJOURNEMENT

2880

* * * * *

2885 Je, soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

ET J'AI SIGNÉ :

2890

YOLANDE TEASDALE, s.o.