

Séance de la soirée du 14 mai 2009

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

5

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

10

15

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

20

25

PREMIÈRE PARTIE

30

VOLUME 7

35

Séance tenue le 14 mai 2009, 19 h
Gymnase du Centre récréatif, culturel et sportif Saint-Zotique
75, square Sir-Georges-Étienne-Cartier
Montréal

40

TABLE DES MATIÈRES

45

SÉANCE DU 14 mai 2009..... 1
 MOT DU PRÉSIDENT 1

50

PÉRIODE DE QUESTIONS

FRANCIS MELANÇON 4
 JOHN BURCOMBE..... 12
 JUDY NEGLEY 31
 FRANCIS LAPIERRE..... 49
 JEAN-CLAUDE LANTHIER 58
 DANIEL BOUCHARD..... 65
 MARC TREMBLAY 79
 PIERRE FRÉCHETTE 82
 PIERRE BRISSET 98

60

MOT DU PRÉSIDENT

M. MICHEL GERMAIN, président:

65

Bonsoir, si vous voulez bien prendre place, nous allons commencer. Mesdames et Messieurs, bienvenue à cette septième et dernière séance de la première partie de l'audience publique portant sur le Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-ouest et Westmount.

70

Nous avons plusieurs personnes encore inscrites sur le registre, donc il est possible que nous finissions à une heure tardive. Pour éviter que l'heure soit trop tardive, je vais quand même demander la collaboration des gens qui viennent poser des questions. Alors c'est-à-dire de poser des questions sans commentaires ; je vais demander aux gens de se limiter à deux questions, chacun, bien entendu, de ne pas commenter les réponses obtenues pour éviter des débats.

75

Donc, et en contrepartie, bien entendu, du côté du promoteur et des personnes ressources, je vais demander des réponses concises ; si la question porte sur de l'information qui est intégralement, par exemple, contenue dans l'étude d'impact, pour donner une réponse synthétique ; l'idéal ce serait de dire, bon, l'information recherchée se retrouve à telle section de l'étude d'impact, plutôt que de tout réexpliquer, donc d'indiquer brièvement la conclusion peut-être de ce qui est dit dans l'étude d'impact, mais avant tout, c'est d'essayer d'avoir une certaine efficacité dans les réponses.

80

85

Par contre, pour ce qui est du registre, j'ai un certain nombre de personnes, on permet, s'il y a des personnes dans la salle qui n'ont pas encore posé de questions à la commission, il est possible que vous alliez voir madame Howey pour vous inscrire. On va permettre à ce stade-ci à des personnes, pour donner la chance à tout le monde pour venir faire une intervention devant la commission.

90

Par contre, j'annonce aussi que ceux qui auraient des questions, parce que c'est le cas de la commission, la commission a un certain nombre de questions plus techniques qu'elle va envoyer par écrit, soit au promoteur soit aux personnes ressources, à la fin de la semaine prochaine. Donc, s'il y a des personnes qui veulent adresser des questions par écrit à la commission, ils peuvent le faire ; nous allons donner jusqu'à mercredi midi aux personnes qui désirent le faire.

95

100

Nous allons traiter toutes les questions. La façon dont nous allons procéder, si la question, bien entendu, a déjà été posée, on ne la renverra pas ; par contre, si, par exemple, la question est similaire à déjà une question de la commission : la commission va donner une priorité à la question du public. Alors on va essayer d'avoir des questions synthétiques pour pas poser deux fois ou trois fois la même question en plus. Donc, s'il y avait deux

105 questions similaires de deux citoyens, la commission va retraiter la question pour la transformer en une seule question ; éviter de la poser deux fois, si c'est la même question.

110 Donc, vous avez jusqu'à mercredi midi pour nous envoyer soit par courriel soit par fax vos questions. Bien entendu, on demande absolument des questions par écrit et non des questions que vous nous enverriez par téléphone, par exemple.

115 Également pour accélérer la procédure ce soir, permettre aux gens de venir poser leurs questions le plus tôt possible, il n'y aura pas d'annonce de documents déposés qui va être faite.

120 Bien entendu, la commission a la liste des documents en attente, nous allons faire le suivi de toute cette information-là. On savait du côté du promoteur qu'il y avait certains documents qui étaient déposés, d'autres qui nous indiquaient dans quel délai ces documents seront disponibles. Dans ce cas-ci, il semble y en avoir plusieurs. On s'attend à mettre en ligne la liste de ces documents-là avec les délais prévus de réception.

125 Alors ceci étant dit, ça me permet d'immédiatement sauter au registre pour inviter les gens qui désirent poser leurs questions à venir le faire. Alors tel qu'indiqué précédemment, les personnes qui étaient inscrites et qui n'ont pas passé jusqu'à maintenant, je les appelle toujours par ordre d'inscription.

130 Alors j'appelle Monsieur Avrom Stern ? Monsieur Jean E. Fortier ? Monsieur Johathan Aspireault-Massé ? Monsieur Pierre Lemieux ? Monsieur Tauhid Rahman ? Monsieur Philippe Côté ? Monsieur Louis Bourque ? Madame Judy Negley ? Monsieur Didier Giovannangeli ? Madame Hala Al-Ubedi ? Monsieur Francis Melançon ? Bonsoir.

M. FRANCIS MELANÇON :

135 Bonsoir. Je pourrais savoir le nombre de personnes qui utilisent par année le terrain de baseball à côté du centre Gadbois, que vous êtes peut-être supposé transférer le parking là ?

M. MICHEL GERMAIN, président:

140 Très bien. Donc, la première partie de la question, si j'ai bien compris, je veux aussi éclaircir un point avec le ministère des Transports, donc on a vu tout à l'heure cet après-midi, une image où on voyait le terrain de balle : est-ce que c'est envisagé que le stationnement soit transféré à cet endroit et est-ce que ça impliquerait la disparition au centre de balle ?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

145

L'utilisation, il y a une étude essentiellement qui identifiait plusieurs scénarios de relocalisation du stationnement qui était sur les structures, qu'on peut vous déposer essentiellement, mais initialement, c'est un scénario explorer le terrain de balle et... il est juste ici en bas à droite.

150

Ce qui est inclus dans cette étude-là, c'était un stationnement sous le terrain de balle actuel, donc essentiellement on reconstruisait le terrain de balle. Maintenant, c'est pas le...le futur stationnement, la position du futur stationnement est toujours en discussion avec l'arrondissement. J'ai cru comprendre, les dernières discussions qu'on a eues avec eux, que c'était pas leur premier choix. Je vous inviterais à poser la question à l'arrondissement, quel est leur premier choix et quelles sont les...

155

M. MICHEL GERMAIN, président:

160

Très bien. Alors je poserais la question du côté...est-ce qu'il y a des gens pour représenter l'arrondissement ici ce soir ? Alors je vais diriger la question à la Ville de Montréal.

M. ALAIN TRUDEAU :

165

Oui, habituellement, il y a toujours un représentant de l'arrondissement, j'imagine qu'il va venir plus tard. Je peux déjà donner une réponse préliminaire.

170

Évidemment, le premier choix de l'arrondissement c'est de maintenir le stationnement là où il est présentement, c'est-à-dire de reconstruire le stationnement en dessous de la structure. Ça c'est le premier choix de l'arrondissement. L'arrondissement l'a exprimé haut et fort plusieurs fois.

175

Par après, il y a eu des discussions à savoir si on devait avoir un stationnement, ce que nous on appelle dans notre jargon, sur le terrain qui appartient à monsieur Owen, c'est-à-dire le terrain qui est directement situé au nord de la rue Notre-Dame, ç'a été un choix qui est envisagé. Mais il y a un autre choix aussi qui est envisagé, c'est-à-dire immédiatement au sud de la propriété de monsieur Owen, pour faire une utilisation conjointe d'un terrain qui appartient à la commission scolaire. Je sais que l'arrondissement a entrepris des pourparlers avec la commission scolaire à cet effet.

180

185

On avait aussi analysé la possibilité d'utiliser le terrain de balle. Le problème que ça posait, c'était surtout relié aux coûts d'utilisation, parce qu'on voulait faire un stationnement souterrain. Finalement, on s'est rendu compte que ça coûtait très cher et on devait recréer le terrain de balle sur un autre terrain, donc on devait faire l'acquisition d'un autre terrain pour faire un terrain de balle. Donc, finalement ce choix-là était beaucoup moins intéressant.

190 Il y a eu donc des pourparlers surtout entre le choix, le terrain de monsieur Owen et celui de la commission scolaire. Mais je vous dirais que le premier choix c'est sous l'échangeur actuel ; le deuxième, celui de la commission scolaire et le troisième celui de monsieur Owen.

195 Tout ça, c'est l'impression que j'en ai, aussitôt que les représentants de l'arrondissement arrivent, bon, on pourra toujours vérifier avec eux si ce choix-là s'avère toujours le même.

M. MICHEL GERMAIN, président:

200 S'ils viennent et désirent faire un complément, vous nous ferez signe, simplement. Très bien, je vous remercie.

205 Alors est-ce que ça répond à votre question au sujet du terrain de balle. Il semblerait que ça ne serait pas le premier choix pour éventuellement installer le stationnement. Il y avait un autre volet de votre question qui était le nombre de personnes qui fréquentent le terrain de balle. Je sais pas, là, est-ce que ce sont les gens de l'arrondissement qui peuvent répondre à cette question ?

M. ALAIN TRUDEAU :

210 Je pense qu'on ne peut pas répondre à cette question présentement, mais si on trouve l'information, ça nous fera un plaisir de vous le transmettre.

M. MICHEL GERMAIN, président:

215 Très bien. Du côté du promoteur, vous n'avez pas les données de fréquentation ? On va essayer de voir si on est capable, Monsieur Melançon, d'avoir l'information. Est-ce que vous désirez poser une autre question ?

M. FRANCIS MELANÇON :

220 Le bruit, vu que vous allez faire l'échangeur comme deux fois plus grand, il risque pas de déranger l'école qui est juste à côté du centre Gadbois ?

M. MICHEL GERMAIN, président:

225 Donc, au niveau sonore. Donc, est-ce que les niveaux sonores, par exemple, vont augmenter ou augmenteraient avec la réalisation du projet et pourraient venir déranger l'école ?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

230

Monsieur le Président, pour répondre à la question, je demanderais à madame Line Gamache, qui est en charge du volet «Étude de qualité sonore ou de l'environnement sonore» de venir répondre à la question de monsieur Melançon.

235

MME LINE GAMACHE :

Oui, bonsoir. On va afficher une carte du secteur pour le centre Gadbois, où on peut voir la variation des niveaux sonores avec le Projet. Toutes les informations, de toute façon qu'on présente là sont dans l'étude d'impact.

240

Bon, le centre Gadbois qui est ici et j'imagine qu'on parle de l'école qui est...celle-là ici. Cette carte-ci permet de montrer les variations du niveau sonore qui vont se produire dans le secteur : en espèce de mauve, ça signifie que les niveaux sonores vont diminuer. Donc, on parlait du secteur qui est dans ce coin ci. Alors les niveaux sonore vont diminuer de 222 à 4 décibels, ça dépend où se situe le bâtiment comme tel. Donc, il y a une amélioration par rapport à la situation existante.

245

C'est sûr qu'ici, la structure va être abaissée, mais quand même toutes les voies, de façon générale, les voies vont s'abaisser, ce qui fait qu'actuellement il y a du bruit qui peut provenir de source plus loin, des bruits plus loin qui vont être atténués, alors qu'actuellement il l'est beaucoup moins.

250

Mais dans l'ensemble c'est une amélioration qui n'est pas très, très importante, mais qui est quand même perceptible.

255

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Est-ce qu'il y a un mur antibruit prévu à cet endroit-là ?

260

MME LINE GAMACHE :

Non, le mur antibruit, il est plutôt dans le secteur Cazalais, il est ici ; on le voit, là, c'est pas très visible, mais il y en a un qui est là. Mais il n'y en a pas dans ce secteur-là, ce n'était pas nécessaire.

265

M. MICHEL GERMAIN, président:

Dans le cas d'une figure comme ça, c'est parce que sur la figure on ne voit pas la légende, étant donné que ce sont des documents qui sont déposés, plus tard si quelqu'un les re-consulte, ce serait important que les gens puissent savoir ce que représentent les différents tons de couleurs. Alors, lorsque vous allez faire la production pour dépôt, ça serait utile d'avoir les légendes, ça peut arriver... je n'ai pas remarqué s'il y a eu d'autres dépôts

270

qu'on pourrait avoir le même problème... parce qu'ici les couleurs, donc, parce que ça saute pas aux yeux. Qu'est-ce qui fait en sorte qu'on peut conclure que l'augmentation...

275

MME LINE GAMACHE :

Mais on le voit ici, comme à la limite des zones, ici d'est -4, -6, -8, lorsque ça change de couleurs. Je sais que c'est pas très, très gros, mais sur les cartes papier on le voit mieux.

280

M. MICHEL GERMAIN, président:

En tout cas, si les chiffres sont lisibles, puis c'est clair, on peut laisser ça comme ça. Je veux juste m'assurer, parce que je les voyais pas d'ici, j'avais pas remarqué que les petits points il y avait des chiffres dessus. Donc on aurait un abaissement de 2 à 3 décibels dans le secteur de l'école ?

285

MME LINE GAMACHE :

Dans le secteur de l'école, oui.

290

M. MICHEL GERMAIN, président:

Les niveaux sonores sont de combien actuellement ?

295

MME LINE GAMACHE :

Dans ce secteur-là. Bon, si on regarde ici le point 2c, qui est au niveau du terrain de jeux au nord du centre Gadbois, actuellement en 2005, au rez-de-chaussée on parle de 65 décibels ; le ministère des Transports utilise un indicateur de bruit de 24 heures, c'est une moyenne énergétique sur 24 heures.

300

Avec le statu quo, en 2016, donc si on ne change pas la configuration de l'échangeur, on reste à peu près à la même chose : 65. Avec le projet et écran, en fait, on parle d'écran, mais ça c'est l'écran, il est plutôt ici dans ce secteur-là, donc on a 61 décibels, une diminution de 4 décibels, à peu près, à ce niveau-ci.

305

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Mais si on enlève l'écran, est-ce qu'on retrouve...parce que là, on voit bien avec projet et écran ; et s'il n'y a pas d'écran, est-ce qu'on maintient les mêmes valeurs ?

310

MME LINE GAMACHE :

315 Non, mais dans ce secteur-là, l'écran est dans ce secteur ici, il y a pas beaucoup
d'effet, en fait, il n'en a pas pour ce qui se passe là. On n'aurait pas dû l'écrire, là, ici, c'était
une erreur.

M. MICHEL GERMAIN, président:

320 Oui, Monsieur Melançon ?

M. FRANCIS MELANÇON :

325 Pour les hectares d'arbres, est-ce que ça va être juste comme des arbres ou ça va
être comme...le nombre d'arbres que vous allez planter dans les hectares, ça va être
environ de combien ?

M. MICHEL GERMAIN, président:

330 Donc, le ministère parle de boisement dans plusieurs secteurs, donc j'imagine qu'il y
a un secteur de boisement d'arbres qui vous intéresse en particulier ; ce serait dans le
secteur du centre Gadbois ou en général ?

M. FRANCIS MELANÇON :

335 Mais, est-ce que ça serait, genre, toute la partie verte comme quasiment des
arbres ? Ça serait quelques arbres, puis beaucoup de gazon, comme à la partie de Côte-
Saint-Jacques mettons ?

M. MICHEL GERMAIN, président:

340 La densité de boisement. Oui, Monsieur Dubé ?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

345 Monsieur le Président, on s'est engagé à vous fournir une carte des zones identifiées
comme des zones de plantation. Le nombre et la densité des plantations ne sont pas encore
déterminés à cette étape de la planification du projet.

M. MICHEL GERMAIN, président:

350 Par contre, est-ce que vous allez, quand même, quand on parle de boisement, est-
ce que ça va quand même être des arbres assez gros qui seraient mis ou de très petits
arbres, est-ce qu'ils seraient très espacés ou on pourrait vraiment créer un déboisé ?

355

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

360 Dépendamment du milieu, effectivement. Parce qu'essentiellement il y a des
problématiques de sécurité à avoir des boisés dans certains secteurs, c'est une
problématique qui nous a été communiquée, et à laquelle on est sensible par les autorités
municipales. Donc, en milieu urbain, il faut éviter de créer des forêts où il peut se passer des
activités criminelles, donc essentiellement, il faut que ce soit assez clairsemé et assez
ouvert. Il y a des zones difficiles d'accès qui sont enclavées où là on pourra faire une
densité de végétation plus dense, mais tout ça reste à déterminer secteur par secteur.

365

M. MICHEL GERMAIN, président:

370 Mais disons dans les secteurs très accessibles, par exemple, à proximité relative du
centre Gadbois, là la densité d'arbres serait faible pour maintenir un champ visuel à travers
ce boisement-là ?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

Effectivement.

375

M. MICHEL GERMAIN, président:

Je vous remercie. Monsieur Melançon ?

380

M. FRANCIS MELANÇON :

Est-ce qu'il y a d'autres stationnements à part le centre Gadbois ou d'autres bâtisses
qui risquent d'être déplacées par rapport au projet ?

385

M. MICHEL GERMAIN, président:

Monsieur Dubé ?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

390

La question est relative au stationnement ?

M. FRANCIS MELANÇON :

395

Au stationnement, toute bâtisse qui va devoir être déplacée, n'importe quoi.

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

Des stationnements et des bâtiments ? Les deux ?

400 **M. FRANCIS MELANÇON :**

Les deux, là.

405 **M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:**

Excusez-moi. Il y a une série de stationnements sous l'autoroute 720 qui sont existants, qui effectivement du fait qu'on mette l'autoroute au sol, vont devoir être déplacés, et les bâtiments qui sont déplacés sont principalement le long de la rue Cazalais, le 780 Saint-Rémi, il y a un bâtiment le long de la rue Selby, quelques industries au pied de la falaise Saint-Jacques au sud de la 720 et des bâtiments aussi à l'ouest de l'autoroute 15 dans le secteur Côte-Saint-Paul.

410 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

415 Donc, il y a de l'information sur ces déplacements-là dans l'étude d'impact ainsi que dans certains documents déposés sur la cote de «Divers documents de type DA» qui sont disponibles sur notre site internet, ou qui seront disponibles sous peu sur notre site Internet.

Fait que ça répond à votre question, Monsieur Melançon ?

420

M. FRANCIS MELANÇON :

Oui. Pour les parkings, la 720, est-ce que vous voulez les déplacer en quelque part en particulier ou.. ?

425

M. MICHEL GERMAIN, président:

Les stationnements dans quel secteur ?

430 **M. FRANCIS MELANÇON :**

720, en dessous de l'autoroute 720. Parce qu'ils sont beaucoup utilisés.

435 **M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:**

Non, essentiellement il s'agit d'un usage temporaire autorisé par permis d'occupation ou permis de voirie, et ces permissions-là vont échoir, et les propriétaires ont été avisés qu'elles ne seraient pas renouvelées à la fin du bail actuel.

440 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Dans tout l'axe de la 720. Ça vous va ?

M. FRANCIS MELANÇON :

445

O.K. Merci.

M. MICHEL GERMAIN, président:

450

C'est moi qui vous remercie. Je vais maintenant inviter monsieur John Burcombe.
Bonsoir, Monsieur Burcombe.

M. JOHN BURCOMBE:

455

Bonsoir, Monsieur le Président. J'ai quelques clarifications sur des *transparents* qui est déposés hier ou déposés suite aux séances d'hier.

460

D'abord il y avait des *transparences* sur les débits locaux des changements dans la circulation sur les routes, sur Saint-Jacques et Saint-Antoine, je crois, mais c'était partie d'une plus grande figure, si j'ai compris bien. Est-ce qu'on peut voir la figure au complet ?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

465

Monsieur le Président, on va essayer d'afficher le document en question.

M. JOHN BURCOMBE:

470

Oui, ça c'était le document. Alors, je présume qu'on a ce diagramme pour toute la largeur du projet ?

M. MICHEL GERMAIN, président:

Monsieur Dubé ?

475

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

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

480

M. PIERRE TREMBLAY:

485

Ce diagramme est une petite fenêtre à travers l'ensemble du réseau de la grande région de Montréal. Ce genre de représentation-là, en fait, c'est issu du modèle de simulation du réseau, qui est un modèle *EMME* qu'on utilise et il couvre toute la région de Montréal, toute la grande région de Montréal, telle qu'on a déjà défini la région métropolitaine de recensement et plus.

490 Mais j'ai pas actuellement ici d'extraits, de *snap-shots*, si on veut, pour toute la région, évidemment on verrait rien à l'échelle de la région. Alors on focusse ici... et ça c'est un focus, pour répondre à la question qui était posée sur Saint-Jacques, Saint-Antoine, qui montre la variation, oui.

M. MICHEL GERMAIN, président:

495 Mais si je comprends bien, ça veut dire que si on vous demandait plus bas, par exemple sur Notre-Dame, vous pourriez nous montrer une figure, tant que c'est autour de l'échangeur, vous êtes capable de nous montrer d'autres figures, par exemple, si on veut voir...

500 **M. PIERRE TREMBLAY:**

C'est-à-dire que pour bien comprendre, il faut retourner dans le modèle de simulation sur les ordinateurs spécialisés qu'on a pour ça, et puis se promener là-dedans, et puis faire un autre *snap-shot* et puis on pourrait faire l'extraction. Mais faudrait nous dire lesquelles 505 zones vous voulez ou quel territoire.

M. MICHEL GERMAIN, président:

510 Parce que ça c'est une figure que vous avez tracée après la première fois qu'on a eu une question sur Saint-Antoine, Saint-Jacques ?

M. PIERRE TREMBLAY:

515 Oui, on est allés interroger le système informatique pour demander une fenêtre, puis faire une photo, si on veut.

M. MICHEL GERMAIN, président:

520 Monsieur Burcombe ?

M. JOHN BURCOMBE:

525 Alors les barres en rouge, ça veut dire quoi ?

M. PIERRE TREMBLAY:

530 O.K. Ça ce sont des variations - et effectivement ce n'est pas explicite - alors on compare, ce sont des variations de volumes de circulation sur chacun des liens du réseau, en fait, sur les liens du réseau qui font partie du modèle de transport, disons-le tout de suite, on modalise pas toutes les rues locales, on modalise le réseau collecteur et artériel et

535 autoroutier, et les chiffres qui sont là avec les bandes, représentent les variations : en vert c'est des diminutions, en rouge c'est des augmentations, et ça compare essentiellement à la situation 2016 en période de pointe du matin avec projet de la situation sans projet, la situation qu'on dit de référence en 2016.

M. JOHN BURCOMBE:

540 Alors les augmentations qu'on voit sont sur quoi ?

M. PIERRE TREMBLAY:

545 On voit, bien ici, il faut faire, ici on est sur, ça a l'air impressionnant, c'est un chiffre, d'ailleurs le chiffre est pas indiqué parce qu'encore là c'est toujours un problème de jeu d'échelles et de grosseur de caractères, mais ici c'est que la route étant reconstruite, on voit en vert en dessous une diminution et en rouge une augmentation qui est équivalente par-dessus, la largeur de la bande si on veut ici, essentiellement c'est à peu près la même chose. Ici on voit en rouge une légère... une augmentation de l'ordre de 1940 sur l'autoroute ici, et comme la sortie Greene, l'entrée Greene n'existerait plus, après la région 550 de Atwater, on se retrouve avec 900 de moins sur l'autoroute Ville-Marie rentrant en ville.

555 Mais ce sont des variations généralement dans le réseau local qui montrent... c'est des différences quand même, certaines sont significatives, comme le 600 sur Saint-Jacques, mais là on est à 180, 200, ce sont des très petits chiffres, parce que c'est sur 3 heures, donc si vous l'amenez, divisez à peu près par 3 : à l'heure, ça fait pas des grosses variations et c'est à la limite, là, quand même, de la capacité d'estimation du modèle.

560 Il faut comprendre que les modèles sont faits pour analyser des flux sur les grands éléments du réseau, sur les éléments majeurs.

M. JOHN BURCOMBE:

565 Mais vous pouvez nous montrer tout le projet, tout...ce diagramme pour toute la grandeur du projet ?

M. PIERRE TREMBLAY:

570 Oui, on pourrait faire un *pan*, admettons aller chercher la fenêtre à gauche et tout ça, on pourrait se promener là-dedans ; malheureusement, on peut pas faire ça ici, parce que ça prend des ordinateurs spéciaux pour faire ça. Mais si on nous demande de produire une série de planches, on pourrait éventuellement le faire.

M. MICHEL GERMAIN, président:

575 Monsieur Burcombe, ce qui vous intéresse ça serait 2016 ?

M. JOHN BURCOMBE:

580 Si je comprends bien, ça c'est une augmentation de la circulation sur le 720, c'est
ça ?

M. PIERRE TREMBLAY:

585 Ici, oui. En fait, il y a, oui, il y a une augmentation ici, mais après ça, après...à cause
du rééquilibrage, compte tenu de la fermeture de l'accès Greene ici, ça vient s'amortir, si on
veut, et finalement, au net, ici il y a des diminutions pour le dernier segment de l'autoroute
Ville-Marie.

M. MICHEL GERMAIN, président:

590 Donc, vers le centre-ville il y a une diminution, légère, mais...

M. PIERRE TREMBLAY:

595 Vous voyez ici sur Atwater, il y a une légère augmentation ici, parce que le fait de
Greene qui n'est plus là, bon, ça reporte du trafic un peu sur le réseau local ici. Si on allait
plus à l'ouest de l'échangeur, mais on peut pas y aller ici, mais on verrait des diminutions,
par exemple, dans le réseau local du côté de la rue Saint-Jacques et puis tout ça.

M. JOHN BURCOMBE:

600 D'accord, alors il faut attendre la figure au complet pour être en mesure de
commenter, effectivement.

M. MICHEL GERMAIN, président:

605 Alors, idéalement, ce serait quoi, avoir une figure centrée sur - si c'est possible une
figure qui est centrée - à moins que ce soit plus qu'une figure, mais centrée autour de
l'échangeur Turcot, puis on verrait les comportements, les changements de comportements
610 autour de l'échangeur, c'est ça que vous voudriez avoir ?

M. JOHN BURCOMBE:

615 Oui, et dans la section LaVérendrye aussi, des grands changements dans ça.

M. MICHEL GERMAIN, président:

Alors est-ce qu'il serait possible de nous faire...

620

M. PIERRE TREMBLAY:

Oui, on va voir, effectivement, ce serait une mosaïque de fenêtres comme ça . Parce que si on rentre tout ça sur une feuille 8 1/2 X 11, tout ce territoire-là, on serait pas capable de lire rien. Alors il va falloir faire une série de planches.

625

M. MICHEL GERMAIN, président:

4-5 planches, que quelqu'un peut voir assez bien, faire le tour, autour de l'échangeur, ce serait possible ?

630

M. PIERRE TREMBLAY:

Oui, oui, on peut s'y attaquer, prendre quelques jours pour produire.

635

M. MICHEL GERMAIN, président:

Très bien. Ça vous va, Monsieur Burcombe ?

640

M. JOHN BURCOMBE:

Oui, mais c'est comme plusieurs autres documents, Monsieur le Président, on dit que nous allons les déposer prochainement dans une semaine, peut-être dans deux semaines, mais au moment où ils seront déposés, on n'aura pas la possibilité de demander des questions supplémentaires.

645

M. MICHEL GERMAIN, président:

C'est un peu ça le problème. Parce qu'on voit que c'est pas des figures qui se génèrent instantanément, donc c'est des figures qui ont été produites pour la journée même où la question à l'origine avait été posée, donc il y a un délai de quelques jours. Mais disons que pour avoir accès à l'information le plus vite possible, bien, pour l'instant on va dire déposer les figures, ça devrait répondre à ça.

650

655

Ce qui est expliqué, quand même à plusieurs reprises dans les transcriptions, il a été question d'autres secteurs au courant des séances où il y avait des explications qui étaient fournies pour dire pourquoi il y a des variations, donc dans les transcriptions on retrouve énormément de renseignements, d'explications quand même sur les modifications de trafic. Donc, vous pouvez vous référer aux transcriptions parce qu'on a eu au moins 5, 6 ou 7 questions.

660

Oui, Monsieur Dubé ?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

665 Monsieur le Président, essentiellement on m'informe qu'au niveau des changements
sur le réseau local, il y a que la rue Saint-Jacques et la rue de l'Église sur la Côte-Saint-Paul
où il y a des variations qui sont, comme Saint-Jacques c'est moins 600, essentiellement une
réduction de moins 600, et sur de l'Église...donc, essentiellement on pourrait préparer
effectivement une carte qui présente l'ensemble, on verrait des très petits chiffres un peu
670 partout, là, donc, essentiellement à part pour le secteur de la rue Saint-Jacques où il y a une
diminution significative et pour la rue de l'Église aussi où il y a une diminution significative
associée au fait qu'on a construit des bretelles de l'autre côté dans le secteur industriel
Cabot dans Côte-Saint-Paul.

675 Donc, je pense, qu'essentiellement pour le bénéfice de monsieur Burcombe, c'est
peut-être ces deux secteurs-là qui sont plus pertinents ; les autres secteurs, essentiellement
ça va se traduire par une série de très petits chiffres, donc des variations insignifiantes.

M. MICHEL GERMAIN, président:

680 Parce qu'il y a eu des questions spécifiques sur quelle était la cause des variations
dans les secteurs où il y avait des variations ; donc, on retrouve les réponses dans les
transcriptions, Monsieur Burcombe.

M. JOHN BURCOMBE:

685 D'accord. Mais comme je dis, ça souligne le problème où on aurait ...une fois qu'on
voit les nouveaux documents, si on a des questions, on n'a pas de moyens de demander
des questions là-dessus.

M. MICHEL GERMAIN, président:

690 C'est pas que je veux pas que des gens renvoient des questions, ma crainte
c'est...pour pas que ça devienne un processus itératif qui se poursuit à ce moment-là,
question-réponse, question-réponse, question-réponse... Regardez, demandons au
695 ministère, si vous avez un problème, je ne m'engage pas, mais si vous avez des bonnes
questions, soumettez-nous-les, on regardera qu'est-ce qu'on peut faire, mais je veux pas
que ça devienne un processus sur un mois, un mois et demi de temps, où est-ce qu'il y
aurait des échanges par courrier inter-parties.

700 Mais regardez, si vous avez un problème, communiquez avec nous, Monsieur
Burcombe. On va au moins considérer votre question.

M. JOHN BURCOMBE:

705 D'accord. Alors j'ai toute une série de questions, je sais pas si vous pensez finir ce soir ou c'est quoi la situation ?

M. MICHEL GERMAIN, président:

710 Il est prévu, parce que, disons que déjà beaucoup de questions ont été posées deux, trois, quatre fois, on voit que dans certaines questions les gens ne sont pas satisfaits de la réponse, parce qu'à un moment donné c'est la réponse qu'on peut obtenir. Mais comme je vous ...j'ai annoncé donc on finit ce soir, mais nous permettons aux gens de nous envoyer des questions par écrit jusqu'à mercredi midi. À ce moment-là, on va les acheminer avant la fin de la semaine prochaine au promoteur.

715

M. JOHN BURCOMBE:

720 D'accord. Alors sur un autre *transparent* qui a été déposé hier. Suite à hier soir, c'est le carrefour des échanges commerciaux Québec/États-Unis, c'était une des clés, le nom de camion... je crois, c'est ça. Alors je remarque que ces informations datent de 1999, c'est-à-dire il y a 10 ans, est-ce qu'on a rien de plus récent ?

M. MICHEL GERMAIN, président:

725 Monsieur Dubé ?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

730 Monsieur le Président, j'aimerais demander à madame Geneviève Côté, chef du Service de la planification, de répondre à la question de monsieur Burcombe.

MME GENEVIÈVE CÔTÉ:

735 Non, on n'a pas présentement de données plus récentes de disponibles. Il y a une enquête qui a été...ça c'est issu d'une enquête réalisée en 1999 avec Transport Canada et en fait l'ensemble des provinces, mais surtout le ministère de l'Ontario.

740 Il y a eu une nouvelle enquête réalisée en 2006-2007, les données sont présentement en train d'être validées, puis elles sont attendues, je dirais, la fin de l'année . Donc, on n'a pas aucune donnée disponible sur le transport interurbain de camions, en fait, au Canada, de plus récentes que celles-là, avec une vue d'ensemble, une enquête O-D qui ceinture à tous les endroits stratégiques, tous les postes frontaliers au Canada, mais en particulier le Québec, puis ceinture l'ensemble des régions du Québec, on n'a pas ça, non.

M. MICHEL GERMAIN, président:

745

Donc, on aurait une nouvelle enquête de type de celle de 2003 pour la fin 2009 ?

MME GENEVIÈVE CÔTÉ:

750

Oui, il y en avait eu une en 93, il y en a eu une en 99, puis une qui s'est étirée sur deux ans, 2006-2007, qui est présentement en traitement.

M. MICHEL GERMAIN, président:

755

Monsieur Burcombe ?

M. JOHN BURCOMBE:

760

D'accord. Aussi on a indiqué qu'on va faire un suivi de la qualité de l'air pendant les travaux, alors ce suivi sera effectué comment ? Est-ce qu'on va installer une station d'échantillonnage ou comment, quelle autre façon peut-on faire le suivi ?

M. MICHEL GERMAIN, président:

765

Monsieur Dubé ?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

770

Le programme de suivi dans ses détails reste à élaborer, mais, effectivement, on va devoir implanter des stations pour la qualité de l'air, le nombre et la position, etc., tout ça c'est pas encore défini à ce stade-ci du projet.

M. MICHEL GERMAIN, président:

775

Monsieur Burcombe ?

M. JOHN BURCOMBE:

780

J'espère....est-ce qu'on vise à installer ces stations maintenant ou bien avant le commencement des travaux afin d'avoir une base de comparaison ?

M. MICHEL GERMAIN, président:

Monsieur Dubé ?

785 **M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:**

Les stations vont être installées avant le début des travaux pour avoir une base de comparaison.

790 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Avant, c'est combien de temps ça, avant ?

795 **M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:**

Donc, dès le début des travaux essentiellement pour que...avant que le chantier débute.

800 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Il n'y a pas une période de 6 mois avant les travaux, ce serait quelques semaines avant le début du chantier ?

805 **M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:**

C'est ça.

M. MICHEL GERMAIN, président:

810 Oui, Monsieur Burcombe ?

M. JOHN BURCOMBE:

815 Bon. Un autre *transparent* qui a été montré hier soir, c'était les actions prévues dans le Plan d'action sur les changements climatiques 2006-2012 du ministère du Développement durable, Environnement et Parcs. Je sais pas si on a ce *transparent* ?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

820 Est-ce que vous souhaitez voir l'annexe ou le document ?

M. JOHN BURCOMBE:

Juste l'annexe.

825 **M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:**

L'annexe.

M. JOHN BURCOMBE:

830

Alors ce sera des questions pour le ministère de l'Environnement. Alors on voit des cibles pour l'année 2012, si je comprends bien, les réductions sont uniquement indiquées pour la fin du programme, c'est ma compréhension. Déjà on a eu deux bilans qualitatifs, mais est-ce que le ministère a fait un bilan d'évaluation quantitative pour voir est-ce qu'on est en train d'arriver aux cibles ou non ?

835

Je demande ça suite aux révélations, hier, je crois, concernant le programme fédéral que, effectivement, on ne fait pas grand-chose. On aimerait être rassurés qu'au niveau du plan québécois que la même chose n'arrivera pas. Est-ce qu'on a quelques chiffres pour indiquer qu'on commence à arriver aux cibles prévues pour 2012 ?

840

M. MICHEL GERMAIN, président:

Madame Dallaire ?

845

MME DANIÈLE DALLAIRE:

Je sais qu'il y a des bilans qui sont effectués, moi je les ai pas ici sous la main ; il faudrait que je vérifie auprès des personnes qui sont au Bureau des changements climatiques pour obtenir ces bilans-là.

850

M. MICHEL GERMAIN, président:

Dernièrement, les dernières données du Québec sont sorties pour quelle année ?

855

MME DANIÈLE DALLAIRE:

Les dernières données pour le Québec sont le 2006 et le rapport date de 2008, là, finalement, le temps que tout ça ait été compilé. Ce dernier rapport-là est disponible sur le site internet du ministère, mais les données de 2007 ou 2008, à ma connaissance, ne sont pas encore disponibles.

860

M. MICHEL GERMAIN, président:

Donc, il y aurait un certain délai. Oui, Monsieur King ?

865

M. NORMAND KING :

Il y a des données un peu plus vieilles qu'on a ici dans le rapport annuel sur le transport, qu'on avait publié en 2006, on a fait état du bilan des émissions de gaz à effet de serre et je crois, de mémoire, on voyait qu'entre 90 et 2003, en principe on est supposé baisser de 6% en 2012, mais on avait augmenté de 25% entre 90 et 2005, le bilan était

870

875 plutôt en augmentation de 25% ; ce qui voulait dire que si on voulait atteindre les cibles de 2012, il faudrait réduire de 20% par rapport... mais je peux essayer de trouver le chiffre exact, si vous trouvez que c'est pertinent ou si c'est trop vieux, à votre goût. Est-ce que vous voulez que je regarde ça ?

M. MICHEL GERMAIN, président:

880 On pourra voir, effectivement. Madame Dallaire, spécifiquement pour la demande de monsieur Burcombe vous allez vérifier, mais on peut donner aussi l'adresse pour le bilan québécois de 2006 aussi.

MME DANIÈLE DALLAIRE :

885 Le titre du document c'est *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2006 et leur évolution depuis 1990*, c'est la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère qui publie ce rapport-là ; le dernier, bon, c'est 2006 qui est l'inventaire et le bilan a été publié en 2008.

890 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Et vous allez vérifier s'il y a une évaluation intérimaire qui existe, à savoir est-ce qu'on est en voie d'atteindre les cibles de 2012 ?

895 **MME DANIÈLE DALLAIRE :**

Des années plus récentes qui pourraient être fournies, oui.

900 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Vous allez vérifier ça ?

905 **MME DANIÈLE DALLAIRE :**

Oui.

M. MICHEL GERMAIN, président:

910 Monsieur Burcombe ?

M. JOHN BURCOME :

915 Oui, Monsieur le Président, c'est pas l'inventaire que je cherche, j'ai pris connaissance du plus récent inventaire, mais c'est spécifiquement concernant le plan, il y a

toute une liste de cibles, chaque action, je veux connaître quel pourcentage de chaque action est réalisé.

M. MICHEL GERMAIN, président:

920

Alors Madame Dallaire va vérifier si l'exercice a été fait pour ce plan-là, outre le bilan 2006, elle va vérifier s'il y a d'autres choses, c'est ce qu'on a convenu.

M. NORMAND KING :

925

Alors l'information que je peux partager avec vous en ce moment, c'est finalement, c'était un bilan au niveau canadien qui a démontré qu'en 2005, les émissions de GES avaient augmenté de 25%, et on a aussi, j'ai d'autres données, le bilan des indicateurs de l'état de l'environnement pour la période 2003-2006 produit par le Conseil régional de l'environnement en collaboration avec la Ville de Montréal démontre que les émissions de GES liés à la consommation d'essence ont augmenté de 6.5% entre la période 99-2002 et 2003-2006 ; et l'Inventaire canadien des gaz à effet de serre pour 2007, publié par Environnement Canada, c'est disponible sur le site Web en ce moment, démontre que l'augmentation se poursuit, en effet ces émissions au Canada ont augmenté de 4% en 2007 par rapport à 2006.

930

935

Pour le secteur du transport, toujours au niveau canadien, l'augmentation de 37.5% des émissions de GES au Canada entre...donc, je recommence pour être sûr que c'est compréhensible. Pour le secteur transport au Canada, entre 90 et 2007, il y a eu une augmentation de 37.5%, et c'est dû surtout aux augmentations associées aux camions légers, à l'essence et aux véhicules lourds à moteur diesel.

940

M. MICHEL GERMAIN, président:

945

Très bien, je vous remercie. Mais je saisi bien la demande de monsieur Burcombe, je présume que monsieur Burcombe a déjà lu, comme il l'a mentionné, le bilan 2006, or il a dû rechercher l'information à savoir, est-ce qu'il y avait eu des évaluations sur le bilan intérimaire, il n'en a pas trouvé sur internet, sur le site du ministère. Alors je présume que c'est l'exercice que vous avez fait, Monsieur Burcome.

950

Monsieur Burcome veut voir est-ce qu'il y a un exercice qui est fait récemment concernant l'atteinte éventuelle des cibles de réduction, qui m'apparaissent à être des cibles relatives, c'est des quantités d'abaissement, pas des quantités absolues. Est-ce que l'exercice est fait pour voir est-ce qu'on commence à avoir des résultats ? Donc, c'est spécifiquement ça que vous allez nous vérifier, Madame Dallaire.

955

Ça vous va, Monsieur Burcome ?

M. JOHN BURCOME :

960 D'accord. Alors je sais pas si on peut avoir la répartition des coûts, un document déposé, le DA-19.

M. MICHEL GERMAIN, président:

965 LE DA-19, est-ce que vous pouvez nous le produire à l'écran, Monsieur Dubé ?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

970 Oui, Monsieur le Président.

M. JOHN BURCOMBE:

975 J'aurai une série de questions sur les PPP . Quelle proportion, comment le dire... la partie de ces coûts qui sera effectuée dans partenariat public-privé, c'est quoi ? Quelle partie de ces coûts sera fait par les PPP, c'est uniquement la construction ou quoi ?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

980 Monsieur le Président, les chiffres tels qu'ils sont présentés dans ce tableau-là ne sont pas basés sur une approche PPP ou une approche conventionnelle. Ce que je peux vous dire essentiellement, c'est que l'ensemble des activités immobilières sont réalisées par le ministère, donc 110 millions ; l'ensemble des déplacements de services publics, à l'exception des déplacements de services municipaux, d'égouts, d'aqueducs, donc sont payés aussi par le ministère, donc le Canadien National, le déplacement des voies ferrées ;
985 donc 40 millions directement du ministère au CN qui réalise ces travaux en dehors du PPP.

990 Au niveau des études, il y a une portion de ça qui est en cours, donc depuis qu'on travaille sur le dossier pour réaliser l'avant-projet, l'étude d'impact entre-autres et donc il y a une partie de ça qui est payée, qui est faite immédiatement, donc ce montant-là de 208 millions est réparti de façon séparée entre des travaux qui ont déjà été faits dans le passé et qui vont être faits jusqu'à temps que le partenaire privé l'entente soit signée.

995 Donc, les ouvrages, la décontamination et la construction sont tous inclus dans les travaux réalisés par le partenaire privé, l'inflation aussi essentiellement puisque le partenaire lorsqu'il va nous faire un prix, dans son prix, il va prévoir des montants pour l'inflation pendant la réalisation de ses travaux et le montant d'imprévus. Évidemment, bien, le propriétaire privé il va se prévoir un imprévu, mais qui sera peut-être pas exactement, qui ne correspondra pas à tout ça et, au final, par-dessus ça, ce qui ne figure pas dans le tableau, c'est les coûts d'opération, parce qu'un partenariat public-privé, on sait qu'il y a des coûts
1000 d'exploitation et de mise en service.

1005 Et il y a aussi une portion des travaux au niveau de la construction pour l'année, donc de 2009 jusqu'à la fin de l'année 2010, où on pense faire une portion de travaux en mode conventionnel ; donc, ce montant- là ici pourrait être légèrement inférieur au niveau des travaux qui vont être faits par le partenaire privé, il y en aura un petit peu moins que ce qui est indiqué dans le tableau ici.

M. JOHN BURCOMBE:

1010 Alors ces coûts-là pour la partie PPP, est-ce que je comprends bien que c'est le consortium, une compagnie qui gagnerait le contrat doit faire l'entretien aussi pour une certaine période ; est-ce que ces coûts sont inclus là ou c'était quelque chose d'autre ?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

1015 Le tableau que vous avez là, c'est une estimation des coûts du projet pour l'ingénierie, la construction et les déplacements de services publics essentiellement. Les coûts qui sont dans ce tableau-là, il faut pas essayer de faire une correspondance avec les coûts du PPP, parce qu'essentiellement il y a une certaine discordance entre les deux. Ce qui est prévu dans le PPP c'est la réalisation de l'avant-projet définitif, qui va finalement intégrer l'avant-projet préliminaire, qui va être complété bientôt, et l'intégration des exigences du certificat d'autorisation de réalisation qui va découler du décret de réalisation.

1020
1025 Ce qui est inclus, c'est la construction, la réalisation des travaux et l'opération et les coûts d'entretien pendant la période de 35 ans de durée du contrat et aussi les coûts de réhabilitation s'il y en a qui doivent être faits à la fin de la période de contrat pour nous remettre les infrastructures dans l'état spécifié au contrat. Les coûts de financement aussi.

M. MICHEL GERMAIN, président:

1030 Monsieur Dubé, c'est 35 ans ou 25 ans que vous avez dit ?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

1035 35 ans.

M. MICHEL GERMAIN, président:

1040 35 ans, c'est ça.

M. JOHN BURCOMBE:

1045 Alors je me demande, est-ce qu'on pourrait pas avoir un document plus détaillé de tout ce qui sera inclus dans le PPP, les fonctions qui seront pris par le PPP et les coûts approximatifs ? Est-ce qu'on aura cette information, est-ce qu'on avait cette information ?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

1050 Monsieur le Président, on peut vous déposer les éléments qui sont inclus dans le
PPP, mais l'estimation des coûts en PPP essentiellement qui sont inclus dans le dossier
d'affaire demeurent confidentiels essentiellement parce que les partenaires publics ne
doivent pas être informés de cette estimation-là de nos coûts pour une question de
compétitive et d'équité entre les différents soumissionnaires.

1055 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

1060 Ça, on a compris ça dans le cas de l'autoroute 25, c'étaient les mêmes motifs qui
étaient invoqués en disant le ministère a fait des hypothèses de coûts en vue d'évaluer les
soumissions. Par contre, bon, je pense qu'il serait possible facilement de nous donner ce
que vous attendez du partenaire, donc en mode exploitation et en mode construction, donc
bien éclaircir. Ici, au moins, on a une synthèse des coûts de construction, donc nous dire
quels seraient les blocs reconfirmés sur le tableau, quels seraient les blocs qui seraient
confirmés au PPP, en tout ou en partie. Bon. On pourrait aller avec ça.

1065 Est-ce que ça vous va, Monsieur Burcombe ? Parce qu'on sait que le promoteur va
déjà aller avec la confidentialité au niveau financier pour ce qui est du détail des coûts et,
comme on le sait toujours, ces allégations-là si la commission exige ça, donc le promoteur,
lui, peut contester une demande de la commission s'il y a un préjudice qui est reconnu dans
l'occurrence que cette information-là, si elle est divulguée, fait en sorte que le PPP risquerait
1070 de ne plus fonctionner, donc la commission serait obligée de reconnaître le préjudice.

Alors est-ce qu'un tableau qui regroupe les fonctions du PPP vous satisferait ?

1075 **M. JOHN BURCOMBE:**

D'accord. Mais une autre chose : on indique que ça va durer plusieurs années le
projet, mais est-ce qu'on a un échéancier qui indique les diverses étapes du projet, j'ai pas
vu, je sais pas si on a, est-ce qu'on peut nous montrer un échéancier ?

1080 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Un échéancier des étapes, Monsieur Dubé ?

1085 **M. JOHN BURCOMBE:**

Du projet au complet.

M. MICHEL GERMAIN, président:

Y compris la qualification des partenaires ?

1090

M. JOHN BURCOMBE:

Oui, tout le procédé.

1095

M. MICHEL GERMAIN, président:

Construction et mise en service.

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

1100

On vérifie si on a l'information ici sous un format présentable.

M. MICHEL GERMAIN, président:

1105

Parce que, Monsieur Dubé, dans les journaux récemment, il a été question que le ministère ferait des appels de pré-qualification durant l'été, donc...

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

1110

Effectivement. Au niveau...verbalement je peux vous donner de l'information essentiellement au niveau de l'appel de qualification. Il est prévu de la lancer à la fin du mois de juin 2009. Donc, on va pré-qualifier un certain nombre de partenaires, un certain nombre de consortiums essentiellement, et par la suite, il est prévu de lancer un appel de propositions qui devrait se terminer en octobre, novembre 2010, avec la signature d'une entente avec un des consortiums qui sera retenu pour réaliser le projet en partenariat public-privé. Donc, la date de début des travaux ou d'entrée en fonction du partenaire privé devrait être à la fin de l'automne, début de l'hiver, donc 2010.

1115

1120

Pour le bénéfice de monsieur Burcombe, ce qui est présenté à l'écran, essentiellement, c'est donc les différentes phases de travaux. Et donc la première phase de travaux serait commencée à l'automne 2009, si on obtient toutes les autorisations en mode conventionnel. Ces travaux-là en mode conventionnel s'étendraient jusqu'à ce que le partenaire privé puisse débiter ou prendre le relai, donc à l'automne-hiver 2010, et il poursuivrait cette première phase à l'intérieur de ses travaux et instituer la phase 2, la phase 3 et la phase 4, qui sont indiquées à l'écran.

1125

M. MICHEL GERMAIN, président:

Alors ça vous va pour ce point-là, Monsieur Burcombe ?

1130

M. JOHN BURCOMBE:

1135 Oui. Mais est-ce qu'il y a une différence dans l'échéancier si c'est fait avec PPP ou si c'est fait de façon régulière, parce que si je comprends bien, il y a un certain délai où on reçoit des propositions des partenaires et ça prend un certain temps avant que tout est qualifié, c'est quoi la différence d'échéancier entre un projet si c'est fait en PPP ou si c'est fait de façon dite régulière ou façon qu'on a utilisée dans le passé avec des contrats particuliers ?

1140 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Monsieur Dubé ?

1145 **M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:**

Dans le cas du Projet complexe Turcot, c'est pas l'échéancier qui est, essentiellement... qu'on réalise les travaux de façon conventionnelle ou en PPP, la livraison du projet se fait toujours, donc la mise en service à l'automne 2015 et la finalisation des travaux au cours de l'année 2016, que ce soit en PPP ou en mode conventionnel.

1150

M. JOHN BURCOMBE:

1155 Alors ça, c'est le plus de détails qu'on a sur l'échéancier du projet. Les différentes étapes du projet, est-ce qu'on n'a pas quelque chose de plus détaillé que ça ?

1155

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

1160 Comme je l'ai mentionné, Monsieur le Président, il y a une série de feuillets, au-dessus de 300 feuillets qui expliquent les différentes phases de construction, c'est un peu lourd et donc ça serait essentiellement pas présentable dans le cadre d'une audience, il faudrait déposer l'ensemble de ces documents-là.

1160

M. MICHEL GERMAIN, président:

1165 Ça dépend quels détails vous voulez obtenir. Là on va dans la micro-planification, donc ça donnerait des catalogues. C'est peu pertinent. Mais s'il y a des informations plus précises que vous voulez avoir, il y a sûrement moyen de demander au ministère de nous donner plus de détails. Éventuellement, vous pouvez nous le demander par écrit en disant est-ce que je pourrais avoir telle précision pour telle étape, je pense que ça se poserait très bien et on pourrait l'envoyer au ministère des Transports. Mais vous comprenez, on ne veut pas se mettre à manipuler 300 feuillets ingérables sur internet et qui apportent pas d'utilité fondamentale parce que c'est trop détaillé.

1170

1175 Et si vous voulez avoir plus que ça, dites-nous ce que vous cherchez et on pourra à ce moment-là faire des démarches.

Oui, Monsieur Dubé ?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

1180 Si je peux me permettre de rajouter, essentiellement c'est que cet échancier de planification et ce phasage a pour but pour le ministère d'établir, ce qu'on appelle, le comparateur public, donc, s'il a été fait en mode conventionnel, comment on le ferait et ça permet aussi d'établir le séquençement des travaux, les travaux temporaires et quel serait le
1185 coût pour le ministère de faire ce projet-là selon ce mode-là. Mais essentiellement, le partenaire privé pourra adopter n'importe quel autre mode de réalisation qui permet d'atteindre ces objectifs ou même de devancer les échanciers du projet. Et donc, essentiellement l'information est valide pour la situation actuelle telle qu'elle est perçue par le ministère et n'est pas nécessairement immuable en termes de temps.

1190 Donc, l'information est plus pour s'assurer que le ministère a une idée de ce que ça lui coûterait de le faire en mode conventionnel pour faire un choix éclairé lorsqu'il y aura une offre d'un partenaire privé, autant sur l'échancier que sur les coûts associés à ce mode de réalisation-là.

M. MICHEL GERMAIN, président:

1200 Parce que ce serait pour savoir certaines étapes, parce que, c'est pas un reproche que je fais au ministère des Transports, mais récemment je relisais d'anciens rapports du BAPE et je ne sursautais pas, mais j'étais surpris quand je voyais donc tel rapport sur l'autoroute 50, par exemple, avec un calendrier de réalisation et là, on était 3-4 ans après, et les travaux étaient pas commencés ou en cours.

1205 Donc, c'est fréquent aussi qu'on se retrouve, quand on regarde les projets, que ce soit l'autoroute Cacouna/Trois-Pistoles ou l'autoroute 50 ou même des améliorations sur la route 117, que lorsqu'on regarde ce qui était prévu à l'origine comme calendrier, c'est pas ça qu'on retrouve. On voit qu'il y a souvent des décalages entre ce que le ministère prévoyait et ce qui se passe sur le terrain aussi.

1210 Donc, ça veut pas dire que le ministère, mais on voit des fois qu'il pouvait avoir des problèmes d'expropriation qui retarde les projets, là aussi. Il faut être conscient de ça que c'est assez régulier que les calendriers de projets sont retardés, dans les grands projets, du moins.

1215 Fait que, Monsieur Burcombe, vous pouvez nous indiquer s'il y a des informations plus spécifiques que vous voulez avoir sur le phasage. Parce qu'on a aussi de la

documentation sur le phasage, qui peut être complémentaire à ce qui a été montré là. Mais s'il y a d'autre chose que vous cherchez, indiquez-nous le puis on fera les démarches.

1220 Je vais vous laisser une dernière question, Monsieur Burcombe, j'ai d'autres personnes sur le registre.

M. JOHN BURCOMBE:

1225 D'accord. Présentement sur le site de Home Dépôt, on fait la récupération de produits pétroliers dans la nappe phréatique et je crois que le bâtiment pour faire ça est effectivement en dessous de l'autoroute, qu'est-ce qui se passerait avec ce bâtiment, ou cette fonction qui est présentement faite par un bâtiment qui est directement en dessous de l'autoroute, qu'est-ce que vous prévoyez pour ce problème de récupération de produits
1230 pétroliers ?

M. MICHEL GERMAIN, président:

Monsieur Dubé ?

1235

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

Monsieur le Président, on est effectivement au courant de la situation, on est en contact avec les gens qui s'occupent essentiellement de cette opération de récupération de phase liquide d'hydrocarbures qu'il y a dans le secteur. Les dernières nouvelles qu'on avait, c'est que les travaux avançaient assez vite et donc comme dans le secteur on va arriver dans quelques années, il y a de fortes chances que les travaux de récupération des hydrocarbures en phase liquide soient terminés.

1245 Si c'était pas le cas, on va aviser et on va prendre les actions requises pour maintenir les installations en place ou encore compléter les travaux en faisant une excavation et en accélérant le processus d'extraction des hydrocarbures en phase liquide.

Toujours est-t-il qu'on est au courant du dossier, on le suit. L'action appropriée sera prise le moment voulu. Je peux difficilement élaborer davantage, il y a une cause devant les tribunaux à ce sujet-là et, en fait, il y un contentieux.

1250

M. MICHEL GERMAIN, président:

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

1255

M. JOHN BURCOMBE:

D'accord, merci.

1260

M. MICHEL GERMAIN, président:

Alors je vous remercie, et n'hésitez pas à nous envoyer des questions par écrit. Je vais inviter madame Judy Negley, s'il vous plaît. Bonsoir.

1265

MME JUDY NEGLEY:

Bonsoir, merci. Je sais que vous préférez ne pas avoir trop de préambule, mais je voulais faire mention du fait que j'ai, bon, quand même, beaucoup de respect et d'admiration pour la capacité des commissaires d'absorber toute cette information et aussi demander certaines questions très pointues qui nous dépassent, en bref. Et que c'est un vrai marathon d'endurance physique et intellectuel. J'apprécie beaucoup tout le respect, puis le professionnalisme de votre équipe. Alors merci. Puis pareillement pour les gens du MTQ que j'ai pu connaître avant les audiences, j'ai quand même beaucoup de respect pour leur implication et leur travail.

1270

1275

Par contre, j'ai néanmoins quelques questions vis-à-vis de procédures au niveau du BAPE. Entre autres, pour vraiment comprendre premièrement si les documents que nous avons demandés, quand est-ce qu'ils seraient mis à la disposition du public et est-ce qu'il y aura suffisamment de temps d'absorber les documents et est-ce qu'il y aura une autre période de questions une fois que ces documents sont reçus ? Parce que nous avons pas accès en ce moment.

1280

M. MICHEL GERMAIN, président:

Les procédures, comme on l'expliquait un petit peu hier après le dîner, donc en début de séance. Il peut avoir de l'information qui est incomplète, on essaie d'accommoder les gens pour faire progresser le dossier. Bien entendu, on essaie de faire diligence pour faire en sorte que l'information soit disponible le plus tôt possible pour les gens. Bien entendu, le BAPE est contraint par des mandats, donc qui sont d'une période de 4 mois, petit mandat ou gros mandat, c'est 4 mois. C'est ça qui rend les choses...bon, la procédure est ainsi faite, il n'y a pas de différence de délai accordé que ce soit un petit ou un grand mandat.

1285

1290

Donc, on doit composer à l'intérieur d'un délai de 4 mois, donc c'est-à-dire qu'on commence l'audience par la première partie et la deuxième partie d'audience sert à entendre les positions des gens. C'est évident que si dans la première partie on a réussi à aller chercher beaucoup d'information, tant mieux, les gens peuvent se positionner ; maintenant, s'il y a des informations qui sont pas accessibles, encore une fois, c'est pas un motif pour le BAPE, ah, bien là on peut pas.

1295

1300

Il faut bien comprendre que la ministre pourrait, en théorie, même confier un mandat au BAPE avant qu'il y ait une étude d'impact de sortie. Il n'y a pas d'obligation de recevabilité

1305 d'étude d'impact, la ministre n'a pas à attendre une recevabilité, en théorie, pour confier un mandat au BAPE.

1310 Donc, l'idée du BAPE c'est de permettre un débat public en fonction de l'information qui est relativement accessible, c'est évident que moins qu'il y a d'information, plus il y a un potentiel d'incertitude. Donc, c'est là qu'on reçoit entre autres, donc ça peut avoir une influence sur les mémoires et bien entendu, ça peut avoir une influence sur le rapport de la commission.

1315 Donc, on va faire notre gros possible pour réussir à rendre l'information disponible très rapidement. On est conscient, ça fait des années, que les délais pour permettre aux gens de réagir, parce que les délais légaux sont de 21 jours, dans ce cas-ci, bien, on va laisser une trentaine de jours au gens. Donc, on essaie d'en laisser un peu plus, mais on est quand même contraints avec les procédures.

1320 C'est ce que je peux vous dire à ce stade-ci. On essaie d'accommoder, mais on est conscients que la procédure n'est pas parfaite, mais c'est pas nous qui la contrôlons, le législateur a décidé que c'était comme ça, il y a plusieurs années, c'est-à-dire l'assemblée nationale. Donc, on va essayer de vous accommoder le mieux possible.

1325 Mais il reste qu'on ne pourra pas permettre des questions. Des réactions, par contre, les gens pourront réagir par l'entremise des mémoires et soulever devant la commission les incertitudes qu'ils anticipent en fonction de l'information accessible. Et la commission va analyser cela ; souvent les rapports du BAPE disent, bon, à tel endroit il y a une lacune, il y a des questions sans réponse, donc un rapport du BAPE fait souvent régulièrement état de zones qu'on pourrait appeler «grises» ou de zones d'incertitude et dit il faudrait compléter l'information sur tel point pour être capable d'appliquer des bonnes mesure ou les bonnes solutions. C'est un peu comme ça.

1335 Alors c'est un peu comme ça. La ministre, elle, quand elle reçoit le rapport, la ministre de l'Environnement du ministère, il peut s'écouler des mois. Je vais donner un exemple, je ne veux pas présumer de rien, je suis pas allé dans le détail, mais sur un dossier de l'autoroute 50, l'audience publique a eu lieu en 1997 et, si je me souviens bien, le décret d'autorisation a été accordé en, je crois, que c'est en 2006 ou en 2007. Donc, ça veut pas dire qu'il y a eu des questions-réponses envoyées à tous les mois, mais c'est clair qu'on peut présumer qu'il y a eu beaucoup d'échanges d'information et ça a amené des révisions du projet, qui fait que le processus donc de questions-réponses entre le ministère des Transports et le ministère du Développement durable a été beaucoup plus long que le processus du BAPE.

1345 Donc, on voit un peu que le BAPE intervient à une étape. Mais il se produit beaucoup de choses aussi après, et que le rapport du BAPE peut avoir une influence aussi sur la suite des choses. Alors il faut le voir comme ça. Donc, le rapport du BAPE est comme un peu une photographie qui arrive sur l'état d'un dossier ; il faut pas présumer que le

dossier va être autorisé un mois après le rapport du BAPE. Ça peut prendre dans certains cas, ici, je pense que c'était 9 ans.

1350

Alors est-ce que vous avez des questions ?

MME JUDY NEGLEY:

1355

Oui, bien, j'aurais encore une autre question vis-à-vis du processus plutôt. Je sais, j'ai remarqué que sur l'internet vous aviez mis en ligne les enregistrements des audiences, ce qui est vraiment formidable, encore très long pour peut-être la personne moyenne de vouloir l'entendre, mais quand même...et je sais que vous avez des traductions simultanées pour les personnes qui sont anglophones ici, mais ils me semblent pas disponibles sur ligne. Est-ce que les personnes désirant une copie de l'enregistrement de la traduction...

1360

M. MICHEL GERMAIN, président:

En anglais ?

1365

MME JUDY NEGLEY:

...aurait accès à ces informations ou à ces enregistrements pour pouvoir tout comprendre dans leur propre langue ?

1370

M. MICHEL GERMAIN, président:

Très bien. Je ne voudrais pas commettre d'impair. On avait prévu, madame Howey, qui est notre conseillère en communication, nous avions prévu avec les gens de la traduction, mais par contre je vais vérifier quelles séances ont été traduites parce que nous avons des contraintes. Notre objectif en premier était d'avoir des traducteurs pour toutes les séances, donc il y a un certain nombre de séances qui ont pas été traduites parce que les traducteurs n'étaient pas disponibles ; on pouvait les avoir le soir.

1375

1380

Donc, au niveau en anglais, madame Howey, vous pouvez confirmer que...donc, les séances en soirée vont pouvoir être écoutées en mode audio sur notre site internet, par contre ça prend une assez bonne connexion, en tout cas, j'imagine, j'ai pas fait les vérifications. C'est qu'on a deux modes de branchement, il y a un mode de branchement pour ceux qui ont des meilleures connexions, mais il y a quand même peut-être 30% de la population qui a pas un branchement haute-vitesse, on a un autre mode d'écoute aussi pour permettre que le maximum de gens puissent écouter sur internet.

1385

1390

Donc, bien entendu, il y a un nombre maximal de branchements simultanés qu'il peut y avoir, donc des fois ça peut arriver que si plein de monde se branche, une personne est pas capable de se brancher, mais elle peut réessayer plus tard. Donc, c'est le moyen que nous avons prévu pour accommoder les gens.

MME JUDY NEGLEY:

1395 D'accord, si je comprends bien, la version traduite sera mise en ligne aussi, les versions qui sont traduites ?

M. MICHEL GERMAIN, président:

1400 Malheureusement, pas à toutes les séances, on aurait souhaité faire pour toutes les séances, mais faute de traducteurs dans l'après-midi, on ne peut pas le faire.

MME JUDY NEGLEY:

1405 Alors pour mes questions vis-à-vis du projet, je sais qu'il y a eu beaucoup de questions vis-à-vis de la qualité d'air, le bruit, etc., je me suis demandé dans quelle catégorie se trouvent tous les impacts de vibration, de tremblement. Parce qu'en ce moment la Ville est en train de refaire les égouts de chez moi qui est au coin de Cazalais et Desnoyers, justement les maisons qui vont être expropriées, donc nous avons un bon petit avant-goût de qu'est-ce que ça va avoir l'air d'être en chantier, bien que ce chantier est petit comparé. 1410 J'étais à la maison en train justement d'écouter les enregistrements et ma maison vibrait. Je vibrais à cause de la machinerie qui concassait le pavé.

Alors quelles seraient les vibrations envisagées par la démolition d'une infrastructure comme l'échangeur Turcot ?

1415

M. MICHEL GERMAIN, président:

Monsieur Dubé ?

1420

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

Il y a des exigences contractuelles, essentiellement des clauses qui sont prévues au *Cahier des charges et devis généraux*, qui est un document disponible essentiellement aux Publications du Québec.

1425

Donc, dans le *Cahier des charges et devis généraux*, l'entrepreneur doit respecter une intensité de vibration maximale au périmètre de certains bâtiments surtout lorsqu'il fait des activités comme du dynamitage ou de la compaction. Et de façon à ne pas dépasser ces seuils-là, il doit instrumenter certains sites spécifiques le long du chantier ou à proximité des maisons pour s'assurer de ne pas dépasser ces seuils-là, dans un premier temps. 1430

Donc, l'entrepreneur a une obligation de ne pas dépasser certains seuils connus d'ondes sismiques de vitesse d'ondes sismiques, qui pourraient causer des dommages à des bâtiments.

1435

Maintenant, avant d'entreprendre les travaux, une des études qui va être faite, c'est justement le relevé photographique et la documentation de chacun des bâtiments au périmètre du chantier pour relever les fissures existantes. Essentiellement c'est une activité qu'on fait pour la plupart des grands chantiers afin d'éviter au ministère, c'est une façon aussi de se protéger essentiellement, éviter des réclamations associés à...des réclamations qui ne seraient pas justifiées envers le ministère. Parce qu'on sait qu'on est dans un secteur où les bâtiments sont assez âgés et on ne veut pas se retrouver avec une série d'appels quelques jours après le début du chantier pour faire réparer des fondations qui étaient déjà endommagées avant de commencer les travaux.

Donc, essentiellement il y a un relevé préalable des fissures sur les bâtiments et, par la suite, il y a un contrôle prévu à l'intérieur des documents contractuels que l'entrepreneur doit respecter au niveau des chantiers.

M. MICHEL GERMAIN, président:

Par contre, c'est ça, vous avez répondu en grande partie axé sur d'éventuels dommages aux bâtiments, effectivement, ça peut arriver souvent dans des circonstances où on n'entend pas les travaux au niveau audible, mais on peut sentir régulièrement des vibrations basse fréquence, notamment quand il y a des chocs qui sont donnés.

Est-ce qu'il existe, je suis pas sûr d'avoir bien compris, est-ce qu'il existe des normes sur les vibrations basse fréquence à ne pas dépasser pour des fins de qualité de vie ?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

Monsieur le Président, on ne parle pas ici de fréquences audibles, on parle d'ondes sismiques mesurées par un géophone ou un appareil sur le sol qui mesure les ondes dans le sol qui sont tout à fait inaudibles, effectivement. Et donc il existe, le *Cahier des charges et devis généraux* du ministère des Transports pour les travaux routiers spécifie les exigences à atteindre au niveau des ondes sismiques dans le sol qui ne sont pas audibles et l'instrumentation requise pour surveiller ça.

M. MICHEL GERMAIN, président:

Les accélérations à ne pas dépasser. Mais est-ce qu'il y a des limites en fonction pour ne pas déranger les gens ? Est-ce que c'est des limites qui sont respectées, dans la zone résidentielle, par exemple, est-ce que c'est plus suivi, plus sévère qu'en zone industrielle ?

1475

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

Il faudrait que je fasse la vérification. Essentiellement est-ce qu'entre le niveau perceptible et le niveau bâtiment, et je suis pas certain que j'ai un spécialiste disponible ici sous la main pour répondre à cette question-là, mais on pourra répondre par écrit.

1480

M. MICHEL GERMAIN, président:

Du côté du MDDEP, est-ce que le ministère c'est le genre de chose qu'il surveille ou qu'il pose des conditions de suivi des vibrations de basse fréquence ?

1485

MME DANIÈLE DALLAIRE:

Mais habituellement le devis que le MTQ propose suit le respect des normes USBM, qu'on appelle, *United State Bureau of Mines*, si je me trompe pas. Ce sont des normes qui sont reconnues au niveau international, donc qui sont satisfaisantes à notre point de vue.

1490

Habituellement on ne met pas de conditions au décret, relativement aux normes, probablement, justement, parce que le MTQ utilise des normes qui sont reconnues au niveau international. Mais il faut préciser que ces normes-là ont un but de protéger les structures et non nécessairement le confort des humains, si on veut.

1495

Mais... c'est ça. On peut ressentir une vibration, un humain peut ressentir cette vibration-là sans qu'elle soit nocive pour lui.

1500

M. MICHEL GERMAIN, président:

Ce que je comprends, dans une situation où c'est peu normé, ça veut dire que c'est plus difficile à contrôler, ça voudrait dire que ça serait en fonction de plaintes. Alors il faudrait qu'il y ait de bons mécanismes, si des gens sont incommodés par des vibrations à basse fréquence récurrentes, qu'ils puissent rapidement signaler cet inconfort-là.

1505

Monsieur Dubé ?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

1510

Juste pour souligner que dans le secteur, il y a un passage assez intense de trains de marchandises qui génèrent en soi beaucoup de vibrations au niveau des sols, et donc, effectivement, ça pourrait ne pas être évident de distinguer entre ce qui est train de marchandises versus le chantier en termes d'impact. En fait, c'est un élément additionnel d'information qu'on voulait souligner.

1515

M. MICHEL GERMAIN, président:

Parce que le dynamitage est facilement reconnaissable.

1520

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

Il n'y a aucun dynamitage de prévu.

1525

M. MICHEL GERMAIN, président:

Si, par exemple, il y avait, c'est vrai qu'on parlait de la cour Turcot, mais effectivement s'il y avait des piles qui étaient posées, ça peut, effectivement, générer des vibrations, pas audibles, mais perceptibles.

1530

MME JUDY NEGLEY:

En plus du bruit.

1535

M. MICHEL GERMAIN, président:

Sur de très grandes distances. C'est des gens qui ont assisté à la pose de piles dans l'argile, ça fait quand même une certaine vibration, surtout des fois en milieu marin c'est très, très bruyant et ça fait beaucoup de vibrations.

1540

Donc, ça serait important, ça veut dire, à ce moment-là qu'il y ait de bons mécanismes de suivi et de traitement des plaintes.

Oui, Madame Negley ?

1545

MME JUDY NEGLEY:

Bien, juste pour réitérer que les travaux d'égouts qui ont commencé à peine lundi et qui commencent à 7h00 du matin, terminent à 5h00 du soir, et qui vont aller pendant deux mois cet été, moi-même qui ai quand même une certaine éducation, je me sens un peu en questionnement : À quoi ça sert de se plaindre à la Ville même si le bruit, les vibrations dépassent les normes ? Puis on parle pas d'une chaise-massage là, on parle d'un verre d'eau où l'eau déborde sur le bureau parce que les vibrations sont assez fortes.

1550

1555

Et ça, c'est seulement quand une machine perce le pavé dans la rue. On parle pas d'une structure, de je sais pas combien de pieds, qui va être démolie. Donc, il est difficile d'imaginer que des gens pourraient endurer 24 heures sur 24, 7 jours par semaine, pendant plusieurs années de ça.

1560 Et je me demande si le DSP aurait un avis sur l'impact psychologique de non
seulement le bruit, la qualité d'air et les vibrations, tout en même temps, à long terme et quel
est l'impact sur la population en général et sur les populations dites vulnérables qui sont soit
de personnes ayant des problèmes de santé physique ou mental et qui vont falloir vivre ça ?

M. MICHEL GERMAIN, président:

1565 Monsieur King ?

M. NORMAND KING:

1570 Oui, mon premier élément de réponse, mais ça va peut-être exiger un peu plus de
recherche de ma part sur les vibrations. La question des vibrations est bien étudiée en milieu
de travail. Il y a deux types de vibrations qui sont étudiées, c'est d'abord les vibrations
transmises aux mains, aux bras, par des outils portatifs. Ça c'est pas quelque chose qui
nous concerne au moment où on se parle. Puis les vibrations de basse fréquence
1575 transmises au corps entier chez les opérateurs de machinerie lourde, camion, etc.

En ce qui concerne des... c'est parce que quand on regarde, mettons, les questions
du bruit, il y a la question du bruit en milieu de travail et la question du bruit environnemental
ou bruit communautaire et il existe une multitude de données pour les deux types de bruit.
1580 Alors on peut distinguer le bruit en milieu de travail qui est relié à des pertes d'audition et le
bruit communautaire qui a plus d'autres effets, je vais y revenir dans deux secondes.

Pour les vibrations, à ma connaissance, au moment où on se parle, je n'ai vu aucun
document qui traite la question des vibrations communautaires, si on veut, ou
1585 environnementales. Mais je m'engage dès demain à regarder ça avec mes collègues et si je
trouve la moindre littérature, elle va être partagée avec vous pour que ça puisse être mis sur
le site du BAPE bien avant le 15 juin. Ça, c'est, comme je dis, j'en connais pas de
documentation à ce sujet-là, mais on va faire les recherches et on va partager ça avec vous.

1590 Pour les impacts sur la santé mentale, le plus de documentation existe au sujet du
bruit, au sujet bruit, vibrations, qualité de l'air, tout ensemble, encore une fois, je n'ai pas
connaissance de documents à ce sujet-là, mais je vais regarder ça aussi.

1595 Mais la question de bruit communautaire et le stress, anxiété, perte de sommeil, c'est
très bien documenté. Je suis en train de me demander, bon, premièrement dans le rapport
annuel 2006, qui est déjà sur le site, il y a une courte section sur le bruit et ses impacts sur la
santé.

1600 Je ne sais pas si c'est suffisant ou si vous voudriez que je dépose d'autres choses
sur le site, parce que déjà, juste pour vous dire l'ampleur de l'information à ce sujet-là
Pollution sonore, il y a quand même deux bonnes pages de documentation sur les impacts

de la pollution sonore sur la santé et pollution sonore environnementale, pas en milieu de travail.

1605 Mais je peux résumer en deux mots nos connaissances à ce sujet. Les trois principaux impacts qui nous préoccupent pour la pollution sonore sont d'abord la perturbation du sommeil et tout ce qui découle de la perturbation du sommeil ; d'où l'importance pour le projet, pendant les travaux d'avoir un respect des heures du début, des heures de la fin et un bureau ou un numéro de téléphone où les gens peuvent appeler en cas de problème. J'ai eu des discussions avec mes collègues au ministère des Transports et c'est très bien indiqué dans l'étude d'impact et lors des rencontres que nous avons eues, ç'a été mentionné de façon explicite qu'effectivement ce genre de mécanisme va permettre aux citoyens de signaler tout problème relié au bruit.

1615 L'autre impact potentiel du bruit, c'est l'interférence avec l'apprentissage, donc pour des garderies et des écoles situées dans des zones bruyantes, ça peut avoir un impact à ce niveau-là.

1620 Le troisième type d'impact possible, c'est des problèmes de maladies cardiovasculaires, surtout hypertension. Actuellement dans le cadre de nos dossiers, nous sommes en train de mettre à jour notre littérature sur ces trois questions-là. Malheureusement, la revue complète ne sera pas prête avant le 15 juin. Mais en gros ce sont les préoccupations reliées au bruit.

1625 Quand on vient pour parler de la santé mentale, maintenant, pas comme un résultat de la perturbation du sommeil, mais il y a un impact direct sur la santé mentale. Il y a des études qui suggèrent une relation entre l'exposition au bruit et, mettons, la prise de médicaments pour diminuer le stress et l'anxiété. Le problème avec ces études-là, c'est qu'elles sont très difficiles à conduire, parce qu'il y a plusieurs variables confondues qui peuvent entrer en ligne de compte, qui rendent des conclusions un peu difficiles. Donc, on est... pour les impacts sur la santé mentale reliés au bruit, on est dans le domaine de ce qu'on appellerait un lien possible, mais c'est pas un lien qui est aussi solide que, mettons, la pollution de l'air et les maladies cardiovasculaires.

1635 Je ne sais pas si vous me suivez au niveau du degré de confiance avec lequel on peut conclure quant à l'existence d'une relation causale, mais pour la santé mentale, c'est suggéré par les études, mais les conclusions qu'on peut tirer sont moins fermes que dans d'autres domaines. Mais c'est tout à fait possible que les gens exposés au bruit puissent développer des problèmes ou avoir des problèmes de stress, anxiété, ça c'est quand même tout à fait assez possible.

1640 Une autre chose pour la perturbation du sommeil dont il faut tenir compte, c'est qu'il faut faire la distinction entre un bruit constant et un bruit d'impact. Donc, pour le Projet Turcot en phase d'exploitation ça va plutôt être un bruit constant que des bruits d'impact, comparativement, mettons, à un dossier comme l'aéroport où on a des décollages de temps

1645

en temps : c'est tranquille, et là, il y a un gros bruit ; donc le bruit d'impact peu être plus nocif au niveau des réveils nocturnes, parce qu'il n'y a pas de bruit, tout à coup il y en a, puis par la suite c'est tranquille encore.

1650 Les bruits d'impact sont importants pendant la phase de construction pendant les heures où le chantier est autorisé, dans le fond, j'ignore...je suis sûr que mes collègues du MTQ pourraient nous répondre là-dessus, c'est quoi les heures d'autorisation pour les travaux pendant la phase de construction et s'il y a des travaux permis pendant la nuit, je crois qu'il y a des mesures d'atténuation qui sont prises pour éviter de dépasser certaines
1655 normes. Parce que ça c'est une préoccupation importante, à notre avis. Est-ce que ça répond à la question ?

M. MICHEL GERMAIN, président:

1660 Oui. Madame Dallaire ?

MME DANIÈLE DALLAIRE:

1665 Ça serait peut-être un complément d'information concernant les vibrations. Là je sais pas c'est quoi exactement les règles au niveau du dépôt d'un document qui n'est pas de nous, mais c'est une référence, en tout cas, que je pourrais donner, c'est un document de l'Institut de recherche en construction, c'est un article d'environ 6 pages, qui parle de vibrations des bâtiments sous l'effet de la circulation. Dans cet article-là on voit comment les vibrations agissent sur ...que la circulation, c'est-à-dire, agit sur les vibrations. On y explique
1670 aussi c'est quoi les facteurs qui influencent les niveaux de vibration, puis entre autres il y a une section sur l'effet des vibrations sur les gens.

Donc, ça pourrait peut-être être un document qui est assez bien vulgarisé, puis d'information.

1675

M. MICHEL GERMAIN, président:

On va prendre en note de référence. Je vous remercie.

1680

MME ANNE-MARIE PARENT, commissaire :

1685 Est-ce que des mesures vont être anticipées au niveau des techniques de construction, par exemple, joints de dilatation ou choix de matériaux pour minimiser les vibrations ?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

1690 Madame la Commissaire, je vais demander à madame Line Gamache de répondre à votre question, parce que je pense qu'elle est plus en mesure de...au niveau des choix de matériaux, je sais qu'on a certains enrobés qui permettent une réduction des émissions, donc l'intensité du bruit, mais au niveau de la mécanique, des matériaux et de la machinerie, je pense qu'il y a d'autres mesures aussi, donc elle peut vous donner plus de détails.

1695 **MME LINE GAMACHE:**

Est-ce que vous voulez parler de la phase d'exploitation ou pendant les travaux ?

1700 **MME ANNE-MARIE PARENT, commissaire:**

Une fois construit.

MME LINE GAMACHE:

1705 Une fois construit. Bon. Je suis pas spécialiste en vibration, mais je peux vous donner quelques renseignements et si c'est pas suffisant je pourrai demander à un collègue qui lui se spécialise.

1710 Ce que je peux vous dire pour réduire les vibrations, c'est sûr que si on réduit le nombre de joints de dilatation sur une structure, s'il n'est plus en structure mais en remblais, déjà à ce moment-là, les vibrations vont être diminuées. Parce que, souvent ça se produit par un choc, donc si un véhicule passe, surtout un véhicule lourd, sur un joint de dilatation, ça peut engendrer, effectivement, des vibrations.

1715 Donc, le fait de construire en remblais devrait réduire les vibrations, mais je vous dirais que là où sont situées les habitations, c'est fort peu probable que les véhicules qui passent dans l'échangeur produisent des vibrations qui sont perceptibles aux habitations, mais n'empêche que la façon de construire devrait réduire quand même ce taux-là.

1720 **MME ANNE-MARIE PARENT, commissaire:**

Les surfaces de roulement, béton versus asphalte, j'imagine que vous allez considérer ça aussi ?

1725 **M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:**

Oui, effectivement, il est suggéré dans certains secteurs adjacents aux secteurs résidentiels peut-être de poser une couche d'enrobé sur les chaussées rigides, justement,

1730 pour diminuer l'intensité du niveau sonore peut-être avec un enrobé ouvert ou un mélange qui permet d'absorber une partie du bruit.

MME ANNE-MARIE PARENT, commissaire:

Merci.

1735

M. MICHEL GERMAIN, président:

Ça vous va, Madame Negley ?

1740

MME JUDY NEGLEY:

1745

J'aurais une question complémentaire vis-à-vis de ça. Avez-vous pris en ligne de compte les personnes qui travaillent la nuit et qui dorment le jour et, bon, les normes ou les niveaux acceptables de bruit, de vibrations, de chocs, etc., pour certaines devraient peut-être s'appliquer jour et nuit, parce que des gens, comme les infirmières qui sont quand même des personnes importantes à la société pour s'occuper des problèmes dans nos hôpitaux vont vivre beaucoup d'inconvénients à ne pas pouvoir dormir et récupérer pendant leur sommeil.

1750

M. MICHEL GERMAIN, président:

Monsieur Dubé ?

1755

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

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

1760

MME JUDY NEGLEY:

Durant la période de construction et pas après.

1765

MME LINE GAMACHE:

1770

Durant la période de construction pour les vibrations, il y a un suivi qui est fait généralement si par exemple on doit planter des pieux, donc ce qui se fait par battage de pieux, donc c'est très bruyant, en fait, ça peut faire des vibrations et pendant la démolition. Les seuils qui sont fixés le sont peu importe qu'on soit le jour ou la nuit. Généralement...bien, la perception pour les gens ça peut varier entre 1 et 2 millimètres/seconde de l'intensité des vibrations, et lorsqu'on fait ce genre de travaux, il y a toujours des appareils qui sont installés pour mesurer ces vibrations-là.

1775 D'ailleurs on va démolir bientôt un pont, le pont Gouin au-dessus de l'autoroute 19, et il y a un suivi qui va être fait de cette façon-là et si on atteint ou on dépasse le 2 millimètres/seconde, il est prévu de réduire l'intensité pour s'assurer que les gens soient pas trop inconfortables... Donc, ça, ça se fait le jour et la nuit.

1780 Pour ce qui est du bruit, il y a des niveaux maximums que l'entrepreneur ne doit pas dépasser le jour, le soir et la nuit. Ces niveaux-là sont basés sur le bruit ambiant qui existe normalement. Bon, je conviens que le bruit de construction ce n'est pas la même chose qu'un bruit d'exploitation, parce que c'est un bruit qui est moins constant. Le jour on peut aller jusqu'à permettre 75 décibels, ça peut être considéré comme étant très élevé, mais en fait ce n'est pas une moyenne du bruit, mais bien un bruit de pointe que l'on mesure sur 30 minutes. Donc, dans les faits c'est pas pendant une heure une moyenne de 75, c'est moins
1785 que ça et ça permet, je vous dirais, depuis que le ministère a institué cette règle-là, on n'a plus de plainte, en fait, mais de toute façon on gère pas les chantiers selon les plaintes, mais ça fonctionne quand même assez bien.

1790 Le jour donc c'est un peu plus permissif que la nuit, mais il faut comprendre qu'il faut quand même laisser quelques latitudes à l'entrepreneur aussi, parce qu'on est aussi sévères le jour et la nuit, bien, à ce moment-là, les travaux très bruyants, il y a un petit peu de difficulté pour les planifier.

1795 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Très bien, Madame Negley, ça vous va ?

MME JUDY NEGLEY:

1800 Est-ce que le DSP aurait un commentaire sur ma question ? Non.

M. MICHEL GERMAIN, président:

Je n'ai pas compris la question ?

1805

MME JUDY NEGLEY:

1810 Au niveau du bruit, vibrations pour ceux qui travaillent la nuit et dorment le jour, bon, quel serait l'impact sur ces personnes-là et l'efficacité de la capacité de faire leur travail, les infirmières, les médecins, d'autres personnes de ce genre ?

M. NORMAND KING:

1815 C'est sûr que quand on travaille sur le quart de nuit, ça peut avoir plusieurs impacts, ça perturbe le rythme circadien, etc. En même temps si on se réfère aux normes de l'Organisation Mondiale de la Santé pour le bruit, les normes de cette organisation-là sont

1820 plus sévères pendant la période nocturne que pendant le jour et le soir, donc les normes de l'OMS, finalement, ne tiennent pas compte du fait qu'il peu y avoir des gens qui travaillent de nuit et dorment le jour. Les normes de l'OMS sont basées sur la majorité, si on veut, et que la période nocturne, normalement, c'est une période plus tranquille, parce que mis à part les travaux de construction sur un chantier, il y a plusieurs autres sources de bruit et en général le jour et le soir c'est plus bruyant que la nuit. La nuit c'est une période plus tranquille à tous points de vue.

1825 Donc, l'OMS n'a pas...et c'est sûr que nous, nos recommandations dans le domaine bruit, sont basées sur les travaux de l'Organisation Mondiale de la Santé. Et l'Organisation Mondiale de la Santé n'a pas jugé bon de tenir compte de cet aspect-là, c'est-à-dire les normes la nuit sont plus sévères que le jour.

1830 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Madame Negley, ça vous va ?

1835 **MME JUDY NEGLEY:**

Oui. Je demanderais si les développeurs, c'est un gros «si», mais si le projet va de l'avant et les normes sont dépassées ou c'est démontré que c'est impossible de respecter les normes pour accomplir le travail, est-ce que le développeur s'engage à relocaliser tous les gens qui sont à proximité autant... bon, les personnes expropriées seront relocalisées, 1840 mais les personnes avoisinantes, est-ce qu'elles auront le même bénéfice si les normes doivent être dépassées ?

M. MICHEL GERMAIN, président:

1845 Les normes imposées...Monsieur Dubé ?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

1850 Le ministère ou le promoteur ne peut pas s'engager à relocaliser tout le monde, mais il peut s'engager à faire tout ce qui est en son pouvoir pour faire respecter les normes.

M. MICHEL GERMAIN, président:

1855 Mais éventuellement si, par exemple, des plaintes arrivaient dépassement de normes, disons que la Ville arrive disant ça respecte pas les conditions du permis en ce qui a trait au niveau de bruit, donc la Ville dit :«Maintenant, cessez vos travaux parce qu'on a reçu des plaintes et il y a dépassement de la norme», qu'est-ce qui arrive ?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

1860 Le cas échéant, l'entrepreneur va devoir revoir ses méthodes de travail et prendre les actions requises pour respecter les normes.

M. MICHEL GERMAIN, président:

1865 Très bien, je vous remercie. Madame Negley.

MME JUDY NEGLEY:

1870 Ça inclut la relocalisation des gens si nécessaire donc dans les quartiers avoisinants affectés par les travaux? Les mesures nécessaires, dont vous parlez, est-ce que ça pourrait inclure la relocalisation si jamais les normes doivent être dépassées?

M. MICHEL GERMAIN, président:

1875 Relocalisation temporaire, pendant une durée des travaux qui seraient très extrêmement bruyants, c'est ça? Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

1880 Je crois pas qu'on ait par le passé fait ce genre d'intervention-là, je pense qu'on intervient plus souvent au niveau de l'entrepreneur pour qu'il corrige ses méthodes de travail ou à la limite crée une enceinte pour pouvoir contrôler le bruit ou même au niveau des vibrations, changer le type d'équipement ou la méthode de démolition ou la méthode de travail pour respecter ces exigences-là.

1885

M. MICHEL GERMAIN, président:

1890 Très bien. Mais reste que s'il y a des plaintes de dépassements de normes, ça veut dire que c'est clair l'entrepreneur devra ou devrait respecter les normes par un quelconque moyen.

MME JUDY NEGLEY:

1895 Est-ce qu'on pourrait expliquer les procédures de qui est responsable; est-ce que la Ville a l'autorité de vraiment demander une cessation des travaux si les normes sont pas respectées?

M. MICHEL GERMAIN, président:

1900 Bien, j'imagine que si la Ville a donné un permis à certaines conditions, la Ville, le représentant de la Ville de Montréal peut confirmer... Pouvez-vous, lorsqu'un permis est donné, à certaines conditions, la Ville a-t-elle les moyens pour faire respecter les conditions?

M. ALAIN TRUDEAU:

1905 J'imagine que la Ville a les moyens, mais je voudrais pas trop m'avancer sur ce domaine-là. Comme je vous l'ai dit il y a deux jours, moi je suis pas un spécialiste en bruit. On nous a remis, par contre, les règlements de trois arrondissements, j'imagine que dans les règlements il y a des normes. La Ville de Montréal et les arrondissements doivent, à tout le moins, s'assurer que ces normes-là sont respectées. Le cas échéant si les normes sont
1910 pas respectées, j'imagine encore une fois, qu'il va y avoir une intervention qui va être faite auprès du promoteur pour que la situation soit corrigée.

Je sais que ce qui a trait aux poussières, par exemple, là la Ville intervient directement, elle peut demander au ministère de faire des corrections. En ce qui a trait au
1915 bruit, je suis moins familier, je pourrais pas vous le dire, mais on peut trouver la réponse et vous la transmettre.

M. MICHEL GERMAIN, président:

1920 Par expérience personnelle, j'ai déjà eu chez moi un refoulement d'égouts, il était tard le soir et le camion est arrivé pour essayer de déboucher ça, quelques minutes après, la police est arrivée, la police a intimé l'entrepreneur de cesser les travaux pour les reprendre pendant la période diurne. Après que la police en nous disant, si vous faites pas marcher vos toilettes de toute la nuit, ça va être correct, donc demain matin ils vont revenir.
1925 Donc, ç'a été vraiment une ordonnance policière qui a été donnée à l'entrepreneur de cesser de faire marcher la pompe.

Donc, par expérience personnelle, donc ça veut dire que les villes ont un certain moyen de coercition sur un entrepreneur, étant donné l'épisode que j'ai déjà vécu. Mais,
1930 j'imagine, bon, les procédures peuvent être différentes d'une municipalité à l'autre.

Alors, si ça vous va, Madame Negley, on peut faire une vérification du côté de la Ville, nous confirmer, est-ce que la Ville a des pouvoirs d'intervention quand ils constatent un bruit excessif? Vous pourriez vérifier ça et on pourra déposer l'information.
1935

MME JUDY NEGLEY:

Serait-il possible d'avoir un engagement, soit de la Ville ou du promoteur, qu'il y a quelqu'un qui est responsable ou que peut-être....un ombudsman ou un *advocate* pour les
1940 citoyens soient nommés?

M. MICHEL GERMAIN, président:

1945

Il existe des procédures municipales, donc on va vérifier du côté de la Ville quelle est la procédure et les pouvoirs de la municipalité quand ils accordent un permis de construction pour faire respecter les normes de bruit, quand il y a bruit excessif. Donc, à ce moment-là, vous pourrez, suite à la réponse, éventuellement dans un mémoire si vous avez des préoccupations, nous en faire part.

MME JUDY NEGLEY:

1950

Est-ce que je pourrais demander une dernière question pour les promoteurs?

M. MICHEL GERMAIN, président:

1955

Allez-y, parce que j'ai plusieurs d'autres personnes à passer, donc je voudrais pas être obligé d'appeler quelqu'un à minuit et demi ce soir. Une dernière question brève, s'il vous plaît.

MME JUDY NEGLEY:

1960

Bon. C'est juste pour savoir si les promoteurs, s'ils comparent le Québec à d'autres parties du monde au niveau de ce genre de travaux majeurs, comment vous vous placez ou comment est-ce que le Québec se place et est-ce que vous êtes conscients d'experts d'ailleurs qui auraient des meilleures suggestions, et est-ce que si des alternatives vous étaient proposées, l'accepteriez-vous?

1965

M. MICHEL GERMAIN, président:

Monsieur Dubé?

1970

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

1975

Tel que mentionné antérieurement, Monsieur le Président, et en réponse à la question de madame Negley, le ministère des Transports a un rapport, essentiellement, qui fait état de chantiers de par le monde, dont certains ont été mentionnés récemment lors de la rencontre avec la DSP et on pourra le rendre public, si vous voulez, pour la commission et pour le bénéfice aussi de madame Negley.

M. MICHEL GERMAIN, président:

1980

C'est très bien. Ça vous va?

MME JUDY NEGLEY:

Pas tout à fait, j'ai pas compris? Est-ce que ça a répondu à ma question?

1985

M. MICHEL GERMAIN, président:

C'est un document qui a rapport avec des chantiers d'envergure, donc qui serait rendu disponible pour montrer l'ampleur de chantiers en milieu urbain, on se comprend, c'est ça.

1990

MME ANNE PELLETIER :

En fait, Monsieur le Président, pour préciser, hier monsieur Jacques Chénier vous a élaboré, expliqué le comparable du complexe Turcot par rapport aux autres projets de réaménagement d'autoroute dans le monde; cette information-là est tirée d'un ensemble de documents que nous allons déposer, donc des études de cas.

1995

M. MICHEL GERMAIN, président:

Qu'on a vus hier, entre autres. Donc, il y a de l'information à cet effet qui va être déposé. Ça vous va?

2000

MME JUDY NEGLEY:

Merci beaucoup.

2005

M. MICHEL GERMAIN, président:

C'est moi qui vous remercie.

2010

Avant d'appeler la prochaine personne, nous allons faire une pause de 15 minutes, donc nous allons reprendre à 21h05.

2015

PAUSE...REPRISE

M. MICHEL GERMAIN, président:

Alors nous allons recommencer. Avant d'inviter notre prochain participant, j'aimerais faire une clarification sur ce que j'ai dit tout à l'heure sur la disponibilité des bandes audio de traduction.

2020

Donc, elles ne seront pas mises sur internet étant donné les droits d'auteur que les traducteurs ont sur ces bandes. Ce qui a été discuté, c'est qu'il y aura possibilité pour des gens qui voudraient pouvoir entendre la bande en anglais de pouvoir adresser une demande

2025

2030 à la commission. Bien entendu, il faut qu'on travaille sur une formule qui va clairement préciser que ces bandes ne sont pas la propriété de la commission, mais la propriété des traducteurs et qu'elles ne peuvent être utilisées directement à différentes fins et, notamment il y aurait aussi un avertissement clair qui est interprété que ce sont des traductions libres, donc ce qui est dit dans la traduction ne primerait pas en aucun temps, donc ce serait des transcriptions officielles de l'audience publique qui sont prises ici en transcription qui priment sur la traduction.

2035 C'est-à-dire s'il y avait une différence d'interprétation, donc la version anglaise n'aurait pas de force étant donné que ce n'est pas une traduction certifiée conforme, c'est une traduction libre. On va travailler sur une formule la plus simple possible d'avertissement officiel qui serait joint à une remise éventuelle d'une bande DVD et on va regarder les modalités exactes.

2040 Donc, c'est ce que je dois préciser. Donc, des bandes audio de la traduction ne seront pas mises sur internet, donc téléchargeables sur un simple clic, par contre ce qui est actuellement la transmission audio sur le Web, qui est en version originale, elle, est disponible. Donc, les séances sont disponibles jusqu'à ce que ce que les transcriptions papier soient disponibles. Alors ça c'est maintenu. Mais pour ce qui est de la traduction en
2045 anglais, alors ça sera les restrictions que je viens d'annoncer. Alors c'est une question de droits de propriété de la part des traducteurs.

Alors maintenant je vais inviter monsieur Francis Lapierre. Bonsoir, Monsieur.

2050 **M. FRANCIS LAPIERRE:**

Bonsoir tout le monde. Donc, je vais y aller avec une question à monsieur Normand King de la Santé Publique.

2055 Donc, si on se fixe un objectif à l'horizon 2016 de réduire le trafic sur la Ville-Marie de 200 000 véhicules, qu'il est approximativement actuellement, je veux pas faire un guerre de chiffres, à environ 95 000 véhicules, soit plus de 50%, en comprenant bien qu'il y aura à ce moment-là un transfert modal vers le transport en commun ou le transport actif, considérez-vous cet objectif comme une approche positive à l'amélioration de la santé publique et de
2060 quel ordre?

M. MICHEL GERMAIN, président:

Monsieur King?

2065 **M. NORMAND KING:**

Oui. Alors, c'est certain que dans nos préoccupations, dans nos priorités de santé publique on privilégie de façon claire un chiffre modal pour diminuer le nombre de véhicules

2070 qui circulent sur la route. Il faut être très clair, parce que ces fois des gens nous perçoivent comme étant, si vous permettez, *antichar*, c'est pas ça du tout. L'automobile est là pour rester, c'est essentiel et il va en avoir. Notre but c'est de diminuer l'espace occupé par l'automobile tout en assurant une mobilité pour tous via d'autres moyens.

2075 Donc, c'est une notion assez simple en santé, l'impact sur la santé d'un problème quelconque dépend de la dose. Donc, tant au niveau sécurité routière, que pollution de l'air, que gaz à effet de serre, l'impact sur la santé varie proportionnellement avec le nombre de véhicules de toutes sortes qui circulent sur les routes. Donc, si on peut effectuer un transfert modal pour qu'il y ait autant de gens qui puissent se déplacer, mais avec des moyens
2080 autres, comme transport en commun, c'est clair que ça contribue à nos objectifs qui visent à améliorer la santé publique de la population.

 Un autre bénéfice qu'on n'a pas beaucoup discuté, c'est aussi avec la promotion du transport actif, ça augmente l'activité physique et ça diminue donc les risques d'obésité et tous les problèmes de santé qui en découlent. Donc, il est clair pour nous qu'on doit viser ces objectifs-là.
2085

 De chiffrer maintenant, c'est sûr ce soir je ne pourrai pas vous chiffrer exactement ce serait quoi l'impact sur la qualité de l'air et les maladies si on passe de 200 000 à 90 000 véhicules. De chiffrer ça, ça serait un travail assez complexe, ce serait avec les mêmes modalisations que le ministère des Transports a déjà utilisées dans les études qu'ils ont déposées, le fameux «ALBAQ». Donc, je ne crois pas être en mesure de chiffrer l'amélioration à court terme, mais c'est clair que des réductions comme ça tombent tout à fait dans nos priorités de santé publique telles qu'énoncées dans notre rapport annuel de
2090
2095 2006.

M. FRANCIS LAPIERRE:

2100 Oui, d'ailleurs, c'est ça. Vous avez mentionné la sédentarité, ça crée donc de l'obésité, des maladies cardiovasculaires, même avec l'exercice physique on peut même diminuer le risque d'Alzheimer et puis ça a aussi un effet sur le diabète, sans compter la pollution, les gaz à effet de serre. Même, bon, au niveau de l'exclusion sociale, bon, on regarde l'abaissement des structures, ça va isoler, ça va couper au niveau des quartiers; puis il y a aussi au niveau, tous ces véhicules-là se rendent au centre-ville, puis on sait que
2105 la majorité des accidents, où est-ce qu'il y a la plus grande quantité d'accidents automobiles c'est au centre-ville, donc si on pouvait diminuer, comme je l'indique, la quantité de véhicules, ça aurait des effets importants; n'est-ce pas?

M. NORMAND KING:

2110 Il est clair pour moi que vous avez lu nos publications, parce qu'effectivement vous soulevez un autre point qui nous préoccupe beaucoup, non seulement pour le projet devant nous, le Projet Turcot, mais l'ensemble des projets qui sont en cours dans la région

2115 montréalaise en ce moment. Un grand nombre de véhicules qui empruntent ces différentes
voies-là se dirigent vers le centre-ville, l'arrondissement Ville-Marie et le nombre d'accidents
de la route varie directement avec le nombre de véhicules-kilomètres parcourus.

2120 Alors le docteur Patrick Morency, en collaboration avec Marie-Soleil Cloutier, a
produit en juin 2005 une distribution géographique des blessés de la route sur l'Île de
Montréal et on voit clairement dans ce document-là, - j'ai déjà déposé des extraits, je me
demande si je devrais voir avec mes collègues, je sais pas si ce serait pertinent que j'envoie
le document au complet pour être déposé sur le site - et on voit que l'arrondissement Ville-
Marie est l'arrondissement où il y a le plus de traumatismes.

2125 Donc, si on a différents projets autoroutiers qui sont en cours en ce moment à
Montréal et les autos qui empruntent ces voies-là se dirigent vers le centre-ville, ce qui va
augmenter le nombre de véhicules qui circulent dans le centre-ville, effectivement, il y a des
risques importants d'augmenter le bilan routier. Ce qu'on trouve préoccupant.

2130 **M. FRANCIS LAPIERRE:**

J'aimerais savoir si la Ville de Montréal a des commentaires à ce sujet?

2135 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Ville de Montréal?

M. ALAIN TRUDEAU:

2140 Bien sûr, la Ville de Montréal souscrit au développement durable au Protocole de
Kyoto, Montréal, ville en santé. La Stratégie de développement durable préconise aussi
l'amélioration de la qualité de l'air. Le Plan d'urbanisme parle beaucoup de l'amélioration de
la qualité des milieux résidentiels. Donc, par ces documents officiels, la Ville de Montréal
encourage toutes mesures qui visent à l'ultime à améliorer la qualité de vie de ses citoyens.

2145 **M. FRANCIS LAPIERRE:**

2150 Je sais pas exactement si c'est à monsieur King ou à la Ville de Montréal ou aux
deux, mais est-ce qu'il y a quelqu'un qui a envisagé de faire une étude sociosanitaire sur les
grands projets, comme Turcot, puis comme la Notre-Dame, pour savoir l'impact sur la
population que ça va créer?

M. MICHEL GERMAIN, président:

2155 Monsieur King?

M. NORMAND KING:

2160 Au moment où on se parle, nous sommes en train de regarder deux aspects, et je me suis engagé à déposer les fruits de notre recherche au BAPE, encore une fois avant le 15 juin. Il y a l'aspect que vous avez mentionné, l'enclavement et l'impact de la construction d'autoroutes sur le tissu urbain et des possibles impacts sur la santé des résidents de ces quartiers-là.

2165 Donc, nous regardons ça actuellement et nos conclusions seront partagées, seront livrées sous forme de document qui sera déposé sur le site Web du BAPE.

M. FRANCIS LAPIERRE:

2170 D'accord, je vous remercie. Une autre série de questions, mais cette fois-ci sur le camionnage. Parce que j'avais eu des réponses contradictoires, alors je voudrais voir. J'aimerais qu'on me présente le document où on a le camionnage avec le grand cercle rouge qui est sur l'ouest de la Ville, sur le secteur Saint-Laurent.

M. MICHEL GERMAIN, président:

2175 Qu'on a vu hier.

M. FRANCIS LAPIERRE:

2180 Oui, c'est ça. O.K. c'est ça. Donc, si je vois bien, je pense qu'il y en avait un qui était, soit qu'il était zoomé là où on voyait plus encore, mais je vais y aller aussi avec ça. Je pense qu'on voit le...je pense que c'est le pont Champlain qui passe sur l'Île-des-Sœurs qu'on voit, mais je pense qu'on voit pas le pont Mercier, il est pas indiqué là. Mais je crois que si on regarde le pont Mercier, si on pouvait me tracer où est l'axe du pont Mercier là-dessus, bon, ce serait au point rouge ici, là, bon, je crois qu'il y a un gain de kilomètres parcourus de faire passer les camions et puis tout le secteur d'activités économiques générées par les camionnages par le pont Mercier.

2185
2190 Donc si on pouvait faire en sorte de renforcer le pont Mercier, permettre de faire passer le camionnage, puis à ce moment-là, bon, peut-être que ce serait pas bon pour tous les genres de camionnage, mais au moins pour le camionnage de matières dangereuses, o.k., puisqu'ils ne peuvent pas passer par les tunnels.

2195 Déjà, monsieur Brisset avait mentionné qu'il y avait une solution d'enfourer partiellement en prenant des sections, je pense, de 240 mètres de distance et puis après ça de laisser une partie ouverte. Alors ça, ça pourrait permettre l'enfouissement de la partie sud de l'échangeur Turcot pour résoudre certains problèmes. Et puis une autre façon de résoudre le problème, ce serait...ça pourrait permettre de résoudre une autre partie du problème en passant par le pont Mercier.

2200 Mais je voulais avant qu'on....

M. MICHEL GERMAIN, président:

Parce que hier ç'a déjà été répondu.

2205

M. FRANCIS LAPIERRE:

Oui, mais je voulais...on m'a d'abord répondu dans la période d'information, vous n'étiez pas présent, monsieur Dubé m'a...

2210

M. MICHEL GERMAIN, président:

Oui, mais hier ç'a été discuté, exactement, ce point-là. On pourrait demander au ministère de réagir. Parce que normalement, de la façon que vous présentez les choses, c'est un peu comme une opinion. Vous pouvez l'exposer dans un mémoire. Maintenant je voudrais diriger la question....

2215

M. FRANCIS LAPIERRE:

C'est parce que monsieur Dubé m'avait parlé des Indiens, des Amérindiens qui pouvaient pas faire passer les camions sur le pont Mercier à cause des Amérindiens. Il m'avait répondu ça en séance d'information. Donc, je sais pas d'où est-ce qu'il a pris ça, s'il peut répéter sa réponse?

2220

M. MICHEL GERMAIN, président:

S'il vous plaît. Donc, on va poser la question. Oui, allez-y.

2225

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

Ce que j'ai mentionné en séance d'information, c'est que le lien au niveau du pont Mercier n'a pas la fiabilité que le pont Champlain a, en raison du fait connu que c'est un ouvrage du côté sud, du côté de la Rive-Sud, qui est souvent fermée à cause d'interventions, parce qu'on se retrouve à la limite d'une réserve amérindienne. Et donc pour les entreprises qui font du transport au Québec, si c'était le seul lien autorisé pour les matières dangereuses, ça pourrait causer un problème essentiellement.

2230

2235

M. FRANCIS LAPIERRE:

O.K. Donc, il faudrait pas que ce soit le seul lien. O.K. Donc, à ce moment-là, il faudrait utiliser la solution de monsieur Brisset d'y aller pour l'enfouissement, si on veut enfouir la partie sud, il faudrait vraiment y aller par tronçons de 240 mètres en laissant une partie ouverte; c'est ça que je dois comprendre?

2240

M. MICHEL GERMAIN, président:

2245

Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

2250

Monsieur le Président, en réponse à la question de monsieur Lapierre, je crois qu'on a souligné à plusieurs reprises, et c'est appuyé par une note technique qui a déjà été déposée, donc le 12 mai, mardi le 12 mai, à l'effet que la problématique entourant les matières dangereuses ne sont pas les seuls éléments à considérer par rapport à l'enfouissement de l'autoroute 15 dans les secteurs de Côte-Saint-Paul, donc entre le canal de Lachine et le canal de l'aqueduc, et à ce moment-là, je vous recommanderais de référer monsieur Lapierre à la note technique qui a été fournie.

2255

M. MICHEL GERMAIN, président:

2260

La note technique sera disponible.

M. FRANCIS LAPIERRE:

2265

Puis concernant les bouchons de circulation qui peuvent être occasionnés, si on enlève beaucoup de véhicules automobiles, ça va résoudre aussi les problèmes au niveau du camionnage, donc si les routes sont plus fluides parce qu'il y a moins d'auto. Parce que le problème c'est surtout l'auto-solo qui cause, alors je crois que si on trouve une solution pour retirer les autos, on va aussi régler le problème du camionnage qui peut se poser.

2270

Donc, en tout cas, je sais que c'est un commentaire.

M. MICHEL GERMAIN, président:

2275

C'est un commentaire effectivement.

M. FRANCIS LAPIERRE:

Est-ce que vous me permettez une autre question?

2280

M. MICHEL GERMAIN, président:

Allez-y pour une autre question.

M. FRANCIS LAPIERRE:

2285

O.K. Dans la planification du projet, je m'interrogeais si l'AMT a été partie prenante de la conception du projet, parce qu'il y avait plusieurs partenaires au ministère des

2290 Transports, qui étaient partenaires au ministère des Transports, alors j'aimerais savoir si l'AMT s'est impliquée, parce que d'habitude l'AMT a une meilleure vision d'ensemble au niveau de la planification des transports en commun, puis de l'aménagement urbain, de l'urbanisme, alors je voulais savoir si l'AMT, à quel niveau d'intervention....

M. MICHEL GERMAIN, président:

2295 Nous allons poser la question, est-ce que monsieur Veilleux est encore là? C'est monsieur Dorval qui est ici.

M. PAUL DORVAL :

2300 Non, l'AMT n'a pas été impliquée au niveau de la conception de l'aménagement ou des solutions de reconstruction de l'échangeur Turcot.

M. FRANCIS LAPIERRE:

2305 O.K. Donc, je pense que c'est assez clair. Il y avait aussi deux bretelles d'autoroute qui avaient moins de 7 000 véhicules. Je me demande s'il n'est pas possible simplement d'éliminer ces bretelles-là, parce qu'il y aurait des chemins alternatifs, même plus courts, pour faire ces trajets-là, alors ces bretelles-là seraient carrément inutiles.

M. MICHEL GERMAIN, président:

2310 Ce serait quelles bretelles?

M. FRANCIS LAPIERRE:

2315 C'est deux bretelles qui ont moins de 7 000...il y avait un document qui avait sorti, puis j'avais bien vu qu'il y avait deux bretelles, mais malheureusement je les ai pas notées, là, mais il y a deux bretelles qui ont moins de 7 000 véhicules par jour. Donc, je pense que celle-là on pourrait peut-être les éliminer.

2320

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

Est-ce qu'il s'agit d'une bretelle dans l'échangeur Turcot?

2325

M. FRANCIS LAPIERRE:

Oui, je crois que c'est dans l'échangeur Turcot lui-même.

M. MICHEL GERMAIN, président:

2330 Parce que là on a eu des données, les données que nous avons, c'est des données de pointe qu'on a eues généralement, donc je ne sais pas si c'est vraiment par jour?

M. FRANCIS LAPIERRE:

2335 Il y avait des données par bretelle.

M. MICHEL GERMAIN, président:

2340 Des données par bretelle, mais est-ce que c'était à heure de pointe du matin et heure de pointe du soir?

M. FRANCIS LAPIERRE:

2345 Je pense que c'était pour le jour.

M. MICHEL GERMAIN, président:

Est-ce qu'il y a des données journalières?

2350 **M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:**

2355 Monsieur le Président, en réponse à la question de monsieur Lapierre. Essentiellement le ministère a fait le choix de reconstruire l'échangeur Turcot avec les mêmes fonctionnalités. Donc, je pense que si on fait référence aux bretelles «L», les débits en heures de pointe à l'heure du matin, essentiellement donc c'est les véhicules/heure dans les deux cas....

M. MICHEL GERMAIN, président:

2360 On a le débit journalier moyen.

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

2365 «L» et «M», les DJMA sont ici. Ce sont des mouvements A-15 nord, 720 ouest, donc ça c'est, nombre de voie, une voie, et la M... donc A-720, A-15 sud, une voie et donc des débits de l'ordre de 400 à 500.

M. FRANCIS LAPIERRE:

2370 Donc, ç'a été un choix de...

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

Non, non, laissez-moi.

2375

M. FRANCIS LAPIERRE:

Excusez.

2380

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

Donc, on parle ici des débits 2003, donc essentiellement ces chiffres-là ont augmenté depuis. Il y a certains de ces mouvements-là, comme par exemple A-15 nord, A-720 est, comme on a mentionné, ce sont des bretelles qui vont accommoder des débits additionnels associés à la fermeture du boulevard ou la transformation Bonaventure, l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain.

2385

Donc, ces chiffres-là ici représentent une situation qui avait lieu il y a plus de 6 ans. Il y a déjà plus de véhicules aujourd'hui et en raison aussi des changements des niveaux du réseau régional, il y aura une réaffectation des débits et ça se traduit par l'augmentation de ces chiffres-là.

2390

Mais le choix essentiellement a été fait de maintenir les diverses fonctionnalités de l'échangeur Turcot compte tenu de son rôle stratégique, et donc comme c'est des bretelles à une voie, elles ne seront pas démolies ou éliminées.

2395

M. FRANCIS LAPIERRE:

Puis vous avez pas non plus envisagé la possibilité soit de reconvertir en transport en commun certaines bretelles avec possibilité pour les transports d'urgence de passer ou encore, bon, de simplement réduire certaines voies dans certaines bretelles?

2400

M. MICHEL GERMAIN, président:

Monsieur Dubé?

2405

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

Tel qu'il a été précisé dans un exercice de transfert modal donc vers le transport collectif, le potentiel de transfert modal est établi à peu près de l'ordre de 5 000 véhicules et ce transfert modal-là se traduit en heures de pointe par une réduction qui ne permet pas de retrancher de voies dans les axes importants de déplacements de l'échangeur Turcot.

2410

M. MICHEL GERMAIN, président:

2415 Alors ça vous va, Monsieur Lapierre. Je vous ai laissé plusieurs questions.

M. FRANCIS LAPIERRE:

2420 Oui, je pense que j'ai fait le tour. Je vous remercie.

M. MICHEL GERMAIN, président:

2425 Si vous avez d'autres questions, vous pouvez nous les acheminer par écrit, bien entendu.

M. FRANCIS LAPIERRE:

D'accord. Merci beaucoup.

2430 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

C'est moi qui vous remercie. Je vais maintenant appeler monsieur Jean-Claude Lanthier. Bonsoir, Monsieur.

2435 **M. JEAN-CLAUDE LANTHIER:**

Bonsoir, Monsieur le Président, Madame, Monsieur. Mon exposé sera bref et disons ça va faire peut-être un peu diversion.

2440 J'ai entendu des exposés intéressants sur la qualité, par exemple de l'air. Moi, ne demeurant pas ici, demeurant à Ahuntsic, alors je n'ai pas les mêmes préoccupations immédiates. Moi c'est en rapport avec le canal Lachine.

2445 Montréal est une île, tout le monde le sait, mais peu savent qu'on ne peut pas en faire le tour. La Rivière-des-Prairies au nord, dans son milieu, bien, c'est un barrage qui bloque; au sud, c'est le canal Lachine qui permettrait évidemment de pouvoir naviguer et puis le Saint-Laurent, on sait qu'à cause des rapides, bien, on ne peut pas passer par là.

2450 Donc, pour moi ce qui arrive au canal de Lachine ç'a été tout simplement, d'après ce que... j'ai 74 ans, d'après ce que j'ai lu dans les journaux année après année, ç'a été qu'il a été délaissé tout simplement. Pourquoi? Je comprends pas. Pour moi c'est un point d'interrogation. On n'a pas pensé au potentiel au potentiel récréatif, récréotouristique et puis économique du canal Lachine.

2455 Je prends, par exemple, le canal Rideau qui au contraire permet aux voiliers, aux embarcations de se déplacer dans un système d'écluses fonctionnelles sur 150 milles

environ, de Kingston à Ottawa. Le canal Lachine, lui, n'est pas en reste, ah non, il permet la pratique du pédalo, du kayak, entre des écluses à ma connaissance, bloquées, non-fonctionnelles, abandonnées à leur sort, malheureusement par l'absence de visionnaires.

2460

Ma question : est-ce qu'il y aurait moyen de prendre en considération la hauteur des bretelles du futur échangeur Turcot de façon à assurer le passage de voiliers? Et je dis ça dans le sens suivant, je sais qu'actuellement, il y a des ponts qui ont été construits et puis évidemment qui bloquent la circulation, mais peut-être se trouvera-t-il à un moment donné un ou des visionnaires qui vont dire, qui vont vouloir redonner au canal Lachine sa fonction de voie d'eau où, justement, ce sera agréable. Parce que ça fait partie, à mon sens, d'une qualité de vie. Donc, bien, c'est ma question, prendre en considération, est-ce que c'est clair?

2465

2470

M. MICHEL GERMAIN, président:

O.K. Alors nous allons adresser la question à monsieur Dubé.

2475

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

C'est tout à fait clair, Monsieur. les discussions concernant le dégagement vertical par rapport au niveau de l'eau dans le canal de Lachine ont eu lieu avec Parcs Canada, qui est le responsable ou qui gère le canal, et leurs demandes sont à l'effet d'avoir un dégagement minimal de 6,7 mètres par rapport au niveau de l'eau. Alors c'est une exigence que le ministère des Transports entend respecter dans la réalisation du projet.

2480

M. JEAN-CLAUDE LANTHIER:

Donc, cette hauteur-là assurerait le passage d'un voilier normal, je pense pas au voilier, là, disons chilien qui était dans le port récemment, mais un voilier normal de grandeur normal?

2485

M. MICHEL GERMAIN, président:

Monsieur Dubé?

2490

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

Je suis moi-même propriétaire d'un voilier, et malheureusement à 6,7 mètres il ne passerait pas en dessous. Un petit voilier pourrait passer, un voilier avec son mât couché sur le pont peut passer, mais la plupart des voiliers...6,7 mètres, on parle de 18 pieds, et donc ça prendrait un voilier relativement petit pour passer à cet endroit-là avec son mât.

2495

M. JEAN-CLAUDE LANTHIER:

2500 Vous me permettez une dernière question?

M. MICHEL GERMAIN, président:

2505 Oui, allez-y.

M. JEAN-CLAUDE LANTHIER:

2510 Est-ce que vous êtes au courant, sur le canal Rideau, vu que vous êtes un amateur de voile, sur le canal Rideau, là où les voiliers passent jusqu'à Ottawa, est-ce que la hauteur dont vous parlez est la même que Parcs Canada exige de dégagement, comme dégagement pour les voiliers?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

2515 Je serais pas en mesure de vous répondre, j'ai pas cette information-là, non, malheureusement.

M. JEAN-CLAUDE LANTHIER:

2520 Parce que si c'était bon pour le canal Rideau, il me semble que ça devrait l'être pour le canal de Lachine.

M. MICHEL GERMAIN, président:

2525 Regardez, Monsieur Lanthier, ce qu'on pourra faire, parce qu'on avait identifié éventuellement qu'on pourrait adresser des questions par écrit à Parcs Canada, on a un contact avec eux, on pourra, en même temps que je vous écoutais, je faisais une ébauche de questions qu'on peut envoyer à Parcs Canada par écrit la semaine prochaine.

2530 Mais ce que je vous suggérerais également pour envoyer la bonne question, si vous pouvez nous mettre ça par écrit, même si c'est écrit à la main, si vous voulez le faire ce soir ou vous pouvez nous l'envoyer la semaine prochaine, jusqu'à mercredi midi, soit par fax ou par courriel si vous avez internet, par exemple. Mais on pourra adresser une question à Parcs Canada à savoir est-ce qu'à long terme ils ont, ils envisagent, par exemple, quels types de navigations sur le canal de Lachine.

M. JEAN-CLAUDE LANTHIER:

2540 Merci. Et puis deuxième question, c'est en rapport, je suis pas un spécialiste là-dedans, mais je suis curieux : dernièrement, je voyais qu'il y avait un nouveau matériau pour le renforcement du béton, quand on parle de béton armé, on parle d'acier que l'on met, des

2545 grillages d'acier que l'on met pour renforcer, mais à cause du gel et du dégel, vous me corrigerez si je me trompe, à cause du gel et du dégel, à cause de notre climat, c'est ce qui fait se désagréger le béton à la longue, gel, dégel, humidité, eau, gel, et le ciment se détache. J'ai lu ou entendu à la radio qu'il y avait un nouveau matériau synthétique de polymère, je me souviens pas, mais qui avait la propriété de ne pas avoir les effets négatifs de l'acier.

2550 Alors, ma question, j'aimerais savoir est-ce que ce type de matériau-là qui n'est pas de l'acier et qui est plus résistant que l'acier, cependant plus couteux, mais à la longue...je ne connais pas je veux dire la différence entre les deux matériaux, alors est-ce que ce matériau-là, nouveau, a été pris en considération pour la construction future de l'échangeur?

2555 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

2560 Je suis pas certain de savoir à quel matériau vous faites référence en remplacement de l'acier d'armature. Ce que je peux vous dire, Monsieur Lanthier, c'est que les nouvelles techniques de construction et la qualité de l'acier utilisé maintenant pour de l'armature dans le béton est différente de celle qui a été utilisée dans la construction initiale du complexe Turcot.

2565 Ce qui est important de savoir aussi c'est que c'est davantage l'expansion associée à la corrosion de l'acier, parce que le volume double, essentiellement, en se corrodant qui fait éclater le béton et après ça l'eau qui s'infiltre dans les fissures vient accélérer le processus de dégradation.

2570 Donc, les aciers qu'on utilise maintenant sont enfouis plus profondément dans le béton pour éviter que la lésion de chlorure qui progresse dans le béton atteigne l'acier et on utilise aussi des produits comme des silanes, qu'on pose sur le béton, pour empêcher la pénétration de ces ions de chlorure-là dans le béton pour atteindre l'acier d'armature et retarder le processus de corrosion le plus longtemps.

2580 Il y a d'autres techniques aussi qui sont utilisées, comme le recouvrement d'époxy, la galvanisation de l'acier d'armature qui rentre dans le béton. Tout ça pour vous dire qu'essentiellement le choix des matériaux pour la construction des différents ouvrages, bien qu'encadré par un certain nombre de matériaux possibles, va relever essentiellement du partenaire privé qui va réaliser, pour la portion partenaire privé qui va dépendre de lui et il y aura le loisir de proposer ce genre de matériau-là ou des matériaux alternatifs puisqu'il va devoir, lui, entretenir et s'assurer de la qualité des ouvrages pendant une très longue période par la suite.

2585

Donc, essentiellement ça ouvre la porte, essentiellement le partenariat public-privé ouvre la porte à l'usage et de produits et d'innovations comme vous mentionnez.

M. JEAN-CLAUDE LANTHIER:

2590

Est-ce que je pourrais y aller d'une autre question?

M. MICHEL GERMAIN, président:

2595

Oui, allez-y.

M. JEAN-CLAUDE LANTHIER:

2600

D'après ce que vous venez de m'expliquer, est-ce que vous parlez d'un type d'acier qui aurait été bonifié par l'ajout d'époxy ou je le sais pas?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

2605

Dans certains cas, l'acier qui est utilisé, et c'est pas nécessairement partout, est recouvert d'époxy pour l'empêcher de se corroder; dans d'autres cas, il est galvanisé avant d'être utilisé, dans d'autres cas l'acier qui est utilisé n'a aucun traitement, c'est de l'acier normal.

2610

Si vous voulez plus de détails, on peut vous fournir les fiches techniques de ces différents produits-là; si c'est quelque chose qui vous intéresse, on peut les rendre disponibles.

M. JEAN-CLAUDE LANTHIER:

2615

Une dernière question, Monsieur le Président. J'aimerais savoir si, à la lumière de ce que je viens de vous dire en rapport avec ce nouveau matériau-là, plus résistant que l'acier avec moins d'avantage, est-ce... comment est-ce que je pourrais formuler ça, est-ce que vous vous engageriez à regarder, à le trouver ce matériau-là, moi je pensais jamais venir à une, disons à un BAPE, c'est la première fois que je viens, disons qu'il est jamais trop tard pour bien faire, j'en suis rendu à 74 ans, mais est-ce que vous pourriez vous engager à trouver, parce que moi je l'ai pas inventé. Et puis si ça pouvait bénéficier au renforcement de l'acier et prolonger peut-être de 10-20-30 ans l'espérance de vie avec le renforcement de tiges de métal, ça serait quelque chose d'intéressant.

2625

M. MICHEL GERMAIN, président:

Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

2630 Monsieur le Président, je suis convaincu que la Direction des structures du ministère des Transports connaît très bien le produit auquel vous faites référence. Je suis personnellement pas un ingénieur en structure, donc il m'est difficile de vous répondre, mais on peut faire une recherche...

M. MICHEL GERMAIN, président:

2635 Pour voir si le matériau existe.

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

2640 Et si c'est pas utilisé aujourd'hui, il y a sans doute des raisons. Donc, comme je le mentionnais, je peux trouver la fiche signalétique ou la description du produit dont vous parlez et, non, je ne peux pas m'engager à ce qu'on l'utilise, parce qu'essentiellement, comme je vous ai mentionné, c'est au partenaire privé dans le choix des matériaux qui vont entrer et comme il a la responsabilité de l'entretien des structures de choisir les matériaux qu'il va utiliser pour réaliser le projet.

M. JEAN-CLAUDE LANTHIER:

2650 Oui, mais si, vous permettez, mais si le matériau est considéré comme étant meilleur à ce moment-là, est-ce que c'est pas du devoir du ministère des Transports du Québec d'obliger l'entrepreneur à prendre le meilleur matériau pour les intérêts des citoyens?

M. MICHEL GERMAIN, président:

2655 Ça, Monsieur Lanthier, ce qu'on peut faire c'est que le ministère peut essayer de voir si ce matériau est connu ou reconnu par le ministère des Transports et si on a une fiche d'information, on pourra la rendre disponible. À ce moment-là vous pourrez nous revenir en deuxième partie d'audience dire ce que vous pensez, faire des propositions concernant les matériaux.

M. JEAN-CLAUDE LANTHIER:

2665 Je vous remercie, Monsieur le Président, je vais faire....

M. MICHEL GERMAIN, président:

2670 Parce qu'à ce stade-ci, on n'aura pas la réponse étant donné que le ministère, monsieur Dubé n'a pas identifié le fameux matériau, mais on va essayer de voir s'ils peuvent avoir une fiche technique sur cet élément-là.

M. JEAN-CLAUDE LANTHIER:

2675 Je vais faire mon Sherlock Holmes, je vais commencer à rechercher cette information-là, disons, que j'ai entendue et qui m'a surpris agréablement. Alors merci beaucoup.

M. MICHEL GERMAIN, président:

2680 Vous pourrez toujours nous en faire part dans votre mémoire.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ:

2685 Juste une question pour monsieur Dubé. Est-ce que je comprends que le ministère n'exigera pas du partenaire des normes minimales au niveau du choix des matériaux?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

2690 Essentiellement, en partenariat-public-privé, les devis ou les exigences sont davantage au niveau de la performance et de la qualité des produits qui sont livrés. Donc, essentiellement on va parler davantage donc du nid, de qualité de surface de roulement, par exemple, au niveau des chaussées, donc dans le choix les épaisseurs de matériaux qu'il doit choisir.

2695 Il y a certains domaines où on va un petit peu plus loin dans les exigences et on fixe certains matériaux, mais comme le partenaire privé est responsable de la qualité de la route dans son ensemble, que ce soit les structures, la chaussée, l'éclairage, il a le loisir de choisir les matériaux qui vont lui garantir cette performance-là dans le temps à long terme.

2700 Et c'est tout le principe même du PPP, c'est que ça ouvre la porte à de l'innovation, à des nouvelles façons de faire qui peuvent être encore plus performantes que les exigences techniques ou les approches normales conventionnelles que le ministère adopterait pour réaliser ces travaux-là.

2705 **M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ:**

O.K. Je vous remercie.

2710 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Je vous remercie. Nous allons maintenant inviter madame Sylvie Woods? Monsieur Derek Robertson? Monsieur Daniel Bouchard? Bonsoir, Monsieur.

M. DANIEL BOUCHARD:

2715

Bonsoir Madame Parent, Monsieur Longpré, Monsieur Germain. J'aurais une première question qui va toucher, en fait, tout le projet du complexe Turcot et basé sur un besoin de 322 000 véhicules par jour, qu'on a identifié dans les projections jusqu'en 2016. J'aimerais connaître un peu les variables qu'il y a pour être capable de modéliser ce déplacement-là, puis j'aimerais particulièrement savoir si on a pris en compte les dernières données de circulation, par exemple, au Département américain du transport qui nous montre que dans la dernière année, il y a une réduction d'à peu près 4% des déplacements sur l'ensemble du territoire américain, ça fait qu'il semble y avoir une tendance à la baisse aux Etats-Unis.

2720

2725

Puis deuxièmement si, j'ai l'impression qu'on vise une crise énergétique, puis il y a une association sur le pic pétrolier qui nous montre que dans les prochaines années, en fait, avant la fin de la réalisation du projet, qui est en 2016, qu'il devrait y avoir une diminution de la production mondiale de pétrole de peut-être à peu près 15 à 20%, puis savoir si ce genre de données-là qui vont affecter énormément la situation automobile, si elles sont intégrées dans les prévisions?

2730

M. MICHEL GERMAIN, président:

2735

Très bien. Juste avant, tout à l'heure vous avez mentionné qu'il y aurait une enquête origine-destination pour les camionnages, donc... disponibles à la fin 2009, est-ce que ça inclut les automobiles? Cette fameuse enquête qui serait disponible? Juste en aparté de ça pour voir si cet automne on pourrait avoir une mise à jour du trafic routier automobile. Monsieur Dubé?

2740

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

Monsieur le Président, j'aimerais demander à monsieur Pierre Tremblay du Service de la modalisation du ministère des Transports de répondre à votre question et à celle de monsieur Bouchard.

2745

M. MICHEL GERMAIN, président:

Très bien.

2750

M. PIERRE TREMBLAY:

Alors, Monsieur le Président, votre dernière question concernant l'enquête de camionnage qui s'est réalisée en 2006-2007 à travers le Canada, non, elle ne concerne pas les véhicules automobiles, c'est strictement les camions lourds qui font du trafic interurbain à travers le Canada dans le sens des mouvements interprovinciaux, des mouvements

2755

internationaux avec les États-Unis et les mouvements interrégionaux à l'intérieur du Québec et de l'Ontario.

2760 Par contre, pour les automobiles ou pour les déplacements de personnes en milieu urbain, on a conduit en 2008, à l'automne dernier, il y a eu une enquête origine-destination dans la grande région de Montréal qui va venir mettre à jour l'enquête origine-destination 2003, qui est la dernière qui a été faite il y a 5 ans.

2765 Celle de 2008 s'est complétée juste avant Noël et on est à phase de traitement de ces données-là actuellement, de validation, codification, imputation et expansion statistique, si bien que la nouvelle enquête origine-destination de la région de Montréal est basée 2008, va être exploitable vers l'automne, probablement, et puis va se traduire chez nous par une mise à niveau de nos modèles de simulation et de nos modèles de prévision de la demande en transport.

2770

Ça va se faire dans l'année qui suivra, donc d'ici l'automne 2010, on devrait avoir mis à niveau notre modèle de prévision de la demande et de simulation des déplacements.

2775 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Excusez-moi, Monsieur Bouchard. Donc l'enquête était en 2008, la période d'enquête était laquelle en 2008?

2780 **M. PIERRE TREMBLAY:**

2785 Là on parle de l'enquête origine-destination de la région de Montréal, je peux vous donner plus de précisions. C'est une enquête qui se déroule sur tout l'automne, ça commence en septembre, ça finit en décembre, on a interviewé environ 80 000 logis dans la région de Montréal pendant cette période-là. C'est un échantillon d'à peu près 4% des ménages de la grande région de Montréal, et on parle de la très grande région de Montréal, comme on a vu sur d'autres illustrations. Donc, c'est plus que la région métropolitaine de recensement. Ça va même jusqu'à Saint-Sauveur dans le nord. Et on parle donc de 80 000 logis et c'est cette base de données-là qui est le fondement de tous les exercices de planification de transport de personnes pour tous les partenaires; d'ailleurs, l'enquête est faite conjointement, c'est l'Agence métropolitaine de transport qui en est la maître d'œuvre et avec l'appui technique et financier de tous ses partenaires, dont le ministère des Transports, les trois sociétés de transport collectifs, de transport en commun. Oui, on peut.

2790

2795 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

On aura un portrait à jour, mais seulement à l'automne?

M. PIERRE TREMBLAY:

2800 Ça c'était le territoire de l'enquête 2003, où on avait 72 000 ménages dans l'échantillon, il y en aura plus que ça dans l'échantillon de 2008, puisque même on a couvert les mouvements, les déplacements de week-end aussi.

2805 Alors vous avez l'adresse en bas www.cimtu.qc.ca c'est le Centre d'information métropolitain en transport urbain, qui est exploité par l'Agence métropolitaine de transport et vous y trouverez même là-dessus des informations sur l'enquête origine-destination 2008.

M. MICHEL GERMAIN, président:

2810 Maintenant, pour la question de monsieur Bouchard?

M. PIERRE TREMBLAY:

2815 Il y avait l'autre partie de la question sur, est-ce qu'on tient compte de la crise de l'énergie, ou si vous voulez, vous avez référé tantôt à la diminution de 4% du trafic automobiles aux États-Unis, elle est, en langage technique on dit, anecdotique, elle est le reflet d'une récession économique, pas tant une récession ou un problème dû au prix de l'énergie ou à la disponibilité de l'énergie, on parle essentiellement d'une crise économique qui stoppe l'activité humaine. Les déplacements c'est une chose qu'on fait pour réaliser des
2820 activités. On se déplace pas pour se déplacer, on se déplace pour se rendre à un endroit où on a une activité à réaliser.

2825 Alors quand l'économie fonctionne, quand les gens sont au travail, quand les gens consomment, les gens se déplacent et c'est quelque chose qui est inévitable, le besoin d'activités, le besoin de se déplacer.

2830 Alors le 4% de réduction aux États-Unis, vous avez raison, on a vu ça dans différentes publications au niveau des grands corridors interurbains aux États-Unis, il y a une diminution. Mais on s'attend à ce que ce soit une anecdote dans la courbe d'évolution, c'est un petit crochet, mais la tendance lourde, la tendance de fond devrait reprendre le dessus éventuellement et de façon générale, nos prévisions tendanciennes, nous qu'on fait dans la région de Montréal, quand vous parliez, vous référiez tantôt aux chiffres de DJMA projetés, pour nous autres ça va avec la croissance démographique, la croissance démographique et la structure économique.

2835 La structure démographique qui vieillit entraîne une certaine quantité de population active, de population en âge actif, donc de travailler, et forcément, on peut supposer que ces gens-là, à moins qu'il y ait une crise et qu'ils tombent tous en chômage, mais les gens vont travailler, vont avoir à se déplacer pour travailler, de là vont générer des déplacements et
2840 ces choses-là c'est pas de la futurologie. En 2016, dans 15 ans, dans 20 ans, les gens qui

se déplaceront pour aller travailler sont déjà au monde, ils sont déjà nés, ils sont déjà recensés.

2845 On connaît aussi les *patterns* de migration de ces populations-là, les *patterns* de déménagement, si on veut, selon les structures d'âge; l'immigration, où les gens arrivent, combien de temps ils restent, combien de temps après ils déménagent et toute la dynamique de la mobilité migratoire à l'intérieur du Québec et du Canada sont bien documentés et c'est ce que nos modèles utilisent en input fondamental.

2850 **M. DANIEL BOUCHARD:**

2855 Peut-être en sous question par rapport à celle-là. Moi je pense aussi qu'il va y avoir le *pattern* de développement pour le nombre de déplacements ne changera pas, mais probablement que le type de déplacement va changer, parce qu'on voit aussi que l'Agence internationale de l'énergie autant que l'Association pour le pic pétrolier prévoient des réductions au niveau des déplacements motorisés, parce qu'il va y avoir, en tout cas pour une certaine période devant l'ajustement technologique, une réduction de la disponibilité.

2860 Fait que je trouve ça un peu, j'ai l'impression que le chiffre de 322 000, en fait, c'est une croissance d'un petit peu plus que 10% dans une période de 6 ans et semble relativement élevée quand on voit que présentement les États-Unis ont vécu une crise, qui est peut-être anecdotique en 2008, mais qui continue en 2009. Ça fait que l'anecdotique continue puis que tous les rapports internationaux sur l'énergie nous disent que ça va peut-être être plus difficile qu'on pense de continuer à avoir la même cadence de déplacements motorisés. Je me demandais juste, je voulais juste vérifier si de leur côté c'était des données
2865 qu'ils avaient intégrées pour arriver avec un chiffre aussi élevé?

2870 Puis ma deuxième question, la Ville de Montréal, c'est un peu dans le même ordre d'idée, c'est qu'on parle qu'il va y avoir encore une croissance de déplacements assez substantiels dans le complexe Turcot, puis la Ville de Montréal a quand même un cadre qui s'appelle une politique de transport.

2875 Dans le Plan de transport de Montréal on souhaite une réduction de la circulation, puis on veut se doter les moyens pour y arriver, puis parmi les moyens pour arriver, il y en a trois qui sont très significatifs. Il y a la possibilité d'avoir un péage urbain, puis je pourrais même déposer un document là-dessus, l'expérience internationale qui a été rapportée autant par l'AQTR que par différents chercheurs, c'est que ça peut aller jusqu'à 20% de réduction des déplacements autos lorsque c'est l'objectif et qu'on met des péages urbains.

2880 Puis également dans le Plan de transport on veut utiliser l'outil qui est la gestion de l'offre de stationnement pour réduire les déplacements motorisés, puis encore là, l'expérience internationale nous montre à peu près des réductions de 5 à 20%, dépendamment comment c'est utilisé. Puis on souhaite augmenter l'offre de service en transport collectif vraiment d'une façon substantielle.

2885 Fait que moi ma question c'est que pour la Ville de Montréal, est-ce que les chiffres de 325 000 ou 322 000 déplacements en 2016 concordent avec les mesures qui souhaitent être mise en place par la Ville de Montréal?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

2890

Monsieur le Président.

M. MICHEL GERMAIN, président:

2895

Oui, c'est une précision à la question précédente.

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

Oui, effectivement.

2900

M. MICHEL GERMAIN, président:

Alors avant de passer à la Ville de Montréal.

2905

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

J'aimerais avoir une information de la part de monsieur Bouchard. Vous êtes intervenu à plusieurs reprises en mentionnant le chiffre de 322 000, et ce n'est pas du tout, du tout, le chiffre que le ministère présente depuis le début.

2910

On parle ici de 304 000 véhicules avec le projet et 296 000 véhicules en 2016 sans le projet. Donc, je comprends pas le chiffre sur lequel...

M. MICHEL GERMAIN, président:

2915

Quel chiffre vous avez dit tout à l'heure, Monsieur Bouchard?

M. DANIEL BOUCHARD:

2920

Oui, 322 000. C'est qu'en fait on a reçu une copie du MTQ de la circulation qu'ils prévoyaient en 2016 avec les chiffres, puis je pense qu'on a juste additionné tous les chiffres dans l'échangeur, puis on arrive à 322 000. Ça se peut que ça soit 296 000 ou 300 000, c'est peut-être une erreur de calcul qu'on a pu faire de notre côté.

2925

M. MICHEL GERMAIN, président:

Une petite clarification, O.K.

M. DANIEL BOUCHARD:

2930

Ah, mais j'ai l'impression que c'est dans l'étude d'impact environnemental, on parle de 322 000 et 312 000 dans l'étude d'impact environnemental, entre le scénario prévisionnel puis le scénario retenu. De mémoire, il me semble que c'est 312 000 et 322 000.

2935

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

Il faut faire attention essentiellement de ne pas compter certains mouvements deux fois, parce qu'il y a des bretelles d'entrées et de sorties qui ne passent pas dans l'échangeur Turcot et si vous ajoutez ces bretelles d'entrées et de sorties-là au débit, vous allez arriver à 322 000, mais ils ne passent pas dans l'échangeur Turcot.

2940

M. DANIEL BOUCHARD:

O.K. J'ai juste pris l'information qui venait de l'étude de l'impact.

2945

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

Non, le chiffre officiel c'est 304 000 et les pourcentages d'augmentation doivent être réduits en conséquence.

2950

M. MICHEL GERMAIN, président:

Très bien, alors c'est noté. Oui, du côté de la Ville de Montréal?

2955

M. ALAIN TRUDEAU:

Monsieur le Président, j'aimerais vous fournir une réponse en deux temps. D'abord à ce qui a trait à la gestion du stationnement, j'aimerais ça faire le lien entre la gestion du stationnement et le Plan d'urbanisme. Puis après ça, si vous le voulez, je vais céder la parole à David Therrien qui pourra fournir les réponses en lieu avec le Plan de transport.

2960

Premièrement, le Plan d'urbanisme. La Ville dans son Plan d'urbanisme reconnaît très bien le rôle du transport collectif, puis se tourne résolument vers le transport collectif. Dans le Plan d'urbanisme, on a même une action très précise à avoir une urbanisation qui favorise le transport collectif.

2965

Qu'est-ce que ça veut dire en d'autres mots? Souvent lorsque les densités sont plus élevées, bien, il y a plus de gens dans le transport collectif, il y a plusieurs études qui le prouvent hors de tout doute. La Ville dans son Plan d'urbanisme a cette orientation et a même identifié des secteurs où on peut intensifier et densifier l'utilisation des activités.

2970

2975 Hier, j'ai même parlé, que autour des stations de métro, à l'intérieur d'un rayon de
500 mètres, on visait une diminution de l'offre en stationnement pour les activités non
résidentielles. En plus, en ce qui a trait au stationnement, il y a beaucoup de stationnements
2980 au centre-ville qui sont des stationnements opérés illégalement. La Ville de Montréal depuis
maintenant plusieurs années essaie, c'est pas facile, de faire fermer ces stationnements, qui
sont opérés soit en partie ou entièrement illégalement. Évidemment ceux qui sont de pleins
droits, c'est un commerce, puis la Ville respecte l'activité commerciale de ces gens-là. Mais
je tiens à préciser qu'il y a déjà des mesures d'entreprises afin de faire fermer ces
stationnements, puis on réussit.

Donc, il y a une volonté ferme en ce qui a trait au contrôle de l'offre stationnement au
centre-ville avec les mesures que je viens de présenter.

2985 Maintenant, j'aimerais passer la parole de David Therrien qui va fournir le
complément d'information.

M. DAVID THERRIEN:

2990 Bonsoir. Pour élaborer la réponse, je me baserais sur le Plan de transport. Juste
pour résumer, la question c'était si la Ville...

M. DANIEL BOUCHARD:

2995 Bien, le chiffre de 304 000 véhicules par jour sur Turcot, c'est-à-dire une croissance
dans les 6 prochaines années avec les différents objectifs et les différents outils que vous
avez, est-ce que c'est un chiffre qui semble crédible ou, en tout cas, s'il n'est pas crédible,
est-ce qu'il est souhaitable?

M. DAVID THERRIEN:

3000 Il faut comprendre que le 304 000 ou le 300 000, c'est un chiffre très local dans une
infrastructure, mais pour ce qui est des objectifs globaux de la Ville sur la circulation, le
chapitre, la section B du Plan de transport, il y a un chapitre sur le réseau routier où on parle
3005 des orientations, si vous me permettez, je vais le lire textuellement. Par rapport aux
atteintes ou aux objectifs que la Ville se fixe sur l'utilisation de l'automobile et des mesures
qu'elle compte prendre pour arriver à ses fins. Le texte est le suivant :

3010 *«L'atteinte des objectifs du Plan de transport au chapitre des déplacements par
modes entraînerait une diminution de 15% des déplacements en automobile à destination de
Montréal, en période de pointe, par rapport aux déplacements anticipés en 2021. En effet, il
est prévu que les déplacements à destination de Montréal augmenteront d'environ 10%
entre 2003 et 2021.*

3015 *L'objectif d'augmentation de l'achalandage du transport en commun de 26%, c'est
l'objectif qu'on a fixé à l'intérieur du Plan de transport d'ici 2021, et la hausse des transports*

actifs feront en sorte que l'équivalent de cet accroissement de 10% sera assuré par les modes de transports collectifs et actifs. La diminution de 15% est prévue, donc par rapport à ce que seraient les déplacements automobile, si l'achalandage du transport collectif et le nombre de déplacements en transport actif se maintenait à la hauteur des dernières années.»

3020

Donc, ce qu'on dit, c'est qu'on s'attend à ce qu'il y ait une augmentation de l'activité, l'augmentation de la population, l'augmentation des emplois à Montréal, et donc une croissance des déplacements à destination de Montréal. Cette croissance-là était de l'ordre d'environ 10%.

3025

«Avec nos objectifs on pense être en mesure de faire diminuer de 15% les déplacements à l'horizon de 2021, par rapport à ce qu'il serait si on change rien au pattern actuel.»

3030

Donc, oui, il peut y avoir une croissance et nous on s'attend à absorber cette croissance-là et la mettre dans des déplacements transport actif, transport collectif, de l'ordre de 15%.

3035

On se dit aussi qu'il y a certaines mesures qui sont difficiles à évaluer, dont l'impact pourrait être difficile à évaluer et il y en a qui ont été mentionnées, quelque chose comme le péage urbain et agir sur le stationnement. Donc, on se dit, le paragraphe suivant dans le Plan de transport dit :

«Certaines autres mesure du plan, dont l'impact sur le transfert modal, sont plus difficiles à évaluer, devraient permettre de tendre vers une diminution de 20% des déplacements automobiles anticipés.»

3040

Donc, on a un certain optimisme, on pense qu'on n'est pas capable de mesurer l'impact de toutes les interventions qui sont proposées dans le plan et on pourrait aller chercher jusqu'à 20% de moins de déplacements que qu'est-ce qu'il y aurait en 2021 si on ne changeait rien au *pattern* actuel.

3045

M. MICHEL GERMAIN, président:

J'imagine que pour atteindre ce -15 ou -20%, il y a un plan d'action précis, c'est-à-dire telle intervention au coût de tant devrait permettre de canaliser tant de personnes; est-ce que c'est précis à ce point-là ou c'est macro...

3050

M. DAVID THERRIEN:

C'est beaucoup plus macro que ça, effectivement, ce n'est pas un nombre de déplacements par chacune des interventions. Il faut comprendre que le plan regroupe, bon, on a 21 chantiers sur les 10 prochaines années, mais à l'ensemble des plans il y a pour 8 milliards d'interventions, donc c'est pas un calcul qui est fait à chacune des interventions. De

3055

3060 toute façon, on serait probablement incapable de le mesurer de cette façon-là, parce qu'il y a des modes qui sont en compétition et le terrain évolue.

3065 C'est vraiment un objectif. On se dit si la croissance... nous on veut augmenter l'achalandage de 26% dans le transport en commun et on se dit, ce qui sera pas en transport en commun on va l'accueillir en transport actif. Donc, c'est de cette façon-là qu'on arrive à...

M. MICHEL GERMAIN, président:

3070 Mais concrètement, c'est parce que des fois les gens mettent des objectifs, puis c'est difficile de voir clairement comment l'objectif va être atteint d'année en année. Disons que si on commence 2009, donc 2010, ça va être combien, comment on va l'atteindre et à tel moment de l'année, donc le 1^{er} juillet 2011, il y a telle intervention qui va se faire, il va offrir un nouveau service, donc on va assister à une diminution de temps 2013-2014. Est-ce que
3075 dans votre plan c'est détaillé comme ça?

3080 Parce que souvent on a vu par le passé des objectifs qui se fixaient et ils ne sont pas atteints. Mais quand on regarde dans toutes sortes de domaines, que ce soit la gestion des déchets, parce qu'on en a entendu parler beaucoup, mais souvent c'est quand on regardait, oui, si l'objectif n'est pas atteint, mais à l'époque lorsque la cible avait été donnée, les moyens n'avaient pas suivi.

3085 Donc, c'est pour ça que ça vient... un chiffre ça vaut un chiffre, mais il faut être capable de voir comment on va l'atteindre. Est-ce que dans le document c'est indiqué?

M. DAVID THERRIEN:

3090 Non, effectivement, dans le Plan de transport, on n'a pas un objectif qui est décomposé sur les 15 ou 20 prochaines années avec des cibles intermédiaires. On regarde l'état de la situation actuelle et l'état de la situation dans laquelle on voudrait être à une étape où on souhaite arriver et on priorise pour s'y rendre. Naturellement, il y a 21 chantiers qui montrent les priorités des 10 prochaines années, puis il ne faudrait pas négliger le chantier sur le financement du transport collectif.

M. MICHEL GERMAIN, président:

3095 On a vu qu'il y a des discussions avec le gouvernement du Québec, c'est un peu comme les projections tendanciennes de monsieur Tremblay, c'est évident que s'il y avait des ententes sur les projets qui sont pas dans les cartons de monsieur Tremblay, ça pourrait
3100 avoir une certaine influence; c'est ça que je dois comprendre ?

M. DAVID THERRIEN:

Exactement.

3105 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Donc, il n'y a pas nécessairement de contradictions entre les calculs tendanciels de monsieur Tremblay et vos chiffres?

3110 **M. DAVID THERRIEN:**

3115 C'est pas une contradiction. Et il faut, je voudrais faire une petite... nous on travaille sur les déplacements de l'agglomération, et la question qui m'était posée, c'est sur un échangeur majeur à un endroit précis. Les comportements, on peut atteindre nos objectifs, on peut insérer nos pistes cyclables, nos voies réservées sur notre réseau, ce qui ne dit pas qu'à l'échangeur Turcot le nombre de débit va augmenter ou diminuer, parce qu'il y a une réaffectation de la circulation. On pourrait observer des chiffres à un endroit et atteindre nos objectifs à un autre endroit, ce serait juste une réaffectation sur le réseau.

3120 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Une intervention peut avoir une plus grande efficacité à un endroit plutôt qu'à un autre endroit?

3125 **M. DAVID THERRIEN:**

3130 C'est ça. Nous on fait le suivi à partir de l'enquête O-D. L'enquête O-D qui risque d'être réalisée aux 5 ans. Cette enquête-là nous donne l'utilisation sur l'ensemble du territoire et non pas de façon ponctuelle à un échangeur : est-ce que cet échangeur-là a réagi, lui, à l'ensemble des interventions? C'est pas l'objectif visé. L'objectif c'est dans la totalité des déplacements, comment ça se réaffecte sur le réseau, ça, c'est une autre dynamique.

3135 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Est-ce que vous attendez avec un grand intérêt l'enquête donc attendue à l'automne de 2009 sur l'origine-destination?

3140 **M. DAVID THERRIEN:**

C'est les informations les plus intéressantes dans le domaine à Montréal, c'est vraiment le résultat des enquêtes aux 5 ans.

3145 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Ça peut être considéré comme une analyse charnière par la Ville.

3150 **M. DAVID THERRIEN:**

Oui, on l'attend avec impatience.

3155 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Alors c'est noté, je vous remercie. Monsieur Bouchard?

M. DANIEL BOUCHARD:

3160 Peut-être juste pour finir sur cette question-là, c'est qu'on voit que la Ville de
Montréal cherche à réduire de 20% la circulation automobile à destination du centre-ville,
donc l'échangeur Turcot ne peut pas être plus touché par cette mesure-là. On a entendu
aussi que pour le transport collectif, il y avait une possibilité de faire du transfert modal de
600 à 800 personnes vers le transport collectif. On a entendu aussi qu'il y aurait peut-être
une réduction des déplacements dans les prochaines années, en tout cas, peut-être
3165 anecdotique, mais elle existe présentement.

Moi j'aimerais savoir avec toutes ces réductions-là, le 200, le 304 000 est-ce que si
on fait un -20%, c'est quand même là on tombe à 265 000, puis on parle de 20% par rapport
à aujourd'hui, donc c'est encore plus bas que ça. Est-ce que si on a les... si le Plan de
3170 transport réussit à se réaliser, est-ce qu'on est capable de ne pas ajouter de voies
supplémentaires pour le transport collectif dans l'échangeur Turcot, mais de transformer une
voie existante en voie réservée pour le transport collectif?

3175 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Monsieur Dubé, s'il y avait effectivement, comme le dit monsieur Bouchard, une
baisse marquée du trafic à moyen terme?

3180 **M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:**

Monsieur le Président, d'abord j'aimerais rectifier un fait. C'est pas 600 véhicules,
c'est sur l'autoroute pendant la période de pointe, sur l'autoroute 20 essentiellement, et c'est
plutôt 6 600 véhicules. Donc 6 600 déplacements qui se traduisent par 5 000 véhicules,
donc qui représentent l'exercice... le scénario optimiste de transfert modal en 2016 et
3185 essentiellement donc l'objectif de réduction de 20% nous apparaît irréaliste à moins d'avoir
vraiment une situation particulière qui se produit.

M. MICHEL GERMAIN, président:

3190 Votre position est à l'effet que pour aller au-delà de 6 000 véhicules, il faudrait des nouveaux projets de transport en commun?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

3195 Il faudrait un événement majeur, ou un événement majeur catastrophique. Donc, essentiellement, on n'a pas modalisé une réduction de ce scénario-là pour voir quel impact que ça aurait sur le nombre de voies et la réallocation du trafic à la grandeur de l'île, mais on peut aussi anticiper qu'il y aurait encore une fois de réallocation de tous les nombreux corridors qui vont vers le centre-ville. Parce que l'autoroute 20 vers le centre-ville et la 720, c'est un corridor parmi plusieurs, il y a une série de boulevards urbains parallèles où même
3200 qui viennent d'autres secteurs qui permettent à la circulation de se rendre au centre-ville. Donc, ça n'a pas été modalisé.

L'exercice n'a pas été fait pour voir si en réduisant de 20%, on n'a pas fait l'exercice parce qu'essentiellement c'est une situation utopique qui a peu de probabilités de se
3205 réaliser, donc on ne voyait pas l'utilité de faire ça.

M. DANIEL BOUCHARD:

3210 Elle s'est réalisée dans au moins quatre villes, je le sais. Ça a l'air qu'il y a des utopies qui se réalisent ailleurs.

M. MICHEL GERMAIN, président:

3215 L'hypothèse où on se retrouve donc dans une dizaine d'années, on note une baisse marquée du trafic routier, à partir de quel moment il se dégagerait assez de marge de manœuvre pour envisager de faire des voies réservées, d'ajouter des voies réservées à ce moment-là dans l'échangeur Turcot? De convertir des voies routières en voies réservées, s'il y avait une baisse marquée?

3220 **M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:**

Ça n'a pas été modalisé. Il faudrait faire les modalisations, ce qui prendrait un certain temps, pour répondre à votre question.

3225 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

La question est de savoir, par exemple, si on baisse de 20%, est-ce qu'à ce moment-là on dégage des marges de manœuvre pour le transport en commun?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

3230

Je vais demander à Monsieur Pierre Tremblay d'apporter un complément à la réponse et peut-être un éclaircissement différent.

M. MICHEL GERMAIN, président:

3235

Très bien. Monsieur Tremblay?

M. PIERRE TREMBLAY:

3240

Pour mesurer l'impact sur le réseau routier d'une diminution de 20% de la demande automobile, il faudrait établir un scénario de réduction de 20%. Normalement ce qu'on cherche à faire c'est de... à travers des modèles dans notre structure de modélisation, on a un des sous-modèle qui est le modèle de transfert modal, qui est utilisé autant chez nous que chez nos partenaires de la Société de transport et à l'AMT. Cette méthodologie de transfert modal repose quand même sur l'évaluation de scénarios concrets. En fait, les variables principales qui guident le transfert modal des gens ou le choix modal des gens, c'est la mesure des temps de parcours, les temps de déplacement, comparatif en auto versus en transport en commun.

3245

3250

En fait, je pourrais me faire un malin plaisir de vous assommer d'une présentation de plusieurs heures sur le sujet, mais le modèle de transfert modal, en fait, mesure l'évolution de la performance relative du transport en commun par rapport à l'automobile, à l'horizon de base et à l'horizon projetée.

3255

Pour pouvoir évaluer concrètement les transferts modaux, il faut pouvoir, entre guillemets, codifier l'offre de transport en commun future. Donc, il faut vraiment se définir des scénarios réalistes d'offres de transport.

3260

Monsieur Therrien tantôt référait à une vision, à une espèce d'objectif virtuel, un énoncé de principes de réduire de 20%, mais pratiquement il faut voir quelles sont les mesures qu'on veut mettre en place pour faire ça et les évaluer après ça concrètement.

3265

Donc, si vous avez tel projet de train de banlieue, avec telle vitesse, telle intervalle, tel niveau de service, tant de voyages par période hors pointe et tout ça, les garanties de retour pour les gens qui sont sur des horaires, il faut matérialiser toutes ces hypothèses-là, les codifier et alors là on peut essayer d'évaluer le potentiel de transfert modal.

3270

Pendant ce temps-là, vous avez du côté routier les conditions de circulation qui se dégradent d'année en année avec l'augmentation de la congestion. Je pense que ça c'est bien connu, surtout quand l'économie va bien, bon, il y a beaucoup plus de trafic, la congestion augmente. Alors des fois même sans que le transport en commun s'améliore,

l'automobile se détériore d'autre part et ça induit un transfert modal aussi. Ça amène les gens à finalement faire le choix.

3275 Alors c'est tout ça que les modèles de transfert modal évaluent de façon très structurée et déterminée. C'est pas des visions de qu'est-ce qui arrive si on fait un projet particulier.

3280 Moi, bien sûr, que si on me dit...diminuer de 20% uniformément sur tout le territoire la matrice de déplacement, on peut le simuler, mais ça nous donne quoi? Est-ce qu'il va avoir de l'offre, par exemple, pour les gens qui vivent à Lachenaie, puis qui travaillent à Blainville; les gens qui vivent à Repentigny, puis qui travaillent à Mascouche? Alors il faut aller voir concrètement et localement des projets précis d'intervention dans le transport en commun.

3285

M. DANIEL BOUCHARD:

Le plan de transport contient 21 chantiers précis, puis j'imagine que l'objectif est un peu lié aux chantiers qui sont proposés?

3290

M. MICHEL GERMAIN, président:

3295 On ne fera pas de débat, mais effectivement la commission va regarder ces fameux chantiers-là par quoi ils se traduisent matériellement, parce que ça peut être de dire on veut encourager telle chose, mais, effectivement, si on sait pas comment, c'est dur après ça pour apprécier en disant en 2013, ça va être ça, 2014, 2015, 2016 et effectivement, en 2021, on va avoir atteint la cible. Si on sait pas l'intervention et quand est-ce qu'elle a lieu, c'est difficile. Ça peut être un vœu, mais ça veut pas dire que ça se matérialisera pas, mais si au moment où on se parle, effectivement, ce que j'en comprends, c'est difficile d'apprécier si le vœu va devenir une réalité ou s'il ne se matérialisera pas.

3300

3305 Je veux pas blâmer personne dans n'importe lequel sujet, les gens, mais force est de noter que dans plusieurs domaines, si on parle de la gestion des déchets, on se retrouve encore, notamment le compostage, on n'atteint pas les cibles, puis on n'est même pas proche de l'atteindre.

3310

3310 On s'aperçoit fréquemment que les gens espèrent que ce soit atteint, mais ça ne l'est pas souvent, mais c'est ça que...au moment où les gens le décident, on n'a pas les moyens qui sont identifiés et des fois, bon, la nature humaine devient négligente et *woops* les gens passent à d'autres choses, puis les moyens n'arrivent pas.

3315

Mais on va regarder en détail et vous pourrez nous en faire part aussi dans votre mémoire.

3315

M. DANIEL BOUCHARD:

Merci.

3320

M. MICHEL GERMAIN, président:

C'est moi qui vous remercie.

3325

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

3330

Monsieur le Président. Juste un élément d'information additionnelle. Essentiellement, vous soulignez qu'en réponse à la question, si on retranchait une voie si il y avait une diminution de 20%, au niveau de l'échangeur Turcot lui-même qui est à deux voies par direction dans les mouvements importants ou à une voie dans les mouvements moins importants, pour des questions de fiabilité de l'ouvrage, le ministère des Transports considère que deux voies c'est un nombre minimal de voies, et même s'il y avait une réduction significative ou de 20% et que ça indiquait qu'on pouvait retrancher une voie pour du transport collectif ou un autre mode, l'infrastructure serait reconstruite à deux voies pareil; question d'accidents, question de fiabilité et de....

3335

M. MICHEL GERMAIN, président:

3340

Il y aurait moins, par exemple, d'émissions atmosphériques, c'est certain, avec une réduction, outre...on focussait sur la voie réservée, mais il peut y avoir effectivement d'autres types de bénéfices.

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

3345

Pour le ministère, c'est un ouvrage stratégique et sa capacité ou son nombre de voies est minimal, même s'il y avait une réduction significative de la circulation.

M. MICHEL GERMAIN, président:

3350

C'est très bien. Je vais maintenant inviter monsieur Marc Tremblay.

M. MARC TREMBLAY:

3355

Bonsoir tout le monde. Ça fait quatre jours qu'on discute de ce projet-là. Enfin, j'ai une question un peu «*tord visse*» à poser. Comment ça se fait que les gens de l'AMT, de la STM et de la Ville de Montréal ne sont pas assis avec vous autres pour promouvoir ce projet-là? Ça c'est le premier volet de la question. Ça sous-entend, évidemment c'est là qui est le «*snoraud*», ça serait pas préférable de se mettre d'accord avec ces gens-là avant d'ouvrir un PPP même si j'ai rien au niveau philosophique contre, sauf que ça pose des

3360 questions, avant de faire un partenariat public-privé, il faudrait peut-être s'entendre avec les partenaires publics pertinents et j'aimerais ça entendre votre réponse, s'il vous plaît.

M. MICHEL GERMAIN, président:

3365 Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

3370 Bien, essentiellement, le projet au départ est un projet de reconstruction d'une infrastructure autoroutière qui relève essentiellement du ministère des Transports du gouvernement du Québec. L'Agence métropolitaine des transports, la STM, s'occupent sur notre territoire des mesures relatives au transport collectif et elles ont été rencontrées et on a sollicité leurs besoins à l'intérieur du périmètre du projet pour s'assurer qu'on ne brimait pas les projets futurs qu'ils avaient dans leurs cartons et qu'essentiellement, donc on ne nuisait pas à leurs travaux. On est en discussion, on poursuit nos discussions au niveau des
3375 mesures qui interpellent la Ville sur son territoire, sur son réseau routier.

Et donc c'est un processus qui est assez long et qui se poursuit. Effectivement on vise à essayer d'avoir des ententes avec la Ville de Montréal et nos différents partenaires avant de signer un partenariat public-privé.

3380

M. MICHEL GERMAIN, président:

3385 Monsieur Dubé, néanmoins on est peut-être dans les perceptions au moment où on se parle, mais il reste qu'on a pu sentir quand même qu'il pouvait avoir des divergences plus ou moins ouvertes entre vous et la Ville de Montréal. Il est fort possible que la Ville de Montréal vienne présenter un mémoire en deuxième partie et peut-être aussi des arrondissements, on va en savoir plus long bien entendu à ce moment-là, s'ils viennent sur leur niveau satisfaction ou d'insatisfaction par rapport au projet.

3390 Ce n'est pas un blâme que je vous dresse, mais je pense qu'il faut être sensible au fait qu'il semble y avoir certains points d'insatisfaction. Je ne veux pas présumer de ce que la Ville de Montréal va nous dire, mais je pense que c'est dans l'air quand même un petit peu.

3395

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

3400 Je peux vous confirmer, Monsieur le Président, qu'il y a un certain nombre d'éléments dans le projet qui ne sont pas à la satisfaction de la Ville de Montréal et on essaie d'aplanir ces éléments-là, essayer de trouver un terrain d'entente et un compromis avec la Ville de Montréal.

M. MICHEL GERMAIN, président:

Monsieur Tremblay?

3405

M. MARC TREMBLAY:

Une précision, je n'attaque personne personnellement et je parle en mon nom personnel comme citoyen montréalais, payeur de taxes, automobiliste, utilisateur de...j'aimerais vous entendre dire, l'évaluation, comme représentant du ministère des Transports, à savoir si ça vous apparaîtrait préférable qu'on arrive à un projet qui serait conjoint avec les autres partenaires publics ou bien si ça vous apparaît comme secondaire, une évaluation là-dessus, s'il vous plaît.

3410

M. MICHEL GERMAIN, président:

3415

Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

Je pense que je l'ai déjà mentionné à plusieurs reprises dans toutes nos interventions, ce que le ministère cherche à faire à l'intérieur de ce projet-là, c'est le compromis. Il y a des compromis à faire parce qu'essentiellement il y a des besoins qui sont divergeants entre les différents partenaires et c'est certain qu'il faut trouver un terrain d'entente. Notre objectif c'est de trouver le meilleur compromis qui soit gagnant-gagnant pour l'ensemble des partenaires.

3420

3425

M. MICHEL GERMAIN, président:

Monsieur Tremblay?

3430

M. MARC TREMBLAY:

À ce titre, comment qualifiez vous, comme représentant du ministère des Transports, le fait qu'on aille en consultation avec le Bureau d'audiences publiques en environnement, immédiatement sur ce projet? Pourquoi présenter le projet en l'état, puisqu'on sait qu'il va falloir aller chercher l'assentiment d'autres partenaires publics, plus précisément, de quelle stratégie s'agit-il?

3435

M. MICHEL GERMAIN, président:

3440

Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

3445 Essentiellement, on vous présente le projet dans l'état où il est aujourd'hui, parce qu'essentiellement on est sur un processus, un cheminement de projet qui est assez accéléré compte tenu de l'état des structures et du rendez-vous qu'on a de démolir ces structures-là au plus tard en 2017.

3450 Et pour rencontrer cet échéancier-là, il faut passer un certain nombre d'étapes et on a déposé une étude d'impact conforme, on a suivi la procédure réglementaire et il reste, comme je vous dis, un certain nombre de points à discuter ou à convenir avec nos partenaires.

3455 Je vous dirais que dans notre esprit on a aplani 90% des éléments du projet et le 10% qui reste à attacher, que ça soit 85-90%, essentiellement les éléments qui restent à aplanir sont, selon nous, on devrait être capables de les aplanir d'ici à ce que les ententes au niveau du PPP ou le début des travaux soit...on vise à les aplanir le plus rapidement possible, essentiellement. Donc, on va y arriver.

3460 **M. MARC TREMBLAY:**

3465 En terminant, j'aimerais spécifier que les interrogations que j'apporte ne sont pas une critique de la qualité du travail ou de la proposition, mais à mon avis, et ça sera dans un mémoire que je produirai personnellement, des impressions que je donnerai. Merci beaucoup.

M. MICHEL GERMAIN, président:

3470 Très bien, merci, Monsieur Tremblay. Je vais maintenant inviter monsieur Pierre Fréchette. Bonsoir, Monsieur.

M. PIERRE FRÉCHETTE:

3475 Bonsoir Monsieur, bonsoir Madame, bonsoir Monsieur le Commissaire. J'ai quelques petites questions assez précises. On a déposé la Ville de Montréal des documents concernant les plans de, je pense que monsieur Dubé va les reconnaître, qui sont différents des miens; j'en ai eu des pareils, mais ils n'ont pas tout à fait les mêmes dimensions. Alors je voulais savoir s'il y avait une raison particulière?

3480 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Et vos plans seraient légèrement différents de ceux....

M. PIERRE FRÉCHETTE:

3485 Les plans que moi j'ai reçus du ministère de monsieur Dubé, personnellement, ils m'ont été envoyés à mon bureau.

M. MICHEL GERMAIN, président:

3490 Il y a combien de temps de ça?

M. PIERRE FRÉCHETTE:

3495 Deux semaines. Ils diffèrent de ceux qui ont été déposés par le ministère hier soir, ici. Alors, je voudrais savoir, s'il vous plaît, pourquoi?

M. MICHEL GERMAIN, président:

Monsieur Dubé?

3500

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

3505 Monsieur Fréchette a tout à fait raison, il y a des cotes sur des plans différents de celles qui lui ont été soumis il y a deux semaines. Essentiellement, comme j'ai déjà expliqué, le projet est en évolution, c'est un *work in progress*.

3510 Dans le secteur du centre Gadbois, on cherche à améliorer ou augmenter le plus possible la distance entre l'autoroute et le bâtiment dans certaines sections. Vous avez ici une section en travers. Essentiellement les documents auxquels fait référence monsieur Fréchette, ce sont les distances ou les coupes dans les sections en travers qui montrent le futur échangeur par rapport au Centre Gadbois. Les trois coupes : donc une coupe à la façade avant, une coupe à peu près à la hauteur de l'entrée des arénas et une coupe à la hauteur de l'arrière du bâtiment.

3515 Et donc les principaux changements sont à l'effet qu'on a encore optimisé la courbe ici et essentiellement on a réussi à obtenir un dégagement additionnel par rapport au bâtiment. On va continuer à travailler d'essayer de trouver une façon d'augmenter cette distance-là à un maximum. Ce qui est présenté ici, d'ailleurs, ne montre pas l'alcôve qui est proposé dans le secteur et donc le 7.9 pourrait être appelé à augmenter légèrement.

3520

Donc, vous avez la première section AA. Peut-être mettre la BB.

M. PIERRE FRÉCHETTE:

3525 Me permettez-vous, Monsieur le Président, s'il vous plaît, j'aimerais ça qu'on revienne à celle-là, parce que c'est sur celle-là, puis après ça on va les faire une par une les

coupes, s'il vous plaît. Ça c'est la section AA, moi j'avais un recul de 8.2, alors on l'a pas optimisée, on l'a rapetissée à 7.9. Vous l'avez ici, je peux vous produire le document.

3530 **M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:**

Je vais demander à monsieur Dumas, qui a produit les coupes, les dernières versions de coupe hier ou en début de semaine, d'expliquer les différences entre les deux documents.

3535 **M. JACQUES DUMAS :**

Alors re-bonsoir. La version révisée du document qui a été préparée récemment reflète un peu les dernières optimisations qu'on a faites au niveau du projet, tandis que la dernière coupe avait été prise sur une version antérieure et nous, nous sommes à compléter l'avant-projet préliminaire du dossier, qu'on a déposé récemment ou, en fait, qu'on optimise dans le but de finaliser notre avant-projet. Et l'optimisation, sachant les problématiques du Centre Gadbois et les demandes d'éloigner le plus possible, donc on a réussi à optimiser la géométrie dans ce secteur-là pour augmenter la distance.

3545 **M. PIERRE FRÉCHETTE:**

Bien, vous l'avez rapetissée. C'est ça que je vous dis, là. Moi j'ai 8.2 sur la version qu'on m'a envoyée à mon bureau, puis là vous me donner 7.9. Je peux vous la remettre ici, je l'ai ici, pour comparer. Je les ai les deux ici.

3550 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Vous pouvez donner le document, mais s'il vous plaît évitez de parler les deux en même temps.

M. PIERRE FRÉCHETTE:

On peut peut-être continuer parce qu'il y en a deux autres encore.

3560 **M. NORMAND KING:**

Une suggestion pour faciliter les choses. On pourrait-tu sur le diagramme qu'on voit où se situent les prises d'air sur le toit ? Est-ce qu'ils se trouvent à être collées sur le côté le plus près de la route ou complètement à l'autre extrémité du bâtiment ou entre les deux? Ce serait une information utile à avoir aussi.

M. MICHEL GERMAIN, président :

3570 Et s'il vous plaît je voudrais que vous évitiez de parler les deux en même temps, parce que ça devient imprenable pour les transcriptions, notamment. Alors on va essayer de faire le contrôle.

M. JACQUES DUMAS:

3575 L'optimisation s'est faite principalement pour la section nord. On savait qu'on avait initialement, si j'ai la bonne coupe, on parlait de 3.5, je pense que vous l'aviez mentionné, mais du côté nord, c'est-à-dire le coin nord-ouest l'optimisation qu'on a faite était principalement dans le but de s'en éloigner pour essayer d'avoir les mêmes distances, ou à tout le moins, d'augmenter la distance au coin nord-ouest qui était, selon nous, je pense que 3580 vous aviez raison quand vous l'aviez mentionné avant-hier, à 3.5 mètres, c'était pas tellement large. Donc, l'optimisation se trouve principalement au coin nord-ouest. On le remarque ici, on a réussi à amener la distance à 5.2. C'est principalement dans ce secteur-là. Il y a eu certaines modifications; il se peut que dans d'autres secteurs le long de la bâtisse qu'il y ait eu certaines variations, mais l'optimisation était principalement ciblée à 3585 cette valeur-là, compte tenu que 3.5, effectivement, c'était pas tellement large.

M. MICHEL GERMAIN, président:

3590 Et le but de l'optimisation étant, comme monsieur King, je crois, l'a laissé entendre, s'éloigner de

M. JACQUES DUMAS:

3595 Au maximum de la bâtisse sachant qu'on a une proposition d'avoir un chemin d'accès ou du moins un espace entre la bâtisse où on peut circuler, comme monsieur Fréchette l'avait mentionné, à 3.5 mètres, c'est pas une largeur normale pour circuler, c'est très étroit.

3600 Tandis qu'ici en modifiant les tangentes et en jouant avec la géométrie, on a réussi à augmenter à 5.2. Ce qui donne une largeur plus intéressante si on veut passer avec un véhicule, par exemple, pour faire l'entretien de la bâtisse ou autres. Ça a changé légèrement la géométrie, donc il se peut que dans d'autres secteurs, les distances vont varier, ce qui pourrait expliquer la différence entre le 7.8 et le 8...

3605 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Mais globalement ça voudrait dire globalement, l'optimisation fait qu'en moyenne c'est plus loin?

M. JACQUES DUMAS:

3610

En moyenne, on s'en est éloigné.

M. MICHEL GERMAIN, président:

3615

O.K.

M. JACQUES DUMAS:

De façon générale.

3620

M. MICHEL GERMAIN, président:

Éloigné. Tout à l'heure dans la figure précédente, on voyait un véhicule qui était très, très, très près de la glissière, donc est-ce que dans ce coin-là, c'est parce que vous évitez de mettre un accotement de 4 mètres?

3625

M. JACQUES DUMAS:

De façon générale dans le secteur on retrouve un accotement de 3 mètres.

3630

M. MICHEL GERMAIN, président:

O.K. C'est pour réduire l'accotement ici. Il y avait l'autre figure, dans celle-ci on voit le véhicule était très, très, très près, c'est....

3635

M. JACQUES DUMAS:

Ça c'était l'ancien concept. Le nouveau concept, c'est le véhicule rouge, donc on a un accotement de 3 mètres.

3640

M. MICHEL GERMAIN, président:

O.K. Il y a quand même un accotement de 3 mètres à cet endroit-là.

3645

MME ANNE PELLETIER :

Juste une précision pour les personnes, là. L'APPS, qu'on voit ici, ce qu'on parle de l'ancien concept, c'est la solution de l'avant-projet préliminaire sommaire qui avait été présenté à l'automne 2007.

3650 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Très bien.

3655 **M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:**

Monsieur le Président... Excusez, allez-y.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ:

3660 Monsieur King voulait savoir quelle était la position des prises d'air par rapport à ces passages-là.

M. MICHEL GERMAIN, président:

3665 C'est ça un peu la question, est-ce que l'objectif d'optimisation on a eu la réponse, parce que je me posais la question, est-ce que c'était de s'éloigner le plus possible de la prise d'air ou c'était de créer un dégagement du mur de la bâtisse?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

3670

La modalisation de la qualité de l'air au niveau du centre Gadbois, on a un point, essentiellement, pris au niveau de la toiture du centre Gadbois et essentiellement, malgré l'abaissement, on n'anticipe pas de changements au niveau de la qualité de l'air au niveau du toit. D'où notre conclusion que si la qualité de l'air par rapport à la situation actuelle au

3675 niveau de la toiture du centre Gadbois ne change pas, ça ne devrait pas avoir d'impact à l'intérieur, sur la qualité de l'air à l'intérieur du bâtiment, que l'on sait adéquate suite à l'étude qui a été conduite tout dernièrement sur la qualité de l'air dans le centre.

M. PIERRE FRÉCHETTE:

3680

Si vous me permettez, Monsieur le Président?

M. MICHEL GERMAIN, président:

3685

Oui.

M. PIERRE FRÉCHETTE:

3690

Où est-ce que ç'a été optimisé sur la coupe CC, c'est là qu'il y a le moins de bouches d'air, mais aux deux autres places, le AA et le BB se sont rapprochés du centre Gadbois, c'est pas beaucoup, vous allez dire, de quelques points de mètres. Mais ma question est, est-ce que c'est beaucoup plus acceptable 5.2 ou 3.8, on parle de 10 ou 12 pieds d'un centre de 500 000 entrées par année. Ma question reste encore la même, est-ce que 5.2 ou

3695 3.5, pour 3.5 était pas acceptable, est-ce qu'on va dire que 5.2 mètres de 286 000 véhicules par années est plus acceptable?

M. MICHEL GERMAIN, président:

Alors vous pourrez nous en parler dans votre mémoire.

3700

M. PIERRE FRÉCHETTE:

Oui, effectivement. J'aurais besoin d'un ...je voulais juste que les documents...ils étaient pas identiques, alors je voulais savoir c'était quoi.

3705

M. MICHEL GERMAIN, président:

Oui, on avait été mis au fait de ça, si je ne m'abuse, là on va mettre les deux documents en ligne, donc c'est bon que vous soyez venu poser la question.

3710

M. PIERRE FRÉCHETTE:

J'aurais besoin de poser une question. La Ville de Montréal, l'AMT, la STM et le ministère des Transports devraient être des partenaires dans ce dossier-là et je voudrais demander à monsieur Trudeau : quand avons-nous été avisés qu'il y aurait une ligne des voies réservées centrales bidirectionnelles entre les deux voies de l'autoroute 20?

3715

M. MICHEL GERMAIN, président:

La Ville de Montréal.

3720

M. ALAIN TRUDEAU:

La Ville de Montréal a pris connaissance de cette proposition la première soirée des séances d'information, c'est autour, je pense, du 20 avril. On a eu, il y a eu un document qui a été produit le soir même et c'est le soir même qu'on en a pris connaissance.

3725

M. PIERRE FRÉCHETTE:

Alors je présume que c'est à la même date que la STM.

3730

M. ALAIN TRUDEAU:

À ce sujet, l'autre fois on a posé la question aux gens de la STM. La personne qui est venue à la table ne pouvait pas répondre, mais depuis il y a eu une note qui a été écrite par la STM et qui a été transmise au BAPE, ce document-là a été déposé et le document de

3735

la STM indique également qu'ils ont pris connaissance de cette voie réservée le même soir, c'est-à-dire le 20 avril.

3740 **M. PIERRE FRÉCHETTE:**

Le supplément à la même question, je demanderais au ministère des Transports quelle est la raison de nous informer ou d'informer ses partenaires en même temps que le public?

3745 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Ministère des Transports?

3750 **M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:**

La raison pour laquelle l'ensemble des intervenants et le public ont été informés est simple, c'est que la décision a été prise quelques jours avant et donc, la semaine avant, et donc ça n'avait pas été rendu public, le 20 avril étant un lundi.

3755 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Oui, Monsieur Fréchette?

3760 **M. PIERRE FRÉCHETTE:**

D'accord. Si on maintient qu'il va y avoir des voies centrales bidirectionnelles, est-ce que vous pouvez me donner la date de mise en service de ces voies-là et qui va défrayer les coûts de l'installation des voies bidirectionnelles?

3765 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Monsieur Dubé?

3770 **M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:**

3775 Je ne peux pas vous fournir une date précise de mise en service de ces voies-là, j'ai pas l'information, en fait, il faut voir au niveau de la planification des travaux et du phasage, ça va nécessiter une certaine recherche; et les discussions concernant le financement de cette voie-là n'ont pas encore débuté.

M. PIERRE FRÉCHETTE:

3780 Ça veut dire qu'on pourra pas dire que ça peut entrer en service en même temps que le nouvel échangeur?

M. MICHEL GERMAIN, président:

Monsieur Dubé?

3785

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

Selon le phasage anticipé des travaux, oui, ça va rentrer en service avant 2015. Donc, quelque part entre 2014-2015, avant la mise en service de l'échangeur.

3790

M. PIERRE FRÉCHETTE:

C'est enregistré ça, Monsieur le Président?

3795

M. MICHEL GERMAIN, président:

Oui, c'est pris en transcription.

M. PIERRE FRÉCHETTE:

3800

Vous me permettez, j'aurais une autre question pour le ministère. Sur la rue Richelieu, il y a un bâtiment que j'ai appris, j'étais assis dans la salle, je peux pas me rappeler quand, ça devait être ce matin ou avant-hier, il y a un édifice qui va être démoli, que le propriétaire a bien le goût de faire démolir, ça va peut-être lui coûté meilleur marché que de le démolir lui-même, je voudrais savoir la distance qui sépare ce building de l'autoroute existante?

3805

M. MICHEL GERMAIN, président:

Monsieur Dubé. Je crois que c'est l'intervention qu'on a eue cet après-midi.

3810

M. PIERRE FRÉCHETTE:

Je suis par certain, Monsieur le Président, je suis pas certain, mais c'est...je pense que oui, oui, vous avez raison, cet après-midi. Il y a un building qui va être démoli, puis que le propriétaire veut en garder une partie pour du développement résidentiel. Mais je voudrais savoir ce building, exactement, est à combien de l'autoroute 720.

3815

M. MICHEL GERMAIN, président:

3820

Monsieur Gilbert... cet après-midi, oui... Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

3825 J'aimerais d'abord rectifier une information qui a été mentionnée par monsieur Fréchette, essentiellement, il n'y a pas 280 000 véhicules à côté du Centre Gadbois, il y a un nombre de véhicules qui correspond à ce qui passe dans la bretelle ou...

M. PIERRE FRÉCHETTE:

3830 Dans l'échangeur, je parlais du nombre dans l'échangeur.

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

3835 Le bâtiment est situé dans la Ville de Westmount, donc c'est pas un bâtiment dans l'arrondissement sud-ouest et nos sections en travers indiquent que notre talus, notre bas de talus arrive dans la bâtiment à peu près à la moitié du bâtiment et donc c'est pour cette raison qu'on doit l'acheter ou l'acquérir et dans toutes les expropriations industrielles qui sont faites; on essaie, dans la mesure du possible, de refaire la situation du propriétaire, soit en lui cédant un autre terrain adjacent, pour essayer de faire en sorte que les terrains puissent être redéveloppés et...donc profiter des immeubles résiduels qui restent, pour recréer une situation qui lui permette donc de refaire sa situation le plus possible.

M. PIERRE FRÉCHETTE:

3845 Je vais peut-être répéter ma question, je l'ai peut-être mal posée. Je voulais juste savoir la distance entre le building et l'autoroute Ville-Marie?

M. MICHEL GERMAIN, président:

3850 Actuel?

M. PIERRE FRÉCHETTE:

Actuel, le building est là, là, sans le démolir.

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

3855 La distance actuelle, j'ai pas cette information là, mais on pourrait vous la fournir, il suffirait de la mesurer.

M. PIERRE FRÉCHETTE:

3860 C'est parce que les audiences publiques vont être finies, puis c'était quand même assez pertinent ce soir pour la suite des questions.

3865 **M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:**

On peut vous fournir cette information-là demain, monsieur Fréchette pourra formuler d'autres questions.

3870 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Vous pourrez réagir dans votre mémoire à ce moment-là.

M. PIERRE FRÉCHETTE:

3875

Dans un autre ordre d'idées, est-ce que vous pouvez, on parle de la rue Cazalais, en arrière de la rue Cazalais vous allez faire une ...en remblai, on va faire l'autoroute en arrière en remblai, la quantité de terre qui va nécessiter ce remblai-là et je pense que c'est quasiment impossible à penser tout le camionnage qu'on aura besoin pour faire ce remblai-là parce qu'il va être d'une largeur quasiment incroyable. Est-ce que vous avez mesuré le nombre de camions, pas le nombre de camions, mais la quantité de terre qui devra être transportée là?

3880

M. MICHEL GERMAIN, président:

3885

Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

3890

Monsieur le Président, en réponse à la question de Monsieur Fréchette, j'ai pas les volumes exacts pour le secteur Cazalais, en fait, il faudrait voir de où à où il souhaite avoir les volumes exprimés.

M. MICHEL GERMAIN, président:

3895

Ça dépend sur quelle distance on veut considérer.

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

3900

Sur quelle distance, effectivement.

M. MICHEL GERMAIN, président:

3905

On peut anticiper des volumes importants, compte tenu, globalement je me souviens plus combien....ce qui était à charroyer au total.

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

3910 Ce qui est prévu à l'intérieur du projet essentiellement, il faut amener sur le site 1 million de mètres cubes. On pourrait calculer, si vous voulez, de Saint-Rémi à Saint-Jacques, d'une à l'autre des deux structures qui enjambent les deux boulevards, le volume de terre qui rentre là et vous donner l'information dans les prochains jours.

M. PIERRE FRÉCHETTE :

3915 C'est surtout, Monsieur le Président, si vous me permettez, c'est là qu'il va y avoir, comme vous avez parlé ce matin, qu'ils vont fermer une section, ils vont refaire une section, ils vont en refermer une autre, ils vont ouvrir l'autre. C'est là qui va être le gros problème, puis ça va être l'enfer pour les citoyens qui demeurant là. Mais la rue Cazalais, c'est pas compliqué, elle commence à Saint-Rémi puis elle finit à Desnoyers. Il peut pas faire...la rue
3920 Cazalais, c'est juste ça. Alors si on me remet l'information, ça va être bon.

Monsieur le Président, vous avez dit que la commission avait des questions, eux-mêmes avaient des questions à poser au ministère?

3925 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Oui, on en a posé plusieurs verbalement. C'est des petites questions techniques, ce qu'on fait, s'il y a des gens qui ont des questions par écrit peuvent nous les envoyer jusqu'à mercredi midi. Alors toutes les questions du public que va nous envoyer et les questions de
3930 la commission vont être envoyées en même temps, vers la fin de la semaine, probablement vendredi matin, et c'est pour ça...alors vous allez pouvoir voir quelles sont les questions du public qui sont envoyées, aussi quelles sont les questions de la commission qu'on envoie par écrit.

3935 Alors tout ça se fait publiquement.

M. PIERRE FRÉCHETTE:

3940 C'est des documents qui vont être publics?

M. MICHEL GERMAIN, président:

3945 Oui, ce que l'on fait, même pour que tout ça soit plus facile à retracer, on met ça sur une cote spéciale, qui s'appelle D-Q et les réponses sont mises d'une cote spéciale aussi pour qu'on puisse distinguer des documents déposés en audience, qui sont les D-A, les D-B, grosso modo, mais on dépose ces questions-réponses sur une cote D-Q. Alors ça va être autant des questions de la commission que les questions du public qui vont être envoyées, bien entendu, si on reçoit les questions du public.

3950 Mais tout ça est disponible, les réponses autant les questions de la commission que celles du public sont mises en ligne.

M. PIERRE FRÉCHETTE:

3955 Monsieur le Président, vous savez que je suis conseiller municipal ici dans l'arrondissement et pour vous aider, peut-être pas vous éclairer, mais prendre des décisions, ce qui court sur le terrain ces derniers jours, vous avez remarqué que l'audience est pas mal moins forte depuis deux, trois jours, c'est que les gens ont comme idée que le projet est bâclé. C'est juste ça que je voulais dire.

3960 Et puis je voulais demander comme dernière question. En 2003, on a dit que l'achalandage de l'échangeur Turcot était de 277 000 véhicules en 2003, et aujourd'hui qu'on me dit que c'est 280 000, j'ai des doutes. Moi, depuis le début que je suis les audiences, j'étais ici en 2007, quand il y a eu la première rencontre et on me parlait de 3965 286 000 avec une possibilité de 306 000 avec la fluidité de l'autoroute qui va pouvoir se rendre à 306 000.

Est-ce que le ministère pourrait me corriger si j'ai mal compris?

3970 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

3975 Monsieur le Président, en réponse à la question de monsieur Fréchette, les chiffres officiels en 2003 : 280 000; actuellement les chiffres, donc en 2009 : 6 ans plus tard : 290 000; en 2016 : sans le projet, 296 000 et avec le projet 304 000.

3980 Ce sont les chiffres qu'on peut retrouver dans l'étude d'impact.

M. PIERRE FRÉCHETTE:

3985 Je cherche où est-ce que ça a changé depuis 2007. Ça veut dire que les chiffres en 2007 que vous nous avez donnés c'était pas les bons. Parce qu'en 2007, vous m'avez donné 286 000 d'achalandage sur l'échangeur Turcot, c'est pas des chiffres que j'ai inventés, c'est des chiffres qui m'ont été donnés.

3990 Alors je me demande c'est où est-ce qui a été le changement ou peut-être que vous avez approfondi vos chiffres ou vous les avez optimisés, je le sais pas, j'aimerais savoir comment ça se fait? Parce que là on me dit qu'en 2003, c'était 277, c'est vous tantôt qui l'avez donné ça, sur votre, sur une de vos *power point*, c'était marqué en 2003, 277 000. Alors vous me dites que de 2003 à 2007, ça a bougé, je comprends pas, je vois pas

3995 comment est-ce qu'on peut balancer des chiffres. Je cherche la manière, je m'excuse, là,
mais si en ...

M. MICHEL GERMAIN, président:

4000 Monsieur Dubé, tout à l'heure...

M. PIERRE FRÉCHETTE:

Vous l'avez le document, ils l'ont montré.

4005 **M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:**

Je peux difficilement répondre, il y a peut-être une question d'arrondi. Des fois 277,
280.

4010 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

La diapo qu'on a vue tout à l'heure.

MME ANNE PELLETIER :

4015 Pour votre précision, on parle ici du tableau 1 de l'étude d'impact.

M. PIERRE FRÉCHETTE:

4020 Voilà. 277 070. Alors qu'en 2007, il y en aurait juste 280 000, là il y a quelque chose
que je comprends pas. Ça aurait augmenté de 3 000 véhicules, c'est quasiment impossible,
il y a quelque chose qui fonctionne pas là. Il va falloir que vous m'expliquiez ça ou faire dire
d'autres choses aux chiffres.

4025 **M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:**

Monsieur le Président, en réponse à la question de monsieur Fréchette, je constate
que dans le tableau on parle de DJM, donc de débit journalier moyen, c'est pas un DJMA,
c'est pas un DJME, et donc il faut appliquer une correction à ce chiffre là. Et alors que pour
4030 les autres chiffres qui sont fournis, on parle de DJMA, donc de débit journalier moyen
annuel. D'où l'écart.

M. MICHEL GERMAIN, président:

4035 La définition, je serais curieux de la voir, la différence entre DJM et DJMA.

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

Le DJM est basé, il faudrait que je demande à un de mes spécialistes, parce que ça devient un petit peu compliqué. Le DJMA, c'est le débit journalier moyen annuel, le DJME, c'est le débit journalier moyen estival qui est plus élevé que le DJMA d'à peu près, il y a un facteur de correction à mettre là de 6 à 7%; et on utilise, par exemple, le DJME pour les études sectorielles, bruit, qualité de l'air. Pour le DJM, je vais demander à monsieur Alain Lefrançois, du ministère des Transports, de répondre d'où vient ce chiffre-là, mais essentiellement je crois que c'est à partir de boucle de comptages, mais je ne suis pas certain.

M. ALAIN LEFRANÇOIS:

Bonsoir, Monsieur le Président. Ces chiffres-là, essentiellement, ça provient de comptages qui ont été réalisés dans les bretelles de l'échangeur Turcot. Il y a certains endroits sur le réseau du ministère où on a des stations permanentes de comptages et dans Turcot on n'a pas de station permanente. Alors on doit procéder à un comptage et ajuster les données à partir des fluctuations enregistrées aux stations permanentes qu'on a un peu partout sur le territoire, notamment on en a une sur Décarie à la hauteur de Plamondon et une aussi sur l'autoroute 720 avant le tunnel Ville-Marie. Donc, les fluctuations de trafic sont enregistrées là, sont appliquées aux comptages qui sont faits dans les bretelles pour avoir une estimation la plus juste possible.

Le 280 000, essentiellement, provient d'une estimation faite à partir du comptage où on relève le 277 000. Et puis par la suite ces données-là, c'est issu d'un comptage donc, il y a une progression qui est faite et puis les données qu'on a pour 2016, qui est de 296 000, c'est établi à partir sur la base de modélisations issues des prévisions tendanciennes. Et par la suite avec une simulation, qui est faite sur un autre ouvrage qui est le projet, les simulations sont faites pour la pointe AM et il y a des facteurs statistiques qui sont appliqués, les mêmes facteurs statistiques qu'on enregistre aux stations de comptages permanents du ministère. Donc, c'est la procédure d'estimation des DJMA.

Maintenant, le DJMA, il faudrait rappeler qu'un DJMA c'est un débit journalier moyen annuel. Ça tient compte de, en fait, pour calculer le meilleur DJMA qu'on aurait à un endroit donné, on doit faire les comptages sur 365 jours, les sommes et faire une division par 365. Donc, ça tient compte des jours fériés, ça tient compte des jours de fin de semaine et ça tient compte des jours de fête, ça tient compte de toutes les journées de l'année.

Donc, ce n'est pas un débit journalier pour une journée, par exemple, pour un mercredi ou pour un vendredi, où là les débits dans un échangeur peuvent varier considérablement et même de l'ordre de 15% d'une journée à l'autre. Donc, c'est important de rappeler qu'il n'y a pas de design qui se fait à partir d'un DJMA; les designs se font à partir des débits qui sont enregistrés aux périodes de pointe.

4080 Donc, je pense qu'il faut un peu rappeler que c'est un indicateur d'un DJMA d'un
trafic à un endroit donné. Et on enregistre, d'ailleurs si vous voulez consulter nos volumes où
on calcule les DJMA d'une année à l'autre, il y a quand même des fluctuations relativement
importantes d'une année à l'autre, quand même à un endroit donné sur le réseau,
occasionnées par toutes sortes de phénomènes qu'on retrouve.

4085

M. MICHEL GERMAIN, président:

Ça vous va?

4090

M. PIERRE FRÉCHETTE:

N'aurait-il pas été mieux de placer les DJMA au lieu des DJM seulement?

4095

M. ALAIN LEFRANÇOIS:

4100

Bon. Un DJM, c'est un débit journalier moyen établi sur une certaine période de
comptages. Normalement on l'établit sur une période de comptages qui est la plus
représentative de l'année, mais l'analyste qui procède à cette évaluation-là, normalement, ne
peut pas en faire un DJMA parce qu'il a pas fait suffisamment de comptages pour être en
mesure d'affirmer qu'il s'agit effectivement d'un DJMA.

4105

Mais on est dans des subtilités là ici, parce que quand on parle de 277 à 280 000,
c'est une variation d'un à l'autre, d'un comptage à l'autre qui est tellement faible, qui vient
pas du tout conditionner un aménagement géométrique. Ça c'est important de la savoir
aussi.

M. PIERRE FRÉCHETTE:

Je pense qu'on ne parlait pas de 200...

4110

M. MICHEL GERMAIN, président:

4115

On comprend que le DJM est issu d'un comptage, c'est ça. Le DJMA est issu d'une
estimation ou d'une station permanente. C'est ce qu'on doit retenir comme explication. Ça
vous va, Monsieur Fréchette?

M. PIERRE FRÉCHETTE:

4120

Bon. Oui, je pense que je vais laisser...moi j'ai la chance de pouvoir en poser
d'autres questions à d'autres moments, mais j'en aurais pour longtemps, parce que quand
on parle de 280 ou 286, quand tu demeures en dessous, ça, ça fait une différence, c'est le
nombre de véhicules qui passent à Sainte-Tite dans une année, 6 000 véhicules. C'est juste
ça. Alors je vais remettre les deux documents en arrière.

Merci beaucoup de votre patience, je pense que c'est, chapeau, merci.

4125

M. MICHEL GERMAIN, président:

C'est moi qui vous remercie. Maintenant, nous allons inviter monsieur Pierre Brisset.
Bonsoir, Monsieur Brisset.

4130

M. PIERRE BRISSET:

Monsieur le Président, bonsoir, je sais qu'il commence à faire tard et tout le monde a envie d'aller se coucher, c'était une longue journée. Félicitations à tout le monde de nous avoir endurés aussi longtemps.

4135

Alors je vais être très bref. Je vais faire une rectification de mon collègue qui a parlé du pont Mercier. Il faut comprendre qu'on veut pas dévier tout le trafic au pont Mercier, mais utiliser la possibilité du pont Mercier comme un complément à l'axe 15 de l'autoroute 15, pour aider à peut-être décharger partiellement. C'est pas une solution, c'est juste une proposition à aider la gestion de la circulation.

4140

Bon, ceci étant dit, une petite précision à demander au sujet de la fameuse bretelle C, que j'ai parlé, qui sera élargie de une à deux voies. On remarque sur l'image en arrière que si la bretelle est élargie et opérationnelle à deux voies, donc vous utilisez l'espace tampon ou l'espace provisoire pour la deuxième voie du raccordement Ville-Marie à Décarie, quand vous allez rajouter la troisième voie pour l'accès de l'hôpital, cet ajout de troisième voie va nécessiter la démolition de trois viaducs, dont le viaduc Upper-Lachine, le viaduc du CP et le viaduc du boulevard Maisonneuve au nord, en direction nord sur Décarie.

4145

4150

Et donc est-ce que cette amélioration marginale vaut vraiment les dépenses que ça va impliquer si jamais la bretelle de l'hôpital passe là, où on parle de grands coûts pour reconstruire trois viaducs majeurs au-dessus de l'autoroute Décarie?

4155

M. MICHEL GERMAIN, président:

Est-ce qu'on pourrait revoir la bretelle ici, nous rafraîchir la mémoire?

M. PIERRE BRISSET:

4160

Je comprends qu'après une longue journée, C, D, E,F,G, où est-ce qu'on est rendu dans l'espace, il y en a une douzaine.

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

4165

Monsieur le Président, je vais demander à monsieur Jacques Dumas de répondre à votre question.

M. JACQUES DUMAS:

4170 Bon. Effectivement, bien, en fait, la raison pour laquelle la bretelle C, on conserve
les deux voies, c'est que dans notre projet on vient insérer la bretelle P, qui descend, qui va
descendre un peu aussi, un petit peu. Alors cette bretelle-là, effectivement, on ne voulait pas
rentrer une bretelle dans une seule voie parce qu'effectivement ça aurait augmenté la
congestion. Donc, l'idée c'est de rentrer la bretelle dans le deux voies pour perdre la voie
4175 peu plus au nord.

Pour ce qui est des viaducs existants, effectivement, lorsqu'on garde le même
alignement que les voies existantes, il y a un conflit entre les colonnes. Par contre, on est
présentement à optimiser le tracé, compte tenu qu'à partir de Maisonneuve, notre projet on
4180 doit refaire en profil et en réalinement les voies de la 15, on profite de l'occasion, en plus
d'élimination de l'entrée Girouard, de tout déplacer vers l'ouest, qui nous permet de *clairer*
les colonnes.

Donc, c'est à l'étude. C'est sûr que lorsqu'on regarde nos plans présentement, on
4185 s'aperçoit que les colonnes de Upper-Lachine sont...effectivement on rentre dedans, mais il
y a une optimisation présentement qui est à l'étude pour finaliser les derniers petits points,
auxquels où on déplace l'ensemble de la 15 vers l'ouest pour sauver les viaducs d'Upper-
Lachine et celui du CP.

M. PIERRE BRISSET:

4190 Mais peut-être utiliser l'autre image, la projection de la carte là-bas, que vous avez
montrée tout à l'heure, ça serait plus clair que cette image-là, je crois, pour que les
commissaires comprennent de quoi on parle, parce que là on parle d'un débat entre experts,
4195 puis le reste de la salle comprend absolument rien. Alors peut-être projeter la carte, oui,
celle-là.

Alors ce que vous voyez; *Structures à reconstruire; Structures à reconstruire*, deux
4200 fois, c'est pour accommoder la troisième voie, parce que les colonnes des structures
existantes sont dans la jambe de la troisième voie qui va être rajoutée.

M. JACQUES DUMAS:

4205 Oui, les colonnes sont ici, puis, effectivement, le plan tel que montré, effectivement,
la voie P, qui est l'entrée, il y a un conflit direct avec la colonne, mais on voit que la distance
est quand même peu grande, donc l'ensemble de ces voies-là qui doivent être reconstruites
sont décalées vers l'ouest. Étant donné qu'on élimine cette bretelle-là, on a la possibilité de
décaler pour être capables, effectivement, de sauver les colonnes en question. C'est de
l'optimisation.

4210

M. PIERRE BRISSET:

Non, je voulais juste mentionner ça, parce que quand on regarde *Structures à reconstruire; Structures à reconstruire*, ça commence à faire du stock, surtout quand on parle de la voie du CP, il faut comprendre que c'est une grosse ouvrage. Merci pour la

4215

précision.

Bon. Alors une question pour vous, Monsieur le Président. Évidemment les mémoires et puis, ce que je dis souvent on n'est pas tout le temps d'accord avec les autres, alors je sais pas si...j'avais compris que le BAPE avait un pouvoir d'enquête si jamais il y avait des différences d'opinion sur des éléments techniques et vous avez le pouvoir d'enquête, d'engager un spécialiste, un expert indépendant, pour trancher la question qui peut paraître un peu un conflit. Alors je voudrais savoir si dans certains conflits ou s'il y a des différences d'opinion, si vous allez utiliser davantage votre privilège de pouvoir engager des experts externes pour trancher certaines questions?

4220

4225

M. MICHEL GERMAIN, président:

Le BAPE a déjà eu recours par le passé à des experts, c'est déjà arrivé il y a longtemps de ça, disons, les résultats globaux n'ont pas nécessairement été idéals, il y a eu beaucoup de contestation après le recours aux experts.

4230

Premièrement, il y a une différence. Une commission peut recourir à un expert pour se faire expliquer quelque chose. L'expert ne tranchera pas, parce qu'en aucune façon l'expert peut se substituer à la commission pour trancher. En plus de ça, la commission est indépendante, donc elle doit demeurer indépendante face même à un expert qu'elle embaucherait, totalement indépendante. Dans le passé, c'est arrivé il y a longtemps, lorsqu'il y a recours à une expertise, c'est arrivé à quelques reprises, c'est arrivé il y a longtemps, mais normalement une commission va demander un avis d'expert sur une question, l'avis est publié et à ce moment-là les partis peuvent réagir à l'avis de l'expert.

4235

4240

Bien entendu, comment une commission peut recruter un expert sans que ça soit contesté, parce que, disons, qu'une commission engage un expert notoirement connu pour telle prise de position, parce qu'il en a pris plusieurs, il a publié des articles scientifiques, donc ça veut dire que les gens pourraient réagir à ce moment-là en disant moi je suis pas d'accord avec cet expert-là.

4245

Donc, c'est très délicat recourir à des experts pour trancher ou donner une direction à quelque chose. Personnellement, je ne l'ai jamais fait en 20 audiences. J'ai des collègues dans le passé qui l'ont fait, dans la fin des années 80-90, mais comme je vous dis, ça donne des résultats mitigés parce qu'il y a de la contestation face à l'expert retenu. C'est ça qui est délicat.

4250

4255 Alors disons que j'engage un expert puis vous dites celui-là il est favorable traditionnellement au ministère des Transports, vous serez pas content. ou la commission retient un expert qui ça s'adonne que lui il est généralement toujours en guerre avec le ministère des Transports, donc là ça va être le ministère des Transports qui pourrait dire je suis pas d'accord avec cet expert-là.

4260 Donc, c'est pas nécessairement...l'idée des commission d'enquête dans ce temps-là, c'est de voir...on entend des choses et des gens, ça peut être de toutes sortes de façons, parce qu'il y a une question de crédibilité de ce qu'on entend, les gens peuvent réussir à nous convaincre en disant telle chose ça sème des doutes dans notre esprit, et là, *oups*, le réflexe de prudence. C'est là que la commission doit faire la job pour laquelle elle est mandaté, c'est-à-dire d'émettre un avis, de faire des constats et d'émettre un avis à ce moment-là sur le point en litige.

4270 Alors si la commission entretient des doutes sur quelque chose, elle va les exprimer. Maintenant, ça sera au décideur de décider ce qu'il fait avec ça. Dans certains cas, des experts ont été engagés à la suite de rapports du BAPE par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et les Parcs, à ce moment-là pour approfondir une question. Encore une fois c'est pas les experts qui tranchent parce que c'est le conseil des ministres qui tranche. Il faut toujours le voir dans cette optique-là.

4275 **M. PIERRE BRISSET:**

Oui, oui, ça je vois ça comme ça, effectivement.

M. MICHEL GERMAIN, président:

4280 Une commission peut décider, quand elle analyse son projet, de s'engager un spécialiste. Mais à ce moment-là, le spécialiste agira un peu en tant qu'analyste, comme déjà on a des analystes qui ont de l'expertise déjà dans leur domaine, mais ça peut être un analyste externe qu'une commission s'engage.

4285 Ça c'est une autre solution éventuelle, mais à ce moment-là, c'est quand elle fait vraiment son analyse, parce qu'actuellement, de toute façon la commission, à ce moment-ci, est en mode d'acquisition, ça fait pas longtemps qu'on est tombé dans le dossier, on s'est dépêché à lire le type d'impacts et venir avec la meilleure connaissance qu'on avait à ce moment-ci. Moi, je veux dire, j'ai appris énormément, parce qu'effectivement quand je suis arrivé, bon, je regardais, je voyais bien les échangeurs; là je commence à connaître quelques bretelles par numéro, bon, c'est un peu ça la réalité.

4295 Mais il faut bien comprendre que le but premier c'est que le BAPE n'est pas un organisme de contreexpertise, bien comprendre. Les commissaires, à ce moment-là, eux c'est un peu comme des éponges. Puis l'éponge absorbe ou elle n'absorbe pas. Si elle n'absorbe pas, on va dire, ça, ça m'a pas convaincu, la commission n'est pas convaincue

par tel point et voici ses objections et voici pourquoi elle a des objections à telle chose, par exemple, qu'un promoteur propose. C'est de la façon suivante qu'il faut le voir.

4300 Mais écoutez projetez-nous un mémoire. Comme je vous dis, si des fois la commission comprend pas des choses, elle va s'embaucher un spécialiste et non un expert pour produire une contreexpertise, mais un spécialiste pour lui expliquer des choses, mais c'est la commission qui va décider, à ce moment-là dans ses avis, elle-même c'est vers où elle s'en va.

4305

M. PIERRE BRISSET:

Alors le troisième élément, très brièvement, pour reprendre le propos de mon collègue John Burcombe, au sujet des phasages. C'est évident qu'on veut pas avoir le document de 300 pages, parce que personne va le lire, mais j'ai vu dans certains cas, puis moi-même j'ai préparé un genre de phasage schématique qui pourrait aider le grand public, je peux vous le montrer, et je crois que monsieur Dubé a déjà une copie... mais je peux lui laisser une copie ici.

4310

4315

M. MICHEL GERMAIN, président:

Vous pouvez nous déposer des documents.

4320

M. PIERRE BRISSET:

4325

C'est ça, c'est-à-dire c'est juste pour comprendre en grandes lignes les grandes 4 phases que vous avez parlé, ça consiste en quoi. Les grandes lignes pour que les gens puissent comprendre que la première phase, par exemple, c'est relocaliser le CN; la deuxième phase c'est relocaliser la direction ouest de Ville-Marie, autoroute 20, etc., pour qu'on puisse percevoir une image généraliste sans aller dans les 300 pages, de la bible de 300 pages, dont on parlait tout à l'heure, parce que je pense pas qu'on est catholique à ce point-là à passer la balance de nos jours à lire la bible.

4330

Mais voilà, c'est un peu ça. Alors vous l'avez sur CD que je vous ai déposé, mais je sais pas si j'ai mis toutes les images dedans, mais ça vous donne une illustration, plus ou moins, de genres de choses, je crois. Un peu comme quand ils ont décrit le phasage de l'échangeur Taschereau ou l'échangeur l'Acadie, on allait sur le site du ministère, puis ils décrivaient les 9 ou 10 grandes phases, d'étapes, qu'ils allaient utiliser pour réaliser le projet, sans aller en détail de chacune des phases, mais pour que les gens puissent comprendre à peu près ce qui va se passer dans chacune des étapes du projet. Pour mieux comprendre l'ampleur de la bête à laquelle on fait affaire.

4335

Alors, je vous laisse ça, puis je vais donner une copie à monsieur Dubé aussi.

M. MICHEL GERMAIN, président:

4340

Et serez-vous, là je n'ai pas eu le temps, bien entendu, d'examiner votre CD, mais je me fais un devoir, un engagement de l'examiner.

M. PIERRE BRISSET:

4345

Non, ça je comprends que vous allez l'examiner la semaine prochaine, mais c'est juste pour vous donner un avant-goût des genres de choses que vous allez trouver, puis disons que j'ai toujours partagé cette information avec le ministère, alors il n'y a rien que je vous donne qui....

4350

M. MICHEL GERMAIN, président:

Mais vous allez la partager avec nous aussi, c'est ça?

4355

M. PIERRE BRISSET:

Ah oui, c'est toujours, je partage toujours, j'essaie de pas cacher des affaires quand on peut. Alors je vous remercie.

4360

M. MICHEL GERMAIN, président:

C'est moi qui vous remercie.

4365

- Alors, pardonnez-moi pour l'interruption. Alors, monsieur Brisset était notre dernier intervenant inscrit au registre. Il est 23h10, nous allons procéder à la fermeture de la partie, disons, orale de la première partie de l'audience publique. Donc, nonobstant le fait que je vous l'ai mentionné tout à l'heure, que nous allons permettre aux gens d'envoyer à la commission des questions par écrit jusqu'à mercredi midi prochain.

4370

Comme je l'ai mentionné, la commission va traiter des questions, va essayer de les regrouper, quand il y a, par exemple, deux questions ou trois questions similaires, va les refondre en une seule question; ça se peut que ces questions-là aussi soient refondues avec des questions de la commission en laissant la priorité pour maintenir le plus originale possible la question du public. Alors questions que nous allons envoyer, au plus tard, vendredi midi de la semaine prochaine.

4375

4380

Ce qui est important aussi de mentionner, c'est dans mon petit discours de fermeture : pour ceux et celles qui ont des documents à déposer ou des réponses à nous faire parvenir, bon, il y en a un certain nombre, je vous rappelle que la commission d'enquête souhaite les obtenir au plus tard dans une semaine, donc il faut faire des efforts; sauf s'il y a des problèmes techniques, «à l'impossible nul n'est tenu», mais disons que le principe est qu'idéalement l'information devrait être disponible, sauf exception

exceptionnelle, dans une semaine. C'est notre cible pour être capable de les mettre en ligne et disponibles au public pour qu'ils puissent préparer leur mémoire. Donc, s'il y a une impossibilité de toute façon, la commission va essayer d'être le plus transparent possible, en disant si on a une date attendue dans...au-delà d'une semaine pour tel document, on essaiera de l'indiquer : document à venir vers telle date.

Notre objectif est, comme je l'ai mentionné, de rendre accessible au public ces documents et ces réponses pour les aider à élaborer leur opinion qu'ils présenteront à la deuxième partie de l'audience publique.

Pour l'instant, c'est possible que la deuxième partie se tienne ici, mais on examine une autre hypothèse, pour dire il peut y avoir un autre secteur autour de l'échangeur, un autre arrondissement qu'on puisse aller. Ça nous permet de voir un autre coin de quartier, donc un autre coin animé par les gens. Je veux faire des vérifications avant d'annoncer un autre endroit, mais c'est possible que ça soit ici. Mais on va vous informer la semaine prochaine à quel endroit la seconde partie de l'audience publique va se tenir. Initialement on l'avait prévue ici, mais on a des demandes, on va essayer de voir si on peut aller ailleurs.

Par contre, c'est difficile pour la commission si on a un très grand nombre de mémoires d'aller à plus d'un endroit, parce que ça prend 5 à 6 heures démonter une salle d'audience, ça prend 5 à 6 heures la remonter, ça veut dire qu'à ce moment-là ça coupe des séances et ça rend difficile à ce moment-là de pouvoir entendre, aussi bien qu'on le voudrait, tous les mémoires. Donc, normalement, la région de Montréal ici, bon, il y a du transport en commun accessible; l'échangeur, le projet est relativement ponctuel, bon, ça peut intéresser des gens de l'extérieur, mais la commission va porter attention à se mettre très près, de faciliter en transport en commun pour siéger à un seul endroit, compte tenu que c'est possible qu'on ait quand même un grand nombre de mémoires.

Entre-temps, bien entendu aussi, la commission entre aujourd'hui et le 15 juin, bien entendu, la commission poursuit ses travaux et à ce moment-là aussi elle va recevoir, comme je l'ai mentionné, les questions des personnes entre-autres qui ont assisté, mais aussi s'il y a des personnes, c'est important de le mentionner, l'offre que je fais pour les questions par écrit, ne se limite pas aux gens qui sont venus participer ici, c'est des gens qui nous entendent, par exemple, sur audio, peuvent envoyer aussi des questions à la commission, c'est pas réservé aux gens qui se sont déplacés. C'est important de la mentionner.

Comme j'ai mentionné, toutes les questions et toutes les réponses seront déposées, accessibles, sur notre site internet.

Je vous rappelle qu'il est important de manifester votre intention de déposer et/ou de présenter un mémoire écrit ou une opinion verbale auprès de madame Monique Gélinas, qui est notre coordonnatrice, au plus tard le 22 mai. L'objectif vise à préparer l'horaire de la deuxième partie de l'audience publique. C'est très important, parce que c'est là qu'on

4430 réserve et qu'on loue les salles. Si des gens arrivent à la dernière minute, s'il nous reste de la place dans les plages qu'on a réservées, on va les accueillir, mais par contre, si beaucoup de gens arrivaient, on va se retrouver...on pourrait avoir à refuser les gens. Alors c'est très important de nous communiquer votre intention de mémoire pour nous permettre de planifier les séances de l'audience publique.

4435 En plus de ça, pour nous permettre de prendre connaissance de votre mémoire. C'est dans nos règles de procédures normalement, on pourra l'exiger, mais on essaie d'accommoder les gens, on souhaite à ce moment-là que vous nous transmettiez votre mémoire au plus tard le 11 juin 2009, étant donné que les auditions commenceraient le 15 juin, 4 jours avant. Alors à ce moment-là, ça nous permet de prendre connaissance du mémoire et de préparer un meilleur échange avec les gens qui viennent présenter les mémoires.

4440 Par ailleurs, pour ceux qui ne sont pas familiers avec un mémoire au BAPE, le BAPE a produit un guide d'information pour vous aider à préparer votre mémoire et ce dernier est disponible à l'arrière de la salle ainsi que dans le site Web du BAPE.

4445 Très important de le mentionner, en deuxième partie de l'audience publique, la disposition de la salle est très différente. Seules la table des participants et celle de la commission demeurent en place, donc il n'y a pas de tables des promoteurs et des personnes ressources.

4450 Bien entendu, quiconque est bienvenue à assister aux audiences, donc c'est probable qu'il y aura des représentants du promoteur, bien entendu, dans la salle, pour écouter les mémoires et habituellement le ministère du Développement durable aussi est présent. Donc, tout le monde...ce processus est ouvert à tout le monde.

4455 Donc, le promoteur et les personnes-ressources qui le souhaitent seront les bienvenus, mais ils ne seront pas appelés à intervenir directement devant la commission. Par contre, il y aura toujours, comme on l'expliquera en détail, lors de l'ouverture de la deuxième partie, la possibilité de droit de rectification, ce n'est pas limité au promoteur, mais c'est ouvert à tous. Effectivement, traditionnellement le promoteur se sert régulièrement de son droit de rectification pour réagir à des faits qui seraient erronés et qui ont été énoncés dans les mémoires présentés ou dans les opinions verbales.

4465 Alors très important de le mentionner aussi, cette deuxième partie est consacrée à la présentation des opinions des citoyens, des groupes, des municipalités et tout organisme municipal ou para municipal sur le projet et ses répercussions.

4470 Habituellement, ce qu'on essaie de faire, on demande aux gens de synthétiser leur mémoire, même s'il est très épais, en une quinzaine de minutes. Après ça, la commission prend quelques minutes pour échanger avec les participants.

Les mémoires demeurent confidentiels, les mémoires qui sont envoyés à la commission demeurent confidentiels jusqu'au moment de leur présentation devant la commission; une fois les mémoires présentés, ils sont mis en ligne.

4475 Pour terminer, bien entendu, pour les remerciements d'usage. Je remercie le porte-parole du promoteur, monsieur Alain-Marc Dubé ainsi que toute son équipe, de même que les personnes-ressources pour l'information qu'ils nous ont fournie et ont fournie au public au cours de cette première partie.

4480 Je remercie également le personnel de la commission, qui nous a supportés et qui souvent nous fait bien paraître, également, c'est un travail d'équipe, donc il faut le souligner, c'est pas juste un travail de commissaire. Alors je remercie le personnel.

4485 Et enfin, je remercie également les participants du public, donc c'est eux qui sont la raison d'être du Bureau d'audiences publiques. Le BAPE a été créé en fonction de préoccupations que des individus, des groupes ou des municipalités avaient exprimé au regard de projets qui avaient des impacts sur l'environnement. Donc, il est normal que nous terminions nos remerciements avec les gens qui sont assis ici dans la salle. Alors c'est des remerciements chaleureux que je vous communique.

4490 Je ne veux pas oublier, bien entendu, notre personnel technique, monsieur Daniel Moisan et Richard Grenier, ainsi que nos sténotypistes, madame Yolande Teasdale et madame Louise Philibert. Nous avons aussi des interprètes ici à l'arrière, qui ont joué un rôle relativement discret étant donné qu'elles sont derrière une vitre, qui sont mesdames
4495 Ballantyne, Farkas, Monagem et Renaud. Et finalement, je vous l'ai mentionné, le personnel de la commission.

Alors au plaisir de vous revoir le 15 juin prochain, la séance commencera en soirée à 19h. Alors je vous remercie et je vous souhaite une bonne fin de soirée.

4500 Je, soussignée, **LOUISE PHILIBERT**, sténographe judiciaire, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises par moi au moyen du sténo masque, le tout conformément à la Loi.

4505 ET J'AI SIGNÉ:

LOUISE PHILIBERT, s.o.